

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)**

vom 13. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Juli 2022)

zum Thema:

**Rahmenplanung Karow II**

und **Antwort** vom 26. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juli 2022)

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12582

vom 13. Juli 2022

über Rahmenplanung Karow II

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten

Unter Bezugnahme auf die Antwort zur schriftlichen Anfrage 19/12140 frage ich den Senat:

Frage 1:

Auf welchen Flächen in Karow hat das kommunale Wohnungsbaunternehmen Stadt und Land Wohnungspotentiale von 2.500 bis 3.000 Wohnungen ermittelt?

Antwort zu 1:

Das Wohnungsunternehmen STADT UND LAND GmbH hält zusammen mit der HOWOGE GmbH zwischen Straße 10 und Beuthener Str. in unterschiedlichen Varianten 2.000-4.000 WE aus ihrer Sicht planerisch für möglich.

Im Folgenden beziehen sich die Antworten bezogen auf das Thema Rahmenplanung Karow II auf alle drei Teilflächen: Karower Kreuz, Str. 52 und Karow-Teichberg. Aufbauend auf den Workshopergebnissen des Bezirks in 2019, hat SenSBW nach Übernahme der Zuständigkeit im Juli 2021 eine Verdichtungsstudie durchführen lassen und kommt mit unterschiedlichen Annahmen auf eine Gesamtsumme von 4.600-4.800 WE.

Frage 2:

Falls die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung von Stadt und Land noch nicht vorliegen: Wann ist mit den Ergebnissen der Potentialanalyse zu rechnen?

Antwort zu 2:

Die Verdichtungsstudie als Ergänzung der Rahmenplanung Karow des Bezirks wird im August diesen Jahres, nach der Erörterung von grundsätzlichen Regenwasserfragen, abgeschlossen sein.

Frage 3:

In welchem Umfang ergeben sich aus der Potentialanalyse von Stadt und Land über die WoFIS mit Stand vom 31.12.2021 identifizierte Potentiale hinausgehende Wohnungsbaupotentiale und wo befinden sich diese?

Frage 4:

In welchem Umfang ergeben sich aus der Potentialanalyse von Stadt und Land über die vom Bezirksamt Pankow durchgeführte Rahmenplanung Karow identifizierte Potentiale hinausgehende Wohnungsbaupotentiale und wo befinden sich diese?

Antwort zu 3 und 4:

Aus allen (Teil-)Studien ergeben sich keine neuen Flächenpotenziale, sie spiegeln nur die unterschiedlichen Betrachtungsweisen von städtebaulicher Dichte, Versorgung mit Infrastruktur und gesamtstädtisch verantwortbarem Umgang mit dem Boden sowie weiteren technischen und wirtschaftlichen Parametern wieder. Das WOFIS ist hierbei ausschließlich das Informationssystem für die gesamtstädtische Beurteilung, ob durch eine geringe Anzahl von Wohneinheiten auf Einzelflächen ein weiterer Entwicklungsbedarf an zusätzlichen Flächenpotenzialen unvermeidbar wird.

Frage 5:

Von welchen Rahmenbedingungen geht das ausgeschriebene Mobilitätskonzept aus? Bitte im Detail angeben.

Antwort zu 5:

Ausgangspunkt für das zu erarbeitende Mobilitätskonzept ist die derzeitige verkehrsinfrastrukturelle Situation im Betrachtungsraum, die für eine nachhaltige Erschließung der Potenzialflächen und zum Teil auch des Ortsteils nicht ausreichend ist. Der Untersuchungsraum des Mobilitätskonzepts umfasst dabei vorrangig das Gebiet um die drei Wohnbaupotenzialflächen und grenzt u.a. im Norden an die in den 90er Jahren als Stadterweiterung entwickelte Siedlung Karow-Nord, im Osten an der brandenburgischen Landesgrenze, im Süden und im Westen an bestehenden Bahntrassen des S-Bahn-, Regional- und Güterverkehrs an.

Diese Abgrenzung ist nicht abschließend und als mindestens zu berücksichtigender Bereich zu verstehen, um weitere räumliche und inhaltliche Zusammenhänge insbesondere zu den angrenzenden (Bestands-) Strukturen, Quartieren und Stadtteilen sowie vorhandenen und geplanten, übergeordneten Verkehrsbeziehungen aufzunehmen. Dies erfordert zudem, dass bei der Erarbeitung der verkehrlichen Anbindung der Teilgebiete Karow Süd, Straße 52 und Am

Teichberg an den geplanten Bhf. Karower Kreuz, auch ggf. vorhandene Überlegungen zur Erschließung des Bahnhofes und damit Wegebeziehungen und -ketten aus allen vier Quadranten berücksichtigt werden.

Neben der möglichen Wohnbauentwicklung werden die laufenden Planungen, wie die zu realisierenden Verbindungsstraße B2 und Erneuerung der Sellheimbrücke berücksichtigt und darauf überprüft, welche Verkehrsleistungen für den neuen Wohnungsbau und des Umfeldes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Realisierungszeiträume der Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und der damit verbundenen, veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen ganzheitlich funktionieren kann.

Frage 6:

Welche Ziele sind innerhalb des Mobilitätskonzepts definiert worden? Bitte im Detail angeben

Antwort zu 6:

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. Hierfür sollen im Mobilitätskonzept geeignete Maßnahmen insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, insbesondere Busverkehr sowie alternative Mobilitätsformen formuliert werden.

Frage 7:

Wird die Betrachtung der aktuellen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur Bestandteil des Mobilitätskonzepts sein?

Antwort zu 7:

Generell stehen Mobilitätskonzepte in Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung zur verbindlichen Bauleitplanung. Das Mobilitätskonzept ist der Verkehrsuntersuchung vorgelagert und zeigt Maßnahmen zur Mobilitätsbeeinflussung auf und bereitet die Aufkommensermittlung für Bauvorhaben vor. Die detaillierte, quantitative Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen sowie die Leistungsfähigkeit für Knotenpunkte erfolgt im Rahmen der Verkehrsuntersuchung. Um den Prozess im Projekt Karow zu beschleunigen und bereits in einem frühen Stadium (vor der verbindlichen Bauleitplanung) die verkehrliche Wirkung abschätzen zu können, werden im Mobilitätskonzept für Karow-Süd sowohl die derzeitige Situation des Verkehrsnetzes betrachtet als auch mögliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz und Verkehrsveränderungen aufgezeigt. Weiterhin erfolgen optional Leistungsfähigkeitsuntersuchungen in Abstimmung mit den Verkehrsabteilungen für die relevanten Knotenpunkte.

Frage 8:

Sind bei der Ausschreibung des Mobilitätskonzepts auch Potentialflächen in angrenzenden Ortsteilen (Blankenburg, Buch, Französisch Buchholz) und Gemeinden/Städten (Panketal, Lindenberg, Blumberg, Ahrensfelde, Bernau) in den Betrachtungsraum einbezogen?

Antwort zu 8:

Aussagen zur Verkehrsprognose werden mit Hilfe des Verkehrsmodells des Landes Berlin getroffen. Die Verkehrsprognose enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt Berlin sowie grundsätzliche Entwicklungen im Land Brandenburg. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten.

Frage 9:

Wie wird der Senat als federführende Behörde sicherstellen, dass die Leistungsfähigkeit der äußeren verkehrlichen Erschließung der in Karow befindlichen Potentialflächen nicht singular innerhalb der einzelnen Bebauungsplanverfahren, sondern für den gesamten Nordostraum Pankows betrachtet wird?

Antwort zu 9:

Die übergreifenden Sachverhalte wurden im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) sowie im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans 2019-2023 bewertet. Einzelne Leistungsfähigkeitsbetrachtungen sind dabei nicht Bestandteil gesamtstädtischer Planungen.

Im Bebauungsplanverfahren ist eine sinnvolle verkehrliche Erschließung des Vorhabens sicherzustellen. Der Nachweis dafür ist im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung zu erbringen, welche Bestandteil der auszulegenden Unterlagen zum Entwurf des jeweiligen Bebauungsplanes ist. Grundlage hierfür ist u.a. die Verkehrsprognose des Landes Berlin, die die derzeitigen Entwicklungserwartungen in Berlin sowie den ein- und ausstrahlende Verkehre berücksichtigt. Betrachtet werden weiterhin jeweils die dafür relevanten Knotenpunkte. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen aller Knotenpunkte im Nordostraum Pankows ist nicht Bestandteil des Nachweises der verkehrlichen Erschließung eines spezifischen Bebauungsplanverfahrens.

Darüber hinaus wird an der Verstetigung der Zusammenarbeit bei den Verkehrsaufgaben zwischen SenUMVK, SenSBW und dem Bezirk gearbeitet.

Berlin, den 26.07.2022

In Vertretung

Gaebler

.....

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen