

BERLIN

Bis zu 4800 Wohneinheiten

Montag, 1. August 2022

planerisch möglich

Umstrittenstes Neubaugebiet in Pankow könnte größer werden,

als von Gegnern befürchtet. Das weckt ungute Erinnerungen

„Wir können uns nicht leisten, keine Wohnungen zu bauen“ – so hatte es Berlins Bausenator Andreas Geisel (SPD) vor wenigen Tagen im Morgenpost-Interview erklärt. Es steckt Nachdruck hinter dem Ziel, die Fertigstellung neuer Quartiere auch gegen Anwohnerproteste nach vorn zu treiben. Das zeigt sich nun auch im Bekanntwerden einer „Verdichtungsstudie“ für den bislang ländlichen Ortsteil Karow im Bezirk Pankow. Das Ergebnis vorweg: Nach dem Durchspielen „unterschiedlicher Annahmen“ kommt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nun auf eine Gesamtsumme von 4600 bis 4800 Wohneinheiten.

Ein gewaltiges Gesamtpotenzial, was sich in der Praxis zwar nicht ganz ausreizen lassen wird. Doch immerhin hält der Senat auf Basis der Studie bis zu 4000 Wohneinheiten für „planerisch möglich“. In Karow klingt diese Ansage wie ein Donnerhall. Denn diese neue Prognose liegt noch einmal weit oberhalb der vom Bezirk errechneten Maximallösung mit etwa 2500 bis 3000 Wohnungen für die Ackerflächen südlich des Ortsteils.

Straßennetz im Bezirk ist am Limit, bevor die neuen Quartiere kommen

Eine Maximallösung, von der sich Bezirkspolitiker nach deutlichen Anwohnerprotesten 2021 mit breiter Mehrheit verabschiedet hatten. Doch genau zum Zeitpunkt des gemeinsamen Beschlusses von CDU, SPD und Linken, das Ziel mit weniger Bauhöhe und weniger Baudichte auf ein „ortsübliches Maß“ von unter 1500 Wohnungen zu senken, geschah eine Zäsur. Der Senat zog das Großprojekt Karow-Süd an sich – alle Forderungen, die Planungshoheit sofort zurück ins Bezirksamt Pankow zu holen, blieben erfolglos. Und der mit Anwohnern erarbeitete Kompromiss hat nur noch den Status eines gut gemeinten Rats.

Man habe die Studie gleich nach Übernahme der Zuständigkeit im Juli 2021 durchführen lassen, berichtet nun Christian Gaebler, der Staatssekretär für Wohnungspolitik, auf Anfrage des Pankower CDU-Abgeordneten Johannes Kraft, die der Morgenpost vorab vorliegt. Dabei lag die Analyse in den Händen der beiden landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften Stadt und Land und Howoge. Was es schwerer macht, die Errechnung von bis zu 4800 Wohneinheiten als theoretisches Planspiel abzutun. Noch sind die neuen Untersuchungen laut Gaebler nicht ganz beendet. „Die Verdichtungsstudie als Ergänzung der Rahmenplanung Karow des Bezirks wird im August dieses Jahres abgeschlossen sein“, heißt es.

Argumente für eine große Lösung für Karow-Süd in Regie der landeseigenen Wohnungsunternehmen auf landeseigenen Grundstücken liegen auf der Hand: Hier kann die Politik viel mehr als bei privaten Investoren Einfluss nehmen auf die Preisge-



Bekommt Karow eine neue Satellitenstadt?

staltung der Mieten. Bezahlbares Wohnen wird viel wahrscheinlicher, wo man Flächen nicht mehr zu stark gestiegenen Bodenpreisen zukaufen muss. Doch auch die Gegenargumente sind offensichtlich – und stützen sich auf ein Verkehrschaos, was heute schon in den suburbanen Ortsteilen Pankows wie Karow, Blankenburg oder Buch vorherrscht, warnt Johannes Kraft. Ein Chaos, das sich verschärfen könnte, wenn neue Stadtquartiere in der Region mit weit mehr als 10.000 neuen Wohnungen in den Bau gehen, bevor die Verkehrsanbindung auf den Schienen verstärkt wird.

Karow hat sich vom Planungsfehler der 1990er-Jahre nie erholt

Doch die aktuellen Programme der Senatsverwaltungen für Mobilität sehen Projekte wie die verlängerte Straßenbahn-Linie M2 vom Alexanderplatz zum S-Bahnhof Blankenburg erst für Ende des Jahrzehnts vor. Auch Taktverdichtungen auf der wichtigen Stettiner Bahn, wo heute die S2 und S8 zu Stoßzeiten bereits überfüllt sind, kommt erst zum Ende der 2020er Jahre. Ein neuer Turmbahnhof für Karow und die verlängerte S75 nach Lichtenberg – die wichtigsten Maßnahmen für das hoch umstrittene Quartier in Karow Süd – sind sogar erst in



Bucher Chaussee

Nachbarschaftsinitiativen befürchten die Wiederholung von Planungsfehlern der 1990er-Jahre.

THOMAS SCHUBERT



Grüne Übergänge von alten und neuen Stadtgebieten, niedrige Bauhöhen wie bei Bestandsgebäuden: Der Kompromiss des Bezirksamts mit Anwohnern steht wieder in Frage. GESOBAU /

BEZIRKSAMT PANKOW

Als hoch gilt in Karow aber alles, was über drei Stockwerke hinaus geht. Der Neubaugebiet Karow-Nord blieb seit den 1990er ohne Schienenanbindung und begünstigt mit seinen Tausenden Einwohnern die Staubildung.

Weil Bewohnerinnen und Bewohner nicht auf ihr Auto verzichten können oder wollen. Angesichts der bisherigen Erfahrungswerte aus Karows Norden weckt die neue Planung für Karow-Süd unguete Erinnerungen. Auch die Senatsverwaltung unter Andreas Geisel erkennt an, dass „eine nachhaltige Erschließung der Potenzialflächen und zum Teil auch des Ortsteils nicht ausreichend ist“, wie es Christian Gaebler formuliert. Eine Abhängigkeit vom privaten Personenkraftwagen soll es künftig nicht mehr geben: „Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Pankow sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Maßnahmen in den Quartieren zu entwickeln, um eine Fixierung auf das eigene Auto aus Mangel an Alternativen zu vermeiden.“

Welche Alternativen konkret den Verzicht aufs Auto bewirken sollen, zeigt sich erst bei der konkreten Planung. Noch wird in Karow studiert.

den 2030er-Jahren zu erwarten. „Es fällt alles zusammen – der Bau der Wohnungen und der Verkehrswege“, warnt Kraft.

Dabei bestehe im Bezirk Pankow der politische Konsens, dass fertige Verkehrswege existieren müssen, bevor neue Quartiere fertig werden. „Sogar die DDR hat das in Marzahn geschafft“, zieht Kraft den Vergleich zum Bau von deutschlandweit bekannten Großsiedlungen. Neue Satellitenstädte aber gelten bei Pankows Einwohnerinitiativen eher als Schreckensszenario, denn als Beitrag für die Befriedung

des Berliner Wohnungsmarkts. Ob im Blankenburger Süden, wo bis zu 6000 Wohnungen entstehen sollen, oder in Französisch Buchholz wo 5000 Wohnungen für die Elisabeth-Aue nicht ausgeschlossen sind – überall verbünden sich Bürger zu baukritischen Initiativen. 19 Gruppen stehen bereits miteinander in Kontakt, erzeugen politischen Druck.

Aus Sorge vor einer Überlastung der Verkehrswege sprühen Einwohner auch in Karow Graffiti auf Bürgersteige, die eine Ablehnung von Hochhäusern signalisieren.