

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Katalin Gennburg (LINKE)

vom 2. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. August 2024)

zum Thema:

Neue Stadtquartiere: Karow Süd

und **Antwort** vom 19. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. August 2024)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Linke)
über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19885
vom 2. August 2024
über Neue Stadtquartiere: Karow Süd

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

Frage 1:
Was steht im Steckbrief und in den verwaltungsbindenden Planwerken zum Neuen Stadtquartier Karow Süd?

Antwort zu 1:
Die Exposés zur Entwicklung der Neuen Stadtquartiere (vgl. Drucksache 18/3954) wurden in der aktuellen Legislaturperiode nicht fortgeschrieben. Dementsprechend wurde kein Exposé für das Neue Stadtquartier (NSQ) Projektverbund Karow Süd erstellt. Die vielfältigen fachbezogenen Planwerke enthalten fachbezogene, strategische Zielstellungen für einzelne sektorale Aspekte. Sie werden im Rahmen der Konkretisierung der städtebaulichen Entwicklung des Gebietes berücksichtigt.

Frage 2:
Wie ist der aktuelle Stand der Bauleitplanung für das Neue Stadtquartier Karow Süd? (Bitte Verlaufsschema/Zeitplan bis Baubeginn mit wesentlichen Meilensteinen und aktuellen Herausforderungen konkret aufführen.)

Antwort zu 2:
Die Bauleitplanung für die Fortführung bzw. Neuaufstellung der B-Pläne XVIII-25 und XVIII-27a sowie das Aufstellungsverfahren für den B-Plan zum Teilgebiet An der Laake (Straße 52) befinden sich noch in Vorbereitung. Es werden derzeit vertiefend Rahmenbedingungen und städtebauliche

Zielsetzungen zwischen den Projektbeteiligten zur Vorbereitung von städtebaulichen-freiräumlichen Qualifizierungsverfahren abgestimmt, die auf Teilgebieten in 2025 starten sollen. Die Ergebnisse dieser städtebaulichen Qualifizierungsverfahren sollen dann die Grundlage für die Erarbeitung der Bebauungspläne bilden.

Frage 3:

Wie ist der aktuelle Stand der Verkehrserschließungsplanung für das Neue Stadtquartier? (Bitte Planung für MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr konkret mit zugrundeliegendem Modal Split für Ziel-/Quellverkehr sowie quartiersinternem Verkehr benennen mit angestrebter Kapazität/Taktung/Bemaßung der Verkehrswege, deren angestrebtem Baubeginn und Inbetriebnahmezeitpunkt sowie Flächen für das Abstellen von Fahrzeugen konkret aufführen)

Antwort zu 3:

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Karow Süd wird untersucht, welche Mobilitätsmaßnahmen erforderlich sind, um eine sukzessive Quartiersentwicklung zu ermöglichen. Hierzu wird ein für die äußere Stadt Berlins angepasster Modal Split abgeleitet und auf dieser Grundlage eine Verkehrsaufkommensermittlung durchgeführt und die Leistungsfähigkeit des MIV-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsnetzes sowie der Knotenpunkte bewertet. Eine wichtige Rolle wird eine attraktive Busanbindung der Quartiere an den bestehenden Regional- und S-Bahnhof Karow und mittelfristig an die zukünftigen, im i2030 verankerten SPNV-Maßnahmen, Bahnhöfe Sellheimbrücke und Karower Kreuz sowie die Umsetzung der Verbindungsstraße zur B2 spielen. Die Ausarbeitung einer geeigneten Buslinienführung und -taktung ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts Karow Süd. Des Weiteren werden im Konzept für die einzelnen Teilgebiete Erschließungsempfehlungen mit Straßenquerschnitten und Empfehlungen zur Anordnung von Quartiersgaragen sowie Anzahl der Stellplätze erarbeitet.

Frage 4:

Welche naturräumlichen, landschaftsräumlichen und raumplanerischen Aspekte sind für das Neue Stadtquartier zu beachten?

Antwort zu 4:

Die geltenden Planwerke finden bei der Quartiersentwicklung in Karow Süd Beachtung. Gemäß § 4 ROG sind die Ziele der Raumordnung zu beachten, die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Wohnungsbaupotenziale des Projektverbunds Karow Süd liegen im Bereich des im LEP-HR als Ziel der Raumordnung festgelegten Gestaltungsraum Siedlung.

Die prägenden natur- und landschaftsräumlichen Elemente, insbesondere die Wassergräben, gesetzlich geschützte Biotope, Waldflächen nach LWaldG sollen erhalten und qualifiziert werden. Die Bebauung von bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen wird allerdings hohe Kompensationsbedarfe auslösen.

Frage 5:

Wie sind die Eigentumsverhältnisse (bitte nach Eigentümer*innen in Prozent der Fläche angeben)?

Antwort zu 5:

- Teilgebiet Karow Süd: ca. 80 % landeseigene Wohnungsbauunternehmen (LWU), ca. 13 % natürliche Personen, ca. 7 % privates Unternehmen
- Teilgebiet An der Laake (Straße 52): ca. 89 % privates Unternehmen, ca. 11 % natürliche Personen
- Teilgebiet Am Teichberg: ca. ca. 72 % LWU, ca. 23 % privates Unternehmen, ca. 5 % natürliche Personen

Das öffentliche Straßenland im Eigentum des Landes Berlin und Bezirksvermögen wurde hier nicht berücksichtigt.

Frage 6:

Wie hoch ist der Anteil Geschosswohnungsbau und Ein- und Zweifamilienhausbau projektiert?

Antwort zu 6:

Die Planungsziele sehen in allen drei Teilgebieten Geschosswohnungsbau vor.

Frage 7:

Wie hoch ist der Anteil geförderter Mietwohnbaufäche sowie der Anteil geförderter Wohnungen (WE) am Gesamtvorhaben projektiert?

Antwort zu 7:

Für die Flächen im Eigentum der LWU wird entsprechend der Kooperationsvereinbarung ein Anteil von 50 % geförderter Wohneinheiten projektiert, auf den privaten Flächen wird das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung mit einem Anteil von 30 % gefördertem Wohnraum angewendet.

Frage 8:

Wie hoch ist der Anteil genossenschaftlicher Flächen und der Anteil genossenschaftlicher Wohnbaufäche am Gesamtprojekt projektiert?

Antwort zu 8:

Bisher ist aufgrund der vorhandenen Eigentümerstruktur kein Anteil an genossenschaftlicher Wohnbaufäche vorgesehen.

Frage 9:

Für wann ist die erste, die mittlere und die letzte Bezugsfertigkeit im Neuen Stadtquartier vorgesehen?

Antwort zu 9:

Die Planungen befinden sich noch in einem frühen Stadium. Die verbindliche Bauleitplanung wird derzeit vorbereitet. Vorgesehen ist eine schrittweise Quartiersentwicklung. Der Baubeginn auf ersten Teilflächen wird nach jetzigem Stand erst in einigen Jahren möglich sein.

Frage 10:

Wie ist die soziale Infrastruktur projektiert (Anzahl neu entstehender Kitaplätze; neu entstehender Schulen, neu entstehender Schulplätze, aufgeteilt in Grundschulen und weiterführende Schulen; Jugendklubs; Seniorenklubs;

Nachbarschaftszentren; Kultureinrichtungen wie Volkshochschulen, Musikschulen, Stadtteilbibliotheken u.ä.m.; Sportflächen gedeckt und ungedeckt)?

Antwort zu 10:

Gemäß des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung wird der soziale Infrastrukturbedarf pro Einwohner auf Grundlage der Geschossfläche Wohnen abgeleitet. Nach derzeitigem Planungsstand entsteht ein Folgebedarf von ca. 480 Kita- und ca. 529 Grundschulplätzen für den gesamten Projektverbund Karow Süd. Es ist vorgesehen, eine 4-6-4-zügige Gemeinschaftsschule mit 576 Grundschulplätzen und 900 Schulplätzen für Sek 1 und Sek 2 inkl. Sporthallen sowie einem Großspielfeld planungsrechtlich zu sichern. Weiterhin sind 4-5 Kitas vorgesehen. In den zukünftigen Quartierszentren sollen öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen entstehen, darunter auch gemeinschaftlich genutzte Räume und nicht kommerzielle Kunst- und Kulturorte sowie Treffpunkte für Jugendliche.

Derzeit wird das SiKo Pankow aktualisiert. Ggf. ergeben sich weitere Bedarfe aus dem Bestand.

Frage 11:

Wie ist die Versorgung in diesem Neuen Stadtquartier im Verhältnis zu den allgemein im Städtebau und in der Stadtplanung anerkannten Kenn- und Richtwerten der Versorgung mit sozialen Wohnfolgeeinrichtungen?

Antwort zu 11:

Die Kennwerte aus dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung entsprechen den allgemein anerkannten Kenn- und Richtwerten zur Versorgung der sozialen Wohnfolgeeinrichtungen.

Frage 12:

Welche Konzepte werden in diesem Neuen Stadtquartier für folgende Zukunftsaufgaben verfolgt, projektiert und umgesetzt: Wasserhaushalt/Schwammstadt; Klimafolgenanpassung; Wärmeversorgung; Stromerzeugung; nachhaltige und nachwachsende Baustoffe?

Antwort zu 12:

Die städtebaulichen Planungen befinden sich noch in einem frühen Planungsstadium. Ziel ist die Schaffung klimaangepasster, wassersensibler, möglichst CO₂-neutraler, ressourcenschonender und ökologisch nachhaltiger Quartiere. Hierzu werden im weiteren Projektfortschritt entsprechende Konzepte und Gutachten erarbeitet.

Frage 13:

Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind für den ökologischen Eingriff (u.a. Versiegelung) vorgesehen; wo und wann werden diese umgesetzt?

Antwort zu 13:

Eine konkrete Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung liegt noch nicht vor. Aufgrund der geplanten Bebauung auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen ist von einem hohen Kompensationsbedarf auszugehen.

Frage 14:

Wie hoch ist der Bodenrichtwert zu Beginn der Projektierung des Neuen Stadtquartiers?

Antwort zu 14:

Der Bodenrichtwert liegt gemäß BORIS Berlin mit Stichtag 01.01.2024 bei 530 € für die gebietstypische Nutzungsart Wohngebiet (Quelle: Boris, Bodenrichtwertnr.: 1548).

Frage 15:

Gibt es bereits eine Maßnahme nach Besonderem Städtebaurecht (etwa eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) oder ist diese vorgesehen?

Antwort zu 15:

Nein.

Frage 16:

Wird der Bodenrichtwert zu Beginn der Maßnahme „eingefroren“ und werden die Wertsteigerungen durch Ausgleichsbeträge abgeschöpft?

Antwort zu 16:

Nein. Der Bodenrichtwert wird nicht eingefroren. Planungsbedingte Bodenwertsteigerungen werden im Rahmen der Angemessenheit und des Kausalitätsprinzips durch das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung zur Mitfinanzierung von öffentlichen Folgekosten herangezogen.

Frage 17:

Wird eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) erstellt, welche die Grundlage für eine geordnete und zielgerichtete Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bildet (Kostenübersicht für die Ausgaben und eine Finanzierungsübersicht für die Einnahmeseite) und welche Aufschluss über die finanzielle Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme gibt?

Antwort zu 17:

Nein.

Frage 18:

Welche Ordnungsmaßnahmen (Boden-Neuordnung Grunderwerb, Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern und Betrieben, Freilegung von Grundstücken / Altlastensanierungs- und Abrisskosten, Herstellung von Erschließungsanlagen) sind vorgesehen?

Antwort zu 18:

Zum jetzigen Zeitpunkt werden zur Umsetzung der Verbindungsstraße zur B2 vsl. Kleingartenparzellen der KGA Alt-Karow in Anspruch genommen, für die Ersatz innerhalb des Planungsgebiets im weiteren Verfahren gesucht wird.

Frage 19:

Welche spezifischen Problemlagen zeichnen das Neue Stadtquartier Karow Süd aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen aus? Wo hakt es noch, welche Hürden sind zu überwinden?

Antwort zu 19:

Herausforderungen sind vor allem die bestehende Verkehrssituation, die unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungszeiträume von Infrastrukturmaßnahmen und Wohnungsbau, die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der voraussichtlich hohe Kompensationsbedarf. Zum Umgang mit diesen Herausforderungen werden aktuell und im weiteren Projektfortschritt Lösungsvorschläge erarbeitet.

Frage 20:

Wie soll die Verkehrslast des Nordostens abgedeckt werden, wenn mit Karow Süd weitere rund 10.000 Bewohner*innen hinzuziehen, zudem weitere Neue Stadtquartiere im Nordosten (Buch – Am Sandhaus, Alte Schäferei, Blankenburger Süden, Pankower Tor) entstehen? Wann käme eine angedachte U-Bahn in Karow Süd an? Ist die Projektierung einer U-Bahn mit wesentlich längeren Planungszeiträumen als eine Straßenbahn die bessere Verkehrsmittelwahl?

Antwort zu 20:

Die Planwerke des Senats sehen eine Vielzahl an Maßnahmen für die Entwicklungsgebiete im Bezirk Pankow vor. Der Senat verfolgt für eine verkehrliche Anbindung der Wohnungsneubauegebiete im Nordosten der Stadt eine Kombination aus Maßnahmen mit verschiedenen Verkehrsmitteln.

SenStadt stellt die für den Entwicklungsraum Nordost notwendigen Koordinationskonzepte auf und schreibt diese in Abstimmung mit SenMVKU laufend fort. Die Koordinierungsplanung hat dazu ein Multiprojektmanagement aufgebaut, das die Planungen und Projekte der zuständigen Senatsverwaltungen und Bezirksämter zusammenführt, Prozesse synchronisiert, Konflikte früh erkennen lässt und dadurch hilft, sie zu klären oder zu vermeiden.

Für die integrierte Entwicklung der Neuen Stadtquartiere (NSQ) stellt eine adäquate verkehrliche Anbindung grundsätzlich eine Voraussetzung dar. Daraus gehen folgende Prioritäten und Handlungserfordernisse für Verkehrserschließungs-Projekte hervor:

Neues Stadtquartier Buch Am Sandhaus (Baubeginn ab 2027):

- Taktverdichtung der S-Bahn: Im S-Bahn-Zielkonzept gemäß Nahverkehrsplan ist neben den beiden Zuggruppen der Linie S2 die Führung einer dritten S-Bahn-Zuggruppe nach Buch vorgesehen. Das Stadtquartier profitiert vom zusätzlichen S-Bahnangebot. Nach Angaben der DB Energie GmbH ist hierfür ein Ausbau der Bahnstromanlagen zwingende infrastrukturseitige Voraussetzung. Die entsprechenden Klärungen mit der DB AG zum erforderlichen Ausbaubedarf und der zeitlichen Realisierung laufen; Berlin hat die DB AG auf die Dringlichkeit hingewiesen, da das zusätzliche S-Bahnangebot von der Schaffung der energieseitigen Voraussetzungen abhängt.

- zweigleisiger Ausbau der S-Bahnstrecke Buch-Bernau: Beginn der Vorplanung durch die DB-AG und damit verbunden Sicherung der Finanzierung in 2024. Parallel dazu Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (NKU). Die Finanzierung der Vorplanung im Rahmen von i2030 ist gesichert.

Neues Stadtquartier Alte Schäferei (Baubeginn vsl. ab 2027):

- Nahverkehrstangente Nord, insbesondere mit Neubau S-Bahnhof Schönerlinder Straße: Der S-Bhf. Schönerlinder Straße wird in der Vorplanung der NVT Nord, 3. Baustufe betrachtet; eine Entscheidung zur Realisierung steht daher noch aus. Die Vorplanung mit Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beginnt in Dezember 2024 und soll bis spätestens 2027 für alle Baustufen abgeschlossen sein. Die Finanzierung der Vorplanung im Rahmen von i2030 ist gesichert.

Neues Stadtquartier Projektverbund Karow-Süd (Baubeginn frühestens ab 2028)

- Nahverkehrstangente Nord, insbesondere mit Neubau S-Bahnhof Sellheimbrücke: Die Verlängerung der S 75 von Wartenberg bis zur Sellheimbrücke stellt die Baustufe 2 der NVT Nord dar. Ziel ist es, diesen Abschnitt zeitlich vorzuziehen und bis ggf. Anfang der 2030er Jahre zu realisieren, soweit die Finanzierung gesichert werden kann. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird im Zuge der Vorplanung fortgeschrieben. Die Finanzierung der Vorplanung im Rahmen von i2030 ist gesichert.

- Straßenverbindung Karow Teichberg-B 2: Das Vorhaben befindet sich nun als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan in der Verantwortung von SenStadt. Ein Baubeginn ist frühestens nach Festsetzung des Bebauungsplans für das Projekt Karow Teichberg vorgesehen.

In Vorbereitung zu einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für das Neue Stadtquartier Blankenburger Süden (Baubeginn ab 2030)

- Straßenbahnneubaustrecke Blankenburger Süden/ Verlängerung M2: Ziel der Maßnahme der M2-Verlängerung ist die ÖPNV-Erschließung des geplanten Stadtquartiers Blankenburger Süden und die Anbindung des neuen Straßenbahn-Betriebshofs. Die Vorplanung wurde aufgenommen. Im Doppelhaushalt 24/25 sind die Finanzierung der Vor- und Teile der Entwurfsplanung enthalten.

- Verkehrslösung Heinersdorf/ Netzelement N 1: Die Machbarkeitsuntersuchung zum Netzelement N 1 ist abgeschlossen. Die weitere Planung erfolgt mit Zielsetzung als planfeststellungsersetzender Inhalt im Rahmen des B-Plans 3-72 „Alte Gärtnerei“.

- Verkehrslösung Heinersdorf/ Netzelemente N 2 und N 4: Vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung des Struktur- und Nutzungskonzeptes Blankenburger Süden wurde die Machbarkeitsuntersuchung des sogenannten Schlüsselknotens Heinersdorf (Knotenpunkt der Netzelemente N 1, N 2 und N 4) aktualisiert. Weitere Planungsphasen werden eingeleitet.

- Verkehrerschließung Blankenburg inkl. Doppelknoten Blankenburg: Machbarkeitsuntersuchung liegt vor. Weitere Planungsschritte erfolgen nach Abschluss der Vorbereitenden Untersuchung und entsprechender Senatsvorlage bzgl. der geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Neues Stadtquartier Pankower Tor (Baubeginn vsl. ab 2026)

- Straßenbahnneubaustrecke Pankow-Heinersdorf-Weißensee: Die Tangente Pankow soll u.a. das geplante Stadtquartier Pankower Tor erschließen sowie eine weitere Netzverknüpfung im Bezirk Pankow ermöglichen. Beginn des Planfeststellungsverfahrens wird für 2026 und die Inbetriebnahme in 2031 angestrebt. Im Doppelhaushalt 2024/25 ist die Finanzierung der Vorplanung und Teile der Entwurfsplanung vorgesehen.

- Verkehrslösung Heinersdorf/ Netzelement N 4: Vgl. NSQ Blankenburger Süden.“

Des Weiteren erfolgt im Rahmen des Mobilitätskonzepts Karow Süd, das derzeit noch in Bearbeitung ist, eine Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen durch die städtebaulichen Planungen im Projektverbund Karow Süd.

Die Grundlagenuntersuchung für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 Pankow – Pankow Kirche gemeinsam mit der U9 Osloer Straße - Blankenburger Süden befindet sich aktuell im Vergabeverfahren und wird voraussichtlich im vierten Quartal 2024 starten. Erst nach Abschluss der Grundlagenuntersuchung wird der Senat über die Fortführung der Planung entscheiden. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist abhängig von den Dauern der vorherigen Planungsphasen, insbesondere des Planfeststellungsverfahrens. Eine weitere potenzielle Verlängerung vom Blankenburger Süden nach Karow ist von den Ergebnissen der genannten Grundlagenuntersuchung abhängig.

Im Rahmen der Grundlagenuntersuchung wird ein Verkehrsmittelvergleich durchgeführt. Dieser identifiziert das für den relevanten Korridor geeignetste Verkehrsmittel zwischen den in Berlin etablierten Verkehrsmitteln. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie M2 wird eine Direktverbindung in Richtung Alexanderplatz bieten und somit gemeinsam mit der U9 in Richtung Zentrum Pankow/ City West eine attraktive Anbindung des Blankenburger Südens schaffen. Beide Verkehrsmittel bedienen somit andere Ziele und ergänzen sich.

Frage 21:

Wie ist der aktuelle Stand zum 2022 in Auftrag gegebenen Mobilitätskonzept, das wesentliche Grundlagen zur Entwicklung autoarmer Quartiere aufzeigen soll und sinnvolle Maßnahmen mit Fokus auf den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) formuliert? (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen: „Es dient auch dazu, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung miteinander abzustimmen und zu prüfen, unter welchen verkehrlichen Rahmenbedingungen, hierzu zählen auch die im Infrastrukturprojekt i2030 der Länder Berlin und Brandenburg verankerten Maßnahmen des Schienenverkehrs, Neubau der S-Bahn-Station Sellheimbrücke sowie des Turmbahnhofs Karower Kreuz, eine schrittweise Quartiersentwicklung möglich ist.“)

Antwort zu 21:

Das Mobilitätskonzept befindet sich derzeit noch in Bearbeitung. Die wesentlichen Ergebnisse werden Ende des Jahres erwartet.

Berlin, den 19.08.2024

In Vertretung

Prof. Kahlfeldt

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen