

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Maik Penn (CDU)**

vom 26. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juli 2019)

zum Thema:

Vierte Anfrage zur Entwicklungsmaßnahme „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“

und **Antwort** vom 09. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Aug. 2019)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 20364
vom 26. Juli 2019

über Vierte Anfrage zur Entwicklungsmaßnahme „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Warum gibt es auf der Internetseite der Senatsstadtentwicklungsverwaltung seit der Bürgerwerkstatt 2017 keine regelmäßigen Informationen zum Sachstand der Entwicklungsmaßnahme?

Antwort zu 1:

Die Informationen zu den vorbereitenden Untersuchungen zum Ehemaligen Güterbahnhof Köpenick auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen werden regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben. Die letzte Aktualisierung erfolgte im Mai 2019.

Frage 2:

Wie ist der aktuelle Planungsstand der Entwicklungsmaßnahme, welche öffentlichen Stellen sind involviert, wie sieht der genau Zeitplan aus und inwiefern befindet man sich ggf. im Verzug?

Antwort zu 2:

Derzeit befindet sich der Abschlussbericht über die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch in der verwaltungsinternen Mitzeichnung. Hierbei erfolgt die Beteiligung sämtlicher fachlich betroffener Senatsverwaltungen sowie des Bezirksamtes Treptow-Köpenick. Zeitlich vorgelagert wurde bereits Anfang 2018 die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt, zu denen neben den fachlich zuständigen Stellen der Verwaltung auch die sonstigen Bedarfsträger gehören.

Nach der Mitzeichnung werden ein vorläufiger Senatsbeschluss zur Festlegung und eine anschließende Befassung durch das Abgeordnetenhaus vorbereitet. Danach kann der Senat die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme festlegen. Vorgesehen ist, dass die Rechtsverordnung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Ende 4. Quartal 2019 in

Kraft tritt und dass ab dann mit der Planung und Umsetzung begonnen werden kann. Erste Schritte sind die Aufstellung von Bebauungsplänen, die Durchführung von Wettbewerben sowie der Ankauf der privaten Grundstücksflächen. Der Gesamttablauf liegt im Rahmen des gesteckten Zeitplans.

Frage 3:

Welche Überlegungen gibt es und ggf. ab wann ist mit der Umsetzung zu rechnen, Kleinbusse durch das Wohngebiet Märchenviertel/Elsengrund fahren zu lassen? Welchen Austausch mit welchen Ergebnissen gab es hierzu mit der BVG

Antwort zu 3:

Hierzu bestehen keine Planungen seitens des zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgers.

Frage 4:

Für die Querung der Bahnlinie durch die neue Straßenverbindung wurden zwei Varianten geprüft. Die Trog-Variante wurde Ende 2017 bevorzugt. Wie ist der Planungsstand hierzu, soll es eine Unter- oder Überführung geben?

Antwort zu 4:

Im Ergebnis einer Machbarkeitsstudie zur Ostumfahrung Bahnhofstraße wurden 6 verschiedene Querungsvarianten der Bahntrasse untersucht. In der Gesamtabwägung aller Belange erhielt eine Unterführung der Bahngleise als Trog die beste Bewertung. Die konkrete Planung der gesamten Ostumfahrung Bahnhofstraße, die auch die Unterführung der Bahntrasse enthält, wird erst nach Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vertieft. Der Kosten- und Finanzierungsübersicht zum Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen liegen auch die Kosten für diese Variante zugrunde.

Frage 5:

Nach der Karte Mai 2018 verläuft die Ost-West-Verbindung von der Straße am Bahndamm kommend bis Hirte Straße auf dem Stellingdamm, wird dann nah der Bahngleise geführt und quert diese etwa in der Mitte zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten. Welche Variante der Linienführung der Ost-West-Verbindung wird favorisiert?

Antwort zu 5:

Die favorisierte Variante der Ostumfahrung Bahnhofstraße verläuft vom Brandenburgplatz kommend in nordwestlicher Richtung und quert die Bahntrasse circa mittig zwischen den S-Bahnhöfen Köpenick und Hirschgarten im Bereich der Gleislinse. Nach der Unterquerung der Bahntrasse soll die Ostumfahrung Bahnhofstraße parallel entlang der S-Bahngleise verlaufen und auf Höhe der Hirtestraße nach Norden auf den Stellingdamm geführt werden. Diese Linienführung eröffnet aus städtebaulicher Sicht die beste Entwicklungsperspektive für die geplanten Bauflächen (Flächenausnutzung, Lärmschutz etc.) und ist mit allen beteiligten Fachverwaltungen als Vorzugsvariante abgestimmt.

Frage 6:

Wie werden die Abbiegemöglichkeiten von der Ost-West-Trasse geplant? Wird ein Abbiegen vom Stellingdamm auf die Bahnhofstraße weiterhin möglich sein

Antwort zu 6:

Der Knotenpunkt Stellingdamm/Mahlsdorfer Straße/Am Bahndamm/Bahnhofstraße bildet eine Schnittstelle zwischen den beiden Bauabschnitten der ehemals als Ost-West-Trasse bezeichneten Straßenplanung und wird in zwei Planrechtsverfahren (jeweils für den westlichen und hier den östlichen Abschnitt) behandelt und aufeinander abgestimmt. Die konkrete Spuraufteilung kann erst im Rahmen der vertiefenden Planungen unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsströme erfolgen. Der Knotenpunkt muss auch weiterhin signalisiert werden, das Signalprogramm wird zu gegebener Zeit ebenfalls angepasst werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind hier noch keine konkreten Aussagen möglich.

Frage 7:

Zusätzliche öffentliche Parkplätze befürwortet der Senat im Umfeld des S-Bahnhofs Köpenick trotz rund geplanter 1.700 neuer Wohnungen und des Parkdrucks durch den nunmehrigen Erstligisten 1. FC Union bisher nicht. An welcher Stelle besteht die Möglichkeit für ein weiteres Parkhaus und welche weiteren Überlegungen gibt es für mehr Parkraum?

Antwort zu 7:

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick, in dem ca. 1.800 Wohnungen geplant sind, ist neben den Mobilitätsstationen auch eine Quartiersgarage am Brandenburgplatz vorgesehen, die in Abhängigkeit vom Betreibermodell verschiedenen Nutzergruppen zugänglich sein soll. Eine Prüfung von ggf. weiteren Standorten im Quartier, wie auf dem zukünftigen Baufeld am nördlichen Zugang des S-Bahnhofs Köpenick, erfolgt im weiteren Planungsprozess.

Zudem bestehen bei bereits im Betrieb befindlichen Parkhäuser (Forum Köpenick, Einkaufszentrum Elcknerplatz) eine deutliche Unterauslastung. Die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten in diesem Bereich ist auch vor dem Hintergrund der Stärkung des Umweltverbundes aus verkehrs- und stadtentwicklungspolitischer Sicht nicht zielführend.

Gegen P+R-Plätze im Umfeld des Bahnhofs Köpenick haben sich der Senat und das Bezirksamt bewusst entschieden, um die schwierige Verkehrssituation nicht noch weiter zu belasten. Die hohe Verkehrsbelastung kann nur auf dem Wege des Umweltverbundes bewältigt werden. Eine Vorhaltung von Stellplätzen im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchung für die geplante Stadionerweiterung des 1. FC Union Berlin ist nicht vorgesehen.

Frage 8:

Welche konkreten Planung gibt es, den künftig erwartbaren Schleichverkehr durch das Wohngebiet durch das Wohngebiet Märchenviertel/Elsengrund zu minimieren?

Antwort zu 8:

Derzeit gibt es keine konkret geplanten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in diesem Bereich.

Frage 9:

Wann und welche Carsharing-Standorte sind im Bereich Köpenick Nord/Dammvorstadt vorgesehen?

Antwort zu 9:

Innerhalb des zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsbereiches sind Mobilitätsstationen an verkehrlich wichtigen Punkten wie etwa dem nördlichen Bahnhofsvorplatz am Stellingdamm und am Brandenburgplatz vorgesehen. Diese Mobilitätsstationen sollen neben den erforderlichen Abstell- und Lademöglichkeiten für Carsharing auch die Infrastruktur für weitere Mobilitätsdienstleistungen schaffen. Diese Bündelung verschiedener Dienstleistungen und Mobilitätsfunktionen soll das Nutzerverhalten der Anwohnerschaft und zukünftigen Bewohnerschaft im Sinne einer nachhaltigen Mobilität positiv beeinflussen.

Außerhalb des zukünftigen Entwicklungsbereiches sind dem Bezirksamt Treptow-Köpenick aktuell keine festen Carsharing-Standorte im Bereich Köpenick Nord/Dammvorstadt bekannt. Es gibt seit Mai des Jahres ein Carsharing-Angebot von Oply, das sich auf festgelegte Geschäftsgebiete in Alt-Treptow, Baumschulenweg, Oberschöneweide, Adlershof und die Kölnische Vorstadt/Spindlersfeld erstreckt. Fahrzeuge, die in einem dieser Geschäftsgebiete ausgeliehen werden, müssen auch in genau diesem wieder abgestellt werden.

Frage 10:

Ist beabsichtigt, künftig die Vermeidung von Umwegen durch das Wohngebiet Hoernlestraße, den Ausfahrtbereich des Penny-Marktes Mahlsdorfer Straße zu erweitern und an die Lichtzeichenanlage in Fahrtrichtung Mahlsdorf anzuschließen? Wenn ja, welche Gespräche fanden hierzu statt? Wenn nein, warum wird diese Anwohnerentlastung abgelehnt?

Antwort zu 10:

Die Hoernlestraße liegt außerhalb des unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“. Aus diesem Grund war eine solche Anbindung bisher nicht Gegenstand der zahlreichen Beratungen und Abstimmungen zur Gebietsentwicklung.

Dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt ist derzeit nur bekannt, dass mit der Straßenbahnstreckensanierung Mahlsdorfer Straße von Kaulsdorfer Straße bis Hirtestraße der Knotenpunkt Hirtestraße/Mahlsdorfer Straße/Zufahrt Penny durch den Bau einer Lichtsignalanlage/Querungshilfe angepasst und optimiert werden soll. Die Zufahrt zum Einkaufsmarkt Penny erhält ebenfalls eine separate Signalisierung. Diese Maßnahme ist allerdings ein Bauvorhaben der BVG.

Berlin, den 09.08.2019

Scheel

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen