

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Harald Moritz und Daniela Billig (GRÜNE)

vom 26. Februar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2018)

zum Thema:

Verkehrliche Entwicklung und Auswirkungen der geplanten Bebauung des Gebiets am ehemaligen Pankower Güterbahnhof („Pankower Tor“)

und **Antwort** vom 09. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mrz. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen) und

Frau Abgeordnete Daniela Billig (Bündnis 90/Die Grünen)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13623

vom 26. Februar 2018

**über Verkehrliche Entwicklung und Auswirkungen der geplanten Bebauung des
Gebiets am ehemaligen Pankower Güterbahnhof ("Pankower Tor")**

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

Der Senat will laut Zeitungsmeldungen mit dem Investor Kurt Krieger einen Letter of Intent (LOI) zur städtebaulichen Entwicklung des Gebiets am ehemaligen Pankower Güterbahnhof („Pankower Tor“) abschließen.

Frage 1:

Was soll in dem bis Ostern erwarteten LOI insgesamt und im Besonderen in Bezug auf die verkehrliche Entwicklung zwischen Investor und Senat bzw. Bezirk geregelt werden?

Was soll in dem außerdem geplanten Rahmenvertrag in Bezug auf Städtebau und Verkehr geregelt werden?

Antwort zu 1:

Die Grundsatzvereinbarung (LOI) soll den zwischen dem Bezirk, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und dem Investor, der KGG, erreichten Abstimmungsstand dokumentieren. Die an der Vereinbarung beteiligten Partner stimmen derzeit ab, welche Inhalte und wie diese geregelt werden sollen.

Die Inhalte eines im weiteren Verfahren zu verhandelnden Rahmenvertrages müssen auf der Grundsatzvereinbarung aufbauend in einem nächsten Schritt zwischen den Vertragsparteien festgelegt werden.

Frage 2:

Liegt für die geplante Bebauung der Fläche des ehemaligen Pankower Güterbahnhofs ein aktuelles, anerkanntes Verkehrsgutachten (Datengrundlage Verkehrsprognose 2030) vor, das darlegt, welche

Auswirkungen der zu erwartende Ziel- und Quellverkehr des Geländes für das umliegende Gebiet hat, bzw. wann ist beabsichtigt ein solches zu erstellen?

Antwort zu 2:

Nein.

Eine verkehrliche Untersuchung auf der Basis der festgelegten städtebaulichen Planungen ist für die baurechtliche Genehmigung eines solchen Vorhabens erforderlich. Insofern muss deshalb noch eine (aktualisierte) Erarbeitung erfolgen.

Frage 3:

Wurden bzw. werden in einem Verkehrsgutachten auch die Feinstaub- und Stickoxidbelastungen sowie die Schallimmissionen betrachtet bzw. ist geplant, dass dies bei der Erstellung berücksichtigt wird?

Antwort zu 3:

Die verkehrliche Untersuchung liefert die verkehrlichen Eingangsdaten für die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eigenständige Untersuchungen zu Schallimmissionen oder Luftschadstoffen. Erkenntnisse daraus können Auswirkungen auf den Städtebau wie auch auf die Bewältigung des Verkehrs haben.

Frage 4:

Wie stellt der Senat sicher, dass durch die aus dem realisierten Vorhaben zu erwartenden Kfz-Mehrverkehre

- a) keine finanziellen Belastungen für den Bezirk und/oder für das Land Berlin z. B. durch notwendige Umbaumaßnahmen an Straßen, Kreuzungen und Lichtsignalanlagen entstehen?
- b) keine verkehrlichen Probleme durch Überlastung, insbesondere an den Knotenpunkten und in den umliegenden Wohngebieten wie z. B. Kissingen-Viertel oder Neumann-Kiez entstehen?
- c) keine zusätzlichen Probleme bezüglich der Einhaltung des Luftreinhalteplans und der EU-/Bundes-Vorgaben von Luftschadstoffen und Schallimmissionen entstehen?

Antwort zu 4:

Zu a) Das wird i.d.R. im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu b) Die verkehrliche Untersuchung zu den Auswirkungen der städtebaulichen Entwicklung zeigt u.a. die verkehrlichen Probleme auf und muss Maßnahmen benennen, wie mit den aufgezeigten Problemen umgegangen wird.

Zu c) Die Einhaltung von Vorschriften zur Luftreinhaltung, von EU-/Bundesvorgaben und in Bezug auf Schallimmissionen sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sicherzustellen.

Frage 5:

Stellt der Senat sicher, dass sich der Investor an ggf. notwendigen Investitionen zur Bewältigung der durch die Realisierung seines Vorhabens entstehenden Folgen nach dem Verursacherprinzip beteiligt? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Mit dem Investor sollen im Zusammenhang mit der Schaffung verbindlichen Planungsrechts städtebauliche Verträge abgeschlossen werden. Diese haben die Aufgabe, die finanzielle Beteiligung des Investors an den Folgekosten verbindlich zu regeln. Die Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung ist vorgesehen.

Frage 6:

Wie wird mit dem Städtebaulichen Vertrag zuverlässig sichergestellt, dass §§ 14 und 15 BNatSchG i. V. m. §§ 1a und 35 BauGB insofern eingehalten werden, dass eine unnötige Versiegelung der Landschaft verhindert wird?

Antwort zu 6:

Die Inhalte städtebaulicher Verträge sind im Zuge der Vertragsverhandlungen mit dem Investor festzulegen und in verbindliches Planungsrecht zu überführen. Die Vorschriften des Bau- und Naturschutzrechtes sind dabei einzuhalten.

Frage 7:

Wird der Investor verpflichtet, auf (großflächige,) ebenerdige Parkplätze zu verzichten und diese in Tiefgaragen sowie auf den Dächern der Fachmärkte bereitzustellen?

Antwort zu 7:

Die Frage der Stellplätze ist im Rahmen der konkretisierenden Planungen für die Fläche erst noch zu klären.

Frage 8:

Ist im LOI bzw. im Rahmenvertrag der Bau einer Tramlinie über den ehemaligen Güterbahnhof Pankow berücksichtigt?

Antwort zu 8:

Die an der Vereinbarung beteiligten Partner stimmen derzeit ab, welche Inhalte mit dem LOI geregelt werden sollen.

Berlin, den 09. März 2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz