



Bebauungsplanung Karow - Was war, was ist, was wird? Eine Übersicht

Diese Übersicht ist eine gekürzte Zusammenfassung mit Fokussierung auf die wesentlichen Meilensteine der Bebauungsplanung der Baupotenzialflächen "Am Teichberg", "Karow Süd" und "Straße 52" in Karow. Auf detaillierte Erläuterungen wird verzichtet. Für nähere Erläuterungen oder Hintergrundinformationen kontaktieren Sie gerne den "Bürgerverein Wir für Karow e.V." (info@wir-fuer-karow.de)

Was war?

2016

Die Baupotenzialflächen finden zum ersten Mal offizielle Erwähnung im Wohnbaukonzept für den Bezirk Pankow. Die Anzahl der möglichen Wohneinheiten (WE) für die drei Flächen wird mit 3.040 angegeben, die möglichen WE für ganz Karow mit 3.640 (inklusive Nachverdichtungen und kleinerer Neubauf Flächen). Diese Zahl findet auch Eingang in WoFIS - einer Datenbank, in der das Land Berlin permanent die Zahl der Wohnbaupotenziale erfasst. Die Verantwortung der zukünftigen Bebauung der Karower Baupotenzialflächen liegt beim Bezirk Pankow.

2018

Der Bezirk Pankow organisiert als Bürgerbeteiligung so genannte Planungswerkstätten, die erste findet im November statt und wird von ca. 300-400 Karowern besucht, die sich sehr engagiert einbringen. Ähnliche Besucherzahlen werden auch bei den beiden folgenden Planungswerkstätten gezählt. Offizielle Aussage ist, dass es sich um ein offenes Verfahren handelt und es keine durch den Bezirk vorgegebene Anzahl zu erreichender WE gibt.

Im November trifft sich auch der Anwohnerbeirat (offizieller Vertreter der Anwohner im Planungswerkstattverfahren, Anwohner konnten sich bewerben, Auswahl erfolgte durch eine vom Bezirk beauftragte Firma, Auswahlverfahren unklar) zum ersten Mal, es folgen weitere Treffen, in denen die Position der Karower Bürgerschaft zusammengefasst und dann vertreten wird.

2019/2020

Im Februar findet die zweite und im Mai die letzte Planungswerkstatt statt. Es wird klar, dass das konstruktive Feedback der Anwohner (Baudichte, die kompatibel mit dem Bestand ist; Lösung der Verkehrsprobleme VOR Baubeginn; Lösung des Schichtenwasserproblems) keinerlei Berücksichtigung findet. Die Planungswerkstatt endet im Dissens.

Umgehend organisieren die Anwohnervertreter im Juni eine Bürgerversammlung, auf der dieses Ergebnis den Karowern präsentiert und besprochen wird. Es gründet sich die Bürgerinitiative Karow und ein Einwohnerantrag "Karow ist schön und soll es auch bleiben" an die BVV Pankow wird mit einer Unterschriftenaktion auf den Weg gebracht - es werden trotz Schulferien innerhalb weniger Wochen fast 4.000 Unterschriften gesammelt. Im August wird der Antrag erstmals in der BVV Pankow vorgelegt.

Die Bürgerinitiative arbeitet - unterstützt vom CDU-Abgeordneten Johannes Kraft, der SPD und Teilen der Linken - an der Zustimmung zum Einwohnerantrag in der BVV Pankow. Nach mehreren Ausschusssitzungen und einigen Verzögerungen (u.a. Pandemie) wird er am 11.11.2020 von der BVV mit großer Mehrheit beschlossen (nur Bündnis 90/Die Grünen stimmen geschlossen dagegen).

Inhalt:

- Verkehrslösung VOR Baubeginn umsetzen
- Beschränkung der Grundflächenzahl auf 0,3 und der Geschossflächenzahl auf 0,8 (bedeutet ca. 1.800-2.000 Wohnungen auf den Baufeldern); Abstände zu den Bestandsbauten 30m bis 50m
- Lösung der Schichtenwasserproblematik für Karow gesamt (und nicht nur für die Baufelder mit Risiken für Bestandsbauten)

2021

Aus der bisher eher losen Bürgerinitiative heraus gründet sich der "Bürgerverein Wir für Karow e.V.". Im Mai bestätigt die BVV erneut den Einwohnerantrag (auf Initiative des damaligen Baustadtrats (Bündnis 90/Die Grünen) und des Bezirksbürgermeister Benn (Die Linke) sollte ein erneuter Beschluss den ursprünglichen aufheben).

Im August entzieht der Berliner Senat dem Bezirk die Zuständigkeit für die Bauprojekte. Dies ist rechtlich machbar, wenn eine "gesamstädtische Bedeutung" vorliegt. Das Gleiche wurde mit den Projekten "Elisabethhaue", "Blankenburger Süden", "Buch - Am Sandhaus" u.a. gemacht, der Bezirk ist dagegen nicht vorgegangen und hat dies unterstützt. Damit hat der BVV-Beschluss rechtlich keinen Bestand mehr. Seitdem liegt die Planung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen/SenSBW (Senator Geisel, SPD) - der Bezirk Pankow ist nur noch "Verfahrensbeteiligter".

Aus dem Schriftwechsel zwischen Senatsverwaltung und Bezirksamt Pankow ergibt sich, dass die Senatsverwaltung die folgenden „Ziele“ hat, die Flächen zu bebauen: Am Teichberg 1.500 WE, Karow-Süd 1.200 WE, Straße 52 500 WE, insgesamt also ca. 3.200WE.

2022

Unser Bürgerverein nimmt Kontakt zu der zuständigen SenSBW sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz/SenUMVK (Senatorin Jarasch, Bündnis 90/Die Grünen) auf, um die Bebauungsplanung sowie die notwendige Verkehrsinfrastruktur zu diskutieren und die Interessen der Karower zu vertreten.

Mit der zuständigen Planungsgruppe in der SenSBW entwickelt sich ein regelmäßiger (kontroverser) Austausch, der bis heute anhält. Von SenUMVK erhalten wir eine Stellungnahme zum Planungsstand der Verkehrsinfrastrukturprojekte - auf eine Bitte zum regelmäßigen Austausch wird nicht eingegangen.

SenSBW gibt eine so genannte "Verdichtungsstudie" in Auftrag, um die in Karow maximal baubare Anzahl WE sowie die notwendigen Rahmenbedingungen festzustellen. Obwohl diese im August fertiggestellt wird, wird die Herausgabe (an den Bürgerverein, aber auch an den Abgeordneten Kraft) verweigert. Erst nach Androhung rechtlicher Schritte und unter Einbezug der Presse erhält der Bürgerverein im Dezember die Studie.

Was ist?

2023

Die Studie sieht nun plötzlich eine Bebauung mit fast 5.000 Wohnungen vor und zeigt zwei Varianten auf, von der Variante 1 die so genannte Vorzugsvariante ist. Diese beinhaltet eine kompakte, enge und massive Bebauung mit mindestens Viergeschossern, die nur durch einen 15 Meter breiten Streifen von den vorhandenen Einfamilienhäusern getrennt sind. Außerdem sieht sie den Bau mehrerer Hochhäuser (mindestens 10 Geschosse) am Karower Kreuz vor. Die Anzahl der Karower Anwohner würde damit in kurzer Zeit von heute ca. 20.000 auf dann ca. 30.000 ansteigen.

Die Entwässerung soll über große Retentionsbecken erfolgen (die zwar in der Studie als blaue Wasserflächen eingezeichnet sind, allerdings im Falle ausbleibenden Regens trockene Tümpel sein werden). Das Verkehrskonzept soll "autoarm" umgesetzt werden und sieht vor:

- nur eine "Quartiergarage" pro Baufeld, keine Parkplätze an den Wohngebietsstraßen (Planung mit nur 0,2 Fahrzeugen pro WE; zum Vergleich: in der Innenstadt hat jeder Haushalt im Durchschnitt 0,5 Fahrzeuge, am Berliner Stadtrand 0,66, der Anteil des "motorisierten Individualverkehrs" liegt hier bei 44%; Quelle: Berliner Senat)
- Autoverkehr der Quartiere soll auf die Blankenburger Chaussee geleitet werden
- die Verlängerung der S 75 inkl. der neuen Bahnhöfe "Sellheimbrücke" (S-Bahn) und "Karower Kreuz" (S-Bahn und Regionalexpress)
- Bau einer Anbindung an die B2 durch eine "übergeordnete Verbindungsstraße der Kategorie 2" - vergleichbar mit der "Landsberger Allee"

Weder die Verlängerung der S75, noch der Bau der neuen Bahnhöfe sind bisher sicher oder auch nur in der Vorplanungsphase. Aktuell wird "die Fertigstellung für 2035 avisiert" (Aussage SenUMVK) - realistisch ist wenn überhaupt die Fertigstellung in den 2040er Jahren (unter Berücksichtigung der gängigen Verfahrens-, Planungs- und Baudauer in Berlin). Für die B2-Anbindung ist eine neue Planfeststellung notwendig.

Die Verdichtungsstudie setzt das Vorhandensein dieser Verkehrslösungen zwar voraus, nennt aber an keiner Stelle eine Abhängigkeit der Neubebauung von diesen. Die Gefahr ist also groß, dass massiv gebaut wird, ohne das Verkehrsproblem zu lösen - ähnlich wie in "Karow Nord" in den 1990ern.

Eine ganzheitliche Betrachtung der diversen Bauprojekte im Pankower Norden (insgesamt über 30.000 WE und damit über 60.000 neue Anwohner sind geplant) existiert nicht, auch die Pendlerströme aus Brandenburg sowie die Bauprojekte entlang der S2 in Brandenburg werden nicht berücksichtigt.

Was wird?

Derzeit führt SenSBW einige Studien durch, z.B. eine Mobilitätsstudie (die unser Bürgerverein in den Diskussionen gefordert hat), eine Umweltstudie (dauert eine ganze Vegetationsperiode bis ca. Frühjahr 2024), etc.

Es wird davon ausgegangen, dass ein Baubeginn vor 2027 nicht möglich ist. Allerdings werden die notwendigen Verkehrsinfrastrukturlösungen bis dahin garantiert nicht fertiggestellt sein. Der Bürgerverein "Wir für Karow e.V." sieht nach wie vor den BVV-Beschluss als maßgeblich für die Bebauung an - weil er zum einen basisdemokratisch entstanden und zum anderen vom politisch höchsten Gremium des Bezirks beschlossen wurde. Er ersetzt die Bürgerbeteiligung, die durch den Bezirk weder ergebnisoffen noch mit dem Ziel einer echten Beteiligung der Bürger durchgeführt wurde.

Der Verein bleibt mit den Planern im Senat und den politischen Akteuren im Bezirk und Abgeordnetenhaus im Gespräch, bereitet sich aber bereits heute auf die rechtliche Anfechtung des zu erwartenden Bebauungsplans vor.

Die Wiederholungswahlen werden möglicherweise neue politische Konstellationen und damit Ansätze ergeben, die wir beobachten und darauf reagieren.



Die Baupotenzialflächen „Am Teichberg“, „Karow Süd“ und „Straße 52“, Quelle: Verdichtungsstudie Karow



Vogelperspektive Karow Süd – Blankenburger Chaussee – Karower Kreuz, Quelle: Verdichtungsstudie Karow



Vogelperspektive, Am Teichberg, Quelle: Verdichtungsstudie Karow