

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

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)

Der Senat von Berlin
- StadtWohn IV D 21 -
Tel.: 9139 - 4219

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme –

des Senats von Berlin
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)

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

1. Anlass / Zusammenfassung

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wurde in einem aufwändigen Analyse- und Planungsverfahren als ein Gebiet identifiziert, das sich aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge und günstigen Erschließungsmöglichkeiten als ein Schwerpunkt für Wohnungsneubau und die Entwicklung neuer urbaner Stadtquartiere eignet. Die über 58 ha große Fläche birgt ein bedeutendes Potential für die Entwicklung eines attraktiven Wohn- und Gewerbestandortes. Aus stadtwirtschaftlichen Gründen gebührt der Aktivierung dieses Potentials Vorrang.

Die am 22. April 2016 vom Senat beschlossene Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick und angrenzende Flächen zur Beurteilung der Voraussetzungen für die Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) wurde Ende des Jahres 2018 abgeschlossen. Die Untersuchungen sind in dem vorgelegten Bericht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der im ersten Halbjahr 2019 erstellt wurde (**Anlage 1**), zusammengefasst. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich angrenzender Flächen gemäß § 165 ff. BauGB vorliegen bzw. dass die Ausgangssituation das Instrument einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als grundsätzlich „schärfstes Schwert“ des besonderen Städtebaurechts erfordert.

Wesentliche Bedingung für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs ist die Sicherung der zügigen Durchführung. Voraussetzung dafür ist wiederum die Gewährleistung der Finanzierung der Gesamtmaßnahme. Die grundsätzliche Zustimmung des Abgeordnetenhauses über die zügige Durchführung und damit die Finanzierung der

geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist – neben der Information über die städtebaulichen und fachlichen Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen – Hauptanliegen dieses Berichtes.

Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist eine vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht für die Gesamtmaßnahme auf Grundlage eines groben Zeit-Maßnahmenplans (ZMP). Demnach betragen die **Gesamtkosten** für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme **ca. 276,4 Mio. €**. Diesen stehen erwartbare **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 Gebietes 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 (siehe unten, vgl. ausführlich **Anlage 1**, hier: Kapitel 10), um die Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und ihre zügige Durchführung entsprechend der gesetzlichen Anforderungen zu gewährleisten.

Aus diesem Grund hat der Senat zunächst beschlossen, dem Abgeordnetenhaus den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen sowie über die Absicht der förmlichen Festlegung und Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich der Finanzierung über den gesamten Maßnahmenzeitraum zur Beratung und Billigung vorzulegen.

Nimmt das Abgeordnetenhaus den vorgelegten Bericht zur Kenntnis, wird der Senat die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Rechtsverordnung beschließen.

2. Kurzfassung Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen

2.1 Anlass, Vorgaben und Zielstellung

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wurde als eines von inzwischen 14 neuen Stadtquartieren mit Schwerpunkt Wohnungsbau identifiziert. Mit der Gebietsentwicklung, zu der auch die Neuordnung von untergenutzten gewerblich geprägten Randbereichen im Süden gehört, kann 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 würde die Revitalisierung des seit Anfang der 90er Jahre brach liegenden großen ehemaligen Güterbahnhofsareals mit einer umfassenden Reparatur des vorhandenen Stadtgefüges einhergehen. Vor diesem Hintergrund sollten die Instrumente für die Gebietsentwicklung von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vertieft untersucht werden.

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden auf Basis des Senatsbeschlusses vom 12. April 2016 und des Beschlusses zur Erweiterung des Untersuchungsgebietes vom 09. Mai 2017 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen durchgeführt. Die Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung wurde gemäß § 9 Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AG BauGB) 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 zukünftigen Entwicklungsgebiet zuständig. Um bis zu dem Zeitpunkt der geplanten Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bei Verkäufen von privaten Grundstücken, die den zukünftigen Entwicklungszielen entgegen-

stehen könnten, gegensteuern zu können, hat der Senat am 28. März 2017 (GVBl. 17. März 2017, S. 237) zudem eine Vorkaufsrechtsverordnung für den größten Teil des Untersuchungsgebietes erlassen.

Die Lage des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick zwischen dem S- und zukünftigen Regionalbahnhof Köpenick im Westen und dem S-Bahnhof Hirschgarten im Osten sowie in unmittelbarer Nachbarschaft zu gut erschlossenen Bestandsquartieren, wie dem Hauptzentrum Bahnhofstraße des Bezirkes Treptow-Köpenick und Naherholungsgebieten, bieten ein wertvolles Potential für den Wohnungsbau und damit günstige Voraussetzungen für die zügige umsetzungsorientierte Entwicklung eines gut integrierten neuen Stadtquartiers. Dies begründet das besondere öffentliche Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung.

Zentrale Zielstellung für die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Bereiche ist die Errichtung eines urbanen Wohnungsbauschwerpunktes einschließlich der Neuordnung des bestehenden Gewerbestandortes im Südosten des Areals sowie der gebietsübergreifenden Schaffung von Schulen und weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen. In diesem Zuge sollen auch eine Umfahrungsmöglichkeit des Bezirklichen Hauptzentrums Bahnhofstraße durch das Gebiet hergestellt sowie die funktionsgerechte Integration des S- und zukünftigen Regionalbahnhofes Köpenick erreicht werden.

Auf Grundlage dieser Zielstellung war im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zu prüfen, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete und erforderliche Instrument zur Umsetzung ist oder dafür auch andere Planungsinstrumente in Betracht kommen. Neben der Ermittlung der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge waren die künftigen Entwicklungsziele darzustellen sowie die Durchführbarkeit einschließlich der Finanzierung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu untersuchen und zu konzipieren. Nachzuweisen ist auf dieser Basis, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung des Instrumentariums der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB vorliegen.

Die sorgfältige fachliche Auseinandersetzung mit den gesetzlichen, fachplanerischen und städtebaulichen Voraussetzungen und Zielen war Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen. Den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro UrbanPlan+Partner erstellt (**Anlage 1**).

2.2 Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen hat sich gezeigt, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB das geeignete und erforderliche Instrument für die zügige Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist.

Konkretisierung der Entwicklungsziele

Im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen wurden die städtebaulichen, stadtplanerischen und verkehrlichen Ziele der Gebietsentwicklung anhand eines Strukturkonzeptes und von Testentwürfen sowie variierender konzeptioneller Ansätze konkretisiert (vgl. **Anlage 1**, hier: Kapitel 8, **Anlage 2**):

- Geplant ist ein Stadtquartier mit rund 1.800 Wohneinheiten, von denen mindestens 40 % als preiswerter Wohnraum einer Mietpreisbindung unterliegen soll. An der Wohnungsbauentwicklung der zukünftig landeseigenen Flächen sollen Genossenschaften mit mindestens 20 % beteiligt werden (vgl. Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus, Senatsbeschluss vom 04. September 2018).

- Die Qualifizierung, Neustrukturierung und Erweiterung des vorhandenen kleinteiligen Gewerbestandorts am Brandenburgplatz soll vorbereitet und umgesetzt werden. 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.
- Im Zuge der Gebietsentwicklung sollen das übergeordnete Straßennetz ebenso wie das Fuß- und Radwegenetz bedarfsgerecht erweitert werden. Damit können die bestehenden verkehrlichen Engpässe und Barrieren überwunden und eine bessere Vernetzung mit den benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.
- Die vorgesehene übergeordnete Umfahrungsstraße durch das Gebiet (Ostumfahrung Bahnhofstraße) soll neben anteiligen Erschließungsfunktionen im neu entwickelten Stadtteil insbesondere zu einer Verkehrsentlastung im Umfeld beitragen.
- 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.

Parallel zu der geplanten Gebietsentwicklung wird mit dem von der Deutschen Bahn AG geplanten neuen Regionalbahnhof Köpenick unmittelbar am vorhandenen S-Bahnhof Köpenick die übergeordnete Anbindung des neuen Stadtquartiers an den regionalen Schienenverkehr realisiert.

Mit der Aktivierung der großflächigen Brache des ehemaligen Güterbahnhofs kann die erstmalige Eingliederung in das Stadtgefüge und damit die Funktionsstärkung der angrenzenden Quartiere umgesetzt werden. Die Revitalisierung der Brachflächen und die Integration in die Stadtstruktur haben für die künftige Entwicklung des Untersuchungsgebiets besondere Priorität.

Beteiligungsverfahren – Betroffenen- / Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Das aus den Zielen der Gebietsentwicklung abgeleitete Strukturkonzept für das neue Stadtquartier (siehe oben, **Anlage 2**) wurde in einem iterativen Prozess mit den zuständigen Fachverwaltungen und Trägern öffentlicher Belange erarbeitet. Er wurde von einem intensiven öffentlichen Diskurs mit unterschiedlichen Formaten begleitet. Dazu gehörten die Ortsteilkonferenzen des Bezirkes Treptow-Köpenick, eine von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen im September 2017 veranstaltete Bürgerwerkstatt sowie die anschließende Online-Beteiligung auf einer Internetplattform. Das Hauptthema, das im Verlauf der Beteiligungsverfahren wiederholt und mit gleichbleibender Eindringlichkeit vorgebracht wurde, war die Verkehrsproblematik. Dazu gehörte auch die Befürchtung einer weiteren Verschärfung der bestehenden Verkehrsproblematik, insbesondere eine Zunahme der Belastung der Bahnhofstraße mit Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtquartiere (Verknappung der Stellplätze im öffentlichen Straßenland sowie zusätzliche Lärmbelastungen). Die Bewältigung der Verkehrsproblematik wird eines der zentralen Ziele der künftigen Gebietsentwicklung.

Darüber hinaus haben einige Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – in Verbindung mit anderen fachlichen Abstimmungsresultaten und der Betroffenenbeteiligung (siehe unten) – zu Änderungen des Strukturkonzeptes geführt. Insbesondere wurde die Planung einer Bebauung des Südrandes der denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund aufgegeben. Konkrete Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger aus den an das zukünftige Entwicklungsgebiet angrenzenden Quartieren, wie z. B. Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für öffentliche Freiflächen und Spielplätze, für soziale und kulturelle Einrichtungen sowie für Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bereichen, werden im weiteren Planungsprozess geprüft bzw. berücksichtigt.

Wichtiger Baustein des bisherigen Planungsprozesses war die gesetzlich vorgegebene Beteiligung der Betroffenen. Mit allen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie mit einem Großteil der Mietenden und Pachtenden fanden zahlreiche Gruppen- und Einzelgespräche statt. Bei der Abwägung der Bedenken und Anregungen betroffener Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie der ansässigen Betriebe war zu berücksichtigen, dass bei einer Umsetzung der Gesamtmaßnahme zum Erreichen der städtebaulichen Integration teilweise erhebliche Eingriffe in bestehendes Eigentum, in den Bestand von Gewerbebetrieben sowie in Miet- und Pachtverhältnisse erforderlich werden. Die Ergebnisse führten im Rahmen der Abwägung der geäußerten Anregungen und Bedenken zu Nachjustierungen der Gebietskulisse und einzelner Planungskomponenten für die in Aussicht genommene Entwicklungsmaßnahme. Dazu gehören auch die Entscheidungen, einige Grundstücke in Randbereichen des Untersuchungsgebiets nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen.

Die gemäß dem Strukturkonzept vorgesehene Planung für die Schlüsselgrundstücke im Norden und im Süden des Untersuchungsgebiets wird von deren Eigentümerinnen und Eigentümern nicht mitgetragen. Eine Bereitschaft zum Verkauf der Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert vor Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht bei dem überwiegenden Teil der Eigentümerinnen und Eigentümer gegenwärtig nicht (vgl. ausführlich **Anlage 1**, hier: Kapitel 7).

Rechtliche Bewertung

Die Reaktivierung der Brachflächen und die städtebauliche Neuordnung des gesamten Untersuchungsgebietes im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung erfordern den komplexen Einsatz unterschiedlicher Steuerungsinstrumente sowie eine enge konzeptionelle und zeitliche Verzahnung der geplanten Maßnahmen in einem Gesamtprojekt. Zu dem Maßnahmenpaket zählen insbesondere

- Sicherung eines mietpreisgebundenen Anteils von mindestens 40 % der neu entstehenden Wohnungen,
- grundstücksübergreifende Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Freilegung der Grundstücke und zur Bewältigung der Altlastenproblematik,
- Durchführung umfangreicher Erschließungsmaßnahmen für den Straßen-, Radfahr- und Fußgängerverkehr sowie der Führung einer übergeordneten Ostumfahrung Bahnhofstraße,
- Gewährleistung eines grundstücksübergreifenden, städtebaulich integrierten Lärmschutzes entlang der Bahntrasse und der Ostumfahrung Bahnhofstraße,
- Bereitstellung von Gewerbeblächen als Ersatzstandorte für die erforderliche Umsiedlung vorhandener Gewerbebetriebe,
- Sicherung, Planung und Bau quartiersübergreifender Gemeinbedarfsstandorte,
- grundstücksübergreifende Anlage von öffentlichen Grün- und naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen,
- Ausstattung des Neubauquartiers mit einer Infrastruktur, die die Reduzierung der Nutzung privater Pkw ermöglicht (Mobilitätskonzept).

Gegenwärtig befinden sich nur wenige Grundstücke in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets im Eigentum der öffentlichen Hand. Das Land Berlin muss deshalb die zu entwickelnden Grundstücksflächen erwerben, um eine zügige Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen im Interesse des Allgemeinwohls sichern zu können.

Die intensive Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die rechtliche Prüfung haben ergeben, dass die zügige Durchführung der geplanten Gebietsentwicklung aufgrund der Komplexität und der Anforderungen an das zukünftige Stadtquartier auch bei einer bedingt vorhandenen bzw. potentiellen Mitwirkungsbereitschaft gegenwärtig nicht gewährleistet ist. Im Rahmen der parallelen Abfrage der Verkaufsbereitschaft zum obligatorischen entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert konnte zudem geklärt werden, dass die meisten Eigentümerinnen und Eigentümer der privaten Grundstücke nicht verkaufsbereit sind.

Die Ziele und Zwecke der Gesamtmaßnahme können in Umfang und Wirksamkeit nicht durch andere Instrumente des allgemeinen oder auch des besonderen Städtebaurechts erreicht werden. Die Aufstellung von Bebauungsplänen mit begleitenden städtebaulichen Verträgen oder Baugeboten bzw. weniger in das private Eigentum eingreifenden städtebaulichen Instrumenten, wie die Sanierungsmaßnahme oder die Stadtumbau- maßnahme, können die geplante zügige Realisierung des neuen Stadtquartiers nicht gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund ist eine integrierte Entwicklung der geplanten Gesamtmaßnahme in Kooperation mit den Eigentümerinnen und Eigentümern nicht möglich, und die förmliche Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs ist daher das geeignete und erforderliche Instrument.

Abgrenzung des Entwicklungsbereichs

Unter Berücksichtigung aller Fachbelange und der Interessen der Betroffenen wird als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen im Einklang mit den Zielen der Gesamtmaßnahme eine Reihe von Grundstücken im Randbereich des Untersuchungsgebietes mit einer Gesamtfläche von ca. 7,5 ha nicht in die vorgesehene Entwicklungsmaßnahme einbezogen. Der Entwicklungsbereich umfasst damit auf Basis der vorbereitenden Untersuchungen eine Fläche von ca. 50 ha (vgl. **Anlage 3**).

2.3 Zügige Durchführbarkeit und Finanzierung

Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist eine grobe Kosten- und Finanzierungsübersicht, der zum Teil bereits detaillierte Ermittlungen des Maßnahmenumfangs und Kostenschätzungen zugrunde liegen. Letztere beziehen sich auf vergleichbare Referenzprojekte, insbesondere auf die in Durchführung befindliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Johannisthal-Adlershof sowie auf umfangreiche Fachgutachten.

Die **Gesamtkosten** für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme betragen danach **ca. 276,4 Mio. €**. Dazu gehören die Kosten für Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss in Höhe von ca. 14,7 Mio. € sowie Kosten für die Durchführung der Maßnahmen in Höhe von ca. 163,9 Mio. €. Zu diesen zählen

- Grunderwerbskosten von ca. 29,4 Mio. €,
- Kosten für die Freilegung von Grundstücken von ca. 29,6 Mio. €,
- Kosten für die Herstellung der öffentlichen Erschließung und Grünflächen von ca. 57,0 Mio. €,
- Aufwendungen für die erforderlichen Betriebsverlagerungen in Höhe von ca. 1,3 Mio. €,
- Grundstücksbewirtschaftung in Höhe von ca. 3,9 Mio. € und
- Ausführung der öffentlichen Hochbaumaßnahmen (insbesondere anteilige Finanzierung der Schulen) mit maßnahmenbedingten Kosten in Höhe von ca. 42,7 Mio. €.

Des Weiteren sind Kosten für die Aufgabenerfüllung durch einen Entwicklungsträger und Planungsdienstleister von ca. 23,1 Mio. €, für Unvorhergesehenes (15 % der Gesamtkosten) und für steigende Baukosten über die Laufzeit orientiert am Baupreisindex (3 % p. a. bzw. gemittelt 30 % der Baukosten ab 2024) von rund 74,7 Mio. € projiziert.

Den geschätzten Gesamtkosten stehen durch die Wertsteigerungen der Grundstücke im Eigentum des Landes Berlin erwartbare **Einnahmen** durch Grundstücksverkäufe an landeseigene Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und ggf. an frühere Eigentümerinnen und Eigentümer sowie zu einem geringen Anteil durch Ausgleichsbeträge in Höhe von **insgesamt ca. 131,4 Mio. €** gegenüber. 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 über Erbpacht vergeben werden dürfen. Dies hat zur Konsequenz, dass die Einnahmen über mehrere Jahrzehnte zurück fließen werden. Diese Vorgabe wird im weiteren Verfahren mit Beginn der städtebaulichen

Entwicklungsmaßnahme umgesetzt. Eine entsprechende Berechnung wird in den aufzustellenden Wirtschaftsplan einfließen und fortgeschrieben. Gemäß § 169 Abs. 6 Satz 3 i. V. m. § 89 Abs. 4 BauGB ist die Bestellung eines Erbbaurechts eine Veräußerung gemäß § 169 Abs. 6 BauGB.

Im Verlauf der Maßnahme werden Finanzhilfen der Europäischen Union und des Bundes bzw. weitere Einnahmepotentiale, z. B. durch Fördermittel, zu prüfen und zu aktivieren sein.

Zur Ausfinanzierung der förmlich festgelegten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bleiben nach deren Abschluss gemäß den vorliegenden Kenntnissen voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in **Höhe von ca. 145,0 Mio. €** erforderlich.

Die Ausfinanzierung aus dem Landeshaushalt wird entsprechend des Entwurfs für den Haushaltspol 2020 / 2021 in Höhe von ca. 124,9 Mio. € aus dem Kapitel 1240 – Wohnungswesen, Wohnungsneubau, Stadtneuerung, Soziale Stadt –, Titel 89385 – Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofes Köpenick – finanziert.

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: rund 20,1 Mio. €) aus dem Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWANA) finanziert. Dieser Betrag wurde von SenStadtWohn im Programm für SIWANA angemeldet.

Die aus dem Landeshaushalt zu finanzierenden Maßnahmen werden von dem zukünftigen treuhänderischen Entwicklungsträger und von dem noch zu beauftragenden Planungsdienstleister (Planungen und Projektsteuerung) vorbereitet und umgesetzt. SenStadtWohn führt derzeit die Verhandlungen mit der WISTA.Plan GmbH zur Übernahme der Entwicklungsträgerleistungen. Die Beauftragung eines Planungsdienstleisters wird im Rahmen eines voraussichtlich im November 2019 abgeschlossenen europaweiten Ausschreibungsverfahrens vorgenommen.

Die erforderlichen Maßnahmen des Schulneubaus (ISS, zwei Grundschulen) und der übergeordneten Ostumfahrung Bahnhofstraße mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 160 Mio. € werden aus den entsprechend zuständigen Fachkapiteln finanziert. Die drei Schulen, davon die ISS und die Grundschule im Süden als Neubau durch die HoWoGe, sind im Rahmen der Berliner Schulbauoffensive berücksichtigt. Auf die Entwicklungsmaßnahme werden wegen der anteiligen Bedarfe aus dem neuen Stadtquartier rund 20 % der Grundschulkosten angerechnet.

Der Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich des Querungsbauwerkes wird wegen des Planungsvorlaufs und in Abhängigkeit von anderen Maßnahmen frühestens im Jahr 2024 beginnen können und entsprechend in der nächsten Investitionsplanung angemeldet. Der Entwicklungsmaßnahme sollen wegen der Erschließungsfunktion, die die Ostumfahrung Bahnhofstraße für das Gebiet selbst übernimmt, rund 20 % angerechnet werden.

Angesichts der Bedeutung der Maßnahme für die gesamtstädtische Entwicklung Berlins, insbesondere für die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum einhergehend mit der Ertüchtigung der Bahnbrache zu einem tragfähigen Stadtraum sowie der damit verbundenen stadtwirtschaftlichen Effekte ist die anteilige Finanzierung bzw. die Ausfinanzierung aus dem Berliner Landeshaushalt gerechtfertigt.

Über dem prognostizierten Mittelbedarf aus dem Landeshaushalt hinaus werden im Laufe des Verfahrens voraussichtlich temporär Maßnahmen zu finanzieren sein, die zu einem späteren Zeitpunkt der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme refinanziert werden. Dies ist durch die wahrscheinlich erst gegen Ende der Maßnahme zu erwartenden Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen durch das Land Berlin bedingt.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere, wenn sie - wie vorliegend – nicht in Stadtrandlage, sondern innerhalb des vorhandenen Stadtgefüges liegt,

eine umfassende integrierte Stadtentwicklung zur Stadtreparatur und Wiedereingliederung von Brachflächen, was erfahrungsgemäß mit großen Aufwendungen für die Herstellung von bebaubaren Flächen, die technische und soziale Infrastruktur sowie die Versorgung mit Freiflächen und den Naturschutz verbunden ist. Stadtrum- und -neubau sind in wachsenden Städten wie Berlin prinzipiell erforderlich und verursachen hohe Kosten für die öffentliche Hand. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stellt dafür das Instrument mit den größten Refinanzierungsmöglichkeiten dar: Der gesamte, von der öffentlichen Hand durch die Schaffung von Baurecht und die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur generierte Mehrwert der Grundstücke kann und muss über die Grundstücksverkäufe und als Ausgleichsbetrag erhoben und der Refinanzierung der Gesamtmaßnahme zugeführt werden.

Für die zügige Durchführung der Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB muss bereits mit dem Beschluss über die Rechtsverordnung die Finanzierung der entstehenden Kosten sichergestellt bzw. erwartbar sein.

Aus diesem Grund hat der Senat zunächst beschlossen, dem Abgeordnetenhaus den Bericht über die Absicht zur förmlichen Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zur Beratung und Billigung vorzulegen. Der Bericht an das Abgeordnetenhaus stellt die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und insbesondere deren Finanzierung über den gesamten Durchführungszeitraum hinweg dar. Nimmt das Abgeordnetenhaus den vorgelegten Bericht zustimmend zur Kenntnis, wird der Senat die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Rechtsverordnung beschließen und dies gemäß Art. 64 Abs. 3 Verfassung von Berlin dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis geben.

Die Eckdaten für die langfristige Finanzierung werden durch eine Rahmenverpflichtungsermächtigung über die Gesamtmaßnahme und -laufzeit gesetzt. Diese soll parallel zum Beschluss über die Rechtsverordnung – nach vorheriger Befassung und Befürwortung 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 Gesamtauflaufzeit der Maßnahme abbildet. Die unterjährige Auszahlung der benötigten Mittel an einen treuhänderischen Entwicklungsträger wird quartalsweise auf Abruf stattfinden, so dass keine Finanzierungslücken entstehen.

Die Senatsverwaltung für Finanzen hat auf Basis von Erfahrungen aus bereits durchgeführten bzw. noch laufenden förmlich festgelegten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in Berlin dem in diesem Bericht dargestellten Verfahren zur Sicherung der Finanzierung zugestimmt.

Die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel während der Gesamtmaßnahme über die voraussichtliche Laufzeit von 15 Jahren durch den Landeshaushalt ist Basis und Voraussetzung für die zügige Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entsprechend den gesetzlichen Anforderungen.

Zeitliche Abfolge / Vorgehensweise

Abschluss vorbereitenden Untersuchungen:	Mitte Mai 2019
Vorlaufender Senatsbeschluss - Schwerpunkt Finanzierungssicherung:	September 2019
Befassung Abgeordnetenhaus einschließlich Ausschüsse:	Oktober 2019
Senatsbeschluss über die Rechtsverordnung; Kenntnisnahme Abgeordnetenhaus; Veröffentlichung Gesetz- und Verordnungsblatt:	vor Ende 2019
Beauftragung Planung / Entwicklungsträger / Start Planung Information der Öffentlichkeit:	November 2019 Anfang 2020

2.4 Anlagen

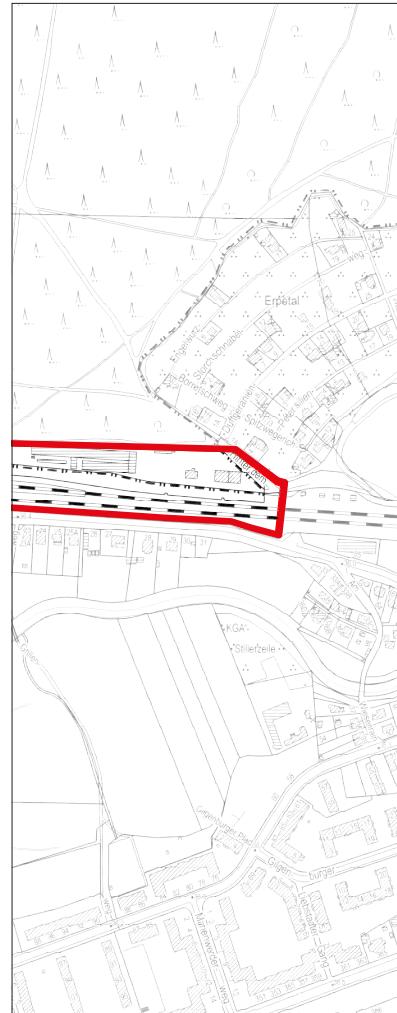
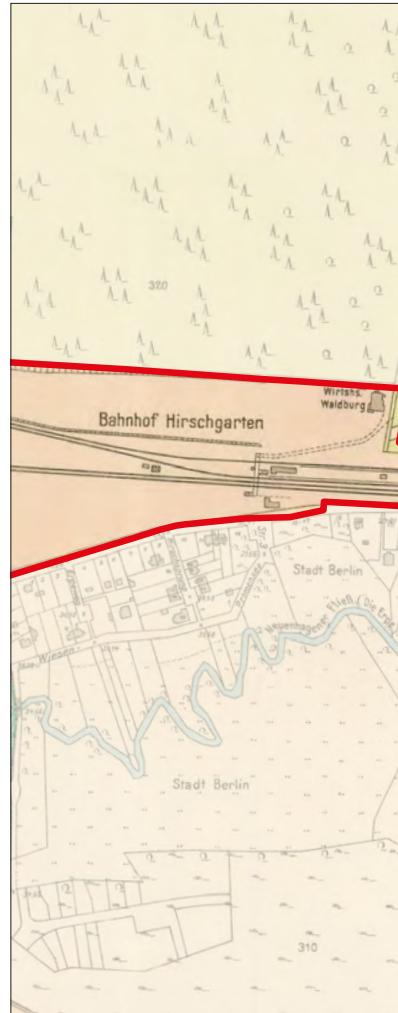
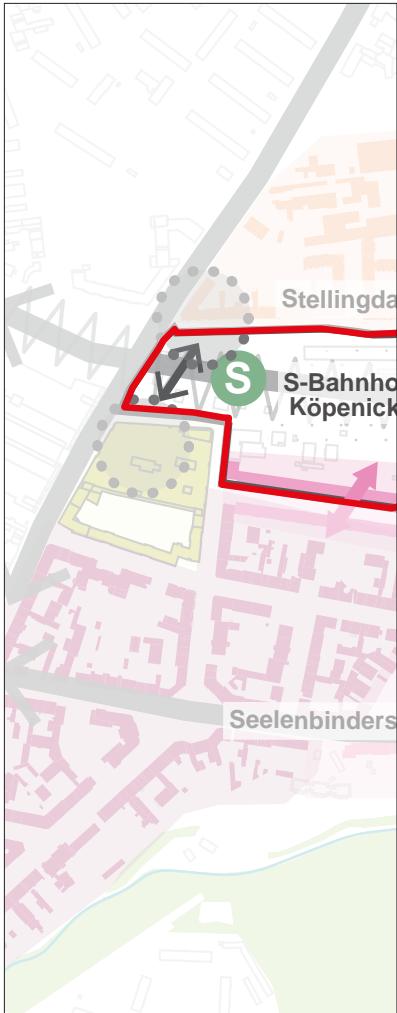
1. Abschlussbericht über die vorbereitenden Untersuchungen Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick (September 2019)
2. Strukturkonzept (Stand: April 2019)
3. Abgrenzung künftiger förmlich festgelegter städtebaulicher Entwicklungsbereich

Berlin, den 15. Okt. 2019

Der Senat von Berlin

Ramona Pop
.....
Bürgermeisterin

Katrin Lompscher
.....
Senatorin für
Stadtentwicklung und Wohnen



Vorbereitende Untersuchungen Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Abschlussbericht
September 2019

Vorbereitende Untersuchungen

Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

**Abschlussbericht über die vorbereitenden Untersuchungen
gemäß § 165 Absatz 4 BauGB für das Areal des ehemaligen
Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Flächen
im Bezirk Treptow-Köpenick**

September 2019

Im Auftrag der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Referat IV D Wohnungsneubau –
Projektmanagement und Bauleitplanung
Württembergische Straße 6
10707 Berlin

Herausgegeben von
UrbanPlan + Partner
Lützowstraße 102-104
10785 Berlin

Abb. auf der Titelseite (von links nach rechts): SenSW 2019, Geoportal Berlin 2017,
UrbanPlan 2019, Landesarchiv Berlin, SenSW 2017

Erstellt durch

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Referat IV D Wohnungsneubau –
Projektmanagement und Bauleitplanung
Sabrina Böttcher
Dominique Sandten
Felix Franke
Juliane Orgis

In Kooperation mit

UrbanPlan + Partner
Lützowstraße 102-104
10785 Berlin
Ulrich Becker
Stefan Golm
Reinhard Jannicke
Erhart Pfotenhauer
Heewan Shin

GGSC Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Stralauer Platz 34
10243 Berlin
Dr. Jörg Beckmann

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9
01099 Dresden
Dirk Ohm

Fachgutachterliche Zuarbeit durch

gruppe F Landschaftsarchitekten
Gneisenaustraße 41
10961 Berlin
Gabriele Pütz
Dr. Antje Backhaus
Arne Kunkel
Meline Saworski
Elke Betzner

IUP Ingenieure GmbH
Lützowstraße 102-104
10785 Berlin
Bernd Grützmann

Lärmkontor GmbH
Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg
Marion Krüger

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse	8
2 Einführung	18
2.1 Anlass der vorbereitenden Untersuchungen	20
2.2 Handlungsauftrag der Verwaltung und Zielstellung	21
2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	22
2.4 Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen	23
2.5 Aufbau und Methodik des Untersuchungsberichts	25
2.6 Ausblick für das weitere Verfahren	26
3 Historische Entwicklung	28
3.1 Verkehrserschließung und siedlungsstrukturelle Entwicklung	30
3.2 Stadtentwicklung südlich der Bahntrasse	31
3.3 Stadtentwicklung nördlich der Bahntrasse	35
4 Ausgangssituation	40
4.1 Stadtlage und strukturelle Prägung	42
4.2 Bevölkerungsstruktur	46
4.3 Wohnungsmarkt	52
4.4 Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur	60
4.5 Soziale Einrichtungen	67
4.6 Erschließung und Verkehrssituation	72
4.7 Technische Infrastruktur	78
4.8 Grün- und Freiraumstruktur	82
4.9 Arten- und Biotopbestand	84
4.10 Bodenverhältnisse, Topographie und Wasserhaushalt	88

4.11 Altlasten	93
4.12 Luft und Klima	97
4.13 Lärmimmissionen	101
4.14 Grundeigentumsstruktur und Pachtverhältnisse	104
4.15 Bewertung der Ausgangssituation	108
5 Rahmenvorgaben zur Gebietsentwicklung	110
5.1 Vorgaben integrierter Planungsinstrumente	112
5.2 Planungsrechtliche Situation	112
5.3 Wohnungsprogramm	120
5.4 Gewerbeentwicklungsplanung	124
5.5 Einzelhandelsentwicklungsplanung	128
5.6 Entwicklungsplanung für die soziale Infrastruktur	132
5.7 Verkehrsentwicklungsplanung	135
5.8 Landschaftsplanung und naturschutzrechtliche Vorgaben	137
6 Ziele der Gebietsentwicklung	146
6.1 Bedeutung des Untersuchungsgebiets für Berlins städtebauliche Entwicklung	148
6.2 Leitlinien und Entwicklungsziele	148
6.3 Konkretisierung der Entwicklungsziele	151
7 Beteiligung an der Planung	152
7.1 Beteiligungsprozess	154
7.2 Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft	155
7.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	167
7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit	174

8 Rahmenkonzept	182
8.1 Strukturkonzept	184
8.2 Städtebauliches Konzept	188
8.3 Lärmschutzkonzept	190
8.4 Wohnungsbaukonzept	194
8.5 Gewerbekonzept	194
8.6 Gemeinbedarfskonzept	196
8.7 Freiraumkonzept	197
8.8 Landschaftsökologisches Konzept	200
8.9 Regenwassergrobkonzept	205
8.10 Energiekonzept	210
8.11 Verkehrs- und Mobilitätskonzept	213
8.12 Realisierbarkeit des Entwicklungskonzepts	217
9 Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs	222
9.1 Anforderungen an die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs	224
9.2 Städtebaulicher Handlungsbedarf	224
9.3 Qualifiziertes Interesse an der Durchführung	225
9.4 Ortsteil bzw. Teil des Gemeindegebiets	226
9.5 Besondere Bedeutung der Maßnahme	228
9.6 Städtebauliche Neuordnung	228
9.7 Erforderlichkeit zum Wohl der Allgemeinheit	229
9.8 Subsidiarität des Entwicklungsrechts	235
9.9 Gewährleistung der zügigen Durchführung	240
9.10 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	244

10 Kosten- und Finanzierungsübersicht	254
10.1 Grundlagen der Kosten- und Finanzierungsplanung	254
10.2 Zeit- / Maßnahmenplan	255
10.3 Erläuterung der Kostenarten	257
10.4 Ermittlung der Bodenwerte	260
10.5 Finanzierung der Planungs-, Vorbereitungs- und Durchführungskosten	261
10.6 Kosten- und Finanzierungsplan	262
10.7 Sicherung der Finanzierung	265
11 Begrenzung des künftigen städtebaulichen Entwicklungsbereichs	268
12 Anhang	273
12.1 Verzeichnisse	274
12.2 Beschlüsse des Berliner Senats	294
12.3 Verzeichnis der Fachgutachten der vorbereitenden Untersuchungen	300
12.4 Weiterführende Planungen und Konzepte	302



Abb. 1: Schrägluftbild von Süden, Strukturkonzept, Visualisierung Bebauungsentwurf (links Laubner 2017, mitte und rechts UrbanPlan 2019)

1

Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Den Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs und angrenzende Flächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von Berlin, Referat IV D (SenSW IV D) im Winter 2018 / Frühjahr 2019 zusammen mit dem Planungsbüro UrbanPlan+Partner erstellt. Er umfasst die städtebauliche, fachplanerische und rechtliche Prüfung und Feststellung, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB das geeignete und erforderliche Instrument für die zügige Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist.

Beschluss der vorbereitenden Untersuchungen

Im April 2016 hat der Senat von Berlin die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und daran angrenzenden Flächen in dem Berliner Bezirk Treptow-Köpenick beschlossen. Aufgabe der Untersuchungen ist es, die Erforderlichkeit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme unter angemessener Abwägung der Interessen des Allgemeinwohls gegenüber den Interessen der Betroffenen sowie ihre räumliche Abgrenzung und zügige Durchführbarkeit zu prüfen. Auf der Grundlage eines weiteren Senatsbeschlusses wurde das Untersuchungsgebiet im Mai 2017 um einen Teilbereich südlich des Brandenburgplatzes auf eine Gesamtfläche von rund 58 ha erweitert (vgl. Kapitel 2, Abb. 4).

Erhöhter Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten sowie an Gemeinbedarfseinrichtungen

Zu den bedeutenden Herausforderungen der Stadtentwicklungsplanung und Wohnungspolitik in Berlin zählt die seit Jahren zunehmende Verknappung des Angebotes insbesondere an bezahlbarem Wohnraum. Engpässe werden aber auch zunehmend spürbar für Gewerbe und soziale Infrastruktur. Für Berlin ist ein anhaltendes Bevölkerungswachstum von gegenwärtig über 40.000 Personen pro Jahr zu konstatieren. Unter Zugrundelegung der Bevölkerungsprognosen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wird vorerst der Neubau von jährlich ca. 20.000 bzw. insgesamt mehr als 190.000 Wohnungen bis 2030 erforderlich. Die bisherigen jährlichen Baufertigstellungen liegen derzeit deutlich unter den Zielvorgaben. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen, insbesondere



Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgefüge (Geoportal Berlin 2018)



Abb. 3: Grenzen des Untersuchungsgebiets (Geoportal Berlin 2017)

an Kitas und Schulen. Für die Arbeitsstätten gilt, dass der Bevölkerungszuwachs und Nutzungskonkurrenz zu Flächenknappheit und dem Bedarf an neuen Gewerbestandorten führen. Dies betrifft insbesondere Arbeitsstätten im Segment des kleinteiligen produzierenden Gewerbes in integrierten Lagen.

In einem aufwendigen Analyse- und Planungsverfahren hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in den letzten Jahren 14 Standorte in der Stadt identifiziert, die sich aufgrund ihrer Lage im Stadtgefüge und ihrer günstigen Erschließungsmöglichkeiten als Schwerpunkte für den

Wohnungsneubau bzw. für die Entwicklung urbaner Stadtquartiere eignen. Das Untersuchungsgebiet ist einer dieser Standorte (vgl. Kapitel 5.3).

Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die Stadtentwicklung

Die Analyse der Ausgangssituation (vgl. Kapitel 4) belegt, dass das Untersuchungsgebiet mit dem brach liegenden ehemaligen Güterbahnhofsareal eine seiner Lage im Stadtgefüge entsprechende Funktion und Bedeutung nicht wahrnehmen kann.

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum Hauptzentrum Bahnhofstraße des Bezirks Treptow-Köpenick sowie seiner guten ÖPNV-Erschließung ist das Untersuchungsgebiet für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers prädestiniert. Die bislang überwiegend unbebauten Flächen lassen in großen Teilen eine an der Dichte der benachbarten Stadtquartiere orientierte Bebauung einschließlich des ökologischen Ausgleichs der damit verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt zu.

Geplant ist ein Stadtquartier mit rund 1.800 Wohneinheiten, von denen mindestens 40% im Segment des preiswerten Wohnraums einer Mietpreisbindung unterliegen sollen (vgl. Kapitel 8.3).

Mit der künftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird auch die Qualifizierung, Neustrukturierung und Erweiterung des vorhandenen kleinteiligen Gewerbestandorts am Brandenburgplatz vorbereitet und umgesetzt. Damit können die vorhandenen Betriebe vor Ort gesichert sowie die erforderlichen neuen Arbeitsstätten für Gewerbe geschaffen werden (vgl. Kapitel 5.4).

Gleichzeitig sind in dem neuen Stadtquartier nicht nur die für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner erforderlichen Gemeinbedarfseinrichtungen vorgesehen. Der geplante Neubau von zwei Grundschulen und einer Integrierten Sekundarschule soll dazu beitragen, die infolge steigender Einwohnerzahlen und einer sich verjüngenden Bevölkerung wachsenden Defizite im Bereich der Schulumversorgung in den benachbarten Quartieren bzw. im Bezirk Treptow-Köpenick auszugleichen.

Im Zuge der Gebietsentwicklung wird es möglich sein, das übergeordnete Straßennetz ebenso wie das Fuß- und

Radwegenetz bedarfsgerecht zu erweitern. Damit können die vorhandenen Engpässe und Barrieren überwunden und eine Vernetzung mit den benachbarten Stadtteilen hergestellt werden.

Die vorgesehene übergeordnete Umfahrungsstraße durch das Gebiet (Ostumfahrung Bahnhofstraße) soll neben anteiligen Erschließungsfunktionen insbesondere zu einer Verkehrsentlastung im Umfeld beitragen. Darüber hinaus wird mit dem von der Deutschen Bahn AG geplanten neuen Regionalbahnhof Köpenick unmittelbar am vorhandenen S-Bahnhof Köpenick die übergeordnete Anbindung des neuen Stadtquartiers an den regionalen Schienenverkehr realisiert.

Die Sicherung und Planung eines Verbunds diversifizierter – zum Teil öffentlicher, zum Teil naturbelassener – Grün- und Freiflächen wird einen wirkungsvollen Beitrag leisten zum Schutz der natürlichen Ressourcen und zum Ausgleich für die mit den geplanten Baumaßnahmen verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt.

Revitalisierung von Brachflächen

Mit der Aktivierung 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 herührende, teilweise gravierende Bodenbelastungen zu beseitigen. Die Revitalisierung der Brachflächen und ihre Integration in die Stadtstruktur haben für die künftige Entwicklung des Untersuchungsgebiets besondere Priorität.

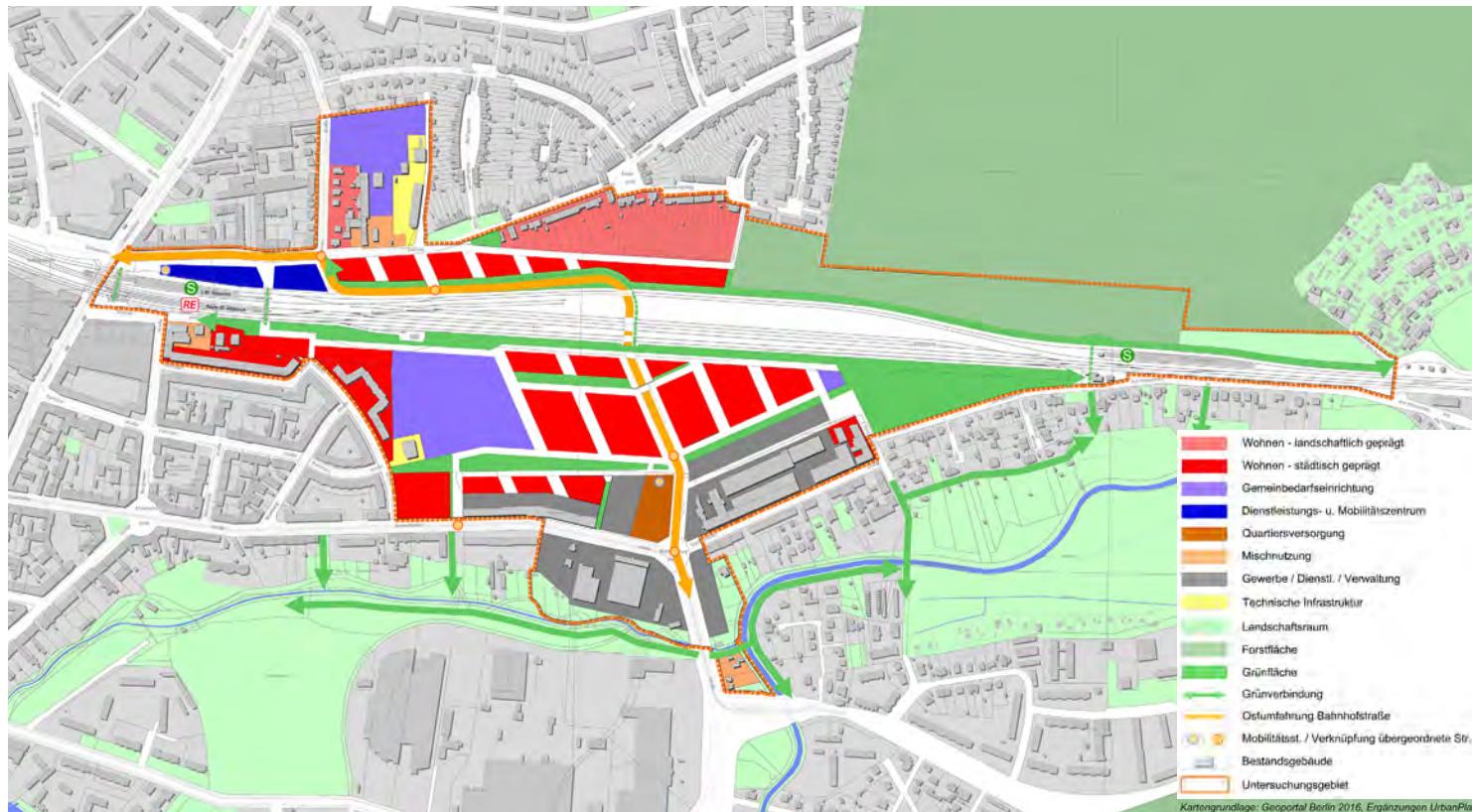


Abb. 4: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit am Planungsprozess

Das aus den Zielen der Gebietsentwicklung abgeleitete Strukturkonzept (vgl. Abb. 4, Kapitel 8.1, Abb. 104) wurde in einem iterativen Prozess mit den zuständigen Fachverwaltungen und Trägern öffentlicher Belange erarbeitet. Dieser wurde von einem intensiven öffentlichen Diskurs mit unterschiedlichen Formaten begleitet. Dazu gehörten die Ortsteilkonferenzen des Bezirks, eine von der Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung und Wohnen veranstaltete Bürgerwerkstatt sowie eine Online-Beteiligung im Internet (vgl. Kapitel 7.4).

Wichtiger Baustein des Planungsprozesses war zugleich die gesetzlich vorgegebene Beteiligung der Betroffenen. Mit allen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie mit einem Großteil der Mietenden und Pachtenden fanden zahlreiche Gruppen- und Einzelgespräche statt (vgl. Kapitel 7.2). Die Ergebnisse führten im Rahmen der Abwägung der geäußerten Anregungen und Bedenken zu Nachjustierungen

der Gebietskulisse und einzelner Planungskomponenten für die in Aussicht genommene Entwicklungsmaßnahme (vgl. Kapitel 7.2, 9.9).

Bei der Abwägung der Bedenken und Anregungen betroffener Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie der ansässigen Betriebe war zu berücksichtigen, dass bei einer Umsetzung der Gesamtmaßnahme zum Erreichen der stadträumlichen Integration teilweise erhebliche Eingriffe in bestehendes Eigentum, in den Bestand von Gewerbebetrieben sowie in Miet- und Pachtverhältnisse erforderlich werden. Grundsätzlich sollen die privaten Schlüsselgrundstücke für die Gebietsentwicklung möglichst frühzeitig vom Land Berlin erworben werden. Nur in begründeten Ausnahmefällen wird von Grundstücksankäufen abgesehen bzw. sollen Eingriffe in das Eigentum, insbesondere durch das Angebot von Tauschgrundstücken, durch Betriebsverlagerungen vor Ort oder ggf. durch Ersatzgrundstücke für Eigentümerinnen und Eigentümer bzw. Betriebe, ausgeglichen werden.

Die Abwägung kommt zu dem Ergebnis, dass das Allgemeinwohl gegenüber den Einzelinteressen von Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, Mietenden und Pachtenden sowie sonstigen Betroffenen im Grundsatz den Vorrang hat. Die verbleibenden Belastungen der Betroffenen müssen in Kauf genommen werden, weil anderenfalls die Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme, insbesondere die Gesamtstärkung der Tragfähigkeit des Stadtraums nicht zu erfüllen wären.

Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme als geeignetes Instrument für die Gebietsentwicklung

Die Reaktivierung der Brachflächen und die städtebauliche Neuordnung des gesamten Untersuchungsgebiets im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklung erfordern den komplexen Einsatz unterschiedlicher Steuerungsinstrumente sowie eine enge konzeptionelle und zeitliche Verzahnung der Maßnahmen in einem Gesamtprojekt.

Dies umfasst insbesondere

- die Sicherung eines mietpreisgebundenen Anteils von mindestens 40% der neu entstehenden Wohnungen, die grundstücksübergreifende Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Freilegung der Grundstücke und zur Bewältigung der Altlastenproblematik,
- die Durchführung umfangreicher Erschließungsmaßnahmen für den Straßen-, Rad- und Fußverkehr sowie der Führung einer übergeordneten Umfahrungsstraße (Ostumfahrung Bahnhofstraße) durch das Gebiet mit Querung der Bahntrasse,
- die Gewährleistung eines grundstücksübergreifenden, städtebaulich integrierten Lärmschutzes entlang der Bahntrasse und der Ostumfahrung Bahnhofstraße,
- die Bereitstellung von Gewerbeflächen als Ersatzstandorte für die Umsiedlung vorhandener Gewerbebetriebe von geplanten Gemeinbedarfs- und Wohnungsneubaustandorten innerhalb des Untersuchungsgebiets,
- die Sicherung quartiersübergreifender Gemeinbedarfsstandorte,

- die grundstücksübergreifende Anlage von öffentlichen Grün- und naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen unter Einbeziehung von Arealen außerhalb des Untersuchungsgebiets,
- die Ausstattung des Neubauquartiers mit einer Infrastruktur, die die Reduzierung der Nutzung privater Pkws ermöglicht.

Die erforderliche Verknüpfung dieser Maßnahmen in einem Gesamtprojekt bedarf der Anwendung umfassender Steuerungs- und Planungsinstrumente. Gegenwärtig befindet sich nur ein sehr geringer Anteil in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets im Eigentum der öffentlichen Hand. Das Land Berlin muss deshalb die zu entwickelnden Grundstücksflächen erwerben, um eine zügige Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen im Interesse des Allgemeinwohls sichern zu können.

Die intensive Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die rechtliche Prüfung haben in einem ersten Schritt ergeben, dass die zügige Durchführung der geplanten Gebietsentwicklung aufgrund der Komplexität und der Anforderungen an das zukünftige Stadtquartier auch bei einer bedingten bzw. potentiellen Mitwirkungsbereitschaft mit den Mitteln des allgemeinen Städtebaurechts nicht zu gewährleisten ist. Im Rahmen der parallelen Abfrage der Verkaufsbereitschaft zum obligatorischen entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert hat sich ergeben, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer des überwiegenden Anteils der privaten Grundstücke nicht verkaufsbereit sind.

Vor diesem Hintergrund sind eine integrierte Entwicklung der geplanten Gesamtmaßnahme in Kooperation mit den Eigentümerinnen und Eigentümern nicht möglich. Deshalb ist

die förmliche Festlegung eines Entwicklungsbereichs erforderlich.

Die Ziele und Zwecke der Gesamtmaßnahme, das heißt

- die Deckung eines erhöhten Bedarfs an preiswertem Wohnraum und an Gemeinbedarfseinrichtungen,
- die Bereitstellung zusätzlicher kleinteiliger Gewerbe- flächen sowie
- die erforderlichen Erschließungsmaßnahmen im Rahmen der Wiedernutzung einer großen Brach- fläche einschließlich der Herstellung der Tragfähigkeit des Gesamtgebiets

können in Umfang und Wirksamkeit nicht hinreichend durch andere Instrumente des allgemeinen oder auch des besonderen Städtebaurechts erreicht werden. Die Aufstellung von Bebauungsplänen mit begleitenden städtebaulichen Verträgen oder Baugeboten bzw. weniger in das private Eigentum eingreifenden städtebaulichen Instrumenten, wie die Sanierungsmaßnahme oder die Stadtumbaumaßnahme, können die geplante zügige Realisierung des Stadtquartiers nicht gewährleisten.

Daher ist die Durchführung einer städtebauliche Entwicklungsmaßnahme unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich (vgl. Kapitel 9.7).

Abgrenzung des Entwicklungsbereichs

Unter Berücksichtigung aller Fachbelange und der Interessen der Betroffenen wird als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen im Einklang mit den Zielen der Gesamtmaßnahme eine Reihe von Grundstücken im Randbereich des Untersuchungsgebiets mit einer Gesamtfläche von ca. 7,5 ha nicht in die vorgesehene Entwicklungsmaßnahme

einbezogen. Der künftige Entwicklungsbereich umfasst damit auf Basis der vorbereitenden Untersuchungen eine Fläche von ca. 50 ha (vgl. Kapitel 11).

Zügige Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme

Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist eine erste Kosten- und Finanzierungsübersicht, der zum Teil bereits detaillierte Ermittlungen des Maßnahmenumfangs und Kostenschätzungen zugrunde liegen. Letztere beziehen sich auf vergleichbare Referenzprojekte, insbesondere auf die in Durchführung befindliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Johannisthal - Adlershof sowie auf umfangreiche Fachgutachten.

Die **Gesamtkosten** für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme betragen danach **ca. 276,4 Mio. €**. Dazu gehören die Kosten für Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss in Höhe von ca. 14,7 Mio. € sowie Kosten für die Durchführung der Maßnahmen in Höhe von ca. 163,9 Mio. €. Zu diesen zählen

- Grunderwerbskosten von ca. 29,4 Mio. €,
- Kosten für die Freilegung von Grundstücken von ca. 29,6 Mio. €,
- Kosten für die Herstellung der öffentlichen Erschließung und Grünflächen von ca. 57 Mio. €,
- Aufwendungen für die erforderlichen Betriebsverlagerungen in Höhe von ca. 1,3 Mio. €,
- Grundstücksbewirtschaftung in Höhe von ca. 3,9 Mio. €,
- Ausführung der öffentlichen Hochbaumaßnahmen (insbesondere anteilige Finanzierung der Schulen) mit maßnahmenbedingten Kosten in Höhe von ca. 42,7 Mio. €.

Des Weiteren sind Kosten für die Aufgabenerfüllung durch einen Entwicklungsträger und Planungsdienstleister von ca. 23,1 Mio. €, für Unvorhergesehenes (15% der Gesamtkosten) und für steigende Baukosten über die Laufzeit orientiert am Baupreisindex (3% p. a. bzw. gemittelt 30% der Baukosten ab 2024) von rund 74,7 Mio. € projiziert.

Den geschätzten Gesamtkosten stehen **Einnahmen** durch Grundstücksverkäufe und Ausgleichsbeträge in Höhe von voraussichtlich **insgesamt ca. 131,4 Mio. €** gegenüber. Im Verlauf der Maßnahme werden weitere Einnahmepotenziale, z. B. durch Fördermittel des Bundes der Europäischen Union zu prüfen bzw. zu aktivieren sein.

Zur Ausfinanzierung der Gesamtmaßnahme werden nach Abschluss der förmlichen festgelegten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß den vorliegenden Kenntnissen voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in Höhe von **ca. 145 Mio. €** erforderlich.

Angesichts der Bedeutung der Maßnahme für die gesamtstädtische Entwicklung Berlins, insbesondere für die Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum einhergehend mit der Ertüchtigung der Bahnbrache zu einem tragfähigen Stadtraum sowie der damit verbundenen stadtwirtschaftlichen Effekte ist die anteilige Finanzierung bzw. die Ausfinanzierung aus dem Berliner Landeshaushalt gerechtfertigt.

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 von

SenSW in dem Programm für SIWANA angemeldet.

Über dem prognostizierten Mittelbedarf aus dem Landeshaushalt hinaus werden im Laufe des Verfahrens voraussichtlich temporär Maßnahmen zu finanzieren sein, die zu einem späteren Zeitpunkt der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme refinanziert werden. Dies ist bedingt durch die voraussichtlich erst gegen Ende der Maßnahme zu erwartenden hohen Einnahmen wegen der späten Zeitpunkte der Grundstücksverkäufe durch das Land Berlin.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bedeutet, insbesondere, wenn sie – wie vorliegend – innerhalb des vorhandenen Stadtgefüges liegt, umfassende integrierte Stadtentwicklung. Neben der Stadtreparatur und der Wiedereingliederung von Brachflächen, was erfahrungsgemäß mit großen Aufwendungen für die Herstellung bebaubarer 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 verursachen hohe Kosten für die öffentliche Hand. 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 muss abgeschöpft und der Refinanzierung



Abb. 5: Ehemalige Bahngebäude (UrbanPlan 2018)

der Gesamtmaßnahme zugeführt werden.

Die erforderlichen Finanzmittel müssen vom Land Berlin zur Verfügung gehalten werden. Damit sind die Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und ihre zügige Durchführung entsprechend der gesetzlichen Anforderungen innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren gesichert. Die zügige Durchführung auf der Planungs- und Umsetzungsebene wird durch den umgehenden Einsatz eines treuhänderischen Entwicklungsträgers und eines Planungsdienstleisters nach Feststellung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gewährleistet.



Abb. 6: Untersuchungsgebiet Blick Richtung Südosten (Laubner 2017)

2

Einführung

Die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen basiert auf einem Handlungsauftrag der Berliner Senatsverwaltung. Anlass, Zielstellung und räumliche Abgrenzung werden nachfolgend dargelegt. Für den Überblick und den Einstieg in den Gesamtbericht dient die anschließende Kurzversion des Ablaufs der vorbereitenden Untersuchungen sowie des Berichtsaufbaus.

2.1 Anlass der vorbereitenden Untersuchungen

Infolge des seit 2011 deutlichen und für die Zukunft prognostizierten weiteren Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums in Berlin ist stadtweit ein dringender Bedarf an Wohnraum und Arbeitsstätten zu verzeichnen. In diesem Zusammenhang werden auch umfangreiche Maßnahmen zum Ausbau der technischen Infrastruktur sowie der Bau von Schulen, Kindergärten und Gemeinschaftseinrichtungen erforderlich. Dies trifft insbesondere auf den stark wachsenden Bezirk Treptow-Köpenick zu.

Gemäß den Prognosen, die die Grundlage für den in Bearbeitung befindlichen Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 bilden, werden ausgehend vom Jahr 2017 bis 2030 ca. 181.000 Menschen mehr in Berlin leben. Aufgrund des bestehenden Nachholbedarfs von 77.000 Wohnungen und des prognostizierten Bevölkerungswachstums ergibt sich eine Zahl von ca. 194.000 benötigten Wohnungen. Dementsprechend müssen zwischen 2017 und 2021 jährlich ca. 20.000 und von 2022 bis 2030 etwa 10.000 Wohnungen pro Jahr gebaut werden (vgl. SenSW 2018e). 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. Sein wesentlicher Bestandteil ist 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 drei weiteren Standorten, die im September 2018 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen aufgenommen wurden (vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin 2018), soll mit dort insgesamt ca. 42.000 realisierbaren Wohnungen ein Anteil von etwa 20% des erforderlichen Neubaubedarfs abgedeckt werden.

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick ist einer dieser 14 Standorte. Seine nahe den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten sowie in unmittelbarer Nachbarschaft zu erschlossenen Bestandsquartieren gelegenen Flächen bieten ein wertvolles Potential für den Wohnungsbau und damit günstige Voraussetzungen für die Entwicklung eines gut integrierten neuen Stadtquartiers.

Dies begründet das besondere öffentliche Interesse an einer städtebaulichen Neuordnung des seit mehr als zwei Jahrzehnten brach liegenden Areals. Für seine nachhaltige Entwicklung ist auch eine Umplanung, Qualifizierung und Neustrukturierung der an das Gelände angrenzenden Flächen erforderlich, um die Integration des künftigen Stadtquartiers in die bestehende Stadtstruktur gewährleisten zu können.

Als Instrument für die Planung und Umsetzung dieses komplexen Vorhabens kommt eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB in Betracht. Um die dafür erforderlichen Beurteilungsgrundlagen zu gewinnen, war die Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) notwendig. Sie 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.

2.2 Handlungsauftrag der Verwaltung und Zielstellung

Am 12. April 2016 hat der Senat von Berlin die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Flächen beschlossen. Auf der Grundlage eines weiteren Senatsbeschlusses wurde das Untersuchungsgebiet im Mai 2017 um einen Teilbereich südlich des Brandenburgplatzes erweitert.

Die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung des Untersuchungsgebiets gemäß § 9 Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AGBauGB) wurde im Benehmen mit dem Rat der Bürgermeister durch den Senat im September 2017 festgestellt. Damit ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat IV D (SenSW IV D) für die Aufstellung von Bebauungsplänen in dem zukünftigen Entwicklungsgebiet zuständig.

Damit bis zu diesem Zeitpunkt Flächen, deren Verkauf durch die Eigentümerinnen und Eigentümer den zukünftigen Entwicklungszielen entgegenstehen würden, vom Land Berlin erworben werden können, hat das Land Berlin im März 2017 eine Vorkaufsrechtsverordnung für den größten Teil des Untersuchungsgebiets erlassen (vgl. Kapitel 12.2).

Auf Grundlage des Senatsbeschlusses zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen wurden folgende Rahmenbedingungen rechtlich bindend gültig:

- Festlegung des „Stichtages“ für die Ermittlung des entwicklungsunbeeinflussten Bodenwertes (Anfangswert),
- Begründung der Mitwirkungsrechte und -pflichten

der Betroffenen und Träger öffentlicher Belange sowie der Zurückstellungsmöglichkeiten nach BauGB (Errichtung, Änderung baulicher Anlagen, Nutzungsänderung).

Ziele für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Bereiche sind die Errichtung eines urbanen Wohnungsbauhauptpunkts einschließlich der Entwicklung des bestehenden Gewerbestandortes im Südosten des Areals und sowie der gebietsübergreifenden Schaffung von Schulen und weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen. In diesem Zuge sollen eine Umfahrung des Bezirklichen Hauptzentrums an der Bahnhofstraße durch das Gebiet sowie die Integration des zukünftigen funktionsgerechten S- und Regionalbahnhofs Köpenick hergestellt werden. Auf dieser Grundlage war zu untersuchen, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme das geeignete Instrument zur Umsetzung dieser Ziele ist.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen müssen Aufwand und Nutzen einer Entwicklungsmaßnahme gemäß dem vorliegenden Erkenntnisstand quantifiziert werden. Weiterhin sind die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung des Instrumentariums der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB zu prüfen. Im Einzelnen sind dies:

- Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme liegt im öffentlichen Interesse.
- 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 Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und/oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen.

Die sorgfältige fachliche Auseinandersetzung mit diesen generellen Voraussetzungen und Zielen ist Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen.

2.3 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Kernbereich der vorbereitenden Untersuchungen ist das Gelände des seit Anfang der 1990er Jahre nicht mehr genutzten ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick nördlich und südlich der S-Bahn, Fernbahn- und Güterbahngleise (vgl. Abb. 7).

Die weiteren in das Untersuchungsgebiet einbezogenen Flächen sind weitgehend untergenutzt bzw. weisen Funktionsschwächen auf. Für sie sind die Möglichkeiten einer städtebaulichen Neuordnung im Zusammenhang mit der Entwicklung des ehemaligen Bahnareals zu prüfen. Dazu zählen eventuell erforderliche Maßnahmen in den Randbereichen einer künftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, wie z. B. kleinteilige Grundstücksneuordnung und Emissionsschutz. Das gilt auch für die Bereitstellung zusätzlicher Flächen für örtlich erforderliche Arbeitsstätten, insbesondere im kleinteiligen produzierenden Gewerbe.

Das ca. 58 ha große Untersuchungsgebiet wird wie folgt abgegrenzt:

- Stellingdamm, Hirtestraße, nördliche Grenze des Grundstücks Hirtestraße 10, westliche Grenze der Grundstücke Wolfgartenstraße, Stellingdamm, Essener Platz, Waldburgweg und Stadtforst im Norden,
- Straße Hinter dem Kurpark im Osten,
- Am Wiesenrain und Hirschgartenstraße, Seelenbinderstraße, östliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 128, nördliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 130A, östliche Grenze der Grundstücke Seelenbinderstraße 130A und Bellevuestraße 10, westliche Grenze Neuenhagener Mühlenfließ, Fürstenwalder Damm, Bellevuestraße, nördliche Grenze der Alten Erpe, westliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 104, Seelenbinderstraße, Gelnitzstraße, Thürnagelstraße, Borgmannstraße, Elcknerplatz im Süden

- Bahnhofstraße und Mahlsdorfer Straße im Westen.

Der S-Bahnhof Köpenick mit dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude liegt innerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Trassen der S-Bahn (S 3 Ostkreuz – Erkner) und der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) (u. a. RE 1) durchqueren das Areal. Damit befinden sich in dem geplanten Entwicklungsbereich ca. 10 ha betriebsförderliche Bahnflächen, die bis auf Randbereiche, die für die geplante Entwicklungsmaßnahme noch erworben werden sollen, auch künftig planfestgestellt bleiben.

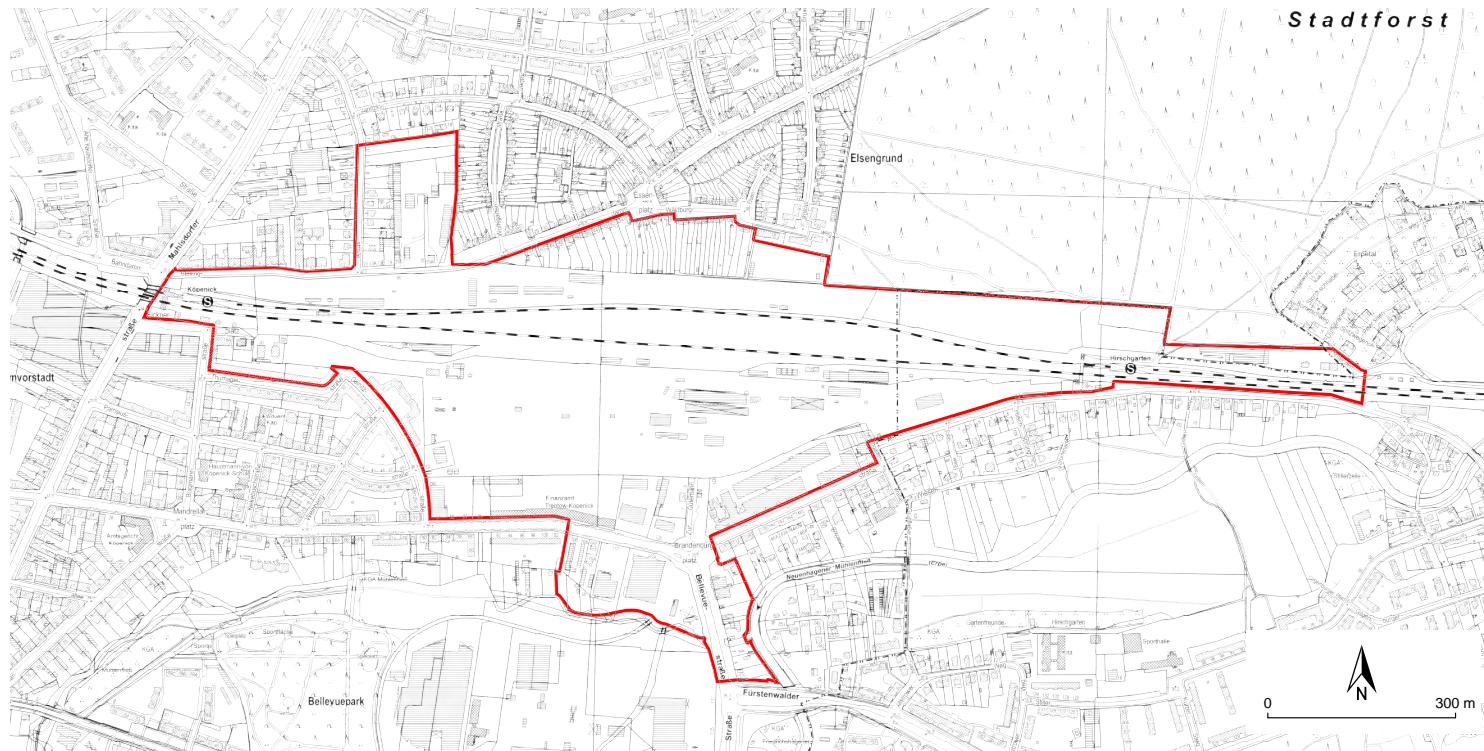


Abb. 7: Grenzen des Untersuchungsgebiets (SenSW 2017)

2.4 Ablauf der vorbereitenden Untersuchungen

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden auf Grundlage des zuvor genannten Senatsbeschlusses vom 12. April 2016 von SenSW IV D durchgeführt. Nach einer öffentlichen Ausschreibung wurde das Planungsbüro UrbanPlan+Partner im August 2016 mit den dafür erforderlichen Planungsleistungen einschließlich der Erarbeitung einer Rahmenplanung und eines Ergebnisberichts beauftragt.

Im 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) wurde die Ausgangssituation detailliert analysiert. Gemäß

den Rahmenbedingungen, Vorgaben und Zielen (siehe oben, Kapitel 5, 6) wurde das Strukturkonzept, das der Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zugrunde liegt, entwickelt. Parallel zu der Durchführung der Bestandsanalyse und der Erarbeitung des Strukturkonzepts wurden entsprechend der erforderlichen Bearbeitungstiefe ergänzende Fachgutachten erarbeitet.

Die thematischen Schwerpunkte waren Verkehr und Mobilität, Lärm- und Schallschutz, Naturschutz und Landschaftsökologie, Bodenschutz und Altlasten sowie Regenwasserbewirtschaftung. Die Koordination der Gutachten und die kontinuierliche Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden oblag SenSW IV D. In einem iterativen Prozess wurden die fachgutachterlichen Ergebnisse und Anforderungen und 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 (vgl. Kapitel 4.6, 5.7).

Das Strukturkonzept integriert die städtebaulichen, fachplanerischen und stadtentwicklungspolitischen Vorgaben und Ziele für die Gebietsentwicklung (vgl. Kapitel 8).

Konzeptionelle Alternativen wurden in diesem Kontext geprüft, wenn entsprechende Spielräume vorhanden waren. Das Strukturkonzept ist somit Ergebnis eines in mehreren Stufen unter Einbindung der städtebaulichen und fachplanerischen Anforderungen und Ziele optimierten und am Gemeinwohl orientierten Arbeits- und Abstimmungsprozesses.

Die Ziele und Planungen für das Untersuchungsgebiet wurden als wichtiger Bestandteil der vorbereitenden Unter-

suchungen 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. Weitere 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 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. Im Rahmen der Ortsteilkonferenz Köpenick-Nord des Bezirks Treptow-Köpenick wurde am 4. April 2017 erstmals die Öffentlichkeit informiert. Am 19. September 2017 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Bürgerwerkstatt durchgeführt. Sie bot allen Interessierten die Möglichkeit zur öffentlichen Information sowie zur Beteiligung am Planungsprozess. Am 17. April 2018 konnte überdies der aktuelle Bearbeitungsstand der vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Ortsteilkonferenz Dammvorstadt öffentlich erläutert und mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden.

Ergänzend dazu wurde der Verfahrens- und Planungsstand

dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick auf dessen Einladung in einer öffentlichen Sitzung am 25. April 2018 vorgestellt.

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. ausführlich Kapitel 7).

2.5 Aufbau und Methodik des Untersuchungsberichts

Den ersten analytischen Teil des Untersuchungsberichts bilden der historische Abriss (Kapitel 3) und die Darstellung der Ausgangssituation anhand der für die Bewertung des Gebiets wichtigen Teilespekte (Kapitel 4).

Diese umfassen die

- Stadtstruktur,
- Bevölkerungsstruktur,
- Wohnungsmarktlage,
- Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur,
- soziale Infrastruktur,
- Erschließungssituation und technische Infrastruktur,
- Freiraumstruktur sowie Belange von Ökologie und Umwelt
- Eigentums- und Pachtverhältnisse.

Die Themen werden in einzelnen Unterkapiteln untersucht. Dabei wurden je nach Bedarf verschiedene Methoden und

Betrachtungstiefen gewählt: Von der Bestandsaufnahme vor Ort (z. B. Stadtstruktur, Grün- und Freiraumstruktur) über die Zusammenstellung und Auswertung vorhandener gebietsbezogener und übergeordneter Daten (z. B. Bevölkerungs-, Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur) bis hin zur Auswertung der im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen beauftragten Fachgutachten. Wenn die Ausgangssituation fachgutachterlich untersucht worden war, hatten die betreffenden Ergebnisse Vorrang vor den allgemein verfügbaren Daten des Landes Berlin (z. B. Geoportal Berlin). Entsprechende Verweise werden in den jeweiligen Unterkapiteln gegeben.

In Kapitel 5 sind die wesentlichen Rahmenvorgaben für die Gebietsentwicklung aufgeführt. An ihnen sind zugleich die Ziele der Gebietsentwicklung (Kapitel 6) ausgerichtet. Dabei sind die maßgeblichen übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Vorgaben berücksichtigt, mit Schwerpunkt auf den Berliner Stadtentwicklungsplanungen sowie den entsprechenden Abstimmungen mit den zuständigen Fachverwaltungen.

Die Ziele in Kapitel 6, werden mit dem Konzept (Kapitel 8) für die Gebietsentwicklung konkretisiert. Sie orientieren sich an den übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Vorgaben und Leitlinien für Berlin, insbesondere am Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt (SenSW 2017c) und am Abgeordnetenhausbeschluss „Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere“ vom 08. März 2018.

Mit Kapitel 7 fließen die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren in den Untersuchungsbericht ein. Dazu gehören die gesetzlich vorgegebenen Beteiligungen der Betroffenen und der Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung.

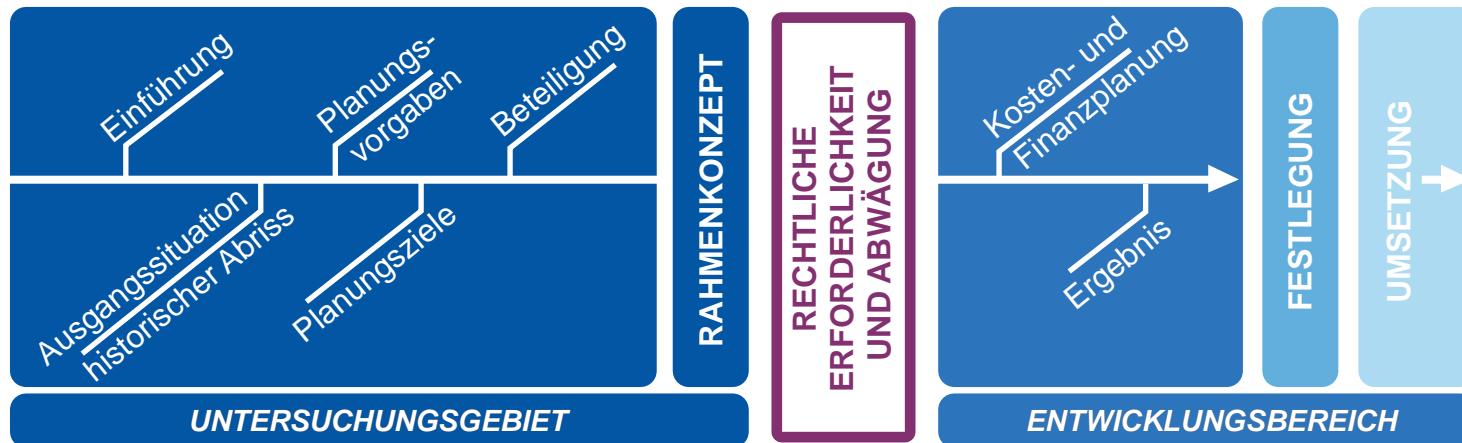


Abb. 8: Aufbau des Untersuchungsberichts (Urbanplan / SenSW 2019)

In Kapitel 8 Rahmenkonzept sind die konzeptionellen Ansätze für den Städtebau und die Nutzung auf gleicher Ebene dargestellt. Mit separaten Konzepten zu den Themenschwerpunkten Wohnen, Gewerbe, Gemeinbedarf, Freiraum, Ökologie, Energie und Verkehr / Mobilität werden auch die sektoralen Schwerpunkte der Gebietsentwicklung erarbeitet. Die Realisierungsstufen bilden die zeitliche Dimension des geplanten Umsetzungsprozesses ab. Sie sind gespiegelt in dem groben Zeit- / Maßnahmenplan in Kapitel 10 (Kosten- und Finanzierungsübersicht).

Mit den Kapiteln 9 und 10 wird der Nachweis erbracht, dass die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen und Anforderungen an die zügige Durchführung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gegeben sind.

Abschließend werden die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen in Kapitel 11 zusammengefasst und anhand der zukünftigen Begrenzung des städtebaulichen Entwicklungsgelände planerisch erläutert.

2.6 Ausblick für das weitere Verfahren

Als Ergebnis der von August 2016 bis Dezember 2018 durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen wird in den folgenden Berichtsteilen auf Basis umfassender fachlicher und rechtlicher Prüfung der Nachweis geführt, dass die Voraussetzungen für die gesetzliche Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzende Flächen vorliegen.

Gemäß § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB muss die zügige Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet sein. Das bedeutet insbesondere, dass ihre Finanzierung über den Gesamtzeitraum im Rahmen der über das Haushaltrecht des Landes Berlin hinausgehenden Möglichkeiten sicherzustellen ist.

Um dem Rechnung zu tragen, soll das Berliner Abgeordnetenhaus vor dem Beschluss der Rechtsverordnung

eingebunden werden bzw. die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und insbesondere deren Finanzierung über den gesamten Durchführungszeitraum befürworten. Daraus ergibt sich ein von dem üblichen Procedere für den Erlass von Rechtsverordnungen abweichendes Beschlussverfahren, in dem der Senatsbeschluss zur förmlichen Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsreichs erst nach Beratung und Billigung durch das Abgeordnetenhaus – voraussichtlich im 3. Quartal 2019 – gefasst wird. Die Rechtsverordnung kann unter diesen Voraussetzungen vor Ende des Jahres 2019 in Kraft treten.

Im Zuge des förmlichen Senatsbeschlusses zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme können der Entwicklungsträger und der Planungsdienstleister (Vergabe nach EU-Ausschreibung) ebenfalls bis Ende des Jahres 2019 beauftragt werden. Unter dieser Prämisse kann mit den weiterführenden Planungen (Rahmenplanung, Durchführung von Wettbewerben, Aufstellung von Bebauungsplänen, Planung der öffentlichen Erschließung) sowie mit den erforderlichen Grundstücksankäufen und der Vorbereitung der Ordnungsmaßnahmen Ende 2019 begonnen werden.



Abb. 9: Eingangsgebäude S-Bahnhof Köpenick am Elcknerplatz (SenSW 2019)

3

Historische Entwicklung

Zur historischen Entwicklung des Untersuchungsgebiets und seines Umfeldes liegen nur lückenhafte Dokumente vor. Sie genügen allerdings, um die Entstehung der gebietsprägenden Strukturen innerhalb der vergangenen 150 Jahre in ihren Grundzügen nachzeichnen zu können. Maßgebliche Impulse waren hierbei der Eisenbahnbau, die wenige Jahre später einsetzende Industrialisierung und mehrere größere Wohnungsbauprojekte.

Die ersten Anfänge jener Entwicklung reichen zurück in die Zeit der noch selbständigen Stadt Cöpenick (seit 1931 Köpenick). Diese wird erst im Rahmen des Gesetzes über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin zusammen mit sechs kreisfreien Städten (Spandau, Lichtenberg, Charlottenburg, Neukölln, Wilmersdorf und Schöneberg), sowie 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken am 27. April 1920 Teil von Groß-Berlin.

3.1 Verkehrserschließung und siedlungsstrukturelle Entwicklung

Bis Ende der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts ist die weit vor der Stadt liegende Gegend um den heutigen Bahnhof Köpenick von den feuchten Wiesen der Wuhle- und Erpe-Niederungen sowie den angrenzenden Wald- und Heideflächen der Wuhlheide im Westen und der Mittelheide im Osten geprägt. Die Stadtgemeinde Cöpenick mit Schloss und Siedlung Kietz hat zu dieser Zeit etwa 1.800 Einwohnerinnen und Einwohner. Indiz der beginnenden Industrialisierung ist im Jahr 1828 die Installierung der ersten Dampfmaschine in der Papierfabrik Rosenhain.

Straßennetz und öffentliche Räume

Noch in der topografischen Karte von Leopold Kraatz aus dem Jahr 1875 ist außerhalb des Stadtkerns bis auf die nach Nordosten führende Mahlsdorfer Straße (heute Bahnhofstraße) und die Friedrichshagener Chaussee (heute Friedrichshagener Straße) ein kaum ausgebildetes Straßennetz erkennbar.

Erst mit der Entwicklung der Dammvorstadt im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts erfolgt der Ausbau des heute bestehenden Straßennetzes in seinen Grundzügen und mit ihm die Parzellierung der angrenzenden Grundstückflächen.

Einige kleinere Straßen im nordöstlichen Teil der Dammvorstadt (Thürnagelstraße, Gelnitzstraße) entstehen erst in den 1920er Jahren im Zusammenhang mit der Errichtung der dort gelegenen Wohnanlagen. Dies gilt ebenso für den überwiegenden Teil des Straßennetzes nördlich der Bahntrasse.

Nur die an der Bahn entlang führende Dahlwitzer Straße (heute Stellingdamm) entsteht bereits vor der Jahrhundertwende, zunächst zur Erschließung der dort gelegenen Gasanstalt Cöpenick. Ihre Verlängerung nach Osten bindet 1920 auch den südlichen Teil der Siedlung Elsengrund an den Bahnhof Köpenick an.

Eisenbahnentwicklung

Mit der Inbetriebnahme der „Berlin-Frankfurter-Eisenbahn“ – der späteren Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (NME) – erhält Cöpenick einen Bahnhof, der zusammen mit der Eisenbahnstrecke am 23. Oktober 1842 eröffnet wird. Er liegt fast zwei Kilometer vom damaligen Stadtkern entfernt an der Verbindungsstraße nach Mahlsdorf. Entlang dieser Straße, der späteren Bahnhofstraße, entsteht in der Folgezeit die Dammvorstadt.

Nach der Erweiterung des Bahnhofsbereichs um ein zusätzliches Gleispaar für die Vorort-Züge bis nach Erkner in den 1890er Jahren, folgt 1902 die Höherlegung der gesamten Gleisanlagen im Berliner und Cöpenicker Stadtgebiet auf einen Damm und der Abbau aller Bahnübergänge auf Straßenniveau.

Im Zuge seiner kompletten Umgestaltung zwischen 1899 und 1902 erhält der Bahnhof ein neues Empfangsgebäude und verfügt seither über einen Mittelbahnsteig, eine dreigleisige, östlich gelegene Wendeanlage für die Vorortzüge sowie eine Güterladestelle im Süden der Ferngleise.

In den Folgejahren bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs wird der Güterbahnhof weiter ausgebaut und um mehrere Auszugsgleise erweitert. Seine Verflechtung mit diversen Köpenicker Industrie-Unternehmen ist älteren Karten zu

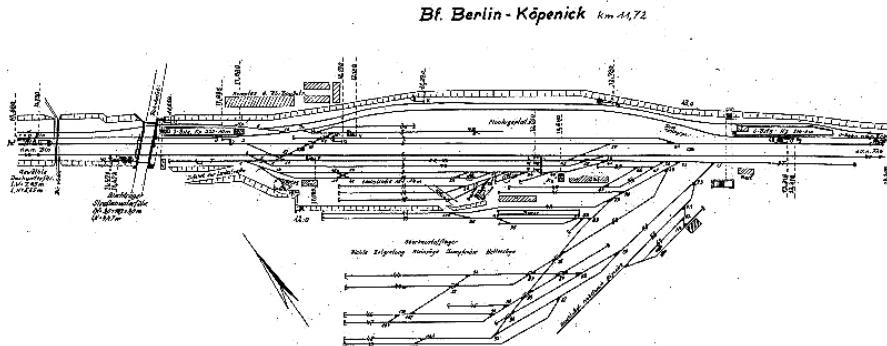


Abb. 10: Gleisplan Bahnhof Berlin-Köpenick, Zustand etwa 1967 (Reichsbahndirektion Berlin)

entnehmen. Hier sind die Gleisanschlüsse sowohl zum unmittelbar an den Güterbahnhof angrenzenden Gelände der Lampenfabrik Müller AG als auch zu den weiter entfernt liegenden Unternehmen C.J. Vogel Draht- u. Kabelwerke AG sowie Glanzfilm AG Köpenick / Kodak zu erkennen. Die Gleise führten seinerzeit über den Brandenburgplatz, teilen sich an der Alten Erpe und verlaufen mit einem Ast am Bellevuepark entlang über die Friedrichshagener Straße hinweg durch das Werksgelände der Glanzfilm AG bis zur Pabst-Werft und mit dem anderen direkt in die Fabrikanlage der Vogel AG.

Seit seinem Betriebsende zu Beginn der 1990er Jahre liegen die Flächen des Güterbahnhofs brach, und die Gebäude sind dem Verfall überlassen.

Öffentliches Nahverkehrsnetz

Von 1874 an verkehrt auf der Bahnhofstraße zwischen Bahnhof und Schloßplatz – in den Anfangsjahren noch durch weitgehend unbewohntes Gebiet – ein Pferdeomnibus. Mit zunehmendem Vorort-Verkehr auf der Bahnstrecke wird

1882 eine Pferdebahn mit auf Schienen laufenden Wagons eingerichtet. Nach Elektrifizierung der zweiten, bereits bestehenden Pferdebahn vom Schlossplatz zum Bahnhof Spindlersfeld im Jahr 1901 erfolgt 1903 auch für die Strecke entlang der Bahnhofstraße die Umstellung auf elektrischen Betrieb.

Im Zuge seines weiteren Ausbaus erreicht das Streckennetz der Städtischen Straßenbahn Cöpenick (SSC) im Jahr 1913 schließlich eine Gesamtlänge von mehr als 27 km, bevor das Unternehmen 1920 im Rahmen des Groß-Berlin-Gesetzes Teil der – aus der Berliner Elektrische Straßenbahnen Aktien-Gesellschaft (BESTAG) hervorgegangenen – Berliner Straßenbahn (BSt) wird.

3.2 Stadtentwicklung südlich der Bahntrasse

Die Dammvorstadt von 1860 bis heute

Die Entwicklung der Dammvorstadt – namentlich der Bereiche beiderseits der Bahnhofstraße – setzt zunächst in deren südlichem Teil ein. 1860 erwirbt der Unternehmer Friedrich Wilhelm Oetting an der Lindenstraße ein Grundstück, auf dem er eine Zuckersiederei mit Sirupkocherei sowie eine Stärkemehlfabrik errichtet. Ab 1871 folgen im näheren Umkreis weitere Industriebetriebe, vor allem Chemie- und Metallwarenfabriken mit seinerzeit insgesamt rund 1.000 Beschäftigten.

Die Parzellierung und Bebauung des nördlichen, bis an die Bahnlinie heranreichenden Teils der Dammvorstadt erfolgt in kleinen Schritten von 1880 an. Nach dem Erwerb größerer Flächen östlich der Bahnhofstraße durch das Bankhaus Sörgel, Parrisius & Co werden unter der Regie einer von ihm gegründeten Terraingesellschaft neue Straßen angelegt.

und mehrgeschossige Mietshäuser errichtet. Östlich daran angrenzend erstreckt sich zu jener Zeit noch – etwa auf der Fläche des späteren Güterbahnhofs – ein Weinberg, an dessen Ende im Osten, ungefähr in Höhe des heutigen Bahnhofs Hirschgarten, das Restaurant Zum Weinberg liegt. (vgl. Jaster 2011)

Zeugnisse der gründerzeitlichen Stadtentwicklung im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets sind auch die beiden Gebäude-Ensembles des Amtsgerichts Köpenick und der Hauptmann-von-Köpenick-Schule (siehe Abb. 11).

Die allmählich fortschreitende Entwicklung der Dammvorstadt geht einher mit einem stetigen Bevölkerungswachstum der Stadt Cöpenick. Zwischen 1871 und 1890 steigt deren Einwohnerzahl von etwa 5.000 auf knapp 15.000 und bis 1910 auf gut 30.000.



Abb. 11: Amtsgericht Köpenick (SenSW 2019)

Wohnungsbau seit Beginn der 1920er Jahre

Im Zeichen intensiver wohnungspolitischer Aktivitäten des 1908 gegründeten Beamten-Wohnungs-Vereins (BWV) wird die Dammvorstadt angesichts der Wohnungsnot nach dem Ende des Ersten Weltkriegs in den 1920er Jahren Ort mehrerer beispielhafter Wohnungsbau-Vorhaben. Die Bautätigkeit des BWV konzentriert sich auf fünf größere Quartiere beiderseits der Bahnhofstraße. Sind die ersten Gebäude dort noch angesichts der Notsituation unmittelbar nach Kriegsende von schlichter Bauweise bestimmt, so prägen in den Jahren bis 1930 zunehmend repräsentativere Architekturformen die folgenden Bauabschnitte und damit große Bereiche der Dammvorstadt. Besonderes Merkmal der Bauten ist die hochwertige bauliche und farbliche Gestaltung der Straßenfronten wie auch der Hoffassaden.

Zwischen 1921 und 1930 entstehen insgesamt 580 Wohnungen des BWV in den Quartieren östlich sowie weitere rund 760 Wohnungen in den Wohnanlagen westlich und südwestlich der Bahnhofstraße. (vgl. BWV zu Köpenick 2008)

In den späten 1920er Jahren entsteht die Blockrandbebauung in der Gelnitz- und Thürnagelstraße. Im Gegensatz zur Wohnanlage im Westen der Bahnhofstraße stehen die im Untersuchungsgebiet gelegenen Gebäude nicht unter Denkmalschutz.

Hirschgarten

Hirschgarten ist eine Villenkolonie, die der Bankier Hirte 1870 auf nahe der Spree gelegenen Wiesen, genannt „Hirschacker“, sowie weiteren erworbenen Ländereien gründete. Exklusive Villen und Landhäuser entstanden in der Folge für wohlhabende Familien. Im Jahr 1894 wird Hirschgarten mit

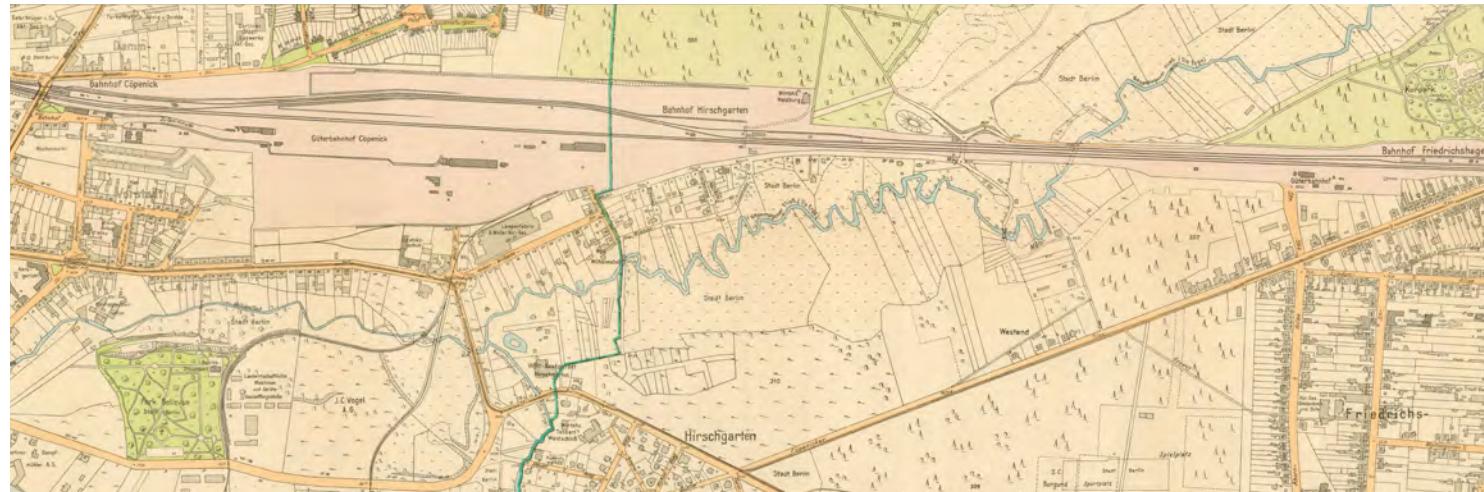


Abb. 12: Stadtplan Cöpenicks von 1928/1930 (Landesarchiv Berlin)

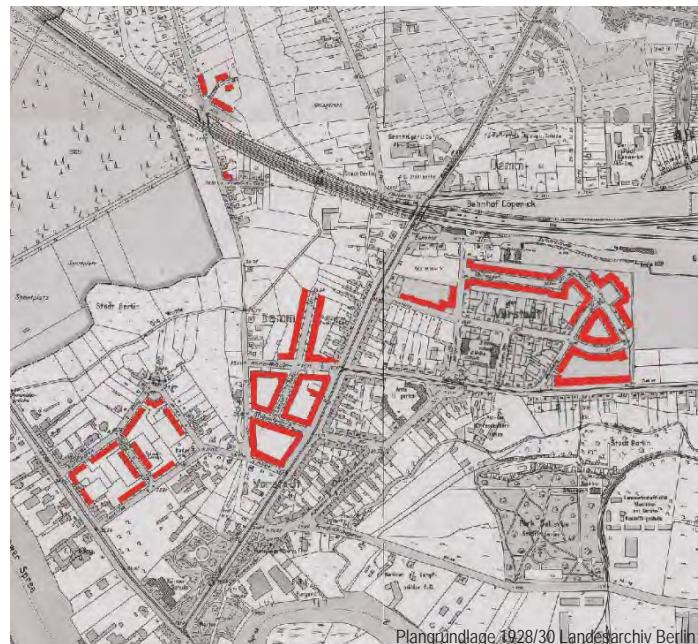


Abb. 13: Wohnungsbaubestände BWV, in den 1930er Jahren (BWV, UrbanPlan)

der Einweihung eines Haltepunktes an der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als westlicher Teil von Friedrichshagen ein für viele Berliner attraktives Ausflugsziel. Zum Ende der 1890er Jahre ist auch das im Umkreis des Bahnhofs Hirschgarten gelegene Restaurant „Zum Weinberg“ ein weit über Hirschgarten und Friedrichshagen hinaus bekannter Anziehungspunkt.

Industrieentwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Im Zuge eines zweiten Industrialisierungsschubs Anfang des 20. Jahrhunderts entsteht 1923 in den Gebäuden der in den 1870er Jahren gegründeten und nach dem Ende des Ersten Weltkriegs in Konkurs gegangenen Lampenfabrik O. Müller AG nordöstlich des Brandenburgplatzes an der Seelenbindestraße ein Maschinenbaubetrieb, dessen Verwaltungs- und Produktionsgebäude noch teilweise erhalten sind. Das 4. OG des Verwaltungsgebäudes weist noch Kriegsschäden

auf und ist infolgedessen bis heute ungenutzt. Der Maschinenbaubetrieb verfügt seinerzeit über einen eigenen Gleisanschluss, der noch bis in die 1980er Jahre in Betrieb ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg entsteht auf dem Betriebsgelände eine Produktionsstätte des VEB Gamat. Der Betrieb besitzt zu DDR-Zeiten ein Monopol für die Herstellung von Gasherden und Gasheizgeräten. Zeitweise sind an diesem Standort bis zu 560 Personen beschäftigt. Von den jährlich zwei Millionen hergestellten Geräten dient etwa die Hälfte der Versorgung von DDR-Haushalten, während die andere Hälfte nach Osteuropa exportiert wird.

Nach Umwandlung 1990 in die Gamat-Schwank Wärmegeräte GmbH gerät das Unternehmens Mitte der 1990er Jahre in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Mit der Umstellung von Stadtgas auf Erdgas bricht die Produktion ein und der Betrieb wird geschlossen. 1997 erwirbt ein Investor das Gebäudeensemble. Es wird seither überwiegend an Handwerks- und Baustoffhandelsbetriebe vermietet. Das Betriebsgelände im Südwesten des Bandenburgplatzes wird von der Schwank Besitzgesellschaft GmbH übernommen. Während die Bestandsgebäude vor allem an Autowerkstätten und an ein Bowling-Center vermietet werden, werden für zwei Einzelhandels- und einen Gastronomiebetriebe sowie für eine Tankstelle neue Gebäude errichtet.

Öffentliches Bauen in den 1930er Jahren

In den Jahren 1930/31 wird in der Kaiser-Wilhelm-Straße 91-99 (heute Seelenbinderstraße) am südlichen Rand des Güterbahnhofareals eine Polizeidienstschule mit Polizeikaserne und -revier nach Plänen des Architekten Conrad Beckmann errichtet. Von 1945 an zunächst Internierungslager des

sowjetischen Geheimdienstes für potentielle NS-Verbrecher, dient der Gebäudekomplex danach als Verwaltungsschule, wird dann Sitz der Kasernierten Volkspolizei und schließlich von einer Dienststelle des DDR-Verteidigungsministeriums genutzt. Neue Eigentümerin nach 1990 wird die Bundeswehr. Seit 1991 ist das Gebäude Sitz des Finanzamts Trepptow-Köpenick. Als Zeugnis des Neuen Bauens ist es unter der Nummer 09045806 in die Denkmalliste des Landes Berlin eingetragen und denkmalgerecht instandgesetzt (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018).



Abb. 14: Polizeidienstschule mit Polizeikaserne und -revier 1931 (Bundesarchiv)

Zunehmende Bedeutung der Bahnhofstraße

Bereits seit der Gründerzeit ist die Dammvorstadt mit der Bahnhofstraße ein für Köpenick zentraler Einzelhandelsstandort. Mit der Eröffnung der Einkaufspassage Forum Köpenick 1997 und des Einkaufszentrums am Elcknerplatz 2015 wird diese traditionelle Funktion der Bahnhofstraße gefestigt und weiter gestärkt.

3.3 Stadtentwicklung nördlich der Bahntrasse

Städtisches Gaswerk

1889 geht am Standort Dahlwitzer Straße (heute Stellingdamm) die erste private, von der Firma Budde & Goehde errichtete Gasanstalt der Stadt Cöpenick in Betrieb. Im Auftrag der Stadt übernimmt das Unternehmen die Gasbeleuchtung der Altstadt und der Dammvorstadt.

Im Jahr 1900 erwirbt die Stadt Cöpenick die Gasanstalt einschließlich des gesamten 17,8 km langen Rohrnetzes. Bereits 1901 wird der Neubau der Anlage beschlossen. Zunächst werden ein größerer Gasbehälter in Auftrag gegeben und im Jahr 1903 eine neue Hauptleitung zur Altstadt verlegt. Die eigentlichen Neubaumaßnahmen sowie die dafür erforderliche Vergrößerung des Grundstücks nach Norden erfolgen in den Jahren 1904/05. (Vgl. Heimatmuseum Köpenick 1906) Das Gaswerk ist bis 1965 in Betrieb. Es steht unter Denkmalschutz und ist unter der Nr. 09045792 in die Denkmalliste des Landes Berlin eingetragen. Die vorhandene Bausubstanz befindet sich in einem sanierungsbedürftigen Erhaltungszustand. (Vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018)

Von 1965 an nutzte das VEB Kombinat Stadtwirtschaft Berlin (spätere Stadtreinigung Berlin) das Grundstück als

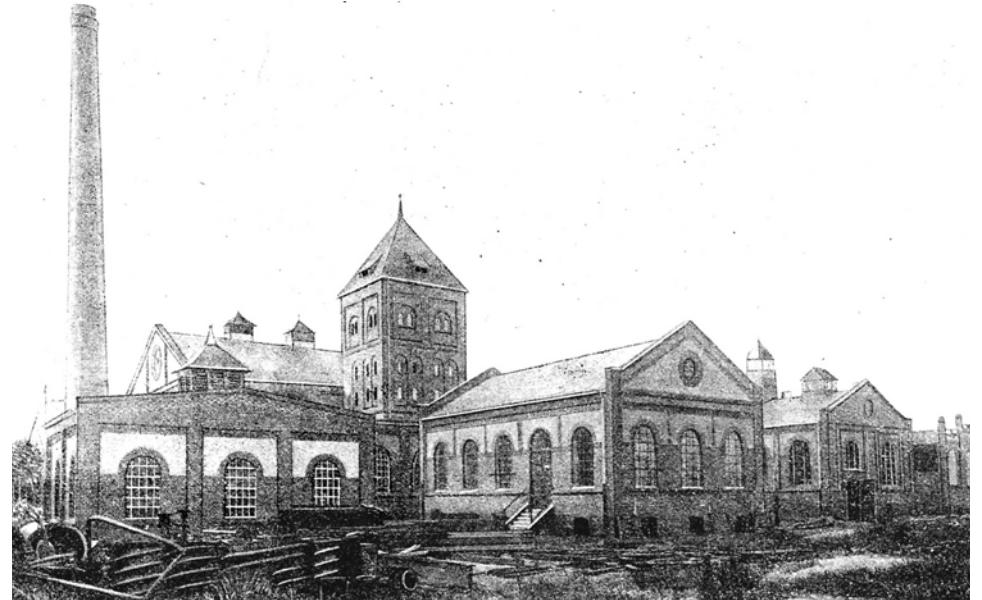


Abb. 15: Historisches Foto des städtischen Gaswerks von der Nordseite (Polizei-Verwaltung zu Cöpenick o.J.)



Abb. 16: Luftbild des Gaswerks mit Blick Richtung Nordwesten (Laubner 2019)

Betriebshof. Nach 1990 dient das Gelände zunächst einige Jahre als Recycling-Hof der Berliner Stadtreinigung (BSR) und wird seit 2006 von dieser vorrangig an die KTG Köpenicker Tourismus GmbH vermietet. Derzeit befinden sich hier ein Wohnmobilstellplatz, eine Pension, Lagerflächen in den Gebäuden sowie diverse Veranstaltungsräume, die zeitweilig auch als Kleinkunst-Theater genutzt werden.

Wohnsiedlung Elsengrund

Zweites prominentes wohnungspolitisches Projekt der 1920er Jahre im Umfeld des Bahnhofs Köpenick ist der Bau der inzwischen denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund. Sie entsteht in den Jahren zwischen 1919 und 1929 im Auftrag der Gemeinnützigen Baugesellschaft Berlin-Ost nach Plänen des schweizerischen Architekten Otto Rudolf Salvisberg im bis dahin unbebauten östlichen Randbereich der Mittelheide. Die Anlage mit insgesamt 345 Wohneinheiten (WE) wird in drei Bauabschnitten realisiert – einem ersten, zwischen 1919 und 1921 mit 142 WE sowie einem zweiten zwischen 1921 und 1925 mit 203 WE. Ein dritter Bauabschnitt zwischen 1925 und 1929 umfasst die Gestaltung der Freiflächen, Vorgärten und rückwärtigen Nutzgärten. (vgl. Bürger für das Märchenviertel und den Elsengrund e. V. 2009)

Die Siedlung ist in die Denkmalliste des Landes Berlin unter der Nummer 09045811 eingetragen. Sie wurde in den letzten drei Jahrzehnten im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen weiterentwickelt.

Die Planung von Salvisberg orientiert sich am Konzept der Gartenstadt. Jede Wohnung verfügt – der Notsituation nach der Inflation entsprechend – über einen zur Selbstversorgung ausreichend dimensionierten Nutzgarten. Aus älteren

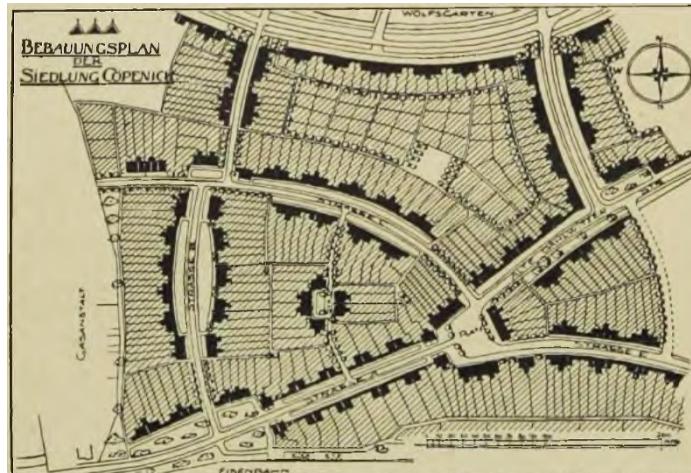


Abb. 17: Bebauungsplan der Siedlung Cöpenick (Elsengrund) (Deutsche Bauzeitung o.J.)



Abb. 18: Eingangssituation zur Elsengrund-Siedlung (LDA-Archiv, Bittner 2009 / 2011)

Kartenunterlagen ist ersichtlich, dass die heute sehr tiefen Gartengrundstücke der Gebäude südlich des Stellingdammes bzw. des Waldburgwegs ursprünglich kleiner bemessen sind. An ihrem südlichen Rand verläuft seinerzeit ein schmaler öffentlicher Weg, jenseits dessen sich bis zum Bahngelände eine größere Grundstücksfläche erstreckt. Sie dient offenbar als landwirtschaftlich nutzbare Ausgleichsfläche für die sehr kleinen Grundstücke der Torhäuser am westlichen Siedlungsrand. Die betreffenden Flächen werden später von der Reichsbahn genutzt, ehe sie in den 1930er Jahren an die Eigentümerinnen und Eigentümer der angrenzenden Grundstücke veräußert und den Gartenflächen zugeschlagen werden. (Vgl. Vermessungsamt Berlin-Cöpenick 1928)

Die ein-, meist jedoch zweigeschossigen Häuser der Anlage sind Straßen- und Platzräumen unterschiedlichen Typs zugeordnet. Ein zentraler Quartiersplatz – der frühere Dahlwitzer und heutige Essenplatz – ist Ausgangspunkt von hier aus sternförmig verlaufender Wohnstraßen.

Die Siedlung wird zum Wohnort zahlreicher Oppositioneller gegen das NS-Regime, die während der „Köpenicker Blutwoche“ im Juni 1933 von der SA verhaftet und gefoltert werden oder zu Tode kommen. Zum Gedenken an sie werden nach 1945 die wichtigsten Straßen (Stellingdamm, Janitzkystraße, Schmausstraße, Essenplatz) nach einigen der Opfer benannt.

Kleingartenanlage Erpetal

In etwa 1 km Entfernung vom östlichen Rand der Siedlung Elsengrund liegt die Kleingartenanlage Erpetal – benannt nach der Erpe (auch Neuenhagener Mühlenfließ), die in einer Niederung entlang der Anlage verläuft. Das Gebiet erstreckt

sich vom nördlichen Randbereich des S-Bahnhofs Hirschgarten aus über mittlerweile rund anderthalb Kilometer in nordöstlicher Richtung. Aus einer bereits Mitte der 1920er gegründeten Kleingarten-Kolonie hervorgegangen, werden die ursprünglich temporär genutzten Gartenhütten mehr und mehr zu festen Wohnsitzen umgewandelt. Beliebt als Wohngebiet ist die Kolonie schon zu ihrer Gründungszeit. Heute hat mehr als ein Drittel der etwa 350 Kleingärtnerinnen und -gärtner hier einen dauerhaften Wohnsitz.

Kurpark Friedrichshagen

Auf der, der Gartensiedlung gegenüberliegenden südöstlichen Seite des Erpetals liegt – etwa einen Kilometer vom S-Bahnhof Hirschgarten entfernt und mit seinem südlichen Teil an den Bahnkörper angrenzend – der Kurpark Friedrichshagen. Anlass für seine Anlage Ende des 19. Jahrhunderts ist das Bestreben der Gemeinde Friedrichshagen, den im Einzugsbereich von Berlin als Sommerfrische beliebten Ort zu einem Kurort auszubauen. Im Jahr 1880 wird das Gelände von der Gemeinde gepachtet. Für eine kurze Zeit trägt ein 1890 eröffnetes Solebad zur besonderen Attraktion von Friedrichshagen bei. Man errichtet eine Trinkhalle, einen Pavillon und eine Kurgaststätte nebst einer Musikhalle. Wenige Jahre später versiegt jedoch die Solequelle, und der Badebetrieb muss eingestellt werden. (Vgl. Wikipedia 2018)

Nach Erweiterung des Geländes vor dem Ersten Weltkrieg werden Tennisplätze und im Jahr 1930 das Naturtheater angelegt. Bereits im Jahr 1920 wird die Gemeinde Friedrichshagen einschließlich Hirschgarten Teil von Groß-Berlin.

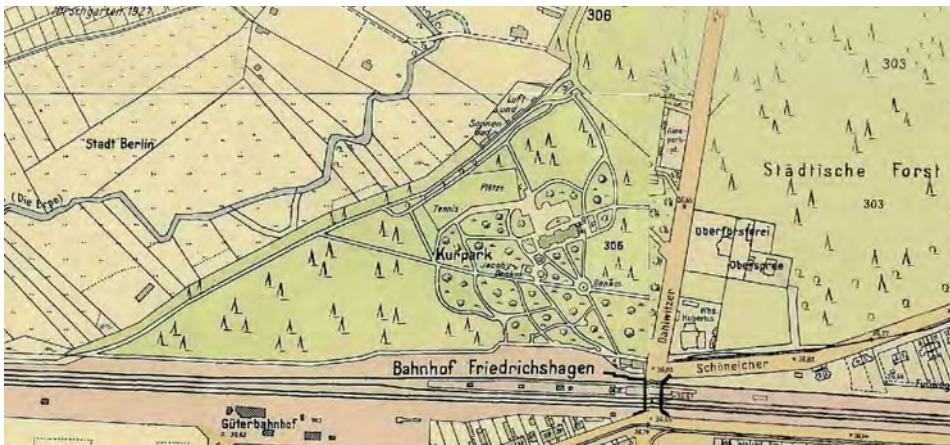


Abb. 19: Kurpark Ende der 1920er Jahre (Landesarchiv Berlin)

Der Kurpark wird im Zweiten Weltkrieg zerstört und 1958 wieder aufgebaut. Er ist eingetragenes Gartendenkmal (09046022 Dahlwitzer Landstraße, Kurpark Friedrichshagen mit Freilichtbühne und Senkgarten, um 1880, 1930 von Mattheiem). (Vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018)

Zusammen mit dem südöstlichen Teil des Erpetals bildet der Kurpark heute ein landschaftsräumliches Ensemble, das allerdings durch die Parzellierung und private Bautätigkeit der vergangenen Jahre entlang der Straße Hinter dem Kurpark sowie durch die Anlage von Tennisplätzen beeinträchtigt ist.

Bellevuepark

Der Bellevuepark grenzt südlich an die Alte Erpe und hat einen direkten Zugang von der Seelenbinderstraße. Er wurde bereits im 18. Jahrhundert angelegt und ist eingetragenes Gartendenkmal (09046024 Friedrichshagener Straße, Bellevuepark, 1766, 1927-28, 1953) (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018).

Fazit

Bedeutsame Baudenkmale und Gebäudeensembles unterschiedlicher Phasen der Stadtentwicklung prägen die Randbereiche des Untersuchungsgebiets. In ihrem unmittelbaren Umfeld wird bei der Konkretisierung der vorliegenden Strukturplanung (Kapitel 8.1) in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde darauf zu achten sein, dass diese bauhistorischen Zeugnisse angemessen in die städtebauliche Entwicklung des geplanten Neubauquartiers eingebunden werden.



Abb. 20: Städtebauliche Struktur (SenSW 2019)

4

Ausgangssituation

Mit der Analyse der Ausgangssituation soll zum einen das städtebauliche Potential der brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick für die Entwicklung eines integrierten städtischen Standorts aufzeigt werden. In diesem Zuge werden die wesentlichen städtebaulichen, nutzungsstrukturellen und landschaftsräumlichen Charakteristika und Bezüge zu den angrenzenden Quartieren und Landschaftsräumen herausgearbeitet.

Zum anderen wird untersucht und nachgewiesen, dass fachliche / sektorale Belange der geplanten städtebaulichen Entwicklung prinzipiell nicht entgegenstehen. Dabei wird auch die erforderliche Berücksichtigung dieser Belange in der weiteren Planung skizziert.

4.1 Stadtlage und strukturelle Prägung

Das Untersuchungsgebiet liegt im Südosten Berlins im Übergangsbereich zwischen dicht bebauten Stadtquartieren und weitläufigen Landschaftsräumen (vgl. Abb. 21). Der Südosten Berlins, durch die umgebenden Wälder und Wasserflächen – darunter den Müggelsee – und damit durch vielfältige Freizeitangebote geprägt, gehört mit einer dort seit mehreren

Jahren besonders dynamischen Wohnungsbauentwicklung zu einem der nachgefragten Wohnstandorte Berlins.

Das derzeit weitgehend brachliegende und nicht zugängliche Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs bietet im fußläufigen Einzugsbereich des S-Bahnhofs Köpenick und des Bezirklichen Hauptzentrums Bahnhofstraße in herausragender Stadtlage ein großes Entwicklungspotential. Die City Ost liegt im 15-km-Luftlinienradius, der künftige Großflughafen BER ist

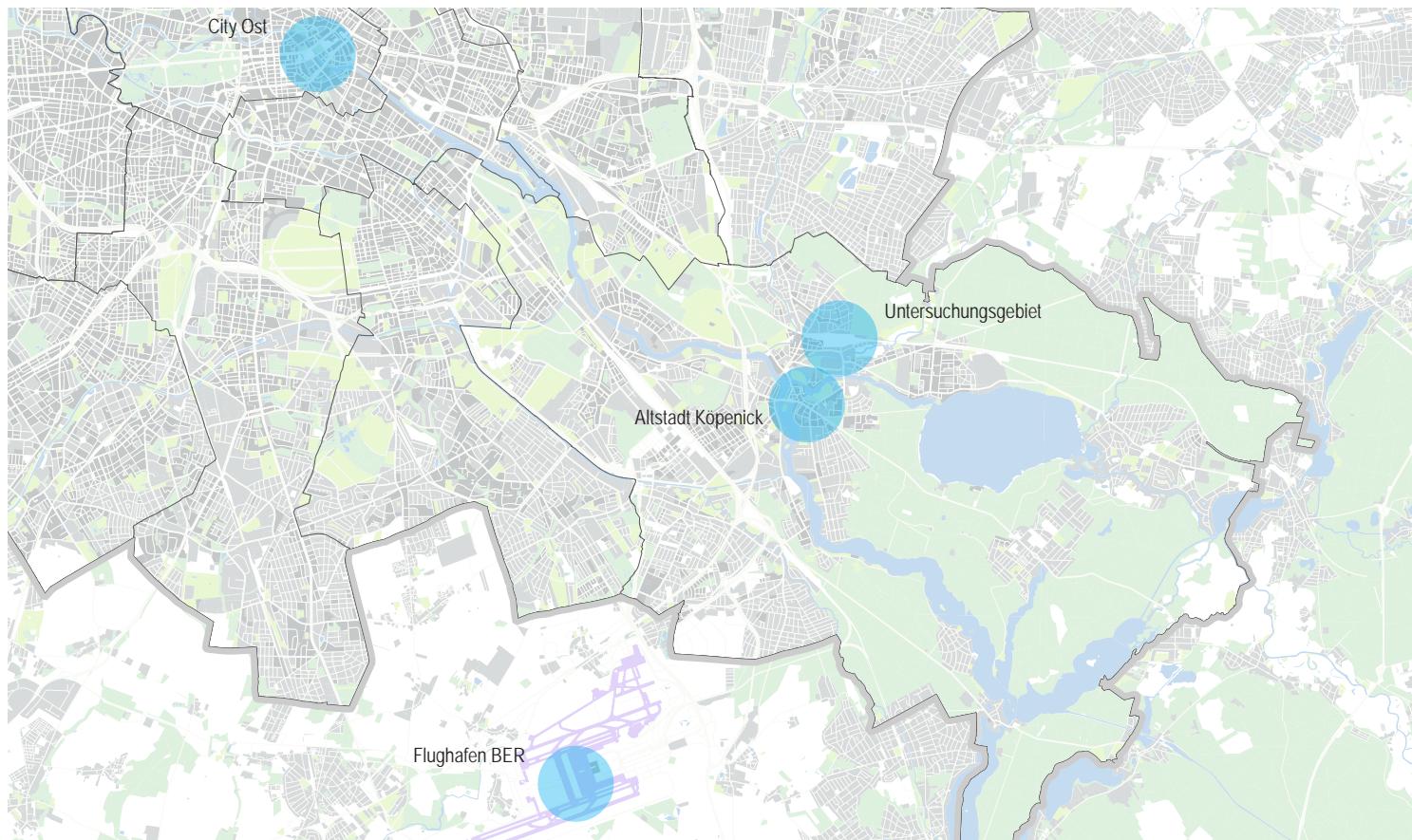


Abb. 21: Lage des Untersuchungsgebiets (SenSW 2019)

10 km entfernt. Die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers an diesem Standort bietet die Chance einer städtebaulichen Ergänzung und Aufwertung bereits bestehender innerstädtischer Quartiersstrukturen.

Das Gesamtareal 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 Güterbahnhofes 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.

Da ein Großteil dieser Flächen beiderseits der Bahntrasse seit Anfang der 1990er Jahre brachliegt, hat dies im Untersuchungsgebiet 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. Große Teile dieses Gewerbestandorts weisen Funktionsmängel und städtebauliche Missstände auf, die maßgeblich darauf zurückzuführen sind, dass sich in der Nachbarschaft zu den großflächigen Brachen keine der Stadtlage entsprechende Standortqualitäten entwickeln konnten. Aufgrund der teilweise extensiven Flächennutzung bestehen zugleich erhebliche Potentiale für eine strukturierte Bestandsentwicklung. Infolge der geringen Nachfrage und des daraus resultierenden niedrigen Mietniveaus konnten die vorhandenen Gebäude oft

nur notdürftig instand gehalten und nicht zeitgemäß erneuert werden. Allein für den lokalen Lebensmitteleinzelhandel gelten andere immobilienwirtschaftliche Parameter, so dass für mehrere Anbietende im Süden des Untersuchungsgebiets neue Zweckgebäude errichtet wurden.

Während die Randbereiche des Untersuchungsgebiets 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 (vgl. Abb. 20).

Insgesamt bietet das Untersuchungsgebiet mit den ausgedehnten Brachflächen günstige Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung an der Nahtstelle zwischen grüner Peripherie und attraktiver innerstädtischer Lage.

Bau- und Nutzungsstruktur

In Verbindung mit dem unmittelbaren Umfeld ist das Untersuchungsgebiet rings um die großflächigen Brachen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in mehrere bau- und nutzungsstrukturell unterschiedlich geprägte Teilbereiche untergliedert (vgl. Abb. 20). Diese werden nachfolgend ausgehend von dem südlichen Bahnhofsgebiet mit dem Elckerplatz entgegen dem Uhrzeigersinn beschrieben.

Der zentrale Bereich der Bahnhofstraße mit seiner Funktion als bezirkliches Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und als Standort zweier großer und zahlreicher kleinerer Einzelhandelseinrichtungen strahlt in die benachbarten Wohnquartiere zu beiden Seiten der Bahntrasse aus. Dort sind aufgrund der zentralörtlichen Bedeutung der Bahnhofstraße nur wenige gewerbliche Nutzungen vorhanden.

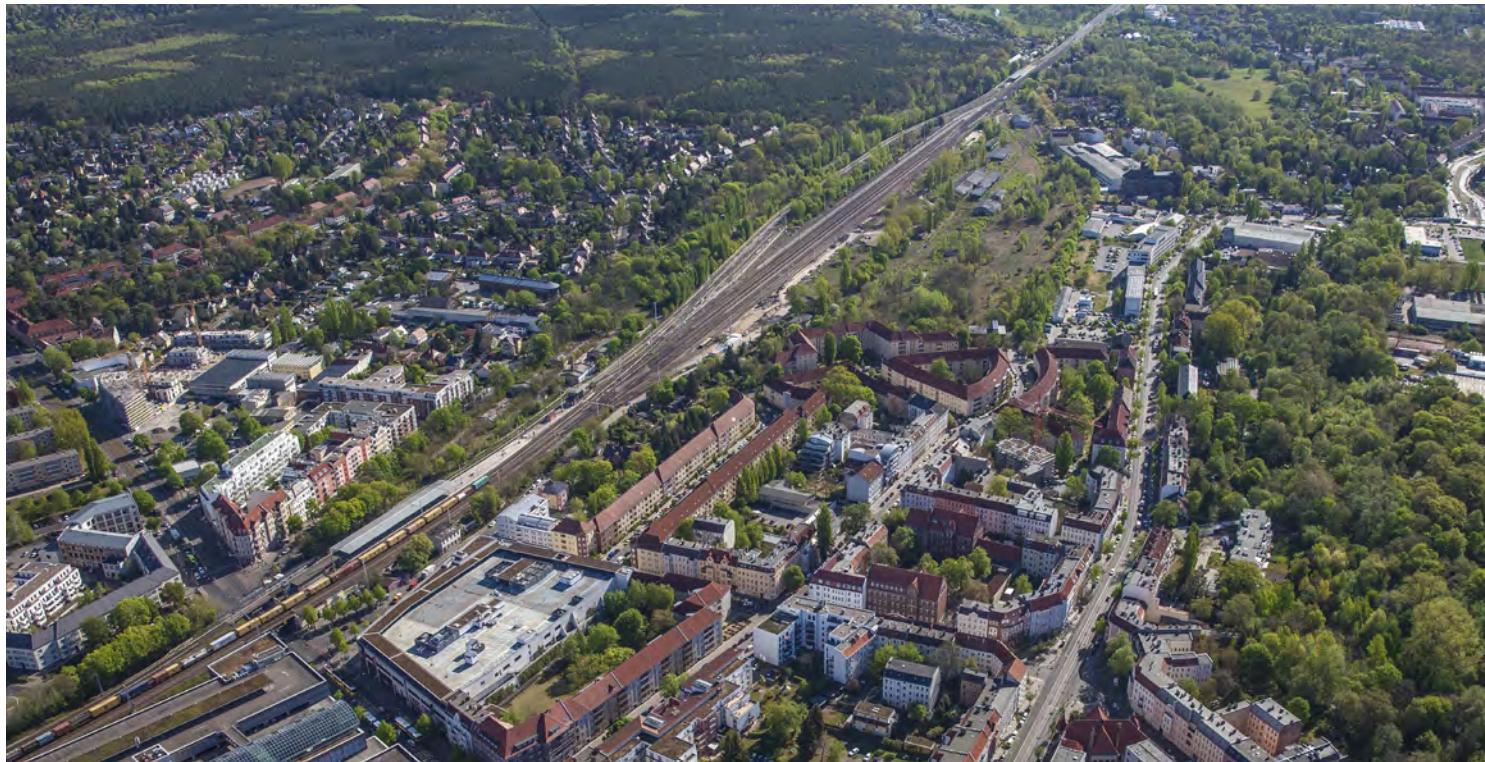


Abb. 22: Untersuchungsgebiet Blick Richtung Osten (Laubner 2019)

Das östlich der Bahnhofstraße gelegene dicht bebaute Bestandsquartier, zu dem auch der südwestliche Rand des Untersuchungsgebiets gehört, dient überwiegend als Wohnstandort. Es ist in dem östlichen Teil geprägt durch die drei- bis viergeschossigen markanten Wohnanlagen des BWV, die zwischen 1921 und 1930 errichtet wurden, sowie die daran angrenzende bis zu fünfgeschossige gründerzeitliche Blockbebauung. Die Gebäude sind grundlegend saniert und befinden sich in gutem baulichem Zustand. Nur vereinzelt gibt es dort Dienstleistungen und Kleingewerbe.

Östlich der Gelnitzstraße bis zum Brandenburgplatz weist die Bebauung beiderseits der Seelenbinderstraße eine außerordentlich heterogene Struktur auf. Die südliche, nicht zum Untersuchungsgebiet gehörende Straßenrandbebauung umfasst vier- bis fünfgeschossige ebenfalls sanierte Wohngebäude unterschiedlicher Typologien und Altersgruppen. Auf deren rückwärtigen, bis an die Uferzone der Alten Erpe heranreichenden Grundstücken befinden sich wenige kleinere Gewerbegebäude überwiegend in gutem Bauzustand.

Der östliche im Untersuchungsgebiet gelegene Bereich

um die Seelenbinderstraße ist durch Gewerbeareale sowie durch das städtebaulich dominierende vier- bis sechsgeschossige denkmalgeschützte Verwaltungsgebäude des heutigen Finanzamts Treptow-Köpenick geprägt.

Auf der Nordseite der Seelenbinderstraße befinden sich westlich des Finanzamts das in den 1990er Jahren errichtete Gebäude eines Lebensmittelmarkts mit Kundenparkplätzen sowie auf beiden Seiten mehrere Behelfsbauten von Kfz-Betrieben mit großflächigen, zur Straße gelegenen Fahrzeugpräsentationen. Das im Nordosten des Finanzamts gelegene weitgehend versiegelte Grundstück ist mit einem zweigeschossigen ehemaligen Wohngebäude, das gewerblich genutzt wird, und einfachen, teils modularartigen eingeschossigen Gewerbegebäuden bebaut.

Die im Süden der Seelenbinderstraße gelegenen Grundstücksflächen bis zum Brandenburgplatz sind ebenfalls durch gewerbliche Nutzungen, darunter zahlreiche Autowerkstätten und zwei Einzelhandelsfilialen, geprägt. Offensichtliche städtebauliche und funktionale Missstände weist das Gesamtensemble aus flächenextensiven gewerblichen Nutzungen und Bauten unterschiedlicher Typologien in mehreren Abschnitten auf. Das Spektrum der Bestandsgebäude reicht – von Westen nach Osten betrachtet – vom Garagenhof in schlechtem baulichen Erhaltungszustand über ein zweigeschossiges Wohngebäude und eingeschossige Gewerbehallen bis zu einem in Plattenbauweise erbauten viergeschossigen Bürogebäude und einer Tankstelle. Der Plattenbau ist unsaniert und hat bauliche Mängel. Mit ihm verbunden ist ein rückwärtiger großflächiger Hallenanbau, der durch Setzungsrisse beschädigt und nur unzureichend instand gehalten ist. Der gesamte Gebäudekomplex wird von

einem Bowling-Center und unterschiedlichen Gewerbebetrieben, vorrangig des Kfz-Gewerbes, genutzt.

Auch auf den Grundstücken im Südosten des Brandenburgplatzes befinden sich überwiegend Kfz-Betriebe. Die südöstlich anschließenden Flächen außerhalb des Untersuchungsgebiets im Übergang zum weitläufigen Landschaftsraum des Neuenhagener Mühlenfließes (Erpe) sind vor allem durch kleinteilige vorstädtische Siedlungsstrukturen geprägt.

Städtebaulich und baustrukturell nimmt das Gewerbeareal nordöstlich des Brandenburgplatzes eine Sonderstellung ein. Zu dem Gesamtkomplex gehören neben dem viergeschossigen gründerzeitlichen Kopfbau der ehemaligen Lampenfabrik großflächige zwei- bis dreigeschossige Gewerbegebäude, die durch Handwerks- und Großhandelsunternehmen genutzt werden. Sie sind nur teilsaniert und weisen überwiegend bauliche Mängel auf. Eine Leichtbauhalle wurde erst in jüngerer Zeit errichtet. Hier hat sich in den vergangenen Jahren ein Gewerbecluster aus Großhandels- und Bauhandwerksbetrieben mit besonderer Ausrichtung auf das Baugewerbe herausgebildet. Im Osten grenzt eine Gebäuderiegel viergeschossiger gründerzeitlicher Wohngebäude an den Gewerbekomplex.

Der im Nordosten jenseits der Gleise gelegene Teil des Untersuchungsgebiets 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. Eine größere, derzeit nicht bebaute Fläche auf diesem Gelände dient als Standort für Wohnmobile. In unmittelbarer Nachbarschaft liegt eine Kanalbetriebsstelle der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Die Grundstücksflächen gehörten historisch zu dem Gaswerk, was an zwei denkmalgeschützten sanierten Gebäuden dieser Nutzungsperiode erkennbar ist. Die unmittelbar westlich an das Gaswerksgelände angrenzende Randbebauung beiderseits der Hirtestraße ist von Wohnnutzung geprägt.

Das Areal außerhalb des Untersuchungsgebiets nördlich des Stellingdammes zwischen Mahlsdorfer Straße und Hirtestraße weist aufgrund unterschiedlicher Nutzungen und heterogener Baustuktur einschließlich noch unbebauter Flächen den Charakter eines Mischgebiets auf. In der verdichtenen mehrgeschossigen Blockbebauung auf der Nordseite des Stellingdammes überwiegen neben einigen Neubauten die Wohngebäude der Gründerzeit.

Strukturelle Leerstände infolge des unzureichenden Instandhaltungszustands von Gebäuden bzw. von Brandschutzmängeln bestehen im Bereich des denkmalgeschützten Gebäudeensembles des ehemaligen Gaswerks sowie in einzelnen Gebäudeteilen im Bereich des Brandenburgplatzes.

Fazit

Die geplante Entwicklung eines Neubauquartiers auf den großflächigen Brachen des Untersuchungsgebiets bietet die Chance, diesen über längere Zeit unzugänglichen Bereich in das Stadtgefüge einzubinden und mit seinem Umfeld

zu verknüpfen. 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.

Es bestehen zahlreiche Wechselwirkungen zwischen dem zu entwickelnden neuen Stadtquartier und den angrenzenden Quartieren sowie insbesondere zu den weiträumigen Landschaftsräumen im Osten. Diese sind im Zuge der geplanten Entwicklung städtebaulich, funktional und gestalterisch zu berücksichtigen. In den meisten Bereichen wird die Aufhebung bestehender Barrieren Chancen für Übergänge und Verknüpfungen, aber auch für neue sinnvolle Abgrenzungen zu den bestehenden Strukturen bieten (vgl. Abb. 20).

Durch die Wiedernutzung der Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick sind eine in die Stadtstruktur integrierte Gebietsentwicklung und damit eine Stadtreparatur grundsätzlich möglich (vgl. Kapitel 8.1 ff).

4.2 Bevölkerungsstruktur

Für die Analyse der durch die geplante Gebietsentwicklung induzierten Bedarfe ist die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur auf zwei Maßstabsebenen zu betrachten. In diesem Kapitel steht zunächst die Bezirks- und Quartiersebene im Fokus, um auf dieser Basis die Gemeinbedarfe (Schulen, Kitas, soziale Einrichtungen, öffentliche Grünflächen) abschätzen zu können. Im nachfolgenden Kapitel zur Eingrenzung des Wohnungsbedarfs wird dagegen eine erweiterte

Betrachtungsperspektive auf gesamtstädtischer Basis erforderlich (vgl. Kapitel 4.3).

Treptow-Köpenick ist mit einer Fläche von rund 168 km² der größte Berliner Bezirk. Von seinen 265.000 Einwohnerinnen und Einwohnern lebten Ende 2017 rund 65.000 im Ortsteil Köpenick (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018). 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% (Prognosezeitraum 2015 – 2030, vgl. SenStadtUm / Amt für Statistik Berlin – Brandenburg 2016a).

Da für das Untersuchungsgebiet als räumliche Bezugsgröße keine bevölkerungsstatistischen Daten vorliegen, wird der Bevölkerungsstrukturanalyse unter Bezugnahme auf die Untergliederung des Berliner Stadtgebiets nach lebensweltlich orientierten Räumen (LOR) ein erweitertes Analysegebiet zugrunde gelegt. Ihm sind zwei Bezirksregionen (BZR) und ein Planungsraum (PLR) zugeordnet:

- PLR 09051701 Hirschgarten
- BZR 09051901 Dammvorstadt
- BZR 09052001 Köpenick-Nord.

Für diese Teilläume ebenso wie für den Bezirk Treptow-Köpenick und für die Gesamtstadt liegen Daten zur Bevölkerungsstruktur zum Stichtag 31.12.2017 vor. Eine kleinräumliche Aggregation nach Baublöcken ist nicht verfügbar. Statistiken zur natürlichen und räumlichen Bevölkerungsentwicklung wurden in die Untersuchung nicht mit einbezogen.

Da es sich bei dem Untersuchungsgebiet um weitgehend brachliegende oder gewerblich genutzte Flächen handelt, sind aus datenschutzrechtlichen Gründen für die wenigen bebauten Teilebereiche keine Sozialdaten verfügbar.

Aufgrund der geringen Grundgesamtheit könnten sonst Rückschlüsse auf einzelne Bewohnerinnen und Bewohner gezogen werden. Im Bereich der Bezirksregion Dammvorstadt umfasst die Gebietskulisse lediglich die beiden Wohnbauzeilen entlang der nordöstlichen Seite der Gelnitzstraße bzw. der nördlichen Straßenfront der Thürnagelstraße. Die beiderseits der Seelenbinderstraße gelegenen Gebietsteile betreffen neben dem Finanzamt ausschließlich gewerblich genutzte Grundstücke.

Von der Bezirksregion Köpenick-Nord ist der südlich des Stellingdamms bzw. des Waldburgwegs gelegene Teil der denkmalgeschützten Siedlung Elsengrund in das Untersuchungsgebiet einbezogen. Es umfasst auch den überwiegenden Teil des von der Hirtestraße im Westen und der Janitzkystraße im Norden begrenzten Blocks, in dem die Wohnnutzungen entlang der Hirtestraße den geringsten Flächenanteil einnehmen.

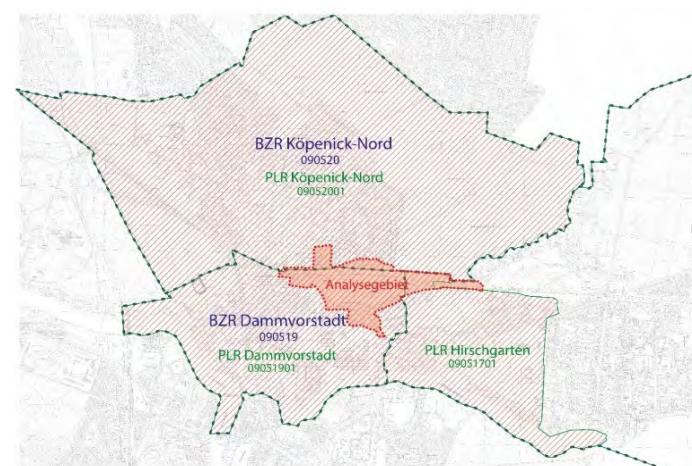


Abb. 23: Erweitertes Analysegebiet (UrbanPlan 2018)

Der Planungsraum Hirschgarten ragt nur mit einem kleinen Gebietsteil in das östliche Untersuchungsgebiet. Das dort gelegene Wohngebäude ist statistisch irrelevant, so dass es hierfür keine aussagefähigen Strukturdaten gibt.

Ungeachtet der begrenzten Aussagefähigkeit der verfügbaren Daten aus den drei statistischen Bezugsräumen für das Untersuchungsgebiet erlauben diese dennoch die Benennung genereller demographischer und sozialer Charakteristika für den erweiterten Analysebereich (vgl. Abb. 23, Tab. 1).

Merkmal / Indikator	PLR Hirschgarten	BZR Dammvorstadt	BZR Köpenick-Nord	Erweitertes Analysegebiet*	Bezirk Treptow- Köpenick	Berlin
Einwohnerentwicklung und Demografie						
Einwohnerzahl	3.716	11.002	12.826	27.544	264.999	3.711.930
Veränderung zu 2010	215	1.766	466	2.447	25.625	324.368
Veränderung zu 2010	6,1%	19,1%	3,8%	9,8%	10,7%	9,6%
Einwohnerdichte (EW/ha)	20,0	37,4	15,7	21,1	14,7	38,9
Altersstruktur						
0 - 6 Jahre	207	711	597	1.515	15.948	222.105
6 - 15 Jahre	210	634	781	1.625	18.803	280.132
15 - 18 Jahre	54	218	275	547	5.684	86.083
18 - 27 Jahre	227	873	804	1.904	21.472	367.665
27 - 45 Jahre	844	3.441	2.693	6.978	70.829	1.056.423
45 - 55 Jahre	517	1.465	1.855	3.837	39.429	537.920
55 - 65 Jahre	459	1.301	1.812	3.572	33.161	452.429
über 65 Jahre	1.198	2.359	4.009	7.566	59.673	709.173
Jugend- und Altersquotient						
Durchschnittsalter	49,0	44,0	49,3	47,1	44,8	42,7
Jugendquotient	23,0%	22,1%	23,1%	22,6%	24,5%	24,4%
Altersquotient	57,0%	32,3%	53,9%	44,9%	35,0%	28,4%
Einwohneranteil mit Migrationshintergrund						
EW mit Migrationshintergrund	8,1%	9,8%	6,4%	8,0%	13,6%	32,5%
davon Ausländer	301	1.083	825	2.209	35.968	1.207.052

* PLR Hirschgarten, BZR Dammvorstadt und Köpenick-Nord

Tab. 1: Bevölkerungsstrukturdaten, Stand 31.12.2017 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)

Altersstruktur der Bevölkerung

Mit zusammen 27.544 Einwohnerinnen und Einwohnern lebten 2017 im erweiterten Analysegebiet rund 10% der Bevölkerung des Bezirks Treptow-Köpenick. Vor allem in der Altersstruktur sind deutliche Unterschiede erkennbar. In der Dammvorstadt liegt das Durchschnittsalter bei 44,0 Jahren – und damit geringfügig unter dem des gesamten Bezirks von 44,6, aber über dem Berliner Durchschnittswert von 42,7 Jahren. Verglichen mit der Dammvorstadt zeigt sich im benachbarten Hirschgarten und in Köpenick-Nord mit 49,1 bzw. 49,3 Jahren ein deutlich höherer Altersdurchschnitt.

Insbesondere die Anteile der bis 18-jährigen sowie der über 65-jährigen Bevölkerung lassen die strukturellen Unterschiede zwischen den drei statistischen Bezugsräumen deutlicher erkennen. Die Dammvorstadt weist für die Altersgruppe der unter 6- bis 18-Jährigen mit 14,2% den höchsten Wert, für die über 65 Jahre alte Bevölkerungsgruppe mit 21,4% den niedrigsten Wert auf. Damit besitzt die Dammvorstadt zwar ein jüngeres Altersprofil als der Bezirk, die Altersstruktur liegt jedoch über den Vergleichswerten der Gesamtstadt. Weitauß deutlicher übersteigt der Anteil älterer Bewohnerinnen und Bewohner in den beiden anderen statistischen Räumen die Vergleichswerte Berlins und insbesondere die des Bezirks.

Mit einem Anteil von 8,0% an der Gesamteinwohnerzahl hat der relativ kleine Anteil der Personen ausländischer bzw. deutscher mit ausländischer Herkunft (Hirschgarten 8,1%, Dammvorstadt 9,8%, Köpenick-Nord 6,4%) einen geringen Einfluss auf den Altersdurchschnitt im erweiterten Analysegebiet. Das Durchschnittsalter der ausländischen bzw. der deutschen Bevölkerung ausländischer Herkunft liegt

bei 31,7 Jahren (Dammvorstadt: 32,0, Hirschgarten: 30,1 und Köpenick-Nord: 32,0) und damit leicht über dem Durchschnittswert des Bezirks (30,9), jedoch unter dem für Berlin mit 34,1 Jahren. (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018)

Soziale Situation der Bevölkerung

Daten zur sozialen Situation der Bevölkerung, namentlich zur Zahl der Arbeitslosen sowie zu der der Leistungsempfängerinnen und -empfänger, die eine Grundsicherung gemäß Sozialgesetzbuch (SGB) II beziehen, liegen für das erweiterte Analysegebiet zum Stand 30.06.2017 vor. Da die zur Ermittlung der Arbeitslosenquote wichtige Basisgröße der Erwerbspersonen nicht in kleinräumiger Aggregation für die einzelnen Bezugsräume verfügbar ist, sind entsprechende Aussagen dazu nicht möglich. Hilfsweise ist allerdings das Verhältnis der Arbeitslosenzahl zur Gesamtzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten heranzuziehen. Aktuelle Daten zum durchschnittlichen Haushaltseinkommen konnten ebenfalls nicht in die Betrachtung einbezogen werden.

In Folge können anhand der verfügbaren Daten in groben Umrissen Aussagen zur sozialen Situation der Bevölkerung in den drei Planungsräumen getroffen werden (vgl. Abb. 23).

Einen ersten Eindruck vermittelt die Beschäftigungsquote, also der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Gesamtzahl der Bevölkerung. Er liegt aufgrund der zentralen Lage und Funktion sowie der in Teilen durch Gewerbegebiete geprägten Struktur in der Dammvorstadt mit 42,5% mehr als 8 Punkte über Hirschgarten (34,2%) und 5,6 Punkte über Köpenick-Nord (36,9%). Auch zu den betreffenden Durchschnittswerten für den Bezirk Treptow-Köpenick (37%) und für Berlin (34,9%) besteht ein deutlicher

Abstand. (Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2017)

Allerdings rangiert die Dammvorstadt auch beim Vergleich des Anteils der Arbeitslosen an der Gesamtbevölkerung und an der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (3,4 und 7,2%) vor den benachbarten Planungsräumen Köpenick-Nord (2,3 und 6,8%) und z. T. auch Hirschgarten (3,3 und 9,4%). Beide Werte bewegen sich jedoch auf nahezu gleichem Niveau bzw. nur leicht darunter im Vergleich zu denen für den Bezirk Treptow-Köpenick (3,5 und 9,6%) und Berlin (4,3 und 13,3%).

Hinsichtlich des Anteils der Leistungsberechtigten bzw. der Zahl der in Bedarfsgemeinschaften lebenden Personen nach SGB II an der Gesamtbevölkerung ergibt sich folgendes Bild: Im Vergleich der drei Bezugsräume liegt die Dammvorstadt mit 6,7% Leistungsberechtigter bzw. 8,6% Personen in Bedarfsgemeinschaften etwa gleichauf mit Hirschgarten mit 6,8 bzw. 8,5%, aber deutlich vor Köpenick-Nord mit 4,6 bzw.

5,9%. Die entsprechenden Werte sind für den Bezirk hier mit 7,4 bzw. 10,3% höher als das Niveau der Dammvorstadt, für Berlin noch deutlich höher (10,6 bzw. 15,1%).

Fazit

Aus den unterschiedlichen Daten lassen sich für das erweiterte Analysegebiet folgende Rückschlüsse ziehen:

- Das Durchschnittsalter der Bevölkerung ist Indikator einer teilräumlich unterschiedlichen Entwicklungsdynamik.

Der in der Dammvorstadt gegenüber den beiden benachbarten Bezugsräumen geringere Anteil älterer Personen, ein mit 6,5% leicht über dem Berliner Durchschnittswert liegender Anteil von Kindern unter 6 Jahren sowie der höhere Prozentsatz der 18- bis 65-Jährigen sind Indizien eines in Gang befindlichen

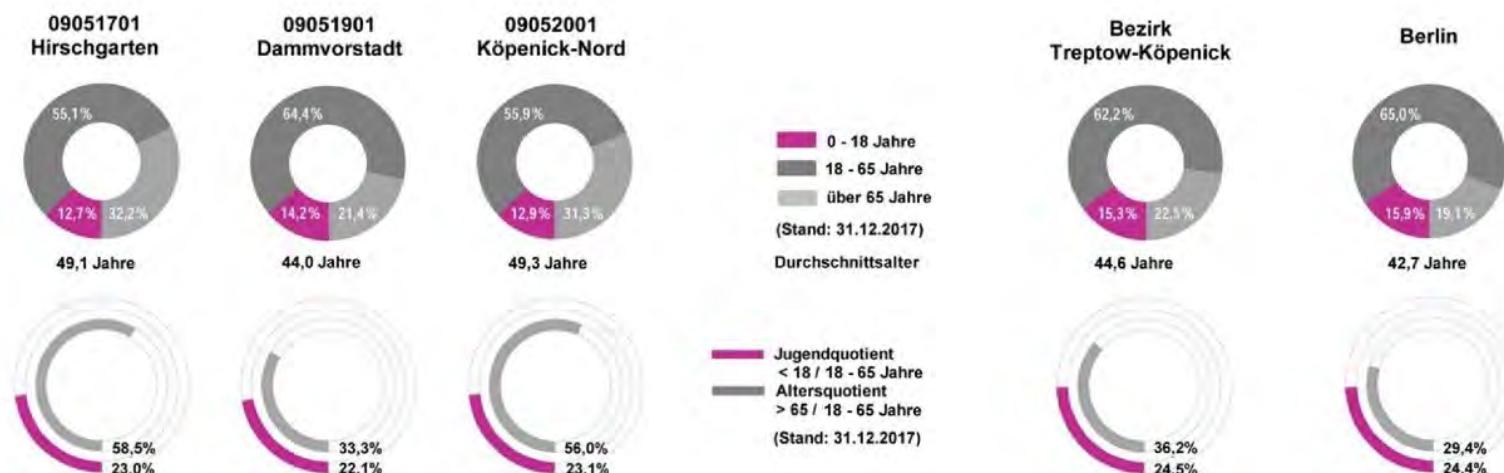


Abb. 24: Bevölkerungsstruktur im erweiterten Analysegebiet (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)

Prozesses, der auch durch den Zuzug jüngerer Familien mit Kindern beschleunigt werden dürfte. Einer der Auslöser dafür ist die zunehmende Neubautätigkeit insbesondere in bevorzugten Uferlagen der Dammvorstadt. Dieser anhand auch vorliegender Daten aus dem Vorjahr zu beobachtende „Verjüngungsprozess“ wird, zumal bei weiterem Bevölkerungswachstum, einen weiter steigenden Bedarf an Kindertagesstätten und Grundschulplätzen zur Folge haben (vgl. SenBJW 2017).

- In den Teilräumen des erweiterten Analysegebiets sind Merkmale verschiedener Ausprägungen eines fortschreitenden Generationenwechsels erkennbar.

Im Vergleich mit der Dammvorstadt ist in Köpenick-Nord sowie in etwas geringerer Ausprägung auch in Hirschgarten der Anteil älterer Bevölkerungsgruppen zwar höher und der der unter 6-jährigen Kinder niedriger. Beide Zahlen – die der unter 6-Jährigen und die der über 65-Jährigen – haben sich jedoch binnen eines Jahres deutlich verändert. Der Anteil der unter 6-jährigen Kinder ist in Hirschgarten von 4,2 auf 5,6% gestiegen und der in Köpenick-Nord von 4,1 auf 4,7%. Dem entspricht ein proportional abnehmender Anteil der 65 Jahre und älteren Bevölkerung von 34,1 auf 32,2% (Hirschgarten) bzw. 32,0 auf 31,3% (Köpenick-Nord). Der sich in diesen Zahlen ankündigende Generationenwechsel wird zur Folge haben, dass auch hier

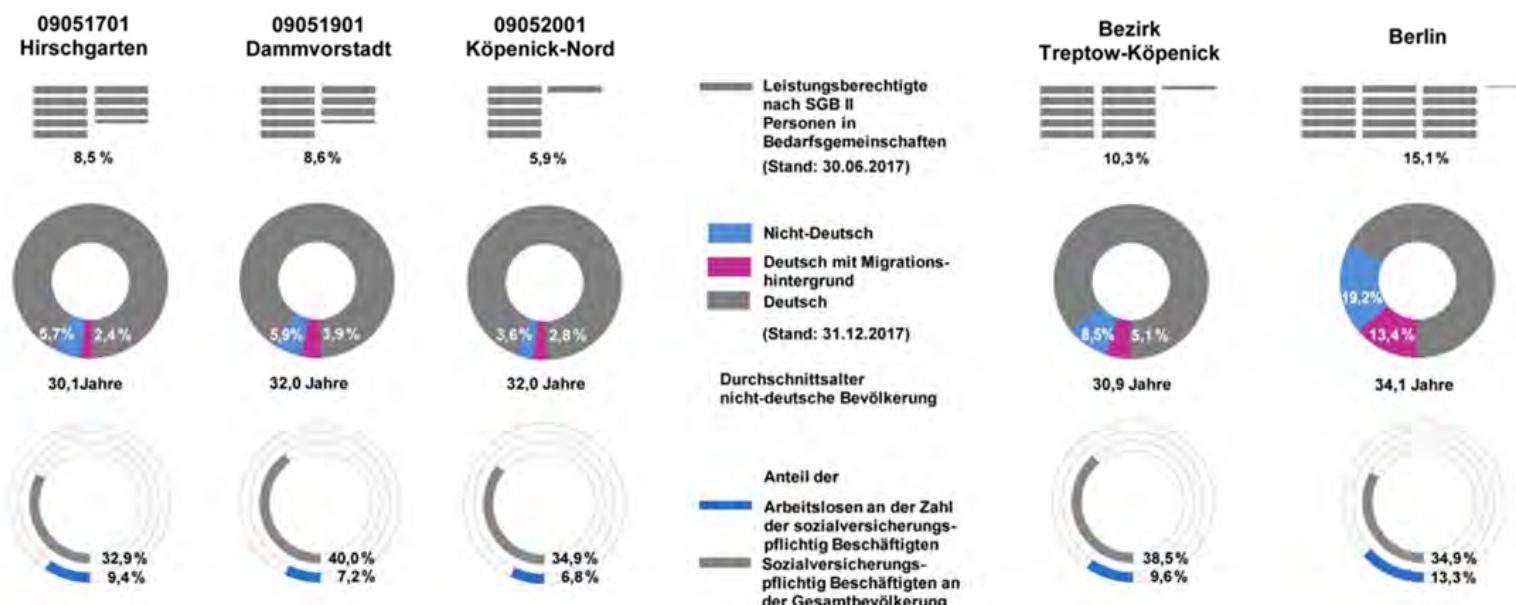


Abb. 25: Sozialstruktur im erweiterten Analysegebiet (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)

- zeitlich versetzt zur benachbarten Dammvorstadt – in den nächsten Jahren mit einem zunehmenden Bedarf an Kindergarten- und Schulplätzen zu rechnen ist.
- *Ein Vergleich der Indikatoren zur sozialen Situation zeigt einen unter dem gesamtstädtischen Durchschnittswert liegenden Arbeitslosenanteil. Dies erlaubt zwar keine spezifischen Rückschlüsse auf die sozialen Verhältnisse, wohl aber auf deren relative Stabilität.*
Ein spezifischer Sachverhalt besteht lediglich darin, dass sowohl in Hirschgarten als auch in Köpenick-Nord jeweils knapp ein Drittel der Bevölkerung im Rentenalter über 65 Jahre alt und damit nach derzeit geltender Gesetzeslage nicht mehr sozialversicherungspflichtig beschäftigt ist. Dies spiegelt sich in der für alle drei Bezugsräume deutlich unterschiedlichen Höhe der Beschäftigungsquote. Sie liegt für die Dammvorstadt über der der beiden anderen Bezugsräume und selbst über der des Bezirks Treptow-Köpenick und der für Berlin.
- *Der Anteil der Leistungsempfängerinnen und –empfänger entsprechend SGB II lässt leicht unterschiedliche – wenn auch im Vergleich der Jahre 2016/2017 geringere – soziale Disparitäten innerhalb des Analysegebiets erkennen.*
Der Anteil der Bedarfsgemeinschaften bzw. der Personen, die in Bedarfsgemeinschaften leben, liegt in Köpenick-Nord sowohl deutlich unter den Vergleichswerten für den Bezirk und für Berlin als auch unter denen für die Dammvorstadt. Das gilt nicht für den

Planungsraum Hirschgarten, für den ähnliche aktuelle Zahlen wie für die Dammvorstadt vorliegen. Im Vergleich mit der Dammvorstadt, wo sich diese Zahl gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert hat, zeigt sich hier jedoch gegenüber dem Jahr zuvor nahezu eine Verdoppelung. Gleichwohl unterschreiten alle drei Werte diejenigen für den Bezirk Treptow-Köpenick wie auch für Berlin, was wiederum trotz der Unterschiede als Indikator für eine relative soziale Stabilität gelten kann.

4.3 Wohnungsmarkt¹

Die Wohnungsmarktlage und die Ableitung der besonderen Wohnungsbedarfe in Berlin sind zentrale Aspekte der Begründung für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Dafür wird in diesem Kapitel die gesamtstädtische Ebene betrachtet, da die Verteilung und Verknüpfung von Wohnungsangeboten, insbesondere auf größeren Standorten, und den Wohnungsbedarfen nach bezahlbaren Wohnungen nicht lokal auf Bezirks- oder Ortsteilebene begrenzt sind bzw. darauf eingeschränkt werden können.

Bevölkerungsentwicklung

Berlin verzeichnete in den Jahren zwischen 2010 bis 2017 einen deutlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 287.500

¹ Zur Betrachtung des Berliner Wohnungsmarkts wurden verschiedene Datengrundlagen herangezogen. Je nach Aktualität und Vollständigkeit stützen sich die Aussagen auf den Entwurf des Stadtentwicklungsplans Wohnen 2030 (Stand Dezember 2018) mit dem Betrachtungszeitraum 2011 bis 2016, der sich auf Daten der IBB Wohnungsmarktberichte 2016 und 2017 bezieht, den IBB Wohnungsmarktbericht 2017, mit einem Datenstand von 2016, sowie aktuelle verwaltungsinterne Daten zum Wohnungsmarkt mit einem Stand von 2017 und für den Zeitraum von 2012 bis 2016.

Personen (vgl. IBB 2019). Das Wachstum lässt sich vor allem auf den Außenwanderungssaldo und nur geringfügig auf die seit 2007 positive natürliche Bevölkerungsentwicklung Berlins zurückführen. Während die Zuwanderung aus den alten und neuen Bundesländern seit 2011 immer weniger zum Bevölkerungsanstieg beiträgt, ist der Anteil der Zugezogenen aus dem Ausland mit 84% des Saldos maßgeblich. Bis 2030 wird ein weiterer Bevölkerungszuwachs von 181.000 Menschen prognostiziert (vgl. SenSW 2018e).

Wohnungsbestand und Haushaltsgrößen

Durch das schnelle Wachstum der Stadt wurden die zuvor noch vorhandenen Wohnungsmarktreserven rasch aufgezehrt 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. Demografische Effekte bedingen zudem, eine im Verhältnis zum Bevölkerungsanstieg noch dynamischere Entwicklung zu immer kleineren Haushaltsgrößen.

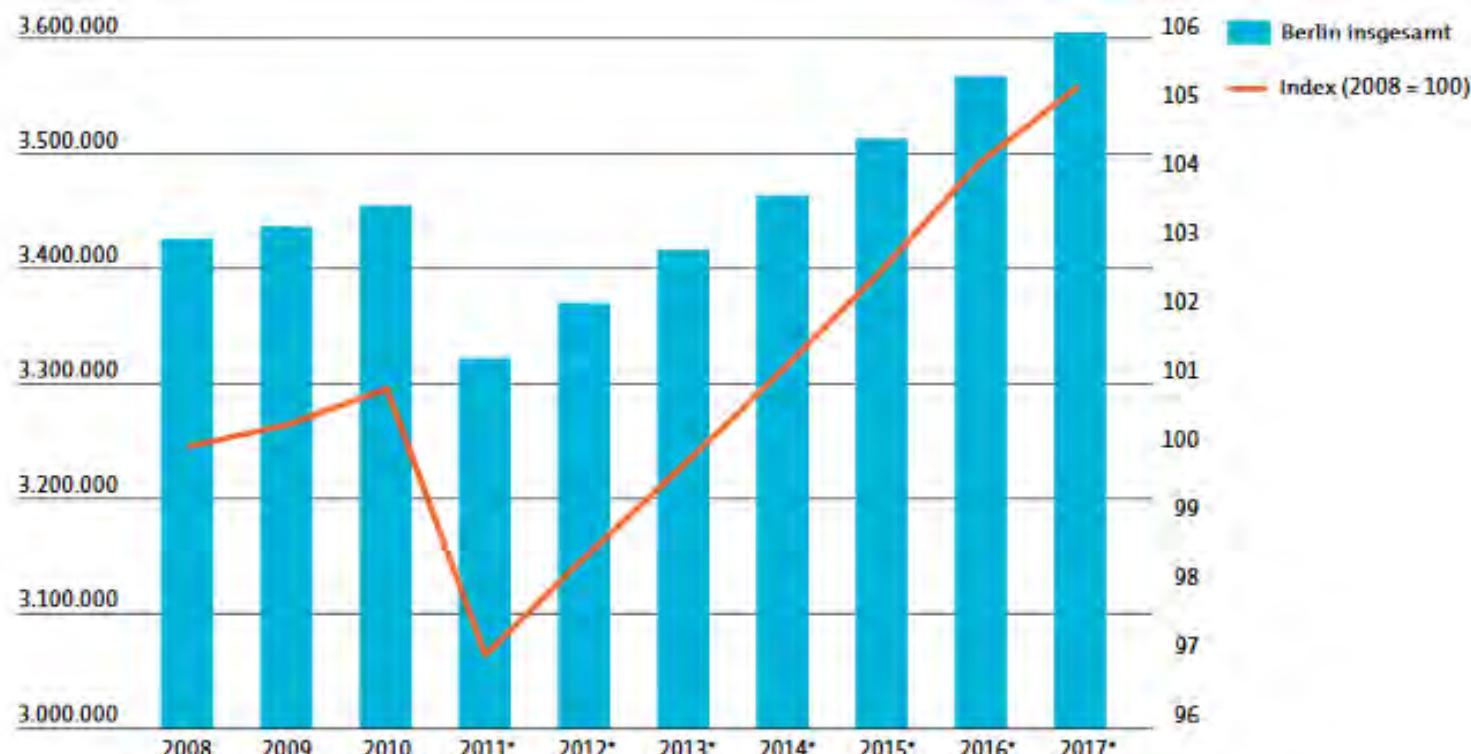


Abb. 26: Bevölkerungsentwicklung in Berlin 2008-2017 (IBB 2019 nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Mit durchschnittlich 1,79 Personen pro Haushalt in 2017 sind über 80% der 2.002.900 Haushalte in Berlin Ein- oder Zweipersonenhaushalte, wobei Einpersonenhaushalte ungefähr die Hälfte und große Haushalte ab vier Personen nur 9% einnehmen. Tendenziell ist eine Zunahme der Haushalte ab drei Personen zu erkennen.

2017 waren mit 1.638.800 von 1.932.296 rund 85% der Wohnungen in Berlin Mietwohnungen (vgl. SenSW 2019a). 2017 befanden sich rund 70% in privatem Eigentum, ca. 18% entfallen mit inzwischen rund 300.000 Wohnungen auf die städtischen Wohnungsbaugesellschaften und 11% mit über 184.600 auf Wohnungsbaugenossenschaften. Ca. 198.900 und damit etwa 12% der Wohnungen waren mietpreis- und belegungsgebunden (vgl. IBB 2019).

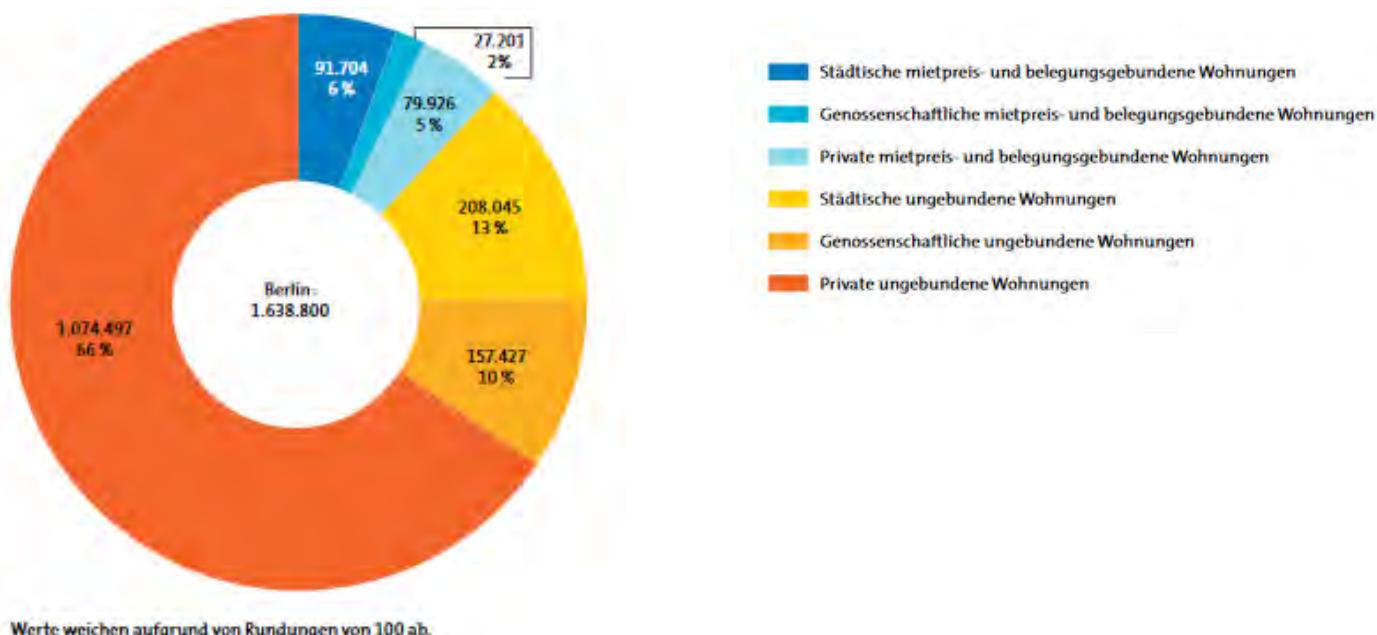


Abb. 27: Berliner Mietwohnungen nach Eigentümergruppen und Art der Wohnungsbindung 2017 (IBB 2019 nach SenSW)

Neubau der letzten Jahre

Die Neubautätigkeit hat sich in den letzten Jahren deutlich verstärkt. Von 2012 bis 2017 wurden insgesamt 60.852 Wohneinheiten gebaut, 37.258 davon sind Wohnungen in neu errichteten Mehrfamilienhäusern. In 2018 stellten die städtischen Wohnungsbaugesellschaften allein insgesamt 2.937 Wohnungen fertig. Auch die Anzahl der Baugenehmigungen hat sich zunächst fortlaufend erhöht und betrug im Jahr 2016 über 25.000. Sie ging aber 2017 wieder leicht auf 24.743 und im Jahr 2018 auf 24.218 genehmigte Wohnungen zurück (vgl. SenSW 2018e, SenSW 2019a).

Da Baugenehmigungen im Durchschnitt erst innerhalb von zwei Jahren realisiert werden, wird ein weiterer Anstieg der Fertigstellungszahlen erwartet. Gleichzeitig ist eine

starke Zunahme des Bauüberhangs zu beobachten. Waren es im Jahr 2012 noch unter 18.000 genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Wohnungen, sind diese auf 58.990 im Jahr 2017 gestiegen.

Der Aufbau dieser Überhänge kann auf Verzögerungen durch die Auslastung des Baugewerbes oder auch spekulative Motive zurückgeführt werden und ist damit ein Zeichen für den Anstieg des Baugeschehens und zugleich für die Anspannung des Berliner Wohnungsmarkts.

Ein weiteres 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 Mietwohnungsbestandes verwalten, eine Leerstandsquote von 1,6% aus. Damit liegt die Fluktuationsreserve deutlich unterhalb des für ausgeglichene Wohnungsmärkte erforderlichen Wertes von 3,0%. Zudem werden nur etwa 0,6% mit einem laufenden Mieterwechsel begründet, während ungefähr die Hälfte des Leerstands z. B. durch Instandsetzungen, nicht bewohnbar ist (vgl. IBB 2018).

Entwicklung der Preise und Wohnkosten

Eine besonders ausgeprägte Dynamik zeigt die 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 €/m² auf 350 €/m² und bis zu 158,8% in sehr guten Wohnlagen (mit GFZ bis 0,6) von 850 €/m² auf 2.200 €/m² (vgl. SenSW 2019a).

Auch 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 €/m² in 2012 auf 2.055 €/m² in 2017.

Die Bodenpreisseigerungen schlagen sich in den Mietpreisentwicklungen entsprechend in Berlin nieder. Die durchschnittliche Miethöhe der städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Bestand erhöhte sich von 5,88 €/m² in 2017 auf 6,05 €/m² in 2018. Im sozialen Wohnungsbau (1. Förderweg, nettokalt) stiegen die Mieten seit 2012 um fast 18% auf durchschnittlich 6,46 €/m² in 2017. Die ortsübliche Vergleichsmiete stieg von 5,54 €/m² in 2012 auf 6,39 €/m² in 2016. Die durchschnittliche Miete (Angebote im Internet, nettokalt) hat sich seit 2012 sogar um 37% auf 10,15 €/m² in 2017 erhöht. Im Neubau stagnieren die Angebotsmieten seit 2014 bei 13 €/m². Obwohl in der Innenstadt die höchsten Angebotsmieten zu finden sind, ist inzwischen auch in den Außenbezirken eine starke Preisdynamik zu beobachten (vgl. SenSW 2018e).

Die durchschnittlichen Angebotsmieten (im Internet) je m² Wohnfläche nettokalt haben sich seit 2010 von 6,30 €/m² auf 10,80 €/m² in 2017 um 71% sehr deutlich erhöht. Das entspricht einem durchschnittlichen Jahresanstieg von 10%. Im Zeitraum von 2010 bis 2016 sind die Neuvertragsmieten der BBU-Mitgliedsunternehmen (mit 41% des Berliner Mietwohnungsbestands) von 5,48 €/m² auf 6,79 €/m² bzw. um 24% und damit deutlich langsamer als die Angebotsmieten angestiegen. Die Mieten im sozialen Wohnungsbau (1. Förderweg, nettokalt) lagen 2017 mit durchschnittlich 6,46 €/m² nur wenig unter denen der landeseigenen Wohnungsunternehmen.

Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

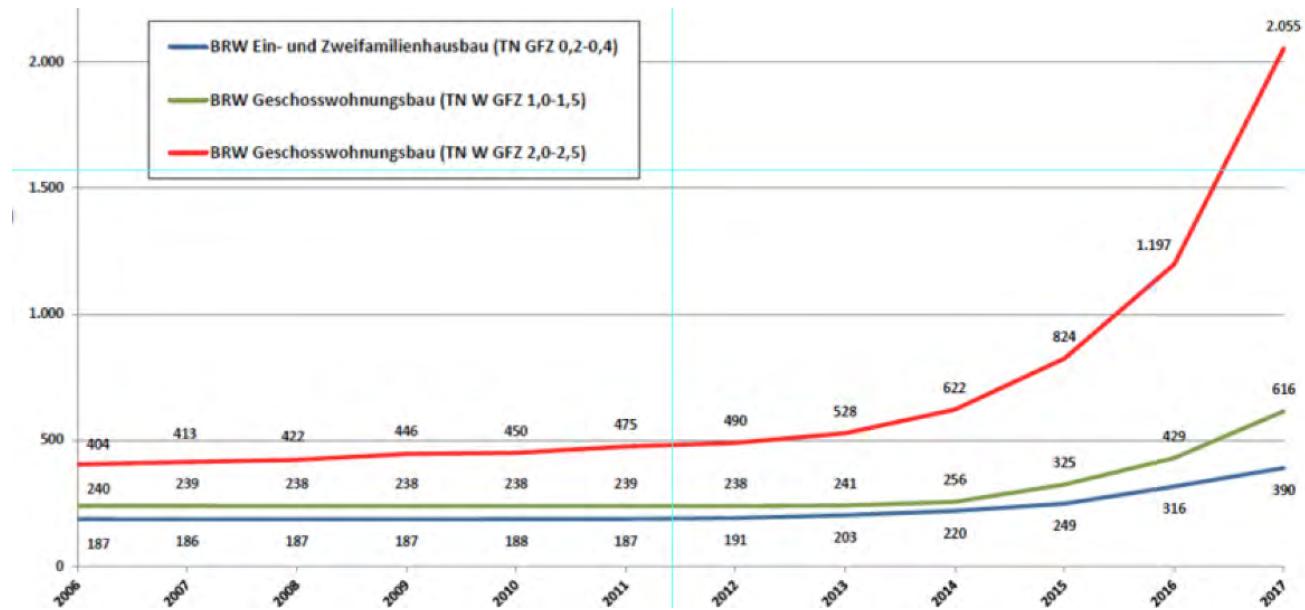


Abb. 28: Bodenrichtwerte für unbebaute Grundstücke in Berlin, 2006-2017 (Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin 2018)

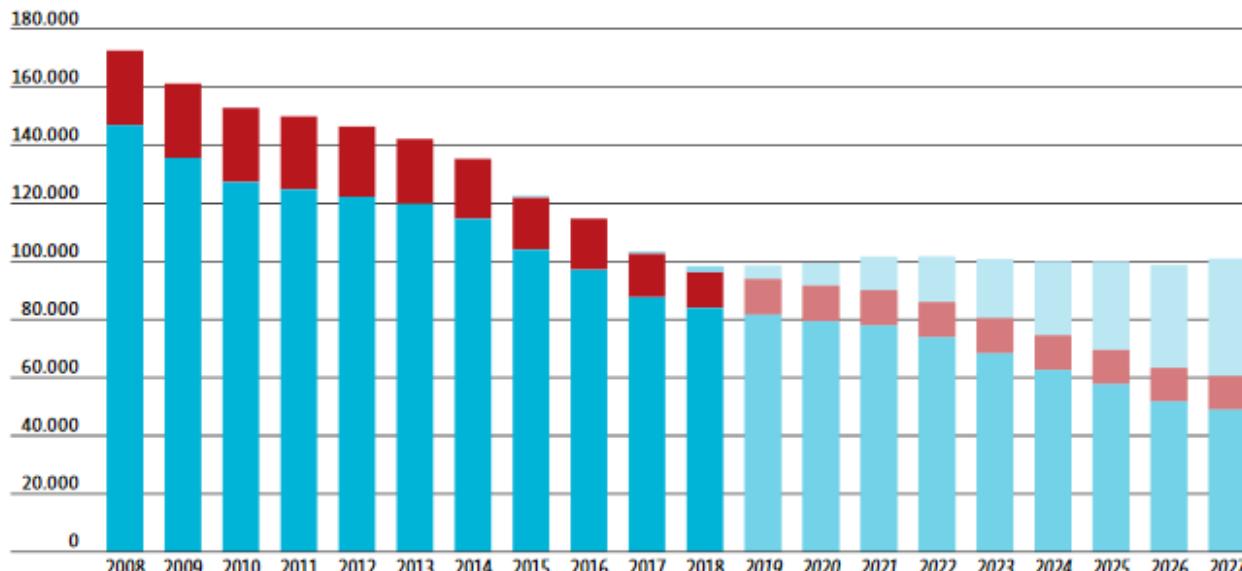


Abb. 29: Entwicklung und Prognose des Sozialmietwohnungsbestands bis 2027 (IBB 2019 nach SenSW)

Sozialer Wohnungsbau

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 ist, die Zahl dieser Sozialmietwohnungen im Rahmen von Neubauvorhaben bei ca. 100.000 zu stabilisieren (vgl. IBB 2018).

„Um das aktuelle Niveau von circa 100.000 belegungsgebundenen Wohnungen stabil zu halten, werden seit 2014 durch Neubau neue Sozialmietwohnungen nach den Wohnungsbauförderungsbestimmungen im IBB Wohnungsneubaufonds errichtet. Laut aktueller Prognose der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sollen so bis zum Jahr 2027 voraussichtlich 40.500 neu gebaute Sozialmietwohnungen entstehen.“ (IBB 2019)

Wohnungsneubau wurde zwischen 2011 und 2016 mit 90% der fertiggestellten Wohnungen vor allem von privaten Bauherren umgesetzt. In 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 bei den städtischen Wohnungsbaugesellschaften. 2018 stellten diese 853 preis- und belegungsgebundene Wohnungen mit einer durchschnittlichen Miethöhe von 6,61 €/m² fertig.

Aufgrund ihres Einkommens waren 2018 mit 41,5% rund 831.300 der Berliner Haushalte berechtigt, einen Wohnungsberichtigungsschein (WBS) zu beantragen und eine Sozialwohnung zu beziehen. Seit 2010 hat sich die Zahl der Haus-

halte 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. (vgl. IBB 2019)

„Diese besonderen WBS gelten für Haushalte aus unterschiedlichen Gründen, angefangen von erforderlichen Auszügen aus der Wohnung, weil die Miete nicht mehr aufgebracht werden kann, über zu beengte Wohnverhältnisse für Familien bis hin zu nicht angemessenen Wohnsituationen aufgrund von Schwerbehinderungen höherer Stufen. Die Zahl der ausgestellten WBS mit besonderem Wohnbedarf hat sich seit 2011 verfünffacht“ (IBB 2018).

Eine stetige Zunahme der WBS-Inhaber ist verbunden mit einem gleichzeitigen Rückgang der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung, was in einer starken Abnahme der Versorgungsquote der WBS-Inhaber von 15,1% in 2012 zu nur 6,8% in 2017 resultiert.

Bedarfe und Potentiale

Aus der aktuellen Wohnungsmarktsituation und der anhaltenden positiven Bevölkerungsentwicklung ergeben sich Neubaubedarfe, die sich in Entlastungsbedarfe 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 Haushaltgröße von 1,75 Personen pro Haushalt und unter Einbeziehung von Wohnungsabgängen – ermittelt. Insgesamt besteht also ein Neubaubedarf von 194.000 Wohnungen. Bis 2021 ist mit

Indikator	2012	2013	2014	2015	2016	Entwicklung 2012-2016	2017
WBS-Inhaber	20.599	25.773	26.082	28.277	34.374	66,9%	45.518
WBS-Inhaber mit besonderem Wohnbedarf	3.399	5.348	5.480	6.509	9.303	173,7%	16.945
Versorgungsquote WBS-Inhaber	15,1%	12,1%	8,0%	6,5%	7,3%	-51,7%	6,8%
Versorgungsquote WBS-Inhaber mit besonderem Wohnbedarf	16,5%	11,7%	9,9%	8,0%	9,1%	-44,8%	8,4%

Tab. 2: Strukturdaten zur Wohnungsberechtigung, 2012 - 2017 (SenSW 2019a)

einem Zuwachs von 72.000 Haushalten und einem entsprechenden kurzfristigen Mehrbedarf an Wohnungen zu rechnen. Um eine annähernd ausreichende Wohnraumversorgung sicherzustellen, müssten bis 2021 jährlich 20.000 Wohnungen errichtet werden.

Eine Potentialanalyse im Rahmen der Aktualisierung des StEP Wohnen mit dem Datenstand vom 31.12.2016 erfasste ein realisierbares Gesamtpotential von 179.000 Wohnungen bis 2030. Mit der in Mitte 2018 durchgeführten Fortschreibung des WoFIS ergeben sich rund 199.000 Wohneinheiten als Neubaupotential². Nach der Erfassung dieser Flächenpotentiale besteht die Herausforderung, diese für den Wohnungsbau zu aktivieren. Dabei sind die Eignung der Flächen, die Eigentumsverhältnisse und auch die Verfahrensabläufe für die Schaffung des erforderlichen Baurechts bedeutsam. „Die landeseigenen Flächen bilden ein besonders relevantes Potential für den Bau gemeinwohlorientierter

Wohnungen. Ihr Flächenanteil ist mit insgesamt ca. einem Viertel am Gesamtpotential relativ gering“ (SenSW 2018e).

Die rechnerische Ermittlung der quantitativen Bedarfe gibt allerdings keine Auskunft über die strukturell erforderlichen Qualitäten (z. B. Miete/Eigentum, Preissegmente). Auch vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Änderung der Verordnung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum in 2017 / 2018 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen untersucht, ob eine besondere Gefährdung der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu angemessenen Bedingungen im Land Berlin besteht. Die Untersuchung kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

„Die Wohnungsversorgungsquote und deren Entwicklung sowie die Leerstandsentwicklung beim BBU zeigen deutlich, dass die ausreichende Wohnungsversorgung in Berlin sich in den letzten Jahren weiter verschlechtert hat. Ursächlich dafür ist die Zunahme der Haushalte aufgrund des Bevölkerungszuwachses.“

Die Bedingungen hinsichtlich der Wohnraumversorgung haben sich trotz schneller steigender Nettoeinkommen weiter

2 Wohnungsbaupotentiale von über 50 Wohneinheiten werden in Berlin in dem verwaltungsinternen Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS) erfasst. „Hinzu kommen kleinteilige Neubauprojekte mit bis zu 50 Wohneinheiten (z. B. Dachgeschoss-Ausbauten, Aufstockungen, Lückenschließungen etc.) mit einem Volumen von durchschnittlich 3.000 Wohnungen pro Jahr.“

verschlechtert. So sind die geforderten Angebotsmieten schneller gestiegen als die ortsüblichen Vergleichsmieten. Die Zahl der preisgünstigen Mietangebote hat zudem viel schneller abgenommen als die Zahl der Haushalte mit wenig Einkommen, die auf preisgünstige Wohnungen besonders angewiesen sind. Die Bedingungen zur Wohnungsversorgung in Berlin haben sich daher in den letzten Jahren weiter verschlechtert. [...] selbst eine prognostizierte Wohnungsversorgungsquote von 102,3% weist nicht auf eine entspannte Wohnungsmarktlage hin. Diese wäre erst gegeben, wenn die Versorgungsquote deutlich oberhalb der für einen funktionierenden Wohnungsmarkt notwendigen Quote von 103% liegt und damit u.a. auch Auswirkungen insbesondere auf die Angebotsmiete und ortsübliche Vergleichsmiete hätte.

Trotz der prognostizierten Verbesserung der Wohnungsversorgungsquote ist nicht erkennbar, dass die Wohnungsmarktlage sich in den nächsten Jahren so ändert, dass die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen zu angemessenen Bedingungen in Berlin wieder gewährleistet sein wird.“ (SenSW 2018c)

Fazit

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.

Angesichts des Wohnraumbedarfs vor allem im unteren und mittleren Preissegment ist es deshalb erforderlich, den zusätzlichen Wohnungsbau insbesondere auf gemeinwohlorientierte Wohnungsangebote zu fokussieren. „Ein deutlich

höherer Anteil an mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum würde dazu beitragen, das Abschmelzen des dringend benötigten Sozialwohnungsbestands zu verlangsamen.“ (SenSW 2018e)

In dem Segment des gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus sind beschleunigte und besondere Anstrengungen zur Bedarfsdeckung stadtweit erforderlich.

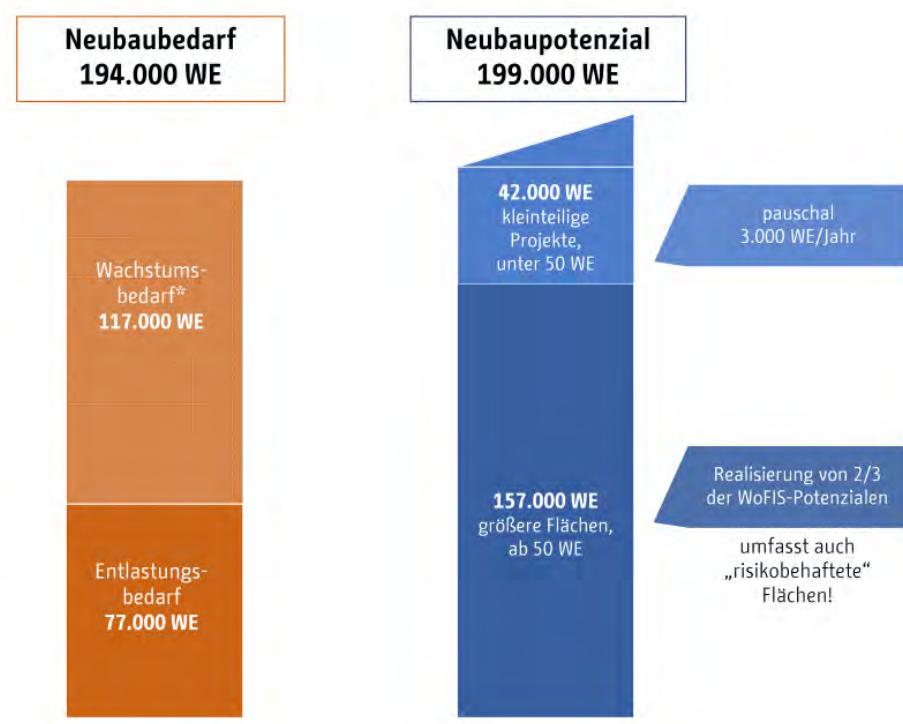


Abb. 30: Mengengerüst Neubaubedarf (und Neubaupotenzial bis 2030) (SenSW 2018e)



Abb. 31: Schrägluftbild mit Gewerbeareal im südlichen Teilgebiet (Laubner 2017)

4.4 Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur

Die Notwendigkeit der Schaffung von Arbeitsplätzen bzw. der Deckung eines erhöhten Bedarfes an Arbeitsstätten gehört zu den Allgemeinwohlbelangen, die als Voraussetzung für die Festsetzung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme anhand der Ausgangs- und Bedarfssituation für das Untersuchungsgebiet darzustellen sind.

Ein erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten, zu dessen Deckung das geplante neue Stadtquartier einen wichtigen Beitrag leisten kann, betrifft den Büro- und Dienstleistungssektor sowie das kleinteilige produzierende Gewerbe, einschließlich des Handwerks. Für den Büro- und Dienstleistungssektor werden die Ziele für den Standort aus der übergeordneten bzw. stadtweiten Betrachtung auf Grundlage des fortgeschriebenen Stadtentwicklungsplans (StEP) Wirtschaft 2030

abgeleitet³. Auch die Darstellung der berlinweiten Entwicklungstendenzen für das kleinteilige Gewerbe bezieht sich auf diese Quelle. Die Analyse für das kleinteilige Gewerbe und Handwerk sowie für den Einzelhandel zielt dagegen auf die konkrete lokale Situation bzw. auf die bezirkliche Ebene. Sie stützt sich auf Erhebungen vor Ort sowie auf Ergebnisse des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts 2016 Trepow-Köpenick.

Gewerbe

Zur Gewerbestruktur im Untersuchungsgebiet und seinem unmittelbaren Umfeld liegen keine statistischen Daten vor, da die räumliche Bezugsgröße aus datenschutzrechtlichen Gründen für eine Aufschlüsselung der betrieblichen Strukturdaten zu klein ist. Daher wurde der Gewerbebestand im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen anhand des im Internet verfügbaren Gewerberегистers der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (SenWEB) erfasst. Dieses enthält keine Aussagen zu freiberuflich Tätigen. Darüber hinaus wurden die Gewerbebetriebe im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen im Frühjahr 2017 registriert, soweit dies durch das Erfassen von Firmenschildern vom öffentlichen Raum aus möglich war. Ergänzende Informationen liegen aus einer Internetrecherche sowie aus der schriftlichen Befragung aller Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer im Untersuchungsgebiet vor. Sie wurden dabei um eine Auflistung aller Gewerbemietenden und -pachtenden

³ Am 30.04.2019 wurde der StEP Wirtschaft 2030 beschlossen. Eine Veröffentlichung durch SenSW I A ist jedoch erst in der zweiten Jahreshälfte 2019 vorgesehen. Daher wird im Untersuchungsbericht aus dem Entwurf des StEP Wirtschaft 2030 mit dem Stand von Ende 2018 zitiert.

auf ihrem jeweiligen Grundstück gebeten. Als Informationsquelle dienten auch die im Rahmen der Betroffenenbeteiligung geführten Gespräche mit den Eigentümerinnen und Eigentümern von Gewerbegrundstücken sowie den Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet.

Standortstruktur

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. Letztere übernimmt eine Haupterschließungsfunktion für den südlichen Teil des Untersuchungsgebiets sowie für dessen Umfeld und hat darüber hinaus teilweise eine übergeordnete Verkehrsbedeutung. Im Südwesten des Brandenburgplatzes befindet sich ein unkoordiniert entstandener Einzelhandelsstandort der Grundversorgung für die Dammvorstadt. Er wird durch ein Bowling-Center ergänzt.

Nördlich der Bahntrasse gibt es nur vereinzelte Gewerbenutzungen, die sich auf den Bereich des ehemaligen Gaswerks am Stellingdamm konzentrieren. Der dort ansässige Pensions- und Gastronomiebetrieb mit Biergarten dient zugleich als informelles Kommunikationszentrum für die benachbarten Wohnstandorte.

Mit der räumlichen Verteilung von Wohnen und Gewerbe sind nur vereinzelt begrenzte Konflikte verbunden. Potentielle Lärm- bzw. Emissionsprobleme sind im Norden im Zusammenhang mit der Kanalbetriebsstelle der BWB sowie mit einer Kfz-Werkstatt am Stellingdamm im weiteren Verfahren zu prüfen. Im südlichen Teilgebiet sind Lärmbelastungen der

benachbarten Bewohnerinnen und Bewohner in den frühen Morgenstunden durch die Belieferung eines Baustoffhandels sowie die nächtlichen Fahrzeugbewegungen eines Winterdienst- und Straßenreinigungsbetriebes zu konstatieren (vgl. Kapitel 4.13).

Betriebs- und Branchenstruktur

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 140 Betriebe bzw. freiberuflich vor Ort Tätige erfasst. Die meisten der Gewerbebetriebe sind Kleinbetriebe mit einem bis fünf Beschäftigten, in denen oft auch Familienangehörige mitarbeiten. Dies gilt besonders für die Handwerksbetriebe des Kfz-Gewerbes, 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. Einige dieser Betriebe verknüpfen mit dem Kfz-Reparaturservice auch den Verkauf von Fahrzeugen.

Eine ähnliche Verknüpfung besteht auch bei Betrieben des Bau- und Ausbauhandwerks, die überwiegend in dem historischen Gewerbekomplex an der östlichen Seelenbinderstraße angesiedelt sind. In diesen Gebäuden gab es noch zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen im Herbst 2016 einige Flächenleerstände. In den nachfolgenden zwei Jahren konnten die meisten dieser Flächen wieder vermietet werden. Eine Ausnahme bilden dort jedoch weiterhin die ohne Aufzug erreichbaren Büroflächen im 3. und 4. Obergeschoss des historischen Gebäudekomplexes. Darin sind

neben mehreren Handwerks- und Handelsbetrieben, darunter einer größeren Baustoffhandlung, auch ein Gebäudeservice sowie büroorientierte Dienstleistungen angesiedelt.

Dauerhafte Leerstände von qualifizierten Gewerbeplächen gibt nicht. Lediglich temporär sind die Obergeschosse eines Bürogebäudes südlich der Seelenbinderstraße aus baulichen Gründen nicht mehr in Nutzung. Das Gebäude ist an eine in mehrere Nutzungseinheiten untergliederte Halle angebaut und entspricht aufgrund thermischer Mängel sowie geringer Geschossdhöhen nicht mehr zeitgemäßen Standards.

Weitere in Wohngebäuden angesiedelte freiberufliche Dienstleistungsunternehmen sind über das gesamte Untersuchungsgebiet verstreut. Oft handelt es sich dabei um Ein- bis Zweipersonenbetriebe, die Wohnungen angegliedert sind. Eine räumliche Konzentration von Praxen und kleinen Dienstleistungsbetrieben gibt es am östlichen Rand des Elcknerplatzes.

Große Betriebe des produzierenden Gewerbes sowie der Dienstleistungsbranche sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die größte Arbeitsstätte ist das Finanzamt Treptow-Köpenick. Ohnedies zählen die größeren Gewerbe-



Abb. 32: Gewerbegebiet Straße Zur Güterbahn 5 - 7 (UrbanPlan 2018)

Branche (Tätigkeitsschwerpunkt)	Zahl der Betriebe
Energie-/Wasserversorgung	1
Handwerk/verarbeitendes Gewerbe	47
Einzelhandel (davon Ladengeschäfte)	32 (7)
Großhandel	3
Dienstleistungen	47
Gesundheit/Pflege	3
Beherbergungsgewerbe/Gastronomie	6
Freizeit/Kultur	1
Summe	140

Tab. 3: Branchenübersicht der Betriebe im Untersuchungsgebiet (SenWEB eGewerbe 2018; Bestandserhebung UrbanPlan 2017)

betriebe im Untersuchungsgebiet, die in der Nachbarschaft zum Brandenburgplatz angesiedelt sind, zu den kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) mit bis zu 20 Beschäftigten. Einige Ausnahme ist die Kanalbetriebsstelle der BWB am Stellingdamm.

Der überwiegende Anteil der Gewerbebetriebe im Untersuchungsgebiet ist auf einen lokalen bzw. bezirklichen Kundeneinzugsbereich ausgerichtet. Insbesondere das kleinteilige Gewerbe um den Brandenburgplatz und die Seelenbinderstraße ist in der derzeitigen Struktur und Ökonomie auf ein vergleichsweise moderates Mietniveau angewiesen. Dies betrifft vorrangig die Mehrzahl der Handwerksbetriebe, die bislang vielfach in einfachen, teilweise mangelhaften Räumlichkeiten in Gewerbehallen, Behelfsbauten und der Erdgeschosszone von Gewerbegeossbauten tätig sind.

Ähnliches gilt für den einzigen im Untersuchungsgebiet ansässigen Beherbergungsbetrieb, dessen bisheriges Betriebskonzept minimale Betriebskosten unter Inkaufnahme baulicher Mängel seines Mietobjektes (denkmal-

geschützte Gebäude des ehemaligen Gaswerks) zur Grundlage hat. Unter diesen begrenzten ökonomischen Bedingungen ist deshalb bislang eine Aufrechterhaltung der teilweise improvisierten Nutzung in baulich unzureichenden Räumlichkeiten möglich. Die absehbare denkmalgerechte Instandsetzung und Sanierung des Gebäudeensembles des ehemaligen Gaswerks wird die ökonomischen Bedingungen für diesen Betrieb grundlegend verändern.

Die in den Obergeschossen, insbesondere der Gewerbeträßen im Süden, ansässigen Dienstleistungsbetriebe sind grundsätzlich wirtschaftsstärker, können infolgedessen höhere Mieten betriebswirtschaftlich verkraften und stellen daher auch höhere Anforderungen an ihre Betriebsräume.

Arbeitsstätten- / Gewerbeträßenbedarf

Gesamtstädtische Betrachtungsebene

Im StEP Wirtschaft 2030 (am 30.04.2019 vom Berliner Senat beschlossen) sind die aktuelle Berliner Wirtschaftsstruktur und -entwicklung sowie die Flächenpotentiale analysiert. Dies umfasst in erster Linie die Darstellung der gewerblichen Bauflächenkulisse sowie die prognostizierten künftigen Flächenbedarfe für einzelne Wirtschaftszweige. Als Ergebnis der stadtweiten Analyse wird noch einmal bestätigt, dass die wachsende Stadt auch mit einem steigenden Flächenbedarf für die Wirtschaft verbunden ist. Ein Teil des zusätzlichen Flächenbedarfs kann durch eine effizientere Flächennutzung aufgefangen werden. Insbesondere aber muss die Verfügbarkeit weiterer gewerblicher Bauflächen sowie von Flächen für Büronutzungen zukünftig gewährleistet sein. Ein wesentliches Handlungserfordernis im StEP Wirtschaft 2030 ist deshalb die Aktivierung der Flächenpotentiale.

Im Zuge der wachsenden Stadt Berlin ist auch eine Verdichtung der Büroarbeitsplätze und eine Verknappung der Büroflächen zu verzeichnen. Die Prognose des Berichtsentwurfs für den Büromarkt geht von einem Anstieg der Bürobeschäftigung zwischen 120.000 bis 175.000 Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2030 und damit von einem zusätzlichen Flächenbedarf in der Größenordnung von 3 Mio. m² Bruttogeschoßfläche (BGF) bis 5 Mio. m² BGF aus. Dies würde bei einer durchschnittlichen GFZ von 2,5 für Bürogebäude einen Flächenbedarf von ca. 120 ha bis 200 ha bedeuten.

Der zusätzliche Bedarf an Gewerbeträßen betrifft ebenso das verarbeitende Gewerbe, den Ver- und Entsorgungsbereich (Energie, Wasser, Abfall, Umwelt) sowie die Logistik.

Angesichts bestehender Unsicherheiten bezüglich der langfristigen Prognose sowohl von wirtschaftlichen Wachstumsprozessen als auch von Gewerbeträßenbedarfen ist im StEP Wirtschaft 2030 auf Basis zweier unterschiedlicher methodischer Prognoseansätze (Regressionsanalyse, Trendfortschreibung) eine Spanne der Gewerbeträßenbedarfe für die Gesamtstadt ermittelt worden. Demnach ist bis zum Jahr 2030 von einem Bedarf an gewerblichen Bauflächen in einer Spanne von 360 ha bis 480 ha brutto bzw. von durchschnittlich 30 ha bis 40 ha jährlich auszugehen. Unter Berücksichtigung von Flächenfreisetzung aus der Bestandsentwicklung kann der jährliche Netto-Bedarf an gewerblicher Baufläche stadtweit mit 20 ha bis 30 ha pro Jahr angenommen werden. Diese Flächen sind zwar im Flächennutzungsplan bereits ausgewiesen, allerdings ist für sie im Einzelfall noch die verbindliche Festsetzung durch Bebauungspläne erforderlich.

Für die Struktur bzw. die Verteilung der Gewerbeträßen-

nachfrage wird im StEP Wirtschaft 2030 prognostiziert, dass die jeweiligen Anteile in Anspruch genommener Flächen durch die einzelnen Branchen relativ konstant bleiben. Damit wird auch künftig der größte Teil der betreffenden Flächen bis zum Jahr 2030 auf Logistik, Lager und Großhandel (40%) sowie auf Produktion und Ver- und Entsorgung (25%) entfallen. Handwerk, Baugewerbe, Kfz sowie Dienstleistungen nehmen jeweils einen Anteil von ca. 15% der Gewerbeflächen in Anspruch (vgl. SenWEB 2018).

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“ (Senatskanzlei 2018) im Juni 2018 konstatiert. Dieser Bedarf geht vor allem aus von kleinteiligen gewerblichen Nutzungen bzw. von Betrieben, die in der Regel integriert in gemischt genutzten Quartieren produzieren.

Insbesondere gewerbliche Akteure „wie Industrie- und Handwerksbetriebe, Dienstleister, Kleingewerbe, Kreative, die in der Wertschöpfungskette unerlässlich für die Entwicklung der Stadt sind, haben bei der Standortsuche mittlerweile in allen Bezirken das Nachsehen. Besonders betroffen sind die KMU von dieser Entwicklung. Analog zu den Mietpreissteigerungen auf dem Wohnungssektor, steigen die Mieten in gleicher Weise für Gewerbeobjekte und Gewerbehöfe massiv. [...]“

Derzeit verzeichnen alle Bezirke eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen bei schwindenden Flächenpotentialen. [...] Gerade Handwerksbetriebe, Manu-

fakturen und andere Kleinunternehmen sind nicht in der Lage, diese Mietsteigerungen zu tragen. [...]

Wirtschaftlich sind die 12 Berliner Bezirke sehr heterogen aufgestellt. Während die Innenstadtbezirke einen Schwerpunkt auf dem Dienstleistungssektor aufweisen, finden sich in den Bezirken mit Stadtrandlage Unternehmen aus dem produktionsgeprägten Sektor und klassische Industrieunternehmen. Vor allem die bezirklichen Wirtschaftsförderungen verfügen durch ihren lokalen Bezug und die Einbindung in die Verwaltung über die Möglichkeiten, diese Entwicklungen früh zu registrieren und unmittelbar an die politisch Verantwortlichen weiter zu tragen.“ (Rat der Bürgermeister 2018)

Entsprechend stellt sich die Situation gemäß Angaben der Wirtschaftsförderung im Bezirk Treptow-Köpenick dar: Seit einigen Jahren gibt es hier eine stetige Nachfrage von KMU nach Gewerbeplächen, für die nur noch wenige geeignete Standorte im Bezirk vorhanden sind. Zum Ende des Jahres 2017 waren 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 Gewerbeplächenanfragen betreffen gegenwärtig insbesondere Grundstücke mit einer Flächengröße von 2.000 m² und mehr, nur in einzelnen Fällen von 25.000 m² bis 30.000 m². Generell nehmen die Nachfragen nach Kleingewerbegrundstücken zwischen 150 m² und 2.000 m² Betriebsfläche zu. Entsprechende Anfragen betrafen zuletzt beispielsweise mehrere Kfz-Betriebe, Autosalons, Bildhauer, Bootsbauer, Elektro- und Metallbaubetriebe, Fensterbaubetriebe, Winterdienstbetriebe, Containerdienste, Zweiradhandel, Lackierereien, Straßenbau-

betriebe und Waschanlagen.

Die im Untersuchungsgebiet vor allem im Bereich des Brandenburgplatzes / der Seelenbinderstraße ansässigen Unternehmen haben nach Einschätzung der Wirtschaftsförderung keine adäquaten alternativen Standorte im Umfeld, die ihnen die erforderlichen Entwicklungs- bzw. Erweiterungspotentiale ermöglichen.

Einzelhandel

Die Verkaufsflächendichte im Einzelhandel (m^2 Verkaufsfläche je Einwohnerin / Einwohner) bleibt nach den Ergebnissen des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a) auf Bezirksebene mit $1,16 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner sowohl unter dem Bundesdurchschnitt (rund $1,5 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner) wie auch unter dem Berliner Durchschnittswert (rund $1,26 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner). Die unterdurchschnittliche Ausstattung gilt insbesondere für die sonstigen zentrenrelevanten Sortimente (rund $0,32 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner) und die nicht-zentrenrelevanten Sortimente (rund $0,34 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner). Nur für den nahversorgungsrelevanten Bedarf wird der Wert für Berlin von rund $0,44 m^2$ und der Wert für den Bezirk mit rd. $0,49 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner leicht überschritten bzw. der Bundeswert (rund $0,5 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner) leicht unterschritten.

Die Verkaufsflächendichte des Einzelhandels liegt inklusive der Kleinflächen im nahversorgungsrelevanten Bedarfsbereich in dem Teilgebiet Dammvorstadt / Köpenick-Nord, das über das Untersuchungsgebiet vor allem im Süden und Norden hinausreicht, sogar bei rund $0,64 m^2$ Verkaufsfläche je Einwohnerin / Einwohner.

Damit liegt die Ausstattung in diesem Gebiet deutlich über dem bundesdeutschen und dem Berliner Durchschnitt. Dieser überdurchschnittliche Wert ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ausstrahlungswirkung des südlich des Untersuchungsgebiets befindlichen Kaufland-SB-Warenhauses zu relativieren. Dies gilt auch für die Versorgung der durch die Bahntrasse getrennten Teilgebiete. Während sich in der gesamten Dammvorstadt ein rechnerischer Verkaufsflächenbesatz von $1,11 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner ergibt, beträgt er in Köpenick-Nord nur $0,26 m^2$ je Einwohnerin / Einwohner (vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a).

Die räumliche Abdeckung mit Einzelhandelsverkaufsflächen im Untersuchungsgebiet weist beträchtliche Unterschiede auf. Die Ausstrahlungswirkung des südlich des Gebiets befindlichen SB-Warenhauses geht über den direkten Einzugsbereich hinaus. Dies gilt vor allem für die südlich der Bahntrasse befindlichen Bereiche und nur in geringem Maße für die nördlichen. Das Untersuchungsgebiet befindet sich mit seinem westlichen Teil in dem 500 m Versorgungsbereich des Hauptzentrums Köpenick. Der zentrale Gebietsbereich ist der Versorgung durch Einzelhandelsstandorte in Streulagen zuzuordnen. Die Nahversorgung ist im Wesentlichen auf das Angebot von zwei Lebensmittel-Discountern und einem Getränkemarkt beschränkt. Für die Lebensmittel-Einzelhandelsfilialen im Gebiet kann eine marktgerechte Wettbewerbsfähigkeit festgestellt werden. Infolgedessen entsprechen deren Verkaufsräumlichkeiten und Gebäude den für diese Branche üblichen Standards. Der gesamte östliche Teilbereich des Untersuchungsgebiets liegt allerdings außerhalb des Einzugsbereichs von Einzelhandelsnahversorgern.

Neben dem Lebensmitteleinzelhandel konzentriert sich der lokale Handel weitgehend auf Bauaustattungsangebote. Ein räumlicher Schwerpunkt hierfür befindet sich in dem historisch gewachsenen Gewerbekomplex östlich des Brandenburgplatzes. Hier werden Einzelhandelsangebote auch von Handwerksbetrieben unterbreitet. Ähnliche Verflechtungen gibt es bei den westlich des Brandenburgplatzes angesiedelten Autoreparaturwerkstätten, die zum Teil auch den Autoverkauf anbieten. In diesen Fällen bildet der Einzelhandel allerdings in der Regel nicht den wirtschaftlichen Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit.

Fazit

Vor dem Hintergrund nicht verfügbarer geeigneter Standortalternativen sowie dem stadtstrukturell erforderlichen

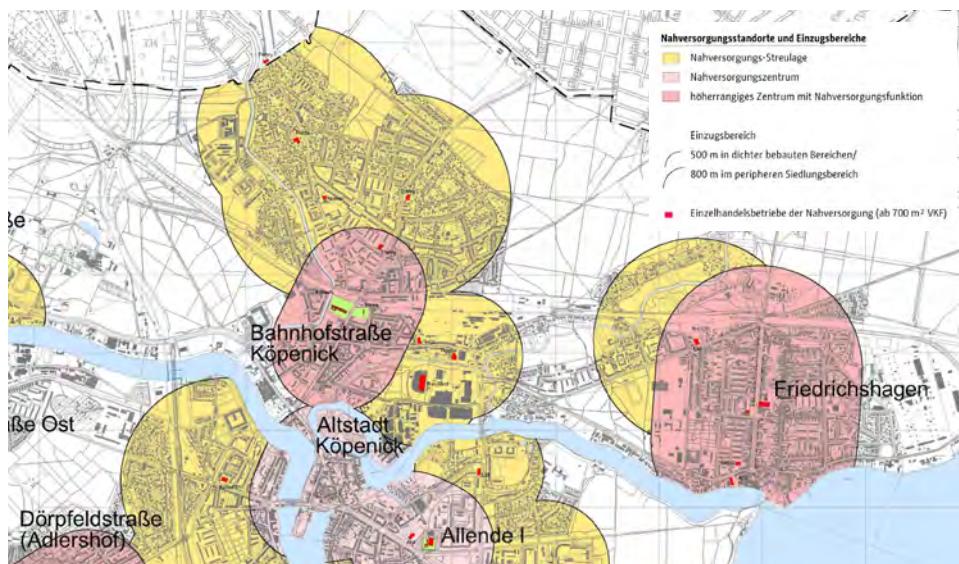


Abb. 33: Zentrale Versorgungsbereiche, Fachmarktagglomerationen und -standorte – Bestand (BA Treptow-Köpenick 2016a)

dezentralen Angebot von Arbeitsplätzen und Gewerbestandorten in der Gesamtstadt muss bei der Gebietsentwicklung der Erhalt des langjährig am Standort vorhandenen kleinteiligen Gewerbes gesichert werden. Dabei handelt es sich um die Gewerbebetriebe, einschließlich Handwerks und Dienstleistung, die sich im Süden des Untersuchungsgebiets unmittelbar angrenzend an das brachgefallene Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenicks etabliert haben. Die strukturelle Verbesserung im Bestand zur Sicherung des langfristigen Verbleibs durch die Beseitigung von funktionalen und städtebaulichen Missständen ist parallel zu der Entwicklung von Perspektiven für die Erweiterung und die Etablierung neuer Arbeitsplätze im kleinteiligen gewerblichen Segment notwendig. Zugleich sind neue Gewerbeflächen in diesem Sektor erforderlich, um die Nachfrage von kleinteiligen Gewerbebetrieben zu decken, die wegen Nutzungskonkurrenz bzw. steigender Boden- und Mietpreise als Folgen der Flächennachfrage und -knappheit von anderen integrierten Standorten verdrängt werden (vgl. SenWEB 2018).

Die Aufwertung des Gewerbestandortes durch die Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Missstände wird eine Erhöhung der Boden- und damit der Mietpreise zur Folge haben. Auch wenn die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme eine Steuerung durch das Land Berlin erfordert, wird dieser Prozess verstärkt durch die Schaffung von Baurecht mit zum Teil höheren Dichten sowie neuen Quartiersentwicklungen im unmittelbaren Umfeld.

Es ist aber trotz der besonderen Mietpreissensibilität eines großen Anteils der Gewerbetriebe im Süden wie auch des Beherbergungsbetriebs im Norden des Untersu-

chungsgebiets zu erwarten, dass diese in der Lage sind, ihre Betriebskonzepte so umzustrukturieren, dass sie sich auf eine Erhöhung der Mieten einstellen können. Mit der Entwicklung eines größeren Neubauquartiers und der damit verbundenen Aufwertung des Untersuchungsgebiets wird auch das Ziel verfolgt, Nachfrageimpulse zu generieren und Verbesserungen der wirtschaftlichen Lage der Gewerbebetriebe zu erreichen.

Als Fazit für den Einzelhandel ist festzuhalten, dass im Zuge der künftigen Gebietsentwicklung ein erweitertes Nahversorgungsangebot in zentraler Lage des neuen Stadtquartiers bereitgestellt werden muss. Der Umfang sowie die Standorte für potenzielle Einzelhandelsansiedlungen sind im weiteren Planungsprozess im Abgleich mit dem Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030 und der Fortschreibung des Bezirklichen Einzelhandelskonzepts konkret zu prüfen.

4.5 Soziale Einrichtungen

Die Untersuchung der sozialen Einrichtungen im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick soll erstens Beurteilungskriterien dafür schaffen, ob im Fall der geplanten Entwicklung des Neubauquartiers die entstehenden Bedarfe durch bereits bestehende Einrichtungen gedeckt werden können. Zweitens soll geprüft werden, ob bzw. welche vorhandenen Defizite im Bestand über die Bereitstellung von quartiersbezogener sozialer Infrastruktur hinaus im Rahmen der neuen Quartiersentwicklung auszugleichen sind. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im westlichen Teil in der Schulplanungsregion 9. Der Fokus in diesem Kapitel richtet sich auf die Versorgung mit Schulen

und Kindergärten als elementare Bestandteile der Gemeinbedarfseinrichtungen. Der Versorgungsgrad mit Bildungs- sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen wird vorliegend nur grob qualitativ bewertet und erst in dem weiteren Planungsprozess intensiver betrachtet.

Kindertagesstätten

Im erweiterten Analyseraum (BZR Köpenick-Nord und Dammvorstadt sowie PLR Hirschgarten, vgl. Abb. 23, Kapitel 4.2) befinden sich derzeit 18 Kindertagesstätten. Die Einrichtungen verteilen sich über den gesamten Analyseraum, wobei sich sieben nördlich und zwölf südlich der Bahntrasse befinden (vgl. Abb. 34). Einige der Einrichtungen sind kombinierte Kindertagesstätten mit Hort. Eine große Zahl wird von privaten bzw. gemeinnützigen Trägern, eine ganze Reihe auch von Elterninitiativen betrieben.

Durch die bereits stattfindende Bevölkerungszunahme stehen im erweiterten Analyseraum den aktuell rund 1.620 Kleinkindern (Stand 31.12.2018) im Alter von 0 bis 6 Jahren etwa 1.361 Kita-Plätze gegenüber. Bei der Zugrundelegung einer Strukturquote von 85%⁴ hat sich die Versorgungssituation in den betroffenen Bezirksregionen seit 2017 verschlechtert (vgl. Tab. 4). Eine weitere Verknappung der Versorgung entsteht durch eine verhältnismäßig hohe Rückstellerquote von ca. 30% in Treptow-Köpenick. In den drei BZR wurden zum 31.12.2018 126 Kinder von 6 bis 7 Jahren betreut. Diese Plätze standen den anderen Altersgruppen nicht zur Verfügung. (Vgl. Jugendamt Treptow-Köpenick 2019)

⁴ Durch die Strukturquote werden die Kinder der Altersstufe bis 6 Jahre erfasst, die aufgrund von Erfahrungswerten öffentliche Kitas besuchen. Nicht erfasst sind die Kinder, die aus derselben Altersstufe keine oder private Einrichtungen besuchen.

In der Kitaplanung wird daher inzwischen mit der Altergruppe 0 bis 7 Jahre geplant, während in den vorbereitenden Untersuchungen von der Altersgruppe 0 bis 6 Jahre ausgegangen wird.

BZR	Versorgungsquote 2017	Versorgungsquote 2018	Kategorie Bedarfssatlas
Friedrichshagen	88,8%	81,9%	3
Dammvorstadt	74,5%	68,7%	3+
Köpenick-Nord	81,1%	78,2%	3+

Tab. 4: Entwicklung der Versorgungsquote mit Kita-Plätzen in Friedrichshagen, Dammvorstadt und Köpenick-Nord (SenBJF 2019b)

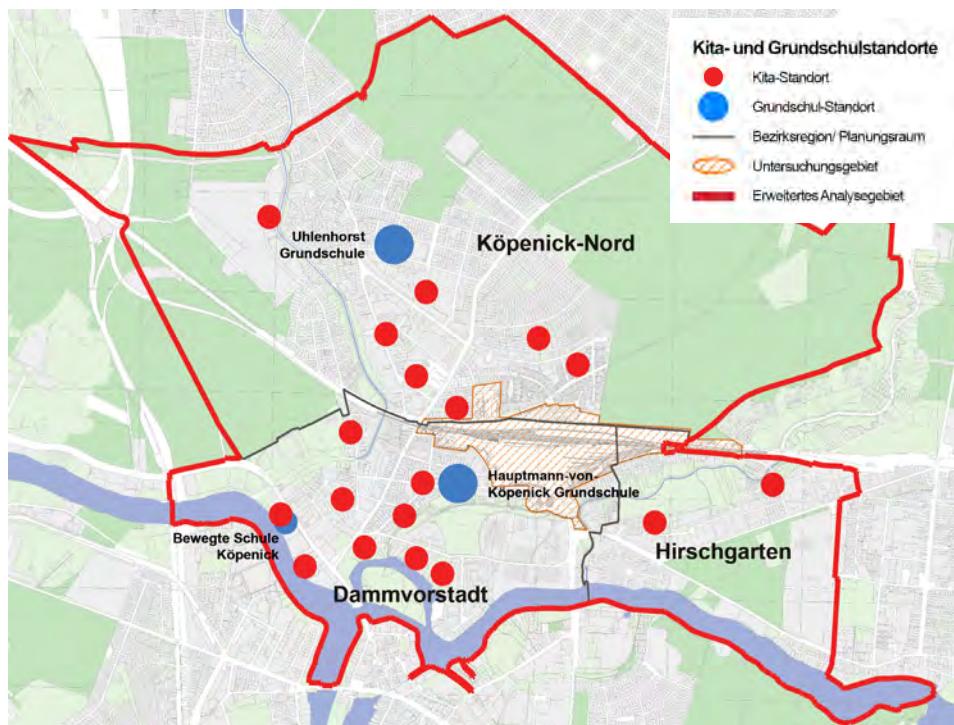


Abb. 34: Kita- und Grundschulstandorte im Umfeld des Untersuchungsgebiets (UrbanPlan 2018)

PLR	Name	Trägerschaft	Straße	Plätze
KN	Kita „Traumzauberland“	Berliner Traumzauberland gGmbH	Köpenicker Str. 325	40
KN	Kita „Wirsie Kids“	Kinder in Bewegung gGmbH	Wirsitzer Weg 2-4	180
KN	Kita „Wuhle-Kinder“	Eltern-Initiative	Kaulsdorfer Str. 245	23
KN	Kita „Haus der kleinen Strolche“	Eigenbetrieb von Berlin	Kaulsdorfer Straße 313-315	152
KN	Kita „Die Sternenfischer“	Eltern-Initiative	Stellingdamm 6	17
KN	Kita „Die Grünspechte“	Eltern-Initiative	Zu den 7 Raben 15	16
KN	Kita „Märchenwald“	Förderverein Kindergarten Märchenwald e.V.	Uhlenhorster Str. 27	90
DVS	Kita „Kleine Helden“	Kleine Helden gGmbH	Hämmerlingstr. 101	18
DVS	Bewegte Kita	Märkische Kita und Schule gGmbH	Lindenstraße 26	23
DVS	Kita St. Josef-Stift	Katholische Kirche	Joachimstraße 11	62
DVS	Kita Findefuchs	FindeFuchs gUG	Lindenstraße 35	41
DVS	Kita der Ev. Kirchengemeinde Köpenick	Evangelische Kirche	Am Generalshof 1a	35
DVS	BOOT-Kita	Gemeinnützige Boot GmbH	Puchanstraße 19	130
DVS	Kita „Rabenkinder“	Baumhaus e.V.	Mandrellaplatz 9	20
DVS	Kita „Moppi“	BA Treptow-Köpenick	Friedrichshagener Straße 5	90
DVS	Schwanenkita	Märkische Kita und Schule gGmbH	Friedrichshagener Straße 8N	133
HG	Kita Schneckenhaus	Käpt'n Browser gGmbH	Stillerzeile 136-138	218
HG	Kita Glückszeile	kevisa gGmbH	Stillerzeile 44	37
Gesamt				1.325

Tab. 5: Kitas im erweiterten Analyseraum, Stand: 11.04.2018

(SenBJF, Berliner Kita-Datenbank 2018a, Zusammenstellung durch UrbanPlan)

Die konkrete Bedarfslage ist unter Berücksichtigung der genannten Aspekte im weiteren Verfahren für die einzelnen Teilgebiete räumlich sowie qualitativ zu prüfen.

Schulen

Im erweiterten Analyseraum befinden sich aktuell fünf Schul- und Bildungseinrichtungen (vgl. Abb. 34, 35). Die beiden öffentlichen Grundschulen liegen im Norden und im Süden der Bahntrasse. Sie sind mit nahezu gleicher Kapazität ausgestattet, jedoch unterschiedlich ausgelastet (vgl. SenBJF 2018b):

- Die in der Dammvorstadt gelegene, denkmalgeschützte Hauptmann-von-Köpenick-Grundschule (G23), auf dem beengtem Standort Borgmannstraße, verfügt über eine Kapazität von 3,2 Zügen mit jeweils sechs Klassen. Bei einer Gesamtzahl von aktuell 443 Schülerinnen und Schülern entspricht dies einer derzeitigen Auslastung von etwa 3,1 Zügen. Die Sportanlagen sind räumlich getrennt am Rand des Bellevueparks in einem Gewerbegebiet an der Friedrichshagener Straße untergebracht.
- Die Kapazität der Uhlenhorst-Grundschule (G17) am Standort Köpenick-Nord, Wongrowitzer Steig liegt bei 2,9 Zügen mit jeweils sechs Klassen. Bei einer Gesamtzahl von gegenwärtig 459 Schülerinnen und Schülern entspricht dies einer derzeitigen Auslastung von etwa 3,2 Zügen.
- Zusätzlich werden an der privaten Grundschule „Bewegte Schule Köpenick“ in der Dammvorstadt zur Zeit 55 Schülerinnen und Schüler unterrichtet.

Die Kapazität des wohnortnahmen Angebots für Grundschulplätze ist im Bestand noch knapp ausreichend für den aktuellen Bedarf, ohne dass der Neubau von weiteren Wohnungen im Einzugsgebiet dieser Schulen außerhalb des Untersuchungsgebiets und im Untersuchungsgebiet selbst berücksichtigt sind. Modellrechnungen der Schulverwaltung prognostizieren allein von 2015/16 bis 2024/25 an den Grundschulen im Bezirk eine Zunahme der Schülerinnen und Schüler um 34,3% (vgl. SenBJW 2016), ohne Berücksichtigung der geplanten Wohnungsbauentwicklungen im Untersuchungsgebiet sowie im weiteren Umfeld davon. Bei der prognostizierten Auslastung der Grundschulen handelt es sich um eine rechnerische Fortschreibung der Schülerzahl in den betreffenden Schulplanungsregionen. Besonderheiten aufgrund der sich ändernden Altersstruktur der Bewohnerschaft infolge des Generationswechsels und von Zuzügen in Wohnungsneubauten blieben dabei im Detail bislang unberücksichtigt. Es ist daher faktisch ein gegenüber den Prognosewerten höherer Anstieg der Schülerzahlen zu erwarten.

Die weiterführenden Schulen gliedern sich in Integrierte Sekundarschulen (ISS) mit den Jahrgangsstufen 7 bis 10 bzw. 13 sowie in Gymnasien mit den Jahrgangsstufen 5 bis 12. Im erweiterten Analyseraum gibt es nur zwei weiterführende Schulen: Eine auf zwei Standorte verteilte ISS sowie eine private Oberschule mit gymnasialer Oberstufe. In einem Umkreis von ca. 1,5 km um das Untersuchungsgebiet befinden sich darüber hinaus eine ISS, eine sportbetonte Sekundarschule, ein grundständiges Gymnasium sowie eine private Berufsakademie für Design (vgl. Abb. 35).

PLR/BZR	Name	Schülerzahl
KN	Merian-Oberschule (2 Standorte)	903
DVS	Best-Sabel-Schule	291
FH	Wilhelm-Bölsche-Schule	442
AV	Flatow-Oberschule (sportbetont)	225
AV	Emmy-Noether-Gymnasium	813
AV	Freie Montessori-Schule Köpenick	248
SF/KV	Alexander-von-Humboldt-Gymnasium	583
SF/KV	Schule an der Dahme	548

Tab. 6: Weiterführende Schulen im Umfeld des Untersuchungsgebiet, Stand: Schuljahr 2018/19 (SenBJF, Berliner Schulen 2018b)

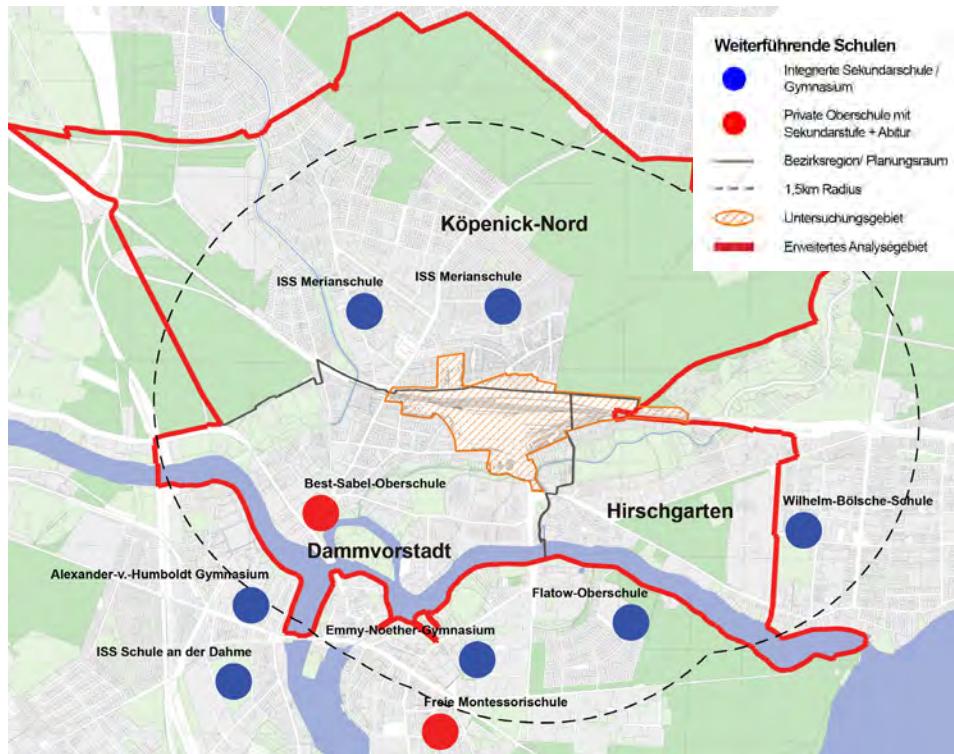


Abb. 35: Weiterführende Schulen im Umfeld des Untersuchungsgebiets (UrbanPlan 2018)

Bei den Sekundarschulen gibt es bereits im Bestand einen erhöhten Handlungsbedarf. An der Merian-Schule in Köpenick-Nord ist die Versorgung mit Schulplätzen sehr angespannt. Sie ist mit über 903 Schülerinnen und Schülern (vgl. SenBJF 2018f) die größte und zugleich baulich am schlechtesten ausgestattete Einrichtung. Der Schulbetrieb ist hier gegenwärtig bereits auf zwei Standorte verteilt. Eine dringend erforderliche Erweiterung konnte bisher nicht durchgeführt werden.

Auch für die Gymnasien besteht Handlungsbedarf: Am Emmy-Noether-Gymnasium sind für die Klassenstufen 5 und 6 Engpässe zu konstatieren. Es wird deutlich, dass hier in absehbarer Zeit nicht mehr allen Aufnahmewünschen entsprochen werden kann.

Die Flatow-Oberschule ist eine integrierte Sekundarschule mit einem besonderen pädagogischen Profil (Eliteschule des Sports). Sie befindet sich in der Schulträgerschaft der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie und spielt für die wohnraumnahe Versorgung, auch auf Grund des Schülereinzugsbereichs, nur eine untergeordnete Rolle.

Bei der privaten Best-Sabel-Oberschule mit integrierter Sekundarstufe bzw. Oberstufe handelt es sich um eine jüngere Gründung, initiiert von einem freien Bildungsträger. Die Zugangsbedingungen sind – unabhängig von der Schulgeldpflicht – erheblich.

Die weiterführenden Schulen stellen Schulplätze auch für Schülerinnen und Schüler bereit, deren Wohnstandorte außerhalb des Bezirks liegen. An drei der sechs weiterführenden Schulen kommen mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler nicht aus dem näheren Umfeld bzw. dem Bezirk.

Weitere Bildungsangebote des Bezirks

Weitergehende kommunale Teilhabe- und Bildungsangebote durch Volkshochschulen etc. werden an den im erweiterten Analysegebiet vorhandenen Schulen nicht angeboten. Die Musikschule Treptow-Köpenick verfügt über einen Standort in der Freiheit 15. Aus Sicht des Amtes für Kultur und Weiterbildung besteht bereits heute insbesondere ein Defizit an ortsbezogenen Volkshochschuleinrichtungen und Stadtteilbibliotheken in der Dammvorstadt und in Köpenick-Nord (z. B. als Filialen).

Nachbarschafts- und Jugendzentren

Im Bezirk Treptow-Köpenick sowie im näheren Einzugsbereich des Untersuchungsgebiets ist zwar eine Vielfalt an Jugendfreizeiteinrichtungen, Kinder- und Jugendclubs, Begegnungs- und Familienbildungsstätten vorhanden. Von Seiten der Öffentlichkeit und der zuständigen Verwaltungen wurde jedoch insbesondere der Bedarf einer Jugendeinrichtung bzw. eines Kiez-Clubs für alle Altersgruppen im Untersuchungsgebiet und im näheren Umfeld vorgetragen. Dies muss im weiteren Verfahren konkret geprüft werden.

Im Bestand sind in diesem Kontext besonders zu erwähnen das Haus der Jugend in der Seelenbinderstraße 54 mit Jugend-Café, Club- und Übungsräumen, der Mellowpark An der Wuhlheide 250, mit Clubraum, Skater-, BMX-Rampen und Skate-Halle sowie das vom gemeinnützigen Verein Rabenhaus e.V. getragene Nachbarschaftshaus Rabenhaus in der Puchanstraße 9 mit einem weiten Spektrum an Bildungs-, Weiterbildungs- und Freizeitangeboten für alle Altersgruppen.

Einrichtungen für ältere Menschen

Für ältere Menschen ist das Angebot sowohl an körperlichen als auch geistigen Betätigungsmöglichkeiten im näheren oder weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets ebenso wie das an entsprechenden Begegnungsstätten außerordentlich lückenhaft. Neben den im Rahmen der konfessionellen Gemeindearbeit der beiden christlichen Kirchen einmal pro Woche angebotenen Seniorenkreisen gibt es nur in der Altenbegegnungsstätte in der Kaulsdorfer Straße 230 bzw. in dem bereits genannten Nachbarschaftshaus, Puchanstraße 9 ergänzende Angebote.

Fazit

Insgesamt ist davon auszugehen, dass es keine Kapazitätsreserven in bestehenden Gemeinbedarfseinrichtungen gibt, um den künftigen Bedarf im Zusammenhang mit der geplanten Neubauentwicklung im Untersuchungsgebiet aufzunehmen. Die vorhandenen Einrichtungen sind teilweise bereits ausgelastet bzw. durch Engpässe charakterisiert. Dies gilt vor allem für Schulen und Kitas⁵. Für Gemeinbedarfseinrichtungen aller Altersklassen muss dies konkret im weiteren Verfahren geprüft werden.

Bei den Schulangeboten besteht bereits aus heutiger Sicht Handlungsbedarf im Bereich der Grundschulen und der Sekundarschulen. Der Bedarf an Grundschulen wird

⁵ Gemäß dem Jugendamt Treptow-Köpenick (2019) sollte die Entwicklung der Kinderzahlen dringend im Blick behalten werden. Über die neuen Kita-Standorte sollte für eine auskömmliche Bedarfsversorgung gesorgt werden, da das Umfeld definitiv keine weiteren Kapazitäten mehr besitzt, um Kinder aus dem neuen Quartier aufzunehmen. Stattdessen sollten im Entwicklungsgebiet sogar mehr Plätze geschaffen werden als dieses verursacht, um die bedarfsgerechte Versorgung in Köpenick-Nord und Dammvorstadt zu sichern.

sich kurzfristig im Zuge der Baumaßnahmen im Umfeld des Untersuchungsgebiets und der demografischen Entwicklung (vgl. Kapitel 4.2) sowie durch die mittelfristige Realisierung des geplanten Stadtquartiers verstärken. Der erforderliche Ausgleich kann stadtstrukturell nur auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick realisiert werden.

Darüber hinaus besteht bezirksweit und konkret im Umfeld der geplanten Quartiersentwicklung bereits aktuell der Bedarf an neuen Standorten für ISS bzw. weiterführende Schulen. Da im Umfeld des Untersuchungsgebiets keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, muss der Standort für eine ISS in die Planung für das neue Stadtquartier integriert werden (vgl. Kapitel 5.6, SenBJF 2018e).

Somit kommt das Allgemeinwohlziel der Schaffung von Gemeinbedarfs- und Folgereinrichtungen für das zukünftige Entwicklungsgebiet zum Tragen.

4.6 Erschließung und Verkehrssituation

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen hat SenSW IV D in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IV A - Verkehrspolitik / Verkehrsentwicklungsplanung; SenUVK IV B - Verkehrssplanung / -gestaltung) verkehrliche Untersuchungen durchgeführt. Die darin vorgenommene Analyse der Verkehrs- und Erschließungssituation umfasst ein weitaus größeres Areal als das Untersuchungsgebiet. Beauftragt mit der Bearbeitung der verkehrlichen Untersuchungen war IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (vgl. IVAS 2018).

Zu dem erweiterten Untersuchungsbereich gehören die Dammvorstadt mit der Bahnhofstraße bis zur Lindenstraße

und der Friedrichshagener Straße im Süden sowie ein größerer Abschnitt der Mahlsdorfer Straße mit den östlich angrenzenden Wohngebieten im Norden. Übergeordnete Betrachtungsebene für die Verkehrserschließung ist das sogenannte Tangentenviereck im Bezirk Treptow-Köpenick (vgl. Kapitel 5.7, Abb. 36).

Der erweiterte Untersuchungsbereich war geboten, um die Auswirkungen der geplanten Gebietsentwicklung und der überörtlichen Erschließungssituation auf die vorhandenen Verkehrsprobleme im Umfeld des Untersuchungsgebiets analysieren zu können. Dies betrifft insbesondere die verkehrliche Belastung der Bahnhofstraße in der Dammvorstadt. In diesem Kontext waren die Ziele und Planungen zur Bewältigung der aktuell bestehenden Verkehrsprobleme mit den Erschließungsanforderungen für das zukünftige Stadtquartier abzulegen und in entsprechende konzeptionelle Ansätze einzubinden. Vorgabe von SenUVK IV A / IV B war dabei, den als übergeordnete Straße seit 1994 im FNP dargestellten östlichen Abschnitt der sogenannten Ost-West-Trasse – im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen einvernehmlich umbenannt zur Ostumfahrung Bahnhofstraße – als zentrale Maßnahme für die Entlastung der Bahnhofstraße durch das neue Stadtquartier zu führen.

Die Analyseergebnisse für den erweiterten Bereich der Verkehrsuntersuchungen bestehen aus mehreren Fachbeiträgen und sind entsprechend detailliert. Für die vorbereitenden Untersuchungen sind sie nachfolgend auf die Ebene des Strukturkonzeptes fokussiert und zusammenfassend wiedergegeben. Von zentraler Bedeutung sind dabei die verkehrlichen Engpässe in der Bahnhofstraße. Die Voraussetzungen für die notwendige Entlastung, die übergeord-

neten verkehrlichen Erfordernisse sowie die Steuerung der neuen im Zuge der Gebietsentwicklung sukzessive entstehenden Verkehrsströme werden auf dieser Grundlage vorrangig herausgearbeitet und betrachtet (vgl. Kapitel 5.7, 8.11, IVAS 2018).

Straßenerschließung / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Untersuchungsgebiet ist aktuell lediglich in den Randbereichen im Nordwesten und im Süden erschlossen. Die großen brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs nördlich und vor allem südlich der Bahntrassen (S-Bahn, Fernbahn) sind nicht an die vorhandene Erschließung angebunden. Die in Ost-West-Richtung durch das Untersuchungsgebiet führenden Bahntrassen bilden eine Barriere, die nur in der Bahnhofstraße am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets 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.

Die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung konzentrieren sich auf die Straße An der Wuhlheide sowie auf die Lindenstraße, die von Westen kommend die einzige Verbindung zur Bahnhofstraße darstellt. Mit Verschwenkung über den Südteil der Bahnhofstraße fließt der Verkehr über die Friedrichshagener Straße. Es fehlt bislang an einer leistungsfähigen Alternative zu den im Süden des Zentrums von Köpenick übergeordneten Straßen. Die gegenwärtige Verkehrsführung und die damit verbundenen Probleme der hohen Verkehrsbelastungen sind auch auf die Verkehrsberuhigung und die



Abb. 36: Übergeordnetes Straßennetz Bestand (SenUVK 2017d / IVAS 2018)

Sperrung der Altstadt zurückzuführen. Vor allem aber resultieren sie daraus, dass der nördliche Teil des sogenannten Tangentenvierecks und somit eine Entlastung der Köpenicker Altstadt und der Dammvorstadt noch fehlt.

In den Randbereichen des Untersuchungsgebiets gibt es nur wenige bzw. zwei bedeutendere Straßen: Im Nordwesten den Stellingdamm mit einem in der Fahrbahn verlaufenden Straßenbahngleis der Straßenbahnlinien 68, 62 und 63 von der Mahlsdorfer Straße zur Wendeschleife in der Hirtestraße sowie am südlichen Gebietsrand die Seelenbinderstraße. Letztere verläuft in Ost-West-Richtung über den Brandenburgplatz, wo sie mit der Bellevuestraße verknüpft ist, die im Norden des Platzes mit einer Verschwenkung als Sackstraße (Straße Zur Güterbahn) bis an den Rand des ehemaligen Güterbahnhofs führt.

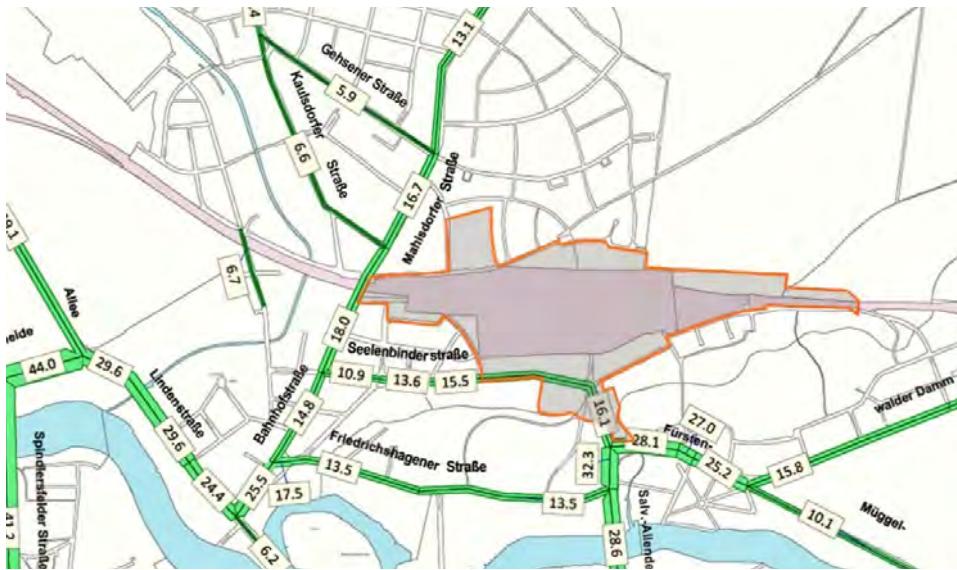


Abb. 37: Verkehrsmengen (in Tausend) Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTVW) 2014 (Verkehrslenkung Berlin (VLB) / IVAS 2015)

Die derzeitige verkehrliche Situation ist besonders durch die hoch belastete Bahnhofstraße geprägt, weil innerhalb eines großen Bereichs nur am S-Bahnhof Köpenick die Bahngleise gequert werden können. Die Bahnhofstraße wird von fünf Straßenbahn- und vier Buslinien genutzt und ist derzeit als übergeordnete Straßenverbindung mit der Stufe II im StEP Verkehr dargestellt. Nur ihr südlicher vierstreifiger Abschnitt zwischen Lindenstraße und Friedrichshagener Straße verfügt über einen abmarkierten Fahrstreifen für Straßenbahnen und Busse. Zwischen Friedrichshagener und Seelenbinderstraße wird der vierstreifige Charakter beibehalten. Die Straßenbahngleise sind hier straßenbündig überfahrbar. Im Abschnitt nördlich der Seelenbinderstraße ist der Verkehrsfluss um die Bus- und Tram-Haltestellen sowie vor allem durch die verengte Bahnunterquerung erheblich eingeschränkt.

Während der Belastungsspitzen treten in der Bahnhofstraße bereits heute signifikante Behinderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) infolge von Staus des MIV in den Spitzenstunden auf. Im Bereich der Bahnunterführung Bahnhofstraße mit dem Doppelknoten Mahlsdorfer Straße/ Stellingdamm und Bahnhofstraße/Elcknerplatz sowie der stark frequentierten Umsteigehaltestelle zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Bussen ist bereits bei der gegenwärtigen Verkehrsbelastung die Kapazitätsgrenze überschritten. In Spitzenzeiten kommt es hier regelmäßig zur Staubildung und gravierenden Behinderungen des ÖPNV.

Anhand der aktuellen Ist- und der Prognose-Werte für das Jahr 2025 lässt sich – selbst ohne Berücksichtigung des im Untersuchungsgebiet geplanten Neubauquartiers und der dort geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße (entspricht dem sogenannten „Prognose-Nullfall“) – eine vergleichsweise hohe Verkehrsbelastung vor allem des südlichen Abschnitts der Bahnhofstraße und der Lindenstraße belegen (vgl. IVAS 2018).

Im Ergebnis kann die Bahnhofstraße, insbesondere im Hinblick auf das 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. Deshalb ist die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße durch das neue Stadtquartier in Verbindung mit Ergänzungen des übergeordneten Straßennetzes zwingend erforderlich.

ÖPNV

Der 500-m-Einzugsbereich des S-Bahnhofs Köpenick überdeckt den nördlichen Bereich der Dammvorstadt beiderseits der Bahnhofstraße sowie den westlichen Teil des Unter-

suchungsgebiets (vgl. Abb. 38). Der S-Bahnhof Köpenick ist bedeutender Umsteigepunkt für die angrenzenden Gebiete und den gesamten Ortsteil Köpenick. Als Haltepunkt der S-Bahnlinie S3 (Erkner-Spandau) befindet sich hier eine Schnittstelle von drei Straßenbahnenlinien (62, 63, 68), vier Buslinien (X69, 164, 169, 269) sowie zwei Nachtbuslinien (N69, N90) (siehe Abb. 38). von S-Bahn, Straßenbahn und Bus (IVAS 2018)

Der Nahverkehrsplan fordert für 96% der Bevölkerung eine Luftliniendistanz von maximal 500 m zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, die im 20-Minuten-Takt bedient wird (vgl. SenUVK 2019). Diese Qualität der verkehrlichen Erschließung ist für nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet gegeben.

Mit den von der Bahnhofstraße durch die Seelenbinderstraße verlaufenden Straßenbahnenlinien 60 und 61 sowie den Buslinien X69 und 169 ist die ÖPNV-Erschließung des südwestlichen Teils des Untersuchungsgebiets gesichert (vgl. Abb. 38). Allerdings stellen die Buslinien 169 und X69 die einzigen Direktverbindungen im Süden im Bereich des Brandenburgplatzes zum S-Bahnhof Köpenick dar. Die ÖPNV-Erschließung des nördlich der Bahn gelegenen westlichen Teils des Untersuchungsgebiets ist durch die bis zur Hirtestraße führende Straßenbahnenlinie 68, die Straßenbahnenlinien 62 und 63 sowie die Buslinien 169 und 269 in der Mahlsdorfer Straße weitgehend gewährleistet. Die Bereiche im Nordosten (Teile der Siedlung Elsengrund) weisen dagegen Erschließungsdefizite auf. Darüber hinaus ist der S-Bahnhof Hirschgarten nicht barrierefrei. Angesichts der herausgestellten Verkehrsprobleme in der Bahnhofstraße ist ihre Funktion als zentrale ÖPNV-Trasse derzeit erheblich beeinträchtigt.

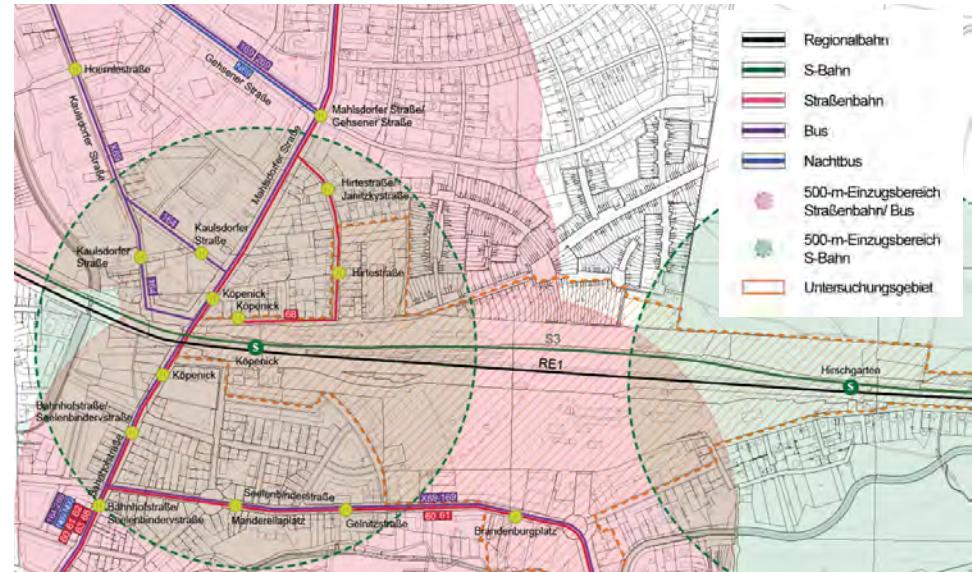


Abb. 38: ÖPNV-Anbindung sowie Haltestellen-Einzugsbereiche von S-Bahn, Straßenbahn und Bus (IVAS 2018)



Abb. 39: Straßenbahnhaltstelle Bahnhofstraße / S-Bhf. Köpenick (UrbanPlan 2018)

Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr im übergeordneten Straßennetz konzentriert sich insbesondere auf der Bahnhofstraße mit den angrenzenden Geschäften und großen Einkaufszentren, aber auch auf der Friedrichshagener Straße. Neben dem Durchgangsverkehr muss die Bahnhofstraße folglich auch den Wirtschaftsverkehr aufnehmen, dessen Quellen oder Ziele die dortigen Versorgungseinrichtungen sind. Hierdurch werden die Probleme für den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit verstärkt.

Der Anteil des Schwerlastverkehrs am Wirtschaftsverkehr ist im Bereich der erweiterten verkehrlichen Untersuchungen verhältnismäßig gering. Gemäß der Verkehrsmengenkarte 2014 von Berlin weist die Bahnhofstraße den höchsten Anteil auf (ca. 4% der Werktagsverkehrsmenge). Ebenfalls ca. 4% beträgt der Anteil auf der Friedrichshagener Straße, auf der Seelenbinderstraße liegt er bei 2%.

Radverkehr

Das neue Stadtquartier kann prinzipiell an das übergeordnete Radverkehrsnetz angebunden werden. In seinem näheren Umkreis kreuzen sich Radverkehrs-Hauptrouten. So verlaufen in unmittelbarer Nähe der Dahme- und der SpreeRadweg. Letzterer entspricht in diesem Bereich der D-Route 3 (Deutscher Abschnitt des Europaradwegs R1). Er führt mit der von Erkner kommenden Radialroute 9 ins Stadtzentrum. Auf der südlichen Bahnhofstraße verlaufen ferner die Tangentialrouten 7 (über die Annenallee nach Norden in Richtung Ahrensfelde) und 8 (über An der Wuhlheide nach Westen). Auf allen überbezirklichen, strassenbegleitenden Hauptrouten wird der Radverkehr auf Radwegen im Seitenbereich geführt.

Im Bereich des Stellingdams wird das Untersuchungsgebiet von dem bezirklichen Radroutennetz (Ergänzungsnetz) tangiert. Eine Anbindung in das neue Stadtquartier ist planerisch bislang nicht vorgesehen (vgl. Abb. 40).

An nahezu allen Straßen des übergeordneten Netzes innerhalb des erweiterten Bereichs der verkehrlichen Untersuchungen sind Radverkehrsanlagen vorhanden, allerdings überwiegend mit unzureichendem Ausbaustandard. Auf der Bahnhofstraße, der Mahlsdorfer Straße, der Friedrichshagener Straße und dem Fürstenwalder Damm wird der Radverkehr auf baulichen Radwegen geführt (vgl. Abb. 41). In gutem Zustand sind diese lediglich auf der Friedrichshagener Straße, die jedoch auch Engstellen aufweist. Die einzige Fahrradstraße befindet sich an der Wiesenpromenade, die parallel zu der südöstlichen Grenze des Untersuchungsgebiets verläuft.

Im Verlauf der Bahnhofstraße sind die Radwege zum Großteil unterdimensioniert (Unterschreitung der erforderlichen Nettobreite von 2,0 m, vgl. Berliner Mobilitätsgesetz 2018). Im Bereich des getrennten Geh-/Radweges besteht hier ein hohes Konfliktpotential mit anderen Nutzungen vor allem im Wartebereich von ÖPNV-Haltestellen.

Zahlreiche Verkehrsunfälle in der Bahnhofstraße unter Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern sind Indiz für die Verbesserungsbedürftigkeit der Radverkehrsanlagen in diesem Bereich. Benachteiligungen für den Radverkehr ergeben sich zudem aufgrund der derzeit engen Bahnunterführung. Auch in der Mahlsdorfer Straße befinden sich die Radverkehrsanlagen in einem schlechten Zustand.

Auf der Seelenbinderstraße ist ein Schutzstreifen vorhanden. Auf der Bellevuestraße wird der Radverkehr auf

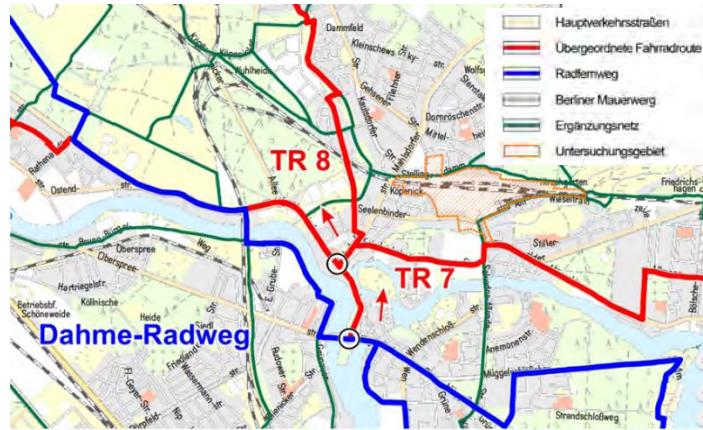


Abb. 40: Übergeordnetes Fahrrad routennetz (SenUVK 2018b)

der Fahrbahn geführt. Dies ist angesichts der Kfz-Verkehrs mengen als kritisch zu bewerten. Hier müssen planerisch sichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden

Auch die bahnparallele Radverbindung über den Stellingdamm hat keine sicheren Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Straße mit Kopfsteinpflaster geführt.

Das vorhandene Radwegenetz verläuft wegen der Unz ünglichkeit des Untersuchungsgebiets bislang nur entlang der Ränder. Die Radverkehrsanlagen hier sind, sowohl was ihren baulichen Zustand als auch ihre Dimensionierung betrifft, insgesamt unzureichend und bedürfen dringend einer Anpassung an das aktuelle Berliner Mobilitätsgesetz. Dies betrifft insbesondere die Radverkehrsanlagen am Stellingdamm und in der Bahnhofstraße (siehe oben).

Größere Fahrrad-Abstellanlagen befinden sich nur an den S-Bahnhöfen. Sie sind allerdings nicht ausreichend dimensioniert und ausgestattet sowie zum Teil ungünstig platziert. Dies führt dazu, dass dort viele Fahrräder mangels entsprechender Abstellmöglichkeiten ungeordnet abgestellt

werden. Überdacht sind die Anlagen nur am S-Bahnhof Hirschgarten, dessen Zugang allerdings nicht barrierefrei ist. Als Zufahrtsroute zum S-Bahnhof Hirschgarten steht die Straße Am Wiesen hain zur Verfügung, deren Fahrbahnquerschnitt wegen der vielen parkenden Fahrzeuge sehr eng ist.

Fazit

In dem analysierten erweiterten verkehrlichen Untersuchungsbereich 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 Bahnhofstraße bereits heute erreicht.

Eine Gebietsentwicklung im Zusammenhang mit einer verträglichen Steuerung durch zusätzlich zu erwartende Verkehrsströme sowie in Kombination mit einer Verbesserung



Abb. 41: Bestand Radverkehrsanlagen im näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets (IVAS 2018)

der Verkehrssituation in der Bahnhofstraße ist nur mit der Ostumfahrung Bahnhofstraße möglich. Diese muss integriert in die Planung des neuen Stadtquartiers konzipiert werden. Ihre gleichzeitige Fertigstellung als Ergänzung des übergeordneten Erschließungsnetzes (Tangentenviereck) zur gleichen Zeit wie die des Großteils der geplanten Wohnungen ist damit Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers.

Aufgrund der jahrzehntelangen Abschottung des größten Teils des Untersuchungsgebiets mangelt es auch an dessen Vernetzung mit dem Umfeld durch Fuß- und Radwege. Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist ein integriertes Gesamtkonzept für Verkehr und Mobilität zu entwickeln und zu realisieren. Neben der übergeordneten Verkehrsanbindung verfolgt es das Ziel, eine Vernetzung von Fuß- und Radwegen entsprechend der künftigen Anforderungen sowie die verkehrliche Barrierefreiheit mit einer nachhaltigen Erschließung und Mobilitätsangeboten zu verbinden (vgl. Kapitel 6, 8.11).

Unter diesen Prämissen wird die geplante Entwicklung des neuen Stadtquartiers zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beitragen. Der Gebietsentwicklung stehen verkehrliche Gründe vor diesem Hintergrund nicht entgegen.

4.7 Technische Infrastruktur

Die Analyse der vorhandenen technischen Infrastruktur bzw. des Leitungsbestandes im Untersuchungsgebiet und in dessen Randbereichen ist bereits auf der strukturellen Ebene der vorbereitenden Untersuchungen erforderlich. Damit soll untersucht werden, ob auf Basis der vorhandenen stadttech-

nischen Erschließung das geplante Stadtquartier vollständig entwickelt werden kann sowie welche Neuanlagen der technischen Infrastruktur prinzipiell erforderlich sind. Betrachtet wurden insbesondere die Anschlüsse und Leitungsbestände im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebiets.

Das vorhandene Kartenmaterial zur Analyse des Leitungsbestands ist von unterschiedlicher Qualität. Während die Leitungspläne der Hauptversorger exakt und vollständig sind, bleiben die Informationen zu den ehemaligen Bahnarealen teilweise unvollständig.

Stromversorgung

Vattenfall

Aus den von Vattenfall bereitgestellten Plänen geht hervor, dass über die Seelenbinderstraße zur Trafo-Station an der Gelnitzstraße eine 110 KV- und eine 30 KV-Hochspannungsleitung verläuft. Hierdurch ist eine leistungsfähige Stromversorgung gegeben, die für die künftige Versorgung des südlichen Untersuchungsgebiets über ausreichende Kapazitätsreserven verfügt (Vattenfall 2016).

Für die Grundstücke im Eigentum des Bundesbahnenvermögens (BEV) südlich der Bahntrasse liegen überwiegend von Hand skizzierte und lückenhafte Medieninformationen zum Leitungsbestand der Stromversorgung vor. Es ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Leitungen im Wesentlichen entlang der Bahntrasse im Norden sowie am südlichen und westlichen Rand der Grundstücksflächen des BEV verlaufen. Die südliche Leitungstrasse bindet in die Trafo-Station (Vattenfall) an der Gelnitzstraße ein. Sie ist überwiegend außer Betrieb; gegenwärtig wird nur noch das

Gebäude der ehemaligen Schmiede in Nachbarschaft zu dem denkmalgeschützten Lagergebäude südlich der Bahntrasse mit Elektrizität versorgt (DB Netz AG 1999).

Alliander/Stadtlicht

Die Kabel- und Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm befinden sich ausschließlich auf öffentlichem Straßenland. Sie berühren das Untersuchungsgebiet nicht (Alliander/Stadtlicht 2014, 2016; SenBau-Wohn/Ver 1996).

Gas

Entlang aller übergeordneten Verkehrsstraßen im Umfeld des Untersuchungsgebiets sowie den an dessen nördlichem und südlichem Rand gelegenen Haupterschließungsstraßen verlaufen Gasleitungen. Ihre Dimensionierung kann im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Untersuchungsgebiets grundsätzlich als ausreichend angesehen werden (NBB 2016).

Sollte im Untersuchungsgebiet ein dezentrales Energie- und Wärmenetz mit einem gasbetriebenen Blockheizkraftwerk vorgesehen werden, ist in Abhängigkeit von dem prognostizierten Strom- und Wärmebedarf die gegebene Netzkapazität allerdings genauer zu überprüfen.

Telekommunikation

Der Leitungsbestand verläuft ausschließlich im öffentlichen Straßenland. Er wird jeweils bedarfsgerecht von den Versorgungsunternehmen vorgehalten.

Versatel

Die Kabeltrassen von Versatel befinden sich komplett im öffentlichen Straßenland am Elcknerplatz, in der Mahlsdorfer Straße, im Stellingdamm und Am Bahndamm (Versatel Job ID 2016).

Vodafone

Vodafone hat ein Bestandskabel im nördlichen Bereich des Stellingdammes (Vodafone 2016).

IT-Dienstleistungszentrum (ITDZ) Berlin

Das ITDZ unterhält drei Kabeltrassen in der Mahlsdorfer Straße, davon biegt eine in den Stellingdamm und verläuft bis zum Essenplatz. Eine weitere führt in die Seelenbinderstraße bis zum Finanzamt Treptow-Köpenick (ITDZ 2016).

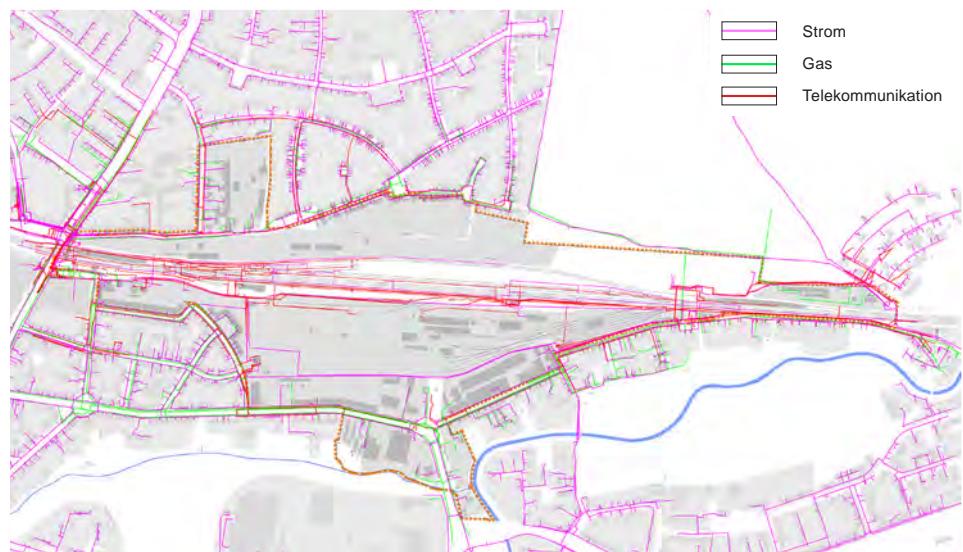


Abb. 42: Leitungsbestand Hauptnetz - Strom, Gas, Telekommunikation (Leitungsträger / UrbanPlan 2018)

Fernwärme

Derzeit ist im näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets beiderseits der Bahnanlagen kein Fernwärmennetz vorhanden. Lediglich ein 1994 in Betrieb genommenes und von der Vattenfall Europe AG betriebenes Blockheizkraftwerk mit 50 MW Leistung und einem kleinräumlichen WärmeverSORGungsnetz befindet sich in der Wendenschloßstraße. Eine weitere kleine dezentrale Anlage im Bereich Stillerzeile / Fürstenwalder Damm versorgt ein ebenfalls lokal begrenztes Fernwärmennetz (Vattenfall 2016).

Trinkwasser

Trinkwasserversorgung im öffentlichen Straßenland

Im vorhandenen öffentlichen Straßennetz im Umfeld sowie in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets verlaufen Trinkwasserleitungen mit genügend großer Dimensionierung. Sie reichen voraussichtlich aus, um auch das geplante neue Stadtquartier mit üblichen Verbrauchswerten zu versorgen. Abschließend lässt sich dies erst bewerten, wenn eine genaue Bedarfsanalyse für die geplante Gesamtmaßnahme sowie eine damit verbundene Gesamtbewertung des vorhandenen Leitungsnetzes durch die BWB vorliegt.

Während in den Wohnerschließungsstraßen die Leitungsdimensionierung überwiegend bei DN 100 bis 150 GG liegt, beträgt sie in den benachbarten Hauptverkehrsstraßen DN 200 GG bzw. zwei DN 200 GG oder DN 400 GG⁶.

Im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes ist keine Trinkwasserversorgung der BWB vorhanden. Einzelne

⁶ Die Abkürzung DN bezeichnet den Nenndurchmesser (diameter nominal) der Leitung, GG weist auf Graugusseisen als Material der Leitung hin.

Gebäude werden jedoch durch eigene Trinkwasserleitungen der Deutschen Bahn AG versorgt, über deren Lage und Beschaffenheit keine Informationen vorliegen.

Vorbehaltlich der Planungen der BWB besteht eine Reihe von Anschlussmöglichkeiten an das BWB-Trinkwasserleitungsnetz, insbesondere im Norden am Stellingdamm und im Waldburgweg, im Süden am Brandenburgplatz / Straße zur Güterbahn sowie im Westen am Elknerplatz, in der Thürnagelstraße und in der Gelnitzstraße.

Grundsätzlich ist es vorteilhaft, an mehreren Stellen an das Trinkwassernetz anzubinden, um die Versorgung auch im Falle von Havarien zu gewährleisten und der Verkeimungsgefahr begegnen zu können.

Die BWB sind nur verpflichtet, Löschwasser gemäß ihres für die Trinkwasserversorgung dimensionierten Netzes bereitzustellen. Sollte darüber hinaus aufgrund der Bebauungsart und Bebauungsdichte zusätzlicher Löschwasserbedarf bestehen, so ist dieser in einem Löschwasserkonzept in Absprache mit der Feuerwehr nachzuweisen. (Vgl. BWB 2016)

Regenentwässerung

Im vorhandenen öffentlichen Straßennetz innerhalb des Umfelds sowie in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets verlaufen BWB-Regenwasserleitungen mit Leitungsdimensionierungen zwischen DN 200 und DN 500, in der Mahlsdorfer Straße sogar mit DN 1.000 und am Bahndamm mit DN 1.200. Für die bisherige Nutzungsart und Nutzungs dichte sind die Leitungskapazitäten der vorhandenen Trennkanalisation ausreichend.

Im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes gibt es keine

Regenentwässerung der BWB. Dort verlaufen beiderseits der Bahntrasse Regenwasserkanäle der Deutschen Bahn AG mit einer Dimensionierung von DN 200. An sie sind vermutlich die wenigen noch in Betrieb befindlichen Gebäude auf dem ehemaligen Bahngelände angeschlossen. Planunterlagen liegen hierzu nicht vor.

Zusätzliche Anbindungsmöglichkeiten für eine gedrosselte Einleitung von Regenwasser in das BWB-Netz bestehen für Anrainer in den bereits bebauten Bereichen am Stellingdamm, am Elcknerplatz und an der Straße Zur Güterbahn. Nach Auskunft der BWB bestehen darüber hinaus keine Anschlusskapazitäten. Eine zusätzliche Entwässerung in die vorhandenen Vorfluter (Erpe, Alte Erpe) ist bei einer neuen Entwicklung nur sehr eingeschränkt bzw. nicht möglich (BWB 2016). Das anfallende Regenwasser im gesamten geplanten Stadtquartier zwischen Stellingdamm und Seelenbinderstraße muss – neben stadtclimatischen Gründen und Vorgaben – auch deshalb vor Ort aufgefangen, versickert bzw. verdunstet werden. Hierfür ist die Erarbeitung eines gebietsbezogenen Konzepts für die Regenwasserbewirtschaftung erforderlich. Ein entsprechendes Regenwassergröbkonzept wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erstellt (siehe Kapitel 8.9).

Schmutzwasser

In Verbindung mit den Regenwasserleitungen verlaufen im vorhandenen öffentlichen Straßennetz innerhalb des Umfeldes sowie in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets Schmutzwasserkanäle mit Dimensionierungen zwischen DN 200 und DN 400.

Es bestehen vorbehaltlich der Planungen der BWB Anbindungsmöglichkeiten aus dem Untersuchungsgebiet in das Schmutzwasserkanalnetz insbesondere an vorhandenen Schächten im Stellingdamm, am Elcknerplatz, an der Thürnagel-/Gelnitzstraße und am Brandenburgplatz.

Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets wird die Bahntrasse durch eine Abwasserdruckleitung DN 800 unterquert. Hier sind die Sicherheitsabstände gemäß den Vorgaben der BWB unbedingt einzuhalten.

Erst auf Basis einer detaillierten Bedarfsanalyse und einer daraus abgeleiteten Netzauffrage bei den BWB können Aussagen zu möglichen vorhandenen Kapazitäten im BWB-Netz gemacht werden. Gegebenenfalls muss das Schmutzwasserkanalnetz bedarfsgerecht verstärkt und erweitert werden (vgl. BWB 2016).



Abb. 43: Leitungsbestand Hauptnetz - Trink-, Misch- u. Regenwasser (Leitungsträger 2016 / UrbanPlan 2018)

Leitungsbestand auf den Grundstücksflächen des BEV

Das ehemalige Bahnhofsgelände verfügt über mehrere Anbindungspunkte an die Medien im öffentlichen Straßenraum, so z. B. die Regenentwässerung an der Bahnhofstraße bzw. am Elcknerplatz.

Die Leitungsbestände auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände sind im Rahmen von Entbehrlichkeitsprüfungen und einer Plausibilitätsprüfung der Deutsche Bahn AG aus den Jahren 2001 und 2006 dokumentiert. Demnach sind das Streckenmeistergebäude mit seinen Anlagen sowie die Telekommunikationsanlagen im ehemaligen Wohnhaus am Elcknerplatz entbehrlich.

Nicht entbehrlich und dinglich zu sichern sind Leitungen und Anlagen auf dem gesamten Gelände, die betriebsnotwendig sind. Dazu gehören gemäß Stand 2001 / 2006 insbesondere Oberleitungsmasten, die Be- und Entwässerungsleitungen zum Werkmeistergebäude und die Entwässerung des Stellwerks. Nach den im Rahmen der Betroffenenbeteiligung durchgeführten Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG ist die im Süden der Trafostation von Vattenfall an der Gelnitzstraße gelegene Trafo-Übergabestation inklusive der dazugehörigen Kabel nur noch vorübergehend erforderlich. (Vgl. Deutsche Bahn AG 2001, 2006a, 2006b; DB Netz AG 1997, 1999; Deutsche Reichsbahn 1941)

Fazit

Ungeachtet der teilweise lückenhaften Informationen, insbesondere über den Leitungsbestand auf dem brachliegenden ehemaligen Bahnhofsgelände, lassen sich aus den vorliegenden Unterlagen generelle Aussagen zur technischen Infrastruktur in und um das Untersuchungsgebiet ableiten.

Soweit dies in der gegenwärtig noch groben Planungsstands möglich ist, gibt es mit Ausnahme der Fernwärmeversorgung und der Regenentwässerung für die Entwicklung eines Neubauquartiers ausreichende Anschlusskapazitäten an die umliegenden Versorgungsnetze. Die Regenentwässerung kann im Rahmen der geplanten Regenwasserbewirtschaftung für das neue Stadtquartier realisiert werden. Zu der Ableitung des Schmutzwassers besteht noch Klärungsbedarf dahingehend, ob mit der Gebietsentwicklung auch eine Erweiterung / Verstärkung der Kanalisation erforderlich ist.

Die noch betriebsnotwendigen Anlagen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs (Grundstücksflächen BEV) stehen einer Entwicklung des Untersuchungsgebiets nicht entgegen. Im Detail sind belastbare Aussagen zu dem Umfang von ggf. erforderlichen Erweiterungen bestehender Leitungskapazitäten sowie zu dem Umgang mit nicht mehr benötigter technischer Infrastruktur allerdings erst auf Basis einer detaillierten Bedarfsanalyse unter Zugrundelegung der städtebaulichen Entwicklungsplanung möglich.

4.8 Grün- und Freiraumstruktur

Freiraumbestand und -struktur

Der Kern des Untersuchungsgebiets ist charakterisiert durch die aufgegebenen, zum Teil verfallenen Infrastrukturanlagen und Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick. Prägend ist hier die rudrale Sukzessionsvegetation. Das ehemalige Güterbahnhofsareal ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht öffentlich zugänglich, jedoch werden die Flächen teilweise informell genutzt.

Im Norden des Untersuchungsgebiets dominieren Baumbestandsflächen unterschiedlicher Sukzessionsstadien mit Offenlandflächen in Privateigentum sowie privater Wohnbebauung. Nördlich daran angrenzend außerhalb des Untersuchungsgebiets 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 aufweisen.

Durch die Barrierewirkung der Bahntrasse und des ehemaligen Güterbahnhofgeländes ist die Versorgung der Wohnbevölkerung mit den jeweils auf der anderen Seite der Bahn liegenden Freiflächen eingeschränkt.

Im Süden des Untersuchungsgebiets befinden sich überwiegend gewerblich genutzte Flächen entlang der Seelenbinderstraße. Der Westen im Bereich der Gelnitz- und Thürnagelstraße ist geprägt durch eine einseitig geschlossene Zeilenbebauung mit Wohn- und Verwaltungsnutzung ohne besondere Grünanlagen.

Gewidmete Grünanlagen oder Spielplätze sind im Untersuchungsgebiet selbst nicht vorzufinden. Die Grünflächen, die sich in der näheren Umgebung befinden, sind in Abb. 44 dargestellt.

Freiflächenversorgung

Unmittelbar angrenzend an das Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere gewidmete Grünanlagen sowie Spielplätze. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur wohnungs- und siedlungsnahen Grün- und Freiflächenversorgung in der Umgebung bzw. in den Bezirksregionen Köpenick-Nord und Dammvorstadt. Im Süden der Dammvorstadt tragen der Bel-

levuepark und in eingeschränkter Form das Auengebiet des Neuenhagener Mühlenfließes zur Versorgung mit grüner Infrastruktur bei. Das gilt in gleicher Weise für den Köpenicker Forst im Norden.

Im Umkreis von ca. 1 km um das geplante neue Stadtquartier liegen verteilt, insbesondere im Süden, neun Spielplätze mit einer Gesamtgröße von rund 10.000 m²; nordöstlich – ebenfalls außerhalb des Untersuchungsgebiets – ist noch ein Spielplatz eines privaten Trägers vorhanden.

Der Großteil des Untersuchungsgebiets ist der Spielplatzversorgungstufe 4 von 5 für öffentliche und private Spielplätze

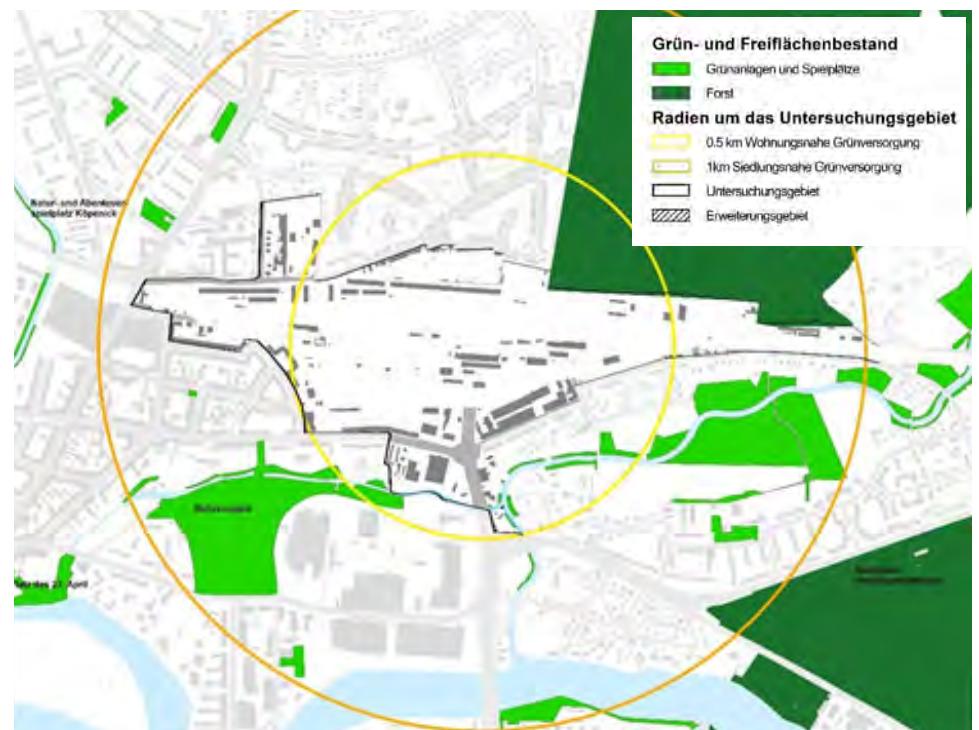


Abb. 44: Grün- und Freiflächenbestand (Gruppe F / Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin 2018)

zuzuordnen. Dies entspricht in den bewohnten Bereichen der Versorgung von 0,4 bis 0,6 m² Spielplatz pro Einwohnerin / Einwohner. Das nördlich angrenzende Quartier ist der Versorgungsstufe 3 (0,25 bis 0,4 m² pro Einwohnerin / Einwohner), das südlich angrenzende Quartier der Versorgungsstufe 2 (0,1 bis 0,25 m² pro Einwohnerin / Einwohner) zuzuordnen. Für Berlin gilt ein Richtwert von 1 m² Spielplatzfläche pro Einwohnerin / Einwohner (Geoportal Berlin 2018).

Fazit

Die im Umfeld, zum Teil unmittelbar an das geplante neue Stadtquartier angrenzenden großen öffentlichen Grünflächen und Parkanlagen leisten aufgrund ihrer eingeschränkten Nutzbarkeit, Qualität und Funktionalität einen geringen Beitrag zu einer angemessenen und qualifizierten Grün- und Freiflächenversorgung. Dies gilt bereits für die bestehende Situation in den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Stadtquartieren der Dammvorstadt und von Köpenick-Nord. Hier liegt im Bestand eine deutliche Unterversorgung mit Spielplätzen vor. Eine der im Zuge der geplanten Gebietsentwicklung wichtigen Aufgaben wird es sein, auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs selbst ausreichend qualifizierte öffentliche Grün- und Freiflächen zu schaffen. Hierbei sind auch die Freiflächen im unmittelbaren Umfeld einzubeziehen und unter Berücksichtigung der angrenzenden Stadtquartiere aufzuwerten (vgl. Kapitel 8.7).

4.9 Arten- und Biotopbestand

Als ein bedeutender fachgutachterlicher Teil der vorbereitenden Untersuchungen wurde ein landschaftsökologi-

sches Gutachten erarbeitet, um den Arten- und Biotopbestand auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal sowie den angrenzenden Flächen des Untersuchungsgebiets zu analysieren. Insbesondere die ehemaligen Bahnflächen und brachgefallene Grundstücke im Nordosten sind prädestinierte Standorte für die Entwicklung von Biotopstrukturen und Artenreichtum.

In einem prozesshaften Austausch im Rahmen der Erarbeitung des Strukturkonzeptes einschließlich der Einbindung der betroffenen Fachverwaltungen wurde aufbauend auf den Ergebnissen der landschaftsökologischen Untersuchungen festgestellt, unter welchen naturschutzfachlichen und –rechtlichen sowie landschaftsökologischen Voraus-



Abb. 45: Vorwaldstrukturen im ehemaligen Gleisfeld des Untersuchungsgebiets (SenSW 2018)

setzungen die Entwicklung des neuen Stadtquartiers prinzipiell möglich ist.

Aufgrund der langjährigen Nutzungsaufgabe ist auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs die Sukzession der Vegetation weit fortgeschritten. Das über Jahre hinweg sich selbst überlassene Gebiet wurde zum Lebensraum zahlreicher, teilweise geschützter Pflanzen- und Tierarten.

Biotope

Die vorherrschenden Biotoptypen auf dem seit mehr als 20 Jahren brachliegenden Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs sind Ruderalfuren sowie Wald- und Vorwaldflächen.

Nördlich der Bahnlinie überwiegt der waldartige Charakter, insbesondere im Nordosten, angrenzend an die Forstflächen der Mittelheide, haben sich Pionierwälder vorwiegend aus Robinien und Birken entwickelt. Auch die Vorwälder bestehen vornehmlich aus Birken und Robinien. Sie wachsen vor allem auf der zwischen den S-Bahngleisen gelegenen Gleislinsen und dem Gelände südlich der Bahngleise. Im Südosten finden sich Vorwaldflächen aus Kiefern und Birken.

Noch aus der Zeit der Nutzung des Geländes als Güterbahnhof stammen die angepflanzten Gehölze. Dies sind Baumreihen wie etwa die markanten Säulenpappeln nördlich der Bahnlinie, mehrschichtige Gehölzbestände sowie über das Gelände verteilte Einzelbäume. Gepflanzte Baumarten sind unter anderen Ahorn, Eiche, Pappel, Kiefer, Ulme, Linde, Walnuss sowie Obstbäume, gepflanzte Sträucher, insbesondere Liguster, Flieder und Pfeifenstrauch. Hinzu gesellen sich Baumaufwuchs aus den genannten Arten sowie aus Birken, Robinien, Eschenahorn, Holunder und Schlingpflanzen wie Hopfen, Waldrebe und Wilder Wein. Hervorzuheben sind

Bestände aus alten Eichen am Nordrand des Geländes zu den Forsten hin.

Die Offenlandflächen des ehemaligen Bahngeländes sind überwiegend den Ruderalfuren zuzuordnen. Hierzu nehmen den größten Flächenanteil die ruderale Halbtrockenrasen, insbesondere im Bereich der Gleisanlagen und des Gleisschotters, ein. Die ruderale Halbtrockenrasen sind recht artenreich und weisen auch einige geschützte Pflanzenarten auf. Des Weiteren kommen eher artenarme Ruderalfuren aus Landreitgras oder der Kanadischen Goldrute vor, die sehr konkurrenzstark sind und sich zunehmend ausbreiten. Auf einigen Flächen nördlich der Bahnlinie, vor allem aber auf einem größeren Bereich im Südwesten des Bahngeländes hat sich Trockenrasen entwickelt mit zahlreichen seltenen und geschützten Pflanzenarten. Der Vergleich mit alten Luftbildern zeigt, dass die große südwestliche Trockenrasenfläche in den letzten Jahren erheblich kleiner geworden ist. Sie geht an den Rändern in ruderale Halbtrockenrasen über und wird stark durch ruderale Landreitgrasfluren zurückgedrängt. Die Übergänge sind fließend.

Aus der Zeit der Geländenutzung ist ein hoher Anteil an versiegelten Flächen verblieben, wie Fahrwege, Hallen, Baracken, Laderampen und Bahnsteige. Die Gebäude und technischen Anlagen verfallen sukzessive. Einige Gebäude wurden abgerissen – auch gab es mehrere Brände, vor allem im Nordwesten, so dass teilweise nur noch die Fundamente erkennbar sind. Die versiegelten Flächen sind vielfach auch bereits mit Ruderalfuren und Vorwäldern bewachsen.

Das sich südlich an den ehemaligen Güterbahnhof anschließende Gebiet um den Brandenburgplatz weist vor allem im zentralen Bereich überwiegend, voll versiegelte

Gewerbe- und Verkehrsflächen auf. Der westliche Bereich wird daneben von Gärten geprägt, der östliche von Einfamilienhäusern mit großen Hausgärten. Der über das Gebiet verteilte Baumbestand hat zum Teil ein hohes Alter.

Die südliche und südöstliche Grenze des Untersuchungsgebiets wird von der Alten Erpe und dem Neuenhagener Mühlenfließ (Erpe) gebildet. Hier wachsen zum Teil wertvolle Gehölzbestände wie Baumweiden, Erlen und Ulmen, die als Fragmente der ursprünglichen standorttypischen Vegetation entlang der Wasserläufe eingeordnet werden. In einem unverbauten Abschnitt der Alten Erpe wächst Röhricht.

Der Röhrichtbestand an der Alten Erpe, ein Bestand mit Eichenmischwald am Nordost-Rand des Untersuchungs-

gebiets sowie die im Gebiet verteilten Trockenrasen sind gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 28 Berliner Naturschutzgesetz (NatSchG Bln) und von hohem bis sehr hohem Wert. Von hohem bis sehr hohem Wert sind außerdem die alten Eichen des Gebiets, die Pionierwälder, die Birken-, Espen- und Kiefern-Vorwälder, die mehrschichtigen Gehölzbestände, Einzelbäume, Baumgruppen und Baumreihen aus überwiegend heimischen und alten Baumarten sowie der standorttypische Gehölzsaum an der Alten Erpe.

Flora

Die Gesamtartenzahl auf dem ehemaligen Güterbahnhof Köpenick ist mit 265 wild wachsenden Pflanzenarten sehr

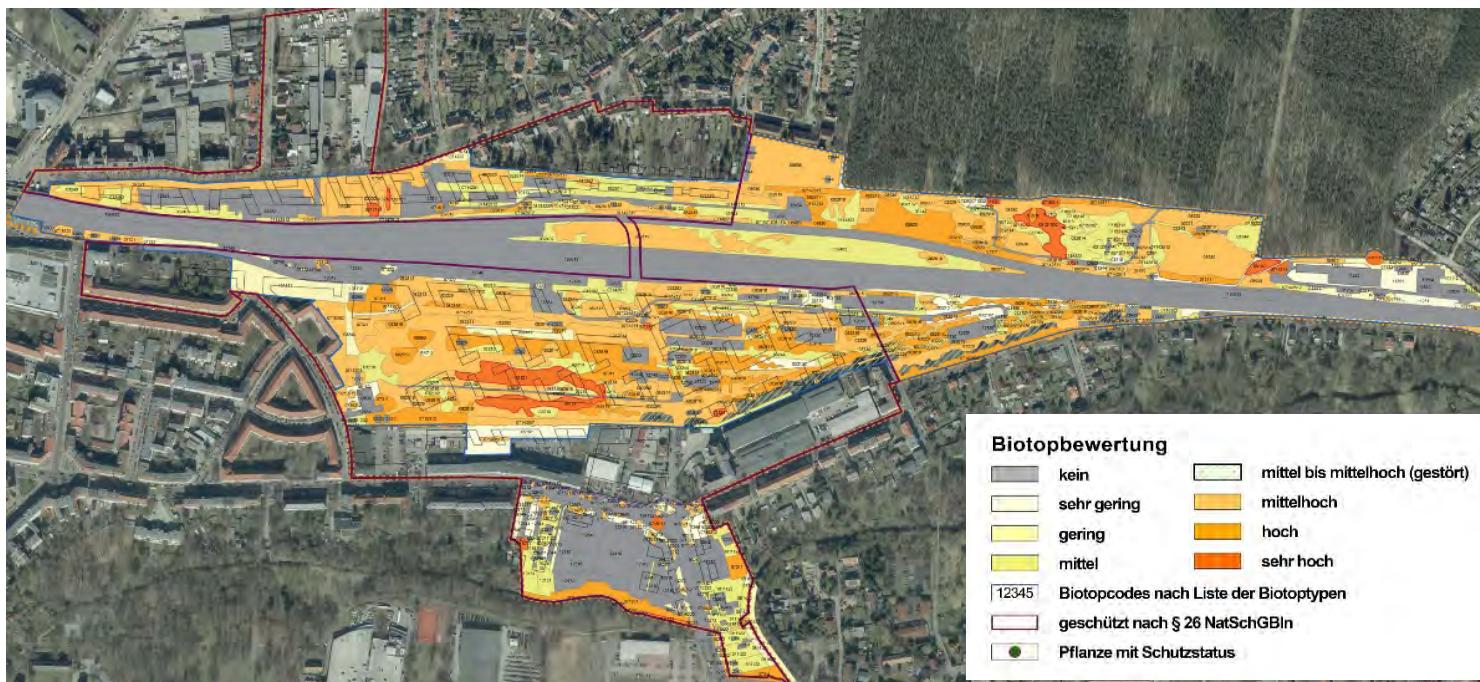


Abb. 46: Biotopbewertung, November 2017 (Gruppe F 2017)



Abb. 47: Ruderale Halbtrockenrasen in Untersuchungsgebiet (UrbanPlan 2018)

hoch. Unter den vorgefundenen Arten befinden sich 21 Rote-Liste-Arten sowie vier nach Bundesartenschutzverordnung geschützte Arten. Darüber hinaus werden drei Pflanzenarten in der Liste der Zielarten des Berliner Florenschutzes sowie eine Pflanzenart als Zielart des Biotopverbunds Berlin geführt. Die gefährdeten und geschützten Arten wachsen vor allem in den Offenlandbiotopen der ruderalen Halbtrockenrasen und Trockenrasen.

Fauna

Die faunistischen Untersuchungen beinhalten die Erfassung der Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien und Amphibien sowie die Wirbellosengruppen Tag- und Nachtfalter, Libellen, Heuschrecken, Laufkäfer, Stechimmen und Spinnen.

Im Untersuchungsgebiet konnten fünf Fledermausarten festgestellt werden, von denen vor allem Breitflügel- und Zwergfledermäuse, die vorwiegend Quartiere in und an Gebäuden nutzen, konstant und regelmäßig im Gebiet auftreten. Aber auch die Waldfledermäuse Großer Abendsegler, Fransenfledermaus und Wasserfledermaus wurden gesichtet. Alle Fledermausarten sind streng geschützt. Das Untersuchungsgebiet stellt für Fledermäuse einen abwechslungsreich strukturierten, störungsfreien Jagdgebiet dar, der mit potentiellen Quartiersbereichen vernetzt ist und durch seine Lage zwischen der Erpe-Niederung im Süden und den Waldgebieten im Norden den Biotopverbund unterstützt.

Es wurden 41 Brutvogelarten nachgewiesen, darunter drei Arten der Roten Liste Berlin und/oder Deutschland (Baumpieper, Pirol, Trauerschnäpper), vier Arten der Vorwarnliste (Bachstelze, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Haussperling) und zwei streng geschützte Arten (Grünspecht, Turmfalke). Der Wert für Vögel liegt vor allem in der unverbauten Größe der Fläche, der Störungsfreit und den abwechslungsreichen Strukturen. Hervorzuheben ist die hohe Zahl an Höhlen- und Spaltenbrütern sowie an Gebäudebrütern und somit an dauerhaft zu schützenden Fortpflanzungsstätten.

Von der Artengruppe der Reptilien wurden im Untersuchungsgebiet die drei Arten Blindschleiche, Ringelnatter und Zauneidechse festgestellt. Die Zauneidechse zählt zu den besonders geschützten Arten gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Insgesamt gesehen ist das Untersuchungsgebiet ein hochwertiger Lebensraum für Reptilien, insbesondere für die Zauneidechse, die im Gebiet nahezu auf allen Freiflächen mit hoher Individuenzahl vorkommt. Von besonderem Wert für die Reptilien ist, dass es sich um

eine große, zusammenhängende Offenlandfläche handelt, die sich durch ihre abwechslungsreiche Vegetationsstruktur auszeichnet. Darüber hinaus ist das Gelände nicht isoliert, sondern steht zum einen im genetischen Austausch mit anderen Populationen der nahe gelegenen Erpe-Niederung, zum anderen spielt das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs eine zentrale Rolle bei der Verbindung zwischen Innenstadt und Umland.

Für Amphibien ist das Untersuchungsgebiet aufgrund des Fehlens von Laichgewässern von untergeordneter Bedeutung. Da sich möglicherweise die in der nahegelegenen Erpe-Niederung laichenden Arten Erdkröte und Grasfrosch in dem Gelände aufhalten könnten, hat der Untersuchungsraum für diese Arten eine potentielle Bedeutung als Landhabitat.

Aufgrund der starken bis sehr starken Beeinträchtigung durch Lichtheissionen des Siedlungsraums und die beleuchteten Bahngleise hat der Untersuchungsraum für Nachtfalter insgesamt nur eine mittlere Bedeutung.

Hingegen wird für den Schutz der Artengruppen Stechimmen (Bienen und Wespen), Tagfalter, Heuschrecken, Laufkäfer und Spinnen das Untersuchungsgebiet als wertvoll bis sehr wertvoll eingestuft. Dies betrifft sowohl die hohen Gesamtartenzahlen als auch die hohe Anzahl bedrohter und geschützter Arten sowie bemerkenswerter Neufunde. Besonders wertvoll sind hier die offenen Standorte der Trockenrasen, der schotterhaltigen Böden mit spärlicher Vegetationsbedeckung und der blütenreichen Kraut- und Staudenfluren, aber auch die enge Verzahnung von Offenland- und Gehölzflächen wie Säume und Wegränder. Die bewaldeten Standorte sind für den Schutz der Insekten- und Spinnenfauna eher von geringer Bedeutung.

Aufgrund des individuenreichen Vorkommens der Gebänderten Prachtlibelle als eine der Leitarten des Biotopverbundsystems in Berlin ist das Neuenhagener Mühlenfließ von besonderer Bedeutung für die Libellenfauna der Stadt. Die Alte Erpe besitzt für Libellen ebenfalls eine große Bedeutung als Leitlinie und Wanderkorridor.

Fazit

Im Ergebnis der landschaftsökologischen Untersuchungen sind wertvolle Biotopstrukturen mit einer großen Artenvielfalt – einschließlich Arten, die unter gesetzlichem Naturschutz stehen – identifiziert worden. Diese müssen, wenn ein Erhalt im Zuge der Gebietsentwicklung nicht möglich ist, entsprechend der rechtlichen Vorgaben kompensiert werden. Der Natur- und Artenschutz sowie landschaftsökologische Belange stehen der Entwicklung des neuen Stadtquartiers nicht entgegen. Es bestehen vielmehr nachhaltige Möglichkeiten der Kompensation bzw. der Integration in die Gebietsentwicklung (vgl. Kapitel 8.8).

4.10 Bodenverhältnisse, Topographie und Wasserhaushalt

Bodenverhältnisse

Das Untersuchungsgebiet liegt, wie auch der gesamte Bezirk Treptow-Köpenick, im Berliner Urstromtal, das in der Weichsel-Kaltzeit zwischen ca. 57.000 bis ca. 15.000 v. Chr. entstanden ist. Infolge des Abschmelzens der großen Gletscherfelder gegen Ende dieser Kälteperiode kam es zu beträchtlichen Schmelzwasserabflüssen. Sie prägen noch heute das Landschaftsbild des Urstromtals. Charakteristi-

sche Bodenformationen sind hier Talsande mit einer Mächtigkeit von 10 bis über 20 m.

Entsprechend sind im gesamten Untersuchungsgebiet mittel- bis feinsandige Böden mit mittellehmigen Unterböden vorherrschend. Lediglich im Bereich der Fließgewässer im Süden (Alte Erpe, Neuenhagener Mühlenfließ) prägen humose Sande, Torfe und Mudden den Boden.

Im Zuge der 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 größerer Volumens von Flächen im südlich der Gleisanlagen gelegenen Teil des Untersuchungsgebiets verwendet.

Gemäß dem derzeitigen Untersuchungstand ist davon auszugehen, dass die – in der Regel nicht tragfähigen – Aufschüttungen vollständig abgetragen werden müssen, um das Areal bebaubar zu machen. Auf den Flächen südlich der Seelenbindestraße und des Brandenburgplatzes ist kein Bodenabtrag vorgesehen. Hier sind die Baugrundverhältnisse im Rahmen der Konkretisierung von baulichen Entwicklungen zu prüfen.

In einem kleineren, am Rand der Niederung der Alten Erpe gelegenen Geländeteil ist die Tragfähigkeit des Bodens eingeschränkt bzw. nicht gegeben. Aufgrund der Lage im Bereich des Überschwemmungsgebiets der Alten Erpe kommt hier eine bauliche Nutzung nicht in Betracht.

Bodenschutz und Versiegelung

Im Untersuchungsgebiet liegen gemäß Planungshinweisen des Geoportals Berlin zu den Bodenschutzkategorien nur

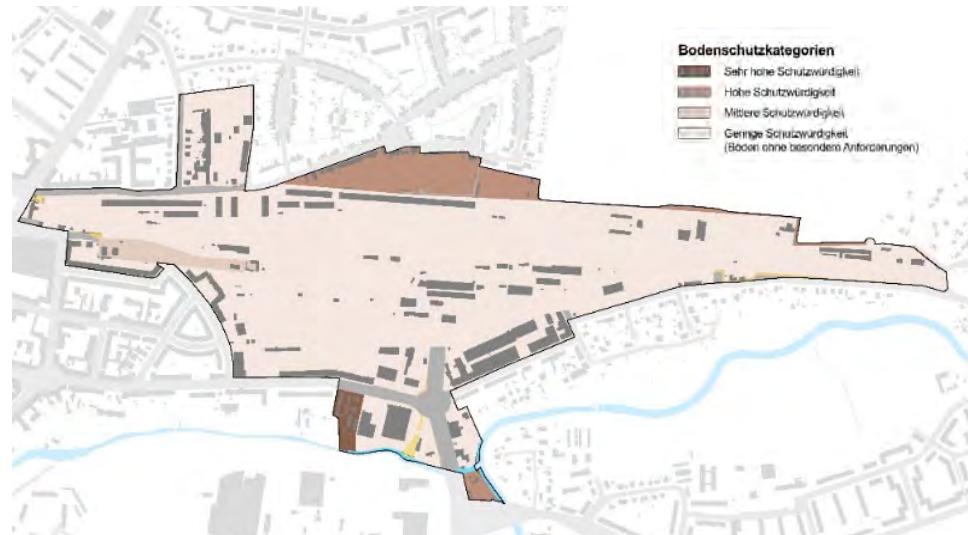


Abb. 48: Bodenschutzkategorien (Geoportal Berlin / Planungshinweise zum Bodenschutz 2010)

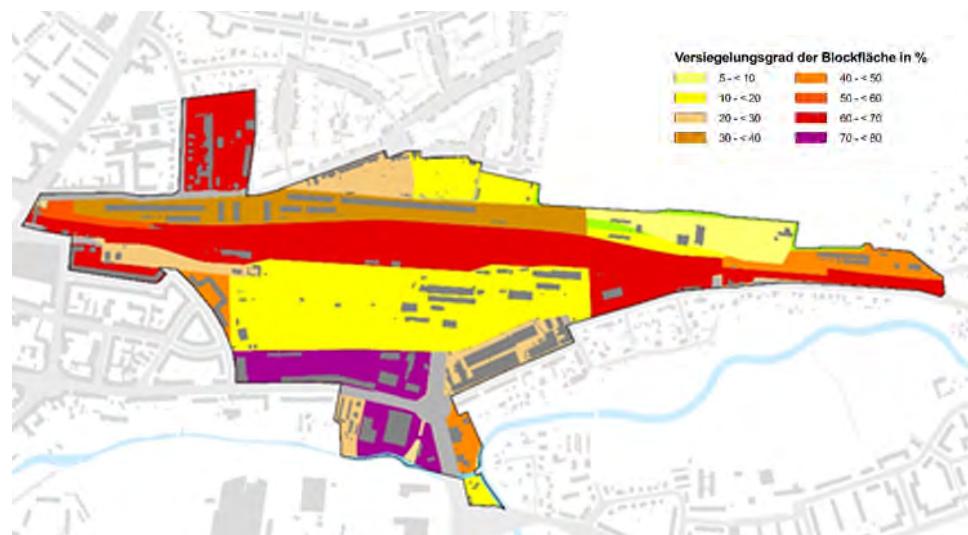


Abb. 49: Versiegelungsgrad (Geoportal Berlin / Versiegelung 2016)

wenige Flächen mit hoher Schutzwürdigkeit (vgl. Abb. 48). Lediglich eine Teilfläche höchster Schutzwürdigkeit befindet sich südlich der Seelenbinderstraße im Bereich der Garagen. Auf Flächen dieser Kategorie können Vorhaben nur im Einvernehmen mit der Bodenschutzbehörde genehmigt werden. Darüber hinaus sind Flächen hoher Schutzwürdigkeit nördlich der Gleise vorhanden. Alle weiteren Flächen sind geprägt von Böden mittlerer oder geringerer Schutzwürdigkeit.

Für die Errechnung des Versiegelungsgrads (vgl. Abb. 49) wurden Daten der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK) für die bebaut versiegelten Flächen sowie Satellitenbilddaten für die unbebaut versiegelten Flächen verwendet. Der Versiegelungsgrad korrespondiert mit der aktuellen Bebauungsdichte der Flächen. Entsprechend finden sich die Flächen mit einem hohen Versiegelungsgrad im überwiegend bebauten Süden des Untersuchungsgebiets. Einen mittleren Versiegelungsgrad von ca. 60% bis 70% haben die Flächen des ehemaligen Gaswerks nördlich des Stellingdammes sowie die Gleisanlagen. Bei den gering versiegelten Flächen handelt es sich vor allem um die privaten Gartenflächen im Norden des Untersuchungsgebiets und um die ehemaligen, zum Teil noch bebauten aber nicht mehr genutzten Güterbahnhofsflächen im Norden zwischen Gleisanlagen und Stellingdamm. Weitgehend unversiegelt sind der Hauptteil des ehemaligen Güterbahnhofs im Süden sowie die Brachflächen im Nordosten.

Es ist davon auszugehen, dass die aus Aufschüttungen bestehenden Böden nur eine geringe Pufferfunktion bei Schadstoffeinträgen erfüllen können. Die unter der Aufschüttung befindlichen sandigen Bodenarten tragen wegen des geringen Wasserrückhaltevermögens zwar zu sehr guten Bedingungen für die Grundwasserneubildung bei, jedoch

kann es hier parallel schnell zu Einträgen von Schadstoffen in das Grundwasser kommen. In den hoch versiegelten Bereichen können die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht oder nur noch sehr eingeschränkt erfüllen.

Topographie, Geländehöhen und Geländeprofil

Im Zuge der Anlage der Eisenbahninfrastruktur und der ehemaligen Bahnhofsnutzungen wurde das natürliche Relief des Untersuchungsgebiets stark anthropogen verändert und profiliert. Insbesondere in dem Hauptbereich des ehemaligen Güterbahnhofsareals sind enorme Sprünge im Relief zu verzeichnen (vgl. Abb. 50).

Die maximalen Geländehöhen des Untersuchungsgebiets variieren zwischen 32 und 42 m über Normal Null (ü.NN).

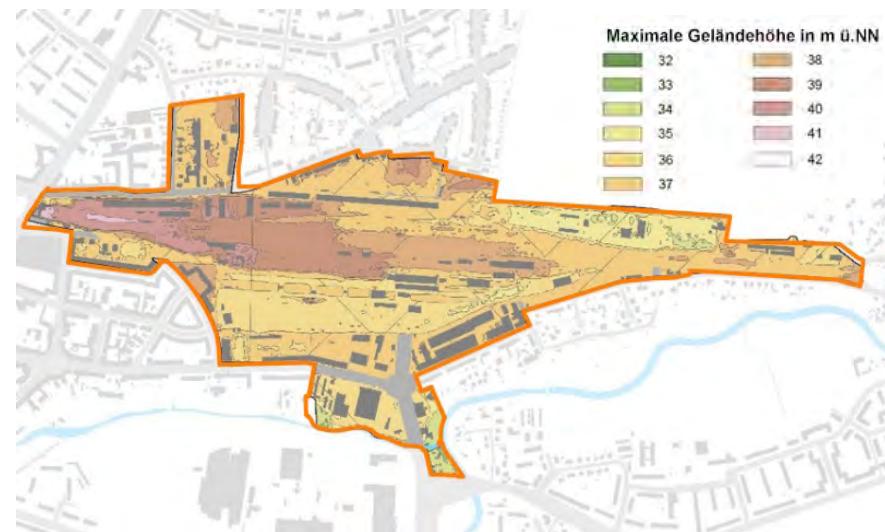


Abb. 50: Geländehöhen (Geoportal Berlin / Geländehöhen 2009)

Eine größere flächige Erhebung von ca. 40 m ü.NN befindet sich im Westen im Bereich der Gleisanlagen. Sie erhebt sich keilartig von Osten nach Westen und erreicht dort eine Höhe von ca. 5 m über dem Straßenniveau.

Auch die Gleisanlagen verlaufen mit einem entsprechenden Gefälle vom S-Bahnhof Köpenick im Westen in östliche Richtung. Sie haben im Bereich der Gleislinse ein Niveau von 37 – 38 m ü.NN und an der östlichen Grenze des Untersuchungsgebiets von 36 – 37 m ü.NN.

Nördlich der Gleise fällt das ehemalige Bahnhofsgelände von West nach Ost, südlich davon überwiegend von Nord nach Süd ab. Das durchschnittliche Geländeniveau liegt im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets auf gleicher Ebene mit den Gleisanlagen bei etwa 36 – 37,5 m ü.NN; südlich der Bahntrasse beträgt es ca. 35 – 36 m ü.NN, ganz im Süden ca. 34 m ü.NN.

Bedingt durch die teils erheblichen Niveauunterschiede von bis zu 4 m wird eine fast vollständige Geländemodellierung des ehemaligen Bahnhofsareals mit Schwerpunkt im westlichen Bereich nördlich und südlich der Bahntrasse erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde ein digitales Geländemodell mit allen Abtrags- und Auftragsbereichen und entsprechenden Geländeschnitten unter der Prämisse erstellt, dass die anthropogenen zum Teil belasteten Aufschüttungshorizonte vollständig abgetragen werden.

Mittels proportional überhöhter Schnitte (Profile 1 - 6) lässt sich das bestehende Geländeprofil veranschaulichen, insbesondere der Höhenversatz bis zu ca. 4 m im Westen des Untersuchungsgebiets (vgl. Abb. 51, IUP Ingenieure 2018).



Abb. 51: Geländeschnitte, Profildarstellung (IUP Ingenieure 2018)

Grundwasser und Wasserhaushalt

Im Rahmen der Bodenuntersuchung für die vorbereitenden Untersuchungen wurden im August / September 2017 bei Rammkernsondierungen im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets Grundwasserstände zwischen 31,3 m und punktuell 34,0 bzw. 34,3 m ü.NN sowie im nördlichen Teil zwischen 32,5 m und 34,8 m ü.NN ermittelt. Im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebiets liegt der Grundwasserspiegel nach derzeitigen Erkenntnissen auf einer mittleren Höhe zwischen 32,5 – 33,1 m ü.NN. Der zu erwartende höchste Grundwasserstand (zeHGW) steigt von Süden nach Norden leicht an.

Der Abstand zu der Grundwasseroberfläche ist im gesamten Untersuchungsgebiet mit weniger als 5 m als gering

einzustufen. Ausgenommen hiervon sind Flächen im Bereich der Gleisanlagen, wo der Grundwasserflurabstand 5 bis 10 Meter beträgt. Dies ist auf die wallartige leichte Erhöhung der Gleisanlagen (Bahndamm) zurückzuführen (vgl. Abb. 52).

Nach der geplanten Geländemodellierung würde der Grundwasserflurabstand (zeHGW zu Geländeoberkante, GOK) im Mittel zwischen 2 m und 3 m betragen.

Die Böden unter den beschriebenen Aufschüttungshorizonten bestehen hauptsächlich aus Grob- bis Feinsanden, welche grundsätzlich durch eine hohe Durchlässigkeit und eine schnelle Versickerung charakterisiert sind (vgl. oben).

Die Wasserdurchlässigkeit der Böden (Kf-Wert) ist vor allem von der Porosität abhängig. In diesem Zusammenhang sind insbesondere Korngröße, Bodenart, Lagerungsdichte

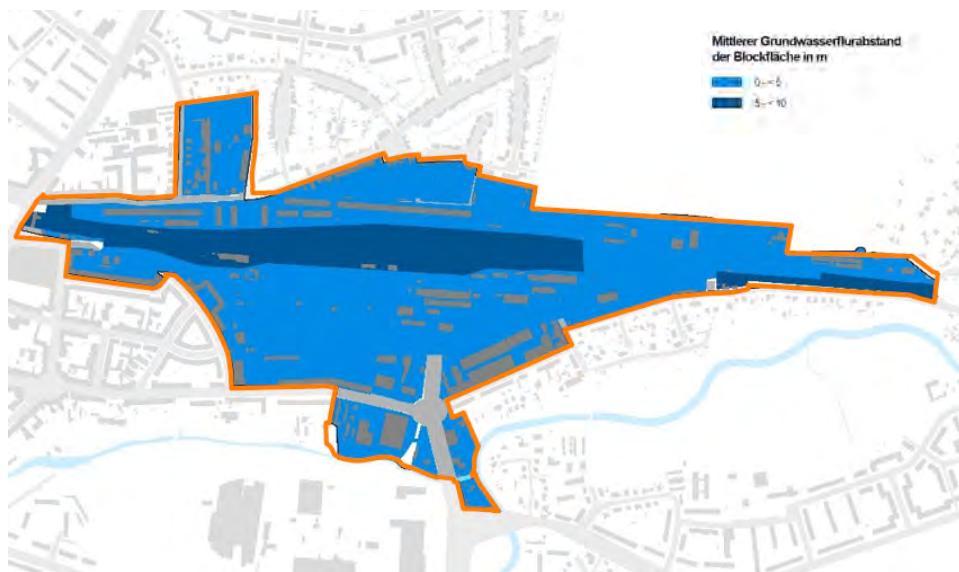


Abb. 52: Grundwasserflurabstand (Geoportal Berlin / Grundwasserflurabstand 2009)

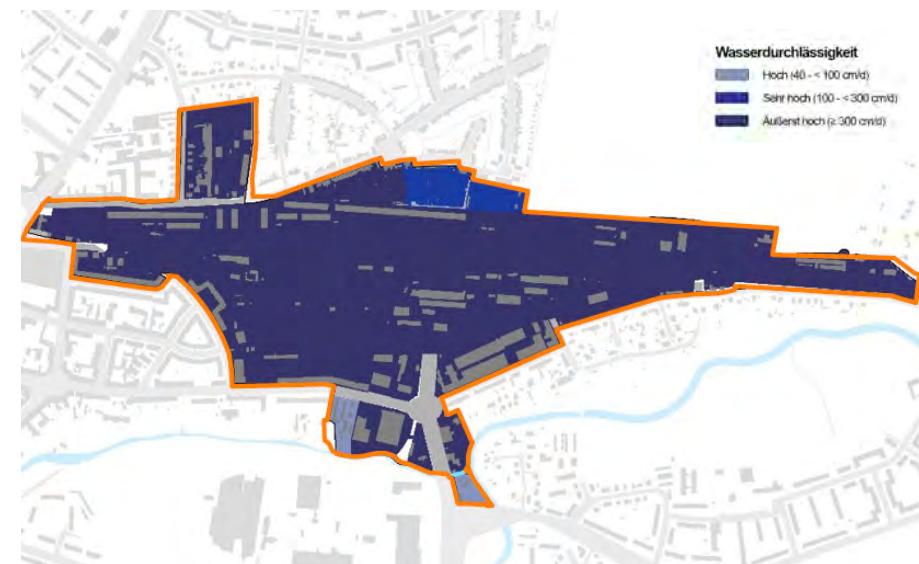


Abb. 53: Wasserdurchlässigkeit (Geoportal Berlin / Durchlässigkeit 2009)

und Porenvolumen der Böden als Einflussgrößen von Bedeutung. Die Wasserdurchlässigkeit hat maßgeblichen Einfluss auf die Versickerungsfähigkeit. Abgesehen von kleinen Flächen im Norden und Süden sind in dem Untersuchungsgebiet nur Flächen mit äußerst hoher Wasserdurchlässigkeit vorzufinden (vgl. Abb. 53).

Fazit

Bereits in einem frühen Stadium der vorbereitenden Untersuchungen waren die geologischen Gegebenheiten einschließlich des Wasserhaushaltes zu prüfen, um festzustellen, ob das Gebiet überhaupt baulich entwickelt werden kann.

Die Ausgangssituation zeigt, dass als Voraussetzung für die Entwicklung eines Neubauquartiers eine umfangreiche Geländemodellierung verbunden mit einem weitgehend vollständigen Abtrag der anthropogenen Aufschüttung bis dicht an die Bahntrasse erforderlich ist. Jenseits dieser Aufgabe ergeben sich aus der physischen Beschaffenheit des Bodens keine gravierenden Einschränkungen für die Realisierung eines Neubauquartiers im Untersuchungsgebiet.

Kleinräumlich sind lediglich einige Flächen im Süden des Untersuchungsgebiets schwierig oder eher nicht bebaubar.

Für die Regenwasserbewirtschaftung im Gebiet ist der zukünftige Abtrag des Aufschüttungshorizonts von Bedeutung. Dies gilt für die Verringerung des Grundwasserflurabstands, die Entfernung möglicher Schadstoffbelastungen und den Erhalt der Wasserdurchlässigkeit des Bodens.

Die als Grundlage zu dem Regenwasserkonzept getroffenen Annahmen zu diesen Parametern sind im weiteren Verfahren zu detaillieren. Unter Einhaltung der gesetzlichen und fachlichen Vorgaben ist die Umsetzung einer Regen-

wasserbewirtschaftung innerhalb des Quartiers nach dem Abtrag der Aufschüttungen entsprechend dem vorliegenden Regenwassergrobkonzept möglich (vgl. Kapitel 8.9).

4.11 Altlasten

Das Büro IUP Ingenieure wurde im November 2017 im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen von SenSW IV D mit einem Gutachten zur Boden- und Altlastenbewertung des Untersuchungsgebiets beauftragt. Die Ergebnisse sollten aufzeigen, ob eine städtebauliche Entwicklung grundsätzlich möglich ist und mit welchen wirtschaftlichen Risiken sie hinsichtlich der Altlastensituation verbunden ist.

Das Gutachten umfasste zunächst das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und der südlich daran angrenzenden Bereiche des Untersuchungsgebiets. Später einbezogen wurde das Areal des früheren Gaswerks zwischen Hirtestraße im Westen und der westlich der Wolfsgartenstraße gelegenen Stichstraße im Osten. Die Untersuchungen gliederten sich in eine Defizitanalyse, orientierende Altlastenuntersuchungen und darauf aufbauend vertiefende Untersuchungen bzw. Empfehlungen für das weitere Vorgehen im Zuge der geplanten Gebietsentwicklung.

Die Bodenbelastungen wurden auf Grundlage der Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) und nach Abfallrecht (LAGA) bewertet. Die Bewertung der Grundwasserverhältnisse erfolgte durch Anwendung der Bewertungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserunreinigungen in Berlin (Berliner Liste). Die Entnahmen der Bodenproben wurden mittels Oberflächenmischproben und Rammkernsondierungen, die Grundwasserbeprobungen



Abb. 54: Altlastenerkundung ehem. Güterbahnhofsareal (IUP Ingenieure 2018)

durch Rammpegel durchgeführt. Dafür wurden 33 Rasterfelder mit je ca. 10.000 m² – sowie 11 Sonderrasterfelder – festgelegt.

Die Sonderrasterfelder umfassten bereits bekannte Altlastenverdachtsflächen aus dem Bodenbelastungskataster und wurden jeweils mit einem angepassten Programm untersucht. In acht der Rasterfelder und drei Sonderrasterfeldern wurden keine Untersuchungen durchgeführt, da es sich um bebaute und voll genutzte Bereiche handelt. Dort ist nach dem im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen er-

arbeiteten Strukturkonzept künftig keine Nutzungsänderung vorgesehen.

Aus den untersuchten 33 Rasterfeldern und 8 Sonderrasterfeldern konnten durch Nachbeprobungen, Analysen von Rückstellproben sowie bereits durchgeführte Detailuntersuchungen insgesamt 90 Teilstufen generiert werden. Durch die Nachbeprobung der Rückstellproben repräsentiert jeder Analysenwert nunmehr eine Fläche von rund 2.500 m².

Die Flächen wurden entsprechend der künftig geplanten Nutzung (Kinderspielplätze / Schulen, Wohngebiete, Parks- und Grünanlagen, sowie Industrie / Gewerbe) bewertet. Die durch die BBodSchV definierten Prüfwerte bestimmter Schadstoffe orientieren sich dabei an der Sensibilität der betreffenden Nutzung. So sind für Kinderspielplätze die Prüfwerte am niedrigsten, für Industrie- und Gewerbenutzung am höchsten.

Bei der Bewertung führte die Überschreitung eines einzigen Prüfwertes zur Markierung der entsprechenden Fläche als gegenwärtig nicht uneingeschränkt geeignet („rot“). Hier wären ggf. in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde Maßnahmen notwendig, um die geplante Nutzung realisieren zu können. Falls keine Prüfwerte überschritten wurden, wurde die Fläche „grün“ markiert. Diese Bewertung erfolgte auch der Tiefe nach, indem die meterweisen Bodenproben der Rammkernsondierungen analog ausgewertet wurden. Nunmehr steht ein Kartenwerk zur Verfügung, in dem für den gesamten Standort die Eignung der einzelnen Flächen für verschiedene mögliche Nutzungsarten zum gegenwärtigen Zeitpunkt meterweise markiert ist. Rote Markierungen bedeuten jedoch nicht einen Ausschluss, sondern weisen lediglich darauf hin, dass – in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde – ggf.

weitere Maßnahmen (z.B. lokaler Bodenaustausch, Bodenauftrag, Versiegelungen) oder auch zunächst weitere Untersuchungen zur Eingrenzung notwendig sind.

Dieses Bewertungsschema wurde analog auch für die abfallrechtliche Beurteilung herangezogen. Die maßgeblichen Parameter sind hier die Zuordnungswerte nach LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall). Hierbei wurden alle Rasterfelder, in denen mindestens ein Zuordnungswert Z2 überschritten wurde, als mit dem Merkmal gekennzeichnet „Gefährlicher Abfall zu entsorgen“.

Die Ergebnisse der Voruntersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In nahezu dem gesamten Untersuchungsgebiet besteht eine diffuse Belastung durch PAK / Benzo(a)pyren. Weitere Schadstoffe, die wiederholt ermittelt wurden, sind Arsen, Blei sowie untergeordnet Nickel und Quecksilber. Die Schadstoffbelastungen sind im Wesentlichen an die anthropogenen Aufschüttungen gebunden. Jedoch wurden auch Bereiche ermittelt, in denen Schadstoffe tiefer, in Teilflächen auch bis in die gesättigte Bodenzone, nachweisbar waren. In zwei Bereichen im Süden des ehemaligen Bahnhofsareals (Sonderrasterfelder SRF 03 und SRF 04) wurde auch jeweils ein Grundwasserschaden identifiziert. Dieser ist in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde weiter zu erkunden.
- Im Rahmen der Entwicklung des Standortes ist die Neumodellierung der Geländeoberfläche vorgesehen. Dabei fällt zu entsorgendes Bodenmaterial an, welches aufgrund der Schadstoffbelastungen nicht wiederzuverwenden ist. Durch den entwicklungsbe-

dingten Bodenabtrag großer Bereiche und die abfallrechtlich bedingte Entsorgung eines großen Teils des dabei anfallenden Bodenaushubs wird auch ein Großteil der bodenschutzrechtlich relevanten Schadstoffmengen vom Standort entfernt.

- Nach Erreichen der SOLL-Geländeoberfläche im Rahmen der Modellierung (vgl. Kapitel 4.10) sind – mit einigen Ausnahmen – Prüfwertüberschreitungen nach Bodenschutzrecht überwiegend nicht mehr zu erwarten. In der untenstehenden Karte sind alle Teilsteller mit Prüfwertüberschreitungen auf der zukünftigen Geländeoberfläche rot markiert (vgl. Abb. 55). Hier sind – vor einer Änderung zu Wohn- oder Gemeinbedarfsnutzung – weitere Maßnahmen wie z.B. lokaler Bodenaustausch, Bodenauftrag, Versiegelungen oder zunächst auch weitere bodenschutzrechtliche Untersuchungen zur Eingrenzung notwendig.

Nachfolgend werden die Bereiche mit Überschreitungen beschrieben: Innerhalb der untersuchten 90 Teilsteller (TF) wurden – in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung – auf 15 Flächen Prüfwerte entsprechend der BBodSchV überschritten. Diese Ergebnisse beziehen sich somit stets auf die jeweils künftig geplante Nutzung, also Kinderspielächen/Schulstandorte, Wohnungsbaustandorte, Park- und Freizeitanlagen oder – untergeordnet – Industrie- und Gewerbenutzung (vgl. Abb. 55).

- In dem nördlich der Gleise gelegenen Bereich des großen Grundstücks nördlich der Gleise, in Teilsteller TF 2 des Rasterfeldes RF 05 wird der Prüfwert des krebserregenden Benzo(a)pyren aus der Gruppe der PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe)

überschritten. Nach der weiteren Eingrenzung, welche nach Abschluss der Profilierung stattfinden sollte, können ggf. vorhandene Hot-Spots entfernt oder versiegelt werden.

- In dem südlich gelegenen Bereich des Grundstücks im Eigentum des Bundesseisenbahnvermögens (BEV), welches den eigentlichen ehemaligen Güterbahnhof umfasst, wurden alle weiteren Prüfwertüberschreitungen auf Höhe der zukünftigen Geländeoberfläche ermittelt. Hier sind die Rasterfelder RF 10 (Teilfeld TF 1), RF 11 (TF 1), RF 12 (TF 1, TF 3 und TF 4),

RF 19 (TF 1, TF 2 und TF 4) und RF 20 (TF 3) von Prüfwertüberschreitungen betroffen. Dieser Befund bezieht sich auf das künftige Geländeniveau und auf die jeweilige künftig geplante Nutzung. Bei den ermittelten Schadstoffen handelt es sich wiederum um den PAK-Einzelstoff Benzo(a)pyren sowie Arsen und Blei.

- Von den acht näher untersuchten Sonderrasterfeldern liegen in drei Bereichen deutliche Prüfwertüberschreitungen vor. Sie betreffen ebenfalls alle das Grundstück im Eigentum des BEV. Im Einzelnen sind die Sonderrasterfelder SRF 02, SRF 03 (Teilfelder TF 1 und TF 2)

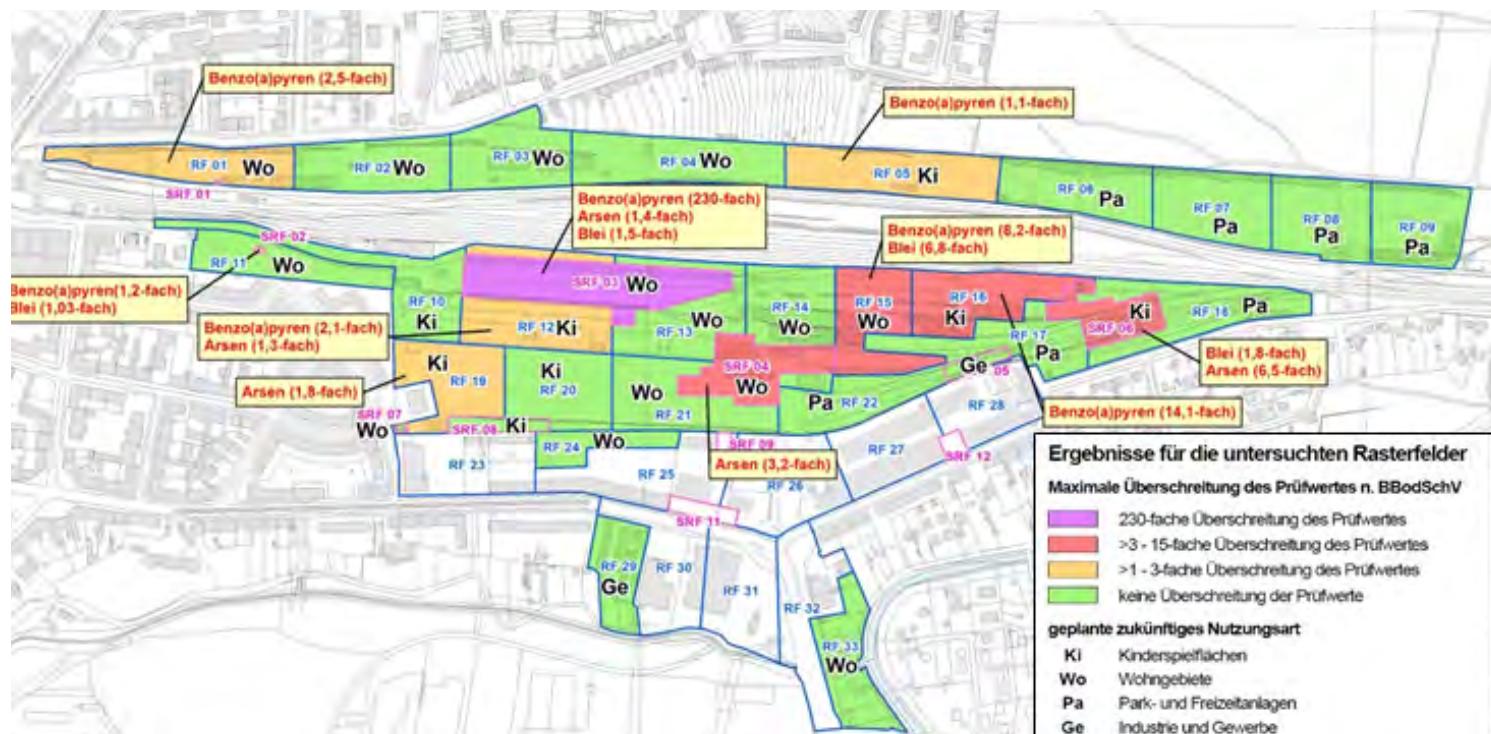


Abb. 55: Zusammenfassung der Ergebnisse für die untersuchten Rasterfelder („Ampelkarte“) (IUP Ingenieure 2018)

und SRF 04 (TF 1) betroffen. Als relevante Schadstoffe wurden hier Benzo(a)pyren sowie untergeordnet Blei und Arsen ermittelt. Im Bereich des SRF 03 (TF 2) ergaben sich auch die höchsten Prüfwertüberschreitungen für Benzo(a)pyren (230-fach) auf dem gesamten Standort. Hierbei handelt es sich um einen einzelnen Schadensfall, welcher durch Bodenaustausch zu sanieren ist.

- Weiterhin wurden in zwei Bereichen (Sonderrasterfelder SRF 03 und SRF 04) auch schädliche Grundwasseränderungen identifiziert. Diese müssen in Abstimmung mit der Ordnungsbehörde weiter erkundet werden.

Fazit

Es ist davon auszugehen, dass die nach der baubedingten Geländemodellierung (s.o.) verbleibenden Restbelastungen im Boden mit angemessenem Aufwand zu beseitigen sein werden. Bezogen auf die künftige Geländehöhe beschränken sich die im Untersuchungsgebiet 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 jedoch im Rahmen der geplanten Entwicklungsmaßnahme kontaminationsbedingte Mehraufwendungen. Diese sind, da sie sich auf den Verkehrswert auswirken, in der Regel beim Grundstückserwerb gegen-

über 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 durchgeführt werden.

4.12 Luft und Klima

Die vorliegenden Informationen zur Luftbelastung im Untersuchungsgebiet basieren auf Erhebungen, die bereits einige Jahre alt sind. Sie können nachfolgend nur ein grobes Bild der Belastungssituation vermitteln. Von größerer Bedeutung für die künftige Gebietsentwicklung sind allerdings die klimatischen Rahmenbedingungen. Deren Evaluierung war Teilaufgabe der landschaftsökologischen Untersuchungen.

Luftbelastung

Die Luftbelastung durch verkehrsbedingte und gewerbliche Schadstoffe, die sich insbesondere aus den Konzentrationen von Stickoxid und Feinstaub aus Industrie, Hausbrand und Kfz-Verkehr ableiten lassen, liegt im Untersuchungsgebiet zum Zeitpunkt der verfügbaren Messergebnisse insgesamt auf mittlerem bis geringem Niveau.

Höhere Stickoxidkonzentrationen wurden in den zurückliegenden Jahren erwartungsgemäß im Westen des Untersuchungsgebiets angrenzend an die Gebiete mit einer dichteren Bebauung sowie einer höheren Verkehrsdichte

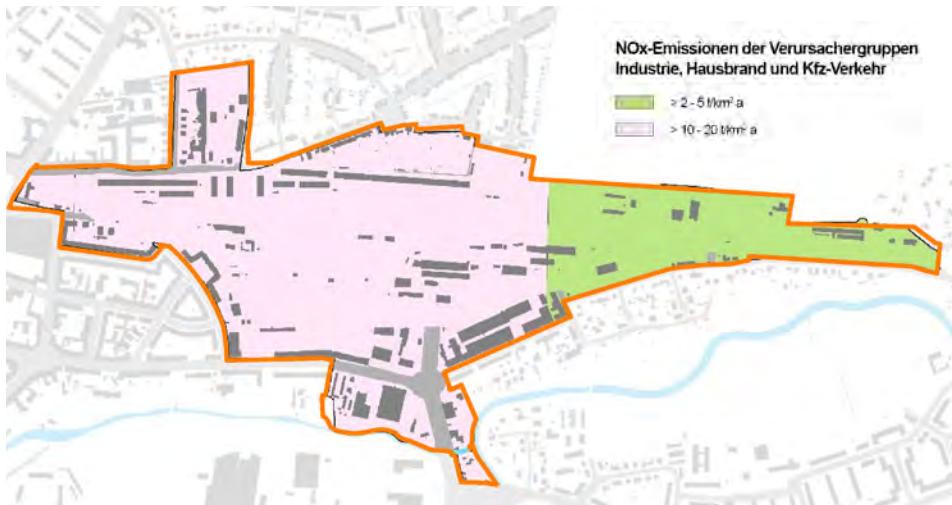


Abb. 56: Stickoxidkonzentration (NOx) Industrie, Hausbrand und Kfz-Verkehr (Geoportal Berlin 2009)



Abb. 57: Feinstaubkonzentration (PM10), Gesamt-Emissionen Feinstaub Industrie, Hausbrand und Kfz-Verkehr (Geoportal Berlin 2009)

ermittelt. Dort liegen Belastungen von bis zu 20 Tonnen Stickoxiden pro Quadratkilometer und Jahr (t/km²/a) vor.

Verglichen mit innerstädtischen Gebieten sind diese Werte relativ niedrig. Der östliche Bereich des Untersuchungsgebiets ist mit 2 bis 5 t/km²/a deutlich geringer belastet (vgl. Abb. 56).

Deutliche Unterschiede bestehen zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil des Untersuchungsgebiets auch für die Feinstaubbelastung. Höhere Konzentrationen von Feinstaubemissionen wurden – betrachtet für den gleichen Zeitraum, wie die Stickoxide – im Westen mit Belastungen von bis zu 2 t/km²/a festgestellt. Der östliche Teil des Untersuchungsgebiets ist mit 0,1 bis 0,2 t/km²/a signifikant weniger belastet (vgl. Abb. 57).

Für die Luftbelastung (Feinstaub und Stickoxid gesamt) der wichtigsten Straßenzüge im näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets ergibt sich ein differenziertes Bild (vgl. Abb. 58). Demnach liegt im Abschnitt der Bahnhofstraße südlich des S-Bahnhofs Köpenick eine erhöhte, im Bereich der Seelenbinderstraße eine mäßige verkehrsbedingte Belastung mit Feinstaub und Stickoxid vor. Diese ist auf die Verkehrsbelastung beider Straßen zurückzuführen.

Aktuelle Prognosen für die verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum gehen für den Zeitraum bis 2025 von einer geringen Belastung für den näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets aus. Diese haben die neuen Planungen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße noch nicht berücksichtigt (vgl. Geoportal Berlin 2018).

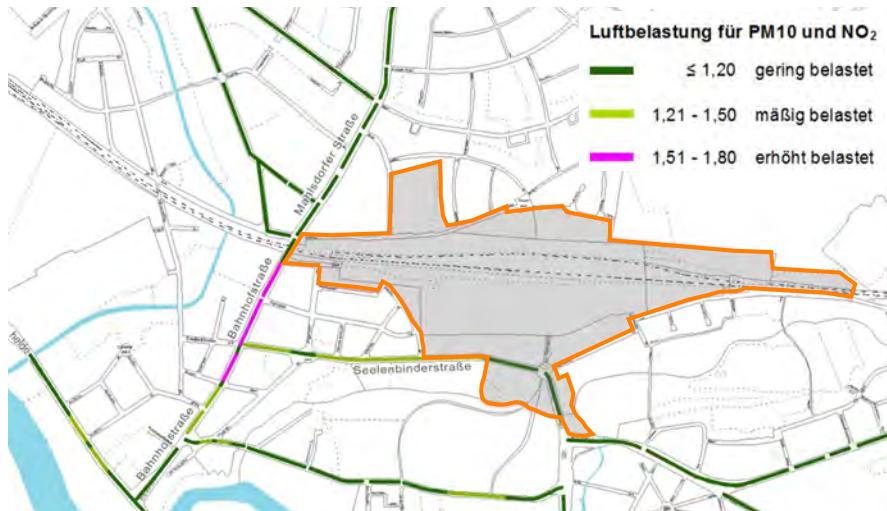


Abb. 58: Luftbelastung wichtiger Straßenräume (Geoportal Berlin 2015)

Klima

Die landschaftsökologische Bewertung des Klimas wird in die stadtökologische Funktion bei Tag (vgl. Abb. 59) und den Luftaustausch in der Nacht (vgl. Abb. 60) unterteilt.

Die stadtökologische Funktion bei Tag wird maßgeblich durch die Intensität und Dichte der vorhandenen Vegetation bestimmt. Diese trägt tagsüber durch Evapotranspiration (Verdunstung aus Pflanzen und der Boden- / Wasseroberfläche) und der damit verbundenen kühlenden Wirkung entscheidend zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Eine sehr hohe Wertigkeit für das Stadtklima besitzen ebenfalls Gewässerflächen. Die Kühlung eines Stadtraums durch Verdunstung besitzt eher eine lokale Wirkung.

Gemäß der zugrunde gelegten Biotopkartierung der landschaftsökologischen Untersuchungen (vgl. Gruppe F 2018) kann für die Flächen des Untersuchungsgebiets eine hohe bis

sehr hohe stadtökologische Funktion mit einer entsprechend geringen thermischen Belastung angenommen werden. Dies betrifft vor allem die Flächen mit ausgeprägter Sukzessionsvegetation. Stadtökologisch wertvoll sind des Weiteren die im Norden an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Areale.

Flächen mit hohen bebauten bzw. versiegelten Anteilen sowie die Gleisanlagen verfügen über keine oder nur eine sehr geringe stadtökologische Wirkung. Die versiegelte Oberfläche trägt hier durch Aufheizung und Abstrahlung von Wärme zu einer thermischen Belastung bei.

Im Zuge einer Bebauung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick kann davon ausgegangen werden, dass sich die kleinräumliche stadtökologische Situation gegenüber dem Ausgangszustand in den überwiegend unversiegelten Bereichen verschlechtern wird. Durch die zusätzliche Versiegelung werden sich die Möglichkeiten der

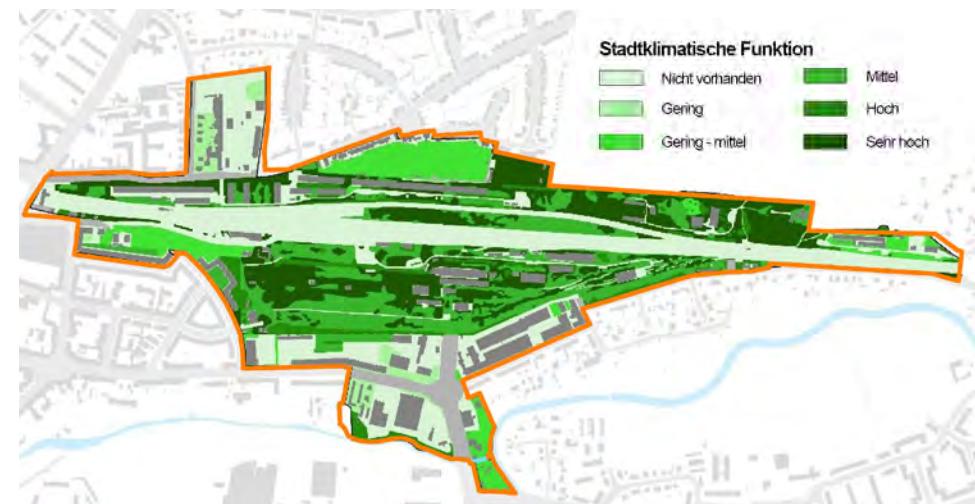


Abb. 59: Stadtökologische Funktion bei Tag (Gruppe F 2018)



Abb. 60: Luftaustausch bei Nacht (Geoportal Berlin 2015, 2016, Gruppe F 2018)

Kühlung durch Verdunstung verringern und damit die thermische Belastung lokal erhöhen. Im Rahmen der Planung kann diese Belastung reduziert werden, indem auf die Anlage von Grünflächen in ausreichend hoher stadt klimatischer Qualität mit hoher Evapotranspiration geachtet wird.

Maßgebliche Faktoren für den nachts wirksamen Luftaustausch im Untersuchungsgebiet sind die benachbarten Wald- und Wasserflächen des Köpenicker Forstes und der Auen

des Neuenhagener Mühlenfließes. Besondere Bedeutung für den Luftaustausch im weiteren Umkreis haben die Wasserflächen des Großen Müggelsees im Südosten sowie die ausgedehnten zusammenhängenden Waldflächen im Nordosten.

Aufgrund der relativen nächtlichen Temperaturunterschiede, die sich zwischen Siedlungsräumen und vegetationsgeprägten Freiflächen bzw. dem Umland einstellen, entstehen horizontale Luftdruckunterschiede, die wiederum Auslöser für lokale thermische Luftströmungen sind. Für die Ausprägung dieser Strömungen ist es wichtig, dass die Luft über eine gewisse Strecke beschleunigt werden kann und nicht durch Hindernisse wie Bäume und Bauten abgebremst wird.

Alle Grünflächen im Untersuchungsgebiet verfügen über einen überdurchschnittlich hohen lokalen Kaltluftvolumenstrom. Sie können wegen der geringen Versiegelung / Bebauung nachts stark auskühlen und sind entsprechend als kaltluftproduktiv klassifiziert. Kleinräumlich werden im Süden des ehemaligen Bahnhofsareals auf den an die Bahngleise angrenzenden Flächen Strömungsgeschwindigkeiten von 0,25 bis 0,29 m/s angenommen.

Der Kaltluftvolumenstrom wirkt sich mehr oder weniger auf fast alle angrenzenden Siedlungsflächen aus. Keine Auswirkungen sind für den Bereich der Seelenbinderstraße zu verzeichnen. Westlich des Untersuchungsgebiets ist der Effekt des Kaltluftvolumenstroms aufgrund des lokal begrenzten Potentials schon nicht mehr vorhanden.

Die überregionale Kaltluftbahn, die in den offenen Auenflächen um das Neuenhagener Mühlenfließ östlich außerhalb des Untersuchungsgebiets verläuft, hat keinen unmittelbaren Einfluss auf den Luftaustausch für das zukünftige Stadtquartier (vgl. Abb. 60).

Fazit

Insgesamt liegen die Luftbelastungen in der unmittelbaren Umgebung des Untersuchungsgebiets 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.

Klimatische Aspekte stehen der geplanten Gebietsentwicklung nicht entgegen. Ein sogenannter „Wärmeinseleffekt“ ist im Untersuchungsgebiet nur schwach ausgeprägt in Randgebieten im Süden vorhanden. Im Rahmen der Planung, sollte, um diese Belastung zu reduzieren, auf die Anlage von Grünflächen mit ausreichend hoher stadtökologischer Qualität und hoher Evapotranspiration geachtet werden. Hier können geeignete Maßnahmen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Regenwasserbewirtschaftung konzipiert werden.

Für den weiträumigen Luftaustausch besitzt das Untersuchungsgebiet aufgrund der geringen Strömungsgeschwindigkeiten des Kaltluftvolumenstroms und der Lage außerhalb von Kaltluftbahnen eine untergeordnete Rolle. Der Luftaustausch findet aktuell primär innerhalb des Gebiets statt. Durch die geplante Bebauung wird sich der Luftaustausch ändern. Im Rahmen der städtebaulichen Planung ist auf eine strömungsoptimierte Ausrichtung der künftigen Bebauung zu achten.

4.13 Lärmimmissionen

Im Rahmen schalltechnischer Untersuchungen wurden die bestehenden Emissionsquellen aus Verkehr und Gewerbe in und um das Untersuchungsgebiet erfasst und bewertet. Dabei wurden Immissionskonflikte für die städtebaulichen Planungsansätze und die verkehrlichen Entwicklungen aufgezeigt sowie schalltechnische Empfehlungen zum städtebaulichen Planungskonzept gegeben.

Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen auf den Gelungsbereich des Plangebiets erfolgt auf Grundlage der DIN 18005 (vgl. Deutsches Institut für Normung e.V. 2002) bzw. bezüglich des Gewebelärms nach der Technischen Anleitung (TA) Lärm (vgl. Bundesanzeiger 2017). 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.

	Orientierungswerte	
Nutzung nach Baunutzungsverordnung (BauNVO)	Tag (6 - 22 Uhr)	Nacht (22 - 6 Uhr) Verkehr / Gewerbe
Allgemeine Wohngebiete	55 dB(A)	45 / 40 dB(A)
Dorf- und Mischgebiete	60 dB(A)	50 / 45 dB(A)
Urbane Gebiete (laut TA Lärm)	63 dB(A)	50 / 45 dB(A)
Kern- und Gewerbegebiete	65 dB(A)	55 / 50 dB(A)

Tab. 7: Orientierungswerte Schall (DIN 18005, TA Lärm)

Nach derzeitigem Wissensstand kann davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mittelungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) hat sich 2008 dafür ausgesprochen, dass bei Immissionswerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts Maßnahmen zur Lärmminderung durchzuführen sind, um Gesundheitsgefährdungen auszuschließen (vgl. Deutscher Bundestag 2008). Diese Schwellen sind auch Bestandteile der Lärmaktionspläne Berlin 2008 sowie 2013-2018.

Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung für Wohnen in der Bauleitplanung nach geltender Rechtsauffassung (Ule / Laubinger 1996) erreicht.

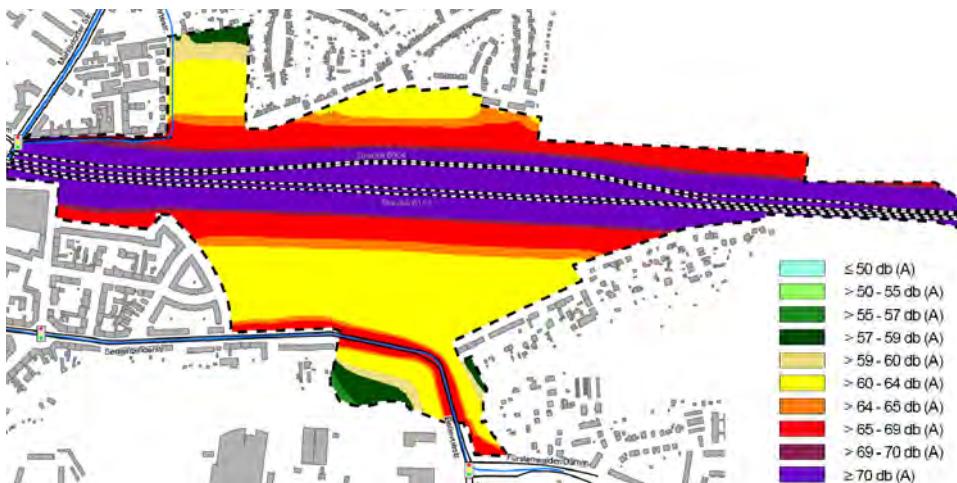


Abb. 61: Schallimmission Verkehr Bestand, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor GmbH 2018)

Schalltechnische Ausgangssituation

Verkehr

Die schalltechnische Situation im Plangebiet wird durch den Schienenverkehrslärm dominiert. Im Nahbereich weisen auch die Seelenbinderstraße und die hier verlaufende Straßenbahn einen schalltechnischen Einfluss auf. Die übrigen Schallquellen sind für das Plangebiet eher von untergeordneter Bedeutung.

Tags werden ohne Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene bzw. ohne abschirmende Gebäude im Nahbereich der Schiene Beurteilungspegel über der Gesundheitsgefährdungsschwelle laut Rechtsprechung von 70 dB(A) erreicht. Der Orientierungswert der DIN 18005 für Wohngebiete wird an keiner Stelle im Plangebiet eingehalten. Zudem sind im



Abb. 62: Schallimmission Verkehr Bestand, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor GmbH 2018)

Nahbereich der Seelenbinderstraße Beurteilungspegel über der Schwelle des Wertes der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin von 5 dB(A) tags zu verzeichnen (vgl. Abb. 61).

Nachts werden ohne Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene bzw. ohne abschirmende Gebäude fast im gesamten Plangebiet Beurteilungspegel über der Gesundheitsgefährdungsschwelle laut Rechtsprechung von 60 dB(A) erreicht. Im Erweiterungsgebiet und ganz im Norden an der Hirtenstraße liegen die Beurteilungspegel über der Schwelle des Wertes der 2. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin von 55 dB(A) nachts (vgl. Abb. 62).



Abb. 63: Schallimmission Gewerbe Bestand, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor GmbH 2018)

Gewerbe

Aufgrund der durch die bestehenden Gewerbebetriebe verursachten Schallimmissionen im Plangebiet sind lediglich im unmittelbaren Nahbereich der Gewerbebetriebe entlang der Seelenbinder Straße Überschreitungen des Richtwerts der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete am Tag zu verzeichnen. Der Richtwert Tag der TA Lärm für Mischgebiete, zumindest aber der um 3 dB(A) erhöhte Richtwert Tag der TA Lärm für Urbane Gebiete wird bereits an den Grenzen der Gewerbebetriebe eingehalten.

Nachts sind relevante schalltechnische Einflüsse lediglich



Abb. 64: Schallimmission Gewerbe Bestand, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor GmbH 2018)

durch die Betriebe an der Seelenbinderstraße 129 – 157 sowie im Erweiterungsgebiet zu erwarten. Hier werden der Richtwert der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete in weiteren Abständen und im Nahbereich auch der Richtwert der TA Lärm für Mischgebiete und Urbane Gebiete überschritten.

Fazit

Die derzeitigen Verkehrslärmbelastungen im Untersuchungsgebiet resultieren im Wesentlichen aus dem Bahnverkehr. Sie liegen sowohl tags 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 Untersuchungsgebiet deutlich verbessert werden. Eine Wohnbebauung ist mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik prinzipiell möglich (vgl. Kapitel 8.3).

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.

4.14 Grundeigentumsstruktur und Pachtverhältnisse

Die Personen mit Grundeigentum sowie in Miet- und Pachtverhältnissen sind im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen und insbesondere für die Entscheidung über

die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme von besonderer Bedeutung. Sie sind 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 § 165 Abs. 4 i. V. m. § 138 BauGB gegenüber der Gemeinde (hier dem Land Berlin) auskunftspflichtig zu den jeweiligen Grundstücken oder deren Nutzung. Dazu gehören auch die Gewährung des Zugangs zu den Grundstücken oder genutzten Flächen und die Auskunft zu persönlichen Daten, soweit deren Kenntnis für die Beurteilung über die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erforderlich ist.

Wichtig für die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen ist 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 gehört die umfassende Ermittlung der Eigentums-, Miet- und Pachtverhältnisse zu den obligatorischen Bestandteilen der vorbereitenden Untersuchungen.

Die Informationen zu den Eigentumsverhältnissen wurden aus dem Gutachten zur Ermittlung der entwicklungsunbeeinflussten Bodenwerte im Untersuchungsgebiet übernommen (vgl. Aedvice 2018). Bezugszeitpunkt dieses Gutachtens ist April 2016. Während des Zeitraums der vorbereitenden Untersuchungen wurde bis Ende 2018 nur für das Grundstück Seelenbinderstraße 125 ein Eigentumswechsel vollzogen, der in der nachfolgenden Darstellung berücksichtigt ist.

Grundeigentumsverhältnisse

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 davon insbesondere einige Eigentümerinnen und Eigentümer mit größeren „Schlüsselgrundstücken“.

Die größten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sind mit ca. 13,8 ha (ca. 23,9%) das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und mit ca. 13,4 ha (ca. 23,2%) die Deutsche Bahn AG. Die Grundstücksflächen im Eigentum des BEV sollen städtebaulich vollständig baulich entwickelt werden. Gegenwärtig sind alle Grundstücksflächen dieser beiden Eigentümer als bahnbetriebsnotwendig planfestgestellt. Von der Deutsche Bahn AG sollen kleinteilig Flächen in Randbereichen beiderseits der Bahntrassen überwiegend für öffentliche Gründurchwegungen in die Entwicklung einbezogen werden. 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. Ein entsprechender Freistellungsantrag ist bereits gestellt worden (vgl. Kapitel 5.2).

Im Eigentum des Landes befindet sich mit ca. 6,8 ha ein untergeordneter Anteil von ca. 12 % der Gesamtfläche des Untersuchungsgebiets. Davon fällt ein hoher Anteil auf das bestehende öffentliche Straßenland. Die zwei größeren, für die Gebietsentwicklung wichtigen landeseigenen Flächen sind das Grundstück des Finanzamts in der Seelenbinderstraße (ca. 1,4 ha), dessen rückwärtiger Teil für den Wohnungsbau bereit gestellt werden soll, sowie der Revier-

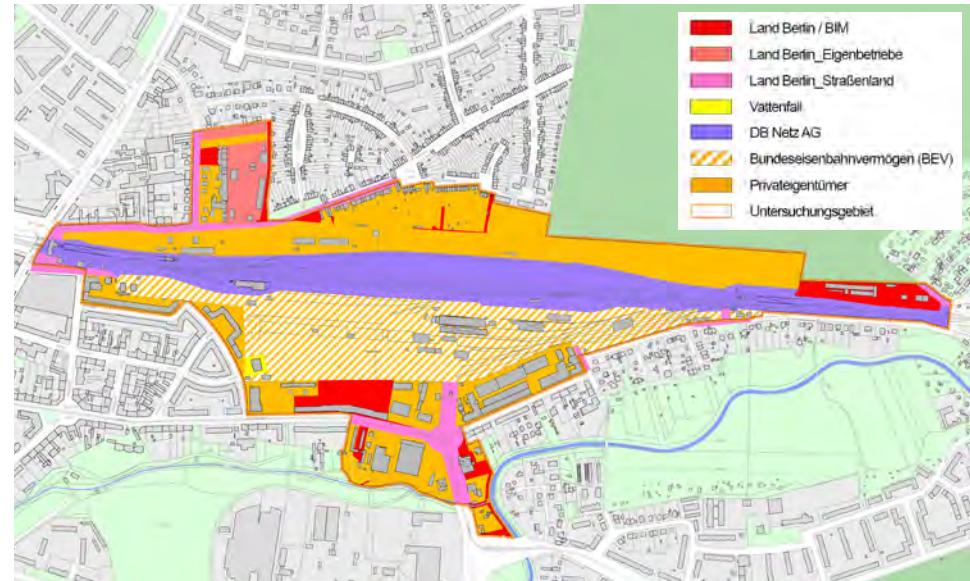


Abb. 65: Grundeigentumsstruktur (Aedvice (Datenbasis), UrbanPlan (Plangrafik) 2019)

stützpunkt des Tiefbau- und Grünflächenamts des Bezirkes Treptow-Köpenick einschließlich der an eine Gärtnerei verpachteten Fläche im Nordosten des Untersuchungsgebiets (ca. 0,8 ha). Hier soll mittel- bis langfristig eine zentrale Ausgleichsfläche für den Naturschutz hergestellt werden (vgl. Kapitel 8.8).

Auf privates Eigentum entfällt mit zusammen ca. 21,7 ha der größte Anteil (ca. 37,5%) der Grundstücksflächen im Untersuchungsgebiet. Die für die zügige Gesamtentwicklung des neuen Stadtquartiers notwendige größte private Grundstücksfläche liegt im Norden des Untersuchungsgebiets. Weitere private „Schlüsselgrundstücke“ für Ausgleichsmaßnahmen sind im Nordosten des Untersuchungsgebiets sowie für die Entwicklung von Flächen der Quartiersversorgung, die Schaffung von Arbeitsstätten und die Behebung von

städtebaulichen Funktionsmängeln im Süden in der Seelenbinderstraße verortet. Eine zudem wichtige Eigentümerin ist die Berliner Stadtreinigung (BSR), Anstalt des öffentlichen Rechts, auf deren Grundstück des ehemaligen Gaswerks eine Schule sowie weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur geplant sind

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 Untersuchungsgebietes eine kleinteilige private Eigentumsstruktur. Hier sind insbesondere Maßnahmen der Betriebsverlagerung, der kleinteiligen Inanspruchnahme von privaten Flächen für öffentliche Maßnahmen oder für die Grundstücksneuordnung (vgl. Kapitel 7.2) erforderlich.

Im Eigentum von	Grundstücksfläche ca.	Anteil Untersuchungsgebiet ca.
Land Berlin (einschließlich öffentliches Straßenland)	6,8 ha	11,8 %
Deutsche Bahn AG	13,4 ha	23,2 %
Bundeseisenbahnvermögen	13,8 ha	23,9 %
Energieträger (Vattenfall GmbH)	0,2 ha	0,3 %
Anstalten öffentlichen Rechts (BWB, BSR)	1,9 ha	3,3 %
Privates Eigentum	21,7 ha	37,5%
Summe	57,8 ha	100,0%

Tab. 8: Grundeigentumsstruktur (Aedvice, Urban Plan 2019)

Miet- und Pachtverhältnisse

Die Miet- und Pachtverhältnisse wurden systematisch im Rahmen von Gesprächen mit den Betroffenen sowie vor allem durch eine schriftliche Befragung erfasst. Im Folgenden werden sie für die verschiedenen Grundstücksnutzungstypen kurz erläutert:

Mietverhältnisse auf Wohngrundstücken

Es ist davon auszugehen, dass die Wohnraummietverhältnisse grundsätzlich ohne zeitliche Befristung gelten, somit der gesetzlichen Kündigungsfrist unterliegen und daher eine langfristige Perspektive haben. Die Mieterinnen und Mieter in den Wohngebäuden der Thürnagel- und der Gelnitzstraße sind Mitglieder einer Wohnungsgenossenschaft und haben dadurch ohnehin ein dauerhaftes Miet- bzw. Wohnrecht.

Miet- und Pachtverhältnisse auf Gewerbegrundstücken

Die Laufzeiten der Miet- und Pachtverträge auf den Gewerbegrundstücken weisen erhebliche Unterschiede auf. Während der auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks ansässige Beherbergungsbetrieb und die meisten im östlichen Bereich der Seelenbinderstraße angesiedelten Gewerbebetriebe über Mietverträge mit kurzen Laufzeiten verfügen, haben die Gewerbetreibenden im Südwesten und Nordosten des Brandenburgplatzes Mietverträge mit deutlich längerer, meist mehr als zehnjähriger Laufzeit. Die längsten Laufzeiten gelten für die Lebensmittel-Filialen an der Seelenbinderstraße. Die von ihnen genutzten Gebäude wurden auf Basis von sehr langfristigen Mietverträgen durch die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern erst in jüngerer Zeit errichtet.

Mietverhältnisse für privat genutzte Garagen

Besondere Rahmenbedingungen bestehen für den Garagenhof südlich der Seelenbinderstraße. Dort gilt für eine Reihe der Garagen noch die für die DDR-Zeit typische Trennung des Grundeigentums an Boden und der darauf errichteten Gebäude. Ein Teil dieser Garagen wird inzwischen offenkundig nicht mehr genutzt, während ein anderer Teil der Miet- und Pachtverhältnisse kurzfristig kündbar ist. Gebäude, die sich im Eigentum von Mietenden befinden⁷, müssten bei Aufgabe der Mietverhältnisse ggf. entschädigt werden.

Pachtverhältnisse auf Grünflächen

In unmittelbarer Nachbarschaft zu den Wohngebäuden befinden sich ca. 14 Gartenparzellen, deren Kolonie auf Bahngelände gelegen und nicht als Kleingartenanlage gemäß Bundeskleingartengesetz (BKleingG) geschützt ist. Pächter der Kleingartenparzellen ist der Bahn-Landwirtschafts-Hauptverband e.V., der die Kleingartenparzellen wiederum einzeln unterverpachtet hat. Der Pachtvertrag kann bzw. muss auf Grundlage einer städtebaulichen Entwicklung von dem Eigentümer entsprechend den Vorgaben der öffentlichen Hand kurzfristig gekündigt werden.

Die Fläche neben dem Revierstützpunkt im Eigentum des Landes Berlin, Fachvermögen Bezirk Treptow-Köpenick, ist langfristig bis Ende des Jahres 2028 an eine private Gärtnerei verpachtet.

Fazit

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. Sondervermögen befinden. Landeseigene Flächen spielen für die Gesamtentwicklung eine untergeordnete Rolle.

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 bereit gestellt werden.

Von daher bedarf es des Erwerbs der Flächen durch das Land Berlin.

Die vorhandenen Miet- und Pachtverhältnisse stellen keine Restriktion für die zügige Durchführung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen dar. Für die mittel- bis langfristigen Miet- und Pachtverhältnisse gilt, dass diese 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) weitgehend vergleichbar fortbestehen können (vgl. Kapitel 9.2).

⁷ Als Besonderheit des Vereinigungsvertrages gibt es eine Fortwirkung der in der DDR in Einzelfällen möglichen Trennung zwischen dem Grundeigentum an Boden und den aufstehenden Gebäuden.

4.15 Bewertung der Ausgangssituation

Die vorangegangenen Kapitel zur Analyse der Ausgangssituation belegen, dass das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Lage im Stadtgefüge über signifikante Entwicklungspotentiale verfügt. Das gilt insbesondere wegen seiner Nachbarschaft zu dem Bezirklichen Hauptzentrum Köpenick und der guten verkehrlichen Anbindung durch den ÖPNV und zukünftig durch den Ausbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof. Das Untersuchungsgebiet weist jedoch zugleich erhebliche Funktionsschwächen und städtebauliche Mängel auf.

Funktionale und zum Teil städtebauliche Missstände sind für den überwiegenden Anteil der Gewerbegebäuden südlich der Seelenbinderstraße und des Brandenburgplatzes zu konstatieren. Dazu zählt auch die offensichtlich nicht mehr zeitgemäße Beschaffenheit von Gebäuden.

Als signifikante städtebauliche Barriere wirken die Bahntrasse, die das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung durchquert und das gesamte ehemalige Güterbahnhofsareal selbst.

Die Funktionsfähigkeit sowie die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebiets sind eingeschränkt. Das vorhandene und derzeit stark belastete Straßennetz erschließt bislang nur die Gebietsränder. Im Bereich der Unterführung der Bahnhofstraße als einziger Querungsmöglichkeit der Bahntrasse besteht zudem ein gravierender Engpass für alle Verkehrsarten. Deshalb ist eine Gesamtentwicklung nur mit umfassenden externen Erschließungsmaßnahmen bzw. einer übergeordneten verkehrlichen Entlastung umsetzbar.

Zugleich sind mit der vorhandenen technischen Infra-

struktur die Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers zwar grundsätzlich vorhanden. Aktuell bestehen aber lediglich begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten an den Rändern des Gebiets entlang der vorhandenen Erschließungsstraßen.

Entwicklungshemmnisse ergeben sich zudem im Bereich der für Bahnbetriebszwecke aufgeschütteten Flächen. Sie liegen seit Beendigung des Bahnbetriebs zu Beginn der 1990er Jahre brach. Auf diesen Flächen im südlichen Gebietsteil befinden sich vereinzelte, mit sanierungsbedürftigen Schadstoffen belastete Gebäude und Böden. Letzteres trifft räumlich begrenzt auch für den Standort des ehemaligen Gaswerks im Norden des Untersuchungsgebiets zu.

Die Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet sind diversifiziert und zum größten Teil privat strukturiert. Das südliche große Areal des ehemaligen Güterbahnhofs befindet sich im Eigentum des BEV.

Unter den derzeitigen Bedingungen kann das Gebiet die seiner Lage im Stadtgefüge entsprechende Funktion ohne externe Entwicklungsimpulse nicht wahrnehmen.

Dennoch bieten die großen zusammenhängenden Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs ebenso wie das Umfeld des Untersuchungsgebiets und die leistungsfähige Anbindung an das ÖPNV-Netz günstige Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung. Dies betrifft die Realisierung des dort im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung vorgesehenen Wohnungsbauhauptpunktes und – in Verbindung damit – die erforderlichen Arbeitsplatzangebote. Von zentraler Bedeutung dafür ist die Überwindung der Erschließungsengpässe im übergeordneten Straßennetz.

Restriktionen durch Umwelt- und Naturschutzbefürchtungen – insbesondere Bodenverhältnisse, Klima, Emissionen sowie Arten- und Biotopschutz – stehen der geplanten Entwicklung nicht entgegen. Die entsprechenden fachlichen Belange sind zwar jeweils zu berücksichtigen. Umwelt- und Naturschutzerfordernisse stellen aber zugleich Potentiale und Chancen für die Gebietsentwicklung dar. Dazu gehören sowohl die Einbeziehung und Qualifizierung von Biotopen als auch die Regenwasserbewirtschaftung und die ökologisch nachhaltige Aufwertung der Waldflächen.

Unter diesen spezifischen Voraussetzungen bieten die großflächigen Brachen nicht nur die Möglichkeit zur Realisierung von Wohnungs- und Gewerbegebäuden, sondern auch zur Bereitstellung der erforderlichen Gemeinbedarfseinrichtungen und der Freiflächen für das geplante Neubauquartier. Zugleich können so auch bestehende Engpässe bei Schulen und sozialen Einrichtungen in den benachbarten Stadtquartieren beseitigt werden. Geeignete alternative Standorte für eine großflächige urbane Wohnungsbauentwicklung wie auch für den Bau von Gemeinbedarfseinrichtungen sind im Bezirk Treptow-Köpenick an anderer Stelle nicht verfügbar (vgl. Kapitel 4.3, 5.3, 5.6).

Evident ist dabei, dass eine nachhaltige und zügige Entwicklung des Untersuchungsgebiets nur mittels umfassender planerischer Eingriffe und Steuerungsinstrumente sowie öffentlicher Maßnahmen möglich ist (vgl. Kapitel 8, 9).

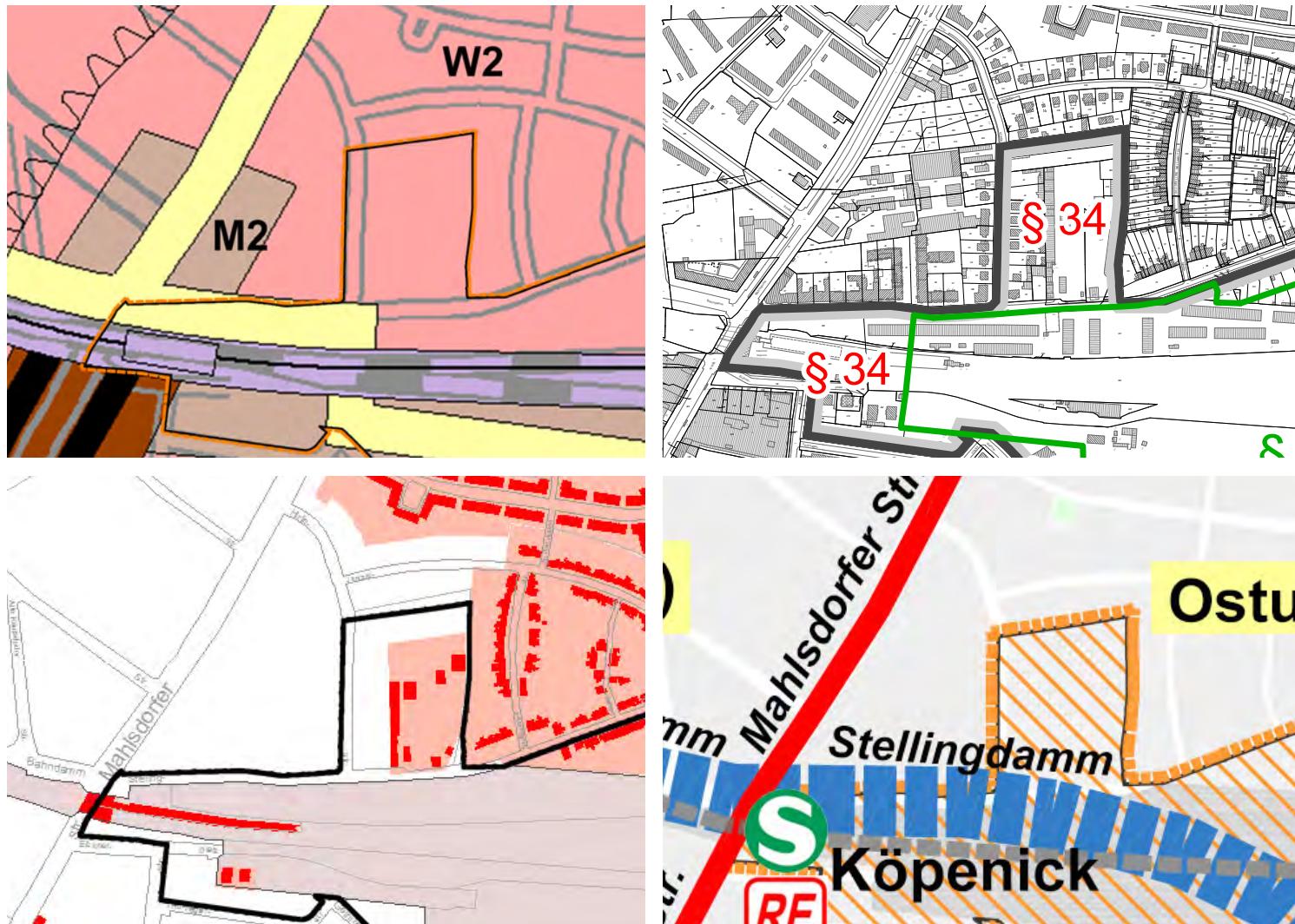


Abb. 66: Verschiedene rahmengebende Planungen für einen Ausschnitt des Untersuchungsgebiets
(Geoportal Berlin 2018, SenSW II C 2019, SenKultEuropa 2018, Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS/ UrbanPlan 2018)

5

Rahmenvorgaben zur Gebietsentwicklung

Die für die Berliner Stadtentwicklung geltenden übergeordneten Planwerke sind bei der Entwicklung der neuen Stadtquartiere zu beachten. Im Zuge der wachsenden Stadt bereiten die fachlich zuständigen Stellen gegenwärtig die Anpassung eines großen Teils der Planwerke an die veränderten Rahmenbedingungen vor.

Nachfolgend werden aus den geltenden Planwerken, von denen nur einige rechtsverbindlichen Charakter haben, sowie aus den aktuellen politischen Zielen und Programmen die für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets maßgeblichen Vorgaben abgeleitet.

5.1 Vorgaben integrierter Planungsinstrumente

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05.01.2015, zuletzt geändert am 11. Dezember 2018 (AbI. 2019, S. 8) (FNP) sowie die sektoralen Stadtentwicklungspläne bilden die Grundlagen für die Nutzungszonierung und für generelle Aussagen zur geplanten Entwicklung des Untersuchungsgebiets und der daran angrenzenden Bereiche.

Der FNP stellt als vorbereitender Bauleitplan und integriertes Planwerk auf übergeordneter Ebene die Art der baulichen Nutzung die Flächen, die von Bebauung frei zu halten sind, dar. Die Bebauungspläne sind aus den verbindlichen Darstellungen des FNP zu entwickeln. Des Weiteren soll der FNP die wesentlichen Vorgaben der Stadtentwicklungspläne Verkehr, Zentrenentwicklung, Gewerbe, Wohnen, Gemeinbedarf und Freiraumentwicklung idealtypisch integrieren. In Ergänzung zum FNP sind diese Vorgaben einschließlich ihrer jeweiligen Aktualisierungen zur Formulierung der Entwicklungsziele für die neuen Stadtquartiere – also auch für den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick – heranzuziehen. In diesem Kontext haben vor allem die Festlegungen zur Konfiguration des übergeordneten Straßennetzes im FNP und im StEP Verkehr 2011 besondere Relevanz (vgl. Kapitel 5.7). In die Verkehrskonzeptionen sind darüber hinaus die Aussagen des Nahverkehrsplans Berlin 2019 - 2023 zu einzubeziehen.

Basis für den künftigen Wohnungsbaustandort sind insbesondere die Aussagen des StEP Wohnen 2025 sowie des StEP Wohnen 2030. Zentrale Ziele, die auch für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick gelten, enthält zudem das Wohnungs- und Städte-

bauprogramm Wachsende Stadt. (vgl. Kapitel 5.3)

Beachtung in den nachfolgenden Kapiteln bzw. konzeptionellen Ansätzen finden überdies die Aussagen des Stadtentwicklungsplans Wirtschaft 2030, des StEP Zentren 2030 (vgl. Kapitel 4.4 Fußnote 3, 5.4, 5.5), des Schulentwicklungsplans 2014 - 2018 (vgl. Kapitel 5.6) sowie des Landschaftsprogramms 2016 (vgl. Kapitel 5.8) und der umweltrelevanten Planwerke: Fortschreibung Luftreinhalteplan 2018 - 2025, Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima 2016), Lärmaktionsplan Berlin 2018 - 2023. Weitere Vorgaben resultieren aus den für das Untersuchungsgebiet und für seine Umgebung gültigen Rechtsverordnungen (z. B. Bebauungspläne, Landschaftsschutz) und sonstigen zu beachtenden rechtlichen Bestimmungen (Planfeststellung, Denkmalliste).

Darüber hinaus sind die vorliegenden, zum Teil beschlossenen sektoralen und integrierten Planungen und Konzepte des Bezirks Treptow-Köpenick zu berücksichtigen. Dazu zählen in erster Linie die Teilpläne der Bereichsentwicklungsplanung (BEP): das Zentren- und Einzelhandelskonzept (2016), das übergeordnete Radwegekonzept 2010 und das Soziale Infrastrukturkonzept (SIKo 2016, Stand Dez. 2017). In den nachfolgenden Kapiteln werden auch die im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen im Konsens getroffenen Abstimmungen zu den einzelnen Fachthemen als informelle Planungsvorgaben bewertet und insoweit integriert.

5.2 Planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für das Untersuchungsgebiet die allgemeine Art der baulichen Nutzung der

Bauflächen dar. Daneben sind bestehende Waldfächen im Nordosten sowie die Trasse einer durch das Gebiet führenden übergeordneten Hauptstraße dargestellt (vgl. Abb. 67).

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs im Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist im FNP als gemischte Baufläche M2, das heißt als Bereich mit mittlerer Nutzungsintensität und -dichte sowie überwiegendem Mischgebietcharakter dargestellt. Je nach Ausprägung können daraus in Bebauungsplänen Mischgebiete, oder andere Baugebiete, insbesondere Wohngebiete, grundsätzlich entwickelt werden.

Der südliche Bereich des ehemaligen Bahnhofsareals ist mit dem Symbol „Schadstoffbelastete Böden“ gekennzeichnet. Die daran südlich ebenso wie im Norden des Bahngeländes angrenzenden Stadtquartiere sind als Wohnbauflächen W2 (GFZ bis 1,5) und der Bereich der Siedlung

Elsengrund als Wohnbaufläche W3 (GFZ bis 0,8) definiert. Im Bereich der Bahnhofstraße sind gemischte Baufläche M1 und das Symbol Einzelhandelskonzentration für das Hauptzentrum Bahnhofstraße dargestellt. In Übereinstimmung mit dem StEP Zentren bleibt die Einzelhandelskonzentration im FNP 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 angestrebte erstmalige Inanspruchnahme von Flächen für den Wohnungsbau mit Gemeinbedarfseinrichtungen sowie für Gewerbegebiete ist prinzipiell aus diesen Vorgaben des FNP entwickelbar.

Die Trassenführung der für die Entlastung der Dammvorstadt erforderlichen Ostumfahrung Bahnhofstraße ist im FNP

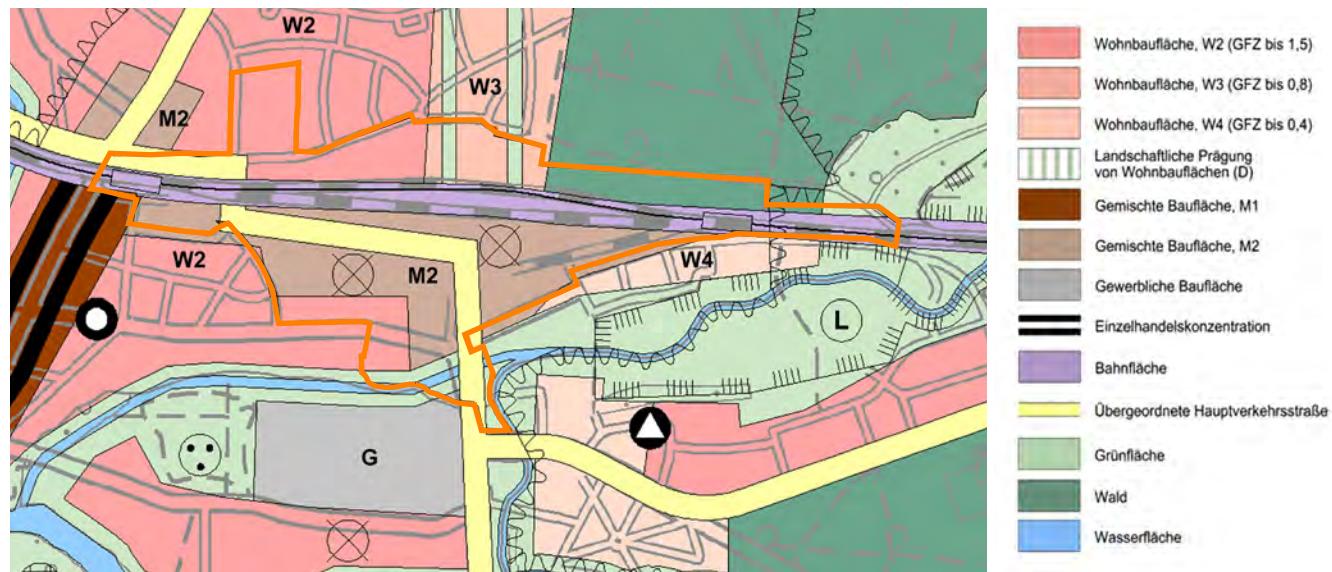


Abb. 67: Flächennutzungsplan Berlin (FNP) (Geoportal Berlin 2018)

vom Knoten Mahlsdorfer Straße / Stellingdamm über das ehemaligen Güterbahnhofsareal bis zum Brandenburgplatz, mit einer Querung der Bahngleise unmittelbar östlich des S-Bahnhofs Köpenick dargestellt (vgl. Abb. 67). Die aktuell abgestimmte Trassenführung im Strukturkonzept sieht davon abweichend eine Querung der Bahngleise viel weiter östlich, etwa in Höhe der verlängerten Bellevuestraße vor und ist somit nicht aus dem FNP entwickelbar (vgl. Kapitel 5.7, 8.11). Die neue Trasse der Ostumfahrung Bahnhofstraße soll im Rahmen eines planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans einschließlich angrenzender Wohnungsbauflächen festgesetzt werden. Das bedeutet, dass an dieser Stelle eine Änderung des FNP parallel zu dem Bebauungsplanverfahren erforderlich wird.

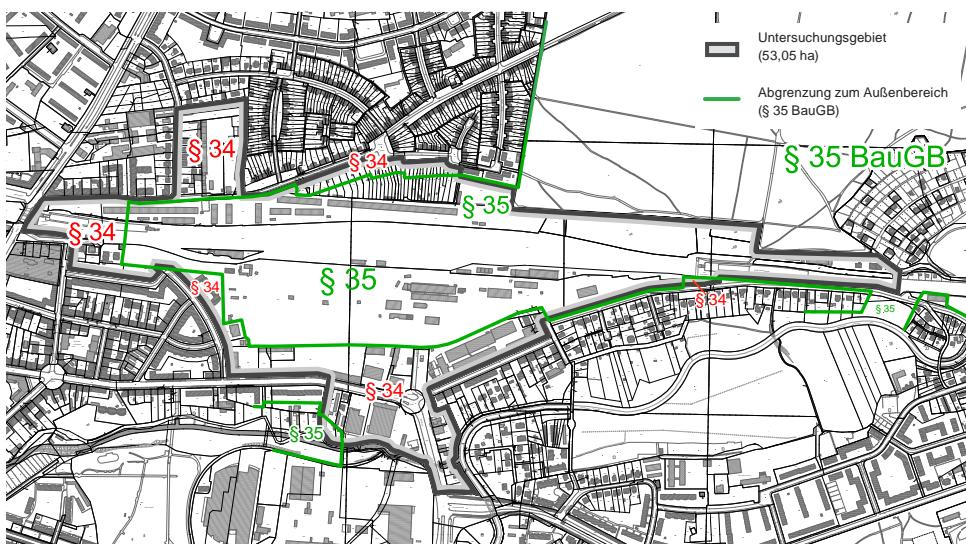


Abb. 68: Planungsrechtliche Einordnung (bis ca. 100 m um das Untersuchungsgebiet) (SenSW II C 2019)

Bauplanungsrecht Untersuchungsgebiet

Die Bebaubarkeit der Flächen des Untersuchungsgebiets richtet sich überwiegend nach § 35 BauGB (Außenbereich) sowie in den Randbereichen nach § 34 BauGB (im Zusammenhang bebaute Ortsteile, vgl. Abb. 68).

Als Außenbereich gemäß § 35 BauGB ist der bis auf einige frühere Betriebsgebäude und Lagerschuppen des ehemaligen Güterbahnhofs weitgehend unbebaute Kernbereich des Untersuchungsgebiets beiderseits der Gleisanlagen zu definieren. Kleinere Grün- und Gartenflächen des Untersuchungsgebiets im Süden (Uferbereich der Alten Erpe) sind ebenfalls Außenbereich.

Die nach § 34 Abs. 1 BauGB zu beurteilenden Flächen müssen sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubarer Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Die Erschließung muss gesichert sein. Diese Einstufung gilt im Norden des Untersuchungsgebiets für Flächen im Bereich des Bahnhofs Köpenick, für das Gelände des ehemaligen Gaswerks sowie die Teile der Siedlung Elsengrund südlich des Stellingdammes bzw. des Waldburgwegs. Im Süden sind die Flächen am südlichen Zugang zum Bahnhof Köpenick sowie der gesamte überwiegend gewerblich geprägte und bebaute Bereich südlich des ehemaligen Güterbahnhofsareals nach § 34 BauGB zu beurteilen (vgl. Abb. 68).

Planfeststellung

Für die Gleisanlagen der Fern- sowie der S-Bahn als bauliche Anlagen für den Bahnbetrieb gelten die Regelungen des § 38 BauGB, das heißt, aufgrund der Planfeststellung sind diese Flächen der gemeindlichen Planungshoheit entzogen.

Die im Untersuchungsgebiet gelegenen Grundstücksflächen des BEV sowie der Deutschen Bahn AG sind noch vollständig als bahnbetriebsnotwendig planfestgestellt. Dies betrifft auch private Grundstücksflächen zwischen Stellingdamm und dem S- und zukünftigen Regionalbahnhof im Eingangsbereich des zukünftigen Stadtquartiers (vgl. Abb. 69). Voraussetzung für die Gebietsentwicklung ist daher die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). SenSW IV D hat dementsprechend die Freistellung für die planfestgestellten Flächen am 01.10.2018 in drei Stufen untergliedert beim zuständigen Eisenbahnbundesamt (EBA) beantragt (vgl. Abb. 69).

Nach der Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG vor der offiziellen Beteiligung durch das EBA, insbesondere zu der in der 1. Stufe zu Freistellung beantragten Flächen, wurde der Plan zu dem Freistellungsantrag noch einmal angepasst und dem EBA im Mai 2019 erneut vorgelegt. Das EBA führt nunmehr das offizielle Freistellungsverfahren nach AEG durch.

Die zur Freistellung beantragten Flächen der **Stufe 1** bilden den Hauptanteil des für die geplante Gebietsentwicklung vorgesehenen Areals im Süden. Das kleinere Pendant dazu im Norden ist bis auf Teilflächen (siehe unten, Stufe 2) bereits freigestellt. Mit der beantragten Freistellung wären die Voraussetzungen für die erforderliche Aufstellung von Bebauungsplänen und damit für die Realisierung des neuen Stadtquartiers gegeben. Für Flächen der Stufe 1 liegt zeitnah kein Bahnverkehrsbedürfnis mehr vor. Das heißt, es bestehen keine verfestigten Planungen für den Bahnverkehr oder bahnbetriebliche Belange. Das Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG für den Ausbau der angrenzenden aktiven Trasse im Rahmen des Gesamt-

projekts Berlin – Frankfurt (Oder) soll voraussichtlich noch im Jahr 2019 beginnen. Für die Realisierung der geplanten Maßnahmen sind die zur Freistellung beantragten Flächen nicht erforderlich.

Zugleich kann nach derzeitigiger Erkenntnis ausgeschlossen werden, dass die seit Anfang der 1990er Jahre brachliegende Infrastruktur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung noch einmal ihrer ursprünglichen Nutzung zugeführt wird. Die vormals als Güterbahnhof genutzten Anlagen sind marode, die Gebäude sind zum Großteil einsturzgefährdet bzw. bereits in Teilen eingestürzt.

Bereits in den 1990er Jahren sind die ehemaligen Güterbahnhofsflächen im Zuge der Bahnreform als „zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und zum Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht notwendig“ eingestuft worden

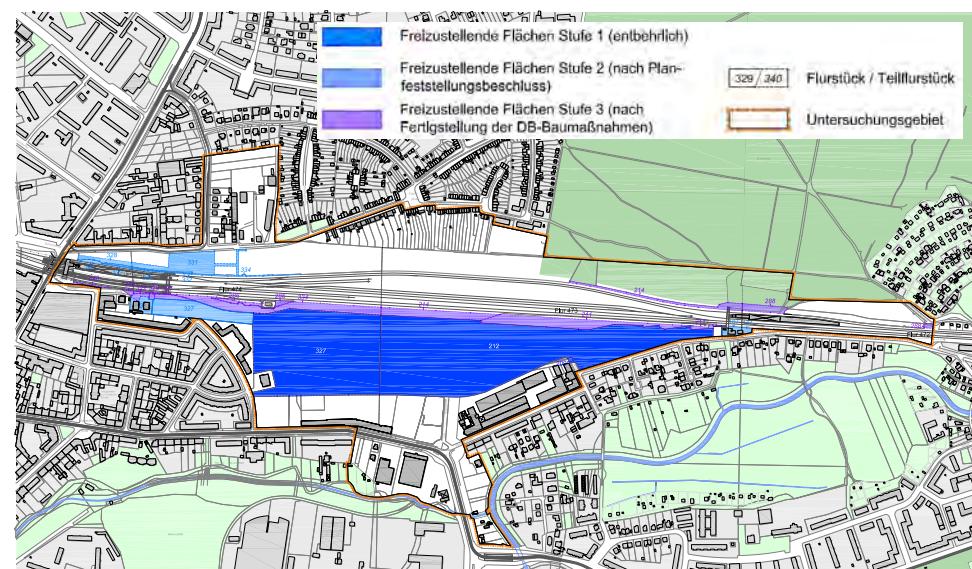


Abb. 69: Plan zum Freistellungsantrag in drei Stufen (UrbanPlan 2019)

und befinden sich seitdem im Eigentum des BEV. Damit war klargestellt, dass die Flächen grundsätzlich bahnbetrieblich entbehrlich sind.

Die Flächen der **Stufe 2** liegen im Nordwesten des ehemaligen Güterbahnhofsareals zwischen dem zukünftigen Regional- und S-Bahnhof Köpenick und dem Stellingdamm sowie im Südwesten zwischen Bahndamm und der bestehenden Wohnungsbauung auf den Grundstücken des Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG. Die nördlichen Flächen befinden sich zum größten Teil in privatem Eigentum. Diese Flächen können unter anderem wegen einer möglichen teilweisen Inanspruchnahme für den Bau des zukünftigen Regionalbahnhofs (vgl. Kapitel 5.7) bis auf Weiteres nicht freigestellt werden. Gleiches gilt bis auf Weiteres für die Flächen südlich des Bahnhofsareals.

Nach den für diese Flächen anstehenden Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG zu den darauf geplanten Baumaßnahmen (Bau Spund- / Stützwand im Norden und von öffentlichen Erschließungs- und Grünflächen im Süden) wird SenSW IV D die Freistellung für die Flächen der Stufe 2 beim EBA beantragen. Ziele sind die Antragstellung parallel zum Planfeststellungsantrag und die Freistellung parallel zum Planfeststellungsbeschluss der Deutschen Bahn AG voraussichtlich im Jahr 2021.

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. Die Herstellung dieser Flächen, die von der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Ausbaumaßnahmen für die Regionalbahnstrecke noch benötigt

werden, ist erst im Zuge des letzten Realisierungsabschnitts der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vorgesehen. Genauer Zuschnitt und Größe der freizustellenden Flächen können deshalb erst mit dem Planfeststellungsbeschluss bestimmt werden. Die Freistellung ist dann nach Abschluss der Baumaßnahmen und Inbetriebnahme der ausgebauten Bahnstrecke voraussichtlich im Jahr 2027 möglich. Der Antrag für die Freistellung wird nach dem Planfeststellungsbeschluss eingereicht.

Nach ersten Sondierungsgesprächen hat die Deutsche Bahn AG bereits signalisiert, dass sie einer Freistellung dieser Flächen von Bahnbetriebszwecken nach Abschluss der Bau-

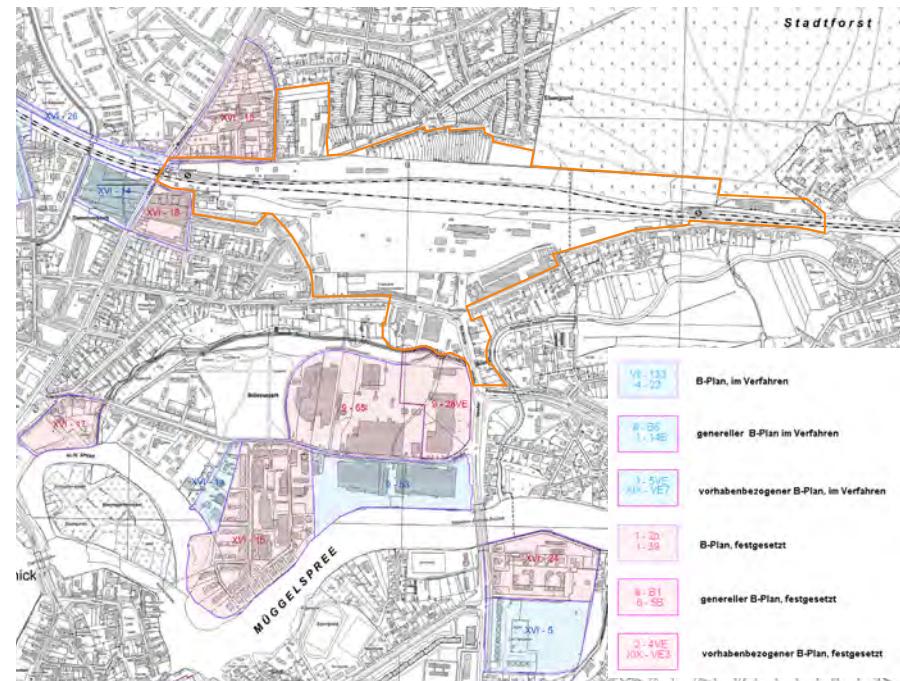


Abb. 70: Bebauungspläne im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets im Verfahren und festgesetzt (Geoportal Berlin / Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne 2019)

maßnahmen zustimmen würde. Voraussetzung dafür ist, dass die zur Freistellung beantragten Anlagen abschließend als nicht mehr bahnbetriebsnotwendig eingestuft werden.

Bebauungspläne im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets

Im näheren und weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets liegen in Aufstellung befindliche sowie festgesetzte Bebauungspläne für mehrere Bereiche vor. Die planungsrechtliche Sicherung einer geordneten Gewerbe- und Fachmarktentwicklung einschließlich bestandorientierter Regelungen für das auf dem Gelände der früheren C.J. Vogel Draht- und Kabelwerke AG bereits vorhandenem größeren Fachmarktzentrum südlich der Alten Erpe ist Inhalt des festgesetzten

vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-28 VE sowie des festgesetzten Bebauungsplans 9-65. Der Bebauungsplan XVI-14 für das Einkaufszentrum Forum Köpenick ist noch im Verfahren. Für das gegenüberliegende Einzelhandelszentrum am Elcknerplatz wurde der Bebauungsplan XVI-18 im Jahr 2010 festgesetzt.

Die städtebauliche Arrondierung innerhalb des Blocks Mahlsdorfer Straße / Hirtestraße ist Ziel des festgesetzten Bebauungsplans XVI-15. Gleiches gilt für den auf der anderen Straßenseite der Mahlsdorfer Straße gelegenen Block, für den sich der Bebauungsplan 9-8 im Aufstellungsverfahren befindet. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan XVI-26 wurde bereits 1993 für den geplanten 1. Bauabschnitt der Ost-West-Trasse (Westumfahrung Bahnhof-

Nr.	Status	Jahr	Lage	Planungsinhalt
XVI-1a	Aufstellung		Am Krusenick	Städtebauliche Arrondierung Glanzfilm-Fabrik
XVI-1b	Festgesetzt	1995	Am Krusenick	Loftwohnen in denkmalgeschützter Industrieanlage
XVI-14	Aufstellung		Bahnhofstraße	Forum Köpenick
XVI-15	Festgesetzt	2006	Mahlsdorfer Straße	Regelungen für Bestand und bauliche Erweiterung (Gewerbe / Wohnen)
XVI-17	Festgesetzt	1996	Friedrichshagener Straße	Wohnen (Arrondierung), Mischgebiet, Gemeinbedarf, Grün
XVI-18	Festgesetzt	2010	Elcknerplatz	Kaufhaus (Einzelhandel) mit 13 Laden-Einheiten
XVI-24	Aufstellung	2006	Salvador-Allende-Str.	Wohnanlage mit mehrgeschossigem Wohnungsbau
XVI-26	Aufstellung	1993	Am Bahndamm	1. Bauabschnitt Ost-West-Trasse
9 - 8	Aufstellung		Mahlsdorfer Straße	Regelungen für Bestand und Erweiterung
9 - 28 VE	Festgesetzt	2008	Friedrichshagener / Bellevuestr.	Fachmarktzentrum mit Bau- und Gartenmarkt
9 - 53	Aufstellung	2012	Friedrichshagener Straße	Neue Wohnbebauung + Denkmalschutz ehem. Kabelwerk
9 - 65	Festgesetzt	2018	Friedrichshagener Straße	Sicherung vorhandenes Gewerbe und Gemeinbedarf, Ansiedlung von Fachmarktsortimenten

Tab. 9: Bebauungspläne im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets im Verfahren und festgesetzt (Geoportal Berlin / Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne 2019)

straße), der an die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße anknüpfen soll, gefasst.

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Denkmalbereiche / Gesamtanlagen und Baudenkmale (vgl. Abb. 71):

- 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 Untersuchungsgebiet befindliche Stadtrandsiedlung Mittelheide, 1928 – 29 (Denkmalbereich / Gesamtanlage),



Abb. 71: Denkmalgeschützte Bauten und Gesamtanlagen (SenKultEuropa, Denkmalliste Berlin 2018)

- Ehemalige Polizeidienstschule (heute Finanzamt) Seelenbinderstraße, 1930 – 1931 (Baudenkmal),
- Beamtenwohnhäuser Am Elcknerplatz 20-22, um 1880 (Denkmalbereiche / Gesamtanlage).

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

Die Vorgaben für den Umgang mit den Baudenkmälern gibt das Denkmalschutzgesetz Berlin (DSchG Bln), das neben dem Grundsatz der Erhaltung, insbesondere die Regelungen zur Nutzung und zum Umgebungsschutz definiert. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind generell in die städtebauliche Entwicklung einzubeziehen und bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Für die städtebauliche Planung bzw. die Vorbereitung des neuen Stadtquartiers spielen Denkmalschutzbelange insbesondere für die geplante Nachnutzung der denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen städtischen Gaswerks für soziale und kulturelle Einrichtungen (vgl. Kapitel 8.6) sowie für den Umgebungsschutz eine Rolle. Letzterer gilt für alle oben genannten Baudenkmale / Denkmalbereiche.

Ein Denkmal darf nur mit Genehmigung der zuständigen Denkmalbehörde in seinem Erscheinungsbild verändert, ganz oder teilweise beseitigt, von seinem Standort oder Aufbewahrungsort entfernt oder instandgesetzt und wiederhergestellt werden. Die Nutzung von Baudenkmälern muss deren Erhalt auf Dauer gewährleisten.

Die Eigenart und das Erscheinungsbild von Baudenkmälern dürfen durch städtebauliche Entwicklungen in der Umgebung nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Veränderungen in deren unmittelbarer Umgebung sind genehmigungspflichtig, wenn sie sich auf den Zustand oder das Erscheinungsbild des Baudenkmals auswirken. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn dessen Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals durch die geplanten Maßnahmen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Zuständig für die ordnungsrechtlichen Belange und die Erteilung von Genehmigungen sind vorrangig die Unteren Denkmalschutzbehörden der Bezirksämter, für das zukünftige Stadtentwicklungsgebiet der Fachbereich Denkmalschutz des Bezirkes Treptow-Köpenick. Die Unteren Denkmalschutzbehörden müssen wiederum ihre Entscheidungen im Einvernehmen mit der bei der Senatsverwaltung angesiedelten Denkmalfachbehörde, hier dem Landesdenkmalamt, treffen (vgl. §§ 1, 5, 6, 8, 9, 10, 11 DSchG Bln).

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen fanden neben der Überprüfung der Denkmalschutzbelaenge umfangreiche Abstimmungen mit dem Bezirklichen Fachbereich Denkmalschutz statt. Die geplante Nutzung großer Teile des ehemaligen Gaswerkstandorts zu einem Gemeinbedarfsstandort wird aus Sicht des Denkmalschutzes grundsätzlich befürwortet. Auf der Ebene des Strukturkonzepts sind die städtebaulichen Entwicklungen in der unmittelbaren Umgebung der Denkmalbereiche / Baudenkmale möglich, bedürfen aber im Verlauf der konkreten Planung noch einer Überprüfung (vgl. Kapitel 8.1).

Fazit

Planungsrechtliche Belange im Untersuchungsgebiet und seinem Umfeld stellen grundsätzlich keine Restriktionen für die geplante Gebietsentwicklung dar. Bedingung für die Gebietsentwicklung ist die flächendeckende Aufstellung von Bebauungsplänen im Kontext der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Die Schaffung von Planungsrecht setzt wiederum die beantragte Freistellung von Bahnbetriebszwecken sowie die Änderung des FNP aufgrund der erforderlichen Verlagerung der Trassenführung der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße voraus.

Die Freistellung des noch planfestgestellten ehemaligen Güterbahnhofsareals ist grundsätzlich möglich. Nach derzeitigem Stand kann für den zentralen Hauptanteil der Flächen davon ausgegangen werden, dass diese für den Bahnbetrieb entbehrlich sind und vom Eisenbahnbundesamt zeitnah aus der Planfeststellung entlassen werden. Für die Freistellungen der weiteren Flächen im westlichen Eingangsbereich des zukünftigen Entwicklungsgebiets sowie in den Randbereichen beidseitig der Gleistrassen besteht noch Klärungs- und Handlungsbedarf. Sie sind aber grundsätzlich im Rahmen des geplanten Durchführungszeitraums möglich. Verzögerungen der Freistellungen für diese Flächen würden die zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme nicht gefährden.

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

Die aktuelle Wachstumsdynamik von Berlin und die damit verbundenen Boden- und Mietpreissteigungen sind eine besondere Herausforderung für die gesamtstädtische Entwicklungsplanung. Das Wachstum muss sowohl stadtstrukturell als auch städtebaulich so gesteuert werden, dass eine sozial verträgliche und langfristig nachhaltige Entwicklung sichergestellt ist. Dazu gehören neben der Gewährleistung von Bezahlbarkeit und ökonomischer Tragfähigkeit des Wohnungs- und Infrastrukturausbaus auch die Qualifizierung von Gewerbestandorten und die Vermeidung von ökologischen und stadtclimatischen Umweltbeeinträchtigungen.

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 und ihrer Bezirke und Quartiere voranzubringen.

Grenzen der Innenentwicklung und neue Wohnungsneubaustandorte

Die Potentiale der inneren Nachverdichtung (Dachausbauten, Schließung von Baulücken, Umwandlung von Brach-

flächen und Arrondierungen) werden allein nicht ausreichen, um den derzeitigen Wohnungsengpass genügend schnell und zu angemessen Kosten abbauen zu können. Dies war bereits in den vergangenen Jahren des starken Wachstums erkennbar. Nachhaltige Entwicklung wurde bisher mit Innenentwicklung innerhalb der schon erschlossenen Stadt gleichgesetzt. Dort könnten etwa 150.000 Wohnungen entstehen, davon ein Drittel innerhalb des S-Bahn-Rings. Allerdings befinden sich etwa 80% der Bauflächen in privatem Eigentum.

Dazu kommt, dass der Aufwand für die Aktivierung von Flächen bzw. Standorten der Innenentwicklung in der Regel hoch und die Realisierungsprozesse dafür lang und schwierig sind. Selbst im unwahrscheinlichen Fall, dass alle Reserven innerhalb der bereits erschlossenen Stadt genutzt werden könnten, bliebe weiterhin ein Nachfrageüberhang bestehen. Schon um den akuten Bedarf zu decken, ist in den Jahren bis 2021 der Bau von jeweils 20.000 neuen Wohnungen notwendig (vgl. Kapitel 4.3).

Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, neben der Innenentwicklung zügig neue Wohnungsbaustandorte in der gesamten Stadt zu aktivieren.

Zu der methodischen Ermittlung entsprechender Flächenpotentiale hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Jahr 2014 eine Bewertungsmatrix für größere potentielle Wohnungsbaustandorte – einschließlich einer Systematik für die möglichst objektive Ersteinschätzung – entwickelt.

In der ersten Arbeitsphase wurden 35 größere Flächen außerhalb des S-Bahnringes, die überwiegend im Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS) erfasst waren, mit der

Matrix bewertet. Methodische Grundlage war ein einheitlicher Kritierienkatalog aus verfügbaren skalierten Informationen, die für alle Standorte herangezogen werden konnten. Dazu gehörten insbesondere Verfügbarkeit (Eigentumsverhältnisse), stadträumliche Einbindung, technische Erschließung, soziale Infrastruktur, Versorgung, ökologische Aspekte, Nutzungskonflikte, Planungsrecht, Finanzierungsmöglichkeiten und Stadtpolitik.

In dem zweiten Arbeitsschritt wurden die 35 Standorte auf Grundlage der ermittelten Kriterien anhand von vier Bewertungsszenarien konkretisiert geprüft. Die Bewertungsszenarien waren nach vier Schwerpunkten gewichtet:

- Flächenverfügbarkeit („Landeseigene Flächen entwickeln“);
- entwickelbare verkehrliche und technische Infrastruktur („Auf bestehender Infrastruktur aufbauen“);
- vorhandene soziale, technische und verkehrliche Infrastruktur („Bestehende Infrastruktur nutzen“);
- kostengünstige Entwicklung („Kosten möglichst gering halten“).

Der Szenarienvergleich diente als weiterführender Indikator für die Entscheidung auf Senatsebene, ob die Entwicklung eines tendenziell als Wohnungsbauschwerpunkt geeigneten Standorts angestoßen werden soll. Die Potentialflächen am ehemaligen Güterbahnhof Köpenick fielen in dem Szenario „Bestehende Infrastruktur nutzen“ unter die „Top Ten“, in den drei anderen Szenarien rangierten sie im oberen Mittelfeld.

Weiterführende Untersuchungen und politische Entscheidungen haben ergeben, dass andere Standorte nicht in gleicher Weise für eine Entwicklung geeignet sind. Der Standortbereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick wurde

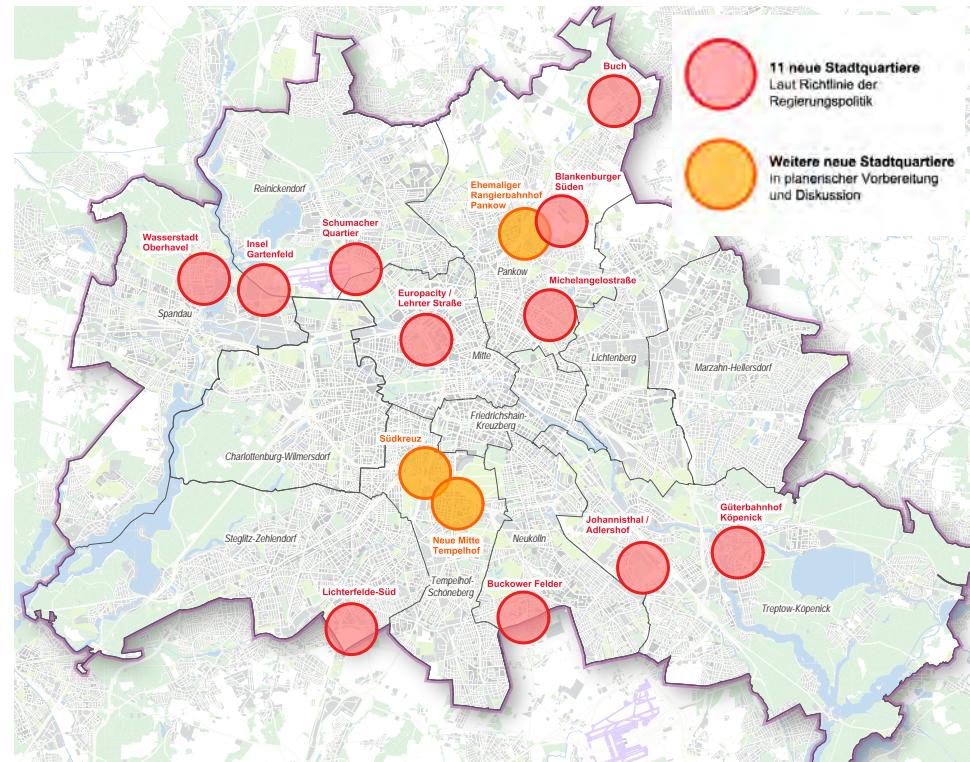


Abb. 72: Neue Berliner Stadtquartiere (SenSW 2018b)

als einer von insgesamt 11 außerhalb des S-Bahnringes gelegenen potentiellen Wohnungsbauschwerpunkten, insbesondere wegen seiner gut erschlossenen Lage, definiert (vgl. Abb. 72). Entsprechend wurde im April 2016 die vertiefende Untersuchung für die Entwicklung eines neuen Wohnungsbauprogramms vom Senat beschlossen.

Stadtentwicklungsplanerische Vorgaben für die inzwischen 14 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ausgewählten Wohnungsneubauschwerpunkte (siehe unten, vgl. SenSW 2017c) sind:

- Entwicklung lebendiger urbaner Nutzungsmischung mit unterschiedlichen Wohn- und Eigentumsformen, Arbeitsplatzangeboten und sozialer Stabilität,
- Sicherstellung eines Anteils von mindestens 30% mietpreisgebundenen Wohnungen bei privaten Eigentümern und 50% Sozialwohnungen bei landeseigenen Wohnungsgesellschaften,
- Nutzung zentraler Einrichtungen, darunter auch Bildungseinrichtungen, als Kristallisierungskerne,
- besondere Förderung der fußläufigen Erschließung im Inneren der Quartiere,
- Einbettung in attraktive, räumlich vernetzte und ökologisch wirksame Grünflächen,
- Sicherung der stadtwirtschaftlichen Qualität dieser Quartiere.

(Keine alternativen) Entwicklungspotentiale im Umfeld des Untersuchungsgebiets

Ungeachtet der 14 definierten Wohnungsneubauschwerpunkte wurden im Umfeld des Untersuchungsgebiets alle bislang brach liegenden oder nachverdichtbaren größeren Potentialflächen untersucht. Damit sollte prinzipiell geprüft werden, ob gleichermaßen geeignete Standorte (infrastrukturell gut erschlossen, ausreichende Größe für einen Wohnungsbauschwerpunkt) in einem Radius von rund 5 km um das Untersuchungsgebiet verfügbar wären.

Es wurden acht potentielle Standorte mit mehr als 2 ha Fläche ermittelt, die sich für eine Wohnungsbauentwicklung eignen und dafür in unterschiedlichen Planungsstadien bereits vorgesehen sind, sowie vier Standorte über 10 ha, die in Übereinstimmung mit dem StEP Industrie und Gewerbe

gewerbliche Entwicklung vorgehalten werden (vgl. Abb. 73, SenS 2011a).

Unter Einbeziehung der kleineren Potentialflächen mit Standortgrößen, die eine Realisierung von mindestens 100 Neubauwohnungen zulassen, gibt es im Umfeld des Untersuchungsgebiets in einem Radius von 5 km 30 Standorte. An diesen sollen bereits bis zum Jahr 2023 rund 13.000 Wohnungsneubauten entstehen sollen (vgl. Abb. 74, SenSW 2018g),

Die identifizierten Standorte im Umfeld des Untersuchungsgebiets sind jedoch bereits Bestandteil der bilanzierten Wohnungsbauflächenpotentiale oder können nicht für den Wohnungsbau herangezogen werden. Mit dieser Prüfung wird der Nachweis erbracht, dass gleichermaßen geeignete Alternativstandorte in der Umgebung des ehemaligen Güterbahnhofs nicht zur Verfügung stehen. Potentiell entwickelbare Flächen bzw. Standorte sind bereits für den Wohnungsneubau oder die Gewerbeentwicklung überplant bzw. festgelegt und können anderweitig nicht in Anspruch genommen werden.

Auf gesamtstädtischer Ebene ergeben die ermittelten Potentiale, die im Rahmen der Wohnungsneubauplanung kurz-, mittel- und langfristig aktivierbar sind, insgesamt ein Potential von 199.000 neuen Wohnungen bis 2030 (vgl. Kapitel 4.3, SenSW 2018e).

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die quantitative Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage zwar Auskunft über die Anzahl der benötigten Wohnungen gibt, nicht aber über den qualitativen Bedarf (vgl. Kapitel 4.3).

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Umwandlung von Bestandsmietwohnungen mit günstigen Mieten in viel-

fach hochpreisiges Wohneigentum und der damit einhergehenden Verknappung von Wohnungen zu Mieten, die für Haushalte mit unterdurchschnittlichen Einkommen bezahlbar sind, ist es erforderlich, dass die Hälfte des bis 2030 zu errichtenden Wohnungsneubaus gemeinwohlorientiert erfolgt.

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. Es ist daher von essentieller Bedeutung, dieses begrenzte Potential konsequent und effizient auszuschöpfen. Gegenwärtig sind die ermittelten Flächenpotenziale für die Gesamtstadt mehrheitlich in privatem Eigentum. Der Anteil der landeseigenen Flächen, die ein besonders relevantes Potential für den Bau preiswerter Wohnungen bieten, ist mit insgesamt ca. einem Viertel relativ gering. Aktuell und in den nächsten Jahren wird der Neubau durch landeseigene Wohnungsgesellschaften vor allem auf kleineren Innenentwicklungsflächen (oder durch Projektankäufe) realisiert. Ein großer Teil der wohnungspolitisch bedeutsamen Potentialflächen, zu denen insbesondere die 14 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 das Untersuchungsgebiet rings um den ehemaligen Güterbahnhof Köpenick.

Beschleunigung des Wohnungsbauprogramms

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 (vgl. Senat von Berlin 2018).

Es folgt dem Ziel, vor allem die Abläufe bei der Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu verkürzen sowie effiziente Maßnahmen zu ergreifen, um weiteres Wohnraumpotential zu identifizieren und bereits ermittelte Potentiale schneller zu entwickeln. Zugleich wurden drei weitere Stadtquartiere

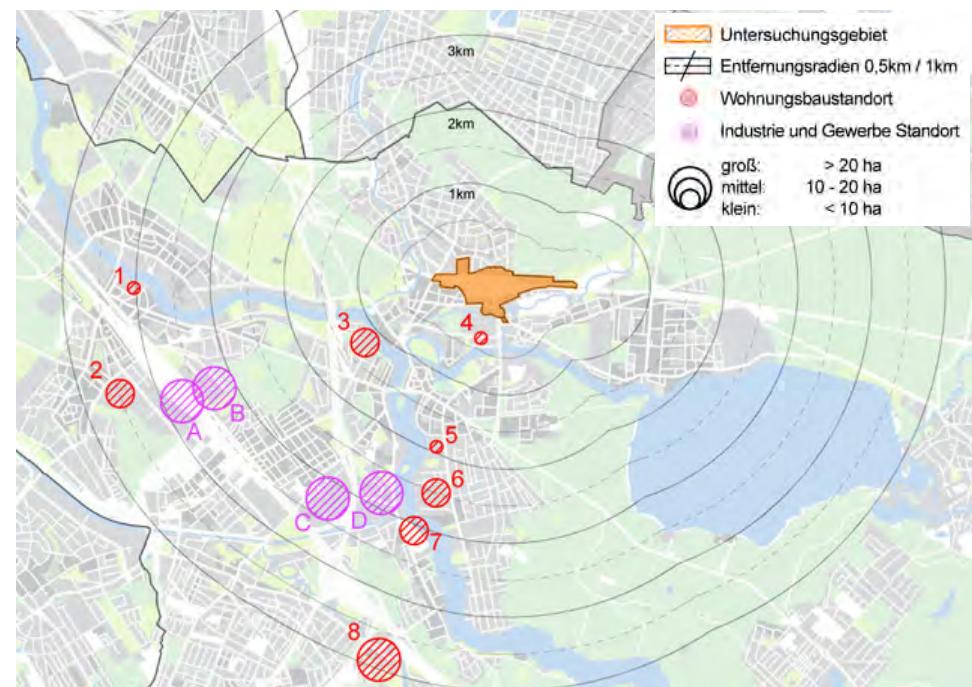


Abb. 73: Geprüfte alternative Potentialflächen für die Wohnungsbau- sowie für die Gewerbeentwicklung (SenSW 2018g, SenSW 2011a, SenWEB 2018, Grafik UrbanPlan 2018)

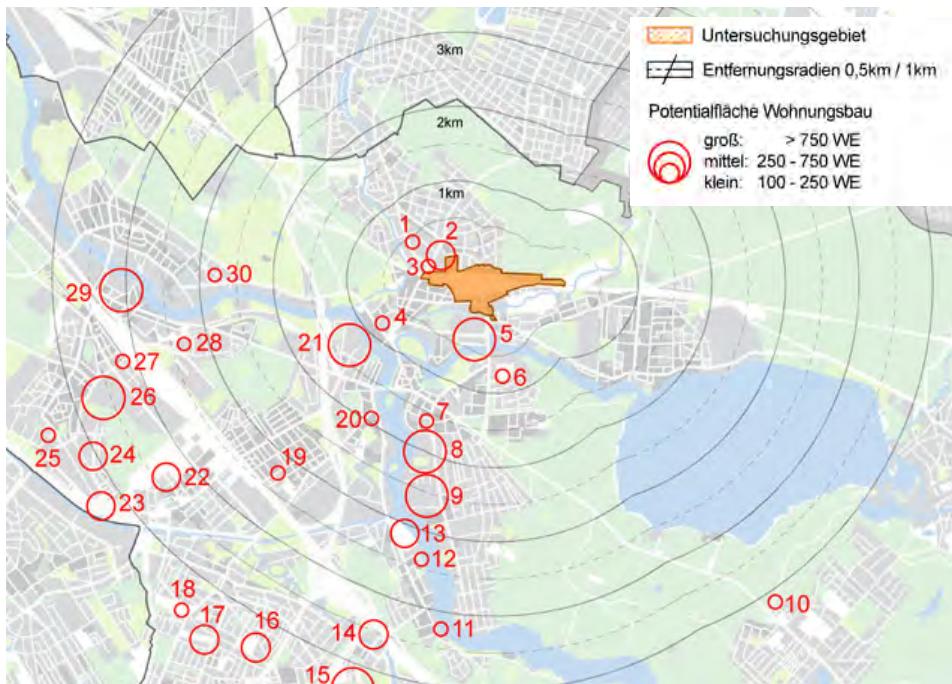


Abb. 74: Wohnungsneubaustandorte in Treptow-Köpenick ab 2018 (SenSW 2018, Grafik UrbanPlan 2018)

in die Gebietskulisse des Wohnungs- und Städtebauprogramms aufgenommen.

Zu dem Maßnahmenpaket, das auch für das Untersuchungsgebiet relevant ist bzw. werden kann, gehören:

- die Bildung einer Task Force Stadtquartiere und Entwicklungsräume, zu deren Aufgaben insbesondere die Koordination der Planungsschritte und die Priorisierung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Wohnungsbaus zählen;
- konkrete Schritte zur Vereinfachung und Beschleunigung von Baugenehmigungsverfahren;

- bedarfs- und zeitgerechte Sicherstellung der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur;
- die verstärkte Vergabe landeseigener Grundstücke an Genossenschaften zum Festpreis in Konzeptverfahren.

Fazit

Eine zügige und nachhaltige Entwicklung zusätzlicher bezahlbarer Wohnungen ist erforderlich, um den vorhandenen Bedarf an Wohnstätten stadtweit zu decken. Der Neubaubedarf kann nicht alleine durch Nachverdichtung bzw. kleinteilige Innenentwicklung ausgeglichen werden. Die 14 geplanten neuen Stadtquartiere sind wichtige Komponenten bzw. Voraussetzungen für eine quantitative Entspannung und Preisdämpfung am Wohnungsmarkt.

Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick ist einer der 14 Wohnungsbauschwerpunkte, deren Entwicklung das Land Berlin zur Deckung eines erhöhten Bedarfes an Wohnstätten in der Stadt beschlossen hat. Grundlage dafür war eine qualifizierte Standortermittlung und methodische Bewertung der verfügbaren Potentiale. Damit sowie in der oben dargestellten Standortanalyse wurde aufgezeigt, dass weder im Umfeld des Untersuchungsgebiets noch auf gesamtstädtischer Ebene geeignete Standortalternativen zur Verfügung stehen.

5.4 Gewerbeentwicklungsplanung

Am 30.04.2019 hat der Berliner Senat den Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030) beschlossen, der den StEP Industrie und Gewerbe von 2011

ersetzt.⁸ Er betrachtet umfassend die gesamte wirtschaftliche Situation in Berlin und soll die planerischen Grundlagen schaffen, um den Anforderungen der wachsenden Stadt auch für das Gewerbe gerecht zu werden. „Mit dem wirtschaftlichen Wachstum gehen zunehmende Flächenkonkurrenzen, Nutzungskonflikte und steigende Miet- und Bodenpreise im gewerblichen Bereich einher.“ Der StEP Wirtschaft 2030 „soll strategische Ziele benennen, um diese Konflikte zu entschärfen. Seine Aufgabe ist es, sowohl ausreichend gewerbliche Bauflächen vorzuhalten und zu sichern als auch bestehende Flächen besser zu nutzen. Zudem trifft er Aussagen zu bodenpreisdämpfenden Maßnahmen und führt das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich fort.“ (Senatskanzlei 2017)

Der StEP Wirtschaft 2030 integriert die strategischen Instrumente zur Stärkung des Industriestandorts Berlin und schreibt diese zugleich aktuell fort. Zu diesen Instrumenten zählt insbesondere der Masterplan Industriestadt Berlin der erstmalig 2010 mit Akteuren aus Wirtschaft und Gesellschaft in einem Leitbildprozess erarbeitet und im Herbst 2018 fortgeschrieben wurde. Er dient der Nutzung der wirtschaftlichen Potentiale Berlins sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen und soll die dynamische Berliner Industrie in ihrem Wachstum optimal flankieren und weiterentwickeln (vgl. SenSW 2018d).

Nachfolgend werden die gesamtstädtischen Vorgaben, Zielstellungen und Handlungsansätze aus den oben genannten Planwerken für die gewerbliche Entwick-

8 Eine Veröffentlichung durch SenSW I A ist jedoch erst in der zweiten Jahreshälfte 2019 vorgesehen. Daher wird im Untersuchungsbericht aus dem Entwurf des StEP Wirtschaft 2030 mit dem Stand von Ende 2018 zitiert.

lung zu den Wirtschaftszweigen zusammengefasst, die für die Schaffung von Arbeitsplätzen am Standort ehemaliger Güterbahnhof Köpenick relevant sind. Dies betrifft den Büroarbeitsmarkt sowie das kleinteilige Gewerbe einschließlich Dienstleistungen und Handwerk.

Ausgangslage ist, 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.

Büroarbeitsplätze

Mit dem Wachstum der Stadt hat auch die Nachfrage nach Büraum zugenommen. Darauf reagiert das räumliche Modell des StEP Wirtschaft 2030 mit der Darstellung sogenannter „Eignungsräume Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Diese umfassen neben den geeigneten Flächen in der Innenstadt insbesondere Standorte entlang des S-Bahnringes, vor allem im Bereich der Bahnkreuze. Der potenzielle Büro- und Dienstleistungsstandort des S-Bahnhofs und zukünftigen Regionalbahnhofs Köpenick ist aufgrund seiner vergleichsweise geringen Größe zwar nicht explizit im StEP Wirtschaft bzw. in dem räumlichen Modell aufgeführt. Er fügt sich aber in das prinzipielle Ziel der Schaffung / Sicherung von Büroflächen in gut erschlos-

senen Lagen mit guter Anbindung an den ÖPNV ein.

In der abgestimmten Leitlinie „Büro-Dienstleistungen als räumliche Impulse nutzen“ des StEP Wirtschaft 2030 heißt es entsprechend:

„Standorte für Dienstleistungs- und Büronutzungen sind räumlich zu diversifizieren, um sowohl vorhandene Entwicklungsimpulse für die Stadt möglichst optimal zu nutzen als auch in der inneren Stadt die funktionale Vielfalt und Nutzungsmischung langfristig zu sichern. Neben den hocherschlossenen Lagen des S-Bahn-Rings sind hierfür insbesondere die Nähe zu Wissenschaftseinrichtungen und die Achse in Richtung des Flughafen BER bedeutsam.“ (SenSW 2018a)

Arbeitsplätze im kleinteiligen Gewerbesektor

Teilziele und konzeptionelle Ansätze im StEP Wirtschaft 2030 widmen sich dem kleinteiligen Gewerbe in gemischten städtischen Quartieren bzw. dem so genannten innenstadtaffinen Gewerbe. Darunter ist jener Teil des Handwerks und Kleingewerbes zu verstehen, der die räumliche Nähe zu seinem Kundenkreis in der Innenstadt bzw. in den Zentren der Bezirke sucht.

Um dem Gefährdungspotential einer Verdrängung produzierender, kleingewerblicher Nutzungen entgegen zu wirken, ist eine stärkere Steuerung notwendig. Handlungsanforderungen bestehen vor allem für die gewerblich geprägten Mischgebiete in der inneren Stadt. Hier bedarf der Erhalt der Nutzungsmischung einer besonderen Planung und Steuerung sowie des Einsatzes eines zielgenauen Instrumentariums.

In diesem Kontext sind im räumlichen Modell des StEP Wirtschaft 2030 „Vorzugsräume für zusätzliche Flächenangebote für innenstadtaffines Gewerbe“ aufgezeigt. Sie sind verkehrlich gut erschlossen, liegen als Angebote der wirtschaftlichen Daseinsvorsorge im Sinne einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung in der Nähe dichter Siedlungsgebiete und können somit dazu beitragen, motorisierten Verkehr zu vermeiden. Auch hier ist der Gewerbestandort im Süden des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick aufgrund seiner geringen Größe zwar nicht dargestellt, entspricht aber dem Profil dieser Zielstellung.

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.“ (SenSW 2018a)

Folgende wesentliche Ziele und Handlungsbedarfe im StEP Wirtschaft 2030 besitzen besondere Relevanz für den kleinteiligen Gewerbestandort im Untersuchungsgebiet:

- Die Nutzungsmischung bzw. die bestehenden gewerblichen Standorte in den urbanen Lagen sollen erhalten und gesichert werden; hier sollen zugleich die Nachverdichtung ermöglicht und gefördert sowie neue nachfragegerechte Standorte geschaffen werden.
- Die neuen nachfrage- / bedarfsgerechten Standorte sind so zu wählen, dass es insbesondere nicht zu Konflikten mit schutzbedürftigen Nutzungen kommt.
- Die Flächeneffizienz sowie die Verdichtung an bestehenden Standorten sollen gesteigert werden. Dies umfasst auch die Aktivierung kleinerer Potenzialflächen, die Nutzungsintensivierung derzeit extensiv genutzter Flächen wie Parkplatz- oder Lagerflächen sowie Abriss und Neubau bzw. Umbau bestehender Gebäude unter Ausnutzung von Möglichkeiten der vertikalen Neuorganisation.
- In diesem Zusammenhang sollen Gewerbehöfe mit Unterstützung des Landes Berlin entwickelt werden.
- In Zukunft sollen bezirkliche Wirtschaftsflächenkonzepte den gesamtstädtischen StEP Wirtschaft 2030 konkretisieren, ergänzen und mit den darin verfügbaren Instrumenten umsetzen.

Zu den Instrumenten für die Sicherung von innerstädtischem Gewerbe und den Erhalt der Nutzungsmischung zählen in diesem Zusammenhang vor allem:

- Sicherung ausreichender Gewerbeflächen in den neuen Stadtquartieren durch Planungsrecht;
- Erhöhung der Verfügbarkeit von Gewerbe- und Industrieflächen durch Aktivierung, Verdichtung, Qualifizierung und Ankauf;
- Erstellung von Wirtschaftsflächenkonzepten auf

Bezirksebene, insbesondere für gut erschlossene städtische Lagen, einschließlich teilräumlicher vertiefender Untersuchungen – wie zum Beispiel Blockkonzepte oder Verdichtungsstudien – zur Ermittlung von Potentialflächen für produzierende, kleingewerbliche Nutzungen und für Büronutzungen;

- Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten zu zumutbaren Lärmemissionen (z. B. privatrechtliche Vereinbarungen zu Anlieferungszeiten oder Einhausungen lärmemittiger Nutzungen);
- Einsatz passender Managementstrukturen sowie von Städtebaufördermaßnahmen,
- eigentümerbezogene Aktivierung und Unterstützung sowie Stärkung bestehender Betriebe (z. B. durch Managementsysteme) und Förderung von „Modellprojekten“ durch Flächenankäufe vonseiten der öffentlichen Hand;
- Demonstration von flächeneffizientem Bauen bzw. möglichen Handlungsansätzen einer baulichen Verdichtung, z. B. im Rahmen von Gewerbehofstrukturen.
- Rahmenvorgaben für die Gewerbeentwicklung auf Bezirksebene und für den Standort ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

Vor dem Hintergrund, dass derzeit alle Bezirke eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeflächen bei sinkenden Flächenpotentialen verzeichnen, fand am 21.06.2018 eine Erörterung des Rates der Bürgermeister statt. Anlass war die notwendige Stärkung der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) durch Flächensicherung. Anlässlich der Zusammenkunft wurden für die bezirklichen Ebenen insbesondere folgende Ziele beschlossen, die auf

den Gewerbestandort in dem zukünftigen Entwicklungsgebiet übertragen werden können:

- Sicherung bestehender Gewerbestandorte, vor allem eingestreuter (kleinteiliger – unter 3 ha großer) Einzelstandorte des produzierenden Gewerbes;
- Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten aus dem Bestand heraus und Berücksichtigung des künftigen, zusätzlichen Flächenbedarfs für Gewerbe einschließlich der gewerblichen Infrastruktur;
- Ausschöpfung vorhandener gewerblicher Flächenpotentiale sowie Identifizierung und Sicherung noch vorhandener (kleinteiliger – unter 3 ha großer) Potentialflächen;
- Etablierung genehmigungsfähiger Möglichkeiten einer Nachverdichtung und zukunftsähigen Weiterentwicklung der Nutzungsmischung.

Der Gewerbestandort im Süden des Untersuchungsgebietes liegt im Süd-Ost-Raum Berlins im näheren Einzugsbereich des künftigen Großflughafens BER. Für diesen Bereich wird bereits im StEP Industrie und Gewerbe ein längerfristiger Bedarf an Gewerbeblächen unterschiedlicher Charakteristik und Lage festgestellt. 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.

Vor dem Hintergrund des Bedarfs an kleinteiligen Gewerbeblächen im Untersuchungsgebiet und in seiner Nachbarschaft (vgl. Kapitel 4.4) sowie der übergeordneten Ziele und

Handlungsansätze für diesen Wirtschaftsbereich (siehe oben) wurden die entwicklungsplanerischen Vorgaben für das Untersuchungsgebiet ressortübergreifend abgestimmt. In die Abstimmung einbezogen waren die für die gesamtstädtische Gewerbeentwicklungsplanung (SenSW I A) und für die Wirtschaftsstrukturplanung (SenWEB I A) zuständigen Fachverwaltungen des Senats sowie die Wirtschaftsförderung des Bezirks Treptow-Köpenick (vgl. Kapitel 8.4).

Fazit

Im Ergebnis stehen die Planungen und Konzepte für die Gewerbestandorte des neuen Stadtquartiers – der Bürostandort in dem nördlichen und der kleinteilige Gewerbestandort in dem südlichen Eingangsbereich – im Einklang mit den stadtentwicklungsplanerischen und -politischen Vorgaben und Strategien für die Gewerbeentwicklung. Entsprechend spiegeln sie die auf bezirklicher Ebene bestehenden Ziele der Sicherung von Arbeitsplätzen und der erforderlichen Deckung von Arbeitsstättenbedarfen in den genannten Gewerbesegmenten.

5.5 Einzelhandelsentwicklungsplanung

Lebendige Zentren und funktionierende Nahversorgungsstrukturen bilden das Rückgrat der wachsenden Stadt. Dabei kommt dem Einzelhandel eine Leitfunktion zu, da er maßgebliche Impulse für die Bedeutung der einzelnen Zentren gibt. Aufgabe des StEP Zentren 2030, beschlossen am 12.03.2019 vom Berliner Senat, ist es, Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der historisch gewachsenen polyzentralen Struktur Berlins sowie die zentren-

verträgliche Integration neuer Einzelhandelsvorhaben in das Stadtgebiet zu definieren.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet wird der Bereich um die nördliche Bahnhofstraße im StEP Zentren als Hauptzentrum eingestuft. Dennoch bleibt es in diesem Kontext bei einer zumeist qualitativen Einordnung der Funktionszuweisung. Zur Nahversorgung enthält der StEP Zentren keine räumlich konkreten Aussagen. Unter Bezugnahme auf dessen planerische Vorgaben ist es Aufgabe der bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepte, den Umfang der ergänzenden Nahversorgungszentren zu definieren.

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Treptow-Köpenick aus dem Jahr 2009 wurde 2016 gutachterlich überarbeitet, da die dynamische Entwicklung im Einzelhandel, das Bevölkerungswachstum und die Veränderung der relevanten Rahmenbedingungen eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung der Inhalte und Ziele – insbesondere für die Nahversorgung der Wohnbevölkerung – erfordert hatten. Im Juli 2016 hat der Bezirk das aktuelle Zentren- und Einzelhandelskonzept beschlossen.

Dieses enthält Aussagen zu den Zielen der Einzelhandelssteuerung, zur Einordnung und Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche sowie zu den Fachmarktstandorten. Es soll dazu beitragen, die Nahversorgung in allen Teilen des Bezirks sicherzustellen und die städtischen Zentren entsprechend ihrer jeweiligen Funktion weiterzuentwickeln und zu stärken. Versorgungslücken sollen geschlossen, aber eine unkontrollierte Ansiedlung und Ausweitung von Verkaufsstätten außerhalb der Zentren verhindert werden.

Nachfolgend werden die Vorgaben und Ziele des Zentren- und Einzelhandelskonzepts für die an das Untersuchungs-

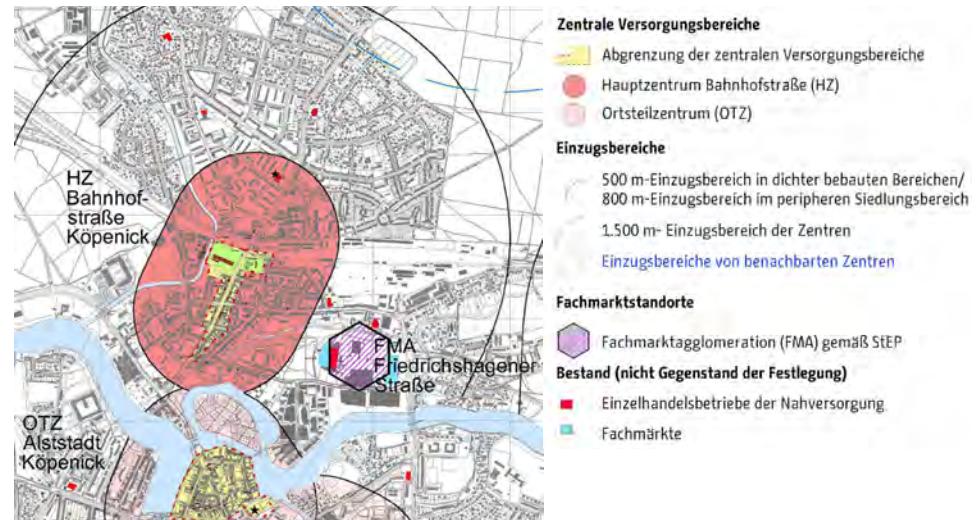


Abb. 75: Zentrale Versorgungsbereiche, Fachmarktagglomerationen und Fachmarktstandorte - Konzept (Ausschnitt, Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a)

gebiet angrenzenden Quartiere, insbesondere für das Hauptzentrum Bahnhofstraße, komprimiert herausgearbeitet. (Vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016)

Abgeleitet aus dem StEP Zentren definiert das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept die Bahnhofstraße zwischen Friedrichshagener Straße und Elcknerplatz als Hauptzentrum (vgl. Abb. 75). Typische Ausstattungsmerkmale eines Hauptzentrums sind neben einem vollständigen zentrenrelevanten Branchenmix für verschiedene Zielgruppen auch öffentliche und kulturelle Einrichtungen sowie ein differenziertes Angebot an Finanz- und Gesundheitsdienstleistungen, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Anwaltskanzleien etc. (vgl. Abb. 75). Sowohl in Bezug auf seine Größe als auch auf sein Einzelhandelsangebot ist das Hauptzentrum Bahnhofstraße das dominante Zentrum im Bezirk. Die Verkaufsflächenausstattung liegt bei

rd. 32.300 m² (inklusive nicht-zentrenrelevanter Angebote) und damit unterhalb des im StEP Zentren 2030 benannten Orientierungsrahmens für Hauptzentren von 50.000 bis 100.000 m² Verkaufsfläche.

Der Einzugsbereich als Hauptzentrum erfasst einen großen Teil des Bezirks Treptow-Köpenick und erstreckt sich im Norden über die Bezirksgrenze bis nach Kaulsdorf und Mahlsdorf (vgl. Abb. 75). Eine Ausweitung der Zentrumsabgrenzung auf Bereiche nördlich der Bahn wird gemäß dem bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept sowie im Rahmen der Abstimmung der vorbereitenden Untersuchungen von Seiten des Bezirks nicht befürwortet, da zunächst der südliche Teil der Bahnhofstraße weiter stabilisiert werden soll.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung sowie mit der Zielsetzung, die hauptzentrumsrelevante Kaufkraft möglichst weitgehend im Einzugsbereich zu binden, konstatiert der Bezirk einen Entwicklungsrahmen von rd. 4.400 m² Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimente innerhalb der räumlichen Abgrenzung des Hauptzentrums Bahnhofstraße. Die Gesamtverkaufsfläche würde sich entsprechend auf rd. 36.700 m² erhöhen.

Gemäß der gutachterlichen Analyse wird das Zentrum Bahnhofstraße von der Verkaufsflächenausstattung und von der Funktionsbreite her den Erwartungen an ein Hauptzentrum nicht voll gerecht. Insbesondere bei den Einzelhandelsnutzungen fehlt es an der Breite konkurrierender Angebote und an spezialisierten Fachgeschäften. Neben der Ausnutzung des für den Einzugsbereich ermittelten, nur noch begrenzten Spielraums für Einzelhandelsentwicklungen gilt

es, das Hauptzentrum durch Maßnahmen, wie z. B. den Abbau von Leerständen oder die Inwertsetzung von Brachflächen sowie durch die Ergänzung von anderen zentrentypischen Nutzungen, wie Freizeit und Gastronomie, zu stärken. Nördlich des Bahnhofs vorhandene Entwicklungspotentiale sollen vorrangig für ergänzende Nutzungen (Dienstleistungen, Freizeit, Gewerbe) ausgeschöpft werden.

Bei Projekten mit hauptzentrumsähnlichen Angeboten an anderer Stelle im Bezirk sind die möglichen Auswirkungen auf die angestrebte Entwicklung des Hauptzentrums Bahnhofstraße regelmäßig in die Überlegungen einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für die weniger als 800 m entfernte Fachmarktagglomeration Friedrichshagener Straße, aber auch für Streulagen im Einzugsbereich, z. B. in Köpenick-Nord und Dammvorstadt.

Für die Dammvorstadt, zu der auch der Bereich südlich der Bahntrasse zählt, wird ein gegenüber dem Berliner und dem bundesdeutschen Durchschnittswert mehr als doppelt so hoher Einzelhandelsflächenbesatz konstatiert. Nahversorgungsfunktionen werden hier teilweise durch großflächige Einzelhandelsmärkte mit quartiersübergreifenden Kundeneinzugsbereichen abgedeckt. Kleinräumlich bestehen gegenwärtig bereits Angebotsüberhänge. Aus dem Zentren- und Einzelhandelskonzept lässt sich daher im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Wohnquartiers im Süden der Bahntrasse maximal mittel- bis langfristig eine maßvolle Erweiterung in Verbindung mit einer qualitativen Verschiebung der Nachfrage hin zum Lebensmittelvollsortiment ableiten.

Anders verhält es sich mit dem Einzelhandelsflächenbesatz in Köpenick-Nord. Er liegt dort etwa bei der Hälfte

der Berliner und bundesdeutschen Durchschnittswerte. Die räumliche Abdeckung der Nahversorgung weist zwar nach Aussage des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts auch in Köpenick-Nord keine größeren Lücken auf, tatsächlich liegen jedoch größere Bereiche der in das Untersuchungsgebiet teilweise einbezogenen Siedlung Elsengrund zwischen 600 und 1.200 m vom nächstgelegenen Nahversorgungsangebot entfernt.

- 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 gegeben ist.

Fazit

Für das geplante neue Stadtquartier mit zusätzlich rund 4.000 Einwohnerinnen und Einwohnern muss im Rahmen dieser Vorgaben die Ergänzung durch geeignete, wohnungsnahe Grundversorgungsangebote geprüft werden. zumal diese entscheidend daran mitwirken, Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastungen zu mindern.

Dazu fanden bereits im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen entsprechende Abstimmungen mit den zustän-



Abb. 76: Hauptzentrum Bahnhofstraße (Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a)

digen Fachverwaltungen statt. Im Ergebnis kann in zentraler Lage im Bereich der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße bzw. des Brandenburgplatzes ein neuer Grundversorgungsstandort mit einem Lebensmitteleinzelhandel für die mittel- bis langfristige Realisierung vorgesehen 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

Die Schulbedarfsplanung ist für die Beurteilung der Machbarkeit der Entwicklung des neuen Stadtquartiers von besonderer Bedeutung. Aufgrund des beträchtlichen Flächenbedarfs für die erforderlichen Schulen muss frühzeitig geprüft werden, ob und wie diesem Bedarf entsprochen werden kann. Die Darstellung der Planungsvorgaben für die Gemeinbedarfsplanung konzentriert sich daher auf die Schulentwicklungsplanung.

Im Schulentwicklungsplan 2014 – 2018 (SEP) von Berlin sind die Ziele für die Weiterentwicklung der Schularten festgelegt. Er beschreibt zugleich 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 voraussichtlich durch veränderte pädagogische Konzepte und die damit verbundene Überarbeitung der Musterraumprogramme für die Schulen entstehen.

Grundschulen

Für die Schulstandortplanung sind die Grundschulen von besonderer Bedeutung. Für sie gilt das Gebot einer wohnortnahmen Schulversorgung. Kapazitätsüberhänge in der einen Region können in der Regel nicht wie bei den weiterführenden Schulen zur Bedarfsdeckung einer anderen herangezogen werden können.

Das Bevölkerungswachstum spiegelt sich in einer starken Steigerung der Schülerzahlen wider. Daher prognostiziert der SEP für die Grundschulen im Bezirk Treptow-Köpenick vom Schuljahr 2013/14 bis zum Schuljahr 2022/23 einen Anstieg von rd. 9.800 auf rd. 13.650 Schülerinnen und Schüler. Das entspricht einer Zunahme um 39,5%. Dies ist der höchste Wert in Berlin. Im Schuljahr 2022/23 stünde einem Bestand von rd. 92 Zügen ein Bedarf von 95 bis 99 Zügen gegenüber. Bis zum Schuljahr 2025/26 wird sich nach den Prognosen des SEP das Defizit im Bezirk auf voraussichtlich ca. 11 Züge an Grundschulen erhöhen.

Das Schulgesetz Berlin (SchulG) legt für die verschiedenen Schularten die Mindestanzahl der Klassen und der Züge eines Eingangsjahrgangs fest. Danach sind an Grundschulen 2 Züge, an Integrierten Sekundarschulen 4 Züge und an Gymnasien 3 Züge Mindestvoraussetzung für jeden Schulstandort.

Um den Schulen die notwendige Flexibilität bei ihren organisatorischen Entscheidungen zu sichern, sollen allerdings Zügigkeiten angestrebt werden, die über die im Gesetz definierten Mindestgrößen hinausgehen. Die „Ausführungsrichtlinien zur Schulentwicklungsplanung (AV SEP)“ vom 25.6.2012 formulieren daher als Vorzugs-Organisationsgrößen für Grundschulen 3 - 4 Züge, für Gemeinschaftsschulen 3 - 4 Züge, für Integrierte Sekundarschulen

4 - 6 Züge und für Gymnasien 4 - 5 Züge.

Da die baulichen Erweiterungskapazitäten der vorhandenen Schulen äußerst begrenzt sind, ergibt sich aus dem im SEP ermittelten Bedarf von 11 Zügen für Grundschulen unter Bezugnahme auf diese Vorzugsgrößen das Erfordernis für den Neubau von mindestens drei Grundschulen im Bezirk Treptow-Köpenick.

Bei der im SEP auf Basis bezirksbezogener Modellrechnungen für die einzelnen Schularten prognostizierten Entwicklung der Schülerzahlen ist allerdings davon auszugehen, dass mit wachsendem zeitlichem Abstand seit der Ermittlung eine zunehmende Unschärfe entsteht. Die Bedarfsermittlung muss deshalb kontinuierlich fortgeschrieben werden. Aus diesem Grund findet seit 2014 mit den zuständigen Fachverwaltungen des Senats und der Bezirke jährlich eine Abstimmung zur Schulnetz- und Schulstandortplanung statt.

In der Schulplanungsregion 5, die mit den Bezirksregionen Köpenick-Nord, Dammvorstadt und Friedrichshagen übereinstimmt und in der auch das Untersuchungsgebiet liegt, lässt sich nach Aussage des bezirklichen Schul- und Sportamts der zu erwartende Grundschulbedarf auf Basis der Bevölkerungsprognose sowie unter Berücksichtigung der geplanten Wohnungsneubauvorhaben in diesen Stadtteilen mit den vorhandenen Schulkapazitäten nicht decken. Der Anstieg der Schülerzahlen wird hier erheblich zunehmen und einen akuten Handlungsbedarf verursachen.

Aus der von den Fachverwaltungen des Senats und des Bezirks zuletzt im Juni 2018 vorgelegten Aktualisierung der Handlungsbedarfe geht hervor, dass in der Schulplanungsregion 5 bis zum Schuljahr 2021/22 das Versorgungsdefizit auf 2,8 Züge und bis 2024/25 auf 6,8 Züge ansteigt. Dabei

ist der sich abzeichnende demografische Wandel mit dem zu erwartenden Generationenwechsel der Bevölkerung noch nicht berücksichtigt. Für die Deckung des zukünftigen Bedarfs im Südosten der Schulplanungsregion 5 (östliche Dammvorstadt, Friedrichshagen) soll ein derzeit brach liegender ehemaliger Grundschulstandort in der Stillerzeile mit 2,5 Zügen reaktiviert werden.

Integrierte Sekundarschulen (ISS)

Eine detaillierte Schulstandortplanung führen die Bezirke im Rahmen der Sozialen Infrastrukturkonzepte (SIKo)⁹ 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 (vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016b). 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.

Nachfolgend werden die Ergebnisse zu den weiterführenden Schulen für das Untersuchungsgebiet umrissen: Die prognostizierte Zunahme der Schülerzahlen zwischen den Schuljahren 2013/14 und 2022/23 beträgt für Integrierte Sekundarschulen (ISS) inkl. Gemeinschaftsschulen

⁹ Bezugsgroße für die Bedarfsermittlung des SIKo sind die Bevölkerungsprognose Berlin 2015-2030 und die berlinweit abgestimmten Richt- und Orientierungswerte. Der Bezirk Treptow-Köpenick hat das 2016 erarbeitete SIKo mit dem Datenbestand Ende 2017 Anfang des Jahres 2019 beschlossen.

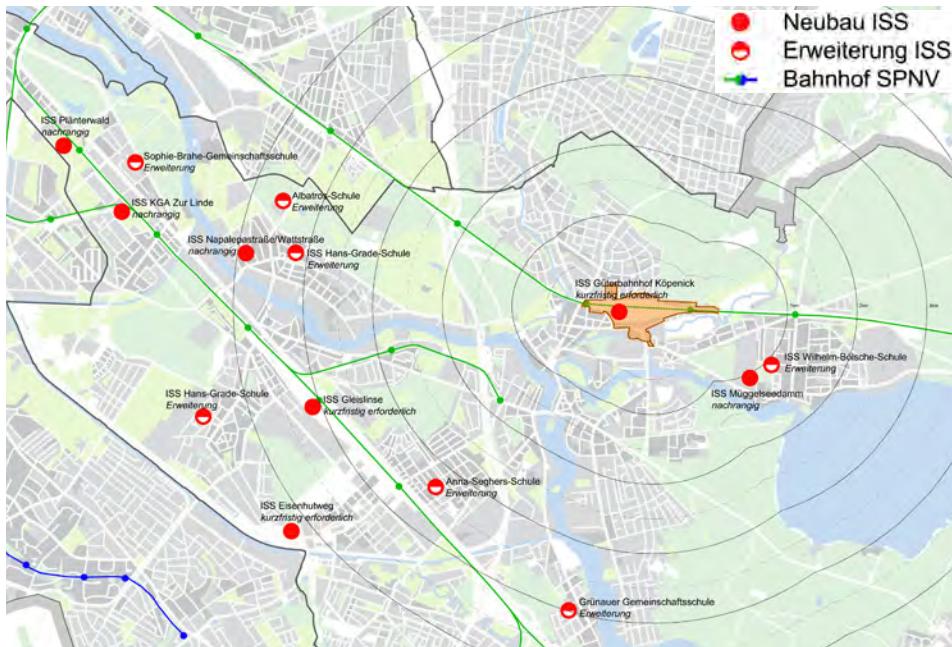


Abb. 77: Potentielle ISS-Standorte (Urban Plan 2019)

ca. 31% und für Gymnasien ca. 33%. Insgesamt wird von einer Zunahme von ca. 2.300 Schülerinnen und Schülern im Alter von 12 bis unter 18 Jahren ausgegangen. Im Gegensatz zur Grundschulbedarfsermittlung werden für weiterführende Schulen keine Schulregionen betrachtet. Die Bedarfsermittlung erfolgt hier bezirksweit.

Nach aktuellem Stand des Schulmonitoring besteht ein bezirksweites Versorgungsdefizit von 12 Zügen. Neben den kleinteiligen Erweiterungs- und Umbauerfordernissen an vorhandenen Standorten entspricht dies der Kapazität von zwei bis drei neuen ISS. Die Schulstandorte können unabhängig von der kleinräumlichen Bedarfsermittlung im gesamten Bezirk verteilt werden. Sie sollen allerdings möglichst an den

schienengebundenen Personennahverkehr angebunden sein. 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.77). Vier als nachrangig angesehene Standorte befinden sich auf bislang anderweitig genutzten Flächen, die sich insbesondere wegen abweichender Planungsvorgaben bzw. -vorstellungen der Eigentümerinnen und Eigentümer nur schwer aktivieren lassen.

Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick ist von den im SIKo näher untersuchten potenziellen Flächen für eine ISS im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets der am besten geeignete Standort, insbesondere wegen des guten ÖPNV-Anschlusses (S-Bahnhof und zukünftiger Regionalbahnhof) und der zentralen Lage in Köpenick. Der Bezirk hat deshalb mit Start der vorbereitenden Untersuchungen entschieden und gegenüber SenSW gefordert, dass eine ISS im Untersuchungsgebiet vorgesehen werden soll.

Fazit

Resultierend aus dem aufgeführten Bedarf, der Analyse des SIKo sowie den vorliegenden Standortentscheidungen sind im Bereich des Untersuchungsgebiets zwei Grundschulen mit 2 bzw. 3 Zügen sowie eine ISS mit 6 Zügen für die Sekundarstufe I und voraussichtlich 3 - 4 Zügen für die Sekundarstufe II vorzuhalten (vgl. Kapitel 8.6). Dabei decken die beiden Grundschulen sowohl den bereits vorhandene als auch künftig zu erwartenden sowie zu einem geringeren Anteil den durch die Quartiersentwicklung induzierten Bedarf ab. Die Standortentscheidung für die ISS dagegen ist Ergebnis übergeordneter schulischer Belange.

5.7 Verkehrsentwicklungsplanung

Überörtliche Vorgaben

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 das Untersuchungsgebiet gelten. Von den darin vorgesehenen Maßnahmen, die in dem für 2025 geplanten Netz enthalten sind, hat die Realisierung des 1. Bauabschnitts der Ost-West-Trasse mit der neuen Bezeichnung Westumfahrung Bahnhofstraße einen konkreten Bezug zum Untersuchungsgebiet. Gleiches gilt für den entsprechend dem Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023 geplanten Ausbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof. Maßnahmen im weiteren Umfeld sind der 1. Bauabschnitt der Süd-Ost-Verbindung (SOV), der mit der neuen Spreebrücke als Minna-Todenhagen-Straße seit Dezember 2017 in Betrieb ist, und die Tangentialverbindung Ost (TVO), die zwischen der Straße An der Wuhlheide und der B1/B5 verlaufen soll.

Wichtigstes verkehrspolitisches Ziel im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebiets ist die Vervollständigung des Tangentenvierecks um die Köpenicker Altstadt/Dammvorstadt. 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



Abb. 78: Ausbauplanung für übergeordnetes Straßennetz (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan 2018)



Abb. 79: Ausbauplanung für den Bahnhof Köpenick, aktueller Stand (DB Netz AG seit 2017)

dargestellt. Sie setzt sich aus der West- und der Ostumfahrung Bahnhofstraße zusammen.

Ein für die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick maßgebliches Verkehrsprojekt ist der bereits erwähnte Ausbau des Regionalbahnhofes und des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof einschließlich der Einfügung eines neuen Regionalbahnsteigs im Bahnhofsgebiet (vgl. Abb. 79). 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 DB Netz AG stehen im Zusammenhang mit dem Ausbau 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 um den Bahnhof neue Lärmschutzwände (LSW) zu errichten. Im Bereich des Elcknerplatzes wird durch die geplante Gleislageveränderung für die höhere Streckengeschwindigkeit sowie das zusätzliche Überholungsgleis die Bahntrasse um bis zu 8,5 m nach Süden erweitert.

Für den Ausbau der Radverkehrswege ist das Radwegekonzept des Bezirks Treptow-Köpenick maßgeblich (vgl. Abb 68). Dort sind die geplanten Maßnahmen an den Hauptrouten innerhalb des Bezirklichen Netzes im Umfeld des Untersuchungsgebiets dargestellt. In diesem Zusammenhang sind auch die den Radverkehr betreffenden Grundsätze im Berliner Mobilitätsgesetz, Abschnitt 3, § 42 zu berücksichtigen (vgl. SenUVK 2018b).

Bezüglich des MIV wird für das Bezugsjahr 2025 ein Anstieg der Kfz-Verkehrsmengen im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets prognostiziert. Diese gesamtstädtische Tendenz dürfte dadurch verstärkt werden, dass mittel- bis langfristig die Entwicklung weiterer Wohnbauflächen im Umfeld geplant ist. Im Zuge einer weiteren 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 an Bedeutung und Dringlichkeit.

Örtliche Vorgaben und Planungen

Das Bezirkliche Radverkehrskonzept ist bisher nur ansatzweise umgesetzt. Eine städtebauliche Entwicklung auf dem

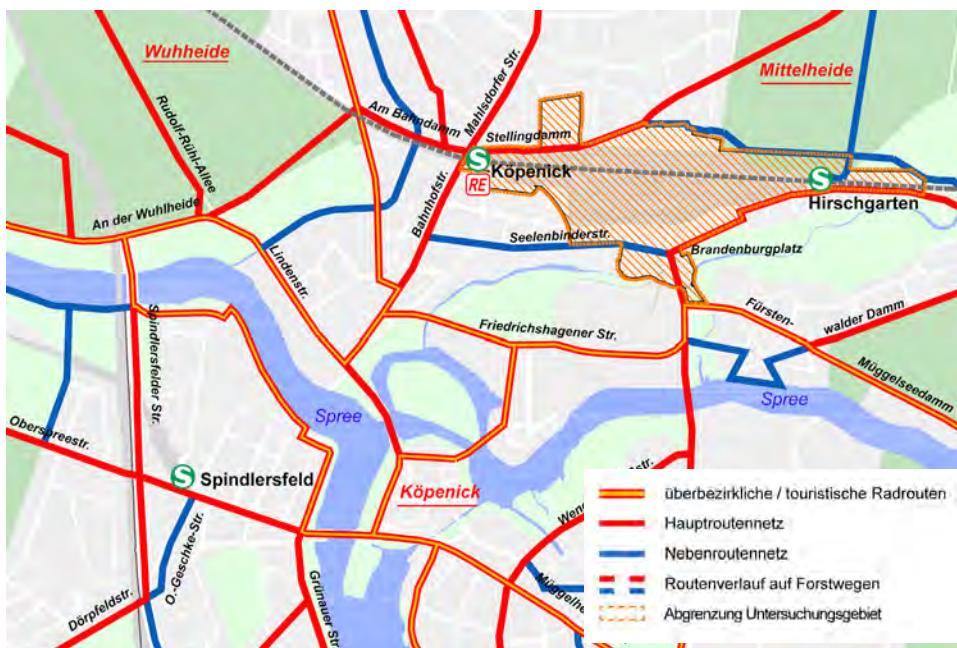


Abb. 80: Übergeordnetes Radwegekonzept 2010 (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan)

Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs ist darin bisher nicht berücksichtigt. Erforderliche Komponenten einer notwendigen Netzergänzung sind:

- Der Bau von übergeordneten Fuß- und Radwegen in Ost-West-Richtung entlang beider Seiten der Bahntrasse;
- die Ausstattung der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße mit einem begleitenden Fuß- und Radweg, der die Bahntrasse quert und die nördlich davon gelegenen Quartiere mit dem Gebiet um den Brandenburgplatz verbindet;
- quartiersbezogene Ergänzungen mit Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz.

Insgesamt erweist sich mit Blick auf die Realisierung des geplanten Neubauquartiers ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept auf bezirklicher Ebene als erforderlich. Wichtige Bausteine dafür sind:

- Weitere Verknüpfung von schienengebundenem Personennahverkehr (SPNV) und straßenbegleitendem ÖPNV;
- ergänzende Mobilitätsangebote und Ausbau der hierfür erforderlichen Infrastruktur;
- Verkehrsmanagement und -steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs;
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- überörtliche und kleinräumliche Vernetzung sowie Anpassung der Radverkehrsanlagen und -verbindungen an aktuelle Standards innerhalb und in der Umgebung des Untersuchungsgebietes;
- Strategien zur Effektivierung und gleichzeitigen

Minderung des Wirtschaftsverkehrs einschließlich Strategien zu City-Logistik und Lieferverkehr;

- ein Fußwegeverkehrskonzept, das auch Maßnahmen zur Qualifizierung des öffentlichen Raumes umfasst.

5.8 Landschaftsplanung und naturschutzrechtliche Vorgaben

Den übergeordneten landschaftsplanerischen Rahmen für Berlin gibt der am 01.07.2019 in Kraft getretene Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) (Gemeinsame Landesplanung 2019) vor, der den zuvor gültigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) (GVBI. 2009) ablöst. Dieser stellte das Untersuchungsgebiet weitgehend als „Gestaltungsraum Siedlung“ dar, in dem die Entwicklung von Siedlungsflächen möglich und Wohnnutzungen zulässig sind. Der LEP HR sieht den gesamten Untersuchungsbereich ergänzend als Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen vor.

Landschaftsprogramm 2016

Das Landschaftsprogramm 2016 (LaPro) (SenUVK 2017b) einschließlich Artenschutzprogramm umfasst die generellen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Berlin. Es verfolgt auf gesamtstädtischer Ebene das Ziel, ökologische Belange in den Städtebau einzubeziehen. Demnach ist unter Beachtung der natürlichen Gegebenheiten und der Umwelterfordernisse eine zukunftsorientierte Entwicklung der Stadt zu sichern. Die natürlichen Grundlagen – wie etwa Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere, Pflanzen

– sowie ausreichende Erholungsflächen für die Menschen und der Ansprüche von wild lebenden Tieren und Pflanzen einschließlich des Biotopverbundes sind gemäß LaPro auf allen Planungsebenen zu berücksichtigen. Das LaPro ergänzt den FNP als vorbereitenden Bauleitplan um qualitative Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und stellt zu erwartende Nutzungskonflikte dar. Die im Vergleich mit dem FNP zum Teil aktuelleren Ziele und Vorgaben des LaPro werden nur im Rahmen der jeweils räumlich begrenzten FNP-Änderungen übernommen. Deshalb stimmen das LaPro und der FNP teilweise noch nicht überein. Vor diesem Hintergrund steht das LaPro für die gültigen landschaftsplanerischen Ziele und Vorgaben. Diese unterliegen in der verbindlichen Bauleitplanung grundsätzlich der Abwägung, sofern sie nicht im FNP integriert wurden (Darstellung FNP siehe Kapitel 5.2).

Zentrale Bestandteil des LaPro sind die fünf Programmpläne „Naturhaushalt und Umweltschutz“, „Biotop- und Artenschutz“, „Landschaftsbild“, „Erholung und Freiraumnutzung“ und „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“. Die prinzipiellen Anforderungen der Programmpläne für das Untersuchungsgebiet sind nachfolgend zusammengefasst:

Programmplan „Naturhaushalt und Umweltschutz“

Der Programmplan ist darauf ausgerichtet, die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima als Lebensgrundlage zu erhalten und Beeinträchtigungen zu minimieren. Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist laut Programmplan als Grün- und Freifläche sowie zu einem kleinen Anteil als Industrie- und Gewerbefläche mit dem Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel dargestellt.

Gemäß dem Programmplan sind Grün- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet entlang der Bahntrassen sowie nördlich und südlich davon gekennzeichnet. Für diese Bereiche sind bei der Planung zu berücksichtigen:

- Erhaltung und Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, des naturnahen Wasserhaushalts, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit,
- Anpassung an den Klimawandel,
- Rückhalt des Wassers in der Landschaft,
- Sicherung einer ausreichenden Wasserversorgung / Versickerung von Regenwasser benachbarter versiegelter Flächen,
- Beseitigung von Barrieren, die den Kaltluftabfluss behindern,
- klimaangepasste Pflanzenverwendung, Bevorzugung hitze- und trockenstresstoleranter Arten,
- Vermeidung von Schadstoffemissionen in Kaltluft-Entstehungsgebieten.

Industrie- und Gewerbeflächen sind im Programmplan entsprechend der Bestandssituation insbesondere am nordwestlichen und südlichen Rand des Untersuchungsgebiets verortet. Im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen im Südosten liegen weitere potentielle Gewerbeflächen. Die Industrie- und Gewerbefläche südwestlich des Brandenburgplatz ist zusätzlich als Schwerpunkt „Anpassung an den Klimawandel“ benannt. In diesen Gebieten sind bei der Planung zu beachten:

- Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen,
- Förderung flächensparender Bauweisen,
- Förderung emissionsarmer Technologien,
- Boden- und Grundwasserschutz,

- Dach- und Wandbegrünung,
- Erhaltung bzw. Neupflanzung von Stadtbäumen und Sicherung einer nachhaltigen Pflege
- Verbesserung der bioklimatischen Situation und der Durchlüftung.

Programmplan „Biotop- und Artenschutz“

Der überwiegende Teil der Flächen des Untersuchungsgebiets ist als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen und dem Zusatz „Entwicklung / Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen“ gekennzeichnet¹⁰ (vgl. Abb. 81).

Zu den vorrangigen für diese Flächen vorgesehenen Maßnahmen zählen der Erhalt der durch Strukturvielfalt geprägten, hohen biotischen Vielfalt sowie der Schutz, die Pflege und Wiederherstellung natur- und kulturgeprägter Landschaftselemente. Für große Teile des Gebiets sind zudem die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie die Kompensation im Falle einer Intensivierung oder Veränderung der Nutzung planerische Vorgabe. Als mögliche Maßnahmen werden hier die Entsiegelung sowie Dach- und Wandbegrünungen benannt. Auch die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands und örtlicher Biotopverbindungen sowie der Erhalt wertvoller Biotope haben in diesen Bereichen einen hohen Stellenwert.

Programmplan „Landschaftsbild“

Der Begriff Landschaftsbild bezeichnet das gesamte vom Menschen wahrnehmbare Erscheinungsbild eines Gebiets.



Abb. 81: Ausschnitt Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ (SenUVK 2017b)

Es ist das Resultat natürlicher und kultureller Faktoren. Prägend sind beispielweise häufig das Relief und die Nutzungen durch den Menschen. Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) definiert das Landschaftsbild über die Teilespektren Schönheit, Vielfalt und Eigenart. Im Kern ist die Bewertung des Landschaftsbildes daher eher subjektiv.

Im zentralen Bereich des Untersuchungsgebiets sind in dem Programmplan Landschaftsbild ein „städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzung“ als Entwicklungsräum sowie eine „Prägende oder gliedernde Grün- und Freifläche“ dargestellt, die als „Stadtbrache“ gekennzeichnet ist (vgl. Abb. 82).

In den nördlichen Randgebieten sind „Waldbausiedlungsbereiche“ mit besonderem Siedlungszusammenhang (Elsengrundsiedlung), „Waldgeprägter Raum“ und „Fließtäler“ von Bedeutung. Letztere sind auch im Südosten des Untersuchungsgebiets vorhanden. Maßnahmenschwerpunkte sollen „Erhalt und Entwicklung charakteristischer

10 Zu den Abb. 81 und 82 sind die wesentlichen Darstellungen im Text erläutert.

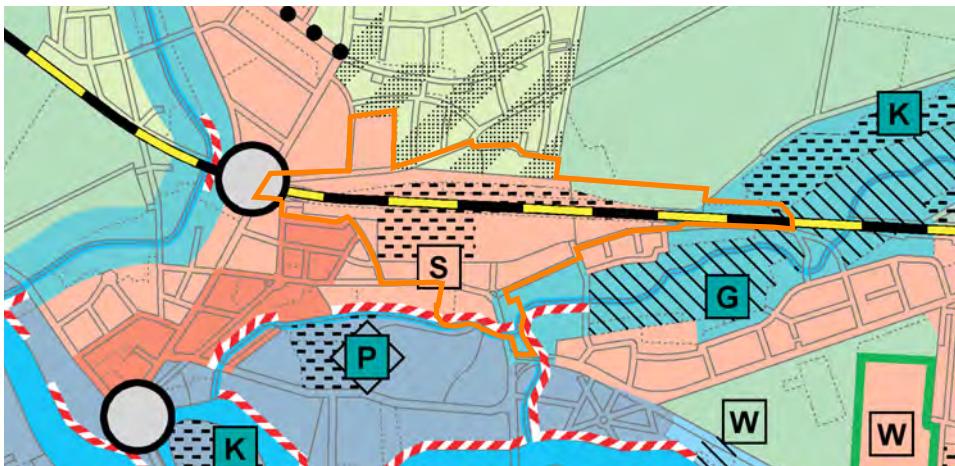


Abb. 82: Ausschnitt Programmplan „Landschaftsbild“ (SenUVK 2017b)

Stadtgebildebereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung“ sowie im Süden die „Wiederherstellung und Aufwertung linearer Landschaftselemente“ (Alte Erpe) bilden.

Der gesamte Bereich um den S-Bahnhof Köpenick ist als „Stadtplatz mit übergeordneter Bedeutung für die Stadtgliederung“ dargestellt. Die Bahntrassen sind als „Bahnanlagen besonderer Gestaltqualität“ bewertet.

Programmplan „Erholung und Freizeitnutzung“

Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist in diesem Programmplan als „Sonstige Siedlungs- / Verkehrsfläche im Nutzungswandel“ charakterisiert. Auf diesen Flächen haben die Maßnahmen der Integration und Entwicklung erholungswirksamer Freiraumstrukturen bzw. Freiraumverbindungen besondere Priorität. Angesichts der geplanten Nutzungsänderung kommt der Integration quartiersbezogener, erholungswirksamer Freiraumstrukturen zusammen mit der Her-

stellung von Freiraumverbindungen und Wegebeziehungen und damit der Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität hervorgehobene Relevanz zu.

Die im Nordosten des Gebiets gelegenen Flächen sind als Erholungswald bzw. als Naherholungsgebiet mit gesamtstädtischer Bedeutung dargestellt. Vorrangig benannte Maßnahmen sind hier die Sicherung und Entwicklung eines mehrstufigen, standortgerechten Waldes. Diese sollen mit der Qualifizierung von Mischwaldbeständen, der Integration und Lenkung von Erholungsnutzungen sowie der Verknüpfung einzelner Teilräume mit dem Umfeld einschließlich der Entwicklung eines Wegeleitsystems verbunden werden.

Programmplan „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“

Das BNatSchG legt in der „Eingriffsregelung“ fest, dass Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) sollen (siehe unten). Das ist im dicht bebauten Berlin oft schwer bzw. häufig vor Ort oder in unmittelbarer Nähe eines Eingriffs auch gar nicht möglich. Hier setzt die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption (GAK) an: Sie hilft den Berliner Behörden, bei konkreten Bauvorhaben einen Ausgleich für Natur und Landschaft innerhalb Berlins dort zu schaffen, wo dieser am meisten gebraucht wird bzw. am sinnvollsten umgesetzt werden kann.

Demzufolge stellt der Programmplan „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“ Suchräume für die Lenkung übergeordneter Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft in Berlin dar. Das gesamte Untersuchungsgebiet liegt im „Ausgleichssuchraum Freiraumachsen“. Im Nordosten im Bereich des Waldes beginnt ein „Ausgleichs-

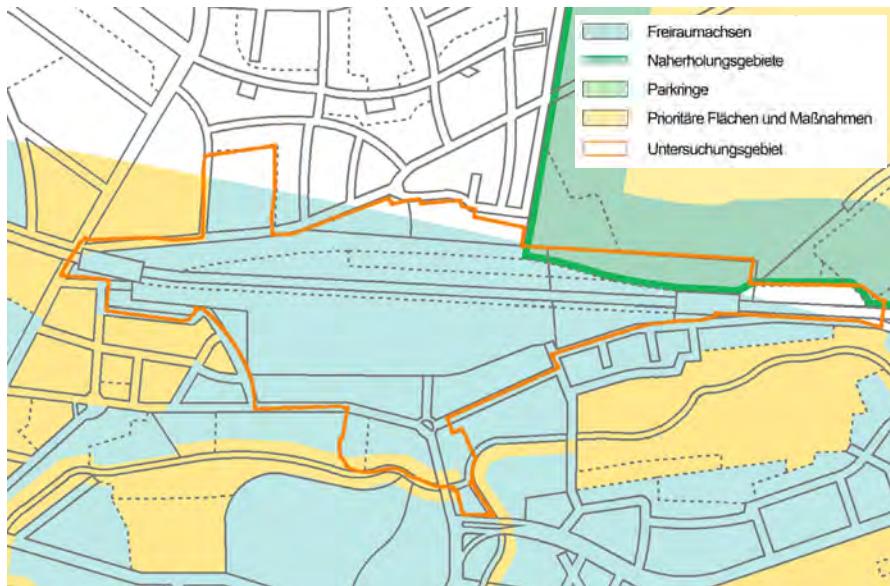


Abb. 83: Ausschnitt Programmplan „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“ (SenUVK 2017b)

suchraum Naherholungsgebiete“ (vgl. Abb. 83). Ergänzend konzentrieren sich innerhalb dieser Suchräume verschiedene Flächen- und Maßnahmepotentiale für zukünftige Kompen-sationsmaßnahmen, die konzeptionell untersetzt werden.

Weitere landschaftsplanerische Vorgaben

20 Grüne Hauptwege®

Die 20 Grünen Hauptwege® basieren auf dem Freiraumsystem des Landschaftsprogramms einschließlich des Artenschutz-programms für Berlin (vgl. Abb. 84). Ziel ist es, mit einem Netz aus 20 Grünen Hauptwegen® Wohngebiete mit attrak-tiven Erholungsangeboten zu verbinden und gleichzeitig eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Dabei sollen Wegeführungen an viel befahrenen Straßen ver-

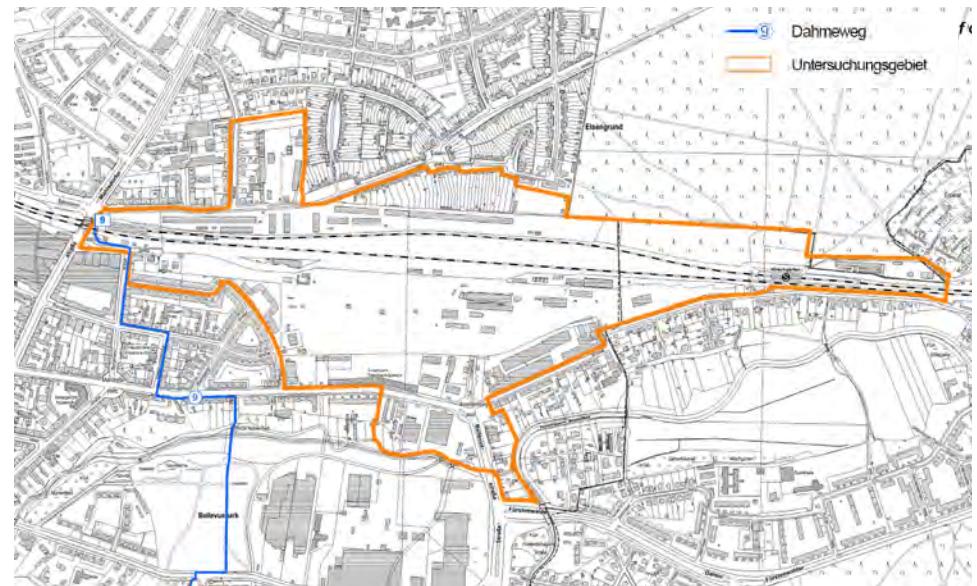


Abb. 84: 20 Grüne Hauptwege® (SenUVK 2018a)

mieden werden. Das Netz der 20 grünen Hauptwege® hat darüber hinaus eine verbindende Funktion zwischen Parkan-lagen und Naherholungsgebieten.

Ein Teil des Hauptweges Nr. 9 – „Dahmeweg“ verläuft entlang der westlichen Grenze des Untersuchungsge-biets über den Elcknerplatz und die Bahnhofsstraße. Auf dieser Route verläuft ebenfalls der Europawanderweg E11 (vgl. SenUVK 2018).

Schutzgebiete

In geringer Entfernung südöstlich des Untersuchungsgebiets ist das Landschaftsschutzgebiet Erletal mit einer Fläche von ca. 46 ha verortet (vgl. Abb. 85). Da im Freiraumkonzept nur eine behutsame Durchwegung zu diesem Schutzgebiet mit Erholungsfunktion vorgesehen ist, sind keine negativen

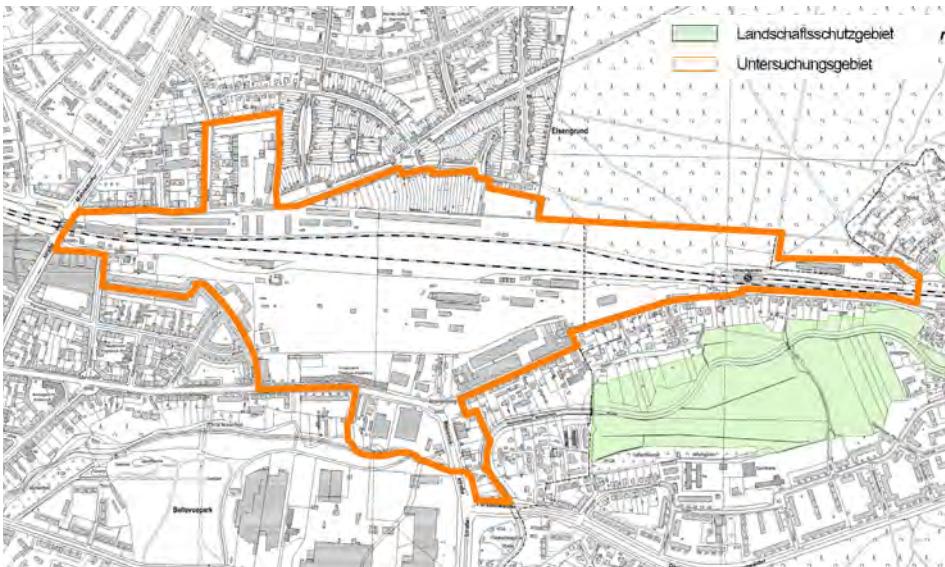


Abb. 85: Ausschnitt Schutzgebiete nach Naturschutzrecht (inklusive Natura 2000) (SenUVK 2017b)

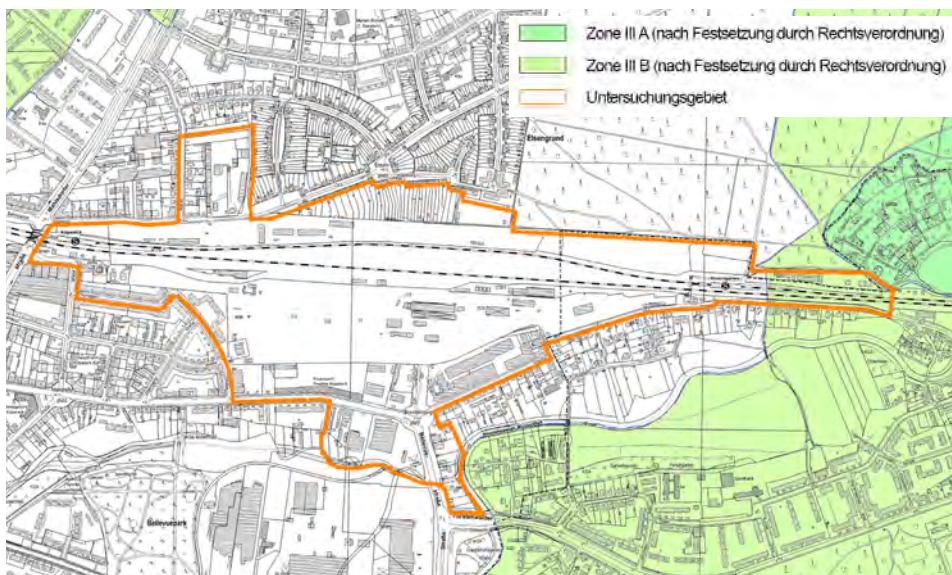


Abb. 86: Ausschnitt Wasserschutzgebiete (SenUVK 2017b)

Effekte für das Landschaftsschutzgebiet zu erwarten.

Weitere Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler oder Naturparks befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet und dessen unmittelbarer Umgebung. Ebenfalls sind keine Natura 2000 Gebiete (Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH) oder Special Protected Area nach EU-Vogelschutzrichtlinie (SPA) im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Der östlichste Teil des Untersuchungsgebiets liegt im Wasserschutzgebiet Friedrichshagen (vgl. Abb. 86). Hier sind keine durch die Gebietsentwicklung ausgelösten baulichen Maßnahmen vorgesehen.

KURAS - Konzepte für urbane

Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme

KURAS 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).

Neben Fachpartnerinnen und Fachpartnern aus Forschung und Praxis haben die Senatsverwaltungen für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie für Stadtentwicklung und Wohnen als zentrale Akteure und Entscheidungsträger das Projekt KURAS durchgeführt. Die Ergebnisse und Ziele von KURAS zur Regenwasserbewirtschaftung sind in die Planung und Entwicklung der 14 neuen Stadtquartiere zu integrieren. Im Zuge der Erstellung des Regenwassergrobkonzeptes für das Untersuchungsgebiet fand eine umfas-

sende Auseinandersetzung mit den Inhalten von KURAS statt. Dabei wurden auch einige Beteiligte des Forschungsvorhabens einbezogen (vgl. Kapitel 8.9).

Ausgleich für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft / Eingriffsregelung

Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszugleichen oder zu ersetzen (Eingriffsregelung). Gemäß § 15 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, „wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (BNatSchG 2017). 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 (vgl. SenUVK 2017b) durchgeführt.

Biotop- und Artenschutz

Naturschutzrechtliche Vorgaben

Der Biotopschutz ist grundsätzlich in § 30 BNatSchG geregelt. In Berlin gilt die landesrechtliche weitgehend gleichlauende Vorschrift nach § 28 Naturschutzgesetz Berlin (NatSchGBIn). Darin ist bestimmt, welche Biototypen gesetzlich geschützt sind. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von Biotopen führen können, sind grundsätzlich verboten. Auf Antrag kann ein Ausgleich nach § 30 BNatSchG von den zuständigen bezirklichen Unteren Naturschutzbehörden (UNB) zugelassen werden, wenn Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Der Ausgleich setzt – entsprechend der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung – voraus, dass das beeinträchtigte Biotop in gleichartiger Weise in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang wiederhergestellt wird.

Der besondere Artenschutz ist als Vorschrift für besonders geschützte Arten in § 44 BNatSchG geregelt. Das NatSchGBIn enthält keine speziellen Regelungen zum Artenschutz. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, wild lebende Tier der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs- und bestimmter anderer Zeiten erheblich zu stören und Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Von den Verboten des § 44 BNatSchG kann die zuständige Oberste Naturschutzbehörde (ONB, in Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) im Einzelfall auf Antrag Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG aus anderen zwingenden Gründen zulassen. Zu den zwingenden Gründen zählt auch das öffentliche Interesse.

Voraussetzung für die Zulassung einer Ausnahme ist, dass sich der Erhaltungszustand der Population der betroffenen Art nicht verschlechtert. Der Verlust von Lebensräumen geschützter Arten ist prinzipiell art- und wertgleich auszugleichen. Dieser Ausgleich ist für jede Art entsprechend der Anforderungen an die Lebensräume und der jahreszeitlich bedingten Verhalten (Winterschlaf, Vogelzug) verschieden.

Grundsätze und Ansätze für die durchzuführenden

Maßnahmen

Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind grundsätzlich zu unterlassen. Vermeidung im Sinne des § 15 BNatSchG ist nicht mit der Unterlassung der Durchführung des Vorhabens gleichzusetzen, sondern mit der Durchführung des Vorhabens in der die Natur am wenigsten beeinträchtigenden Form.

Entsprechende Maßnahmen, die sich schwerpunktmäßig auf den Arten- und Biotopschutz beziehen, unterliegen den naturschutzrechtlichen Genehmigungen der zuständigen Naturschutzbehörden des Bezirkes (UNB) und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (ONB). Zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind rechtzeitig Ausweichquartiere / Ersatzhabitatem zu schaffen, die in der Regel zum Zeitpunkt des Verlusts der Ursprungshabitate bereits funktionsfähig sein

müssen. Deshalb ist es empfehlenswert, die Ausgleichsmaßnahmen frühzeitig zu planen und mit der UNB / ONB vor Einreichung eines formalen Antrages abzustimmen. Dies gilt insbesondere für die artenschutzrechtliche Ausnahme.

Für die Biotope / den Florenschutz sollte gebietseigenes (autochthones) Pflanzenmaterial sowie identifizierte Zielarten des Florenschutzes und des Biotopverbundes, insbesondere für die Entwicklung von Trocken- / Magerrasen, auf geeignete Standorte in die zu entwickelnden naturnahen Bereiche umgesiedelt werden.

Für den Artenschutz sind des Weiteren regelmäßig folgende Aspekte, die das Untersuchungsgebiet betreffen, zu beachten:

- Flächenbedarf von etwa 80 m² pro Individuum für die Zauneidechse;
- Abfangen und Umsetzen der Zauneidechsen in Ersatzhabitatem vor der geplanten Gebietsentwicklung, das heißt vor der Grundstücksfreilegung.
- Zeitraum des Abfangens – je nach klimatischen Bedingungen – Anfang April bis Anfang Oktober.
- Schaffung vielfältiger Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf den verbleibenden und neu entstehenden Freiflächen, wie Fledermausersatzquartiere und Jagdhabitatem für Fledermäuse, Nist- und Nahrungshabitatem für Brutvögel.
- Regelung der Bauzeiten bei Gebäudeabrisse und Gehölzrodungen, um Beeinträchtigung des Individuen- und Gelegebestandes zu vermeiden sowie Kontrolle von zu fällenden Bäumen auf Habitatstrukturen.

Fazit

Die übergeordneten landschaftsplanerischen Planwerke und Vorgaben beinhalten prinzipiell keine Restriktionen für die geplante Gebietsentwicklung. Insbesondere aus dem LaPro lassen sich 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. Im Zuge der Abstimmungen mit Bezirk und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) III B wurde die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gemäß § 35 Abs. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für das zukünftige Entwicklungsgebiet für erforderlich gehalten. Der Rahmen der strategischen Umweltprüfung wird in der Anfangsphase der Entwicklungsmaßnahme geprüft.

Die Ziele und Ergebnisse von KURAS stellen eine wichtige Grundlage für die Regenwasserbewirtschaftung in dem künftigen Entwicklungsgebiet dar. Sie werden in dem Regenwassergrobkonzept (vgl. Kapitel 8.9) berücksichtigt und konkretisiert.

Die naturschutzrechtlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen sind bei der Gebietsentwicklung unbedingt zu beachten. Des Weiteren sind die frühzeitige Planung und Vorbereitung des erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichs einschließlich der Abstimmung mit den zuständigen Fach- und Genehmigungsbehörden erforderlich. Die

konkrete Bewältigung der naturschutzrechtlichen Vorgaben steht allerdings erst im Rahmen der Bebauungsplanverfahren bzw. der Umsetzung der Gebietsentwicklung an.



Abb. 87: Modellsimulation eines städtebaulichen Testentwurfs für das neue Stadtquartier (Laubner 2017, UrbanPlan 2019)

6

Ziele der Gebietsentwicklung

Die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs und angrenzender Flächen ist von gesamtstädtischer Bedeutung. Die Bedeutung und die Ziele für das neue Stadtquartier werden im Folgenden komprimiert erläutert.

6.1 Bedeutung des Untersuchungsgebiets für Berlins städtebauliche Entwicklung

Das Untersuchungsgebiet ist eines der 14 neuen Stadtquartiere des im April 2016 vom Berliner Senat beschlossenen Wohnungs- und Städtebauprogramms Wachsende Stadt das im Mai 2018 um drei weitere Stadtquartiere erweitert wurde (vgl. Abb. 88, Kapitel 5.3). Die neuen Stadtquartiere sollen einen wichtigen Beitrag zur Deckung des gesamtstädtischen Wohnraumbedarfs sowie zur Schaffung von Arbeitsstätten, sozialen Einrichtungen und der erforderlichen technischen Infrastruktur leisten. Sie übernehmen damit zugleich eine bedeutende Rolle für die Weiterentwicklung einer lebenswerten Stadt.

Das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick einschließlich der angrenzenden Flächen besitzt aufgrund der Lage im Stadtgebiet und der guten Verkehrsanbindung eine Schlüsselposition für die Stadtentwicklung. Mit der vorhandenen stadttechnischen und verkehrlichen Infrastruktur im Umfeld des geplanten neuen Stadtquartiers ergeben sich stadtwirtschaftlich günstige Entwicklungsvoraussetzungen. Die Wiedereingliederung des Gebiets 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 künftigen 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.

6.2 Leitlinien und Entwicklungsziele

Im März 2018 wurden vom Abgeordnetenhaus Berlin die Leitlinien für die zügige Entwicklung der neuen Stadtquartiere verabschiedet (vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin 2018). 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 zukünftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Sie stellen zugleich die noch zu konkretisierenden Ziele für den Einsatz des entwicklungsrechtlichen Instrumentariums dar (vgl. Kapitel 8). Nachfolgend sind diese Leitlinien und Ziele zum Teil ergänzt bzw. fokussiert auf das neue Stadtquartier dargelegt:

- 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

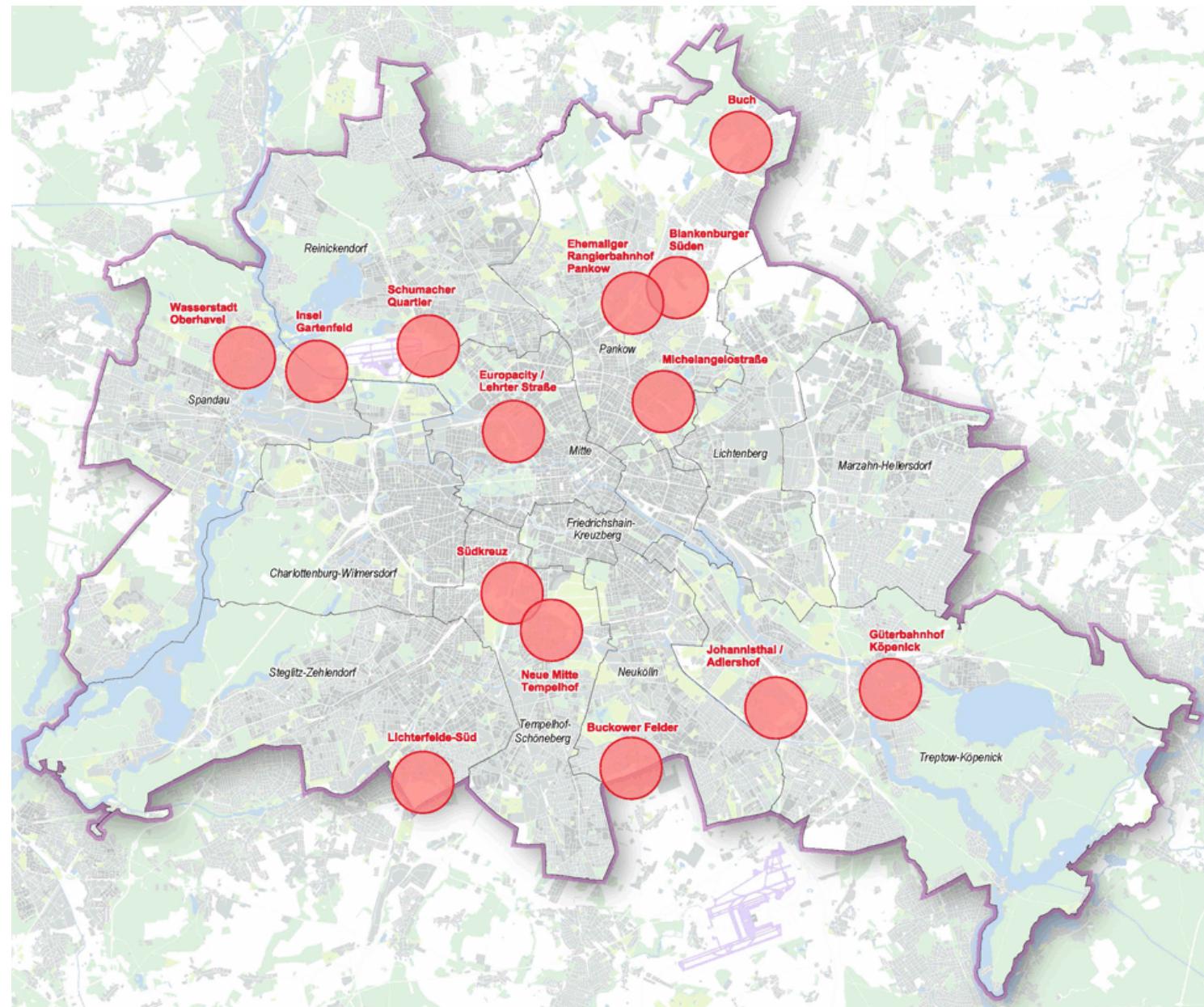


Abb. 88: Neue Berliner Stadtquartiere (SenSW 2018b)

für den Wohnungsbau vorrangig an städtische Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und andere gemeinwohlorientierte Bauherrinnen und -herren, z. B. auch über die Gewährung von Erbbaurechten;

- Erhalt und Schaffung von Gewerbegebäuden durch Qualifizierung und Erweiterung des vorhandenen Gewerbestandortes sowie durch Neubau von Büro- und Dienstleistungsgebäuden an städtebaulich geeigneten Standorten im Gebiet;
- 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 Untersuchungsgebiets 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.

Das Strukturkonzept dient sowohl als Basis für die rechtliche Prüfung des Erfordernisses der Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB (vgl. Kapitel 9) als auch für die weitere Konkretisierung des erreichten Planungsstands und der Entwicklungsziele.

6.3 Konkretisierung der Entwicklungsziele

Unter Berücksichtigung wesentlicher Analyseergebnisse der Ausgangssituation (vgl. Kapitel 4) sowie der Rahmenvorgaben für die Gebietsentwicklung (vgl. Kapitel 5) bilden die Leitlinien und Entwicklungsziele die Eckpunkte des Rahmenkonzepts für das Untersuchungsgebiet (vgl. Kapitel 8).

Ein erstes Strukturkonzept wurde im Sommer 2017 auf Basis der Vorgaben und Ziele für die Gebietsentwicklung sowie der bis dahin durchgeführten Einbindung der beteiligten Fachbehörden zusammengefasst. Dieses Konzept war Grundlage der Beteiligung der Betroffenen und der Öffentlichkeit sowie der vertieften Abstimmungen mit den zuständigen Fachverwaltungen und Trägern öffentlicher Belange.

Der umfangreiche Abstimmungs- und Beteiligungsprozess (vgl. Kapitel 7) erstreckte sich über einen Zeitraum von mehr als 15 Monaten. Im Ergebnis führte er zu Änderungen, die in das mit Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen vorgelegte Strukturkonzept (vgl. Kapitel 8) eingearbeitet wurden.



Abb. 89: Während der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)

7

Beteiligung an der Planung

Die Beteiligung an der Planung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen umfasst 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 Trägerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren gemäß § 4 BauGB.
- Beteiligung der Öffentlichkeit.

Im Folgenden werden der Beteiligungsprozess und die jeweiligen Verfahren erläutert sowie die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse der drei Beteiligungsschwerpunkte dargelegt.

7.1 Beteiligungsprozess

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. SenSW IV D hat diese formale Betroffenenbeteiligung für das Untersuchungsgebiet in konzentrierter Form im November und Dezember 2017 durchgeführt. Im Vorfeld hatten bereits mehrere Informations- und Vorgespräche mit den jeweils Hauptbetroffenen stattgefunden. Weitere Gespräche mit einzelnen Betroffenen wurden bei Bedarf bis zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen geführt.

Im Verlauf bzw. nach Abschluss der Betroffenenbeteiligung wurde von SenSW IV D die grundsätzliche Verkaufsbereitschaft bei den Haupteigentümerinnen und -eigentümern formal abgefragt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch eine mögliche Entwicklungsmaßnahme berührt werden, diente insbesondere der Feststellung, dass sie die Planungsabsichten mittragen und bereit sind, an der zügigen Umsetzung der Planung mitzuwirken. 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 Senatsverwaltungen für Verkehr, Umwelt, Natur- und Landschaftsschutz,

Wirtschaft, Schulen, Finanzen sowie seitens des Bezirks Treptow-Köpenick die Ämter bzw. Fachbereiche Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Schulen, Straßen und Grünflächen, zudem weitere Träger öffentlicher Belange (Deutsche Bahn AG, BVG, BWB, Naturschutzverbände).

In diesem Rahmen wurde das Strukturkonzept prozesshaft, transparent und in kontinuierlicher fachlicher Rückkopplung mit einem großen Teil der öffentlichen Träger entwickelt.

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

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist eines der zentralen Ziele des Landes Berlin für die Entwicklung der neuen Stadtquartiere. Für das Untersuchungsgebiet 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 unterschiedlicher Akteure und Initiativen sowie der interessierten Öffentlichkeit vor Ort – wenn auch nicht gesetzlich vorgeschrieben – ein weiterer wichtiger Bestandteil der Beteiligung.

Im Rahmen der Ortsteilkonferenz Köpenick-Nord des Bezirks Treptow-Köpenick im April 2017 wurde die Öffentlichkeit erstmals informiert. Am 19. September 2017 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Bürgerwerkstatt durchgeführt. Diese bot allen Interessierten die



Abb. 90: Planungs- und Beteiligungsprozess (UrbanPlan 2019)

Möglichkeit zur öffentlichen Information sowie zur Beteiligung am Planungsprozess. Am 17. April 2018 konnte überdies der aktuelle Bearbeitungsstand der vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Ortsteilkonferenz Dammvorstadt öffentlich erläutert und mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert werden. Ergänzend dazu wurde der Verfahrens- und Planungsstand dem Stadtentwicklungsausschuss der BVV Treptow-Köpenick auf dessen Einladung in einer öffentlichen Sitzung am 25. April 2018 vorgestellt.

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. Anregungen und Hinweise aus der Abwägung, die sich auf konkrete bzw. umsetzungsbezogene Details beziehen, werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Auch im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung ist die kontinuierliche Beteiligung der Betroffenen, der

öffentlichen Träger sowie der Öffentlichkeit geplant. Sie soll gewährleisten, dass die unterschiedlichen Interessen, Anregungen und Bedenken angemessen berücksichtigt werden. Gleichzeitig ist die fortlaufende Planungsbeteiligung eine wesentliche Voraussetzung für die generelle Akzeptanz der geplanten Maßnahmen sowohl in Köpenick als auch in der gesamten Stadt (vgl. Abb. 90).

7.2 Beteiligung der Betroffenen und Erkundung der Mitwirkungsbereitschaft

Der formalen Betroffenenbeteiligung Ende des Jahres 2017 waren in den meisten Fällen bereits informelle Einzelgespräche mit einem grundsätzlichen Informationsaustausch im Frühjahr / Sommer 2017 vorausgegangen.

Die weiteren Betroffenen wurden zu räumlich zugeordneten Gruppenterminen mit Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mietenden und Pachtenden eingeladen

(vgl. Abb. 91). Darüber hinaus wurden auch diesen Betroffenen bei Bedarf Einzelgespräche angeboten, was teilweise angenommen wurde.

Alle Betroffenengespräche 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

Etwa zwei Drittel der insgesamt 76 Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer nahmen an den verschiedenen Betroffenengesprächen teil. Die räumliche Zuordnung der Beteiligungsergebnisse ist anonymisiert (vgl. Abb. 91). Die Namen / Adressen privater Einzeleigentümerinnen und -eigentümer sind durch Nummern ersetzt, die Gruppen mit Buchstaben benannt. Im Uhrzeigersinn werden für die mit Nummern und Buchstaben gekennzeichneten Grundstücke kurisorisch dargelegt (zur Abwägung vgl. Kapitel 9.9):

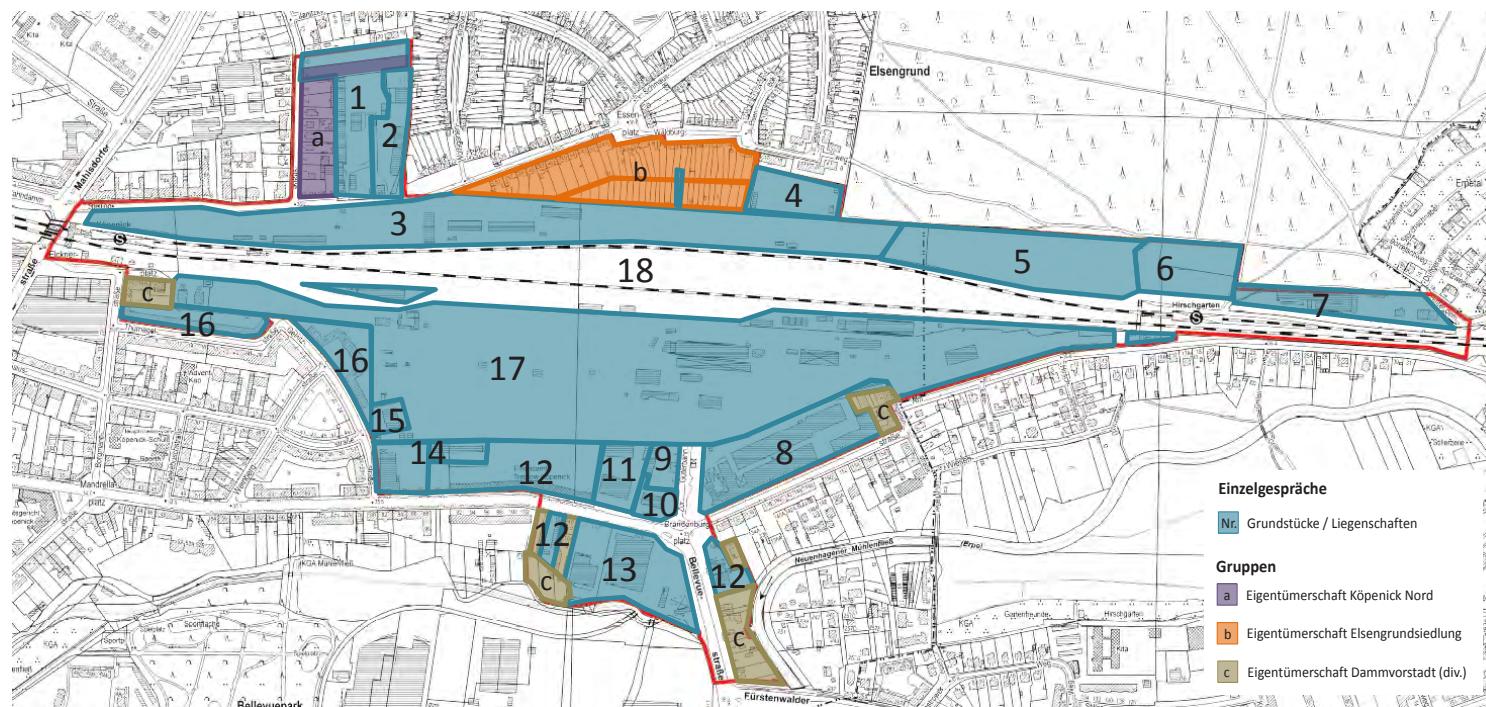


Abb. 91: Betroffenenbeteiligung - räumliche Verteilung der Grundstücke (SenSW 2019)

- Die Ausgangssituation,
- die Auswirkungen der Planung für die jeweiligen Grundstücke und
- der Standpunkt der Eigentümerinnen und Eigentümer einschließlich der Aspekte, die zu einer Änderung der Planung geführt haben.

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 geplante 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. Von der Entstehung der Pflicht zur Zahlung von Ausgleichsbeträgen nach Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird nach derzeitigem Stand nicht ausgegangen. 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 Gaswerkstandorts befinden sich mit Ausnahme eines Flurstücks im Eigentum der BSR. Auf Basis der bereits frühzeitig von SenSW IV D 2 gemeinsam mit dem Bezirk getroffenen Planungsentscheidung, hier einen Grundschatzstandort einschließlich weiterer sozialer Einrichtungen und ggf. Sonderwohnformen zu entwickeln, wurde mit der BSR von Anbeginn der vorbereitenden Untersuchungen über den Ankauf verhandelt. SenSW IV D hat die Flächen nach einer im Ergebnis einvernehmlichen Abstimmung von der BSR freihändig erworben. Das Flurstück im Eigentum der Erbengemeinschaft wird SenSW IV D ankaufen, 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 soll die gesamte Liegenschaft in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden.

Die BWB sind mit den Planungszielen einverstanden und 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 Strukturkonzepts 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.

3 Privat

Die derzeitige zum Teil noch planfestgestellte Brachfläche mit einer Größe von ca. 5,8 ha ist für die geplante 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 (vgl. Kapitel 8.8).

Der Eigentümer kritisierte in den ersten Betroffenen-

gesprächen die geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie den Umfang der Inanspruchnahme des Grundstücks für öffentliches Grün und für Ausgleichsflächen.

Die Erwerbsangebote von SenSW IV D zum entwicklungsbeeinflussten 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. In erster Linie 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 müssen und damit einer Bebaubarkeit für Wohnungszwecke nicht zur Verfügung stehen.

Selbst bei einer potentiellen Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers wäre eine Entwicklung des Grundstücks durch oder mit dem Eigentümer jedoch nicht möglich. Die Flächen können als Gesamtmaßnahme nur einheitlich und zügig durch das Land Berlin entwickelt werden (vgl. Kapitel 9.9). Daher ist es erforderlich, dass SenSW IV D das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert nach Beginn der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zügig erwirbt.

4 Privat

Wegen der Waldeigenschaft in Verbindung mit dem wertvollen Baumbestand sind keine anderweitigen oder baulichen Entwicklungen möglich. Das Grundstück wird deshalb

nicht in die geplante 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 zu können.

Beide Flächen liegen gemäß § 35 BauGB im Außenbereich. Eine bauliche Entwicklung ist nicht möglich bzw. wurde von Seiten des Bezirks bereits abschließend abgelehnt. Beide Eigentümer sind grundsätzlich verkaufsbereit. Der Eigentümer des östlichen Grundstücks vertritt allerdings die vom Bezirk und von SenSW abweichende Auffassung, sein Grundstück sei aus historischen Gründen gemäß § 34 BauGB bebaubar. Mit der Begründung, dass dies die Basis der Verkehrswertermittlung sei, hat er das Erwerbsangebot von SenSW IV D 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 diese Flächen 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 Gewerbestreichens sind keine Änderungen im Bestand der vorhandenen Gewerbestruktur vorgesehen. Der Eigentümer lehnt deshalb die Einbeziehung des gesamten Grundstücks in die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ab.

Das Erwerbsangebot für die Arrondierungsflächen von SenSW IV D, das auf Grundlage der zonalen Anfangsbodenwerte erstellt worden war, hat der Eigentümer ebenfalls abgelehnt, da er von einem deutlich höheren Verkehrswert ausgeht. SenSW IV D hat deshalb über SenSW III E eine gutachterliche Verkehrswertermittlung beauftragt und wird dem Eigentümer nach Vorlage ein aktualisiertes Erwerbsangebot unterbreiten.

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 nicht wirtschaftlich entwickelt werden. Der Eigentümer ist grundsätzlich mitwirkungsbereit. Er hat einem Grundstücktausch 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 ist. Andernfalls fordert sie den Tausch mit Grundstücksflächen, auf denen Wohnungsbau realisiert werden kann.

11 Privat

Als langfristiges Entwicklungsziel soll auf dem Grundstück östlich des Finanzamts 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 entwicklungskonform 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 ist als Grundstückseigentümerin grundsätzlich bereit, die landeseigenen Liegenschaften im Untersuchungsgebiet in ihrer Zuständigkeit für die geplante Gebietsentwicklung zu Verfügung zu stellen. Sie wird einer Übertragung offiziell zustimmen, wenn die formalen Schritte eingeleitet sind bzw. die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen (Clustering, Entbehrlichkeitsanträge und -prüfungen).

Die wichtigste landeseigene Fläche, auf der Wohnungsbau in der ersten Realisierungsstufe der geplanten Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden soll, befindet sich hinter dem Gebäude des Finanzamts 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.

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, also in der zweiten und dritten Realisierungsstufe der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, 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 erforderlichen Arbeitsstätten vor Ort.

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

Der Eigentümer hat das von SenSW IV D 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 (vgl. Kapitel 5.4, 6, 8.4) 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. Nach umfassender Prüfung von Standortalternativen für die Grundschule hat SenSW IV D dem Eigentümer

ein Kompromissangebot mit Wohnungsbau unterbreitet. Er hätte unter Anerkennung bestimmter Rahmenbedingungen und der Verpflichtung zur Umsetzung der Entwicklungsziele in einem städtebaulichen Vertrag auf dem Grundstück selbst außerhalb der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Wohnungsbau realisieren können. Dies hat der Eigentümer ebenfalls abgelehnt. Inzwischen hat er das Grundstück an eine private Gesellschaft, 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 SenSW IV D 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, das Grundstück in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen.

15 Stromnetz Berlin

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

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

Die Grundstückseigentümerin vertritt zugleich die Interessen ihrer Mieterschaft.

Auf den zwei Grundstücken im Eigentum des BWV sind keine Maßnahmen im Rahmen der Gebietsentwicklung

geplant bzw. erforderlich. Die Grundstücke liegen am Rand der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und sollen nicht in diese 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 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 geplante 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 der Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie Gewerbegebäude, die als Ersatzstandorte für erforderliche Betriebsverlagerungen dienen sollen. Daneben sind auf dem Grundstück öffentliche Freiflächen und Grünverbindungen sowie ökologische Ausgleichsflächen vorgesehen (vgl. Kapitel 8.8).

Der Eigentümer, das BEV hat in den verschiedenen Betroffenengesprächen – vergleichbar mit dem privaten Eigentümer des Schlüsselgrundstücks im Norden – zum Teil grundsätzliche Mitwirkungs- und Verkaufsbereitschaft bekundet.

Selbst bei einer potentiellen Mitwirkungsbereitschaft ist eine Entwicklung des Grundstücks durch oder mit dem Eigentümer jedoch 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 SenSW IV D zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert wurde von dem Eigentümer abgelehnt. Der Eigentümer geht ohne Berücksichtigung der anzusetzenden Wertminderungen (Altlasten, Bodenentsorgung, Gebäudeabriss) von einem doppelt so hohen Verkehrswert als SenSW IV D aus.

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.

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 SenSW IV D 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 in 2027 geplant. Da die Herstellung der bahntrassennahen öffentlichen Flächen erst ab dem Jahr 2027 vorgesehen sind, würde der spätere 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-Bahnhofs 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 im Eigentum der BIM für die Erweiterung und Qualifizierung des Gewerbestandortes bzw. als gewerbliche Ersatzflächen für erforderliche Betriebsverlagerungen entwickelt werden. Die Eigentümerin und der Eigentümer sind jeweils verkaufsbereit. Auf den kleinteiligen anderen 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 dem zu dem Zeitpunkt der Betroffenenbeteiligung im Strukturkonzept eine öffentliche Durchwegung dargestellt war, wurden im Rahmen der Betroffenenbeteiligung keine Widersprüche 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 Entwicklungmaßnahme.

Beteiligung der Mietenden und Pachtenden

Der im Untersuchungsgebiet betroffene Personenkreis, zu dem insbesondere die ca. 70 Gewerbetreibenden an dem Gewerbestandort im Süden gehören (vgl. Kapitel 4.4) wurde bis auf drei Ausnahmen (Einzelgespräche) zu gebiets- bzw. grundstücksbezogenen Gruppengesprächen eingeladen (vgl. Abb. 92). 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.

Die über 350 Wohnungsmietenden wurden von den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern vertreten (siehe oben). Da die geplante Entwicklungsmaßnahme für die Mieterschaft keine unmittelbaren Auswirkungen hat, waren auch keine weiteren Betroffenengespräche bzw. anderweitige Informationen erforderlich.

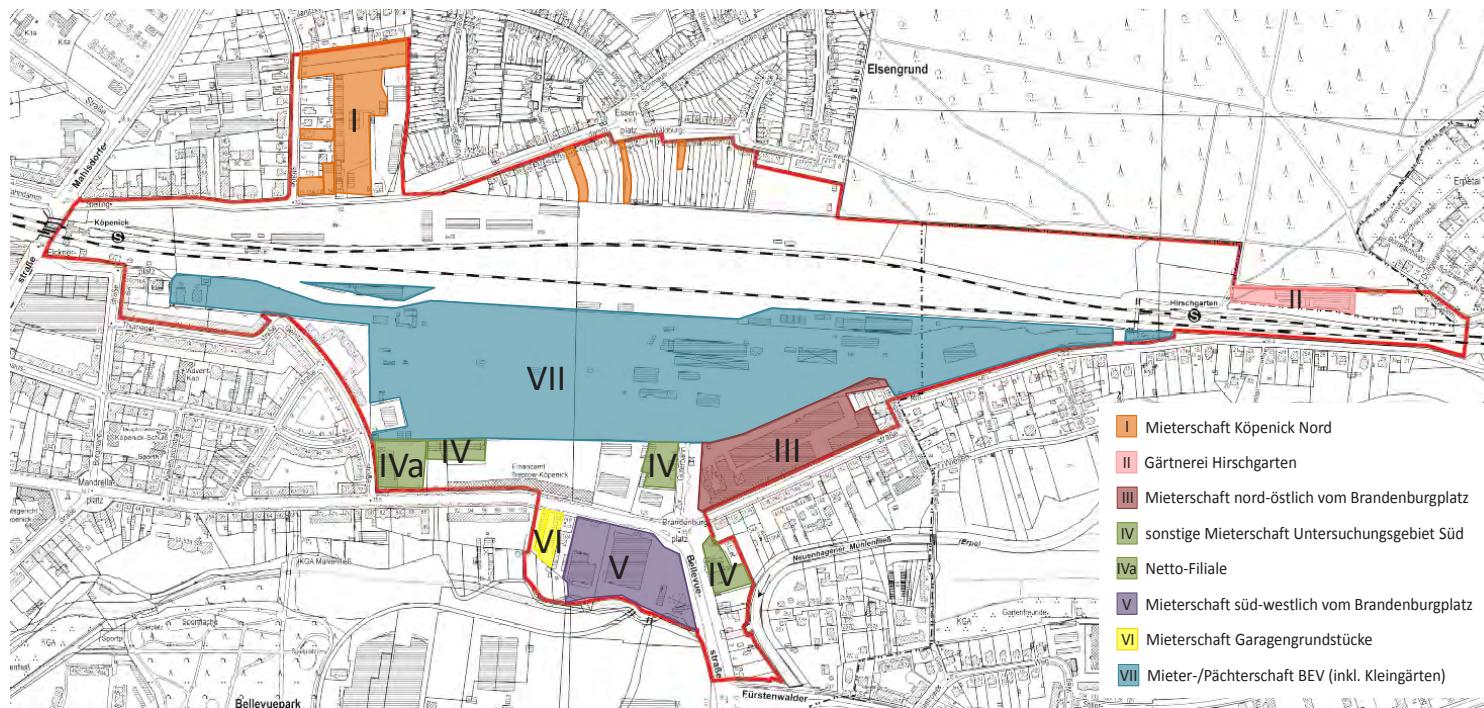


Abb. 92: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Vermietung und Verpachtung (SenSW 2019)

I Mieterschaft Köpenick-Nord

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

Mit dem Mieter des Grundstücks, das SenSW IV D von der BSR Ende 2018 erworben hat (ehemaliger Gaswerkststandort), 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, inwieweit der Mieter zukünftige Nutzungen einzelner Gebäude, z. B. für Sonderwohnformen und Gastronomie, ggf. selbst wirtschaftlich betreiben kann. Der Mieter ist mit diesem Vorgehen grundsätzlich einverstanden.

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 8 Jahre. Gemäß der groben Zeitplanung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme liegt die vorgesehene Renaturierung der Pachtflächen im dritten Realisierungsabschnitt, so dass eine Fortsetzung des Gärtneriebetriebs bis Ende des laufenden Pachtvertrages ohne zeitliche 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 künftige 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 (vgl. Kapitel 4.4) sind grundsätzlich zu einer Mitwirkung bereit. Die prinzipiell in Einzelgesprächen mit SenSW IV D definierten Voraussetzungen dafür sind die gesetzlich geregelte finanzielle Unterstützung der Betriebsverlagerung sowie die Bereitstellung von angemessenen Ersatzgrundstücken im künftigen Untersuchungsgebiet südlich der Seelenbindestraße und im Nordosten des Brandenburgplatzes.

Die Verlagerungen der Betriebe könnten im Zuge der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach Erwerb, Freimachung / Erschließung und Schaffung von Planungsrecht für die jeweiligen Umsiedlungsflächen in ca. 4 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 12 Jahre (Stand März 2019). Ebenso wie der Grundstückseigentümer hat der Betreiber des Lebensmittelmarkts den Neubau einer Grundschule und eine Betriebsaufgabe bzw. -verlagerung deutlich vor Ende der Mietlaufzeit abgelehnt.

Im Zuge der Umplanung, des Grundstücksverkaufs (siehe oben) und der mit dem Bezirk abgestimmten Möglichkeit, der Wiederansiedlung des Einzelhandelsbetriebs nach Fertigstellung des Wohnungsbaus haben der Betreiber des Lebensmittelmarktes und der alte sowie 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 vom Brandenburgplatz

Zwischen den Gewerbetreibenden und dem Grundstückseigentümer bestehen langfristige Mietverträge mit unterschiedlichen Laufzeiten. Die Gewerbebetreibenden 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 ab Ende der zweiten Realisierungsstufe also mit Beginn in ca. 8 Jahren ab Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden sollen. Hierbei soll den Bestandsbetrieben eine Entwicklungsperspektive am Standort gesichert werden (siehe oben, Kapitel 8.5).

VI Pächterschaft der Garagengrundstücke

Die Pächterschaft der Garagenhöfe lehnt die geplante städtebauliche Umwandlung zu einem qualifizierten Gewerbestandort bzw. Ersatzstandort für die im künftigen Entwicklungsgebiet erforderlichen Betriebsverlagerung 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. Kleingartenparzellen)

Das vermietete Wohngebäude am Bahnhof Hirschgarten wird nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen.

Mit dem Pächter der ca. 14 Kleingartenparzellen, dem Bahn-Landwirtschaft Hauptverband e.V., der die Kleingartenparzellen wiederum einzeln unterverpachtet hat, wurde

ein Einzelgespräch geführt. Der Pachtvertrag kann bzw. muss auf Grundlage einer städtebaulichen Entwicklung von dem Eigentümer entsprechend den Vorgaben der öffentlichen Hand kurzfristig gekündigt werden. Die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Pachtflächen ist nach derzeitigem Stand in der dritten Realisierungsstufe frühestens ab 2027 / 2028 geplant. Im Zuge des Bahnstreckenausbaus 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.

Fazit

Die Betroffenenbeteiligung hat in Verbindung mit der fachlichen und juristischen Prüfung der jeweils erörterten Belange sowie zum Teil in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu Änderungen des Strukturkonzepts geführt. Dazu gehören auch die Entscheidungen, einige Grundstücke in Randbereichen des Untersuchungsgebiets nicht in die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen (vgl. Kapitel 9.10).

Die gemäß Strukturkonzept vorgesehene Planung für die Schlüsselgrundstücke wird von den entsprechenden Eigentümerinnen und Eigentümer im Norden und im Süden des Untersuchungsgebiets nicht mitgetragen. Die Bereitschaft zum Verkauf der Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert vor Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht bei dem überwiegenden Teil

der Eigentümerinnen und Eigentümern nicht (vgl. Kapitel 9.9).

Die Grundstückswertermittlungen sind im Zuge der zukünftigen Entwicklungsmaßnahme gutachterlich zu konkretisieren.

Die vorrangigen Belange der Mieter- und Pächterschaft betreffen den Verbleib am Standort entsprechend der Laufzeit der Miet- und Pachtverträge. Auch bei kurzfristig kündbaren Miet- und Pachtverträgen wurde überwiegend Ablehnung gegenüber planungsbedingten Veränderungen geäußert, was insbesondere auf die aktuell günstigen Miet- und Pachtkonditionen zurückzuführen ist.

Einer Betriebsverlagerung stehen die betroffenen Gewerbebetriebe dann positiv gegenüber, wenn dadurch keine finanziellen Nachteile in Verbindung mit einer langfristigen, wirtschaftlich tragfähigen Standortperspektive zu erwarten sind.

7.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist generell zu prüfen, ob diese die Planungsabsichten mittragen und die Planung aus ihrer fachlichen Sicht zügig umgesetzt werden kann. Die Beteiligung umfasst:

- Die Information über die Ziele und Zwecke der geplanten städtebaulichen Entwicklung;
- die Evaluierung von fachlichen Belangen, die zu Problemen oder Verzögerungen bei der Realisierung des Projekts führen können;
- die Klärung der Mitwirkungsbereitschaft, insbesondere bei der Umsetzung öffentlicher Maßnahmen;
- die Zustimmung zur Einbeziehung von Flächen mit besonderer Zweckbestimmung (z. B. technische

Versorgung, planfestgestellte Flächen) in den zukünftigen Entwicklungsbereich.

Die öffentlichen Belange sind gemäß § 165 Abs. 3 BauGB untereinander abzuwägen.

Für die „formale“ Behördenbeteiligung hat SenSW IV D das „Verzeichnis der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange für eine Beteiligung in öffentlich-rechtlichen Verfahren, hier: Verbindliche Bauleitplanung“ (SenSW II C 2017b, Stand Dezember 2017) entsprechend angepasst. Außer den fachlich zuständigen Verwaltungen konnten sich die von der Planung betroffenen übergeordneten Behörden und weitere relevante Bedarfsträger, wie z. B. Feuerwehr, IHK, Handwerkskammer, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zu der Planung für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick äußern. Dies galt auch für die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (Serviceeinrichtung der Berliner Naturschutzverbände, die die Stellungnahmen der Verbände zu Vorhaben koordiniert). Die Stellungnahmen mit den für die Abwägung relevanten Hinweisen und Anregungen sind in einer ausführlichen Tabelle zusammengeführt und ausgewertet (vgl. SenSW 2018a).

Die nachfolgend zusammengefassten, für das Verfahren relevanten Ergebnisse der Trägerbeteiligung sind jeweils sektorale bzw. themenspezifisch zugeordnet. Sie sind gegliedert in die Absätze: Beteiligte und Methodik, Umgang mit den Anregungen und Abwägung sowie Prüf- und Klärungsbedarf im weiteren Planungsprozess. Zugleich werden der Umgang mit den öffentlichen Belangen einschließlich der Hinweise zu der Realisierungsfähigkeit der Planung sowie die „Mitwirkungsbereitschaft“ der öffentlichen Träger herausgestellt:

I. Stadtplanung / Städtebau

1. Flächennutzungsplan 2015 (FNP)

Mit SenSW I B, zuständig für die Aufstellung und Änderung des FNP, 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. Gemäß SenSW I B erfordert die Abweichung der Trassenführung für die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße von der generalisierten Darstellung im FNP 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 wird städtebaulich und verkehrlich in den vorbereitenden Untersuchungen nachgewiesen. Die Änderung des FNP wird SenSW I B mit Festsitzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Abstimmung mit SenSW IV D einleiten und im Zuge der entsprechenden Bebauungsplanverfahren bzw. vor deren Festsitzung durchführen.

2. Strukturkonzept, Städtebau, Denkmalschutz

Als Ergebnis einer umfassenden und kontinuierlichen Abstim-

mung 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 Strukturkonzepts, wie z. B. Grünverbindungen, Straßenbreiten, zusätzliche Infrastrukturfläche im Osten, waren zum Zeitpunkt der Abgabe der Stellungnahme bereits eingearbeitet worden. Die darüber hinausgehenden detaillierten konzeptionellen Hinweise werden im weiteren Verfahren geprüft bzw. eingearbeitet. Die Anregungen des Fachbereichs Denkmalschutz zu der städtebaulichen Berücksichtigung des Umgebungsschutzes können auf Ebene des Strukturkonzepts nicht nachvollzogen werden; die konkrete Prüfung und Abwägung wird im Rahmen von städtebaulich / architektonischen Wettbewerben und in den Bebauungsplanverfahren im Rahmen des nachfolgenden Planungsprozesses durchgeführt.

3. Gewerbestandort / Gewerbeentwicklung

Im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen hat SenSW einschließlich eines Abschlusstermins mehrere gemeinsame

Abstimmungsgespräche mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe (SenWEB) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, I A (SenSW I A, zuständig für den StEP Industrie und Gewerbe bzw. Entwurf StEP Wirtschaft 2030) 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 zukünftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme besteht Einvernehmen zwischen SenWEB, SenSW I A und der Wirtschaftsförderung. Die begründeten Standpunkte von SenWEB, SenSW I A und der Bezirklichen Wirtschaftsförderung zum Gewerbestandort Brandenburgplatz / Seelenbinderstraße wurden als Ziele für das zukünftige Entwicklungsgebiet übernommen und planerisch in dem Strukturkonzept umgesetzt (vgl. Kapitel 5.4, 8.4).

Die IHK betrachtet den Eingriff in das private Grundei- gentum durch die geplante städtebauliche Entwicklungsmaß- nahme kritisch. Insbesondere kann sie die Einbeziehung von Grundstücken mit bestehenden Nutzungen im Süden des Untersuchungsgebietes nicht nachvollziehen und 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 ist nachgewiesen (vgl. Kapitel 4.1, 4.4, 9.6). In einem Klärungstermin wurde der IHK erläutert, dass die Einbeziehung der bereits überwiegend gewerblich genutzten Grundstücksflächen in die zukünftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme unerlässlich ist. Hier besteht der Bedarf sowohl für die Unterbringung der notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen (ehemaliger Gaswerkst- andort im Norden) als auch für die erforderliche Erweiterung der Arbeitsstätten sowie im Interesse des langfristigen Strukturwandels der Gewerbebetriebe. SenSW hat angeboten, dies im weiteren Verfahren im Bauplanungsausschuss der IHK zu erläutern.

4. Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur

Das Schulamt Treptow-Köpenick wurde im Untersuchungs- zeitraum parallel zum Fachbereich Stadtplanung einbezogen. Die Informationen zu den Bedarfen und Standortpräferenzen wurden von Anbeginn in der Planung berücksichtigt und waren für die Standortentscheidungen ausschlaggebend. Mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie, SenBJF 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 von SenSW klargestellt worden, dass der Forderung der Schulverwaltungen nach dem Standort für eine ISS in dem geplanten städtebaulichen Entwicklungsgebiet gefolgt wird; Basis dafür war der zu diesem Zeitpunkt vorliegende Entwurf des Bezirklichen SIKo (vgl. Bezirksamt Treptow-

Köpenick 2017). 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 die Mehrfachnutzungen der zukünftigen Schulkomplexe bestehen für die Schulstandorte und zwischen den Beteiligten zum Teil unterschiedliche Anforderungen. Das Schulamt steht Mehrfachnutzungen auf dem Schulstandort mit der ISS im Süden eher ablehnend gegenüber. Mehrfachnutzungen müssen also im weiteren konkreten Planungs- und Realisierungskonzept vertieft und abgestimmt werden.

Im Rahmen der Betroffenenbeteiligung und in Verbindung mit der städtebaulichen Abwägung wurde der Grundschulstandort im Süden von einem Grundstück in der Seelenbindestraße im Konsens mit dem Bezirk und SenBJF weiter nach Norden verschoben.

II. Verkehr und Umwelt / Fachplanungen

1. Verkehr / Mobilität

Die für die Verkehrsplanung und -prognosen zuständigen Referate der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IV A / B) 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 V, 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 in unterschiedlichen Kreisen zwischen SenSW IV D und der DB Netz AG im Zusammenhang mit den Planungen für den Ausbau der Regionalbahnstrecke und den zukünftigen Regionalbahnhof statt.

Die Vertreterinnen und Vertreter von SenUVK äußerten im Zeitraum der vorbereitenden Untersuchungen diverse konstruktive Hinweise und Forderungen für das Strukturkonzept sowie Anregungen für den weiteren Planungsprozess. Da sie bei der Erstellung der Kapitel zu Verkehr und Mobilität des Berichtes zu den vorbereitenden Untersuchungen sowie bei der Entwicklung des Strukturkonzeptes umfassend einbezogen wurden, hat der Hauptteil der fachlichen Anforderungen von SenUVK bereits Berücksichtigung gefunden. Zu den relevanten offenen bzw. im weiteren Planungsverfahren noch zu prüfenden Aspekten zählen:

- Der westliche Teilabschnitt des Stellingdams 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 ingenieurbautechnischer Sicht nicht die optimale Variante. 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 vertieft zu untersuchen.

Aus Sicht der BVG werden neben dem Erhalt der Anlagen der Straßenbahn im Stellingdamm und in der Hirtestraße zukünftig zusätzlich Aufstellflächen für den Stadionverkehr (1. FC Union) benötigt. Des Weiteren sind Taktverdichtungen und in Folge 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 aufzubereiten.

Die BVG regt auch an, die Straßenbahntrasse mit Wendeschleife in der Verlängerung des Stellingdammes zur Erschließung der östlichen Wohngebiete perspektivisch zu

erweitern. Alternativ können 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 weiter verfolgt. 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 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Eine formelle Stellungnahme ist allerdings erst zu erwarten, wenn das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Bahnstrecke und den Bau des Regionalbahnhofs Köpenick formal begonnen hat und wenn parallel konkrete Planungen (Bebauungspläne, Bauplanungsunterlagen) für die Gebietsentwicklung vorliegen.

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, insbesondere des Planfeststellungsverfahrens für die Ostumfahrung Bahnhofstraße.

2. Natur- und Artenschutz, naturschutzfachlicher und planungsrechtlicher Ausgleich

Die fachliche Information von und die Abstimmung mit SenUVK III B (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen), dem Landesbeauftragten für Naturschutz

(SenUVK LB) und dem Umwelt- und Naturschutzamt als Unterer Naturschutzbehörde (UNB) Treptow-Köpenick fand während der gesamten 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, als Vertretung der Berliner Naturschutzverbände) ebenfalls informiert und einbezogen.

Grundsätzliches Einvernehmen besteht zwischen SenSW IV D und 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 der geplanten städtebaulichen 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 der UNB 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

nachgekommen. 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 zur Trassenführung der Ostumfahrung einschließlich Troglage werden nicht geteilt. Die Trassenführung wurde auf der Ebene des Strukturkonzepts umfassend geprüft. Auch mit der Querung als Trog ist es prinzipiell möglich, den Biotopverbund aufrecht zu erhalten.

Die UNB Treptow-Köpenick und der BLN stellen des Weiteren die multifunktionalen Nutzungen von Grünflächen für den Naturschutz und die Öffentlichkeit in Frage. Gutachterlich wurde dazu festgestellt, dass bereits viele Beispiele und Möglichkeiten existieren, eine 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 anstehenden Wettbewerbe und der Bauleitplanung, bearbeitet werden.

3. 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. SenSW IV D hat gegenüber den Berliner Forsten und SenUVK III B als Fachaufsicht klargestellt, dass die gutachterliche Bewertung als Basis der vorbereitenden Untersuchungen und für die Rahmenplanung herangezogen und ggf. juristisch abgesichert wird.

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. Der Widerspruch gegenüber den Auffassungen der Berliner Forsten und der UNB Treptow-Köpenick kann von SenSW nicht aufgelöst werden.

Den Forderungen der Berliner Forsten nach einem Waldausgleichskonzept, einer Waldbilanzierung und einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf Ebene des Strukturkonzeptes nicht gefolgt. Gemäß der von SenSW IV D vorgenommenen juristischen und fachlichen Prüfung ist dies nicht erforderlich. Im weiteren Verfahren werden die in den jeweiligen Planungsstadien rechtlich notwendigen Fachgutachten zum Wald entsprechend erstellt.

4. Lärm / Emissionen

Als zuständige Fachbehörde und in der Funktion als Träger öffentlicher Belange wurde SenUVK I C (Immissionsschutz,

Verkehrslärm, Gewerbelärm) frühzeitig in die vorbereitenden Untersuchungen, insbesondere im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, einbezogen.

SenUVK I C 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 Wettbewerbe und der Bebauungsplanverfahren gefordert.

Der Hinweis von SenUVK I C, 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 im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen die erforderlichen Abstimmungsgespräche mit SenSW ZF (Haushaltssangelegenheiten, Verbindungsstelle Finanzen für die Senatsverwaltung für Finanzen, SenFin) und den zuständigen Fachbereichen von SenFin geführt.

Gemäß der Forderung von SenFin werden die ersten fünf Jahre der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme aus haushaltstechnischen und -rechtlichen Gründen

in Jahresscheiben dargestellt. Der Hinweis von SenFin, dass das Abgeordnetenhaus vor Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die Möglichkeit erhalten sollte, sich mit Finanzierung zu befassen bzw. der Durchführung der Maßnahme unter finanziellen Gesichtspunkten zuzustimmen, wird durch das entsprechende Beschlussprozedere umgesetzt (vgl. Kapitel 10).

Fazit

Die beteiligten Fachverwaltungen und Träger öffentlicher Belange stimmen im Grundsatz der geplanten Gesamtmaßnahme mit den vorliegenden Zielen und der damit korrespondierenden Strukturplanung 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, die insbesondere zu den sektoralen Themen Verkehr / Mobilität, Ingenieurbau, Landschaftsplanung und Ökologie, Umwelt, Wirtschaft / Gewerbe, Schulen beteiligt wurden, sind bereit, die Gebietsentwicklung zu unterstützen und aktiv an deren Realisierung mitzuwirken. Dies trifft auch auf die zuständigen Ämter und Fachbereiche des Bezirkes (Stadtplanung, Tief, Schule, Wirtschaftsförderung, Grün) zu.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung wurden zum Stand Frühjahr 2018 keine Hinweise gegeben, die grundlegende Änderungen der vorliegenden, zum größten Teil bereits abgestimmten Strukturplanung erfordern.

Ein großer Anteil der Hinweise und Anregungen verdeutlicht, dass im weiteren Planungsprozess vertiefte Untersuchungen sowie die Prüfung von planerischen Alternativen

auf allen fachlichen Ebenen durchgeführt werden müssen. Die Planungsschritte für die Gebietsentwicklung und deren Umsetzung sind zukünftig eng mit den jeweils erforderlichen formalen Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verzahnen.

7.4 Beteiligung der Öffentlichkeit

Bereits in der Anfangsphase der vorbereitenden Untersuchungen signalisierten die Fragen aus der betroffenen Öffentlichkeit im Umfeld des Untersuchungsgebiets das Erfordernis, frühzeitig mit der Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürgern zu beginnen. So fand schon die gemeinsam mit dem Bezirk Treptow-Köpenick durchgeführte Ortsteilkonferenz Köpenick-Nord im April 2017, in der der Stand der Planung zum ersten Mal der Gebietsöffentlichkeit vorgestellt wurde, großes Interesse. Es wurde deutlich, dass eine Konzeption für die eingehende Beteiligung der Öffentlichkeit parallel zu der gesetzlich vorgeschriebenen Betroffenenbeteiligung gemäß § 165 i. V. m. § 138 BauGB zu entwickeln war. Sie ist wesentliche Voraussetzung, um die Akzeptanz und Transparenz der vorbereitenden Untersuchungen ebenso wie der geplanten städtebaulichen Entwicklung zu erhöhen.

Im Folgenden werden die Beteiligungsformen erläutert und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst.

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 04. April 2017 und Dammvorstadt am 17. April 2018;
- öffentliche Bürgerwerkstatt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen am 19. September 2017;
- 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 SenSW IV D 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.

Ortsteilkonferenzen

Zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit konnte im Bezirk Treptow-Köpenick bereits in der Anfangsphase der vorbereitenden Untersuchungen im April 2017 das bewährte Format der Ortsteilkonferenzen genutzt werden. Die Ortsteilkonferenzen werden von der Sozialraumorientierten Planungskoordination (SPK) (vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick 2019), einem für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Team,

das als Stabsstelle beim Bezirksbürgermeister von Treptow-Köpenick angegliedert ist, koordiniert und durchgeführt.

Die Ortsteilkonferenzen bieten eine Plattform für Vernetzung, Teilhabe und Austausch. Unter Beteiligung der Bewohner*in und der Akteur*innen und Akteure dienen sie der eingehenden Erörterung von Handlungserfordernissen und Planungen in jeder der insgesamt 20 Bezirksregionen. Da der überwiegende Teil des Untersuchungsgebiets in den Bezirksregionen Dammvorstadt und Köpenick-Nord liegt, wurden die Ortsteilkonferenzen für diese beiden Bezirksregionen jeweils als Foren zur Vorstellung und Diskussion des aktuellen Arbeits- und Planungsstands genutzt.

Themen waren Verkehr, Erschließung und Mobilität, Schulen, soziale und kulturelle Einrichtungen, Denkmal-



Abb. 93: Plenum der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)

schutz, Freiflächen und öffentlicher Raum in dem geplanten Neubauquartier sowie in den angrenzenden bestehenden Quartieren. Den interessierten Bürgerinnen und Bürgern standen Vertreterinnen und Vertreter des Bezirks und der Senatsverwaltung sowie des mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen beauftragten Planungsbüros für Rückfragen und Beratung zur Verfügung.

In den Diskussionsforen der Ortsteilkonferenzen wurde vor allem erörtert, was den Bürgerinnen und Bürgern aktuell und zukünftig für ihr Lebensumfeld wichtig ist, wo sie Verbesserungen sehen und welche Ausstattungs- und Gestaltungsaspekte beachtet werden sollten.

In beiden Ortsteilkonferenzen waren die Planungen für das neue Stadtquartier trotz der umfangreichen Programme für die Gesamtheit der jeweiligen Bezirksregion zwar zentral, die Beteiligung musste aber auf die vorgegebenen Themen und Abläufe beschränkt bleiben.

Bürgerwerkstatt

Die Bürgerwerkstatt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen am 19. September 2017 war deshalb ausschließlich der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und der angrenzenden Flächen gewidmet. Der Information über den Arbeitsstand und die Strukturplanung sowie der Erörterung der Planungen sollte ein möglichst breiter Raum gegeben werden.

Mehr als 250 Bürgerinnen und Bürger beteiligten sich bei dieser Veranstaltung an der Debatte.

Um Information und Diskussion gleichermaßen Raum zu geben, wurde die interessierte Öffentlichkeit in dem ersten Teil der Bürgerwerkstatt durch Vorträge zur Bedeutung des

Untersuchungsgebiets für die gesamtstädtische Entwicklung zu den bisherigen und weiteren Planungsabläufen sowie zu den Schwerpunkten der Strukturplanung eingehend informiert. Im zweiten Teil boten fünf jeweils von Fachexperten moderierte thematische Arbeitsgruppen Gelegenheit zu Nachfragen und zur Erörterung von Bedenken und Anregungen.

Parallel bzw. in den Pausen hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an großformatigen Plänen des Strukturkonzepts anhand von Kommentarfähnchen standortbezogene Hinweise zu geben. Dieses offene Beteiligungsformat, von dem rege Gebrauch gemacht wurde, war zugleich geeignet, die Beiträge für den weiteren Planungs-

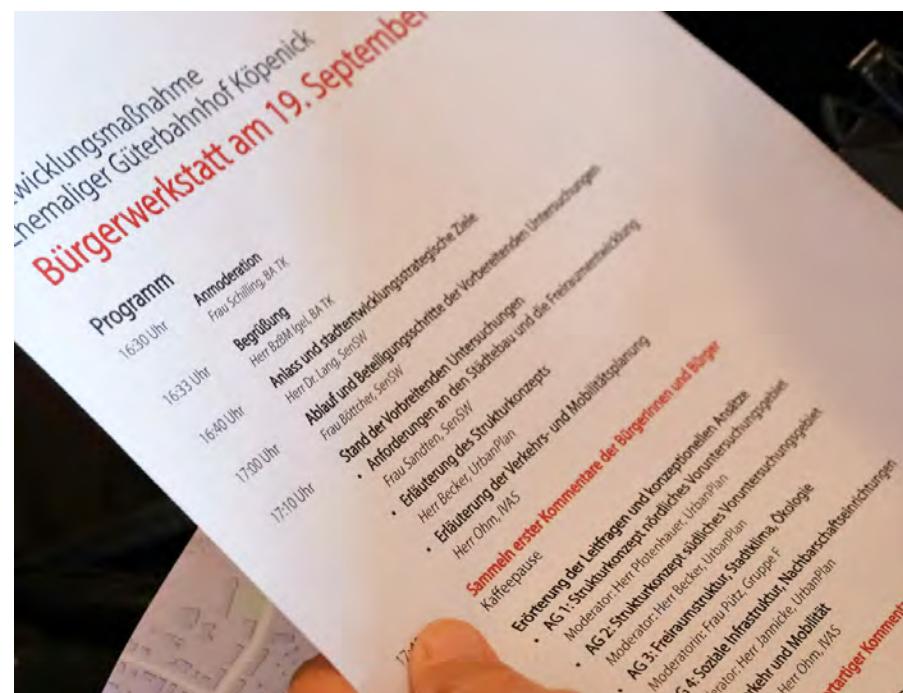


Abb. 94: Programm der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)



Abb. 95: Fähnchen mit Bürgerhinweisen (Nozon 2017)

prozess zu dokumentieren. Die meisten Hinweise und Anregungen waren bereits sehr konkret und können erst in den vorbereitenden Untersuchungen nachfolgenden Planungsebenen geprüft bzw. berücksichtigt werden.

Die Hinweise auf den Fähnchen sowie die themenbezogene Zusammenfassung mit Erläuterungen der Schlussfolgerungen für das weitere Verfahren wurden kurze Zeit nach der Bürgerwerkstatt auf die Website des Projektes gestellt (www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick).

Internet / Projektwebsite

Die kurz vor der Bürgerwerkstatt geschaltete Projektwebsite auf der Homepage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen informiert seither über die Ziele der Planung und das Strukturkonzept sowie über die Ergebnisse der

Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Im Anschluss an die Bürgerwerkstatt bot sie allen Interessierten die Möglichkeit, innerhalb eines Zeitraums von drei Wochen vom 19. September bis 08. Oktober 2017 ergänzende Hinweise und Fragen zur Planung des Untersuchungsgebiets zu formulieren. Ähnlich dem Fähnchen Prinzip konnten diese auf einer Karte des Untersuchungsgebiets räumlich zugeordnet werden.

Die fast 100 eingegangenen Beiträge betrafen weitgehend ähnliche Themenschwerpunkte, wie sie bereits in den öffentlichen Veranstaltungen erörtert wurden. Darüber hinaus enthielten sie oft sehr detailliert eine jeweils persönliche Sicht auf die geplanten Maßnahmen. Daraus ließen sich für den weiteren Planungsprozess zusätzliche Anregungen und Schlussfolgerungen ableiten.

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Ergebnisse aus der Bürgerwerkstatt in Form der Fähnchen-Hinweise und der Online-Beteiligung sind detailliert auf der Projektwebsite dokumentiert und bewertet. An dieser Stelle ist zu konstatieren, dass die Hinweise in der Gesamtbetrachtung die Kritiken, Bedenken, Ängste aber auch Zustimmungen beinhalten, die im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen von der betroffenen und interessierten Öffentlichkeit zu der geplanten Quartiersentwicklung geäußert wurden. Dies betrifft insbesondere Ortsteilkonferenzen und die weiteren Bürgerveranstaltungen.

Die Hauptthemen und Problemfelder, die von der betroffenen Öffentlichkeit im Verlauf der Beteiligungsverfahren 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;
- Denkmalschutzbelaenge 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 gehören.

Methodisch wurden die Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger unterteilt in

- a) Hinweise und Anregungen, die auf Ebene des Strukturkonzept berücksichtigt wurden bzw. in die aktuelle Bearbeitungsebene eingeflossen sind;
- b) Aspekte, die zunächst wegen des planerisch noch nicht erreichten Konkretisierungsgrades „gespeichert“ wurden, um in einem späteren Bearbeitungs- und Planungsstand geprüft und ggf. berücksichtigt zu werden;

- c) Fragen, Bedenken und Kritik, zu denen in den weiteren öffentlichen Veranstaltungen vertieft informiert werden muss;
- d) Hinweise und Anregungen, die zwar zu Dokumentationszwecken aufgenommen, aber wegen Widersprüchen zu den öffentlichen Belangen der Entwicklungsziele, die in der Abwägung zugunsten des Allgemeinwohls als höher bewertet werden, nicht berücksichtigt werden können. Dazu gehören insbesondere die grundsätzliche Ablehnung der Entwicklung des Stadtquartiers oder der Ostumfahrung Bahnhofstraße, eine deutliche Reduzierung der städtebaulichen Dichte oder die Verlagerung der Bauvorhaben Richtung S-Bahnhof Hirschgarten, sowie die Ablehnung des Baus von Schulen an den geplanten Standorten.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung haben – grundsätzlich in Verbindung mit anderen fachlichen Abstimmungsresultaten (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4) – insbesondere folgende Änderungen des Strukturkonzepts im Planungsprozess angestoßen:

- Verzicht auf die Planung der Bebauung des Südrandes der Siedlung Elsengrund;
- Ausdehnung der geplanten ökologischen Ausgleichsflächen im Osten des Untersuchungsgebiets;
- Vergrößerung des Schulgrundstücks im Westen der Bestandswohngebäude an der Gelnitzstraße, um Nutzungskonflikte zwischen den geplanten Schulsportflächen und dem benachbarten Wohnen auf ein Minimum zu verringern;
- Umplanung zugunsten des kurz- bis mittelfristigen

Bedarfs an Gewerbeflächen für Ersatzstandorte bzw. für die Qualifizierung und Erweiterung von Gewerbe- flächen im Süden der Selenbinderstraße / westlich des Brandenburgplatzes, auch um zusätzliche Ersatz- standorte für zu verlagernde Gewerbebetriebe von den Grundstücken im Norden der Seelenbinderstraße zu gewinnen;

- Einbeziehung kultureller / sozialer Nutzungsoptionen in das Nutzungskonzept der instandzusetzenden Bau- denkmäler auf dem Gelände der ehemaligen Gasan- stalt Köpenick.

Für den weiteren Planungsprozess werden konkrete Hinweise gemäß b) in erster Linie zu folgenden Themenkomplexen für eine Prüfung im weiteren Planungsprozess „gespeichert“:

- Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für öffent- liche Grünflächen, öffentliche Straßen und Plätze, für soziale / kulturelle Einrichtungen sowie für Spielplätze;
- Vorschläge zur Verbesserung der Nahversorgung (z. B. Kiez-Markt);
- Barrierefreiheit in allen öffentlichen Bereichen;
- intensivierte / themenbezogene Öffentlichkeits- und Betroffenenbeteiligung;
- verstärkte Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG zu den Gestaltungen der S-Bahnhöfe einschließlich Ein- und Ausgangsbereichen;
- 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.

Vertieft informiert werden muss als Auswertungsergebnis zu c) im weiteren Planungsverfahren insbesondere zu:

- Übergeordneten Verkehrsplanungen im Zusam- menhang mit der Planung für das neue Stadtquar- tier unter entsprechender Beteiligung von Bezirk und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz;
- Konzepte für Mobilität und Reduzierung des MIV (autoarmes Quartier) einschließlich Mobilitätsbera- tung: Insbesondere die Umsetzung und der Erfolg eines Mobilitätskonzeptes basieren auf einer umfas- senden Kommunikationsstrategie. Unter Mitwirkung von Mobilitätsdienstleistern und Verkehrsbetrieben schließt sie öffentliche Debatten in Volkshochschule, Stadtteilforen und Bildungseinrichtungen sowie die Mobilitätsberatung unterschiedlicher Zielgruppen wie Bewohnerinnen und Bewohner, Schulklassen, Gewer- betreibende, Beschäftigte aber auch Bauträger ein. Von Bedeutung sind überdies Nutzerforen zur Ver- besserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, z. B. durch vermehrten Einsatz umweltfreundlicher Busse und Einbeziehung intermodaler Angebote.

Fazit und Ausblick

Die Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit ein- schließlich der Akteure und Initiativen vor Ort war ein wichtiger Bestandteil im Rahmen der vorbereitenden Untersu- chungen. Die zwei Ortsteilkonferenzen für Köpenick-Nord und die Dammvorstadt unter Federführung des Bezirkes, die öffentliche Bürgerwerkstatt der Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung und Wohnen sowie die Internetbeteiligung im Anschluss an die Bürgerwerkstatt haben die Bedeutung der Bürgerbeteiligung von Anbeginn der Planung und Entwicklung des neuen Stadtquartiers verdeutlicht. Die Zielstellungen waren und sind weiterhin, die Öffentlichkeit vor Ort umfassend zu informieren und dabei auch Falschinformationen richtig zu stellen – die Bedenken, Kritiken und Ängste ernst zu nehmen sowie die Anregungen und Hinweise zu prüfen und, wenn diese sinnvoll sind, zu berücksichtigen.

Auch künftig, im Fall der Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, ist eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Betroffenen- und Öffentlichkeitbeteiligung mit unterschiedlichen Formaten geplant. Dafür wird ab dem Sommer 2019 ein entsprechendes Konzept erarbeitet, das der interessierten Öffentlichkeit einschließlich des Planungsstands und des geplanten Vorgehens voraussichtlich bis Ende 2019 vorgestellt werden kann.

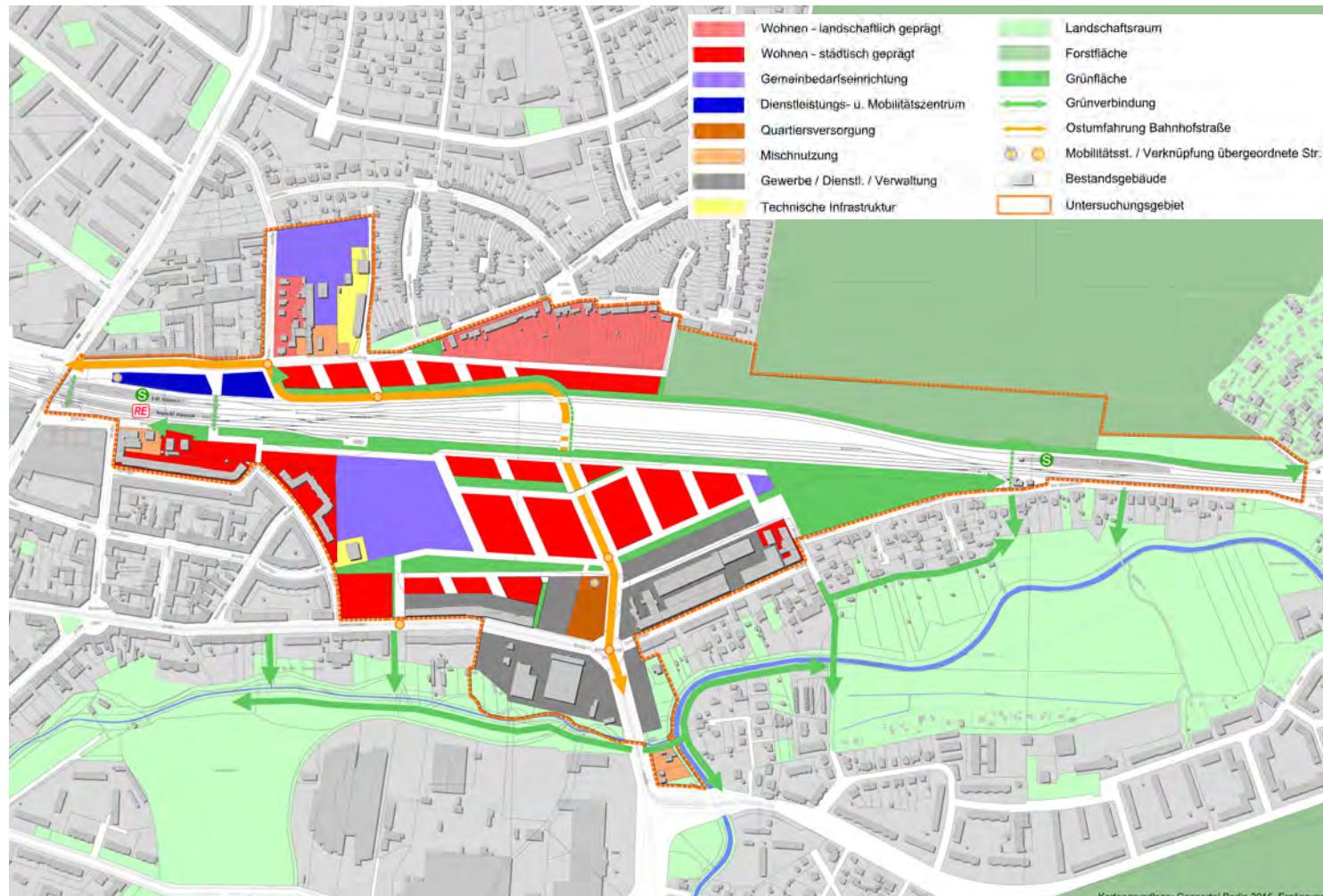


Abb. 96: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)

8

Rahmenkonzept

Das als Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen erarbeitete Strukturkonzept dient vor allem dem Zweck, die für die künftige Entwicklung des Untersuchungsgebietes maßgeblichen strukturellen Vorgaben und planerischen Ziele festzulegen. Grundlage dafür bilden die Ergebnisse der Bestandsanalyse, die übergeordneten Planungsvorgaben sowie die gebietsbezogenen Entwicklungsziele.

Auf dieser Basis sind die Belange der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer, der Mieterinnen und Mieter sowie der Träger öffentlicher Belange ermittelt worden und in das Strukturkonzept eingeflossen. Das gilt auch für die zur Planungsumsetzung erforderlichen Finanzmittel und das planungsrechtliche Instrumentarium.

Welche planerischen Festlegungen für die Grundstücksflächen konkret getroffen werden, bleibt dem weiteren Planungsprozess vorbehalten.

8.1 Strukturkonzept

Mit dem Strukturkonzept werden die Grundzüge der Nutzungsverteilung und des Erschließungssystems vorgegeben. Damit ist es möglich, die Einbindung des geplanten Stadtquartiers in das Umfeld, mögliche Nutzungskonflikte und die zügige Machbarkeit der Gesamtmaßnahme zu prüfen.

Im Zuge der Erarbeitung wurde das Strukturkonzept mit den zuständigen Fachverwaltungen auf Bezirks- und Senats-ebene, den Trägern öffentlicher Belange und den von der Planung Betroffenen abgestimmt. In diesem Kontext sowie als Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde eine Reihe von Varianten zur Nutzungsverteilung und zum Verlauf der übergeordneten Erschließungstrasse geprüft. In dem nun vorliegenden Strukturkonzept ist das Ergebnis dieser umfangreichen Prüfungs-, Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse zusammengefasst. Es bildet somit die Grundlage für alle weiterführenden Planungen.



Abb. 97: Ausbauplanung der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Köpenick (UrbanPlan 2017)

Die räumlichen Dispositionen des Strukturkonzepts sind durch die Gegebenheiten vor Ort sowie durch externe Anforderungen an den Standort, wie insbesondere die bereits weit vorangeschrittene Planung der Deutschen Bahn AG für den Ausbau des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof und der Ausbau der Fernbahntrasse vorgeprägt.

Planungen für den Bahnverkehr

Geplant ist die Erweiterung der Bahntrasse um ein weiteres Gleis sowie der Bau eines neuen Bahnsteigs für die Regionalbahn (vgl. Abb. 97). In diesem Zusammenhang sollen neue barrierefreie Zugänge zum künftigen S- und Regionalbahnhof im Osten der Bahnsteige entstehen. Dies wird die Zugänglichkeit des Bahnhofs und die Wegebeziehungen vor allem im östlichen Umfeld deutlich verbessern.

Standorte für den Gemeinbedarf

Mit der Entwicklung des geplanten Stadtquartiers ist auch die Deckung des Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen aufzufangen und zu verbessern, der in den benachbarten Bestandsquartieren bereits aktuell vorhanden ist. Basis für das Erfordernis zur Errichtung von zwei Grundschulen und einer Sekundarschule sowie für die grundsätzlichen Standortvorgaben ist das Soziale Infrastrukturkonzept (SIKo) des Bezirkes Treptow-Köpenick (Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016b). Nur die Areale des ehemaligen Güterbahnhofs und des nördlich gelegenen ehemaligen Gaswerks Köpenick bieten im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers die Möglichkeit, ausreichend große Flächen für den Bau der bereits gegenwärtig dringend benötigten drei neuen Schulen bereitzustellen (vgl. Abb. 98, Kapitel 5.6).

Für den Neubau einer Grundschule im Norden (Einzugsbereich Köpenick-Nord) stehen die erforderlichen Flächen auf dem weitgehend unbebauten nördlichen Grundstücksteil des ehemaligen Gaswerks Köpenick zur Verfügung.

Im Süden der Bahntrasse ist der Neubau einer Integrierten Sekundarschule (ISS) auf einer Teilfläche des brachliegenliegenden Güterbahnhofgeländes geplant. Sie soll möglichst dicht am Bahnhof Köpenick liegen, weil aufgrund ihres gesamtstädtischen Einzugsbereichs ein beträchtlicher Teil 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. Aufgrund dieser flächensparenden Zuordnung ist es möglich, zusätzliche Flächen für den Wohnungsneubau bereitzustellen. Durch die Nachbarschaft von Grund- und Sekundarschule auf einem gemeinsam genutzten Grundstücksareal besteht zugleich längerfristig 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 mit den Schulen sollen weitere soziale und kulturelle Gemeinbedarfseinrichtungen (vgl. Kapitel 8.6) entstehen. Im südlichen Teilgebiet in erster Linie baulich an die Schulen angegliedert, ein Ausgangspunkt im nördlichen Teil sind die denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Gaswerks. Alle Schulen sind als Quartiersschulen konzipiert und sollen in hierfür geeigneten Teilbereichen auch zu außerschulischen Nutzungen für

Quartiersbewohnerinnen und -bewohner offen 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 Betreiber, darunter mehrere kleinere Kitas.

Umstrukturierung vorhandener und Entwicklung neuer Gewerbestandorte

Angesichts 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 Untersuchungsgebiets bereits vorhandenen



Abb. 98: Geplante Schulstandorte (UrbanPlan 2017)

Gewerbestandorten neue kleinteilige Gewerbeblächen entwickelt werden. Sie können zugleich zur städtebaulichen Abschirmung des bestehenden Gewerbes gegenüber den benachbarten Wohngebäuden dienen.

Darüber hinaus wird es erforderlich sein, die städtebaulichen Mängel und Funktionsschwächen der vorhandenen Gewerbestandorte zu beseitigen. Dies wird im Rahmen von schrittweisen Neuordnungsmaßnahmen erfolgen und Raum für die Ansiedlung neuer Betriebe schaffen. Damit werden zumindest für einen Teil der künftigen Bewohnerschaft des Neubauquartiers Arbeitsplätze, aber auch Einzelhandel, Gesundheitseinrichtungen und handwerkliche Dienstleistungen in fußläufiger Entfernung zu den Wohnstandorten erreichbar sein.

In Ergänzung zu den Standorten am Südrand des Untersuchungsgebiets ist insbesondere in der lärmbelasteten zentralen Lage im Norden des Bahnhofs Köpenick ein ausschließlich gewerblich genutztes Dienstleistungszentrum mit



Abb. 99: Geplante Gewerbestandorte (UrbanPlan 2017)

einer Mobilitätsstation geplant. In den jeweils zentral gelegenen Eingangsbereichen des Neubauquartiers sollen das Dienstleistungszentrum im Norden und der Nahversorgungsstandort am Brandenburgplatz im Südendazu beitragen, eine lebendige, zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Mischung unterschiedlicher Nutzungen herzustellen (vgl. Abb. 99).

Verdichteter und kostengünstiger Wohnungsneubau

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

Der westliche Teil des Untersuchungsgebiets 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 (vgl. Abb. 100).

Nachhaltige Freiflächenentwicklung

Die Inanspruchnahme der Bauflächen erfordert eine Kompensation der notwendigen Eingriffe. Dafür ist als große zusammenhängende und landschaftsökologische wirksame Fläche nur der östliche Teil des Untersuchungsgebiets geeignet. Dieses Areal soll von Bebauung freigehalten und wegen der Nähe zu den benachbarten Grün- und Landschaftsräumen als Ausgleichsraum mit ökologischen Funk-

tionen unterschiedlicher Intensität entwickelt werden. Im Süden ist die Umwandlung eines brach gefallenen Gleisgebiets in einen öffentlichen Park möglich.

Ein System von Grünzügen, in das wohnungsnahe Spiel- und Erholungsflächen ebenso wie das lokale Fuß- und Radwegenetz integriert sind, ist prägendes Strukturelement des geplanten Neubauquartiers. So können zugleich attraktive Verbindungen zu den umliegenden Landschaftsräumen und nicht zuletzt zu dem ins Abseits geratenen Kurpark Friedrichshagen hergestellt werden (vgl. Abb. 100).

Die Grünzüge dienen auch der lokalen Regenwasserbewirtschaftung und der Vernetzung vorhandener Biotopflächen.

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. 101).

Die Ostumfahrung Bahnhofstraße dient insbesondere der Bündelung des übergeordneten Verkehrs. Vom Brandenburgplatz im Süden soll sie aus Gründen des Lärmschutzes und der städtebaulichen Integration in Tieflage unter der Bahntrasse hindurchgeführt werden. Ebenfalls aus Lärmschutzgründen soll sie auf der Nordseite unmittelbar angelagert an die Bahngleise bis zum westlichen Stellingdamm verlaufen und in den Knotenpunkt mit der Mahlsdorfer Straße einmünden. Dort wird sie als Teil des Tangentenvierecks (vgl. Kapitel 5.7) den überörtlichen Verkehr zwischen den nördlichen und südöstlichen Stadtteilen Berlins aufnehmen.

Die Straßen innerhalb des Neubauquartiers dienen aus-

schließlich 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 Tramliniennetzes 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 künftigen Stadtquartier entstehen.

Geplant ist die verbesserte Einbindung des gesamten



Abb. 100: Geplante Wohnungsbaustandorte und Freiflächengerüst (UrbanPlan 2017)

Untersuchungsgebiets 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 (vgl. Kapitel 8.11). Beides sind wichtige Voraussetzungen zur Reduzierung des motorisierten Autoverkehrs und die für die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzepts in dem neuen Stadtquartier.

Das Strukturkonzept stellt die Grundlage der Planung und das Ergebnis der fachlichen Abwägung dar. Zur Beurteilung seiner Machbarkeit und der mit seiner Umsetzung verbundenen Kosten ist es erforderlich, die wesentlichen

fachlichen Implikationen zumindest exemplarisch genauer zu beleuchten. Dies geschieht im Folgenden anhand ausgewählter sektoraler Schwerpunkte.

8.2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept dient im derzeitigen Planungsstadium vor allem der überschlägigen Ermittlung des realisierbaren Bauvolumens der geplanten Entwicklung. Aktuell hat es in Form der Ideenskizze (vgl. Abb. 102) einen informellen Charakter und wird im weiteren Planungsprozess in Verbindung mit den noch durchzuführenden städtebaulichen

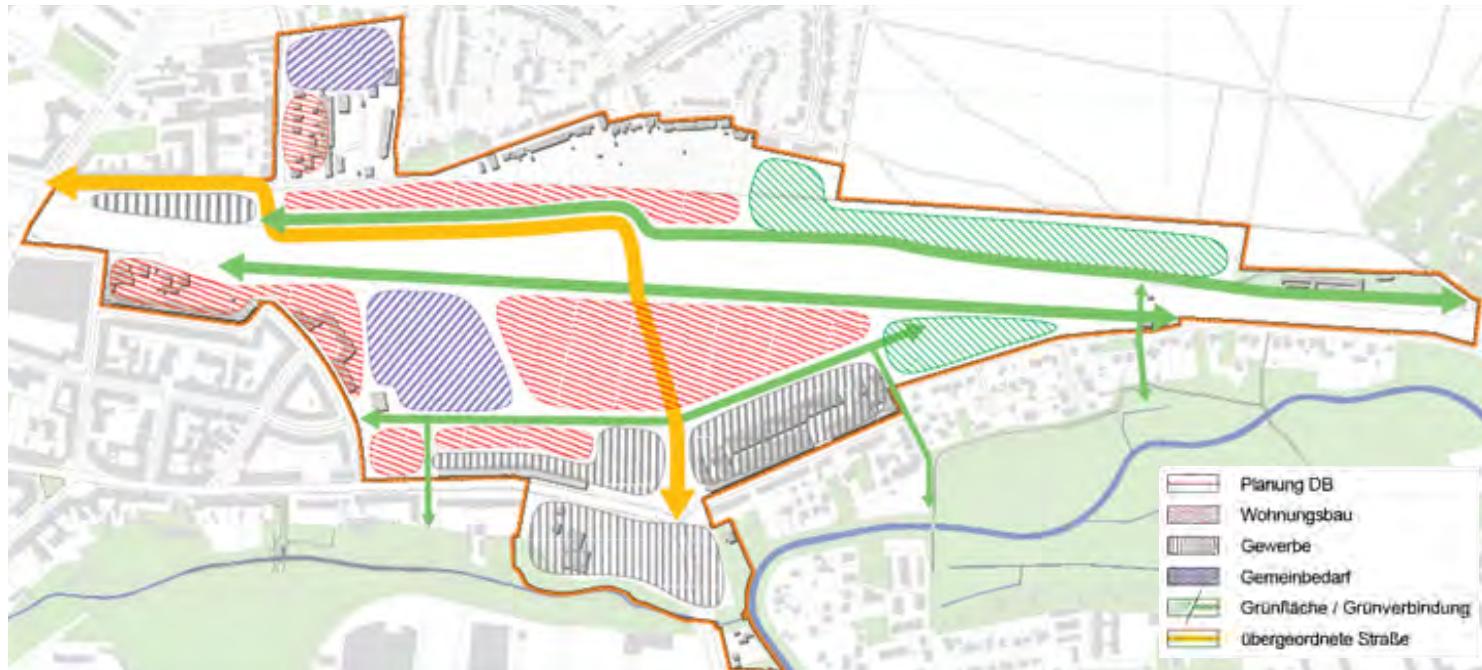


Abb. 101: Geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße (UrbanPlan 2017)

Wettbewerben und Bebauungsplanverfahren als abgestimmte Planungsgrundlage bzw. Rahmenplanung entwickelt und fortgeschrieben. Gleichwohl enthält das städtebauliche Konzept bereits Vorgaben, die aus den Leitlinien, Entwicklungszielen und räumlichen Gegebenheiten (vgl. Kapitel 6) abgleitet sind.

In Anlehnung an die Bebauungsstruktur der im Westen benachbarten Quartiere ist in dem Neubauquartier beiderseits der Bahntrasse eine blockartige Bebauungsstruktur mit gliedernden Grünzügen und öffentlichen Räumen vorgesehen, die durch markante Raumkanten gefasst werden.

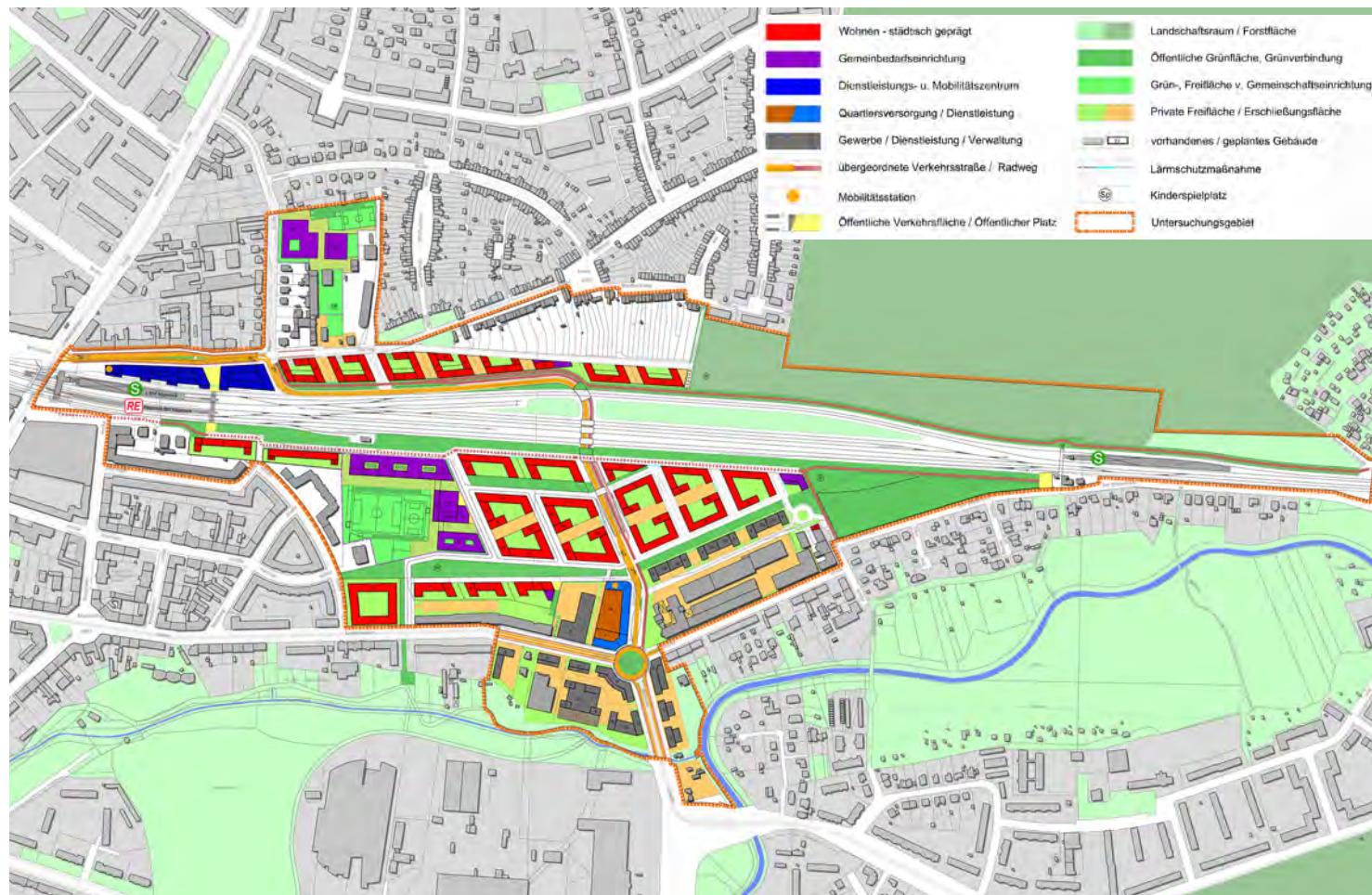


Abb. 102: Städtebauliche Ideenskizze als Testentwurf, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)

Die Bebauungsdichte und die Geschossigkeit sind – orientiert an den Nachbarquartieren – in den westlichen Teilbereichen etwas höher als in den östlichen. Auf kleineren Baufeldern im Osten ergeben sich unter Zugrundelegung dieses städtebaulichen Prinzips nur rechnerisch Ausnahmen davon.

Korrespondierend mit der geplanten Bebauungsdichte sollen die Straßenräume überwiegend eine klare Gliederung durch Gehwege, Fahrbahnen, baumbestandene Kfz-Parkplatzbereiche für Besucherinnen und Besucher, für Lieferrantinnen und Lieferanten sowie für Versickerungsflächen erhalten. Für die Bewohnerinnen und Bewohner sollen Stellplätze ausschließlich auf privaten Grundstücksflächen zum Teil als den Baublöcken zugeordnete Tiefgaragen (oder halbgeschossig abgesenkte Garagenebenen) vorrangig aber in Quartiersgaragen konzipiert werden.

Dem Strukturkonzept liegen folgende städtebauliche Kennziffern zugrunde (vgl. Tab. 9): Auf rd. 56% des Netto- baulands können ca. 170.000 m² Bruttogeschosflächen für Wohnraum entstehen. Bei einer durchschnittlichen Brutto-

Bruttobauland für Neubau	ca. 37,0 ha
davon	
- Nettobauland	ca. 15,9 ha
- Öffentliche Grünflächen	ca. 12,6 ha
- Öffentliche Erschließung	ca. 8,5 ha
Bahnflächen	ca. 11,4 ha
Bestandsgebiete	ca. 9,4 ha
Untersuchungsgebiet	ca. 57,8 ha

Tab. 10: Flächenbilanz des Strukturkonzepts (UrbanPlan 2019)

geschosfläche pro Wohneinheit von ca. 95 m², was einer Wohnungsgröße von ca. 80 m² entspricht¹¹, resultiert daraus eine Zahl von ca. 1.800 Wohneinheiten.

Weitere bedeutsame städtebauliche Aspekte werden jeweils nachfolgend auf sektoraler Ebene erläutert.

8.3 Lärmschutzkonzept

In dem neuen Stadtquartier ergeben sich hohe Anforderungen an den Schutz der geplanten Wohnnutzung vor Verkehrslärm. Dies ist bedingt durch die Lage an den stark lärmemittierenden Bahntrassen sowie die Führung der geplanten übergeordneten Straßenverbindung mit Erschließungsfunktion durch das Gebiet (Ostumfahrung Bahnhofstraße). Daneben ist im Süden des Untersuchungsgebiets der Lärmschutz für den anlagenbezogenen Lärm (Gewerbe) konkret zu prüfen und zu konzipieren. Deshalb wird das Lärmschutzkonzept den nachfolgenden Konzepten zu Wohnen und Gewerbe vorangestellt.

Ostumfahrung Bahnhofstraße

Für die Ostumfahrung Bahnhofstraße wurden in Verbindung mit dem geplanten Wohnungsbau und den verkehrs- und ingenieurtechnischen Anforderungen an die Gleisquerung in enger Abstimmung mit den Planungsbeteiligten die möglichen Trassenvarianten untersucht und bewertet. Dabei war der Umgang mit den zu erwartenden Lärmbelastungen von zentraler Bedeutung.

¹¹ Ausgehend von einer durchschnittlichen Wohnfläche von 80 m² beträgt unter Berücksichtigung der Verkehrsflächen und Nebenräume (Müll, Fahrräder, Haustechnik u.a.) die durchschnittliche Bruttogeschosfläche ca. 95 m² pro Wohneinheit.

Aus schallschutztechnischer Sicht ist eine Bündelung der Lärmquellen Schiene und Straße – so das Ergebnis der Prüfung und behördlichen Abstimmung – unbedingt zu empfehlen. Dies ermöglicht geeignete Schallschutzmaßnahmen und die Sicherung lärmabgewandter Gebäudeseiten. Somit kann sowohl für die bestehenden Wohngebäude am Stellingdamm als auch für die geplante Wohnbebauung südlich und nördlich der Bahntrassen eine wohnverträgliche Lärmbelastung gewährleistet werden.

Einer Führung der Ostumfahrung Bahnhofstraße nördlich der Bahntrasse ist vor diesem Hintergrund in erster Linie aus Lärmschutzgründen bzw. im Sinne eines lärmrobusten Städtebaus gegenüber einer Straßentrasse südlich der Bahngleise der Vorzug zu geben.

Um auch für die geplante Bebauung südlich der Bahntrasse die zusätzlichen Lärmbelastungen möglichst gering zu halten, empfiehlt sich eine Ausführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit lärminderndem Asphalt.¹² Zudem sollte die Führung im Trog mit schallabsorbierenden Wänden erfolgen. Eine (Teil-) Deckelung des Troges würde aufgrund der Dominanz des Schienenverkehrslärms jedoch zu keiner relevanten Verbesserung führen.

Wohnungsbau

Für die Beurteilung des städtebaulichen Konzepts wurden die im Zuge des Regionalbahnhofs Köpenick von der Deutschen Bahn AG vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene berücksichtigt. An den der Bahntrasse sowie der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße zugewandten



Abb. 103: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor 2018)

Fassaden der geplante Bebauung werden jedoch nach wie vor Beurteilungspegel über der – laut Rechtsprechung relevanten – Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht. Auch an der Seelenbinderstraße ist mit Beurteilungspegeln von 65 dB(A) tags und 55 bis 60 dB(A) nachts mit Überschreitungen der Schwelle für den Einsatz von Maßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen zu rechnen (vgl. Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2008).

Zur Verbesserung der schalltechnischen Situation wurden in einem konzeptionellen Prozess schalltechnische Empfehlungen in dem städtebaulichen Konzept umgesetzt. Die als Ergebnis dieses Prozesses konzipierte lärmrobuste städtebauliche Planung mit Lückenschließung durch Strukturver-

¹² Durch bestimmte Splittmastixasphalte SMA 0/8 LA oder 5S können Minderungseffekte von mindestens 3 dB erzielt werden.

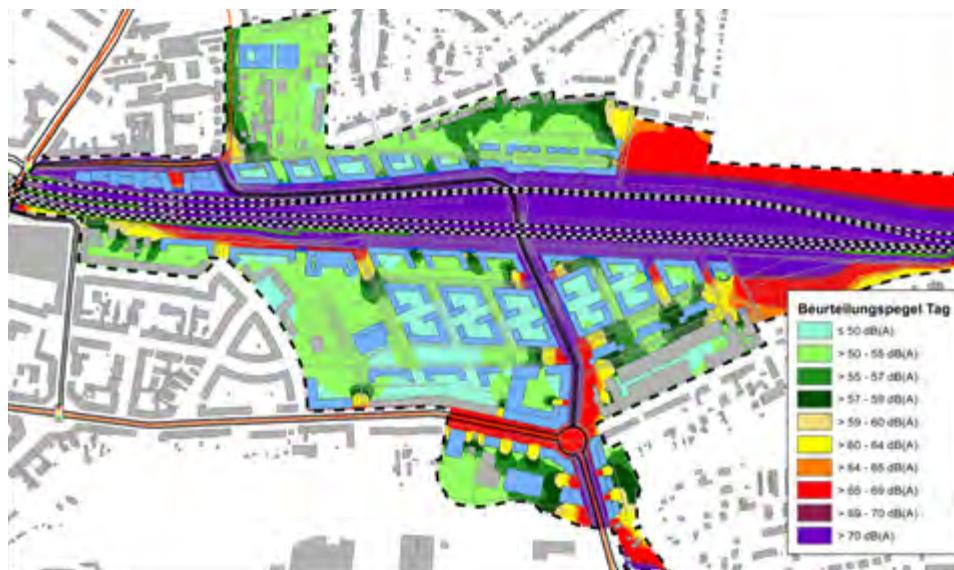


Abb. 104: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose mit Bebauung, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor 2018)

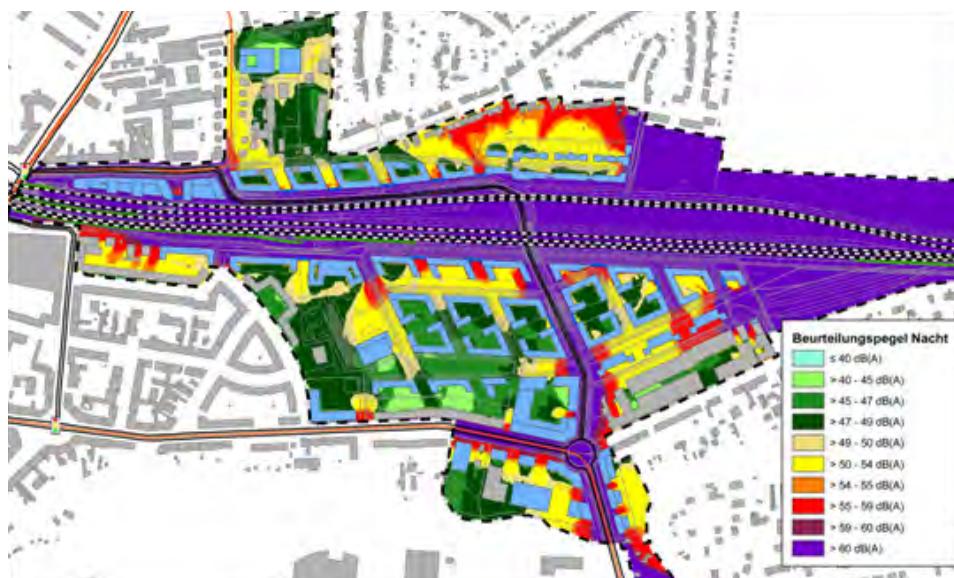


Abb. 105: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose mit Bebauung, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor 2018)

glasungen zur Bahn und zur Ostumfahrung Bahnhofstraße hin wird die schalltechnische Situation des Konzepts deutlich verbessern. So sind an den lärmabgewandten Fassaden und in den Freibereichen größtenteils Beurteilungspegel bis zu 55 dB(A) am Tag und damit der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete einzuhalten (vgl. Abb. 104).

Nachts kann der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nur vereinzelt eingehalten werden. Jedoch wird zumeist der zur Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung herangezogene Orientierungswert für Mischgebiete von 50 dB(A) bzw. der Beurteilungspegel von 55 dB(A) eingehalten (vgl. Abb. 105).

Nur im Nordwestbereich zwischen Ostumfahrung Bahnhofstraße und Bahntrasse sind die Plangebäude Beurteilungspegeln über 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt. Daher sind für diesen Bereich im städtebaulichen Konzept keine Wohnnutzungen vorgesehen (vgl. Abb. 105).

Allerdings verbleiben einzelne Konfliktbereiche für Wohnen mit Beurteilungspegeln über 55 dB(A) nachts auf den lärmabgewandten Fassadenseiten im Einflussbereich der Bahntrasse und gleichzeitig der Ostumfahrung Bahnhofstraße. Hier werden im weiteren Planungsverlauf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen etwa in Form von Dachaufbauten oder abgewinkelten bzw. abgestuften Geschossen empfohlen.

Mit der Realisierung der geplanten Bebauung ist zudem eine deutliche Verbesserung für die bestehenden Wohngebäude zu erwarten. Am Stellingdamm sind Pegelreduzierungen von mehr als 10 dB und an der Seelenbinderstraße in den Obergeschossen von 2 bis 10 dB zu erwarten. In den Untergeschossen können die Pegelreduktionen noch deutlich höher ausfallen (vgl. Abb. 106).



Abb. 106: Differenzpegelplan Verkehr Prognose, mit und ohne Plangebäude, Tag (Lärmkontor 2018)

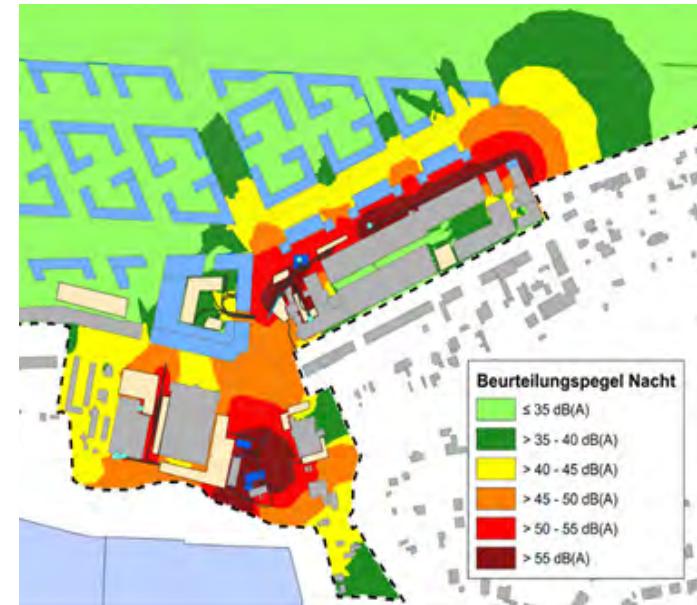


Abb. 107: Schallimmissionsplan Gewerbe Planung, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor 2018)

Gewerbe

Mit der geplanten Abgrenzung durch ein neues Gewerbegebiet zwischen dem vorhandenen Gewerbe im Nordosten des Brandenburgplatzes und der weiter nördlich geplanten Wohnbebauung können die schalltechnischen Auswirkungen bei geeigneter Baukörperanordnung deutlich reduziert werden (vgl. Abb. 107)

In einer späteren Entwicklungsphase ist eine möglichst geschlossene und über die Länge der Schallquellen hinausgehende „Pufferbebauung“ in ausreichender Höhe zu empfehlen. Damit sind Richtwertüberschreitungen während der

Nachtstunden auch für die nächstgelegenen Südfassaden der geplanten Wohnbebauung zu vermeiden. Alternativ bzw. in Kombination dazu kommen Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden der vorhandenen Gewerbebetriebe in Form von Schallschutzwänden nach Norden bzw. die Einhausung der bestehenden Ladezonen in Betracht. Außerdem ist durch geeignete Nutzungsaufteilung (Schallquellen nach Süden und abschirmende Gebäude / Schallschutzelemente nach Norden) darauf hinzuwirken, dass von dem geplanten Gewerbe keine relevanten Schallemissionen für die geplante nördlich angrenzende Wohnbebauung ausgehen.

8.4 Wohnungsbaukonzept

Das städtebauliche Konzept sieht ausschließlich Geschosswohnungsbau mit einer überwiegend vier- bis sechsgeschossigen geschlossenen Bauweise in Baublöcken vor. Damit werden neben einer konsequenten städtebaulichen Trennung von öffentlichen und privaten bzw. halb-öffentlichen Räumen vor allem günstige Voraussetzungen für den Bau preiswerten Wohnraums geschaffen. Bei einer Gebäudetiefe von 10 - 12 m erlaubt diese Bauweise, die bei weitem überwiegende Zahl der Wohnungen so anzutragen, dass sie einerseits den belebten Straßenräumen, andererseits den ruhig gelegenen Blockinnenräumen zugewandt sind.

Wegen der Bahntrasse, die das Untersuchungsgebiet durchquert, kommt dem Lärmschutz für die geplanten Wohnungsneubauten besondere Bedeutung zu. Im Interesse der Attraktivität der Freiräume und der angrenzenden Quartiere soll auf konventionelle Lärmschutzwände entlang der Hauptverkehrstrassen (Bahn und Ostumfahrung Bahnhofstraße) so weit wie möglich verzichtet werden. Deshalb ist in den Lagen entlang der Bahngleise eine geschlossene Bauweise vorgesehen, in deren Baulücken gebäudehohe Strukturverglasungen eingefügt werden. Im Sinne eines lärmrobusten Städtebaus entstehen so lärmabgewandte, ruhige Wohnlagen (vgl. Kapitel 8.3).

Mit Loggien und Balkonen in den Obergeschossen sowie mit Terrassen in den Erdgeschossen sind den Wohnungen privat nutzbare Außenräume zugeordnet. Sie werden ergänzt durch Gemeinschafts- oder Mietergärten sowie Kleinkinderspielplätze in den Blockinnenräumen. Zusätzlich zu den Gemeinschaftsflächen für die Bewohnerinnen und

Bewohner sind hier auch die Eingliederung von Anlagen zur Regenwasserbewirtschaftung sowie – auf einem geringen Anteil der Grundstücksflächen – von Tiefgaragen geplant.

Die Untergliederung der Baublöcke in überschaubare Einheiten – mit in der Regel acht bis zwölf Wohnungen – soll dazu beitragen, anonyme Großwohnanlagen zu vermeiden und soziale Kontakte zu erleichtern. Diesem Ziel dienen ebenso die über das gesamte Neubauquartier verteilten Gemeinbedarfseinrichtungen.

Im Interesse der städtebaulichen, urbanen und sozialen Vielfalt ist die Mischung unterschiedlicher Eigentums- und Wohnformen ein wesentliches Element des Wohnungsbaukonzepts. Unter Beteiligung der landeseigenen Wohnungsbaununternehmen ist ein Anteil von mindestens 40% als geförderter mietpreisgebundener Wohnraum zu errichten. Daneben sollen auch Baugenossenschaften mit ca. 20% und Baugruppen an der Umsetzung des Wohnungsneubaus beteiligt sowie alternative Wohnmodelle und studentisches Wohnen ermöglicht werden.

8.5 Gewerbekonzept

Im Kontext der wachsenden Stadt haben die Sicherung und Qualifizierung von Gewerbestandorten sowie die Intensivierung der gewerblichen Flächennutzung besondere Relevanz.

Mit dem 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 Gewerbestandorts. In diesem Kontext werden auch neue Arbeitsplätze für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Neubauquartiers entstehen.

Für die westlich und östlich des Finanzamts ansässigen Betriebe 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 geeigneter für den Wohnungsbau bzw. für eine verdichtete Büro- und Dienstleistungsnutzung mit Quartiersversorgung.

Gleichzeitig ist eine schrittweise Umstrukturierung der Gewerbestandorte im Süden der Seelenbinderstraße und des Brandenburgplatzes vorgesehen. Sie geht einher mit der Schaffung markanter städtebaulicher Raumkanten an der Seelenbinder- und der Bellevuestraße sowie einer Erweiterung des Gewerbeflächenangebots vor allem für produktionsorientierte Gewerbebetriebe und Geschossgewerbe – potentiell in Gewerbehöfen. 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.

Durch die Konzentration und Verdichtung der bestehenden produktionsorientierten Gewerbeflächen um den Brandenburgplatz lassen sich gegenseitige Störungen von Wohnen und Gewerbe und damit insbesondere die Beeinträchtigung gewerblicher Nutzungen planerisch auffangen und minimieren. Zugleich kann hier eine Nutzungsmischung

weiterentwickelt werden, in die auch Einzelhandelsflächen integrierbar sind. Voraussetzung für die Realisierbarkeit dieser Entwicklungsziele ist allerdings eine Grundstücksneuordnung durch das Land Berlin bzw. die Mitwirkungsbereitschaft der betreffenden Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer (vgl. Kapitel 9.10).

Weitere Gewerbeflächen mit vorwiegender Büro- und Dienstleistungsnutzung nördlich des S-Bahnhofs Köpenick sowie Nahversorgungseinrichtungen in den Erdgeschosszonen im Nordwesten des Brandenburgplatzes sind 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 könnte in dem künftigen Entwicklungsgebiet eine beträchtliche Erweiterung des Gewerbeflächenangebots von derzeit ca. 38.600 m² auf rd. 91.000 m² Geschossfläche realisiert werden.

Im Ergebnis der ressortübergreifenden Abstimmungen mit den zuständigen Verwaltungen (vgl. Kapitel 7.3), insbesondere mit der Wirtschaftsförderung des Bezirkes Treptow-Köpenick, wurden diese für die weitere Planung maßgeblichen konzeptionellen Handlungsschwerpunkte bestätigt.

Parallel zu der geplanten Umstrukturierung und Qualifizierung des Gewerbestandorts müssen vom Land Berlin die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, dass den ortsansässigen Gewerbetreibenden eine Chance geboten wird, die Leistungsfähigkeit ihrer Betriebe zu ver-

bessern und die Potentiale der Quartiersentwicklung in ihrer Nachbarschaft zu nutzen. Die Aufgabe besteht in erster Linie darin, den erforderlichen Strukturwandel durch ein bedarfsgerechtes Betriebscoaching zu unterstützen.

8.6 Gemeinbedarfskonzept

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

Zu den erforderlichen Gemeinbedarfsstandorten und -flächen als Teil des städtebaulichen Konzeptes für das neue Stadtquartier gehören (vgl. Abb. 108, Kapitel 5.6 und 6):



Abb. 108: Geplante Gemeinbedarfsstandorte (UrbanPlan 2019)

- 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, Orts- teilbibliothek, Filiale der Volkshochschule) sowie
- drei große Spielplätze und Sport- und Freizeit- angebote im Bereich öffentlicher Freiflächen.

Aufgrund der vorgesehenen räumlichen Verknüpfung der Schulen mit sozialen Einrichtungen sollen diese jeweils im Norden und im Süden der Bahntrasse zu Kommunikationszentren und Identifikationsorten für das Neubauquartier entwickelt werden. Auch die Kitas, die zum Teil als eigene Standorte, zum Teil integriert in die Wohngebäude geplant sind, ergänzen das Geflecht der besonderen Orte im Quartier.

Auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks mit der im Norden geplanten Grundschule bieten die südlich davon gelegenen denkmalgeschützten Gebäude vielfältige Potentiale für soziale und kulturelle Nutzungen. Hierfür werden die konkreten Gebäude- und Nutzungsplanungen zeitnah konkretisiert und umgesetzt.

Parallel wird das Vor-Ort-Büro für die Steuerung der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme einschließlich Ausstellungs- und Veranstaltungsräumen in einem der denkmalgeschützten Gebäude vorbereitet. Damit sollen bereits frühzeitig in der ersten Phase der Quartiersentwicklung eine Anlaufstelle für die interessierte Öffentlichkeit sowie der fehlende Kiezclub für die Bevölkerung der näheren Umgebung und die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner realisiert werden.

8.7 Freiraumkonzept

Die Grundzüge des Freiraumkonzepts leiten sich aus den landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 5.8) sowie den Zielen und den konzeptionellen Ansätzen für die Gebietsentwicklung ab (vgl. Kapitel 6, siehe oben).

Leitgedanke ist die Verknüpfung offener und öffentlicher Landschaftsräume mit städtebaulich gefassten und gestalteten, öffentlichen und zu einem kleineren Teil auch privaten Grün- und Freiflächen. Im Rahmen nachfolgender Planungsschritte und qualitätssichernder Verfahren müssen Festlegungen getroffen werden zu Typologie, Qualitätskriterien, Dimensionierung und Zonierung sowie zu unterschiedlichen Abstufungen möglicher Mehrfachnutzungen. Das Spektrum umfasst hier sowohl Flächen für Spiel, Sport, Erholung und unterschiedliche Freizeitaktivitäten – bis hin zur Regenwasserbewirtschaftung – als auch solche mit eingeschränktem Nutzungsspektrum oder aber besonders schutzwürdige Bereiche.

Die Grün- und Freiräume sind Orte der Erholung und Freizeitgestaltung. Das gilt auch für ihre klimatische Funktion als Frischluftreservoirs und Ventilationskorridore. Sie dienen überdies der Vernetzung und Sicherung wertvoller Biotopflächen sowie dem Schutz der Artenvielfalt innerhalb und außerhalb des künftigen Stadtquartiers.

Aufgabe des Freiraumkonzepts im Vorfeld konkreter Festlegungen ist zunächst die Formulierung von Leitlinien und Ordnungsprinzipien für die öffentlichen und privaten Grün- und Freiräume.

Übergeordnete Grünräume und Grünverbindungen

Die Waldflächen der Mittelheide im Nordosten bilden zusammen mit dem jenseits der Erpe-Niederung gelegenen Kurpark Friedrichshagen, der Auenlandschaft von Neuenhagener Mühlenfließ und Erpe sowie dem südlich der Alten Erpe gelegenen Bellevuepark ein großräumiges landschaftliches Ensemble. Im Kontext der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme soll in Zusammenarbeit mit dem Bezirk ein integriertes Maßnahmenkonzept zum Schutz, zur Aufwertung und Pflege einiger seiner Teilebereiche und zu deren besserer Vernetzung untereinander und mit dem künftigen Stadtquartier konzipiert werden. Neben dem Landschafts- und Biotopschutz gilt gleiches Augenmerk auch dem Naherholungs- und Freizeitwert der angrenzenden Landschaftsräume. Im Hinblick darauf muss es Ziel eines übergeordneten Zonierungs- und Vernetzungskonzepts sein, die unterschiedlichen Schutz- und Nutzungserfordernisse miteinander in Einklang zu bringen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass diese Landschaftsräume Erweiterung und Ergänzung auch des Systems öffentlicher und privater Freiräume innerhalb des künftigen Stadtquartiers werden können (vgl. Abb. 109).

Einen besonderen Stellenwert hat hierbei die Gestaltung von Wegen als Verbindung zwischen quartiersinternen Grünflächen und äußeren Landschaftsräumen sowie die Entwicklung von Wegeleitsystemen.

Parkflächen und Grünkorridore

Basis der grünen Infrastruktur und prägendes Strukturelement des künftigen Stadtquartiers sind die Parkflächen und Grünzüge. Der im Südosten des Gebietes geplante Stadtteilpark

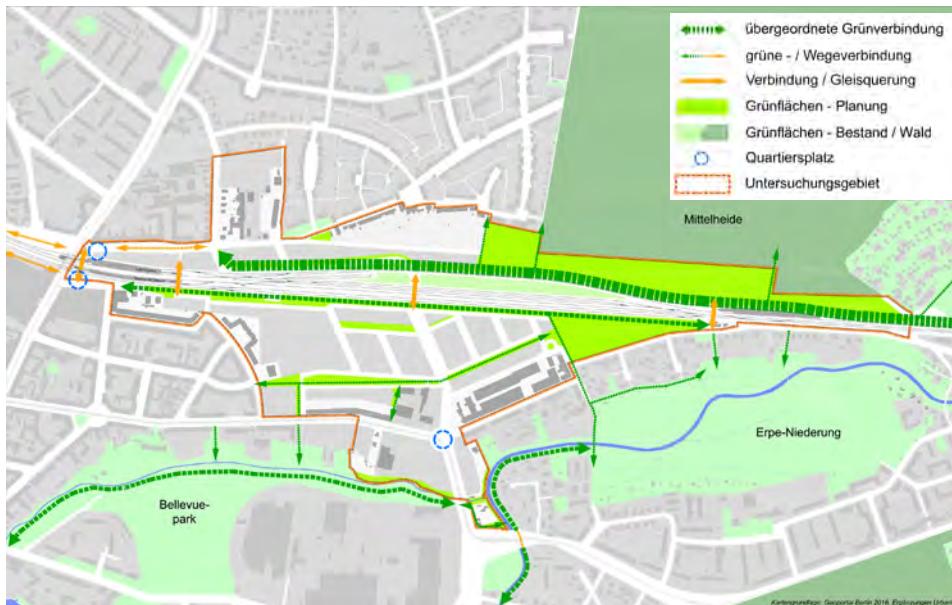


Abb. 109: Strukturkonzept mit Grünräumen und Grün- und Wegeverbindungen (UrbanPlan 2019)

wird als wohnungs- und naturnahe Parkanlage eine Fläche von etwa 2,5 ha umfassen. Unter Einbeziehung vorhandener Vegetationsbestände sowie der Schotterflächen und der verbliebenen Gleise des ehemaligen Güterbahnhofs ist er Dokument für die Nutzungsgeschichte des Standorts. Als Verbindungsglied zum umgebenden Landschaftsraum der Niederung von Erpe bzw. Neuenhagener Mühlenfließ hat der Park besondere Bedeutung. Er dient auch als Ausgleichsfläche für die westlich davon neu zu bebauenden Flächen. Zugleich ist er Bindeglied zu den angrenzenden, außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Freiräumen im Süden und Osten und den nach Südwesten bzw. Westen ausstrahlenden Grünkorridoren innerhalb des künftigen Stadtquartiers. Die Bedeutung der multifunktionalen Grünräume für den Biotopschutz

und -verbund sowie das vorgesehene breite Nutzungsspektrum für Erholung und Freizeit erfordert die sorgfältige Abwägung von Wegeführung, Zonierung und Nutzungszuweisung. Dies gilt insbesondere für den Stadtteilpark, für die beiderseits des Bahnkörpers geplanten Vegetationsgürtel und für die Qualifizierung von Waldflächen im Nordosten.

Die Grünzüge sind verbindende Elemente innerhalb des geplanten Stadtquartiers. Hier verlaufen die Fuß- und Radwegeverbindungen vom S- und zukünftigen Regionalbahnhof über das Gesamtgebiet in Richtung Westen, die sowohl einzelne Teilbereiche verknüpfen als auch die gebietsübergreifende Anbindung der umgebenden Natur- und Landschaftsräume gewährleisten werden.

Straßenräume und Plätze

In das übergeordnete System der Grün- und Freiflächen ist ein kleinteiliges Netz öffentlicher Räume integriert. Dazu zählen die quartiersinternen Erschließungsstraßen und deren Straßenräume sowie die Quartiersplätze als Orientierungspunkte. Als Standorte dafür sind der nördliche und der südliche Zugangsbereich des Bahnhofs Köpenick sowie der Schnittpunkt des südlichen Quartierzugangs mit dem ost-westlich verlaufenden Grünkorridor vorgesehen.

Die Quartiersplätze haben unterschiedliche Funktionen: Im Bahnhofsumfeld sind sie wichtige Knotenpunkte unterschiedlicher Verkehrsarten des Umweltverbunds, aber auch „Foyers“ zum Stadtquartier. Sie sind darüber hinaus Orte des öffentlichen Lebens, der Begegnung und des Verweilens.

Entlang der inneren Erschließungsstraßen sind begrünte Seitenflächen mit Bäumen, Parkbuchten für Besucher- und Lieferverkehr sowie an geeigneten Stellen Mulden-Rigolen

bzw. Tiefbeete zur Regenwasserversickerung vorgesehen. Teilweise sind die Straßenräume als Mischverkehrsflächen für die gleichberechtigte Nutzung durch Fuß- und Radverkehr sowie motorisierte Fahrzeuge konzipiert. Im Hinblick darauf sind alle inneren Erschließungsstraßen nur mit beschränkter Geschwindigkeit befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung der Straßen und Plätze prägen wesentlich das Erscheinungsbild des zukünftigen Stadtquartiers. Ein Regelwerk dafür geeigneter städtebaulicher und architektonischer Gestaltungselemente ist in späteren Planungsstufen bzw. in qualitätssichernden Verfahren / Wettbewerben festzulegen. Das betrifft insbesondere die genaue Zonierung im Übergangsbereich zwischen öffentlichen und privaten Grundstücksflächen sowie die Gestaltung von Platzkanten und Sichtachsen.

Grünflächen in den Blockinnenbereichen

Den zukünftigen Gebäudeblöcken sollen jeweils begrünte Höfe zugeordnet werden, die sich mit breiten Passagen zum umgebenden öffentlichen Raum öffnen. Sie werden als grüne wohnungsnahe Aufenthaltsorte entsprechend dem jeweiligen, lokalspezifisch unterschiedlichen Nutzungsspektrum konzipiert. Das kann gemeinschaftlich nutzbare Flächen ebenso wie Mietergärten oder wohnungsnahe Spielplätze für kleinere Kinder umfassen.

Der Anteil an begrünten Flächen wie auch verschiedene Vegetationstypen werden als wichtige strukturierende Elemente in den Höfen geplant und tragen zur Raumbildung bei. In jedem Hof sind mehrere Bäume sowie Möglichkeiten zur Versickerung oder Rückhaltung von Regenwasser vorgesehen (vgl. Kapitel 8.9).

Neben seiner wichtigen ökologischen und klimatischen Bedeutung ist privates Grün auch Identifikations- und Gestaltungselement. Dazu zählen Hausgärten und Terrassen sowie, wenn möglich, auch begrünte Dachflächen. Bei einem gemischten Angebot unterschiedlicher Wohnungsgrößen kann privater Freiraum als „Außenwohnraum“ wichtige Ergänzung der Wohnungen sein. Soweit dies allgemein zugängliche Flächen betrifft, ist eine ausgewogene Balance zwischen öffentlichen und privat verfügbaren Flächen und eine genaue Zonierung dieser wohnungsnahen Grünräume erforderlich. Angesichts der Relevanz des Themas sollen an Entscheidungen darüber – allerdings erst in einem fortgeschrittenen Planungsstadium – die Eigentümerinnen und Eigentümer ebenso wie die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner beteiligt werden.

Flächen zur gemeinschaftlichen oder individuellen gärtnerischen Bewirtschaftung sind dagegen nicht zwangsläufig im unmittelbaren Wohnumfeld anzuordnen. Als Standorte dafür kommen auch öffentliche Grünflächen in unterschiedlichem Abstand zu den jeweiligen Wohnstandorten in Frage.

Flächen für Spiel und Sport

Außer in dem Waldgelände nördlich der Bahntrasse unmittelbar östlich an die Gartenflächen der Elsengrundsiedlung und die geplante Wohnbebauung angrenzend sind weitere Standorte für größere Spielplätze am nordwestlichen Rand des Stadtteilparks sowie im südlichen Grünzug nahe dem dort geplanten Schulstandort vorgesehen.

Für sportliche Aktivitäten von Vereinen oder Bewohnergruppen sowie als Bolzplätze sollten auch Teilbereiche der öffentlich zugänglichen Schulsportflächen nutzbar sein.

Über das Netz der öffentlichen, unterschiedlich nutzbaren multifunktionalen Grünflächen ist die Verteilung vielfältiger Erholungs- und Freizeitaktivitäten möglich.

Freiflächenkulisse

Die Entwicklungsplanung für das Untersuchungsgebiet sieht insgesamt eine beträchtliche Ausstattung mit Grün- und Freiräumen vor. Knapp 25% der Gebietsfläche, und davon ca. 10 ha sind für öffentliches Grün der Kategorie „wohnungsnahe Grünflächen“ disponiert. Hinzu kommen baumbestandene Straßen- und Platzräume sowie zahlreiche kleinteilige Grünflächen auf privaten Grundstücken. Des Weiteren sind Maßnahmen, die über das Untersuchungsgebiet hinausgreifen, wie die Aufwertung des nahegelegenen Kurparks Friedrichshagen, die Qualifizierung der im Norden unmittelbar angrenzenden Waldflächen sowie neue Biotop- und Wegeverknüpfungen geplant. Damit ist in Verbindung mit dem erforderlichen ökologischen Ausgleich für die neu zu bebauenden Flächen (vgl. Kapitel 8.8) eine attraktive und ausreichende Ausstattung des Neubauquartiers mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünräumen gewährleistet. Diese werden zu einem großen Teil auch den Bewohnerinnen und Bewohnern der angrenzenden Stadtquartiere zur Verfügung stehen.

8.8 Landschaftsökologisches Konzept

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 (vgl. Kapitel 4.9, 5.8).

Darüber hinaus sind die landschaftsplanerischen Vorgaben und Ziele für das neue Stadtquartier (vgl. Kapitel 6) sowie die stadtweiten Anforderungen an die Regenwasserbewirtschaftung in Verbindung mit der Freiflächenversorgung in die Gebietsentwicklung zu integrieren. Die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen sollen so weit wie möglich innerhalb des zukünftigen Entwicklungsbereichs sowie daran in der unmittelbaren Nähe umgesetzt werden. Im Zusammenhang damit sollen die angrenzenden Naturräume der Wald- und Auenlandschaft eingebunden werden.

Das landschaftsökologische Konzept setzt sich entsprechend aus verschiedenen sich ergänzenden räumlichen Schwerpunkten mit jeweils differenzierten Bausteinen für den Erhalt und die Entwicklung von Biotopen zusammen. Der Artenschutz ist integraler Bestandteil der Biotopentwicklung.

Die konzeptionellen Ansätze sind in den landschaftsökologischen Untersuchungen zum Teil bereits sehr detailliert ausgearbeitet (vgl. Gruppe F 2018). Sie sind nachfolgend zusammengefasst und werden im Zuge der weiteren Planung im Kontext mit der Freiraumkonzeption vertieft geprüft und bearbeitet (vgl. Abb. 110, Kapitel 8.7).

Ausgleichserfordernisse der Gebietsentwicklung

Die planerischen Eingriffe in Natur und Landschaft umfassen gemäß dem Berliner Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen (SenUVK 2017a) die abiotischen

und biotischen Komponenten des Naturhaushaltes. Sie betreffen Boden, Wasserhaushalt und Gewässerbelastung, Luftaustausch und Stadtclima, Biotope einschließlich national geschützter Arten und Biotopverbund sowie den Wertträger Landschaftsbild einschließlich Grünflächen und Freiraum. Durch die Planung reduzieren sich in der Gesamtbetrachtung die jeweiligen Bilanzen für die Wertträger des Naturhaushalts. Der Wertträgerkomplex Landschaftsbild wird durch die Gebietsentwicklung deutlich aufgewertet (vgl. Kapitel 5.8, Gruppe F 2018).

Die gesetzlich geschützten Biotope des Eichenmischwalds im Norden und des Röhrichtbestands im Süden des Untersuchungsgebiets bleiben erhalten. Die durch die bauliche Entwicklung im Süden verursachte Reduzierung von Magerrasen in einer Größenordnung von ca. 8.000 m² ist naturschutzrechtlich zu kompensieren. Gleiches gilt für den 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, Spinnen) aufzunehmen.

Landschaftsökologischer Gesamtansatz und Schwerpunkte der Kompensation

Als gemeinsame Vorgabe des Bezirks und der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK III B) wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt der vorbereitenden Untersuchungen definiert, dass der östliche Teil des Untersuchungsgebiets von Bebauung frei zu halten ist (vgl. Kapitel 8.1). Hier sollen die Zäsur zwischen

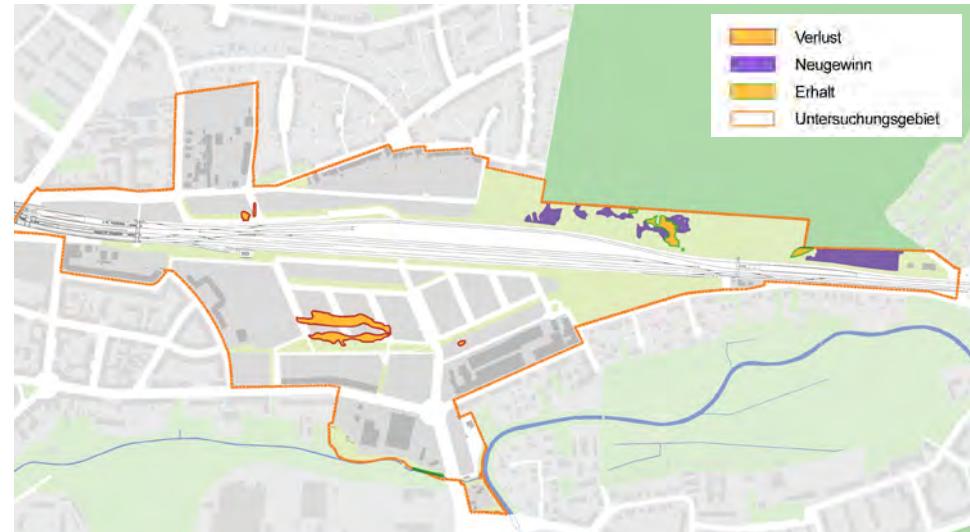


Abb. 110: Konzept Kompensationsmaßnahmen für Offenlandbiotope (Gruppe F 2018b)

Siedlungs- und Freiraum sowie die dortigen Vegetationsbestände erhalten und qualifiziert werden. Daraus resultiert der zentrale Ansatz für das landschaftsökologische Konzept. Danach sind die brach liegenden Flächen im Nordosten des Untersuchungsgebiets einschließlich der Bereiche des Bezirklichen Revierstützpunkts und der Pachtfläche der Gärtnerei mittel- bis langfristig in Verbindung mit dem nördlich angrenzenden Waldgebiet landschaftsökologisch zu entwickeln (vgl. Abb. 110).

Biotoptflächen, Offenland und Waldqualifizierung im Nordosten

Auf diesen Flächen soll vorrangig der naturschutzrechtliche Ausgleich für den Verlust geschützter Biotope und Arten umgesetzt werden. Die Flächen sollen deshalb zukünftig nur untergeordnet, das heißt ggf. mit einer Durchwegung und



Abb. 111: Entwicklung Biotope, rechts oben Detailkarte Kurpark Friedrichshagen (Gruppe F 2018b)

angegliederten kleinteiligen Aufenthaltsbereichen, für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen (siehe oben, vgl. Kapitel 8.7). Neben dem Erhalt wertvoller Vegetation, wie der alten Eichen am Nordrand des Gebiets und des Trocken- und Halbtrockenrasens, ist in erster Linie vorgesehen,

- Pionier- und Vorwälder mit heimischen Baumarten zu artenreichen Mischwaldbeständen, Waldmänteln und Säumen zu entwickeln sowie
- nährstoffarme Offenlandflächen auf zu rodenden Vorwaldflächen mit Robinien und nicht heimischen Arten, Ruderalfuren und zu entsiegelnden Flächen anzulegen (vgl. Abb. 111).

Mit diesen Maßnahmen soll zugleich ein Übergangsbereich

zum Köpenicker Forst als erster Schritt einer geplanten Waldqualifizierung geschaffen werden.

Stadtteilpark im Südosten

Der südöstliche Teil des ehemaligen Güterbahnhofsareals soll als naturnahe öffentliche Parkanlage multifunktional gestaltet werden (vgl. Kapitel 8.7). Die Grundstruktur für den zukünftigen Park sollen die Schotterflächen und Gleise des ehemaligen Güterbahnhofs sowie die mosaikartigen und streifenförmigen Vorwaldflächen aus Birken und Kiefern bilden. In der weiteren Konzeption ist besonders das Nebeneinander einer möglichst ungestörten Entwicklung der Vegetation mit Ausgleichsfunktion und öffentlichen Nut-

zungen zu beachten. Zu den optionalen Nutzungen, die zu integrieren sind, gehören Bestandteile der Regenwasserbe- wirtschaftung.

Biotopverbundstreifen entlang der Bahngleise und Grünspangen

Weitere Schwerpunkte des landschaftsökologischen Konzeptes innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die Stärkung des Biotopverbundes durch die Qualifizierung der Vegetationsstreifen entlang der Bahngleise sowie durch die Neuanlage von Grünspangen mit landschaftsökologischen Funktionen innerhalb der Wohnungsbaugebiete im Süden.

Die vorhandenen Biotopverbindungen nördlich und südlich entlang der Bahngleise sollen in die Gebietsentwicklung integriert und qualifiziert werden. Damit werden zugleich die Funktion sowie die Weiterentwicklung des Biotopverbundes¹³ nachhaltig unterstützt.

Die Aufrechterhaltung und Stärkung der ökologischen Funktion wird nicht nur durch eine ausreichende Breite der Vegetationsstreifen, sondern insbesondere durch die dauerhafte Entwicklung des Hauptflächenanteils zu Offenlandflächen gewährleistet.

Die geplanten Grünspangen sollen – neben der Funktion als öffentliche Freiflächen – auch Aufgaben für den natur-

schutzrechtlichen Ausgleich und die Regenwasserbewirtschaftung übernehmen. Innerhalb der Grünspangen ist die Integration von vorhandenen wertvollen Gehölzen und Baumreihen zu prüfen.

Weitere Maßnahmen innerhalb des Untersuchungsgebiets

Weitere, über die räumlichen Schwerpunkte hinausgehende landschaftsökologische Maßnahmen sind in erster Linie für den naturschutzrechtlichen Eingriff für das Gesamtgebiet von Bedeutung. Dazu gehören der Erhalt von Baumreihen in Randbereichen, vorrangig im Nordosten des neuen Stadtquartiers (Werträger Biotope, Landschaftsbild), sowie insbesondere die Begrünung von mindestens 50% der Dächer (Werträger Wasserhaushalt, Klima).

Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebiets

Gemäß der Eingriffsbilanzierung können nicht alle durch die Planung entstehenden Eingriffe innerhalb des Untersuchungsgebiets kompensiert werden. Deshalb wurden in den vorbereitenden Untersuchungen bereits frühzeitig potentielle Ausgleichsflächen im unmittelbaren bzw. näheren Umfeld des neuen Stadtquartiers im Einvernehmen mit dem Bezirk Treptow-Köpenick und SenUVK III B identifiziert und in das landschaftsökologische Konzept einbezogen. Dazu zählen insbesondere die Stärkung des Biotopverbundes durch die naturnahe Entwicklung des Neuenhagener Mühlenfließes und der Alten Erpe sowie die ganzheitliche landschaftsökologische Aufwertung des etwa ein Kilometer östlich gelegenen Kurparks Friedrichshagen (vgl. Abb. 111).

13 Der noch im Programmplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms dargestellte Biotopverbund wurde anlässlich der Novelle des Bundesnaturschutzgesetz 2002 und der Aufnahme in des Berliner Naturschutzgesetz 2006 in § 2a (§3) vollständig überarbeitet. „Gesetzliches Ziel des Biotopverbundes ist die Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger, ökologischer Wechselbeziehungen in der Landschaft auf mindestens 10 Prozent der Landesfläche. Der Biotopverbund soll den genetischen Austausch zwischen den in Berlin vorkommenden Populationen, Tierwanderungen sowie natürliche Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse gewährleisten.“ (vgl. SenUVK, 2017b)

Weitere Bereiche, die für ggf. noch offene Ausgleichsmaßnahmen, vor allem aber für eine, das neue Stadtquartier übergreifende landschaftsökologische Konzeption ins Auge gefasst werden, sind:

- Aufgelassene oder brachgefallene Grundstücke im Umfeld, z. B. ein Grundstück in der Stillerzeile, die landschaftsökologisch aufgewertet werden können;
- Waldqualifizierung von Flächen des Köpenicker Forstes, die im Nordosten angrenzen durch die Schaffung von Offenlandflächen und Lichtungen, die Weiterentwicklung des vorhandenen einseitigen Baumbestands sowie die Anlage von Waldlehrpfaden.

Mit der Weiterentwicklung des landschaftsökologischen Konzepts im Zuge der Konkretisierung der Planung für das künftige Stadtquartier können die zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt weitgehend kompensiert werden. Der noch nicht vollständig erbrachte Ausgleich für die biotischen Schutzgüter wird durch die noch zu bilanzierenden Maßnahmen der geplanten Waldqualifizierung sowie durch die Einbeziehung zusätzlicher Flächen für die landschaftsökologische Entwicklung im weiteren Planungsprozess geprüft.

Umgang mit geschützten Arten

Der Artenschutz, das heißt die Schaffung von geeigneten Ersatzhabitaten für Zauneidechsen und Insekten sowie – wenn betroffen – Fledermäusen und Vögeln, wird bei allen geplanten Maßnahmen geprüft und so weit wie möglich integriert.

Nach derzeitigem Stand stehen künftig nur für einen relativ geringen Anteil der vorhandenen Zauneidechsen Ersatzhabitatem im Nordosten des neuen Stadtquartiers zur

Verfügung. Deshalb wurden angemessene Habitatflächen im Rahmen der Fortschreibung der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption (GAK) im Einvernehmen mit SenUVK im Bezirk Pankow im Nordosten Berlins identifiziert, die der voraussichtlich erforderlichen Größe der als Habitat herzustellenden Flächen entsprechen (ca. 10 ha). Diese sollen gesichert und zeitnah mit Ausrichtung auf die spätere Umsiedlung qualifiziert werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kompensation des Verlustes von Lebensraum für die Zauneidechsen sichergestellt ist.

Der Verlust von Lebensraum für die Wirbellosenfauna (Bienen und Wespen, Tagfalter, Nachtfalter, Heuschrecken, Laufkäfer, Spinnen) ist durch den Erhalt und die Aufwertung vorhandener sowie die Schaffung geeigneter neuer Offenlandbiotope innerhalb und außerhalb des neuen Stadtquartiers zu kompensieren.

Sicherung der Qualität und Nachhaltigkeit

Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers sind mit Beginn der Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme qualitätssichernde Verfahren vorgesehen. Dazu zählen ein übergeordneter städtebaulicher Wettbewerb einschließlich Vertiefungen bzw. gesonderte Wettbewerbsverfahren für die zukünftigen öffentlichen Frei- und Grünflächen. Neben Kriterien der landschaftsarchitektonischen Qualität werden die Naturschutzaspekte darin ein entsprechendes Gewicht erhalten.

Innerhalb der geplanten Gebietsentwicklung können mit den oben dargelegten Maßnahmen 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. Die Pflege und Offenhaltung der Trocken- und Magerrasenflächen, z. B. durch Beweidung oder Mahd, müssen darin konzipiert und sichergestellt werden.

8.9 Regenwassergrobkonzept

Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist ein Grobkonzept für die Regenwasserbewirtschaftung in dem neuen Stadtquartier. Das Regenwassergrobkonzept wurde frühzeitig in den Untersuchungs- und Planungsprozess für das Untersuchungsgebiet integriert und parallel zu der Entwicklung des Strukturkonzeptes fortgeschrieben. Neben den aktuellen gebietsbezogenen Planungen und Datengrundlagen finden die neuesten Erkenntnisse aus Wissenschaft und Forschung Berücksichtigung.

Mit dem Regenwassergrobkonzept kann aufgezeigt werden, dass die weitgehend lokale Bewirtschaftung des Niederschlagswassers auf der Fläche des zukünftigen Entwicklungsgebietes grundsätzlich möglich ist.

Ziele

Die Ziele für das Regenwassergrobkonzept wurden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Expertinnen und Experten sowie mit den Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Fachbehörden erarbeitet. Sie folgen den Empfehlungen zur

dezentralen Regenwasserbewirtschaftung des Forschungsprojektes KURAS (vgl. Kapitel 5.8, KURAS 2016), mit denen Potentiale für die Verbesserung der Lebens- und Umweltbedingungen der Stadt Berlin aufgezeigt werden. Folgende Ziele liegen dem Regenwassergrobkonzept zugrunde:

Stärkung des Stadtklimas

Die aktuell unbebauten Brachflächen des Untersuchungsgebiets sind von hoher stadtclimaticher Bedeutung. Es ist deshalb besonders wichtig, dass die geplante Bebauung die stadtclimatische Wirksamkeit der Flächen so wenig wie möglich beeinflusst. Vor diesem Hintergrund ist es die erste Priorität der Regenwasserbewirtschaftung, eine möglichst hohe Verdunstungsleistung zu gewährleisten.

Grundwasserschutz

In Anbetracht der örtlichen Bodenverhältnisse mit großflächigen Aufschüttungshorizonten und kleinteiligen Altlastenverdachtsflächen sieht das Regenwassergrobkonzept zunächst die Abflussreduktion, die Retention und die Verdunstung der Niederschläge vor. Die Versickerung des Regenwassers wird nur in unbedenklichen Bereichen erfolgen, um das Risiko von Stoffeinträgen in das Grundwasser zu minimieren. In aktuell belasteten Bereichen ist eine kontrollierte Versickerung nach Bodenaustausch geplant. Der naturnahe Wasserhaushalt soll so verbessert werden.

Gute Freiraumqualität

Gemäß dem Regenwassergrobkonzept werden vor allem die Freiräume (Innenhöfe, Straßengrün und Grünflächen) die Funktion der naturnahen Regenwasserbewirtschaftung

übernehmen. Über die Multicodierung der Flächen können spannende Gestaltungen entstehen, bei denen die Regenwasserbewirtschaftung mit anderen Funktionen, wie zum Beispiel Spiel- und Sportflächen oder naturräumlichen Verbindungen kombiniert wird. Die Ressource Regenwasser wird im öffentlichen Raum visuell erlebbar und rückt in das Bewusstsein der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner.

Überflutungsschutz

Ein oberflächenbasiertes Regenwasserbewirtschaftungskonzept, welches auf die gefällebezogene Ableitung von Niederschlägen setzt, bietet die Möglichkeit, Starkregenereignisse lokal zu puffern. Über die gezielte Planung von Geländehöhen können Innenhöfe und Grünräume als temporäre Retentionsräume genutzt und so die Infrastruktur und Bauwerke im Starkregenfall geschützt werden.

Schutz der Oberflächengewässer

Das Gebiet liegt großteils im Einzugsgebiet des Neuenhagener Mühlenfließes (Erpe) und der Alten Erpe. Durch die städtebauliche Entwicklung soll eine hydraulische oder stoffliche Belastung der Gewässer vermieden werden. Zum aktuellen Zeitpunkt wird planerisch keine Ableitung von Regenwasser in das Neuenhagener Mühlenfließ und die alte Erpe (Kapazitätsgrenzen Vorfluter) in Betracht gezogen.

Wirtschaftlichkeit

Insbesondere auf den künftig öffentlichen Flächen werden in Bau und Unterhalt kostengünstige Anlagen und Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung angestrebt. Durch die Modellierung der Geländehöhen (vgl. Kapitel 4.10) kann ein

gefällebasiertes Regenwasserbewirtschaftungssystem entstehen, welches weitgehend an der Oberfläche geführt wird und ohne aufwendige technische Bauwerke auskommt. Über die Verbindung der Regenwasserbewirtschaftung mit unterschiedlichen Freiraumfunktionen (Ökologie / Naturschutz, öffentliche Nutzungen / Naherholung, Stadtklima) entsteht zudem weiterer gesellschaftlicher Nutzen.

Maßnahmenkaskade

Aus den dargestellten Zielen lässt sich ein Paket von vorrangigen, für die geplante Gebietsentwicklung angemessenen Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung ableiten. Der Schwerpunkt wird dabei auf Abflussminderung und Abflussverzögerung (Retentionssgründächer und durchlässige Beläge) sowie Verdunstung und Versickerung (intensiv bepflanzte Mulden mit Bäumen, Sträuchern und Stauden, Fassadenbegrünung mit Regenwasseranschluss) liegen. Hieraus ergibt sich eine Maßnahmenkaskade (vgl. Abb. 112), über welche die anfallenden Niederschlagsmengen möglichst durchgehend verdunstet werden. Dadurch wird der Abfluss frühzeitig zurückgehalten und verzögert in die bepflanzten Mulden abgegeben. Eine vielschichtige und dichte Vegetation in den Mulden soll eine hohe Verdunstungsrate ermöglichen.

Modellbereiche

Die Regenwasserbewirtschaftung in dem geplanten Entwicklungsgebiet wurde beispielhaft für fünf Modellbereiche (2 Wohnblöcke, eine Schule, ein Gewerbestandort und eine Quartiersstraße) berechnet und dargestellt. Damit können ein repräsentativer Querschnitt abgebildet und somit Rück-

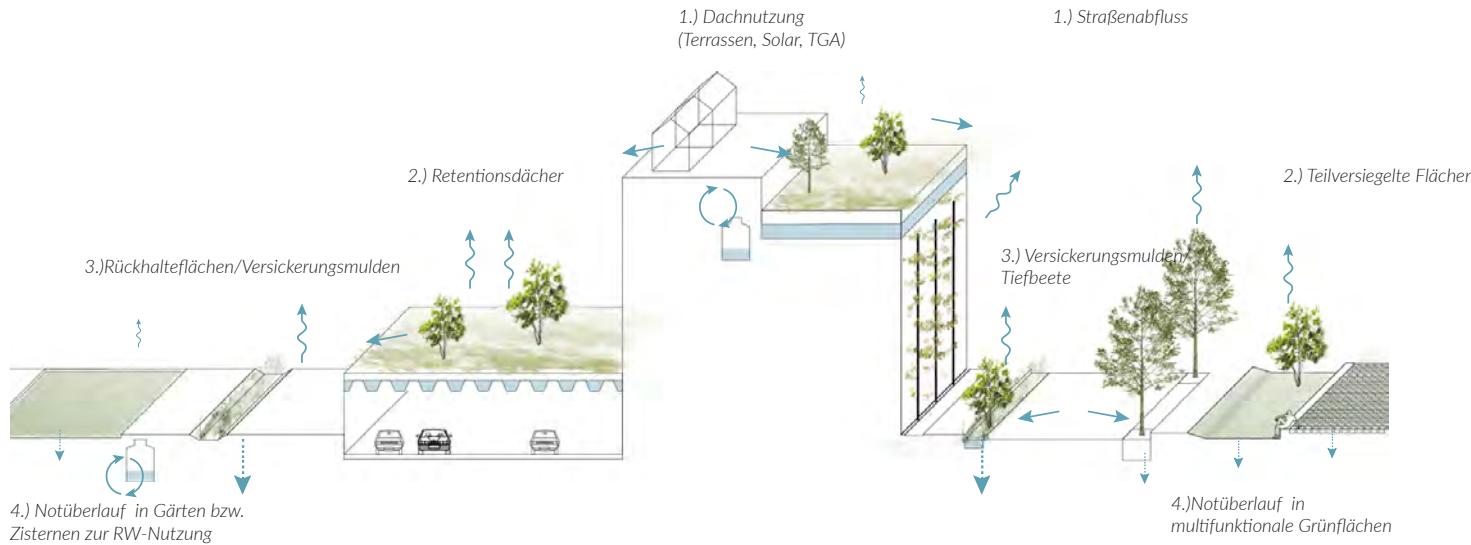


Abb. 112: Maßnahmenkaskade zur Regenwasserbewirtschaftung (Gruppe F 2018a)

schlüsse für das gesamte städtebauliche Konzept gezogen werden. Die auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes (vgl. Kapitel 8.2) gewählten Modellbereiche stehen repräsentativ für entsprechende Baugebiete bzw. Baublöcke des zukünftigen Stadtquartiers. Für jeden Modellbereich wurden Flächenannahmen mit der jeweiligen potentiellen Materialität im Freiraum erarbeitet, aus denen ein mittlerer Abflussbeiwert abgeleitet wurde. Darauf aufbauend wurden beispielhafte Maßnahmenkombinationen ausgewählt und die erforderlichen Flächengrößen für die Regenwasserbewirtschaftung ermittelt. Die gewählte Maßnahmenkombination stellt dabei eine von mehreren Optionen dar. Sie dient zur Veranschaulichung der Machbarkeit. Konkretisierte Abstimmungen mit den zuständigen Fachverwaltungen sowie die Prüfung der planungs- und genehmigungsrechtlichen Umsetzbarkeit sind

im weiteren Planungsprozess erforderlich.

Für die fünf Modellbereiche wurden die Daten der Bodenuntersuchungen zur Versickerungsfähigkeit und zur Bodenbelastung ausgewertet (IUP Ingenieure 2017) und als Basis herangezogen. Für alle fünf Bereiche wurden zwei Szenarien angenommen: Der 15-minütige „maßgebliche Regen“ ($r_{15,5}$) mit einer statistischen Häufigkeit von 5 Jahren und der 60-minütige „Starkregen“ ($r_{60,30}$) mit einer Häufigkeit von 30 Jahren (vgl. Deutscher Wetterdienst 2010).

Die Zielstellung für das Regenereignis „maßgeblicher Regen“ $r_{15,5}$ ist ein verminderter und verzögerter Abfluss durch Retentionsdächer und teilversiegelte Flächen sowie bepflanzte Mulden zur Förderung der Verdunstung und Versickerung (ggf. nach Bodenaustausch). Der Noteinstau für das „Starkregenereignis“ $r_{60,30}$ soll temporär in Grünflächen zur

Verdunstung und mit Abgabe in Versickerungsbereiche stattfinden. Die rechtliche Sicherung einer solchen Maßnahme z. B durch Verträge und / oder die Festsetzung in Bebauungsplänen, ist im weiteren Planungsprozess zu klären. Für die Quartiersstraßen wird eine Regenwasserbewirtschaftung in semi-zentralen Anlagen, z. B. größere Retentionsflächen / -becken, die in öffentlichen – multicodierten – Grünanlagen verortet sind, mit hoher Verdunstungsleistung und Versickerung angestrebt.

Für alle fünf Modellbereiche kann in dem Regenwassergrobkonzept eine gefahrlose dezentrale Regenwasserbewirtschaftung dargestellt werden.

Gesamtfunktionskonzept

Die Flächenkulisse für das Gesamtfunktionskonzept zur Regenwasserbewirtschaftung im neuen Stadtquartier beschränkt sich auf die unbebauten entwicklungsfähigen Flächen des Untersuchungsgebiets, für die gemäß Hinweisblatt BReWa-BE (Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin, SenUVK 2018) für Vorhaben nach § 29 Abs. 1 BauGB (Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen) das Ableiten von Regenwasser auf ein „natürliches Maß“ zu begrenzen ist. Für diese Flächen mit einer Gesamtgröße von ca. 39 ha gilt (vgl. Abbildung 101):

- Teilflächen, bei denen von keiner baulichen oder nutzungsbedingten Änderung ausgegangen wird, werden in dem Grobkonzept zur Regenwasserbewirtschaftung nicht betrachtet. Hierzu zählen neben der „Gleislinse“ (bahneigene Flächen zwischen S-Bahn- und Fernbahngleisen) einzelne Bestandsflächen im Stra-

ßenraum sowie mit Wohn- und Gewerbebebauung. Für diese Flächen wird davon ausgegangen, dass der bestehende Anschluss an das vorhandene Kanalnetz erhalten bleibt.

- Im überwiegenden Teil des geplanten Quartiers kann das Regenwasser lokal oder semi-zentral bewirtschaftet werden. Die Berechnungen der fünf Modellbereiche haben gezeigt, dass über eine entsprechende Geländemodellierung und ausgewählte Bewirtschaftungsmaßnahmen in den überwiegenden Bereichen des neu entstehenden Stadtquartiers nicht nur der 5-jährige Berechnungsregen von 15 min sondern auch ein 30-jährliches Starkregenereignis mit 60 min durch geeignete Maßnahmen auf Parzellenniveau zurückgehalten werden kann. Dafür stehen die Wohnquartiere und die Gemeinbedarfs- / Schulstandorte. Auch auf den neu entstehenden Gewerbestandorten können zumindest das 5-jährige Regenereignis auf eigenen Flächen bewirtschaftet und damit ein großer Anteil der anfallenden Niederschlagsmengen zurückgehalten werden. Das gilt gleichfalls für die Quartiersstraßen. Grundsätzlich ermöglicht die geplante Geländesituation vor Ort südlich der Bahntrassen eine oberflächiges Ableitung von Niederschlagswasser aus den Quartiersstraßen im Starkregenfall. Die tiefsten Punkte des Stadtquartiers im Süden liegen in Grünräumen, welche im Ausnahmenfall größere Regenmengen aufnehmen können. Hier können innerhalb des Quartiers Flächen für einen Noteinstau vorgehalten werden.

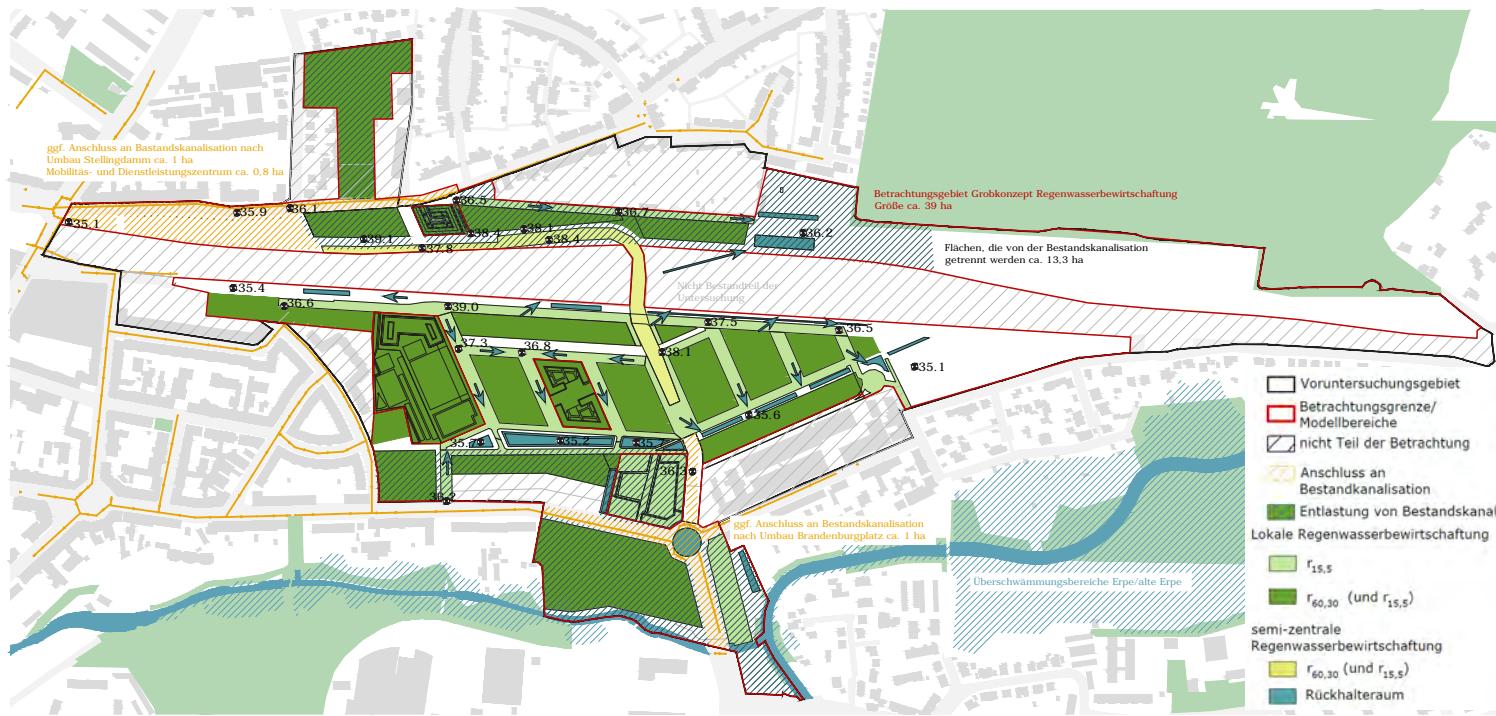


Abb. 113: Gesamtfunktionskonzept zur Regenwasserbewirtschaftung (Gruppe F 2018)

- Die einzige Fläche, die voraussichtlich semi-zentral bewirtschaftet werden muss, ist die übergeordnete Ostumfahrung Bahnhofstraße. Die Entwässerung in der derzeit geplanten Troglage wäre allein oberflächig nicht machbar. Im weiteren Verlauf der Planung kann sich die konkrete Lage und Gestaltung der Trasse jedoch noch ändern.
- Die grundstücksbezogene Planung sieht für Teile der überwiegend gewerblich geprägten Bestandsbebauung am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets den Erhalt und die Qualifizierung bzw. Umstrukturierung vor. Für Teilflächen in diesen Bereichen wird es

voraussichtlich nicht möglich sein, das anfallende Regenwasser komplett lokal zu bewirtschaften. Ausschlaggebend dafür wird die genaue Ausgestaltung der Bebauung sein. Aktuell wird dabei von einem Erhalt der Kanalanschlüsse für die Regenentwässerung ausgegangen. Grundsätzlich ist ein Gesamtgebietsabfluss von zwei Liter pro Sekunde pro Hektar (2 l / s / ha) im Betrachtungsraum zugelassen. Um diesen zu gewährleisten müssen entsprechende Rückhalteräume mit Drosselablauf vorgesehen werden.

Im weiteren Planungsprozess sollte diskutiert und geprüft werden, ob Anreize für Eigentümerinnen und Eigentümer von

Bestandsflächen geschaffen werden können, Maßnahmen der lokalen, ökologischen Regenwasserbewirtschaftung zu realisieren. Zu prüfen ist auch, ob eine lokale Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum durch die Erhöhung des Grünflächenanteils oder durch Not-Einstau möglich wären.

Das Grobkonzept zur Regenwasserbewirtschaftung wurde auf Grundlage des aktuellen Strukturkonzepts für die geplante städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erarbeitet. Mit seinem Ergebnis ist nachweisbar, dass die anfallenden Niederschläge durch ein Kaskadensystem mit dem Fokus auf Retentionsdächern und bepflanzten Verdunstungsbereichen vollständig innerhalb der Grenzen der städtebaulichen Neuentwicklung bewirtschaftet werden können.

Die vorgeschlagenen natürlichen Bewirtschaftungsmethoden (Abflussminderung und Abflussverzögerung sowie Verdunstung und Versickerung) leisten einen Beitrag zu allen oben genannten Zielen: Durch einen naturnahen Wasserhaushalt und einen geringen anthropogenen Oberflächenabfluss werden sowohl der Gewässerschutz gewährleistet als auch eine stadtökologische Funktion übernommen. Auf Grund der angestrebten hohen Verdunstungsraten durch intensive Bepflanzungsbereiche und Gründächer ist eine Verbesserung des Mikroklimas im Quartier zu erreichen.

Durch eine großflächige Überformung der Geländehöhen ist in einigen Bereichen mit Bodenaustausch zu rechnen, damit eine gefahrlose Versickerung erfolgen kann und der Grundwasserschutz eingehalten wird. Einstaubereiche als Überflutungsschutz ermöglichen den lokalen Rückhalt von Starkregenereignissen, sodass sich der Gebietsabfluss weitestgehend auf die Bestandsbereiche beschränkt.

Durch straßenbegleitende Begrünung und multicodierte

Grünzüge können in Verbindung mit einer hochwertigen Pflanzauswahl darüber hinaus wertvolle Erholungsräume entstehen. Diese liegen in Geländetiefpunkten, weshalb das oberflächige Führen von Niederschlagswasser weitestgehend ohne aufwändige technische Bauwerke funktionieren und der finanzielle Aufwand gering gehalten werden können.

Die Konkretisierung und Umsetzung des Regenwasser-grobkonzepts wird wesentlich dazu beitragen, dass ein zeitgemäßes, nachhaltiges Stadtquartier mit multifunktionalen grünen Freiräumen entsteht, die zugleich einen wirksamen Überflutungsschutz sowie positive stadtökologische Effekte gewährleisten.

8.10 Energiekonzept

Das geplante Energiekonzept ist dem Ziel der Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit verpflichtet. Es soll bezogen auf das Neubauquartier dezentral organisiert, wartungsfreundlich und für künftige technologische Entwicklungen offen, daher modular aufgebaut und als Smart Grid nutzbar sein.

Wesentliches Element des Energiekonzepts ist eine deutliche Erhöhung der Energieeffizienz durch Reduzierung des Energiebedarfs, z. B. mittels hochwirksamer Wärmedämmung aller neu errichteten Gebäude sowie einer kompakten, verdichteten Bauweise. Merkmale eines hierauf orientierten Städtebaus sind in erster Linie niedrige Abstrahlung bei zugleich hoher Absorption von Gebäudeabwärme, kurze Wege, sparsame Erschließungsflächen und geringe Inanspruchnahme ökologisch wertvoller Freiflächen. Angestrebte Effekte bestehen dabei sowohl in einer Verringerung klimaschädlicher Wärmebelastungen als auch der Minimierung

des mobilitätsbedingten fossilen Energieverbrauchs sowie der insgesamt durch beides ausgelösten Umweltbeeinträchtigung.

Da im Bereich des geplanten Neubauquartiers kein zentrales Fernwärmennetz vorhanden ist, wird orientiert an dessen Unterteilung durch die Bahntrasse der Aufbau von zwei getrennten Nahwärmennetzen als Hauptbestandteil des Energiekonzeptes für die Versorgung im nördlichen und südlichen Teilgebiet präferiert.

Dieser Ansatz wird nachfolgend als zentrale Komponente des Energiekonzeptes dargestellt. Darüber hinaus sollen im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess weitere konkrete konzeptionelle Ansätze für die Energiegewinnung und -versorgung unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit untersucht und eingesetzt werden. Dazu zählen „Zero-Emission“- und Solarthermie-Konzepte für das Gewerbe, Null- und Plus-Energiehäuser sowie passive Solarnutzung an den Gebäuden (Dächer und Fassaden). Geprüft werden sollen des Weiteren die Potentiale für Abwärmenutzung und für Geothermie in Verbindung mit kleinteiligen Niedrigenergienetzen sowie der Einsatz von Photovoltaik.

Die Analyse der vorhandenen Mediennetze hat ergeben, dass vor allem Erdgas in beiden Teilgebieten ausreichend vorhanden ist und somit die geplanten Energieanlagen mit Erdgas betrieben werden können. Gleichzeitig ist zu beachten, dass in den kommenden Jahren signifikante strukturelle Veränderungen des Bedarfs zu erwarten sind. Dazu gehört der rasante Anstieg der Elektromobilität, der bereits bei einem Anteil von 40% des Kfz-Verkehrs allein im Untersuchungsgebiet nach derzeitigem Stand der Batterietechnik eine zusätzliche Stromnachfrage von ca. 2 Megawatt durch

die hierfür erforderlichen Ladestationen induzieren würde. Für beide Teilgebiete kommen nach dem derzeitigen Stand der Technik jeweils eigenständige Energieversorgungskonzepte in zwei Varianten in Betracht. Die Entscheidung über diese Varianten wird im weiteren Planungsverfahren zu treffen sein.

Variante 1 – Wärmeversorgung mittels Brennwerttechnologie

Mit der gegenwärtig gebräuchlichsten Technik könnte die Bereitstellung von Wärmeenergie durch eine modular aufgebaute Versorgungsanlage mit Brennwerttechnologie für Heizung und Warmwasserbereitung erfolgen, die sich an den Baufortschritt des Neubauquartiers anpassen lässt. Diese ist im Sommer nicht in Betrieb, da die Warmwasseraufbereitung dann von Sonnenkollektoren auf den Gebäudedächern übernommen wird. Der Strom kann in diesem Fall konventionell durch das öffentliche Netz, z. B. als Ökostrom bereitgestellt werden. Derartige Anlagen haben sich in der Praxis bewährt und sind kostengünstig herstellbar. Die Stromerzeugung wäre auf den lokalen Bedarf auszulegen, da die Elektro-Energieeinspeisung in das öffentliche Netz nicht mehr wirtschaftlich ist. Außerdem entfallen auf diese Weise Abgaben, Gebühren und ein Blockheizkraftwerk (BHKW).

Schon heute lassen sich mit entsprechenden Kraft-Wärmekopplungsanlagen, z. B. BHKW, Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen mit 20 m² / WE) und Stromspeichern ca. 95% des Strombedarfs von Wohngebäuden decken. Damit ist elektrischer Strom in ausreichendem Umfang als Betriebsergie für private Haushalte – nicht jedoch für Raumheizung und zum Aufladen von Elektrofahrzeugen – verfügbar.

Variante 2 – BHKW-gestützte Wärme- und Stromversorgung

In dieser Vorzugsvariante ist Strom als universell einsetzbarer und leicht transportierbarer Energieträger ein Hauptpfeiler der künftigen Energieversorgung für das Untersuchungsgebiet. Er kann zu wirtschaftlich attraktiven und ökologisch sinnvollen Bedingungen durch ein gasbetriebenes, schadstoffarmes BHKW erzeugt werden. Ein Referenzbeispiel für eine allein auf elektrische Energie gestützte lokale Energieversorgung mit einer Energieerzeugung durch ein BHKW ist das vom Bund geförderte „Klimaneutrale Quartier“ des ehemaligen Pfaff-Areals in Kaiserslautern (vgl. Grünwald 2018).

Im Rahmen dieser innovativen Variante könnte die gesamte Warmwasserversorgung dezentral elektrisch direkt beim Verbraucher erfolgen. Vorteil wäre dann der Wegfall der kostenintensiven Installation von Wasserleitungen für ein Nahwärmenetz bzw. für die Warmwassernetze in den Gebäuden. Gleichzeitig ließen sich die Probleme des Bakterienbefalls (Legionellen) in den herkömmlichen zentralen Warmwassernetzen vermeiden. In dieser Variante könnten alle Energiesektoren (Kraft, Licht, Wärme, Mobilität) über Stromzähler erfasst und abgerechnet werden. Es entfiele demnach die problembehaftete und teure Heizkostenabrechnung. Gebäudeseitig wäre allerdings ein Passivhausstandard notwendig, um die ausschließlich elektrische Raumheizung wirtschaftlich betreiben zu können.

Gegenüber dem BHKW stellt das Brennstoffzellenkraftwerk (BZKW), wie es am Berliner Standort des Bundesministeriums für Bildung und Forschung als Pilotanlage bereits betrieben wird, eine technologische Weiterentwicklung dar. Ein BZKW verbraucht ca. 40% weniger Gas als ein BHKW,

ist geräuschlos und emittiert im Wesentlichen nur Wasserdampf. Anfallende Abwärme wäre hier nur ein Nebenprodukt. Sie kann lokal in Wärmespeichern zwischengelagert oder an größere Abnehmer, wie z. B. Schulen, kostengünstig abgegeben werden.

Für das BHKW oder BZKW und eine Energieleitzentrale wäre ein Grundstück von ca. 2.000 m² vorzuhalten. Als Standort eignet sich hierfür im nördlichen Teilgebiet das ehemalige Gaswerk und im südlichen Teilgebiet vorrangig der geplante neue Gewerbestreifen im Nordosten des Brandenburgplatzes, da dort in unmittelbarer Nähe bereits eine Gasleitung vorhanden ist. In geringer Entfernung würden sich mit den zwei geplanten Schulen sowie den vorhandenen und neuen Gewerbebetrieben mittel- bis langfristig größere Abnehmer für die anfallende Abwärme befinden.

Die Förderfähigkeit eines solchen Systems durch den Bund bzw. der Wegfall von Abgaben und Gebühren wäre im konkreten Fall zu prüfen. Denkbar wäre auch die Erstellung der Energieanlage in einem Betreiber-Modell. Dadurch bliebe den Wohnungsbauunternehmen die Erstinvestition erspart. Die Anlage würde vom Betreiber bzw. Contractor errichtet und 20 bis 30 Jahre betrieben. Während dieser Zeit refinanziert der Betreiber seine Kosten durch die ihm überlassenen Einnahmen aus den Nebenkosten zur Miete.

Durch die Einbindung des auf Strom basierenden lokalen Energiemarktes in einen regionalen Markt ließe sich eine technische Verfeinerung der beschriebenen Energieerzeugung erreichen. Die Kombination von Erzeugern und Verbrauchern aus Wohnen und Arbeiten in einem regionalen Energiemarkt, der über ein Smart Grid verknüpft werden kann, ist heute schon technisch möglich. In einem regionalen

Energiemarkt lassen sich die Probleme der Über- und Untersorgung bei Strom und Wärme technisch und wirtschaftlich einfacher bewältigen. So kann überschüssige Wärme an Unternehmen oder Gemeinbedarfseinrichtungen, z. B. für die Duschen der Schule, verkauft oder überschüssiger Strom an die Ladestationen der Elektro-PKW und E-Bikes abgegeben werden.

Ungeachtet des inzwischen erreichten Vorrangs erneuerbarer Energien in der Energieversorgung ist die Energiewende noch immer überwiegend von der Erzeugerseite gedacht. Das bedeutet, dass häufig zu viel Strom für den Markt produziert wird. Im Interesse des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit werden künftig dagegen eher dezentral aufgebaute, untereinander vernetzte Energiesysteme eine bedarfsoorientierte Energiebereitstellung auf Basis der Verknüpfung verschiedener Erzeugersysteme zu leisten haben.

8.11 Verkehrs- und Mobilitätskonzept

Im Zuge der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erstellt, das übergeordnete Vorgaben mit den konkreten Anforderungen für das Gebiet verknüpft und die Instrumente und Handlungsansätze für die Umsetzung beinhaltet.

Verkehrskonzept

Die bereits vorhandene gute und zentrale Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr wird durch den Aus- und Umbau des S-Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof mit einem zusätzlichen östlichen Zugang weiter verbessert. Darüber hinaus wird mit dem Bau der Ostumfahrung

Bahnhofstraße im Zuge der Gebietsentwicklung ein wesentlicher Baustein im übergeordneten Verkehrsnetz für den Ortsteil Köpenick realisiert werden können. Die neue Straße wird zugleich der überörtlichen Anbindung des neuen Stadtquartiers dienen.

Schlüsselprojekte des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur

Aus- und Umbau des Bahnhofs Köpenick zum Regionalbahnhof

Mit dem Ausbau der Bahnstrecke und dem Umbau des Bahnhofs Köpenick werden auch angrenzende Flächen durch die Baulogistik in Anspruch genommen werden. Hier wird es insbesondere darauf ankommen, den erforderlichen Abtrag des verbreiterten Bahndamms im Norden der Bahntrasse zu ermöglichen, um den westlichen Abschnitt des Stellingdamms frühzeitig auszubauen sowie die für das Mobilitäts- und Dienstleistungszentrum vorgesehenen Baufelder im Eingangsbereich vorzubereiten zu können. Der Ausbau des Stellingdamms gehört zu dem geplanten ersten Realisierungsabschnitt (vgl. Kapitel 8.12).

Ausbau des Stellingdamms

Mit einer gegenwärtigen Fahrbahnbreite von nur 6 m ist der Ausbau des Stellingdamms zwischen den Knotenpunkten mit der Mahlsdorfer Straße und der Hirtestraße vorrangig und kann als 1. Bauabschnitt der Ostumfahrung Bahnhofstraße nach derzeitigem Stand ohne Planfeststellung umgesetzt werden. Der Ausbau in der ersten Realisierungsstufe der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist eine wesentliche

Voraussetzung, um im Norden der Bahntrasse eine größere Zahl von Neubauwohnungen verkehrstechnisch zu erschließen. In diesem Kontext wird auch die Eingliederung der Straßenbahnwendeschleife in den Stellingdamm und der an ihr gelegenen Haltestelle neu zu ordnen sein.

Ausbau der Hirtestraße

Aufgrund des geplanten Neubaus einer Schule auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks kann die Hirtestraße in ihrer gegenwärtigen Gestaltung die künftigen Erschließungserfordernisse nicht erfüllen. Eine Neuordnung dieses Straßenraums wird deshalb in enger Verzahnung mit dem Ausbau des Stellingdammes, dem Abtrag des nicht mehr genutzten Teils des nördlichen Bahndamms und dem Bau des Regionalbahnhofs erforderlich sein. Während der Ausführung der Bauarbeiten in der Hirtestraße ist die Erschließung des östlichen Stellingdammes sowie des südlichen Teils der Siedlung Elsengrund zu gewährleisten.

Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße mit Querung der Bahntrasse

Erst mit dem Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße zwischen Brandenburgplatz im Süden und Stellingdamm im Norden wird die verkehrstechnische Voraussetzung für die Entwicklung des überwiegenden Teils der geplanten Wohnungsneubauten geschaffen (vgl. Kapitel 5.7). Entsprechend können die gegenwärtig noch nicht erschlossenen Bereiche des geplanten Neubauquartiers erst mit der Fertigstellung der Ostumfahrung Bahnhofstraße in Betrieb genommen werden.

Mobilitätskonzept

Von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers und damit für das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist die Minimierung des Autoverkehrs im Verbund mit einer Stärkung umweltverträglicher Verkehrsarten, wie insbesondere ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Damit einher geht eine Reduzierung des Flächenanspruchs durch den motorisierten Individualverkehr, eine aus stadtclimatischer Sicht deutliche Reduzierung verkehrsbedingter CO₂- und NOx-Immissionen sowie eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes.

Nachfolgend werden die konzeptionellen Ansätze für die Mobilität in dem neuen Stadtquartier skizziert. Sie umfassen auf Grundlage des vorliegenden Planungsstands neben übergeordneten Maßnahmen, die nicht unmittelbar im Zuge der künftigen Gebietsentwicklung beeinflusst bzw. gesteuert werden können, vor allem gebietsbezogene Handlungsfelder.

Stärkung des Umweltverbunds

ÖPNV

Für den ÖPNV haben die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten durch gesicherte Taktfolge des ÖPNV sowie durchgehende barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Verkehrsmitteln besondere Priorität. Dazu trägt eine enge Verknüpfung der Haltestellen von S- und Regionalbahn sowie von Straßenbahn und Bus bei.

Die vorhandene Straßenbahnhaltestelle im Stellingdamm soll an den geplanten östlichen Zugang zum Bahnhof Köpenick verlegt und mit einer neuen Buslinie über die Ost-

umfahrung der Bahnhofstraße verknüpft werden. Damit wird die ÖPNV-Erschließung im nördlichen Eingangsbereich verbessert sowie im gesamten neuen Stadtquartier gewährleistet.

Zur Stärkung des Umweltverbundes und als Anreiz zum Verzicht der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner des Neubauquartiers auf den privaten Pkw werden weitere flankierende Maßnahmen erforderlich sein, z. B. durch die Bereitstellung vergünstigter ÖPNV-Umweltabonnements ggf. in Kombination mit Carsharing-Angeboten.

Radverkehr

Priorität haben der Ausbau und die Ergänzung attraktiver Radwege innerhalb des neuen Stadtquartiers. Für kurze und mittlere Distanzen ist ein gut ausgebautes Radwegenetz wichtiger Baustein des lokalen Mobilitätskonzepts. Separate Radwege führen durch die in Ostwest-Richtung verlaufenden Grünzüge sowie entlang der in Nordwest-Südost-Richtung verlaufenden Ostumfahrung Bahnhofstraße.

Wichtig ist zudem die Anbindung an übergeordnete Radwege bzw. perspektivisch ein neuer Radschnellweg von dem zukünftigen Stadtquartier in die Innenstadt. Dies wäre mit den entsprechenden Fachverwaltungen des Senats und des Bezirks und den übergeordneten Verkehrsplanungen im weiteren Verfahren abzustimmen.

Die neuen und zu ergänzenden Radwege sind sicher zu gestalten, wobei insbesondere Beläge / Materialien, Beleuchtung, Beschilderung und Winterdienst zu berücksichtigen sind.

Ergänzend zu den Radwegen ist die Bereitstellung diebstahlsicherer und wetterschützter Radabstellmöglichkeiten an den Haltestellen des ÖPNV erforderlich. Schwerpunkte sollen dabei Fahrradparkhäuser an den Zugängen des Bahnhofs Köpenick sowie des S-Bahnhofs Hirschgarten bilden. Sie sollen durch jeweils eine Mobilitätsstation für Zweiräder mit Reparatur- und Verleihangeboten auch für Lastenräder am nördlichen Ausgang des Bahnhofs Köpenick sowie im Nordwesten des Brandenburgplatzes ergänzt werden. Mit Blick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs ist die dafür notwendige Ladeinfrastruktur an diesen Standorten vorgesehen.

Fußverkehr

Für das künftige Stadtquartier soll ein integriertes Fußwegekonzept erstellt werden, das mit übergeordneten vorhandenen Wegesystemen verbunden ist. Bestandteile sind attraktiv gestaltete und barrierefreie öffentliche Räume sowie sichere Straßenquerungen, eine kleinteilige Vernetzung von Wegeverbindungen zu Versorgungseinrichtungen, Fuß- und Spazierwege zu und in den öffentlichen Grünräumen sowie direkte Wege zu ÖPNV-Haltestellen. Des Weiteren sind die bestehenden gebietsübergreifenden fußläufigen Verbindungen zu qualifizieren und neue Verbindungswege zu schaffen. Dazu gehören neben den entsprechenden baulichen Maßnahmen auch Wegeleitsysteme.

Begrenzung des Kfz-Individualverkehrs

Eine Minderung der privaten Kfz-Nutzung vor allem bezüglich des Ziel- und Quellverkehrs im Bereich des neuen Stadtquartiers wird nur auf der Basis attraktiver Alternativen umsetzbar sein. Diese umfassen Maßnahmen für den fließenden ebenso wie für den ruhenden Verkehr.

Straßenräume und Tempobegrenzung

Die Dimensionierung der Straßenräume innerhalb der einzelnen Quartiere wie auch die Straßennetzgestaltung ist ausschließlich für den quartiersbezogenen Ziel- und Quellverkehr ausgelegt. Durch die Bündelung und zügige Führung des quartiersfremden Durchgangsverkehrs auf der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße sowie die konsequente Unterbindung von Schleichwegen werden die Neubauquartiere im Inneren vom übergeordneten Verkehr frei gehalten.

Auf allen quartiersinternen Straßen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30. Zusätzliche Maßnahmen vor Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen (z. B. Aufpflasterungen) dienen im Interesse der Fußgängersicherheit einer weiteren Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit.

Der Einsatz nicht-fossiler Antriebsarten beim MIV ist weniger hinsichtlich einer möglichen Minderung des MIV-Verkehrsaufkommens als vielmehr der Minimierung von dort ausgehender umweltbelastender und gesundheitsschädlicher Emissionen von Bedeutung. Daher werden die Förderung von Elektroladestationen und die Vorhaltung der dafür erforderlichen Flächen angestrebt.

Stellplatzangebote im Straßenraum

Das Kfz-Stellplatzangebot in dem neuen Stadtquartier soll auf eine Quote beschränkt sein, die dem Ziel der autoarmen Quartiersentwicklung entspricht. Auf öffentlichem Straßenland ist ausschließlich zeitlich befristetes Parken für den Besucher- und Lieferverkehr vorgesehen. Im gesamten Gebiet soll überdies eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung gemeinsam mit dem Bezirk geprüft werden. Aufgrund der Begrenzung der Kfz-Parkplätze werden sich in

den Straßenräumen zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten bieten sowohl für die Anlage von Regenwasserbewirtschaftungsflächen als auch für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Mobilitätsstationen

In den Haupteingangsbereichen des neuen Stadtquartiers am S- und zukünftigen Regionalbahnhof Köpenick und am Brandenburgplatz sollen Mobilitätshubs mit Schwerpunkt und entsprechenden Angeboten für den Umstieg vom ÖPNV bzw. vom MIV auf das Fahrrad entstehen. Vorgesehen sind hier sichere Fahrradabstellanlagen, umfassende Leih- und Reparatureinrichtungen, Ladestationen (siehe oben). Auf Basis einer im weiteren Planungsprozess zu entwickelnden Strategie für den Liefer- und Güterverkehr, sollen insbesondere für die zunehmende Bedeutung der Anlieferung der „letzten Meile“ Angebote geschaffen werden.

Quartiersgaragen

Quartiersgaragen im neuen Stadtquartier sollen zusammen mit den Mobilitätsstationen zu einer deutlichen Reduzierung des MIV beitragen. Für die am Brandenburgplatz geplante Quartiersgarage wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen bereits erste Testentwürfe erstellt. Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Wirtschaftlichkeit sowie die geeigneten Komponenten des Betriebs werden im nächsten Planungsschritt konkretisiert. Dazu gehört auch die Prüfung ob und wo im zukünftigen Stadtquartier ggf. weitere Quartiersgaragen zu der Unterstützung der Reduzierung des Autoverkehrs verortet werden sollten.

Die Akzeptanz der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner ist eine zentrale Bedingung für das Funktionieren der Mobilitätshubs und der Quartiersgaragen. Die Basis dafür ist ebenfalls im weiteren Planungsprozess zu entwickeln.

Um keine Anreize für Pendler zu schaffen, mit ihren Pkws von der Stadtperipherie zu den Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet zu fahren und dort in den schienengebundenen Nahverkehr umzusteigen, werden keine Park- und Ride-Angebote am Rande des Untersuchungsgebiets bzw. an den S-Bahnhöfen vorgesehen.

Gebäudeausstattung

Sich wandelnde Anforderungen an die Gebäudeausstattung, ausgelöst durch die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs, aber auch aufgrund der weiteren Zunahme des Online-Handels, erfordern eine modifizierte Gebäudetypologie. Nicht nur für erweiterte Fahrradabstellmöglichkeiten und Ladestationen sondern auch für Zwischenlager und Annahmestellen von Online-Lieferungen ergeben sich wachsende Flächenanforderungen vor allem in den Erdgeschosszonen.

Mobilitätsfonds

Entsprechend dem Vorbild anderer Stadtentwicklungsprojekte (z. B. Wien Seestadt Aspern) empfiehlt sich die Einrichtung eines Mobilitätsfonds. Er dient dazu, die bei einer reduzierten Kfz-Dichte erzielbaren Kostenersparnisse in die Finanzierung gemeinschaftlicher Mobilitätsmaßnahmen (z. B. Informationsysteme, vergünstigte ÖPNV-Tarife, Mobilitätsstationen) zu lenken. Ziel ist es, auf diese Weise wichtige Bausteine eines integrierten Mobilitätskonzepts finanzieren zu können.

Die Beiträge zu dem Aufbau des Mobilitätsfonds werden im Wesentlichen durch die zukünftig im Gebiet vertretenen Bauträgerinnen und Bauträger entrichtet, die durch die Einrichtung einer verminderten Zahl von Garagen-Stellplätzen auf ihren Grundstücken eine Kostenersparnis verbuchen können. Eine langfristige Einnahmequelle könnte eine Beteiligung von z. B. 2% an den Mieteinnahmen für Garagen- und Stellplätze sein, wie es bereits bei dem o. g. Beispiel in Wien-Aspern praktiziert wird. Ergänzend könnten öffentliche Fördermittel und ggf. Mittel aus dem Landeshaushalt für den Mobilitätsfonds bereitgestellt werden. Die langfristige Finanzierung muss parallel als Entwicklungsziel konkretisiert werden.

8.12 Realisierbarkeit des Entwicklungskonzepts

Die vorliegende, als Testentwurf erarbeitete städtebauliche Ideenskizze (vgl. Kapitel 8.2), dient zunächst der groben Ermittlung des realisierbaren Bauvolumens. Zu Beginn der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird es erforderlich sein, für das Gesamtgebiet einen städtebaulichen Wettbewerb mit Vertiefungsschwerpunkten bzw. Realisierungswettbewerben für Teil- / Schlüsselbereiche durchzuführen. Parallel dazu müssen die Bebauungspläne in dem künftigen Entwicklungsbereich durch entsprechende Beschlüsse aufgestellt und Zug um Zug mit der Konkretisierung der städtebaulichen Planung und der Erarbeitung der notwendigen Fachplanungen festgesetzt werden. Die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen sind mit dem Start der Planung vorzubereiten und schrittweise umzusetzen. Auf

dieser Basis kann dann mit der eigentlichen Realisierung der baulichen Maßnahmen begonnen werden.

In Anbetracht dessen dient die Zuordnung der geplanten Maßnahmen zu drei Realisierungsstufen einer 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.

Realisierungsstufen

In Verbindung mit der schrittweisen Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur gliedert sich der Umsetzungsprozess der geplanten Maßnahmen in drei Realisierungsstufen (vgl. Abb. 114). Dabei überschneiden sich die Zeiträume der Realisierungsstufen wegen der Ungleichzeitigkeiten der Planungs- und Bauabläufe 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

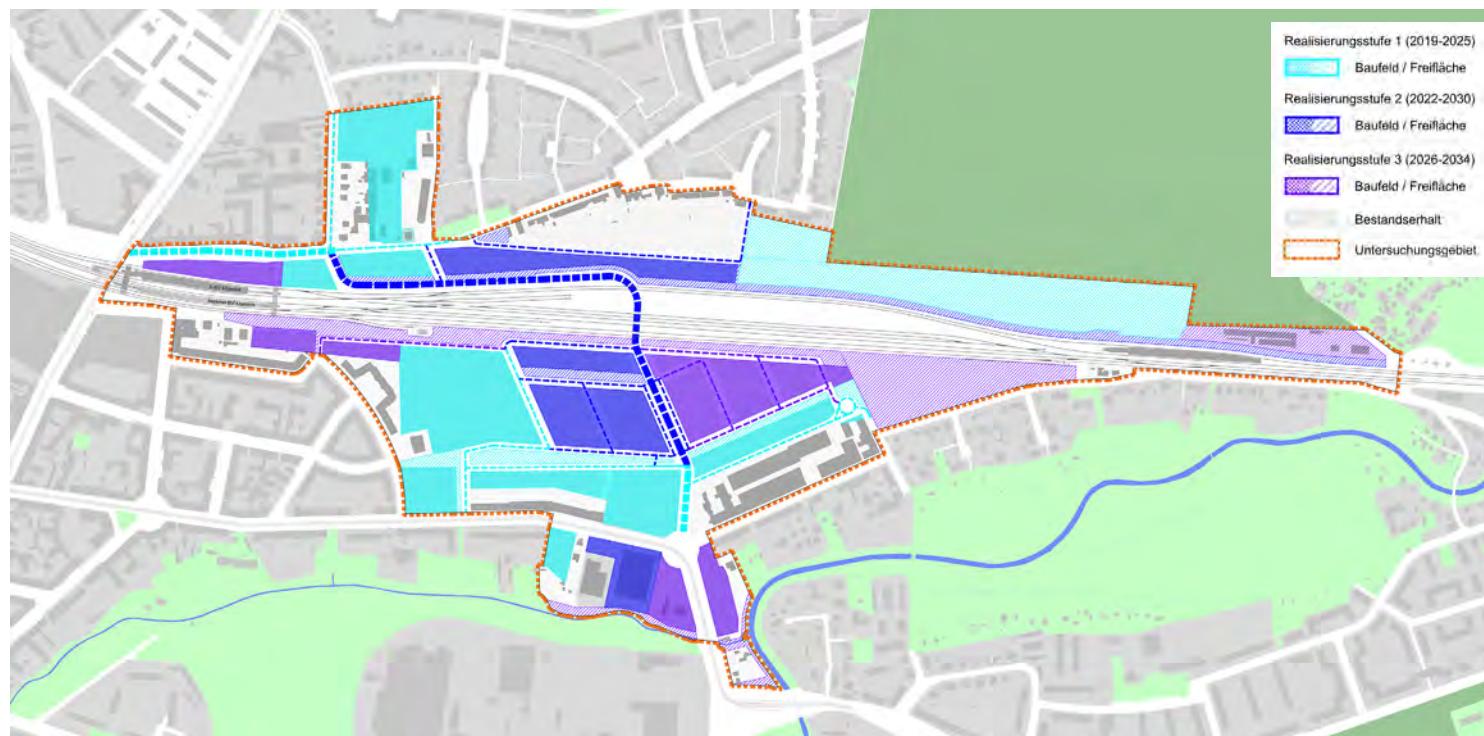


Abb. 114: Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019)

Ostumfahrung geplanten Wohnungsbau einschließlich der internen Gebietserschließung zügig fertig zu stellen.

Realisierungsstufe 1 (2019 – 2025)

Zunächst werden überall dort Maßnahmen für Wohnungs- und Gewerbebau vorbereitet und schrittweise umgesetzt, wo hierfür die erschließungstechnischen Voraussetzungen bereits vorhanden sind oder zügig geschaffen werden können.

Im nördlichen Teilgebiet gilt dies vor allem für die Areale, die durch den Stellingdamm und die Hirtestraße bereits erschlossen sind, insbesondere das Areal des ehemaligen Gaswerks Köpenick. Allerdings wird es hier dennoch sinnvoll sein, vor dem Beginn der Hochbaumaßnahmen die Straßen so auszubauen, wie dies gemäß den verkehrlichen Anforderungen für die in den nachfolgenden Realisierungsstufen geplanten Maßnahmen erforderlich ist.

Im südlichen Teilgebiet konzentrieren sich die ersten Baumaßnahmen zunächst auf Grundstücke, die bereits durch die Seelenbinderstraße erschlossen sind und sich für den Wohnungsneubau aktivieren lassen. Gleichermaßen gilt für die Gewerbeblächen im Norden des Brandenburgplatzes, die auf der Westseite insbesondere Nahversorgungseinrichtungen sowie auf der Ostseite zu verlagernde Betriebe aufnehmen sollen. In diesem Zuge sind auch die Garagengrundstücke im Süden des Stellingdammes für Betriebsverlagerungen vorzubereiten. Außerdem sollen in dieser Stufe die im Untersuchungsgebiet geplanten Schulneubauten realisiert sowie der Brandenburgplatz als Eingangstor zu dem neuen Stadtquartier ausgebaut werden. Zudem werden die großen Ausgleichsflächen nördlich der Bahnflächen im Nordosten vorbereitet und umgesetzt (vgl. Kapitel 8.8).

Realisierungsstufe 2 (2022 – 2030)

Im Mittelpunkt der zweiten Realisierungsstufe steht der Bau der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Unterquerung der Bahntrasse. Damit wird die Voraussetzung dafür geschaffen, überörtliche Verkehrsströme zu bündeln und die neuen, wie auch die bestehenden Wohnquartiere von Durchgangsverkehren freizuhalten sowie die neuen MIV aus dem zukünftigen Entwicklungsbereich abzuführen.

Des Weiteren soll am südlichen Rand der Seelenbinderstraße der erste Schritt einer ergänzenden Gewerbebebauung einschließlich einer markanten Raumkante entstehen.

Realisierungsstufe 3 (2026 – 2034)

In der dritten Realisierungsstufe können die am weitesten vom Bahnhof Köpenick entfernten Wohnungsneubauten, deren Fertigstellung gleichfalls in Abhängigkeit von der Gebietserschließung durch die Ostumfahrung Bahnhofstraße steht, errichtet werden. In dieser Stufe sollen die Gewerbequartiere im Süden des Brandenburgplatzes sukzessive durch mehrgeschossige Randbauten städtebaulich arrondiert werden.

Nach Abschluss der Aus- und Umbaumaßnahmen des Regionalbahnhofes und an der Bahntrasse können zum einen die für die Mobilitäts- und Dienstleistungszentrale vorbereiteten Baufelder im Eingangsbereich am Stellingdamm bebaut, zum anderen die ehemaligen Bahnflächen im Südosten des Entwicklungsbereichs zu einem öffentlichen Park entwickelt werden. Teilbereiche dieses Parks sind für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Ebenfalls in der 3. Realisierungstufe sollen auch der gegenwärtig im Nordosten des Untersuchungsgebiets

	Realisierungsstufe 1	Realisierungsstufe 2	Realisierungsstufe 3	Gesamt
Nettobauland Neubau davon	ca. 8,5 ha	ca. 4,0 ha	ca. 3,4 ha	ca. 15,9 ha
• <i>Wohnen</i>	ca. 1,6 ha	ca. 3,6 ha	ca. 1,6 ha	ca. 6,8 ha
• <i>soziale Infrastruktur</i>	ca. 4,0 ha	-	ca. 0,1 ha	ca. 4,1 ha
• <i>Gewerbe / Dienstl. / Mischnutzung / Versorgung</i>	ca. 2,9 ha	ca. 0,4 ha	ca. 1,7 ha	ca. 5,0 ha
Öffentliche Grünflächen	ca. 6,4 ha	ca. 2,2 ha	ca. 4,0 ha	ca. 12,6 ha
Öffentliche Erschließung	ca. 2,3 ha	ca. 4,9 ha	ca. 1,3 ha	ca. 8,5 ha
Anzahl Wohneinheiten (WE) Neubau	ca. 410	ca. 940	ca. 450	ca. 1.800
Geplante Bruttogeschoßfläche Neubau davon	ca. 107.000 m ²	ca. 91.000 m ²	ca. 79.000 m ²	ca. 277.000 m ²
• <i>BGF Wohnen</i>	ca. 39.000 m ²	ca. 88.000 m ²	ca. 43.000 m ²	ca. 170.000 m ²

Tab. 11: Städtebauliche Kennzahlen nach Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019)

angesiedelte Revierstützpunkt des Bezirks verlagert sowie der benachbarte Gärtnerbetrieb aufgegeben werden. Auf diesem Areal sowie auf weiteren geeigneten Flächen außerhalb des Untersuchungsgebiets, wozu der Kurpark Friedrichshagen und ein Grundstück in der Stillerzeile gehören, sollen die weiteren für die Quartiersentwicklung erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden (vgl. Kapitel 8.8).

Langfristig ist die Verlagerung der im Süden des Bahnhofs Köpenick gelegenen Kleingartenparzellen vorgesehen. Die temporäre Nutzung kann bis zur Herstellung der Grün-durchwegung und Erschließung parallel zu der Bahntrasse fortgesetzt werden.

Der Umfang der Maßnahmen verteilt auf die jeweiligen Realisierungsstufen kann anhand der Tabelle mit den städtebaulichen Kennzahlen (vgl. Tab. 10) in Kombination mit dem Plan der Realisierungsabschnitte (vgl. Abb. 114) nachvollzogen werden.

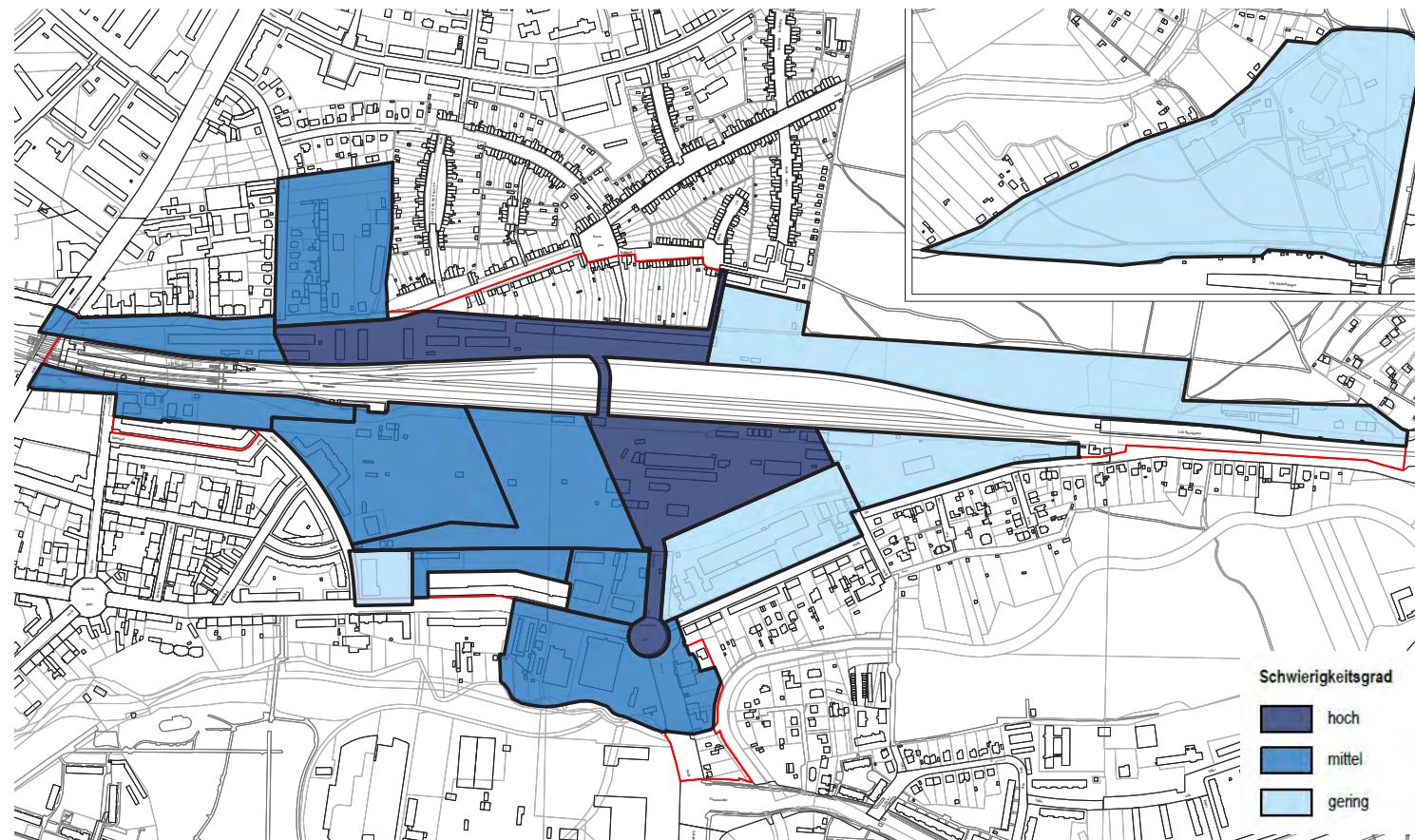


Abb. 115: Entwurf Geltungsbereiche aufzustellender Bebauungspläne (SenSW 2019)

9

Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen für die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsreichs

Wie aufgezeigt, kann eine planvolle, integrierte Entwicklung des derzeit überwiegend brachliegenden Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Flächen auf der Grundlage eines fundierten Strukturkonzepts einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der wichtigsten aktuellen städtebaulichen Ziele leisten. Gleichzeitig wurde deutlich, dass es sich bei den insoweit erforderlichen Maßnahmen um eine Aufgabenstellung mit außerordentlich hoher Komplexität handelt, die einen besonderen finanziellen und personellen Aufwand erfordert. Nachfolgend ist zu prüfen, ob die dargelegte Ausgangssituation in rechtlicher Hinsicht die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsreichs gemäß § 165 ff. BauGB als grundsätzlich „schärfstes Schwert“ des besonderen Städtebaurechts erfordert.

Die Abwägung der rechtlichen Handlungsmöglichkeiten steht im Mittelpunkt der folgenden Ausführungen.¹⁴

¹⁴ Hinweis: In diesem Kapitel wurde zur besseren Identifizierung der Quellen, insbesondere der juristischen Kommentare die Zitierweise geändert.

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 Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wieder-

nutzung 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.
5. 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 (Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzenberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 14-17). Der Städtebau umfasst die „Gesamtheit der planenden, ordnenden und baulichen Maßnahmen zur räumlichen Gestaltung in Stadt und Land, die darauf gerichtet sind, in Durchsetzung gesellschaftspolitischer Ziele die Voraussetzungen für das Zusammenleben der Menschen in einer ihnen gemäßen Umwelt zu schaffen“ (JuraMagazin Verein 2019).

Der ehemalige Güterbahnhof Köpenick nebst angrenzender Flächen ist einer der insgesamt vierzehn 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 (Runkel, in: Ernst/ Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 20).

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 Bahnhofstraße, die als Haupteinkaufsstraße dringend vom Durchgangsverkehr zu entlasten ist (vgl. Kapitel 4.6, 5.7, 8.11). 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 Untersuchungsbereichs gebündelt werden sollen (vgl. Kapitel 8.1, 8.8), kann ebenfalls nur einheitlich organisiert und durchgeführt werden.

Im Rahmen der beabsichtigten Entwicklung des Gebiets 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 Untersuchungsgebiet verlaufenden Trassen der Deutschen Bahn AG. Zum anderen ist von der geplanten Ostumfahrung Bahnhofstraße eine weitere Lärmbelastung zu erwarten (vgl. Kapitel 4.13). 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 (vgl. Kapitel 5.7).

Die Deutsche Bahn AG wird im Rahmen des geplanten Streckenausbaus 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 jedoch zu gewährleisten, dass (auch) die im Einwirkungsbereich des Schienenlärmes 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 qualitätsvolles 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 Gemeindegebiets 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 (Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/ Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand 10/18, § 165 Rn. 25). 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 (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). 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 (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 derjenigen im Süden des Untersuchungsgebiets, die durch Ergänzungsbeschluss vom 09.05.2017 einbezogen wurden, haben eine Größe von rund 58 ha (vgl. Kapitel 2.3). Im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen ist vorgesehen, 50 ha davon förmlich als Entwicklungsbereich festzulegen. Damit ist seine Größe vergleichbar mit der des ehemaligen Entwicklungsbereichs Alter Schlachthof. Er erreicht somit zwar nicht den Umfang anderer vormaliger 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 soll dieser Stadtteil künftig weitere wesentliche Funktionen hinzuhalten. Den im Untersuchungsgebiet befindlichen Grundstücken werden dann wesentliche Funktionen für die Ortsteile Köpenick-Nord und Dammvorstadt und damit für den gesamten Bezirk Treptow-Köpenick zukommen. 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 ziehen. Die bereits erwähnte, durch das Gebiet als Hauptschließungsstraße führende Ostumfahrung Bahnhofstraße wird sowohl die Dammvorstadt als insbesondere auch 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 hinzuziehende Bevölkerung gestärkt werden (vgl. Kapitel 5.5, 5.7).

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 künftigen Entwicklungsbereichs weiterzuentwickeln. Letzteres soll dadurch geschehen, dass die Grundstücksflächen der überwiegend kleinteiligen Gewerbebetriebe im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets 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 Untersuchungsgebiets verneinen wollte, läge somit jedenfalls ein „anderer Teil des Gemeindegebiets“ im Sinne des § 165 Abs. 2 BauGB vor. An dem – nach der Rechtsprechung erforderlichen, im Gesamtgefüge der Gemeinde deutlich wahrnehmbaren – „beträchtlichen Eigengewicht“ bestehen damit keine Zweifel.

9.5 Besondere Bedeutung der Maßnahme

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist nur zulässig, wenn sie erstens für die Entwicklung einer Gemeinde von besonderer Bedeutung ist. Diese Voraussetzung besteht unabhängig davon, dass zweitens das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert. Beides ist somit unabhängig voneinander zu prüfen (BVerwG, Beschl. v. 17.12.2003 - 4 BN 54/03 - NVwZ-RR 2004, 325).

Das für die Maßnahme in Aussicht genommene Gebiet hat besondere Bedeutung und ein entsprechendes Gewicht für die städtebauliche Entwicklung in Berlin. Zwar hat das Land Berlin im Wohnungs- und Städtebauprogramm „Wachsende Stadt“ zuletzt insgesamt vierzehn Standorte für die Entwicklung integrierter Wohnungsbauprojekte 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 vierzehn Standorte nicht ausreichen würde, den bereits bestehenden und den 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 3,7 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand Ende 2017) – 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 ihr gesamtes Territorium verteilt. Dabei übersteigt die Bedeutung einer integrierten Entwicklung am Standort des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick deutlich die in den Bezirken laufend stattfindenden 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 beschlossen (vgl. Kapitel 2.1).

9.6 Städtebauliche Neuordnung

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen können neben der erstmaligen Entwicklung von Teilen des Gemeindegebiets (Neuentwicklung) auch auf die Neuordnung bereits bebauter

Ortslagen mit dem Ziel der Neustrukturierung gerichtet sein (BVerwG, Beschl. v. 08.07.1998 - 4 BN 22.98 - NVwZ 1998, 1298). 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 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. (vgl. Kapitel 5.4), um hier Bodenordnungs- und Verlagerungsmaßnahmen durchführen zu können. Die geplante 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 Neubebauung zugeführt werden sollen. Insoweit ist es ausreichend, dass das Ziel der Neuordnung jedenfalls deutlich im Vordergrund steht (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18.07.2016 – OVG 2 A 13/14 – BeckRS 2016, 55799). Die gewerblich genutzten Flächen sind 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 Bereichs liegendes Gebiet, von der Entwicklungsmaßnahme auszunehmen und stattdessen dort ein Sanierungsgebiet festzulegen. Vielmehr bleibt es ihr im Rahmen der jeweiligen tatbestandlichen Voraussetzungen überlassen, dieses in den größeren Zusammenhang der Entwicklungsmaßnahme einzubeziehen (BVerwG, Beschl. v. 02.11.2000 - ZfBR 2001, 137; OVG Berlin, Urt. v. 13.07.2000 – OVG 2 A /95).

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 (BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 - 4 BN 32.02 - ZfBR 2003, 45). Aufgrund dieser so genannten enteignungsrechtlichen Vorwirkung der betreffenden Satzung bzw. Verordnung erfordert die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs – vergleichbar einem Planfeststellungsverfahren - nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Prüfung, dass das Wohl der Allgemeinheit die geplante Entwicklung einschließlich der gebotenen Enteignung rechtfertigt (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. 19-20).

In BauGB § 165 Abs. 3 Nr. 2 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 (Schmitz, in: Baugesetzbuch, Spannowsky/Uechtritz, Beck'scher Online-Kommentar, § 165 Rn. 21-23). Entscheidend ist dabei, ob eine objektiv belegbare Bedarfssituation besteht (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)). 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 (BVerwG, Beschl. v. 05.08.2002 – 4 BN 32.02 – Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand 10/2018, §165 Rn. 58-59).

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 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 (OVG Münster, Urteil vom 19.06.2001 - 10a D 210/97 - NVwZ-RR 2002, 626). Denn die Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument für besondere Bedarfssituationen, die durch das herkömmliche Instrumentarium des Baugesetzbuches nicht abgedeckt werden können.

Gemäß dem aktuellen Stadtentwicklungsplans Wohnen (StEP Wohnen 2030) besteht im Land Berlin 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 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, vgl. Kapitel 4.2, SenStadtUm / Amt für Statistik Berlin – Brandenburg 2016). 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 nicht allein bewältigen (Baulückenschließung, Bebauung landeseigener Flächen, Nachverdichtung u.a., vgl. Kapitel 5.3).

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 (vgl. Kapitel 5.3). Dazu zählen mietrechtliche und andere flankierende gesetzliche Regelungen, sowie Wohnungsbaufördermaßnahmen. Im Hinblick darauf hat das Land Berlin bereits mehrere Maßnahmen ergriffen, um diesem Mangel abzuhelfen¹⁵.

Bei der Entwicklung der im Wohnungs- und Städtebauprogramm „Wachsende Stadt“ vorgesehenen vierzehn 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

¹⁵ Zu nennen ist hier insbesondere das „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“. Es sieht bei privaten Wohnungs-Neubauvorhaben auf der Grundlage eines Bebauungsplans vor, dass 30% der geplanten Wohnbau-Geschossflächen als förderfähige Wohnungen zu errichten sind. Überdies muss 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.

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 Gewerbeplänen in einem bestimmten Gebiet besteht (BVerwG, Beschl. v. 22.01.2013 – 4 BN 4/12 - ZfBR 2013, 365). Hinzukommen muss eine von der Gemeinde prognostisch zu beurteilende Investitionsbereitschaft der Betriebe (BVerwG, Urt. v. 03.07.1998 – 4 CN 5/97 - NVwZ 1999, 407).

Derzeit besteht in sämtlichen Bezirken Berlins eine steigende Nachfrage nach Industrie- und Gewerbeplänen bei zugleich schwindenden Flächenpotentialen. Daher ist es Ziel Berlins und der Bezirke, 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 untersagt. Bestehende Gewerbeplänen sind gegen entsprechende Veränderungen abzusichern. Gleichzeitig sollen vorhandene Gewerbehöfe bzw. Handwerksmeilen und Kreativhöfe weiter ausgebaut und gesichert werden (vgl. Kapitel 5.4, SenSW 2018c).

Seit einigen Jahren besteht im Bezirk Treptow-Köpenick eine anhaltende Nachfrage seitens kleiner und mittlerer Unternehmen nach Gewerbeplänen (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 betreffen in erster Linie Grundstücke mit einer Größe von ca. 2.000 m² und mehr. Daneben nimmt auch die Nachfrage nach Kleingewerbeflächen zwischen 150 und 2.000 m² 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 Untersuchungsgebiets 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 Bedarfes an kleinteiligen Gewerbeblächen und entsprechenden Arbeitsstätten eignet. Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist es daher, die hier vorhandenen Gewerbestrukturen soweit wie möglich zu erhalten bzw. aufzuwerten und zusätzlich Gewerbeblächen für eine flächenintensive kleinteilige Nutzung zu entwickeln (vgl. Kapitel 4.4, 5.4, 8.4).

Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Gegenstand der Entwicklungsmaßnahme kann auch die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen sein, die die angestrebte Entwicklung des Landesgebiets, 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 BauGB Einrich-

tungen zu verstehen, die der Ausstattung des Entwicklungsbereichs 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 (BVerwG Beschl. v. 30.01.2001 – 4 BN 72/00 - NVwZ 2001, 558; Schäfer, "Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Nördliche Wolfgangssiedlung“ der Stadt Landshut" in: ZfBR 1997, 125).

Wie bereits ausgeführt, bestehen in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebiets erhebliche Defizite in Bezug auf die Versorgung der Anwohnerinnen und Anwohner mit Grundschulen und weiterführenden Schulen sowie spezifischen sozialen Einrichtungen (vgl. Kapitel 4.5, 5.6). Diese Defizite sollen im Zuge der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme beseitigt werden. Zu diesem Zweck sollen in dem Gebiet drei neue Schulstandorte (zwei Grundschulen und eine integrierte Sekundarschule, ISS) entstehen. Es handelt sich bei diesen Einrichtungen somit nicht um solche, die allein den Bewohnerinnen und Bewohnern der erst noch zu errichtenden Wohnungen dienen, sondern um solche, die zugunsten eines größeren Bevölkerungskreises geschaffen werden sollen. So wird etwa die neue integrierte Sekundarschule (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 (vgl. Kapitel 8.1, 8.6), unter anderem einen „Kiezclub“ sowie generationsübergreifende Einrichtungen. Weiter geprüft werden die Planung 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 Entwicklungs- zweck zu verwirklichen. Dazu zählen z. B. Schallschutz- maßnahmen oder öffentlich zugängliche Ausgleichsflächen (Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand 10/18, § 165 Rn. 65 f.). Sowohl Schallschutz- als auch Ausgleichsmaßnahmen sind Teil der geplanten Entwicklungs- maßnahme. 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 erforderlichen Eingriffs in Natur und Landschaft durch Flächen im Osten des Untersuchungsgebiets (vgl. Kapitel 8.7, 8.8).

Wiedernutzung brachliegender Flächen

Das zur Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaß- nahme 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 (Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/ Krautzberger, BauGB, Stand 10/18, § 165 Rn. 74). Das Gesetz knüpft an diesen Zweck des Gemeinwohls keine wei- teren Anforderungen. Somit wird die Wiedernutzung brach- liegender Flächen generell als gemeinnütziger Enteignungs- zweck angesehen, weil innerstädtische Brachen nicht nur das Stadtbild stören, sondern auch die Funktionalität eines Ortsteils beeinträchtigen. Darüber hinaus wird mit der Wie- dernutzung 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 beispiels- weise die Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten zum Gegenstand der Wiedernutzung machen, ohne dass damit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaß- nahme unter der Voraussetzung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten steht (Runkel, in Ernst/Zinkahn/ Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand 10/2018, § 165 Rn. 77; ebenso Thurow/Hochstadt/Terfehr, Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen 2009, Rn. 90).

Die Flächen beiderseits der Gleisanlagen der Deutsche Bahn zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirsch- garten liegen seit Beginn der 1990er Jahre brach. Das Eisenbahnunionsamt (EBA) hat die Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG bzw. des Bundesbahnvermö- gens bisher nur zu einem geringen Teil gemäß § 23 Allge- meines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken

freigestellt. Damit war auf ihnen eine bauliche Entwicklung nicht möglich. Auch die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick werden nicht mehr zu Bahnbetriebszwecken benötigt. Sie sind überdies von den aktuellen 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 – wie bereits ausgeführt – 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 Gebietserschließung 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 Entwicklungsbereichs kann im Einzelfall unzulässig sein, wenn das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme deshalb nicht erfordert, weil eine Planungsalternative vorhanden ist (Runkel, in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzenberger, Stand 10/18, § 165 Rn. 65 f.). 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 (BVerwG Urt. v. 22.03.1985 – 4 C 15.83 – NJW 1986, 80).

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 5.3, 5.6).

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. (Thurow u. a., a.a.O., Rn. 92).

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 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 §§ 165ff. 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 (vgl. SenSW 2019b). 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 Stadtquartiers 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 südlich der Seelenbinderstraße einschließlich der zu erweiternden Gewerbegebäuden sowie für die Grundschule Nord.

Im Ergebnis der Prüfung hat sich ergeben, 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 abge-

stimmten und genehmigungsfähigen städtebaulichen und fachlichen Planung für die öffentlichen Straßen und Grünflächen Voraussetzung für den Verkauf der dafür erforderlichen Grundstücke.

In Bezug auf die nördlich der Bahngleise befindlichen Grundstücksflächen sind umfängliche 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 Gewerbegebäuden 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 entsprechende Betriebsverlagerungen wäre 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 nach vorliegenden Erfahrungen des Landes Berlin 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 vorha-

benbezogener 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 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 erzwungen werden könnte. Im Rahmen von Durchführungsverträgen gemäß § 12 BauGB wäre die Verpflichtung zum Bau von mindestens 40% geförderter Wohnungen nicht durchzusetzen. Sie verstieße als Abweichung vom „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz. Ein bedarfsgerechter Wohnungsbau im Sinne der genannten Ziele würde an diesem wichtigen Standort ohne Entwicklungsmaßnahme nicht entstehen können.

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 Untersuchungsgebiets vor. Die Eigentümerin und der Eigentümer der dortigen Grundstücke sind jedoch nicht bereit, ihre Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert zu verkaufen. Deshalb müsste voraussichtlich im Anschluss an die Festsetzung des Ausgleichsbebauungsplans eine Enteignung erfolgen. Anders als im Fall der Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs 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 übersteige. 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 schloss 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 – die überwiegende 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 entfiele.

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 Wohngeschosshöhen überschreitenden Anteils geförderter Wohnungen entsprechend „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ 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 Gebiets. Dies und die erforderlichen umfangreichen Beteiligungsverfahren würden eine erhebliche Verfahrensdauer bedingen. Diese würden die Rechtssicherheit des abschließenden Planwerks deutlich beeinträchtigen, unabhängig davon, ob wegen der komplexen und schwierigen Regelungserfordernisse für die Gesamtentwicklung eine Festsetzung überhaupt erreichbar wäre.

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 (vgl. OVG Münster, Urt. v. 18.05.2010 – 10 D 42/06 - BeckRS 2010, 49971). Insbesondere dann, wenn der Gemeinde Verkaufsbereitschaft angezeigt wird, muss sie in ernsthafte Verhandlungen eintreten (BVerwG, Beschl. v. 16.02.2001 – 4 BN 56/00 - NVwZ 2001, 1053 (1055)). 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 entwicklungsbeeinflussten Verkehrswert im Sinne des § 169 Abs. 1 Nr. 6 BauGB übersteigen (VGH Mannheim, Urt. v. 02.03.2006 – 3 S 2468/04 - BeckRS 2006, 22347).

Das Land Berlin hat den Eigentümerinnen und Eigentümern der Grundstücke innerhalb des Untersuchungsgebiets 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 (vgl. Aedvice 2017) 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.

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 Angebots nicht möglich bzw. nicht erforderlich war. Auch die Haupteigentümerin der als Ausgleichsflächen vorgesehenen Grundstücke im Nordosten des Untersuchungsgebiets hat ihr angebotenen Ankauf ihres Grundstücks 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, vertreten durch SenSW IV D 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.

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 Entwicklungsgebiets 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 (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).

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

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 8.13).

Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Ein Großteil der Flächen, die für die Verwirklichung der Entwicklungsziele vorgesehen sind, unterliegt derzeit noch der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Dadurch wird die zügige Umsetzbarkeit der Entwicklungsmaßnahme indessen nicht in Frage gestellt. (vgl. Kapitel 5.2). Zwar obliegt die Entscheidung über die Entwidmung der Flächen 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 (BGBI 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 Entwidmung die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahrens (Kraft, in: Baugesetzbuch, Spannowsky/ Uechtritz, Beck'scher Online-Kommentar, § 38 Rn. 35.1). Der Antrag auf Freistellung des wesentlichen Teils der betroffenen Flächen wurde von SenSW IV D am 01.10.2018 gestellt. 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“ (vgl. § 3 Abs. 2 AEG).

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 AG die Flächen dem Bundesfernvermögen 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 Entwicklungsmaßnahmensatzung (Land Berlin –verordnung) gerade

voraus. Der Zeitraum, der ggf. im Rechtsstaat erforderlich ist, um die Rechtswirksamkeit dieser Satzung (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 Zeitraums 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 Strukturkonzepts nicht bestehen sollte, ist die Einleitung eines Enteignungsverfahrens bereits unmittelbar nach Festsetzung 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 Besitzteinweisung (§ 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. € (12.4, 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. Nur eine vergleichsweise kleine Zahl von Grundstücken wird bei den heutigen Eigentümern verbleiben. Daher 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 Berlins 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 beschlossen, dem Abgeordnetenhaus den Bericht über die Absicht zur förmlichen Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zur Beratung und Billigung vorzulegen. Der Bericht an das Abgeordnetenhaus stellt die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und insbesondere deren Finanzierung über den gesamten Durchführungszeitraum hinweg dar. Nimmt das Abgeordnetenhaus den Bericht zur Kenntnis, wird der Senat die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Rechtsverordnung beschließen und dies gemäß Art. 64 Abs. 3 Verfassung von Berlin dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis geben.

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 von SenSW 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 zum 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 Gesamtauflaufzeit 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. Strukturkonzepts 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 Gebiets entwickelt (vgl. Kapitel 4, 8.1). Dabei wurden die Vorprägung des Untersuchungsgebiets 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 Untersuchungsgebiets 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 Untersuchungsgebiets 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 welche Stelle diese in Nord-Süd-Richtung die Bahngleise kreuzt, ist maßgeblich durch technische Gegebenheiten (wie die Breite des Schienennetts 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 (vgl. Kapitel 8.3, 8.4).

Entwicklungsziel ist zudem die Deckung eines erhöhen Bedarfs an Arbeitsstätten, insbesondere durch die erforderliche Erweiterung des kleinteiligen Gewerbegebächenangebots unter Berücksichtigung der gewerblichen Vorprägung des südlichen Untersuchungsgebiets 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 8.5).

Weitere wesentliche Inhalte des Strukturkonzepts betreffen ein, den Anforderungen entsprechendes Erschließungssystem, den erforderlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots, die Verortung der Freiflächen im Untersuchungsgebiet, die Geländemodellierung und vor allem die Erfordernisse eines einheitlichen und lärmrobusten Städtebaus (vgl. Kapitel 8.1, 8.2, 8.3).

Bisher bekannte abweichende Eigentümerinteressen beziehen sich auf die Freihaltung ihrer Grundstücke von Ausgleichs- und Gemeinbedarfsflächen, insbesondere von Schulfächern, 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 (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. 41-45). Nur ein überwiegendes besonderes und dringendes öffentliches Interesse ist gegenüber entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Interessen geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen

(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). 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 (BVerfG, Beschl. v. 02.06.2008 – 1 BvR 349/04 - NVwZ 2008, 1229).

Grundsätzlich ist die enteignungsrechtliche „Abschichtungswirkung“ bei einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geringer als etwa im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Denn zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses liegt regelmäßig nur eine grobe Planungskonzeption vor, so dass mit dem Satzungsbeschluss nur über die enteignungsrechtlichen Voraussetzungen dem Grunde nach entschieden ist (BVerwG, Beschl. v. 31.03.1998 – 4 BN 4/98 – NVwZ-RR 1998, 544). Dies gilt grundsätzlich auch für die hier in Rede

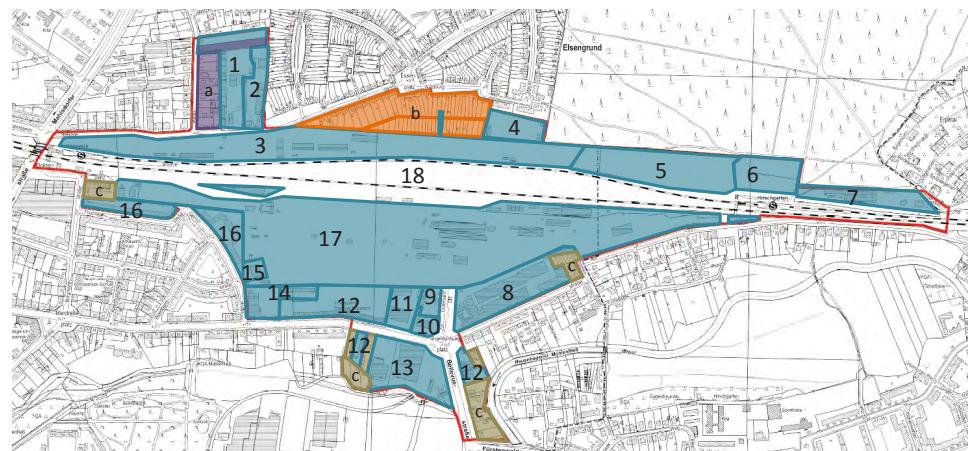


Abb. 116: Räumliche Verteilung der Grundstücke für entwicklungsrechtliche Abwägung (vgl. Kapitel 7.2)

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 Konzepts festhalten lassen. (OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18.07.2016 – OVG 2 A 13/14 – BeckRS 2016, 55799).

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. 116, 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. Diese Einschätzung deckt sich mit den Erfahrungen des Landes Berlin, wonach das BEV 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 Gebäude-ruinen, Gleisen und Schotter, die innere Erschließung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. Kapitel 9.8).

Im Rahmen der künftigen Entwicklung ist ein Anteil von mindestens 40% der geplanten Geschossfläche für den Bau von Sozialwohnungen zu verwenden. 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 in gleicher Weise für ein mögliches Baugebot gemäß § 176 BauGB auf der Grundlage eines entsprechenden Angebotsbebauungsplans, 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. 116, Nr 3). Diese weisen ebenfalls einen verhältnismäßig geringen entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert auf. Dagegen sind die Freilegungskosten für Abriss kontaminiierter 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. Dementsprechend hatte sich die Eigentümerin anlässlich der Gespräche im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen 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 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 Bahndammabtrags und der Errichtung einer Spund- / Stützwand sind Voraussetzung dafür, dass dieser Teil des Grundstücks überhaupt bebaut werden kann. Sie sind insofern auf den entwicklungsunbeeinflussten Verkehrswert anzurechnen.

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. 116, 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 Flächen gegebenenfalls frühzeitig enteignen zu können.

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 im Rahmen der Beteiligung (vgl. Kapitel 7.2) nicht dazu 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, ist die Einbeziehung in den künftigen Entwicklungsbereich notwendig.

Die drei privaten Grundstücke westlich der vorhandenen Straße Zur Güterbahn (vgl. Abb. 116, Nr. 9, 10, 11) sind allein

wegen ihrer zentralen Lage in den zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsbereich einzubeziehen. Darüber hinaus sind auf den zwei privaten Grundstücken an der vorhandenen 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 Gewerbegrundstücks (Nr. 11) 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 Untersuchungsgebiets sowohl im Norden (Wohngrundstücke westlich des ehemaligen Gaswerks) als auch im Süden (Gewerbegrundstücke südlich Seelenbinderstraße) für ggf. erforderliche Maßnahmen (Grundstücksneuordnung, Betriebsverlagerung) erforderlich.

Demgegenüber vermag das Wohl der Allgemeinheit die Einbeziehung folgender Teilbereiche in den räumlichen Geltungsbereich der künftigen Entwicklungsmaßnahme nicht zu rechtfertigen (vgl. Abb. 117).

Die denkmalgeschützte Siedlung Elsengrund (1) wird nicht

Bestandteil des künftigen Entwicklungsbereichs. 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 zu rechtfertigen vermag. Die insoweit entfallene Anzahl an Wohnungen kann durch Optimierung der Planung im künftigen Entwicklungsbereich kompensiert werden.

Weiterhin nicht einbezogen werden die Bahnflächen im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets einschließlich des S-Bahnhofs Hirschgarten (2). Wie sich im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung ergeben hat, sind diese Flächen weiterhin bahnbetriebsnotwendig, können also von Bahnbetriebszwecken nicht freigestellt werden, so dass sie einer Bauleitplanung durch das Land Berlin gemäß § 38 BauGB



Abb. 117: Grundstücksflächen, die nicht in die künftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden (UrbanPlan 2019)

(weiterhin) nicht zugänglich sind. Soweit Maßnahmen des Ausbaus des S-Bahnhofs Hirschgarten - insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Aufwertung des unmittelbaren Umfeldes – (auch) für die Entwicklung positiv wären, ist eine Einbeziehung nicht erforderlich, da diese Maßnahmen 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 Bauleitplanung, aus, die gewünschte Entwicklung dieses Teilbereichs 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 ferner 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 daher ebenfalls nicht mit einzubeziehen.

Für das bisher durch einen Einzelhandel sowie mehrere Gewerbebetriebe genutzte Grundstück an der Seelenbinder Straße (7) wurde bereits dargelegt, dass dieses vor kurzem durch eine Gesellschaft erworben wurde, an der eine landeseigene Wohnungsgesellschaft maßgeblich beteiligt ist. Die neue Eigentümerin hat sich Rahmen eines notariellen städtebaulichen Vertrages 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.. Von daher entfällt die Notwendigkeit der Einbeziehung des Grundstücks in den Entwicklungsbereich.

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 wird.

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.

Die letzte Teilfläche, die nicht in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen wird, befindet sich im Westen.

Es handelt sich um die Grundstücke an der Thürnagelstraße (10), die bereits mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaut sind. Auch hier soll der Bestand der vorhandenen Nutzungen erhalten und gegebenenfalls planerisch gesichert werden. Anpassungsmaßnahmen, die eine Einbeziehung erforderlich machen würden, sind nicht ersichtlich.

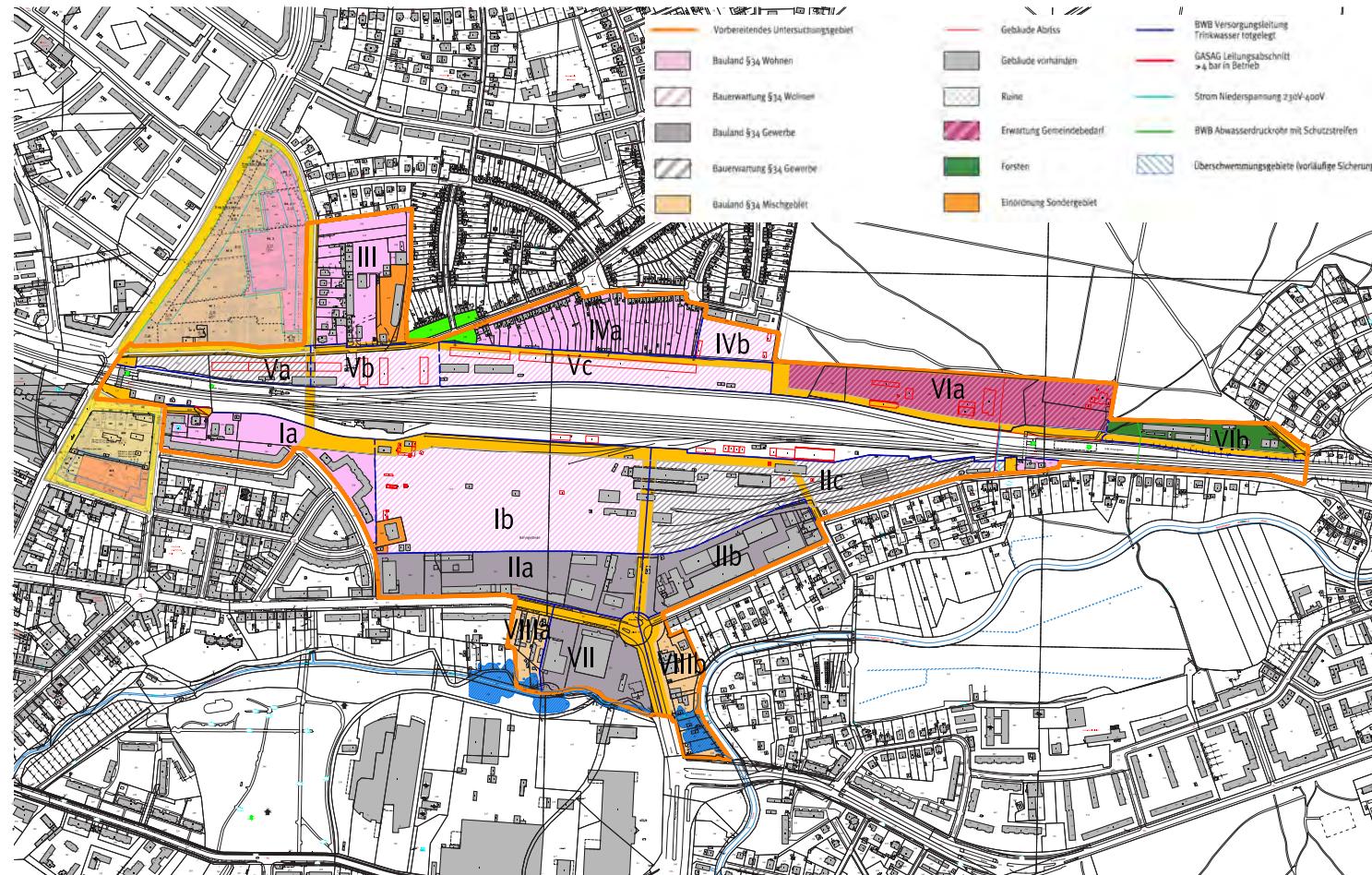


Abb. 118: Qualitätszonen „Anfangswert“ (Aedvice 2017)

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 künftigen 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 (KoFi).

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, detailliert 12.4) in Anlehnung an die im Baugesetzbuch (BauGB) 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 von SenSW IV D 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 8.13) basiert. Die Kostenpositionen werden zeitlich wiederum 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 zuzurechnenden Kosten), und Kosten, die vornehmlich durch übergeordnete Bedarfe induziert, aber innerhalb des Untersuchungsgebiets 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 Bauherrn und Wohnungsbauträger 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 künftigen 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 stadtirtschaftliche Effekte gegenüber, die zusätzliche Einnahmen für den Landeshaushalt induzieren (vgl. UrbanPlan 2019).

10.2 Zeit- / Maßnahmenplan

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 Umsetzungspläne. Die Rechtsberatung ist über den gesamten Verfahrensablauf erforderlich. 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

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																
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	Gemeindebedarfs- 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

Tab. 12: Übersicht Zeit- / Maßnahmenplan (ZMP) städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SenSW IV D 2019)

Bau kultureller Einrichtungen, Lärmschutzmaßnahmen und Stützwand am zukünftigen Regionalbahnhof.

4. Aufgabenerfüllung für das Land Berlin, darunter Planung und Umsetzung im Rahmen der Aufgaben des zukünftigen Entwicklungsträgers (Treuhandvermögen, Ordnungsmaßnahmen und Grundstücks geschäfte) sowie Planungs- und Projektsteuerungs leistungen einschließlich Beteiligungsverfahren über den gesamten Zeitraum der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.
5. Veräußerung der Grundstücke und Abwendungsver einbarungen, die im Hinblick auf die vorgesehenen Einnahmen im Rahmen der städtebaulichen Entwick

lungsmaßnahme frühestens ab 2024 durchgeführt werden.

Der ZMP umfasst den hypothetischen bzw. idealtypischen Ablauf der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaß nahme über den Gesamtzeitraum. Er wird im weiteren Verfahren konkretisiert und kontinuierlich (jährlich) fort geschrieben. Korrespondierend dazu werden auch die potentiellen privaten Baumaßnahmen, die aktuell noch nicht darge

stellt werden können, eingearbeitet.

10.3 Erläuterung der Kostenarten

Die Kostenpositionen, für die das Land Berlin zuständig ist, 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 noch zu beauftragenden 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 für noch zu erbringende 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 Stellingdammes 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 der Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht erforderlich. Dagegen sind Betriebsverlagerungen im Zuge der städtebaulichen Neuordnung der gegenwärtig gewerblich genutzten Teilbereiche im südlichen Teil des künftigen 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 und -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 künftige 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 Mobilitätskonzepts – 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 zukünftigen Entwicklungsgebiet, die zum Teil übergeordneten Charakter haben bzw. auch der Versorgung der angrenzenden Quartiere dienen, wie die geplanten, über-

geordneten 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 künftigen 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 würden 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 Untersuchungsgebiets 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 Hauptverkehrstrassen 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 ein ggf. einzustellender Beitrag der Deutschen Bahn AG an den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für die zukünftige Wohnbebauung noch rechtlich zu klären. 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 Stellingdams 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 zukünftigen Entwicklungsträger und dem noch zu beauftragenden 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 kosten-deckend. Aus der vorliegenden Kosten- und Finanzierungs-planung ergibt sich ein Defizit für die der Entwicklungsmaß-nahme zuzurechnenden Kosten in Höhe von ca. 144 Mio. €, das durch den Berliner Landeshaushalt auszugleichen ist.

Darüber hinaus ist eine Zwischenfinanzierung der anfal-lenden 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 Landeshaus-halt 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 dras-tisch steigenden Kosten für alle Bauleistungen in der Region Berlin kalkulatorische Risiken. Sie werden in der vorläufigen KoFi über die Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme orien-tiert am Baupreisindex Berlin mit 3% p.a. angesetzt (ausge-nommen sind die Kostenpositionen 1.1 und 2.1). Die zukünf-tigen Entwicklungen der Kosten für Bauleistungen können

jedoch derzeit nicht eindeutig prognostiziert und damit die finanziellen Risiken nicht abgedeckt werden.

10.4 Ermittlung der Bodenwerte

Für die Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist die entwicklungsbedingte Boden-werterhöhung zu ermitteln. Denn die durch die Entwicklung ausgelösten planungs- und maßnahmenbedingten Boden-wertsteigerungen müssen zur Finanzierung der Gesamtmaß-nahme herangezogen und deshalb von den Grundstücksei-gentümerinnen 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 Alt-lasten 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 III E hat die Anfangs- und Endwerte in dem Untersuchungsge-biet im Rahmen von zwei Gutachten (Aedvice 2017, 2018) gemeinsam mit SenSW IV D ermittelt. In beiden Gutachten wurden die Werte nicht grundstücksbezogen ermittelt, son-dern für die Anfangswerte nach Wertzonen, die anhand

wertbeeinflussender Gegebenheiten und Eigenschaften abgegrenzt wurden, und für die prognostizierten Endwerte auf Basis der Baufelder des Strukturkonzepts.

Qualitätsstichtag für die Anfangswertermittlung ist der Tag vor Bekanntmachung des Beginns der vorbereitenden Untersuchung nach § 165 Abs. 4 BauGB und damit der 21.04.2016.

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 des Hauptanteils der Grundstücke.

Das Gutachten stellt zugleich die Grundlage einer vorläufigen Verkehrswertermittlung für Kaufangebote dar. Diese waren den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Abfrage der Mitwirkungsbereitschaft an einer Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB vom Land Berlin zu unterbreiten (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, wenn eine Entwicklungsmaßnahme festgesetzt wird. Diese Werte sind im Laufe des Verfahrens fortzuschreiben und an die konjunkturelle Wertentwicklung anzupassen.

Das Gutachten über die prognostizierten Endwerte nach Aufhebung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (Aedvice 2018) 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 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 (vgl. Aedvice 2018) 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 über Erbpacht vergeben werden dürfen. Dies hat zur Konsequenz, dass die Einnahmen über mehrere Jahrzehnte zurück fließen werden. Diese Vorgabe wird im weiteren Verfahren mit Beginn der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umgesetzt. Eine entsprechende Berechnung wird in den aufzustellenden Wirt-

schaftsplan 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 gemäß den vorliegenden Kenntnissen voraussichtlich Mittel des Landes Berlin in Höhe von ca. 145 Mio. € erforderlich.

	Maßnahme / Erläuterung	Geschätzter Kostenrahmen Gesamt in Tsd €	Finanzplanung							geschätzter Kostenrahmen	
			bis 31.12.2018*	2019	2020	2021	2022	2023	Kosten ab 2024	Der Maßnahme zuzurechnen	Nicht der Maßnahme zuzurechnen
1	Vorbereitung, Fortschreibung und Abschluss der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme	14.690 €	2.100 €	600 €	2.700 €	2.700 €	2.700 €	2.300 €	1.590 €	14.690 €	0 €
1.1	Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (bis zur förmlichen Festlegung)	2.100 €	2.100 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.100 €	0 €
1.2	Weitere Vorbereitung (ab förmlicher Festlegung)	12.390 €	0 €	600 €	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 €	0 €	200 €	200 €	0 €
2	Ordnungsmaßnahmen / Grunderwerb	155.820 €	0 €	1.350 €	29.230 €	10.410 €	10.430 €	11.350 €	58.445 €	121.215 €	34.605 €
2.1	Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken	29.405 €	0 €	1.300 €	27.950 €	125 €	0 €	0 €	30 €	29.405 €	0 €
2.2	Umzug von Bewohnern und Betrieben einschließlich Härteteausgleich und Entschädigungen	1.250 €	0 €	0 €	500 €	500 €	250 €	0 €	0 €	1.250 €	0 €
2.3	Freilegung von Grundstücken	29.640 €	0 €	0 €	0 €	8.185 €	6.735 €	7.480 €	7.240 €	29.640 €	0 €
2.4	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	65.780 €	0 €	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 €	0 €	105 €	405 €	8.880 €	9.390 €	0 €
2.6	Eingriffe in Natur und Landschaft / Arten- und Biotopschutz	11.875 €	0 €	0 €	415 €	990 €	575 €	805 €	9.090 €	11.875 €	0 €
2.7	Herstellung oder Änderung im ÖPNV-Netz	4.600 €	0 €	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 €	420 €	2.190 €	3.880 €	0 €
3	Baumaßnahmen	143.175 €	0 €	0 €	875 €	1.175 €	3.800 €	10.460 €	26.365 €	42.675 €	100.500 €
3.1	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, öffentlicher Raum *	128.045 €	0 €	0 €	500 €	500 €	800 €	8.220 €	17.525 €	27.545 €	100.500 €
3.2	sonstige Baumaßnahmen	15.130 €	0 €	0 €	375 €	675 €	3.000 €	2.240 €	8.840 €	15.130 €	0 €
4	Aufgabenerfüllung für Berlin	23.140 €	0 €	500 €	1.680 €	1.680 €	1.680 €	1.680 €	15.920 €	23.140 €	0 €
4.1	Vergütung für Entwicklungsträger	12.705 €	0 €	200 €	500 €	500 €	500 €	500 €	10.505 €	12.705 €	0 €
4.2	sonstige Vergütung Dritter	10.435 €	0 €	300 €	1.180 €	1.180 €	1.180 €	1.180 €	5.415 €	10.435 €	0 €
5	(Zwischen-)Finanzierung	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Summe		336.825 €	2.100 €	2.450 €	34.485 €	15.965 €	18.610 €	25.790 €	102.320 €	201.720 €	135.105 €
Unvorhergesehenes		15%	50.530 €	315 €	370 €	5.175 €	2.395 €	2.790 €	3.870 €	15.350 €	30.265 €
Baukostenindex **		3,0% p.a.	83.850 €	0 €	40 €	450 €	1.640 €	2.570 €	4.450 €	35.290 €	44.440 €
GESAMT		471.205 €	2.415 €	2.860 €	40.110 €	20.000 €	23.970 €	34.110 €	152.960 €	276.425 €	194.780 €

* Kosten für 2016 und 2017 aus Haushaltstitel 89385 im Kapitel 1240

** Die Baukosten für die Ostumfahrung Bahnhofstraße (unter Position 2.4) werden von Fachkapiteln für den Straßenbau (SenUVK) 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 berücksichtigenden Kosten ab 2024 wird überschlägig ein mittlerer Anstieg des Baukostenindex von rd. 30% berücksichtigt.

Alle Kosten sind gerundet. Rundungsbedingt können Abweichungen auftreten.

Tab. 13: Kosten- und Finanzierungsübersicht - Ausgaben (Stand August 2019) (UrbanPlan 2019)

	Maßnahme / Erläuterung	Geschätzte Einnahmen durch Maßnahme in Tsd €	Finanzplanung (Verteilung der Einnahmen)						
			bis 31.12.2018*	2019	2020	2021	2022	2023	Einnahmen ab 2024
1	Zweckgebundene Einnahmen	131.415 €	35 €	35 €	0 €	0 €	70 €	8.210 €	123.065 €
1.1	Ausgleichsbeträge / Ablösebeträge	1.070 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.070 €
1.2	Einnahmen aus Grundstücksverkäufen	129.415 €	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 €
1.4	Einnahmen (Überschüsse) Grundstücksbewirtschaftung und sonstige Vermögensgegenstände	930 €	35 €	35 €	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 €
1.6	Rückflüsse aus sonstigen Verträgen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
1.7	sonstige zweckgebundene Einnahmen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2	zweckgebundene Mittel aus öffentlichen Haushalten	145.010 €	2.380 €	2.825 €	40.110 €	20.000 €	23.900 €	25.900 €	29.895 €
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 €
2.3	Beiträge Dritter zum Ersetzen des gemeindlichen Eigenanteil Berlins	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.4	Finanzhilfen der Europäischen Union	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.5	andere Bundesfinanzhilfen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.6	sonstige zweckgebundene öffentliche Mittel oder Finanzhilfen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
3	Sonstige Einnahmen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
GESAMT		276.425 €	2.415 €	2.860 €	40.110 €	20.000 €	23.970 €	34.110 €	152.960 €

Alle Einnahmen sind gerundet. Rundungsbedingt können Abweichungen auftreten.

Tab. 14: Kosten- und Finanzierungsübersicht - Einnahmen (Stand August 2019) (UrbanPlan 2019)

Der aggregierten Darstellung von Ausgaben und Einnahmen in den nachfolgenden Tabellen liegen detaillierte Aufschlüsselungen der einzelnen Positionen zugrunde (vgl. 12.4).

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.

Aus diesem Grund hat der Senat zunächst beschlossen, dem Abgeordnetenhaus den Bericht über die Absicht zur förmlichen Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zur Beratung und Billigung vorzulegen. Der Bericht an das Abgeordnetenhaus stellt die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und insbesondere deren Finanzierung über den gesamten Durchführungszeitraum hinweg dar. Nimmt das Abgeordnetenhaus den Bericht zur Kenntnis, wird der Senat die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Rechtsverordnung beschließen und dies gemäß Art. 64 Abs. 3 Verfassung von Berlin dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis geben.

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 von SenSW 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 zum Beschluss über die Rechtsverordnung – nach Billigung 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 Gesamtaufzeit 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 durchgeföhrten bzw. noch laufenden Entwicklungsmaßnahmen in Berlin dem in diesem Bericht dargestellten Verfahren zur Sicherung der Finanzierung zugestimmt.

Fazit

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 maßnahmebezogen 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.

Die KoFi bildet in Verbindung mit dem Zeit- / Maßnahmenplan die Grundlage für die politischen Beschlüsse zur zügigen Durchführung der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Die Sicherung der Finanzierung ist auf der Verwaltungs-ebene vorbereitet. Sie wird im Rahmen der anstehenden Beschlussabfolge von Senat und Abgeordnetenhaus Grundlage sein für die Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durch den Erlass einer Rechtsverordnung.

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 zu einem späteren Zeitpunkt der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme refinanziert werden. Dies ist bedingt durch die voraussichtlich erst gegen Ende

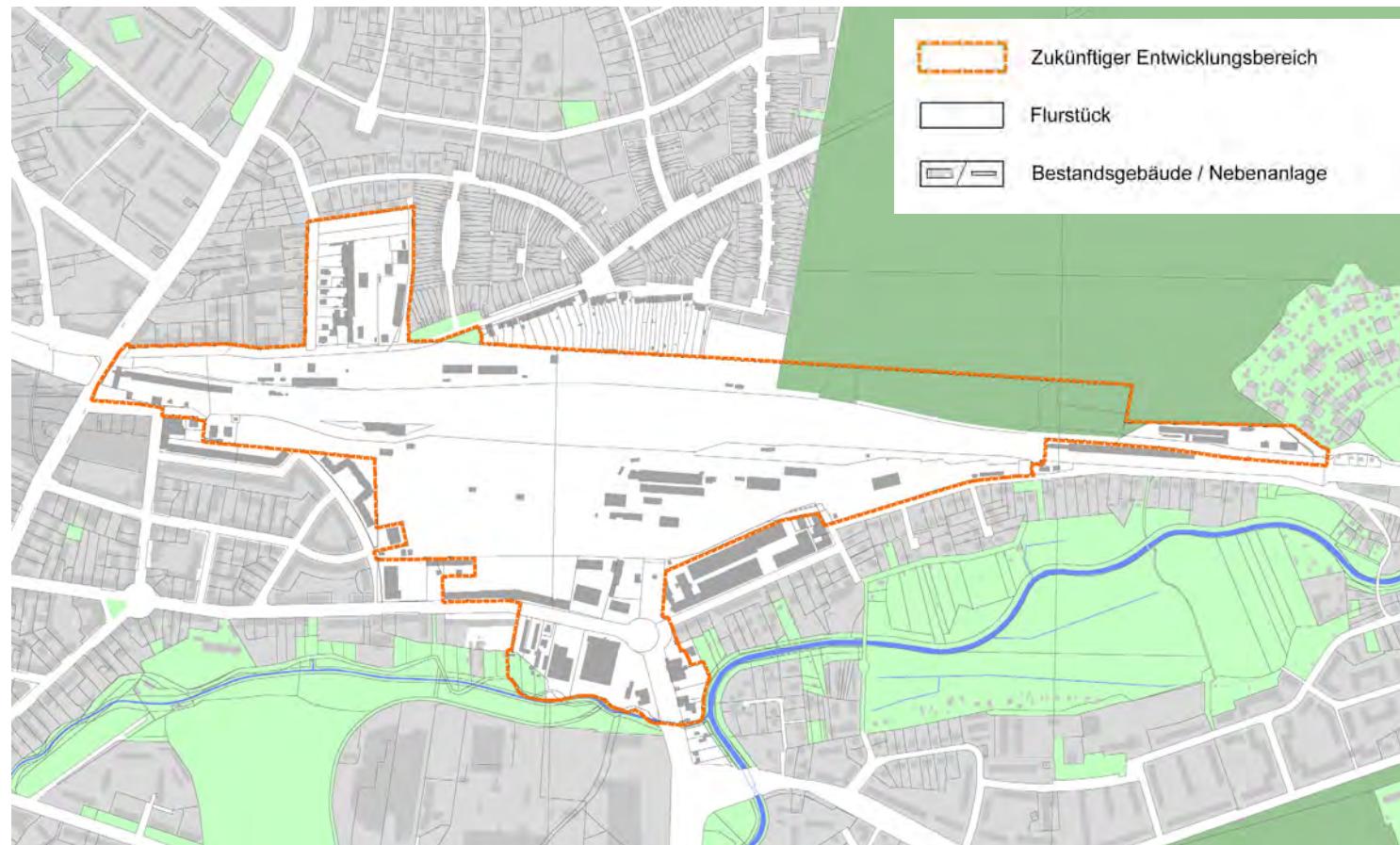


Abb. 119: Zukünftiger Entwicklungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Köpenick (UrbanPlan 2019)

der Maßnahme zu erwartenden hohen Einnahmen wegen der späten Zeitpunkte der Grundstücksverkäufe durch das Land Berlin.

11

Begrenzung des künftigen städtebaulichen Entwicklungsbereichs

Den Kernbereich des zukünftigen ca. 50 ha großen städtebaulichen Entwicklungsbereichs bildet das Gelände des seit Anfang der 1990er Jahre nicht mehr genutzten ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick nördlich und südlich der S-Bahn, Fernbahn- und Güterbahngleise. Darüber hinaus

werden gemäß den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen weitere, an das ehemalige Güterbahnhofsareal angrenzende Flächen in den zukünftigen Entwicklungsbereich einbezogen.

Die Grenzen des zukünftigen Entwicklungsbereichs verlaufen im Uhrzeigersinn ausgehend von dem Kreuzungsbereich Stellingdamm / Mahlsdorfer Straße wie folgt (vgl. Abb. 119):

Norden

Nördlich Stellingdamm, westlich Hirtestraße, nördliche Grenze des Grundstücks Hirtestraße 10, westliche Grenze der Grundstücke Wolfgartenstraße, Stellingdamm nördlich Flurstück 28, südliche Grenze der Grundstücke Stellingdamm, Essenplatz, Waldburgweg, südliche Grenze des Stadtforstes, nördliche Grenze des Grundstückes Land Berlin Revierstützpunkt Bezirk Treptow-Köpenick).

Osten

Straße Hinter dem Kurpark.

Süden

Nördlich Bahnanlagen bis S-Bahnhof Hirschgarten (Westgrenze), nördliche Grenze der Grundstücke Am Wiesenrain, Hirschgartenstraße, nördliche Teilflächen von Grundstücken Seelenbinderstraße 129 - 157, westliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 129, östliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 128 und Bellevuestraße 10, westliche Grenze Neuenhagener Mühlenfließ, nördliche Grenze der Alten Erpe / südliche Grenze der Grundstücke Seelenbinderstraße 124, westliche Grenze des Grundstücks Seelen-

binderstraße 104, nördlich Seelenbinderstraße, östliche Grenze des Grundstücks Seelenbinderstraße 89, nördliche Grenze der Grundstücke Seelenbinderstraße 89, 81 - 87, westliche Grenze der Grundstücke Gelnitzstraße, nördliche Grenze der Grundstücke Thürnagelstraße und östliche Grenze der Grundstücke Borgmannstraße, nördlich Elcknerplatz

Westen

Östlich Bahnhofstraße und Mahlsdorfer Straße.

Der S-Bahnhof Köpenick mit dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude liegt innerhalb des künftigen Entwicklungsbereichs. Die Trassen der S-Bahn (S 3 Ostkreuz – Erkner) und der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) (u. a. RE 1) durchqueren das Areal. Damit befinden sich in dem geplanten Entwicklungsbereich ca. 10 ha betriebsförderliche Bahnflächen, die bis auf Randbereiche, die für die geplante Entwicklungsmaßnahme noch erworben werden sollen, auch künftig planfestgestellt bleiben (vgl. Kapitel 5.2).

Die bis Ende 2019 geplante Festlegung der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick als Rechtsverordnung wird eine Auflistung aller Flur- und Teilflurstücke beinhalten.

12

Anhang

12.1 Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

- 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/ados/18/IIIPlen/vorgang/d18-1292.pdf> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- 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.
- Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1991): Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991, vom 25. April 1991.
- Alliander/Stadtlicht (2014): Leitungsplan L-23083/L23052, Schreiben vom 23.05.2014.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2016): Statistik Berlin-Brandenburg. Online: <http://www.statistik-berlin-brandenburg.de/> (letzter Zugriff: 27.03.2019).
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2017): Sonderauswertung: Berechnung und Zusammenstellung durch UrbanPlan.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2018): Einwohnerinnen Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2017, Statistischer Bericht A I 16 – hj 2/ 17. Online: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2018/SB_A01-05-00_2017h02_BE.pdf (letzter Zugriff: 24.04.2019).
- Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG (BWV) (2008): 1908 – 2008 – Beamten-Wohnungs-Verein zu Köpenick eG – 100 Jahre jung. Online: <https://www.bwv-zk.de/bwv/downloadbereich.html> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2015): Schulentwicklungsplanung für die Jahre 2016 – 2021. Online: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/schul-und-sportamt/schule/artikel.563233.php> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2016a): Perspektiven der Zentren- und Einzelhandelsentwicklung im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick. Zentren- und Einzelhandelskonzept 2016; erarbeitet durch Dr. Lademann und Partner in Kooperation mit Spath + Nagel. Online: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/zentren-und-einzelhandelskonzept-284328.php> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2016b): Infrastrukturkonzept 2015, Bezirkliches Konzept zur Entwicklung der sozialen und grünen Infrastruktur in Treptow-Köpenick von Berlin; erarbeitet durch Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG. Online:

- <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/infrastruktursicherung-525256.php> (letzter Zugriff: 25.03.2019), Soziales Infrastrukturkonzept 2016 (SIKo) – Schlussbericht (Stand Dez. 2017) Fortschreibung SIKo 2016. Online: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/aktuelles/pressemitteilungen/2019/pressemitteilung.778243.php> (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2017b): Schul- und Sportamt, Erweiterungsbedarf der sozialen Infrastruktur - Schule, Berlin 2017 (verwaltungsintern).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2018): Weiterführende allgemein bildende Schulen. Online: https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/_assets/aemter-und-se/schul-und-sportamt/schule/pdf/schulbroschuere_2018_verlinkt.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (2019): Sozialraumorientierte Planungskoordination. Online: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- Bürger für das Märchenviertel und den Elsengrund e.V. (2009): Sensibles Modernisieren in der Denkmalsiedlung Elsengrund. Online: http://www.maechenviertel-berlin.de./docs/denkmal_elsengrund.pdf (letzter Zugriff: 24.04.2019).
- BWB (Berliner Wasserbetriebe) (2016): Plan ohne Bezeichnung (Steuerungskabel), Schreiben vom 08.12.2016 - Leitungsabfrage 2016 – 015710.
- DB Netz AG ZEIL (1997): Schreiben Nr. 993120 vom 16.09.1997 (verwaltungsintern).
- DB Netz AG ZEIL (1999): Plan Entbehrlichkeitsprüfung Zeil Objekt, Nr. 993 120, 02. Juni 1999 (verwaltungsintern).
- DB Netz AG (2017): Präsentation: ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL, Bahnhof Köpenick inkl. Regionalbahnsteig und ESTW Köpenick, 2017 (verwaltungsintern).
- Degenhart (1994): Möglichkeiten und Grenzen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme neuen Rechts, in: DVBl. 1994, 1041 ff.
- Deutsche Bahn AG (2001, 2006a, 2006b): Schreiben vom 27.08.2001, vom 16.01.2006, vom 10.01.2006 (verwaltungsintern).
- Deutsche Reichsbahn, Leitungsplan, 1941 (verwaltungsintern).
- Deutscher Wetterdienst (2010): Koordinierte Starkniederschlagsregionalisierung und -auswertung des Deutschen Wetterdienstes (KOSTRA-DWD-2010, Berlin).
- Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (2009): Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Online: https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/mdb-bb-gl-landesentwicklungsplanung-lep_bb_broschuere.pdf (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion, Überarbeiteter Ent-

- wurf des LEP HR, Stand 29. Januar 2019. Online: https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesraumordnungsplaene/2019-01-29_ueber-lep-hr-entwurf-text.pdf (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- Geoportal Berlin / Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne 2017.
- Geoportal Berlin / Flächennutzungsplan, 2018.
- Geoportal Berlin / Luftbild von 1928, 3/2019.
- Geoportal Berlin / Digitale Orthophotos 2017, 2018.
- Geoportal Berlin / Spielplatzversorgung – öffentlich und privat, 5/2018.
- Geoportal Berlin / Verkehrsbedingte Luftbelastung in ausgewählten Straßenabschnitten mit Prognosen 2020 und 2025, 11/2018.
- Geoportal Berlin / (SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) 2009, 2013, 2015, 2018).
- Grünwald, Sebastian-Alexander (2018): Pfaffareal in Kaiserslautern. Energie prosumieren, in: Stadtbauwelt 19.2018. Online: https://www.bauwelt.de/dl/1348506/48_bis_49_11_C_.p1_LowRes.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- Gruppe F Landschaftsarchitekten (2018a): Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Grobkonzept Zur Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen.
- Gruppe F Landschaftsarchitekten (2018b): Landschaftsökologische Untersuchungen für den Bereich „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ (Treptow-Köpenick).
- Heimatmuseum Köpenick (1906): Kommission zur Verwaltung der städtischen Gaswerke, Die städtischen Gaswerke in Köpenick - Entstehung und Entwicklung bis Jahre 1906, Cöpenick 1906.
- IBB (Investitionsbank Berlin) (2018): IBB Wohnungsmarktbericht 2017. Online: https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2017.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- IBB (Investitionsbank Berlin) (2019): IBB Wohnungsmarktbericht 2018. Online: https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2018.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- ITDZ (IT-Dienstleistungszentrum) (2016): Leitungsplan, Schreiben vom 07.12.2016, Leitungsplan Reg.Nr.2016-024782-I, Schreiben vom 06.12.2016 (verwaltungsintern)
- IUP Ingenieure (2018): Bodenuntersuchungen des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin nach der BBodSchV – Voruntersuchung.
- IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme); UrbanPlan+Partner (2018): Verkehrliche Fachbeiträge, Teilberichte I – IV (Entwürfe).
- Jaster, Arno (1926): Geschichte Cöpenicks. Bilder aus dem Schicksal Märkischen Stadt: Bearb. nach der Auflage 1926, Berlin-Cöpenick Historische Schriften Treptow-Köpenick Heimatverein Köpenick Hg.
- Jugendamt Treptow-Köpenick (2019): Aktuelle Daten zur Kitaplanung, Stand 31.12.2018.
- JuraMagazin Verein (2019): Begriffe Bauleitplan und Bebauungsplan. Online: <http://www.juramagazin.de/begriff.html> (letzter

- Zugriff: 02.05.2019).
- KURAS (2016): Konzepte für urbane Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme. Online: <http://www.kuras-projekt.de/index.php?id=1> (letzter Zugriff: 27.03.2019).
- LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) (2004): Anforderung an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Teil II: Technische Regeln für die Verwertung, 1.2 Bodenmaterial (TR Boden). Online: https://mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/tr_laga2.pdf (letzter Zugriff 09.05.2019).
- LAWA (Länderarbeitsgemeinschaft Wasser) (1994): Empfehlungen für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden.
- LAWA (Länderarbeitsgemeinschaft Wasser) (2004): Ableitung von Geringfügigkeitsschwellen zur Beurteilung von Grundwasser- verunreinigungen.
- Landesdenkmalamt Berlin (2018): Denkmalliste Berlin. Online: <https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/denkmale/liste-kartendatenbank/denkmaliste/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).
- LÄRMKONTOR GmbH (2018): Schalltechnische Untersuchung. Vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick.
- NBB (2016): Leitungsplan Reg.Nr.2016-024782-I, Schreiben vom 06.12.2016 (verwaltungsintern).
- Polizei-Verwaltung zu Cöpenick (o.J.): Acta der, betreffend Bauausführungen auf dem Grundstück Dahlwitzer Str., heute Stellingdamm 15 – Städt. Gaswerke, Polizei-Registratur 188g 1913 Bd I 5247.
- Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (2008): Umweltgutachten 2008. Online: https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2008_2012/2008_Umweltgutachten_BTD.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff: 16.05.2019).
- Reichsbahndirektion Berlin (o. J.): Gleisplan Bahnhof Berlin-Köpenick, Zustand etwa 1967.
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2000): Vorläufiger Rahmenerlass Altlasten/Grundwasser- Bewertungsregeln und Festsetzung vorläufiger Sanierungszielwerte am Ende der Detailuntersuchung vom 27.06.2000.
- Schäfer (1997): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme 'Nördliche Wolfgangsiedlung' der Stadt Landshut, in: ZfBR 1997, 125
- Schul- und Sportamt und Stadtentwicklungsamt Bezirk Treptow-Köpenick (2016a): Stellungnahme mit Verfügung vom 29.06. / 12.07.2016 (verwaltungsintern).
- Schul- und Sportamt Bezirk Treptow-Köpenick (2016b): Schreiben vom 16.11.2016 (verwaltungsintern).
- Schul- und Sportamt Bezirk Treptow-Köpenick (2017): Stellungnahme vom 16.11.2017 (verwaltungsintern).
- Senat von Berlin (2016): Senatsbeschluss über den Beginn vorbereitender Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs; Amtsblatt für Berlin 16/2016.
- Senat von Berlin (2018): Pressemitteilung: Senatsbeschluss über den ersten Bericht zur Planung der neuen Stadtquartiere vom

- 04.09.2018. Online: <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.735469.php> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- Senatskanzlei Berlin (2017): Senat beschließt Aktualisierung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe zur Entschärfung von Nutzungskonflikten, Pressemitteilung vom 28.03.2017. Online: <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.576755.php> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- 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.
- SenBauWohn/Ver (1996): Leitungsplan B-23083/B23052, Schreiben vom 04.04.1996 (verwaltungsintern).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017a): Blickpunkt Schule. Schuljahr 2016/2017. Online: <https://www.berlin.de/sen/bildung/schule/bildungsstatistik/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017b): Kita-Bedarfsatlas. Online: <http://www.berliner-kitabuendnis.de/downloads/bedarfsatlas.pdf> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017c): Monitoring 2017 - Grundschulplatzbedarf/ Bezirksblatt 09_G.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017d): Monitoring 2017 / 09_ISS_GYM.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017e): Schulische Infrastruktur.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017f): Schulnetz- und Schulstandortplanung Treptow-Köpenick, Schulische Infrastruktur, Berlin 2017.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2017, 2018): Schulnetz- und Schulstandortplanung Treptow-Köpenick, Schulische Infrastruktur, Berlin 2017 und 2018.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018a): Berliner Kita-Datenbank, Stand 11.04.2018. Online: <https://www.berlin.de/sen/jugend/familie-und-kinder/kindertagesbetreuung/kitas/verzeichnis/> (letzter Zugriff: 11.04.2018)
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018b): Berliner Schulen, Treptow-Köpenick – Schulporträt: Hauptmann-von-Köpenick-Grundschule, Uhlenhorst-Grundschule, Bewegte Schule Köpenick. (Datenstand: 14.09.2018) Online: <https://www.berlin.de/sen/bildung/schule/berliner-schulen/schulverzeichnis/SchulListe.aspx> (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018c): Förderatlas (Kita). Online: https://www.berlin.de/sen/jugend/familie-und-kinder/.../foerderatlas_2018.pdf (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018d): Schulische Infrastruktur – Bezirk Treptow-Köpenick.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018e): Schulnetz- und Schulstandortplanung Treptow-Köpenick, Schulische Infrastruktur, Berlin 2018.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2018f): Schulverzeichnis. Schulen und Kitas in der Nähe. Online: <https://www.bildung.berlin.de/Umkreissuche/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).

- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2019a): Musterraumprogramme. Online: <https://www.berlin.de/schulbau/neubau/planungsvorgaben/musterprogramme-782451.php> (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (2019b): Bezirkliche Berichterstattung zur Kitaplanung in Berlin 2019.
- SenBJF (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie) (o.J.b): Berliner Kita-Datenbank. Online: <https://www.berlin.de/sen/jugend/familie-und-kinder/kindertagesbetreuung/kitas/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).
- SenBJW (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft) (2014): Schulentwicklungsplan für das Land Berlin 2014 – 2018. Online: <https://www.berlin.de/sen/bildung/schule/schulentwicklungsplanung/> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- SenBJW (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft) (2016): Entwicklung der Schülerzahlen, Modellrechnung für öffentliche allgemeinbildende Schulen in Berlin, Berlin 2016.
- SenS (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) (2005): Bewertungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserverunreinigungen in Berlin (Berliner Liste 2005) Bek. v. 01. 07. 2005 – Stadt IX C –. Online: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/bodenschutz/de/gesetze/download/BerlinerListe2005.pdf> (letzter Zugriff: 09.05.2019).
- SenS (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) (2011a): Stadtentwicklungsplan (StEP) Industrie und Gewerbe.
- SenS (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) (2011b): Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2025. Online: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- SenS (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) (2011c): Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 3. Online: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/2011-07-31_StEP_Zentren3.pdf (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- SenStadtUm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) (2016a): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030. Online: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2015-2030/Bericht_Bevprog2015-2030.pdf (letzter Zugriff: 24.04.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2017a): Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Bürgerwerkstatt am 19. September 2017. Online: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/gueterbahnhof-koepenick/de/beteiligung/buergerwerkstatt/index.shtml> (letzter Zugriff: 22.03.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2017b): Verzeichnis der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange für eine Beteiligung in öffentlich-rechtlichen Verfahren, Stand Dezember 2017, hier: Verbindliche Bauleitplanung (verwaltungsintern).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2017c): Neue Stadtquartiere für Berlin. Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt. Online: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/neue_stadtquartiere_fuer_berlin.pdf (letzter Zugriff: 15.05.2019).

- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2017d): Umweltatlas Berlin. Verkehrsmengen Karte 07.01 (Ausgabe 2017) Online: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/dd701_01.htm (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018a): Ergebnisse der Eigentümerbefragung im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen für die Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick.
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018b): Neue Berliner Stadtquartiere. 11 neue und weitere neue Stadtquartiere (verwaltungsintern).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018c): Senatsvorlage: Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum, Stand Mai 2018.
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018d): Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030. Online: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/wirtschaft2030/> (letzter Zugriff: 20.06.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018e): Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 (Entwurf - verwaltungsintern).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018f): Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030 (Senatsbeschluss, Textfassung veröffentlicht, Stand 20.06.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018g): Wohnbauflächeninformationssystem (WoFis) (letzter Zugriff: März 2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2018h): Auswertungstabelle Trägerbeteiligung vorbereitende Untersuchungen ehemaliger Güterbahnhof Köpenick (verwaltungsintern).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2019a): Aktuelle Wohnungsmarktdataen von SenSW IV A, Stand 01.02.2019 (verwaltungsintern).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2019b): Baugenehmigungszahlen für Berlin wieder auf hohem Niveau, Pressemitteilung vom 22.03.2019. Online: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1903/nachricht6693.html (letzter Zugriff: 27.03.2019).
- SenSW (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) (2019c): Referat IV D, Gutachten: Überprüfung von planungsrechtlichen Alternativen zu einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als Szenarien, April 2019 (verwaltungsintern).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2017a): Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen. Online: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/bbe/> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2017b): Landschaftsprogramm (LaPro). Online: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/lapro/> (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2017c): Übergeordnetes Straßennetz von Berlin (aktueller

- Stand) Bestand 2017. Online: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/ (letzter Zugriff: 15.05.2019).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2018a): 20 grüne Hauptwege. in: Rad- und Wanderkarte Berlin, incl. 20 grüne Hauptwege. 1. Auflage 2018, Online: https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/berlin_move/de/hauptwege/index.shtml (letzter Zugriff: 27.03.2019).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2018b): Übergeordnetes Fahrrad routennetz. Online: <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).
- SenUVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Online: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/de/downloads.shtml (letzter Zugriff: 25.03.2019).
- SenWEB (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 (letzter Zugriff: 13.05.2019).
- SenWEB (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (o.J.) Online-Gewerbeauskunft eAuskunft. Online: <https://www.berlin.de/gewerbeauskunft/> (letzter Zugriff: 26.03.2019).
- Thurow/Hochstadt/Terfehr (2009): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen. Instrumente, Praxisprobleme, Lösungen. C.H. Beck München 2009.
- UrbanPlan (2019): Abschätzung stadtwirtschaftlicher Effekte der Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Exposé 2019.
- Vattenfall (2016): Schreiben vom 20.12.2016, Reg.nr. 16610707 (verwaltungsintern).
- Vermessungsamt Berlin-Cöpenick (1928): Stadtplan von Berlin - Verwaltungsbezirk Cöpenick, Januar 1928.
- Versatel Job ID: Leitungsplan 386539, Schreiben vom 15.12.2016 (verwaltungsintern).
- Vodafone, Leitungsplan Vorg.Nr. 111867 vom 29.11.2016 (verwaltungsintern).
- Wikipedia (2018): Kurpark Friedrichshagen. Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Kurpark_Friedrichshagen (letzter Zugriff: 15.05.2019).

Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Vorschriften und Kommentare

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237).

Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch, Kommentar, 16. Aufl. 2016.

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

Methoden und Maßstäbe für die Ableitung der Prüf- und Maßnahmewerte nach der BBodSchV vom 18.06.1999, BAnz. 161a vom

28.08.1999, Beilage 166a.

Berliner Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Berliner Bodenschutzgesetz - Bln BodSchG) vom 24. Juni 2004 (GVBl.S.250), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.Mai 2011 (GVBl.S.209).

Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018d, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464).

Brügelmann, Baugesetzbuch, Kommentar, Stand: Oktober 2018.

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465).

Bundesartenschutzverordnung vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95).

Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434).

DIN 18005-1:2002-07- Schallschutz im Städtebau -Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung vom Juli 2002, DIN - Deutsches Institut für Normung e.V.

DIN 18005-1:2002-07- Schallschutz im Städtebau -Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung vom Juli 2002, DIN - Deutsches Institut für Normung e.V., zu beziehen über Beuth Verlag GmbH.

DIN ISO 9613-2 - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Ersetzt die zurückgezogene VDI 2714 vom Januar 1988 vom Oktober 1999, DIN - Deutsches Institut für Normung e.V.,

Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03).

Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Kommentar, Stand: Oktober 2018.

Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (AbI. S. 31), zuletzt geändert am 11. Dezember 2018 (AbI. 2019 S. 8).

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.September 2017 (BGBl. I S. 3434).

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) in der Fassung vom 29. Mai 2013 (GVBl.S.140).

Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 (GVBl. S. 182).

Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln) vom 24. April 1995 (GVBL.S.274), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 2.Februar 2018 (GVBl.S.160).

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und

Pflanzen, zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndRL 2013/17/EU vom 13.5.2013 (ABl. Nr. L 158 S. 193).
Richtlinie 97/62/EG des Rates vom 27.10.1997 zur Anpassung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90 vom 14.04.1990, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr, VkBl. Nr. 7, unter Ifd. Nr. 79.
Sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998, GMBI 1998 Nr. 26, S. 503, zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5).
Spannowsky/Uechtritz, Beck'scher Online Kommentar zum Baugesetzbuch, Stand: November 2018.
Verordnung 338/97/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 (ABl. L 61 S. 1) über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (338/97/EG), zuletzt geändert durch ABl. L 27 S. 1 vom 20. Januar 2017
Verordnung 709/2010/EU der Kommission vom 22.07.2010 zur Änderung der Verordnung 338/97/EG des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels.
VGH Mannheim, Urteil aus 12/1996 – 3S356/95; veröffentlicht in Ule/Laubinger, § 41 Nr. 33 sowie Nr. 64.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Schrägluftbild von Süden, Strukturkonzept, Visualisierung Bebauungsentwurf (Laubner 2017, UrbanPlan 2019)	8
Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgefüge (Geoportal Berlin 2018)	10
Abb. 3: Grenzen des Untersuchungsgebiets (Geoportal Berlin 2017)	11
Abb. 4: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)	13
Abb. 5: Ehemalige Bahngebäude (UrbanPlan 2018)	17
Abb. 6: Gebiet mit Blick Richtung Südosten (Laubner 2017)	18
Abb. 7: Gebiet vorbereitender Untersuchungen (SenSW 2017)	23
Abb. 8: Aufbau des Untersuchungsberichts (Urbanplan / SenSW 2019)	26
Abb. 9: Eingangsgebäude S-Bahnhof Köpenick am Elcknerplatz (SenSW 2019)	28
Abb. 10: Gleisplan Bahnhof Berlin-Köpenick, Zustand etwa 1967 (Reichsbahndirektion Berlin)	31
Abb. 11: Amtsgericht Köpenick (SenSW 2019)	32
Abb. 12: Stadtplan Cöpenicks von 1928/1930 (Landesarchiv Berlin)	33
Abb. 13: Wohnungsbaubestände BWV, in den 1930er Jahren (BWV, UrbanPlan)	33
Abb. 14: Polizeidienstschule mit Polizeikaserne und -revier 1931 (Bundesarchiv)	34
Abb. 15: Historisches Foto des städtischen Gaswerks von der Nordseite (Polizei-Verwaltung zu Cöpenick o.J.)	35
Abb. 16: Luftbild des Gaswerks mit Blick Richtung Nordwesten (Laubner 2019)	35
Abb. 17: Bebauungsplan der Siedlung Cöpenick (Elsengrund) (Deutsche Bauzeitung o.J.)	36
Abb. 18: Eingangssituation zur Elsengrund-Siedlung (LDA-Archiv, Bittner 2009 / 2011)	36
Abb. 19: Kurpark Ende der 1920er Jahre (Landesarchiv Berlin)	38
Abb. 20: Strukturplan (SenSW 2019)	40
Abb. 21: Lage des Untersuchungsgebietes (SenSW 2019)	42
Abb. 22: Schrägluftbild des Untersuchungsgebiets von Westen (Laubner 2019)	44
Abb. 23: Erweitertes Analysegebiet (UrbanPlan 2018)	47
Abb. 24: Bevölkerungsstruktur im erweiterten Analysegebiet (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)	50
Abb. 25: Sozialstruktur im erweiterten Analysegebiet (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)	51
Abb. 26: Bevölkerungsentwicklung in Berlin 2008-2017 (IBB 2019 nach Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	53
Abb. 27: Berliner Mietwohnungen nach Eigentümergruppen und Art der Wohnungsbindung 2017 (IBB 2019 nach SenSW)	54
Abb. 28: Bodenrichtwerte für unbebaute Grundstücke in Berlin, 2006-2017 (Gutachterausschuss für Grundstückswerte in Berlin 2018)	56
Abb. 29: Entwicklung und Prognose des Sozialmietwohnungsbestands bis 2027 (IBB 2019 nach SenSW)	56

Abb. 30: Mengengerüst Neubaubedarf (und Neubaupotential bis 2030) (SenSW 2018e)	59
Abb. 31: Schrägluftbild mit Gewerbeareal im südlichen Teilgebiet (Laubner 2017)	60
Abb. 32: Gewerbegebiet Straße Zur Güterbahn 5 - 7 (UrbanPlan 2018)	62
Abb. 33: Zentrale Versorgungsbereiche, Fachmarktagglomerationen und -standorte – Bestand (BA Treptow-Köpenick 2016a)	66
Abb. 34: Kita- und Grundschulstandorte im Umfeld des Untersuchungsgebiets (UrbanPlan 2018)	68
Abb. 35: Weiterführende Schulen im Umfeld des Untersuchungsgebiets (UrbanPlan 2018)	70
Abb. 36: Übergeordnetes Straßennetz (Bestand) (SenUVK 2017d / IVAS 2018)	73
Abb. 37: Verkehrsmengen (in Tausend) Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen (DTVW) 2014 (Verkehrslenkung Berlin / IVAS 2015)	74
Abb. 38: ÖPNV-Anbindung sowie Haltestellen-Einzugsbereiche von S-Bahn, Straßenbahn und Bus (IVAS 2018)	75
Abb. 39: Straßenbahnhaltestelle Bahnhofstraße / S-Bhf. Köpenick (UrbanPlan 2018)	75
Abb. 40: Übergeordnetes Fahrrad routennetz (SenUVK 2018b)	77
Abb. 41: Bestand Radverkehrsanlagen im näheren Umkreis des Untersuchungsgebiets (IVAS 2018)	77
Abb. 42: Leitungsbestand Hauptnetz - Strom, Gas, Telekommunikation (Leitungsträger / UrbanPlan 2018)	79
Abb. 43: Leitungsbestand Hauptnetz - Trink-, Misch- u. Regenwasser (Leitungsträger 2016 / UrbanPlan 2018)	81
Abb. 44: Grün- und Freiflächenbestand (Gruppe F / Geoportal Berlin / Grünanlagenbestand Berlin 2018)	83
Abb. 45: Vorwaldstrukturen im ehemaligen Gleisfeld (SenSW 2018)	84
Abb. 46: Biotopbewertung, November. 2017 (Gruppe F 2017)	86
Abb. 47: Ruderaler Halbtrockenrasen (UrbanPlan 2018)	87
Abb. 48: Bodenschutzkategorien (Geoportal Berlin / Planungshinweise zum Bodenschutz 2010)	89
Abb. 49: Versiegelungsgrad (Geoportal Berlin / Versiegelung 2016)	89
Abb. 50: Geländehöhen (Geoportal Berlin / Geländehöhen 2009)	90
Abb. 51: Geländeschnitte, Profildarstellung (IUP Ingenieure 2018)	91
Abb. 52: Grundwasserflurabstand (Geoportal Berlin / Grundwasserflurabstand 2009)	92
Abb. 53: Wasserdurchlässigkeit beiwert (Geoportal Berlin / Durchlässigkeit 2009)	92
Abb. 54: Altlastenerkundung ehem. Güterbahnhofsareal (IUP Ingenieure 2018)	94
Abb. 55: Zusammenfassung der Ergebnisse für die untersuchten Rasterfelder („Ampelkarte“) (IUP Ingenieure 2018)	96
Abb. 56: Stickoxidkonzentration (NOx) Industrie, Hausbrand und KFZ-Verkehr (Geoportal Berlin 2009)	98
Abb. 57: Feinstaubkonzentration (PM10), Gesamt-Emissionen Feinstaub Industrie, Hausbrand und KFZ-Verkehr (Geoportal Berlin 2009)	98
Abb. 58: Luftbelastung wichtiger Straßenräume (Geoportal Berlin 2015)	99
Abb. 59: Stadtklimatische Funktion bei Tag (Gruppe F 2018)	99

Abb. 60: Luftaustausch bei Nacht (Geoportal Berlin 2015, 2016 / Gruppe F 2018)	100
Abb. 61: Schallimmission Verkehr Bestand, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor GmbH 2018)	102
Abb. 62: Schallimmission Verkehr Bestand, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor GmbH 2018)	102
Abb. 63: Schallimmission Gewerbe Bestand, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor GmbH 2018)	103
Abb. 64: Schallimmission Gewerbe Bestand, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor GmbH 2018)	103
Abb. 65: Grundeigentumsstruktur (Aedvice (Datenbasis), UrbanPlan (Plangrafik) 2019)	105
Abb. 66: Verschiedene rahmenggebende Planungen für einen Ausschnitt des Untersuchungsgebiets (Geoportal Berlin 2018 / FNP, SenSW II C 2019, SenKultEuropa 2018, Bezirk Treptow-Köpenick/ IVAS/ UrbanPlan)	110
Abb. 67: Flächennutzungsplan Berlin (FNP) (Geoportal Berlin 2018)	113
Abb. 68: Planungsrechtliche Genehmigungsbereiche gemäß BauGB (SenSW II C 2019)	114
Abb. 69: Plan zum Freistellungsantrag in drei Stufen (UrbanPlan 2019)	115
Abb. 70: Bebauungspläne im Verfahren und festgesetzt (Geoportal Berlin 2017)	116
Abb. 71: Denkmalgeschützte Bauten und Gesamtanlagen (SenKultEuropa, Denkmalliste Berlin 2018)	118
Abb. 72: Neue Berliner Stadtquartiere (SenSW 2018b)	121
Abb. 73: Alternative Potentialflächen für die Wohnungsbau- sowie für die Gewerbeentwicklung (SenSW 2018g, SenSW 2011a, SenWEB 2018, Grafik UrbanPlan 2018)	123
Abb. 74: Wohnungsneubaustandorte in Treptow-Köpenick ab 2018 (SenSW 2018, Grafik UrbanPlan 2018)	124
Abb. 75: Zentrale Versorgungsbereiche, Fachmarktagglomerationen und Fachmarktstandorte - Konzept (Ausschnitt, Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a)	129
Abb. 76: Hauptzentrum Bahnhofstraße (Bezirksamt Treptow-Köpenick 2016a)	131
Abb. 77: Potentielle ISS-Standorte (Urban Plan 2019)	134
Abb. 78: Ausbauplanung für übergeordnetes Straßennetz (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan)	135
Abb. 79: Ausbauplanung für den Bahnhof Köpenick (DB Netz AG 2017)	135
Abb. 80: Übergeordnetes Radwegekonzept 2010 (Bezirk Treptow-Köpenick / IVAS / UrbanPlan)	136
Abb. 81: Ausschnitt Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ (SenUVK 2017b)	139
Abb. 82: Ausschnitt Programmplan „Landschaftsbild“ (SenUVK 2017b)	140
Abb. 83: Ausschnitt Programmplan „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“ (SenUVK 2017b)	141
Abb. 84: 20 Grüne Hauptwege® (SenUVK 2018a)	141
Abb. 85: Ausschnitt Schutzgebiete nach Naturschutzrecht (inklusive Natura 2000) (SenUVK 2017b)	142
Abb. 86: Ausschnitt Wasserschutzgebiete (SenUVK 2017b)	142
Abb. 87: Modellsimulation eines städtebaulichen Testentwurfs für das neue Stadtquartier (UrbanPlan 2019)	146
Abb. 88: Neue Berliner Stadtquartiere (SenSW 2018b)	149

Abb. 89: Während der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)	152
Abb. 90: Planungs- und Beteiligungsprozess (UrbanPlan 2019)	155
Abb. 91: Betroffenenbeteiligung - räumliche Verteilung der Eigentümerinnen und Eigentümer (SenSW 2019)	156
Abb. 92: Betroffenenbeteiligung – räumliche Verteilung der Mieter- / Pächterschaft (SenSW 2019)	164
Abb. 93: Plenum der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)	175
Abb. 94: Programm der Bürgerwerkstatt (Nozon 2017)	176
Abb. 95: Fähnchen mit Bürgerhinweisen (Nozon 2017)	177
Abb. 96: Strukturkonzept, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)	182
Abb. 97: Ausbauplanung der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Köpenick (UrbanPlan 2017)	184
Abb. 98: Geplante Schulstandorte (UrbanPlan 2017)	185
Abb. 99: Geplante Gewerbestandorte (UrbanPlan 2017)	186
Abb. 100: Geplante Wohnungsbaustandorte und Freiflächengerüst (UrbanPlan 2017)	187
Abb. 101: Geplante Trassenführung der Ostumfahrung Bahnhofstraße (UrbanPlan 2017)	188
Abb. 102: Städtebauliche Ideenskizze als Testentwurf, Stand April 2019 (UrbanPlan 2019)	189
Abb. 103: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor 2018)	191
Abb. 104: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose mit Bebauung, Beurteilungspegel Tag (Lärmkontor 2018)	192
Abb. 105: Schallimmissionsplan Straßenverkehr Prognose mit Bebauung, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor 2018)	192
Abb. 106: Differenzpegelpunkt Verkehr Prognose, mit und ohne Plangebäude, Tag (Lärmkontor 2018)	193
Abb. 107: Schallimmissionsplan Gewerbe Planung, Beurteilungspegel Nacht (Lärmkontor 2018)	193
Abb. 108: Geplante Gemeinbedarfsstandorte (UrbanPlan 2019)	196
Abb. 109: Strukturkonzept mit Grünräumen und Grün- und Wegeverbindungen (UrbanPlan 2019)	198
Abb. 110: Kompensationsmaßnahmen und landschaftsökologisches Konzept (Gruppe F 2018b)	201
Abb. 111: Entwicklung Biotope, rechts oben Detailkarte Kurpark Friedrichshagen (Gruppe F 2018b)	202
Abb. 112: Maßnahmenkaskade zur Regenwasserbewirtschaftung (Gruppe F 2018a)	207
Abb. 113: Gesamtfunktionskonzept zur Regenwasserbewirtschaftung (Gruppe F 2019)	209
Abb. 114: Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019)	218
Abb. 115: Entwurf aufzustellender Bebauungspläne (SenSW 2019)	222
Abb. 116: Verortung Grundstückseigentümerinnen / -eigentümer für die entwicklungsrechtliche Abwägung (SenSW 2019)	245
Abb. 117: Grundstücksflächen, die nicht in die künftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einbezogen werden (UrbanPlan 2019)	249
Abb. 118: Qualitätszonen „Anfangswert“ (Aedvice 2017)	252
Abb. 119: Zukünftiger Entwicklungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Köpenick (UrbanPlan 2019)	268

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsstrukturdaten, Stand 31.12.2017 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / UrbanPlan 2018)	48
Tab. 2: Strukturdaten zur Wohnungsberechtigung, 2012 - 2017 (SenSW 2019a)	58
Tab. 3: Branchenübersicht der Betriebe im Untersuchungsgebiet (SenWEB eGewerbe 2018; Bestandserhebung UrbanPlan 2017)	62
Tab. 4: Entwicklung der Versorgungsquote mit Kita-Plätzen in Friedrichshagen, Dammvorstadt und Köpenick-Nord (SenBJF 2019b)	68
Tab. 5: Kitas im erweiterten Analyseraum (SenBJF, Berliner Kita-Datenbank 2018a)	68
Tab. 6: Weiterführende Schulen im Umfeld des Untersuchungsgebiet (SenBJF, Berliner Schulen 2018b)	70
Tab. 7: Orientierungswerte Schall (DIN 18005, TA Lärm)	101
Tab. 8: Grundeigentumsstruktur (Aedvice, Urban Plan 2019)	106
Tab. 9: Bebauungspläne im Verfahren und festgesetzt (Geoportal Berlin / Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne 2017)	117
Tab. 10: Flächenbilanz des Strukturkonzepts (UrbanPlan 2019)	190
Tab. 11: Städtebauliche Kenndaten nach Realisierungsstufen (UrbanPlan 2019)	220
Tab. 12: Übersicht Zeit- / Maßnahmenplan (ZMP) städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SenSW IV D 2019)	256
Tab. 13: Kosten- und Finanzierungsübersicht - Ausgaben (Stand Mai 2019) (UrbanPlan 2019)	263
Tab. 14: Kosten- und Finanzierungsübersicht - Einnahmen (Stand Mai 2019) (UrbanPlan 2019)	264

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AGBauGB	Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches
BauGB	Baugesetzbuch
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BIM	Berliner Immobilienmanagement GmbH
BHKW	Blockheizkraftwerk
BLN	Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e.V.
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSR	Berliner Stadtreinigung
BWB	Berliner Wasserbetriebe
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
BWV	Beamten-Wohnungs-Verein

BZKW	Brennstoffzellenkraftwerk
DB	Deutsche Bahn
DN	Nenndurchmesser (diameter nominal)
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DSchG Bln	Denkmalschutzgesetz Berlin
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Graugusseisen
GL	Gemeinsame Landesplanung
GOK	Geländeoberkante
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KoFi	Kosten- und Finanzierungsübersicht
KURAS	Konzepte für urbane Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme
LaPro	Landschaftsprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr

ONB	Obere Naturschutzbehörde
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OG	Obergeschoss
PV-Anlagen	Photovoltaikanlagen
SenBJF	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
SenBJW	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft
SenS	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
SenStadtUm	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
SenWEB	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
SEP	Schulentwicklungsplan
SiKo	Soziale Infrastruktur-Konzepte
SIWANA	Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds
SOV	Süd-Ost-Verbindung Sozialraumorientierten Planungskoordination

SPK	Sozialraumorientierte Planungskoordination
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr
StEP	Stadtentwicklungsplan
TVO	Tangetialverbindung Ost
ü.NN	über Normal Null
WBS	Wohnberechtigungsschein
WE	Wohneinheiten
WoFIS	Wohnbauflächen-Informationssystem
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
zeHGW	zu erwartender höchster Grundwasserstand

12.2 Beschlüsse des Berliner Senats



Konspiratives Täterverhalten

- Gegenobservation
- Abschottung
- Decknamen
- Codierung in Sprache und Schrift

Täterverbindungen/Tatzusammenhänge

- überregional
- national
- international

Gruppenstruktur

- hierarchischer Aufbau
- ein nicht ohne weiteres erklärabes Abhängigkeits- und Autoritätsverhältnis zwischen mehreren Tatverdächtigen
- internes Sanktionierungssystem

Hilfe für Gruppenmitglieder

- Fluchtunterstützung
- Beauftragung bestimmter Anwälte und deren Honorierung durch Dritte
- Mitführen von vorbereiteten Vertretungsvollmachten für Rechtsanwälte
- hohe Kautionsangebote
- Bedrohung und Einschüchterung von Prozessbeteiligten
- Unauffindbarkeit von Zeugen
- typisches ängstliches Schweigen von Betroffenen
- überraschendes Auftreten von Entlastungszeugen
- Betreuung in der Untersuchungshaft/Strafhaft
- Versorgung von Angehörigen
- Wiederaufnahme nach der Haftentlassung

Korrumpierung

- Einbeziehung in den luxuriösen Lebensstil der Täter
- Herbeiführen von Abhängigkeiten (zum Beispiel durch Sex, verbotenes Glücksspiel, Zins- und Kreditwucher)
- Zahlung von Bestechungsgeldern, Überlassung von Ferienwohnungen, Luxusfahrzeugen usw.

Monopolisierungsbestrebungen

- „Übernahme“ von Geschäftsbetrieben und Teilhaberschaften
- Führung von Geschäftsbetrieben durch Strohleute
- Kontrolle bestimmter Geschäftszweige (Casinos, Bordelle)
- „Schutzgewährung“ gegen Entgelt

Öffentlichkeitsarbeit

- gesteuerte oder tendenziöse Veröffentlichungen
- auffälliges Mäzenatentum unter anderem bei Sportveranstaltungen
- gezieltes Suchen von Kontakten zu Personen des öffentlichen Lebens

* Anmerkung: Generelle Indikatoren sind allgemein kennzeichnende Merkmale. Spezielle Indikatoren werden unter Einbeziehung zusätzlicher Erkenntnisse zu deliktspezifischen Handlungsformen und Gruppenstrukturen erarbeitet.

Veröffentlichungen

Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz

Entstehung einer Stiftung

Bekanntmachung vom 8. April 2016

JustV II D 5

Telefon: 9013-3230 oder 9013-0, intern 913-3230

Aufgrund des § 2 Absatz 2 des Berliner Stiftungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juli 2003 (GVBl. S. 293) wird bekannt gemacht, dass die zur Entstehung erforderliche Anerkennung der

Jenke-Stiftung Sankt Ludwig katholische Kirchengemeinde

Berlin Wilmersdorf

Kurzform:

Jenke-Stiftung St. Ludwig

als rechtsfähig erfolgt ist.

Zweck der Stiftung ist die Beschaffung von Mitteln zur Förderung kirchlicher Zwecke, insbesondere zur Förderung des Gemeindelebens der katholischen Kirchengemeinde St. Ludwig Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Beginn vorbereitender Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs

Bekanntmachung vom 12. April 2016

StadtUm IV D 2

Telefon: 90139-4207 oder 90139-3000, intern 9139-4207

Auf der Grundlage des § 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist, wird bekannt gemacht:

I.

Der Senat von Berlin hat in seiner 61. Sitzung am 12. April 2016 (Senatsbeschluss Nummer S-106/1/2016) den Beginn vorbereitender Untersuchungen für das Gebiet Treptow-Köpenick – ehemaliger Güterbahnhof Köpenick beschlossen. Das Gebiet, in dem die vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden, ist dem beigefügten Lageplan auf Seite 884 zu entnehmen.

Es wird darauf hingewiesen:

1. Der Beschluss über vorbereitende Untersuchungen ist nicht gleichbedeutend mit der förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches. Diese bedarf einer besonderen Verordnung.

Das Land Berlin hat vor der möglichen Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen, die erforderlich sind, um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit im Allgemeinen zu gewinnen. Die §§ 137 bis 141 BauGB sind entsprechend anzuwenden.

2. Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige zum Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäude Teils Berechtigte sowie ihre Beauftragten sind verpflichtet,

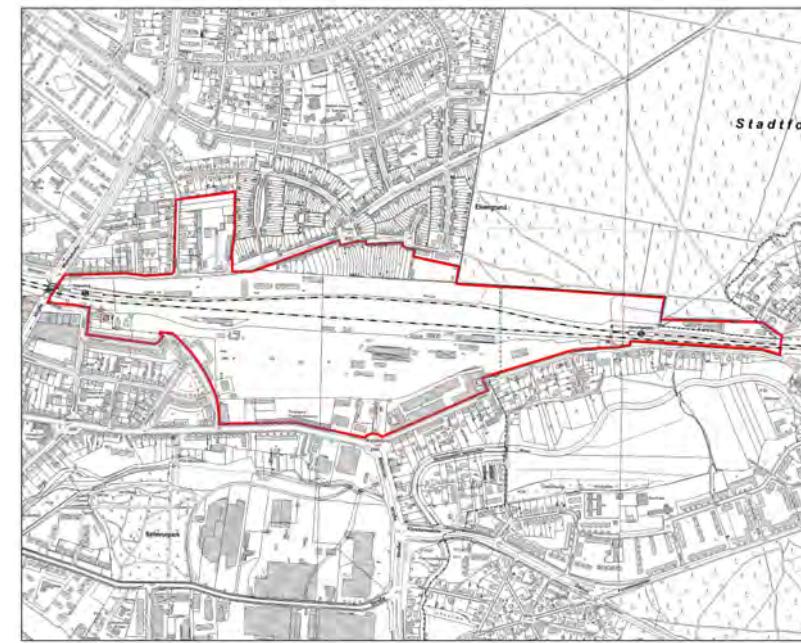
Veröffentlichungen

Planungen unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden würden (§ 165 Absatz 4 in Verbindung mit § 141 Absatz 4 und § 15 BauGB).

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt führt gemäß § 26 Absatz 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) die vorbereitenden Untersuchungen durch und bestimmt die grundsätzlichen Entwicklungsziele.

II. Darstellung des Untersuchungsgebietes

Räumliche Abgrenzung der vorbereitenden Untersuchungen im Gebiet Treptow-Köpenick ehemaliger Güterbahnhof Köpenick



■ vorbereitende Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB

Stand 04/2016

Verordnung
**über ein Vorkaufsrecht des Landes Berlin an Grundstücken innerhalb des Gebietes des ehemaligen
 Güterbahnhofs Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Köpenick**

Vom 28. Februar 2017

Auf Grund des § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und des § 246 Absatz 2 Satz 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist, in Verbindung mit § 16 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Gesetz vom 23. Juni 2015 (GVBl. S. 283) geändert worden ist, verordnet der Senat:

§ 1

Anordnung des Vorkaufsrechts und räumlicher Geltungsbereich

(1) Dem Land Berlin steht bei dem Kauf an den in Absatz 2 genannten Grundstücken innerhalb des Gebietes vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Absatz 4 Baugesetzbuch des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Baugesetzbuchs ein Vorkaufsrecht zu.

(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. Flurstückskarte und Flurstücksliste sind Bestandteil dieser Rechtsverordnung.

§ 2

Unbeachtlichkeit der Verletzung von Vorschriften

(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 Finanzen zuständigen Senatsverwaltung schriftlich geltend machen. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist werden die in Nummer 1 bis 3 genannten 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

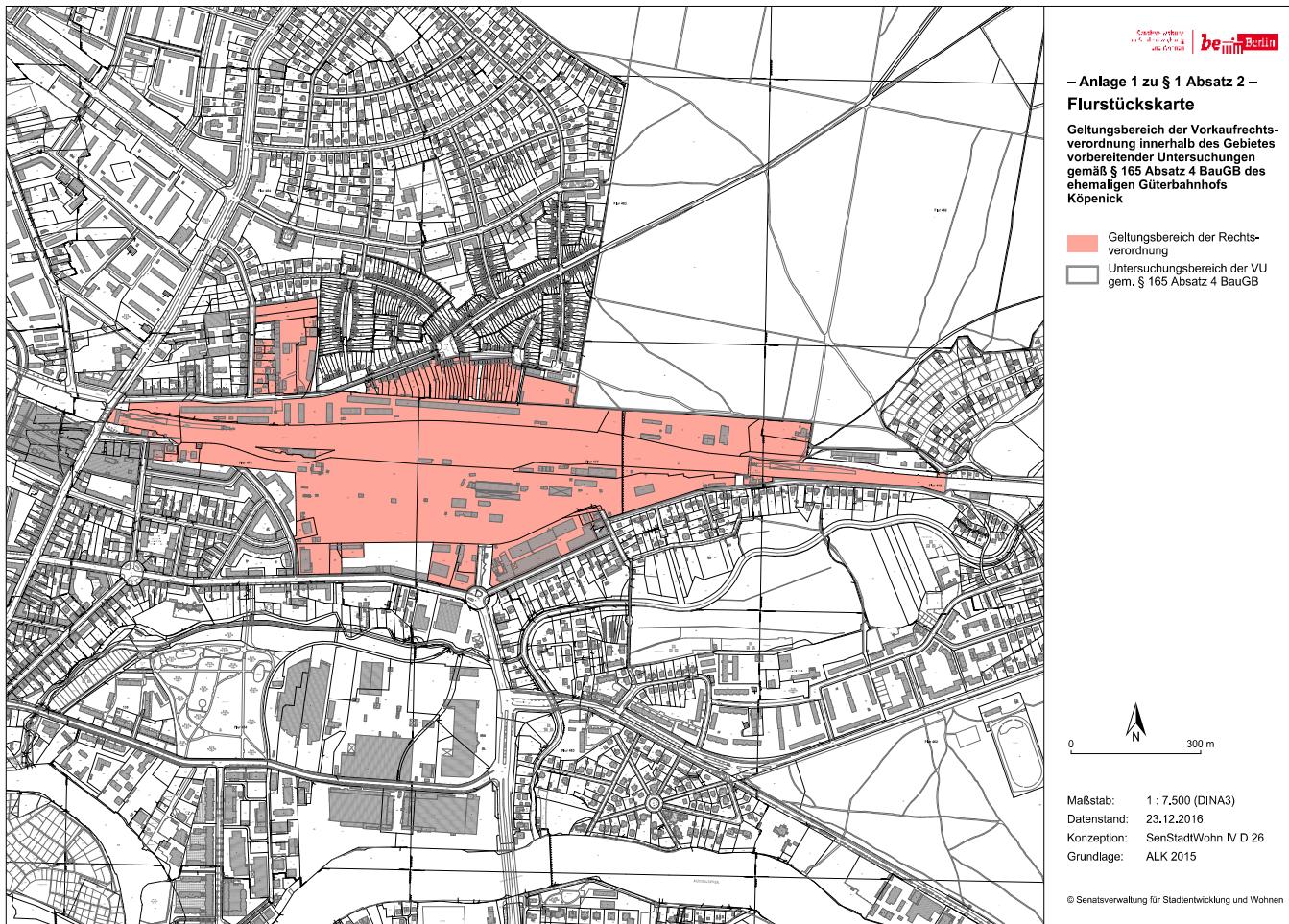
Inkrafttreten

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

Berlin, den 28. Februar 2017

Der Senat von Berlin

Michael Müller Regierender Bürgermeister	Katrin Lompscher Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen
---------------------------------------------	------------------------------------------------------------------



Anlage 2 zu § 1 Absatz 2 - Flurstücksliste Geltungsbereich der Vorkaufrechtsverordnung innerhalb des Gebietes vorbereitender Untersuchungen gemäß § 165 Absatz 4 BauGB des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick

Bezirk	Gemarkung	Gemarkungsnummer	Flurnummer	Flurstücksnummer
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00028
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00029
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00177
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	472	00288
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00001
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00002
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00003
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00004
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00005
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00006
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00007
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00008
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00009
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00012
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00013
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00015
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00016
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00019
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00020
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00021
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00022
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00023
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00024
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00025
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00026
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00027
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00028
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00030
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00031
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00061
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00065
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00066
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	00191
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00197
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00199
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	473	00204
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	00044
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00046
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00047
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00048

Bezirk	Gemarkung	Gemarkungsnummer	Flurnummer	Flurstücksnummer
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00049
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00050
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00051
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00052
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00054
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00111
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00112
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00114
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00115
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00116
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00117
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00118
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00119
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00120
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00121
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00122
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00123
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00125
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00126
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00129
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00179
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	00289
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00293
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00294
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00306
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00307
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00310
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00318
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00319
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	474	00320
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	00330
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	484	00243
Treptow-Köpenick	Köpenick	0515	484	00244

Veröffentlichungen

Senatsverwaltung für Justiz, Verbraucherschutz und Antidiskriminierung

Gegenstandsloserklärung der Allgemeinen Verfügung vom 1. Dezember 2016 (AbI. S. 3664)

Bekanntmachung vom 18. Mai 2017

JustVA II C (V) (9350/4/3)

Telefon: 9015-2762 oder 9015-0, intern 915-2762

Die Neufassung der Richtlinien für den Verkehr mit dem Ausland in strafrechtlichen Angelegenheiten (RIVAST) ist mit Allgemeiner Verfügung vom 9. Januar 2017 im Amtsblatt für Berlin (AbI. S. 1296) bekannt gemacht worden.

Die Bekanntmachung der Allgemeinen Verfügung vom 1. Dezember 2016 im Amtsblatt für Berlin (AbI. S. 3664) erfolgte auf Grund eines Kanzleiversehens und ist als gegenstandslos zu betrachten.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Erweiterung des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen gemäß 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs

Bekanntmachung vom 9. Mai 2017

StadtWohn IV D 21

Telefon: 90139-4219 oder 90139-3000, intern 9139-4219

Auf der Grundlage des § 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist, wird bekannt gemacht:

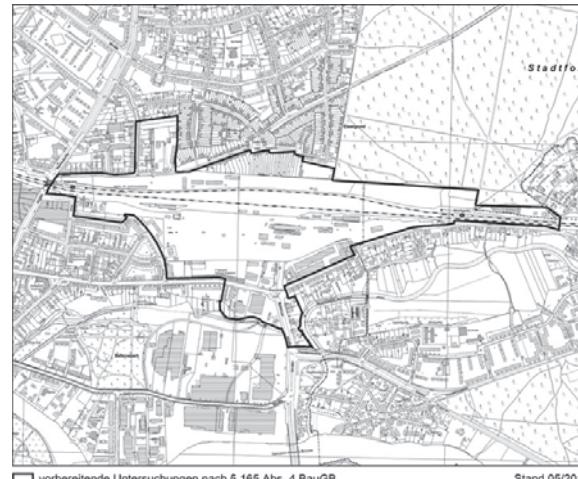
I.

Der Senat von Berlin hat in seiner 19. Sitzung am 9. Mai 2017 (Senatsbeschluss Nummer S-355/2017) die Erweiterung des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick beschlossen. Der Beschluss über die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 des Baugesetzbuchs wurde am 12. April 2016 (Senatsbeschluss Nummer S-1061/2016) gefasst und am 22. April 2016 im Amtsblatt für Berlin (AbI. S. 883) bekannt gemacht. Das erweiterte Gebiet, in dem die vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden, ist dem beigefügten Lageplan zu entnehmen. Für das Erweiterungsgebiet gelten die Hinweise der oben genannten Bekanntmachung vom 22. April 2016 gleichlautend.

II. Darstellung des Untersuchungsgebietes

Räumliche Abgrenzung des Gebiets der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick

Veröffentlichungen



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Ergebnis einer Vorprüfung nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Bekanntmachung vom 12. Mai 2017

UVK I C 206-12913

Telefon: 9025-2376 oder 9025-0, intern 925-2376

Auf Antrag der Firma **Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft**, UX-T-6A, Am Juliusturm 14-38, 13599 Berlin, vom 23. März 2017 wurde nach § 3a UVPG in Verbindung mit Nummer 3.14, Spalte 2 der Anlage 1 UVPG im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zur wesentlichen Änderung einer Anlage zum Bau- und Montage von Kraftfahrzeugen auf dem Grundstück Am Juliusturm 14-38, 13599 Berlin, durch Errichtung und Betrieb einer Pulerverbeschichtungsanlage im Gebäude 6.0 Obergeschoss eine allgemeine Vorprüfung nach § 3a UVPG vorgenommen.

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 2 UVPG wurde festgestellt, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die für die Feststellung relevanten Unterlagen und die Begründung der Entscheidung können nach telefonischer Vereinbarung unter oben genannter Telefonnummer im Dienstgebäude der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Zimmer 5.118, Brückenstraße 6, 10179 Berlin, eingesehen werden.

Rechtsgrundlage

UVPG

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist.

Der Regierende
Bürgermeister
Senatskanzlei



 Aktuelles Pressemitteilungen 2017

Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung für Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick

Pressemitteilung vom 12.09.2017

Aus der Sitzung des Senats am 12. September 2017:

Der Senat hat in der heutigen Sitzung auf Vorlage der Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen, Katrin Lompscher, – nach Stellungnahme durch den Rat der Bürgermeister – die Feststellung von Flächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Flächen als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 AGBauGB beschlossen.

Das Areal hat wegen seiner Größe, der sehr guten Verkehrsanbindung sowie der Nähe zum zentralen Versorgungsbereich „Bahnhofstraße“ und zu den umliegenden, historisch gewachsenen Wohngebieten sehr gute Voraussetzungen, um sich im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zu einem integrierten Wohn- und Gewerbestandort zu entwickeln.

Weitere Informationen stehen zur Verfügung unter:

<https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.621628.php>.

12.3 Verzeichnis der Fachgutachten der vorbereitenden Untersuchungen

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.

Gruppe F Landschaftsarchitekten (2018): Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick. Grobkonzept Zur Regenwasserbewirtschaftung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen.

Gruppe F Landschaftsarchitekten (2018): Landschaftsökologische Untersuchungen für den Bereich „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ (Treptow-Köpenick).

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

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Untersuchungskonzept Voruntersuchung. (02.05.2017)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Versickerungsfähigkeit in 6 Modellflächen. (20.10.2017)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Bericht Voruntersuchung. (27.11.2017)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Gaswerks Köpenick in Berlin Köpenick – Teilbereich 6 des Entwicklungsgebietes ehem. Güterbahnhof Köpenick, Stellingdamm 15 – Untersuchungskonzept Detailluntersuchung. (19.12.2017)

Schadstoffbegutachtung aufstehender Gebäude auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs Berlin-Köpenick 10969 Berlin – Gebäudebewertung Teilflächen 01 und 02. (30.01.2018)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Gaswerks Köpenick in Berlin-Köpenick – Teilbereich 6 des Entwicklungsgebietes ehem. Güterbahnhof Köpenick, Stellingdamm 15 - Zwischenbericht. (04.05.2018)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Fortschreibung der Voruntersuchung. (20.11.2018)

Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Fortschreibung der Voruntersuchung – Bereich Köwo. (20.11.2018)

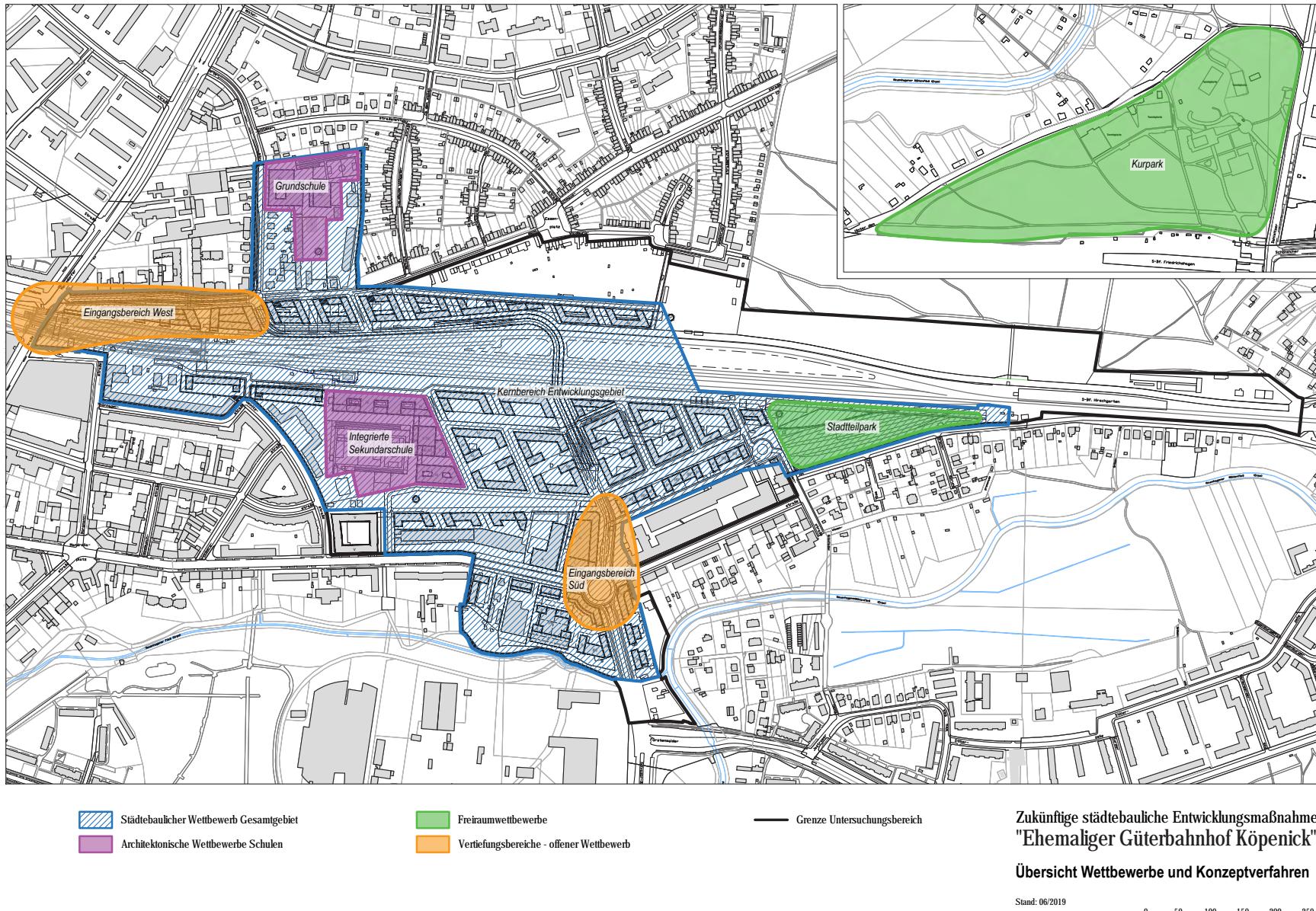
Bodenuntersuchungen nach der BBodSchV des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick in Berlin – Fortschreibung der Voruntersuchung – Grundstück „BEV – Bundeseisenbahnvermögen“. (20.11.2018)

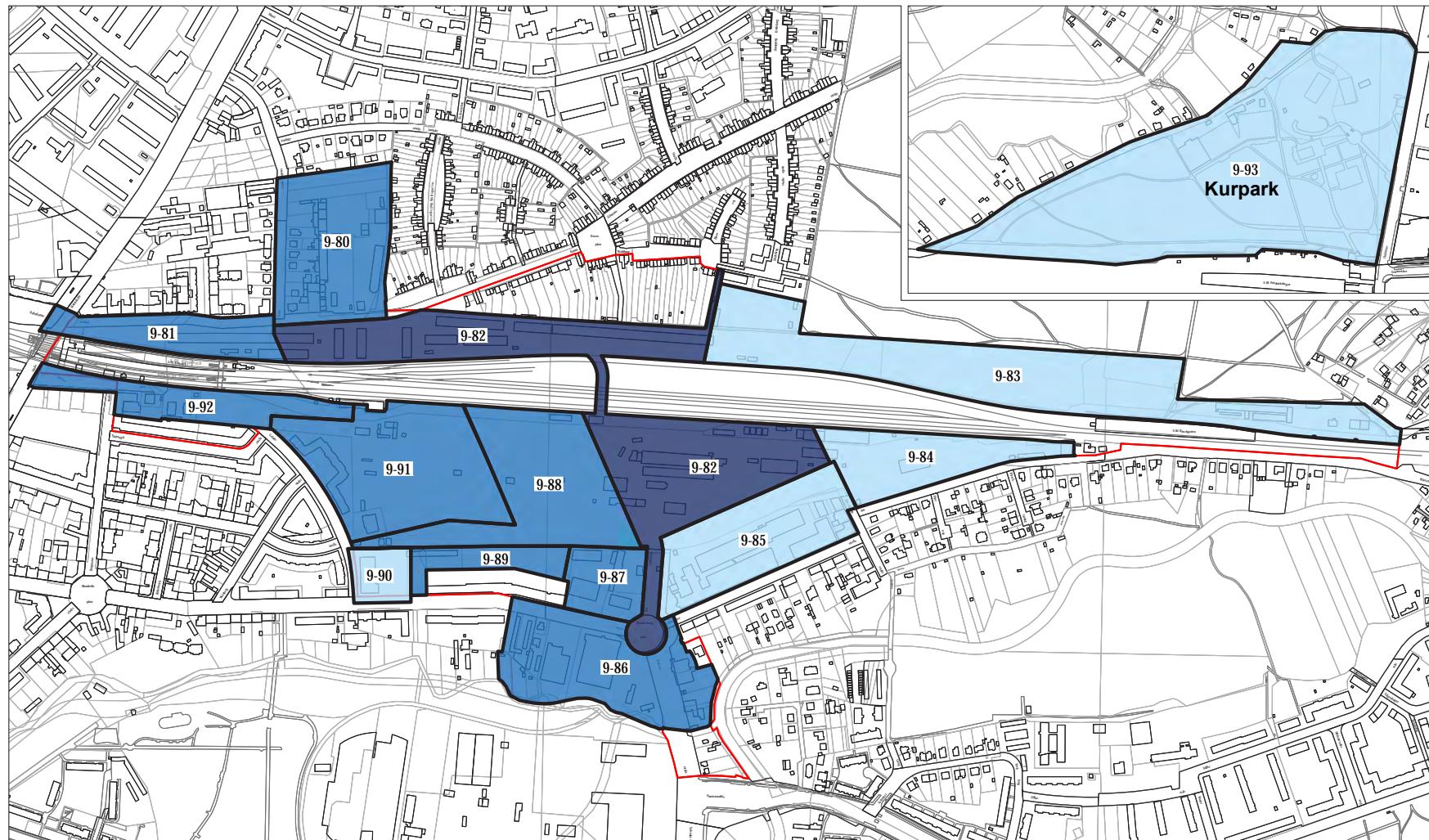
IVAS (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme); UrbanPlan+Partner (2018): Verkehrliche Fachbeiträge, Teilberichte I – IV.

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

UrbanPlan (2019): Abschätzung stadtwirtschaftlicher Effekte der Entwicklungsmaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Köpenick, Exposé 2019.

12.4 Weiterführende Planungen und Konzepte





Nr.	Beschreibung	Fläche
9-80:	Ehem. Gaswerk Köpenick - Grundschule, soz. Infrastruktur, ggf. Mischgebiet	3,5 ha
9-81:	Eingangsbereich Steilhangdamm mit Dienstleistungs- und Mobilitätszentrum	1,6 ha
9-82:	Planfeststellungsgezessender B-Plan - Ostumfahrung Bahnhofstraße mit Wohngebäuden	8,2 ha
9-83:	Ausgleichsbebauungsplan Nord	6,9 ha
9-84:	Ausgleichsfläche und öffentliche Grünfläche	2,2 ha

9-85:	Gewerbestandort nördlich Seekuhbinderstraße	3,2 ha
9-86:	Gewerbestandort südlich Seekuhbinderstraße	3,7 ha
9-87:	Eingangsbereich Süd - Quartiersvers. und Gewerbe	1,1 ha
9-88:	Wohngebiet Süd	4,0 ha
9-89:	Wohngebiet nördlich Finanzamt	0,8 ha
9-90:	Wohngebiet und kleinteiliges Gewerbe (V+E-Plan)	0,6 ha
9-91:	Schulstandort Süd	4,4 ha
9-92:	Eingangsbereich West - Eickneplatz, Wohnen	1,7 ha
9-93:	Kurpark - Ausgleichsfläche und öff. Grünfläche	12,7 ha

Schwierigkeitsgrad
hoch
mittel
gering


Zukünftige städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
"Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick"

Übersicht Aufstellung Bebauungspläne


Stand: 06/2019

Maßstab 1:5.000 (DIN A3)

0 50 100 150 200 250 m



Vorbereitende Untersuchungen
Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
Güterbahnhof Köpenick
 UrbanPlan + Partner im Auftrag der
 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen



Abgrenzung Entwicklungsbereich

ENTWURF

Abgrenzung Entwicklungsbereich

Maßstab ca. 1:2000 (DIN A0)
0 50 100 150 200 250 300m

Vorbereitende Untersuchungen
Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
Güterbahnhof Köpenick

UrbanPlan + Partner im Auftrag der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen