

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 30. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezember 2017)

zum Thema:

**Nachfragen zur Drucksache 18/12392 – Entwicklungsmaßnahme „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“**

und **Antwort** vom 15. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dez. 2017)

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 / 12 862

vom 30. November 2017

über Nachfragen zur Drucksache 18/12392 – Entwicklungsmaßnahme "Ehemaliger  
Güterbahnhof Köpenick"

---

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

Frage 1:

Laut Onlinedokumentation zur Bürgerwerkstatt vom 19. September 2017 (Antwort zu 3 alt) wurde auf die Frage nach dem Zustand der Gärten und der Verträglichkeit mit dem Denkmalschutz geantwortet, dass hier zum Teil ein signifikanter Handlungsbedarf (Neuordnung) besteht - was versteht der Senat konkret hierunter? Welche Gartenteile (Straßen) sind gemeint, welcher Handlungsbedarf wird gesehen und welche Optionen einer Neuordnung bestehen?

Antwort zu 1:

Die rückwärtigen Gärten der denkmalgeschützten Siedlungshäuser Elsengrund (hier Stellingdamm und Waldburgweg) grenzen an einen unbefestigten Weg. Südlich davon plant die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen den Bau einer öffentlichen Straße, um neue Wohnareale nördlich der Gleise / südlich der Siedlung zu erschließen. In den hier liegenden Gärten der Siedlung Elsengrund sind in den vergangenen Jahrzehnten diverse Gartenhäuser und Garagen entstanden, die das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigen. Hier wird aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Handlungsbedarf gesehen.

Zudem waren diese Grundstücke in der ursprünglichen Planung der Anlage nicht als Bewohnergärten vorgesehen, sondern als Versorgungsflächen für die Mehrfamilienhäuser, beziehungsweise als Grünanlage. Diese Grundstücke wurden erst in den 1960er Jahren den Eigentümern zum Kauf angeboten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen geprüft, einen Teil der in den 1960er Jahren von Einzeleigentümern gekauften Gärten an der künftigen neuen Straße im Sinne der Gesamtanlage – Reihenhäuser mit 2 Geschossen und Walmdach – zu bebauen.

Aus denkmalfachlicher Sicht spricht nichts gegen die geplante Bebauung am südlichen Siedlungsrand mit Wiederaufnahme der ursprünglichen Wegeführung.

Aufgrund der Betroffenenbeteiligung, hier der Befragung der Eigentümerinnen und Eigentümer, die von einem Grundstücksverkauf betroffen gewesen wären und mehrheitlich nicht dazu bereit sind, wird nunmehr im Rahmen des VU-Abschlussberichtes von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Neuordnung nicht empfohlen.

Frage 2:

Enteignungsmaßnahmen wurden nicht gänzlich ausgeschlossen (Antwort zu 9 alt). Welche Konstellationen von geplanten Baumaßnahmen, Entwicklungszielen sowie Eigentumsverhältnissen könnten Enteignungen erforderlich machen?

Antwort zu 2:

Wie in der Schriftlichen Anfrage 18 / 12 392 ausgeführt, bestehen für die Anwendung der im Entwicklungsrecht grundsätzlich vorgesehenen Möglichkeit der Enteignung hohe rechtliche Hürden. Derzeit ist im Rahmen der künftigen Entwicklungsmaßnahme keine Enteignung beabsichtigt. Im Zuge der Betroffenenbeteiligung wurden mit allen Grundstückseigentümern dahingehend Gespräche geführt, ob sie

- bereit sind, an der Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme mitzuwirken oder,
- wenn sie nicht bereit oder in der Lage sind, ihr Grundstück entsprechend der Entwicklungsziele zu bebauen, z. B., wenn eine Schule oder öffentliche Straße geplant ist, dieses an das Land Berlin veräußern.

Wenn in zuletzt genannter Konstellation eine Einigung mit den Grundstückseigentümern nicht möglich ist, kann eine Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit grundsätzlich erforderlich werden.

Frage 3:

Wie und in welchem Umfang sollen P&R-Stellplätze im Forum Köpenick ganzjährig öffentlich zugänglich gemacht werden?

Antwort zu 3:

Es ist dem Senat bekannt, dass das vorhandene Stellplatzangebot im Forum Köpenick nicht ausgenutzt ist. Der Betreiber sucht nach Möglichkeiten diese Stellplätze zu vermarkten.

Die Frage nach zusätzlichen Angeboten für P&R-Stellplätzen im Bereich um den S- und zukünftigen Regionalbahnhof Köpenick wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen diskutiert und verworfen. Grundsätzlich ist es verkehrsplanerisches Ziel, den Umweltverbund zu fördern und solche zentralen Bereiche des öffentlichen Verkehrs von zusätzlichen Pkw- Verkehren zu entlasten, um die bereits heute verkehrlich überlasteten Straßenräume nachhaltig umweltfreundlicher und attraktiver gestalten zu können.

Frage 4:

Wie viele Fahrräder, Autos und Motorräder finden aktuell im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Köpenick Platz und welche Abstellmöglichkeiten werden mit dem Neubau von rund 1.800 Wohnungen geschaffen und stehen dann letztlich insgesamt zur Verfügung?

Antwort zu 4:

Über die konkrete Anzahl der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Autos und Motorräder am S-Bahnhof Köpenick liegen keine Daten vor. Nach Schätzung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sind im unmittelbaren Umfeld des S-Bahnhofs Köpenick ca. 200 Fahrradabstellplätze und ca. 25 Kfz-Parkplätze im öffentlichen Straßenland vorhanden. Weiterhin stehen kostenpflichtig am Elcknerplatz und im Parkhaus des Forums Köpenick (ca. 1.250) Kfz-Stellplätze zur Verfügung. Parkplätze für Motorräder sind nicht gesondert ausgewiesen.

Es ist evident, dass durch die Gebietsentwicklung, das heißt den Neubau von 1.700 bis 1.800 Wohnungen innerhalb der nächsten 10 – 15 Jahre keine erhöhte Stellplatznachfrage im Umfeld des Bahnhofes Köpenick generiert werden darf. Deshalb sollen im Rahmen der Planung eines autoarmen Quartiers – neben einer Grundausstattung mit privaten Stellplätzen im Quartier - zentrale Stellplatzmöglichkeiten (Quartiersgaragen, Mobilitätszentralen) an geeigneten Standorten mit entsprechenden Angeboten und ergänzenden Dienstleistungen geplant und umgesetzt werden. Eine konkretisierte Planung dafür wird im Zuge der künftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erarbeitet.

Frage 5:

Wann und welche Beteiligungen wird es noch geben und vor welchem Hintergrund fand die öffentliche Beteiligung vor der Betroffenenbeteiligung statt?

Antwort zu 5:

Bis zur Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird es von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen keine öffentliche Beteiligung mehr geben. Wenn der Bezirk eine geplante Ortsteilkonferenz für die Dammvorstadt im Frühjahr 2018 durchführen sollte, wird sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen mit einem Informations- und Beteiligungsformat einbringen. Dies wird sich aber erst im Lauf des Februars 2018 konkretisieren.

Die öffentliche Beteiligung in Form der Bürgerwerkstatt am 19. September 2017 zu den vorbereitenden Untersuchungen diente dazu, die interessierte Öffentlichkeit zu dem Zeitpunkt, an dem eine geprüfte und innerhalb der Verwaltung prinzipiell abgestimmte Rahmenplanung in Form eines Strukturkonzeptes vorlag, zu informieren sowie die Planung mit ihr zu erörtern.

Die Betroffenenbeteiligung, das heißt die Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer, der Pächterinnen und Pächter, der Mieterinnen und Mieter sowie der sonstigen Betroffenen ist gesetzlich gemäß § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen. Dafür gibt es keine konkreten Durchführungsvorschriften bzw. -zeiträume.

Die zeitliche Staffelung von der im ersten Schritt breiten öffentlichen Erörterung in der Bürgerwerkstatt hin zu einer im zweiten Schritt konkreten Betroffenenbeteiligung hat sich - entsprechend der Konzeptionierung im Vorfeld - als sehr sinnvoll erwiesen.

Im Rahmen der künftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind weitere Beteiligungsformate vorgesehen.

Frage 6:

Inwieweit wird die Anwohnerschaft an den Erschließungskosten beteiligt, welche durchschnittlichen und maximalen Belastungen je Haushalt können hierbei ggf. zustande und welche Härtefallregelungen gibt es grundsätzlich?

Antwort zu 6:

Für die Grundstücke, die in einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme liegen, fallen keine Erschließungsbeiträge an. Die Maßnahmen, die das Land Berlin für die Entwicklung und öffentliche Erschließung im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchführt, sind aus den entwicklungsbedingten Bodenwertsteigerungen, (mit) zu finanzieren. Private Eigentümer, deren Grundstück z. B. durch die Herstellung einer öffentlichen Erschließung oder höherwertige Ausnutzung des Grundstückes im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme an Wert gestiegen ist, muss diesen Mehrwert an das Land Berlin in Form eines Ausgleichsbetrages abführen.

Die Höhe der Ausgleichsbeträge wird spätestens am Ende der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gutachterlich ermittelt und durch Bescheid eingefordert. Härtefallregelungen gibt es grundsätzlich nicht. Es besteht die Möglichkeit der Abzinsung (siehe hierzu § 154 i. V. m. § 169 Abs. 1 Nr. 7 BauGB).

Frage 7:

Insoweit angrenzende oder betroffene Grundstücke nicht bebaut werden, können und sollen diese an den Erschließungsmaßnahmen und -kosten beteiligt werden?

Antwort zu 7:

Siehe oben. Es wird für jedes Grundstück, das in einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme liegt, gutachterlich geprüft, ob eine Bodenwertsteigerung entwicklungsbedingt zu verzeichnen ist. Bei Grundstücken, die nicht bebaut werden können, ist eine Bodenwertsteigerung in der Regel auszuschließen.

Frage 8:

Wie viele Hinweise aus der Bürgerschaft gab es bisher insgesamt? Bitte auflisten nach E-Mail, Portal, Schriftlich, Persönlich und Sonstige.

Antwort zu 8:

Insgesamt gingen rund 300 Fragen, Hinweise und Stellungnahmen aus der Bevölkerung ein, die teilweise ähnliche Themen behandelten. Es kamen 31 E-Mails und 15 Briefe bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen an. Im Rahmen der Bürgerwerkstatt am 19. September 2017 wurden 100 Anregungen und Hinweise mündlich in den fünf Arbeitsgruppen abgegeben, sowie 127 schriftlich auf Zetteln formuliert.

Auf der Online-Beteiligungsplattform des Landes Berlin ([mein.berlin.de](http://mein.berlin.de)) wurden 27 Eintragungen vorgenommen. Darüber hinaus fanden Ende November und Anfang Dezember 2017 über 30 Gespräche mit den unmittelbar Betroffenen (Einzel- und Gruppengespräche) statt, in denen Anregungen und Bedenken aufgenommen wurden.

Frage 9:

Warum befindet sich nur ein Teil der Bürgeranmerkungen im Onlineportal?

Antwort zu 9:

Auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sind alle im Rahmen der Bürgerwerkstatt eingegangenen Anmerkungen, die verbal im Plenum bzw. in der Arbeitsgruppenphase geäußert bzw. schriftlich auf Zetteln formuliert wurden, vollständig dokumentiert. Außerdem sind alle während der Onlinebeteiligungsphase eingegangenen Hinweise auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) weiterhin abrufbar. Die per Post und per E-Mail eingegangenen Stellungnahmen betreffen im Wesentlichen private Belange und Fragestellungen, die individuell beantwortet wurden und der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden.

Frage 10:

Inwieweit besteht für Betroffene und gewählte Volksvertreter die Möglichkeit der vollständigen Einsichtnahme in die Dokumentation zur Bürgerwerkstatt?

Antwort zu 10:

Die Bürgerwerkstatt ist mittlerweile vollständig dokumentiert und auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen abrufbar. Für Personen, die das Internet nicht nutzen, besteht nach Anmeldung die Möglichkeit, die Dokumente in der Dienststelle in der Württembergischen Straße 6, 10707 Berlin einzusehen.

Frage 11:

Weshalb soll es nach jetzigem Planungsstand - anders als im Flächennutzungsplan vorgesehen - in Bahnhofsnähe (Höhe Hirtestraße) eine Unterquerung für Kfz geben, welche Alternativen wurden geprüft und warum ggf. verworfen?

Antwort zu 11:

Der Flächennutzungsplan stellt eine Querung für den sogenannten 2. Bauabschnitt der Ost-West-Trasse (2. BA OWT) in Höhe der Hirtestraße dar. Diese Darstellung ist schematisch, nicht verbindlich und auch nicht durch eine konkrete Planung hinterlegt.

Die technische Machbarkeit für eine Gleisquerung des 2. BA OWT wurde an mehreren Stellen mit mehreren Alternativen geprüft und gemeinsam mit dem Bezirk und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Gesamtzusammenhang mit den Kriterien Verkehr, Städtebau, Umwelt und Wirtschaftlichkeit bewertet. Die Alternativen, die technisch sowie aus städtebaulichen, ökologischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar sind, werden nicht weiterverfolgt. Dazu gehören auch die Varianten, die in Höhe der Hirtestraße die Gleise queren.

Die „mittige“ Querung der Gleise durch einen Trog ist die Planungsvariante, die in der Gesamtbetrachtung und nach Abstimmung mit den Fachverwaltungen weiterverfolgt werden soll. Sie wird im weiteren Planungsverfahren nach Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme noch optimiert.

Frage 12:

Was versteht der Senat unter dem Satz "Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Entwicklung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden." im Anschreiben an die Anwohnerschaft? Um welche von den Betroffenen durchzuführenden baulichen Maßnahmen soll es sich hierbei handeln?

Antwort zu 12:

Der Satz ist ein Zitat aus dem BauGB (§§ 165 Abs. 4 i. V. m. § 137 BauGB), worauf in dem o. g. Anschreiben an die Betroffenen (Einladungsschreiben zu den Betroffenenengesprächen) verwiesen wird. Weiter unten ist in den entsprechenden Schreiben konkretisiert ausgeführt: „Zur Information und Beratung gehört insbesondere die Darstellung der planerischen und rechtlichen Auswirkungen der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme auf Grundstücksflächen in Ihrem Eigentum.“

Frage 13:

Warum wurden im Rahmen der Bürgerwerkstatt keine Varianten des Strukturkonzeptes vorgestellt und mit der Anwohnerschaft diskutiert? Gab es verschiedene untersuchte Varianten, inwiefern werden diese öffentlich gemacht und/oder können diese eingesehen werden?

Antwort zu 13:

Es gab keine verschiedenen untersuchten Varianten des Strukturkonzeptes, da die vorhandenen Rahmenbedingungen für die Planung soweit abgestimmt waren, dass sich nur diese „wesentliche“ Variante für die Vorstellung als sinnvoll erwiesen hat.

Frage 14:

Inwieweit werden der geplante Stadionausbau "Alte Försterei", der Bau des Regionalbahnhofs und langjährig geplante Straßenverkehrsprojekte - u.a. zur Entlastung der Bahnhofstraße - im Rahmen des Untersuchungsgebiets berücksichtigt und wie ist der jeweilige Sachstand/Zeitplan der geplanten Maßnahmen?

Antwort zu 14:

Der gewünschte Stadionausbau „Alte Försterei“, der Bau des Regionalbahnhofs und langjährige Straßenverkehrsprojekte, wie die sogenannte „Ost-West-Trasse“ werden jeweils im Rahmen der verkehrsplanerischen Szenarien mit den gegenseitigen Beeinflussungen im weiteren Verlauf der Entwicklungsgebietsplanung geprüft und einbezogen.

Sachstand zu den einzelnen Maßnahmen:

Stadionausbau „Alte Försterei“:

Für die avisierte Erweiterung der Zuschauerkapazitäten laufen gegenwärtig im Vorfeld eines möglichen aufzustellenden Vorhaben- und Erschließungsplanes durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen verkehrliche Untersuchungen zur Aufnahme und Beurteilung der verkehrlichen Situation im Bestand und der Einschätzung der erforderlichen Maßnahmen bei einem Erweiterungsbau.

Bau des Regionalbahnhofs Köpenick und der Ausbaustrecke Berlin-. Frankfurt Oder:

Der Antrag auf Planfeststellung durch die DB AG wurde gestellt, geplanter Baubeginn 2021, voraussichtliche Fertigstellung 2027

Ost-West-Trasse (westlicher Abschnitt zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße):

Vorhabenträger für das Planfeststellungsverfahren nach Berliner Straßengesetz ist der Bezirk Treptow- Köpenick. Die Planfeststellungsunterlagen mussten im Laufe der Jahre mehrmals überarbeitet und den neuen Rahmenbedingungen angepasst werden. Ein Baubeginn kann derzeit nicht benannt werden.

Ost-West-Trasse (östlich der Bahnhofstraße zwischen Brandenburgplatz und Stellingdamm):

Im Zusammenhang mit der geplanten Gebietsentwicklung auf den ehemaligen Güterbahnhofsflächen soll diese Straßenplanung umgesetzt werden. Erste Machbarkeitsuntersuchungen dafür liegen vor (s. Antwort zu 11.)

Berlin, den 15.12.17

Sebastian Scheel

.....  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung und Wohnen