

Rahmenplanung Karow

**Dokumentation
der dritten öffentlichen Planungswerkstatt
am 15. Juni 2019**



Impressum

Auftraggeber:

Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung und Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
FB Stadtplanung

Bezirksamt
Pankow



Bearbeitet durch:

nexus Institut für Kooperationsmanagement und
interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin

nexus

Berlin, Juli 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Die Rahmenplanung Karow	4
2. Die bisherige Beteiligung.....	6
2.1 Die erste Werkstatt – Ausgangslage der Rahmenplanung.....	6
2.2 Die zweite Werkstatt – Vorstellung der Entwicklungsziele	7
3. Die dritte offene Planungswerkstatt.....	8
Strittige Themen nach dem 4. Beirat	11
4. Ergebnisse der dritten offenen Planungswerkstatt	12
4.1 Städtebau.....	13
Geschossigkeit / Dichte der Bebauung im gesamten Gebiet	14
Geschossigkeit / Dichte in den Übergängen zwischen Bestand und Neubau	16
Weitere Hinweise	17
4.2 Verkehr	18
Verkehrskonzept vor dem Bau neuer Wohnungen	20
Weitere Hinweise	21
4.3 Freiräume.....	26
Lösung des Schichtenwasserproblems	27
Weitere Hinweise	27

ANHANG:

Dokumentation der zweiten offenen Planungswerkstatt Karow

1. Die Rahmenplanung Karow	33
1.1 Hintergründe und Ablauf der Rahmenplanung Karow.....	33
1.2 Gemeinwohlinteresse - Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen.....	35
1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	38
2 Die erste Beteiligungsphase.....	39
3 Die zweite offene Planungswerkstatt	42
4 Ergebnisse der zweiten offenen Planungswerkstatt.....	45
4.1 Thema Städtebau.....	46
4.2 Thema Verkehr	57
4.3 Thema Freiräume.....	71
4.4 Hinweise der Stellwand des Büros für Bürgerbeteiligung Weißensee.....	76

1. DIE RAHMENPLANUNG KAROW

Karow verfügt seit 2013 über ein dynamisches Bevölkerungswachstum. Im Wohnbaukonzept Pankow 2016 wurden drei Flächen für mittel- bis langfristigen Wohnungsbau ausgewiesen. Auf der Grundlage dieses Wohnbaukonzepts hat das Stadtentwicklungsamt Pankow eine Rahmenplanung beauftragt. Darin sollen für Karow erste Handlungsempfehlungen und Schwerpunktthemen für die zukünftige Entwicklung erarbeitet werden. Mit der frühzeitigen Rahmenplanung soll ein kluges Konzept entwickelt werden, das zunächst einen Überblick über die Problemlagen des Betrachtungsraums liefert, darauf aufbauend konkrete Handlungsbedarfe aufzeigt und diese mit Entwicklungszielen umreißt. Die Rahmenplanung Karow wird durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet, die die Bedürfnisse der Karow*innen ermittelt und das lokale Wissen aktiviert.

Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung Karows sicherzustellen. Deshalb hat sich das Stadtentwicklungsamt Pankow für die frühzeitige Einbeziehung der Bürger*innen vor Ort entschieden. Dies erfolgt durch einen breiten Beteiligungsansatz, der sich aus öffentlichen Werkstätten und Sitzungen eines eigens geschaffenen Beirats zusammensetzt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Bürger*innen in verschiedenen Veranstaltungen über den Stand der Rahmenplanung informiert, und erhalten die Möglichkeit eigene Hinweise und Ideen einzubringen. Teil des Beteiligungskonzeptes ist ein Beirat, bestehend aus insgesamt 24 Mitgliedern, die zu gleichen Teilen aus den Bereichen Politik, Verwaltung, lokale Interessenvertretungen und Anwohnerschaft¹ besetzt ist. Aufgabe des Beirats ist es einerseits, die Rahmenplanung durch Hinweise zur weiteren Ausgestaltung zu begleiten und andererseits die Öffentlichkeitsbeteiligung beratend vorzubereiten und auszuwerten.

Prozess Rahmenplanung - Beteiligung

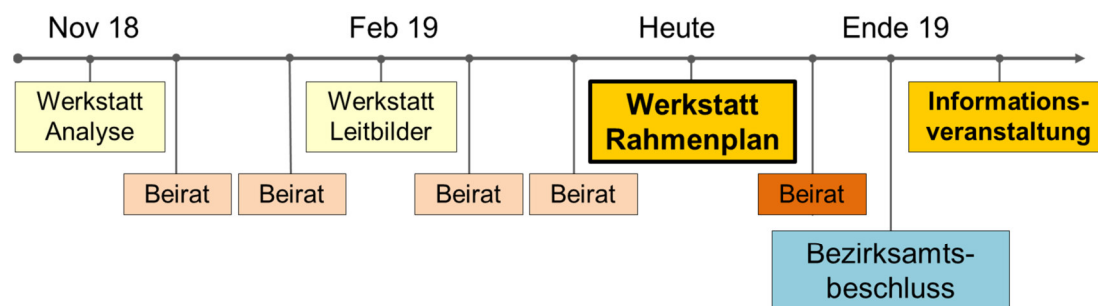


Abbildung 1: Zeitplan der Beteiligung zur Rahmenplanung Karow

Im Vorfeld der dritten Werkstatt war der Beirat bereits vier Mal zusammengekommen, um gemeinsam die wichtigsten Themen aus den öffentlichen Planungswerkstätten vor- und nachzubereiten sowie die Weiterentwicklung des vorläufigen Rahmenplans zu begleiten. Die dritte Werkstatt selbst stellt die letzte große Veranstaltung in diesem ersten Verfahrensschritt

¹ Die konkrete Teilnehmerzusammensetzung finden Sie auf der Projektseite Rahmenplan Karow unter: <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/artikel.757978.php>

der Rahmenplanung mit der Gelegenheit zur Kommentierung des Planungsstands durch die breite Öffentlichkeit dar (s. **Abbildung 1**).

Zusammen mit allen gesammelten Hinweisen seitens Eigentümer*innen, Trägern öffentlicher Belange und weiterer Fachämter werden die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung anschließend sorgfältig abgewogen und darauf aufbauend ein Bezirksamtsbeschluss vorbereitet. –Die Beschlußfassung des Rahmenplans Karow wird im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung im 4. Quartal 2019 allen Beteiligten öffentlich vorgestellt.

Anschließend an die Rahmenplanung folgen die städtebaulichen Vertiefungen für die einzelnen Wohnbaupotenzialflächen. Hier sollen dann die Rahmenbedingungen und festgehaltenen Ziele der Rahmenplanung konkret räumlich geprüft und dargestellt werden. Für die städtebaulichen Vertiefungen ist die Auslobung und Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben beabsichtigt. Das hat den Vorteil, dass die Teilnehmer an einem städtebaulichen Wettbewerb in Konkurrenz zueinander stehen und damit um das Angebot bestmöglicher Qualität konkurrieren. Damit soll eine garantiert maximale Vielfalt an möglichen Lösungen gefunden werden und damit unverwechselbare, spezifische Antworten für die neuen Wohnquartiere in Karow entstehen.

In der anschließenden verbindlichen Bauleitplanung sollen dann Bebauungspläne erstellt werden, die die Ergebnisse verbindlich regeln. Ziel der Planungen ist es immer auf möglichst viele Bedürfnisse zu reagieren. In allen diesen anschließenden Planungsphasen wird eine Beteiligung der Bürger*innen stattfinden.

Das Stadtentwicklungsamt Pankow veröffentlicht regelmäßig Informationen zu den aktuellen Planungsschritten auf seiner Homepage. Hier sind auch die Dokumentationen der ersten beiden offenen Planungswerkstätten verfügbar, die Informationen zur Rahmenplanung und deren Ablauf enthalten. Wer über Aktualisierungen informiert werden möchte, kann mit einer E-Mail an karow@ba-pankow.berlin.de auf Wunsch in den Verteiler aufgenommen werden.



Abbildung 2: **Vorstellung der Rahmenplanung** (Hr. Risken, Stadtentwicklungsamt Pankow)

In dieser Dokumentation der dritten offenen Planungswerkstatt werden alle Beiträge der Teilnehmer, die an den Stellwänden hinterlassen wurden, zusammengefasst dargestellt. Der Aufbau der Zusammenfassung der Beiträge wurde zweiteilig vorgenommen. Die bereits im

Verfahren aufgenommen Hinweise und Beiträge, wurden in unter „weitere Hinweise“ gruppiert. Neu eingegangene Hinweise wurden in Tabellen thematisch zusammengefasst und erläutert, in welcher Form die Anregungen weiterverfolgt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden. Die entsprechenden Hinweise zum weiteren Vorgehen sind in der Dokumentation der zweiten Werkstatt nachlesbar, die im Anhang dieses Dokuments zu finden ist. Sie steht darüber hinaus, ebenso wie die Dokumentation der ersten Werkstatt, auf der Homepage des Stadtentwicklungsamts Pankow zum Download zur Verfügung².

2. DIE BISHERIGE BETEILIGUNG

2.1 Die erste Werkstatt – Ausgangslage der Rahmenplanung

Am 17. November 2018 fand die erste Planungswerkstatt in der Grundschule Alt-Karow statt. Sie war die erste öffentliche Veranstaltung, in der Ziel und Ausgangslage der Rahmenplanung sowie relevante Themen aus den bereits durchgeführten Interviews mit Akteuren vor Ort, wie auch die Ergebnisse der Analyse der beauftragten Gutachter (Rahmenplaner), und eingangs abgefragten Stellungnahmen der Fachämter vorgestellt und zur Diskussion und Ergänzung mit den Besuchern gestellt wurden. Ziel dieser Werkstatt war es, weitere ortstypische Hinweise der Karower Bürger*innen zu sammeln um die Analyseergebnisse der Fachplaner, als wichtige Grundlage der weiteren Planung, zu ergänzen und zu komplettieren. An diesem Tag gingen mehr als 400 Hinweise ein.

Nicht alle Hinweise aus der ersten (wie auch der zweiten) Werkstatt konnten direkt in die Rahmenplanung einfließen, da sie bspw. nicht in der Zuständigkeit des Stadtplanungsamts liegen also nicht mit der Rahmenplanung oder anschließenden Verbindlichen Bauleitplanung gelöst werden können.

Diese Hinweise wurden nicht einfach beiseitegelegt, sondern sortiert und anschließend an die zuständigen Stellen weitergeleitet: Einige Themen gingen an die Senatsverwaltungen (z.B. Hinweise zur übergeordneten Verkehrsplanung), andere an Träger öffentlicher Belange (z.B. die Berliner Wasserbetriebe zum Anschluss an die Kanalisation) und wieder andere an Fachämter innerhalb des Bezirksamts Pankow (z.B. das Thema Reparatur von bestehenden Spielplätzen an das Straßen- und Grünflächenamt). Das Ergebnis dieser Sortierung wurde anhand einer großen Tabelle auf der zweiten Werkstatt präsentiert³.

In den folgenden Monaten wurden aus allen Informationen aus der Beteiligung, Analyse der Gutachter und den Stellungnahmen der Fachämter **sieben Entwicklungsziele** für die Rahmenplanung in Karow erarbeitet. Die Entwicklungsziele stellen damit eine Weiterentwicklung und Systematisierung der bis dato gesammelten Erkenntnisse dar.

² <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/artikel.757978.php>; Online 22.07.2019

³ Download der Stellwände inkl. der Tabelle unter oben¹ aufgeführtem Link

Entwicklungsziele

1. **Karow bleibt schön und wird vielfältig!**
2. **Lernen vom Dorf 2.0**
3. **Treffpunkte und Orte des Austauschs für ganz Karow anbieten!**
4. **Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!**
5. **Karow – Wohnen an der Landschaft**
6. **Übergeordnete Verkehrsanbindungen ausbauen!**
7. **Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken!**

2.2 Die zweite Werkstatt – Vorstellung der Entwicklungsziele

Zwischen der ersten und zweiten Planungswerkstatt wurden die Entwicklungsziele um acht Leitlinien für den Rahmenplan Karow erweitert und in erste räumliche und grafische Darstellungen übersetzt. Die identifizierten Entwicklungsziele wurden zur Diskussion und Kommentierung für die Karower Bürger*innen präsentiert.

Leitlinien

Städtebau – Wohnen und Arbeiten

„Neubau als Mehrwert für alle Karower – Erhaltung der Kleinteiligkeit“

1. Treffpunkte und Orte des Austauschs:
soziale, gewerbliche und kulturelle Infrastruktur für ganz Karow
2. Karow bleibt schön und wird vielfältig!
3. Lernen von Alt-Karow

Freiraum - Erleben und Erholen

4. Karow – Wohnen an der Landschaft
5. Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!
6. Grünflächen qualifizieren und vernetzen

Verkehr – Verbinden und Vernetzen

„Verkehrslösungen vor Wohnungsneubau“

7. Grundlage der Entwicklung – ein Verkehrskonzept Karow
8. Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken

3. DIE DRITTE OFFENE PLANUNGSWERKSTATT

Auf den vorhergehenden Treffen des Beirats wurden Leitlinien, Entwicklungsziele und weitere Verabredungen mit Bürgervertretern, örtlichen Akteuren, Politikern und Verwaltungs- und Ressortverantwortlichen diskutiert und weiterentwickelt. Die Leitlinien mit ihren Entwicklungszielen sind das Grundgerüst des Rahmenplans. Ergänzt wurden sie um eine Reihe zahlreicher Verabredungen aus der Beteiligung, die in Form von Hinweisen aus den Werkstätten und den Beiratssitzungen hervorgingen. Wichtiger Schwerpunkt der Verabredungen war ein Positionspapier der Bürgervertreter*innen im Beirat. Die folgenden Verabredungen stellen dabei jene Punkte dar, die vom Beirat im Konsens mitgetragen werden.



Abbildung 3: Darstellung der Rahmenplanung auf großflächigen Plakaten und Plandarstellungen

Die Verabredungen aus der Beteiligung dienen der Ergänzung der Entwicklungsziele und sollen verdeutlichen, auf welche Punkte in der weiteren Entwicklung eingegangen werden soll. Aufgrund der Komplexität der Planung sind zahlreiche Bedarfsträger (u.a. Fachämter mit sektoralen Zuständigkeiten bspw. Instandsetzung bestehender Spielplätze und Installation weiterer Mülleimer in Karow⁴) betroffen. Erst im Laufe des weiteren Verfahrens kann im Detail geprüft und entschieden werden, welche der Verabredungen umsetzbar sind. Wenngleich am jetzigen Zeitpunkt nicht verbindlich gesagt werden kann, ob alle Verabredungen umsetzbar sind, trägt ihre Fixierung im Rahmenplan bereits dazu bei, wichtige Aufgaben und Handlungsschwerpunkte für die nächsten Jahre festzuhalten.

In den Beiratssitzungen wurden auch strittige Punkte identifiziert, über die im Beirat bislang keine Einigkeit erzielt werden konnte. Strittig blieben einige Punkte bspw. dadurch, weil sie

⁴ Hierfür ist das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Pankow zuständig. Die Umsetzung dieser Verabredungen hat haushaltmäßige Auswirkungen für den Bezirkshaushalt. Die Erhöhung des Etats für Grünpflege muss politisch festgelegt werden.

entweder die gesetzten Rahmenbedingungen⁵ missachteten, wirtschaftlich nicht tragbar waren, vom Fachamt als nicht umsetzbar eingeschätzt wurden, oder nicht regelbar bzw. mit den gesetzlichen Instrumentarium steuerbar sind.

Die dritte offene Planungswerkstatt fand am 15.06.2019 statt. Im ersten Teil der Planungswerkstatt wurde der Stand des Leitlinienprozesses dargestellt. Dabei wurde auch auf die strittigen Punkte eingegangen, die noch keinen Konsens erlangt haben. Die Planer stellten zudem anhand einer Präsentation den Entwurf des Rahmenplans Karow vor.

Fokus der dritten Werkstatt waren die noch strittigen Punkte aus dem Leitlinienprozess. Hierzu wurden die Besucherinnen und Besucher aufgefordert, konstruktive Ansätze zur Lösung zu erarbeiten. An drei Stationen hatten die Besucher*innen die Möglichkeit in den Themengebieten der Rahmenplanung (Städtebau, Verkehr, Freiräume) mit den Vertreter*innen der Planungsbüros und den Mitarbeiter*innen des Stadtentwicklungsamtes ins Gespräch zu kommen und Kommentare abzugeben.

Im Folgenden finden Sie das Ergebnis des Leitlinienprozesses - Leitbilder, Entwicklungsziele und Verabredungen aus dem Beteiligungsprozess. Wie oben erwähnt, haben die Leitlinien inklusive aller einzelnen Verabredungen eine Zustimmung seitens des Beirats erhalten⁶.

Verabredungen aus dem Beteiligungsprozess zur Leitlinie

Städtebau - Wohnen und Arbeiten:

„Neubau als Mehrwert für alle Karower – Erhaltung der Kleinteiligkeit“

1. Treffpunkte und Orte des Austauschs:

soziale, gewerbliche und kulturelle Infrastruktur für ganz Karow

- a. Schaffung neuer und Qualifizierung bestehender sozialer Infrastruktureinrichtungen (u.a. Schule, Kita, Nachbarschaftszentrum, Jugendfreizeitstätte) sowie Auswahl der Standorte im Einklang mit künftiger Verkehrslösung
- b. Angebot nichtkommerzieller Orte der Begegnung für alle Karower*innen (u.a. Nachbarschaftszentren, Quartiersplätze)
- c. Ermöglichung der Aneignung halböffentlicher Räume (u.a. Gemeinschaftsgärten)
- d. Unterstützung der Gemeinschaftsbildung von Alt- und Neu-Karowern durch professionelles wie ehrenamtliches Engagement
- e. Differenzierte (Spiel-)Angebote für Kleinkinder, Kinder und Jugendliche

2. Karow bleibt schön und wird vielfältig!

- a. Sicherstellung einer ausgewogenen Bewohnerstruktur durch vielfältigen Typologie-Mix (für Miete und Eigentumsbildung, Genossenschaften, kleinteilige Gewerbeflächen)
- b. Angebote für Mehrgenerationenwohnen
- c. Soziale Mischung der Bewohnerschaft (z.B. durch gleichmäßige Verteilung von Sozialwohnungen)
- d. Umsetzung von Maßnahmen zu Klimaschutz/-anpassung, z.B. durch passive Solarenergiegewinnung, kompakte Baukörper
- e. Besonderes Augenmerk auf vielfältige und qualitätsvolle Architektur sowie Freiraumgestaltung

⁵ Siehe Dokumentation zweite Werkstatt,

Kapitel 1.2 Gemeinwohlinteresse - Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen, hier S. 35ff.

⁶ Strittige Punkte sind im Anschluss gesondert dargestellt

3. Lernen von Alt-Karow

- a. Ortsverträgliche, angemessene Bebauungsdichte und Geschossigkeit (u.a. offene Bauweise mit freistehenden Baukörpern und hohem Anteil umgebenden Grün, sensible Gestaltung in Übergangsbereiche zwischen Bestands- und Neubaugebieten, Umsetzung höherer Dichten in den inneren Bereichen der neuen Quartiere)
- b. Angebot kleinteiliger Nahversorgungsmöglichkeiten (Einzelhandel, Nahversorgung und Gastronomie) in Ergänzung des aktuellen Angebots in Karow
- c. Erhalt des Dorfcharakters und Weiterentwicklung der Hoftypologie mit angrenzendem Gartenband

Freiraum - Erleben und Erholen

4. Karow – Wohnen an der Landschaft

- a. Quartier mit starkem Landschaftsbezug
- b. Grünraumvernetzung mit Brandenburg
- c. Sicherung des grünen Dorfkerns und der grünen Dorfränder
- d. Erhalt und Vergrößerung des Baumbestands

5. Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!

- a. Erhalt und Qualifizierung der Wasserläufe
- b. Schaffung von Naturerfahrungsräumen
- c. Besondere Berücksichtigung der Fauna vor Ort
- d. Erhalt von Schutzräumen für Flora und Fauna
- e. Erstellung eines hydrologischen Gutachtens sowie eines Leitplans zum Umgang mit Regen- und Schichtenwasser in jedem Teilgebiet
- f. Schaffung vielfältiger Freiflächen
- g. Schaffung von Hundeauslaufgebieten

6. Grünflächen qualifizieren und vernetzen

- a. Ausbau qualifizierter Freiräume und zukunftsorientierter Spielplätze
- b. Instandsetzung bestehender Spielplätze
- c. Neue Wohnquartiere mit hohem Grünflächenfaktor
- d. Planung großzügiger Grünflächen mit Kompensationspotential zur Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung
- e. Integration von Ersatzflächen für bestehende Kleingärten im Freiraum (z.B. Gemeinschaftsgärten)
- f. Bereitstellung ausreichender Ressourcen für Pflege aller Grünanlagen

Verkehr - Verbinden und Vernetzen:

„Verkehrslösungen vor Wohnungsneubau“

7. Grundlage der Entwicklung – ein Verkehrskonzept Karow

- a. Ausbau des ÖPNV mit Vorrang vor Erweiterung des Straßennetzes
- b. Entwicklung von Lösungen für den ÖPNV durch ergebnisoffene Diskussion aller Optionen (u.a. 5-Minuten-Taktung auf bestehenden S-Bahn-Strecken; Straßenbahn; U-Bahn; Nord-Süd-Verbindungsstraßen westlich und östlich der „Dörferkette“ (Leitersprossenmodell); B2-Anbindung nicht als Durchgangsstraße, sondern nur über verzweigte Wohngebietsstraßen; Fertigstellung der Auffahrt AS 114 Bucher Straße stadtauswärts; Lösungen für zukunftsfähigen Modal Split; alternative Verkehrskonzepte wie z.B. Karow als Modellort für autonom fahrende Kleinbusse; (Berlin als Pilotstandort für 5G-Netz))
- c. Umsetzung Turmbahnhof als S- und Regionalbahnhof; Park und Ride (P+R) im Umland (Empfehlungen des Beirats)
- d. Schaffung von Mobilitätsangeboten wie Bike+Ride, Quartiersgaragen, Car- und Bike-Sharing
- e. Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrserschließung und Erstellung eines

Mobilitätskonzepts inkl. der notwendigen Gutachten zum Nachweis der Machbarkeit und Ableitung der erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Bebauungsplanverfahren

8. Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken

- a. Qualifizierung und Ausbau der Fahrradverkehrswege sowohl innerhalb Karows als auch Anbindung an übergeordnete Radwege
- b. Vorrang des ÖPNV vor motorisiertem Individualverkehr (Ausbau und Qualifizierung Buslinienangebot, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie z.B. Parkverbote und Einbahnstraßen)
- c. Verkehrssicherungsmaßnahmen für Fußgänger, auch innerhalb der Bestandsgebiete
- d. Einrichtung von Mobilitätshubs als physische Schnittstelle für verschiedene Mobilitätsangebote an einem Ort (u.a. Verleihsysteme, Quartiersgaragen mit E-Zapfstellen)

Strittige Themen nach dem 4. Beirat

Neben den im Beirat verabredeten Leitlinien gab es Themen, zu denen der Beirat keine gemeinsame Vereinbarung erzielen konnte. Diese strittigen Punkte wurden auf der Planungswerkstatt von einem Beiratsmitglied (Vertreterin der Bürgerinnen und Bürger) vorgebracht (s. nachfolgende Tabelle). Anschließend erhielten alle Besucher die Möglichkeit ihre Vorschläge, insbesondere zu den strittigen Themen, an den Stellwänden einzubringen und Fragen bei den Fachplanern und Ansprechpartnern des Stadtentwicklungsamtes Pankow zu diskutieren.

Strittige Themen nach dem 4. Beirat			
Thema	Forderung Anwohnerschaft im Beirat	Rahmenbedingungen der Planung	Aktuelle Lösung im Rahmenplan
Geschossigkeit/ Dichte der Bebauung im gesamten Gebiet	GFZ max. 0,8 im gesamten Gebiet	Geschosswohnungsbau	Unterschiedliche, angepasste Dichten und Geschosshöhen (geringere Dichten in den Übergängen, höhere Dichten in der Mitte bzw. an ausgewählten Stellen in den Teilgebieten)
Geschossigkeit/ Dichte in den Übergängen zwischen Bestand und Neubau	In den Übergängen zur EFH-Bebauung durchgängig niedrige Dichten und max. Geschossigkeit 2 (GFZ 0,3-0,4 mit einem Abstand von 30-50m)	Geschosswohnungsbau	Übergangszonen (30 m): GFZ max. 0,6 Geschosshöhe max. 2+
Diskussionsthemen während des Beirats (bereits in die Leitlinien/Rahmenplanung integriert)			
Förderung von Genossenschaften	Gezielte Einbindung von Genossenschaften in die Entwicklung der vorgesehenen Baufelder	- Flächen wurden nicht durch das Land Berlin vergeben, sondern am freien Markt verkauft - Genossenschaften waren nicht unter den Käufern, aber	Typologie-Mix geeignet für Miete und Eigentumsbildung, Genossenschaften, kleinteilige Gewerbeflächen -Förderung von Genossenschaftsmodellen

		städtische Wohnungsbaugesell- schaften	auf einer Teilfläche
Behandlung des Schichten- wasser- problems / Vermeidung von zusätzlichen Belastungen der Bestands- gebiete	Erarbeitung einer Lösung des Schichtenwasser- problems für ganz Karow vor Beginn der Bebauung		Erstellung eines hydrologischen Gutachtens sowie eines „Leitplans“ zum Umgang mit Regen- und Schichtenwasser in jedem Teilgebiet
Lösung übergeordneter Verkehrs- probleme	Entwicklung und Umsetzung einer Verkehrslösung für ganz Karow (und den gesamten NO-Raum) vor Beginn der Bebauung	Der übergeordnete Verkehr (S-Bahn, U- Bahn, Straßenbahn, Straßen ins Umland) sind nicht Bestandteil der Rahmenplanung (Zuständigkeit bei SenUVK).	Erstellung Mobilitätskonzept +Verkehrliches Gutachten mit Nachweis der Machbarkeit und Ableitung der erforder- lichen Maßnahmen; Entwicklung von Lösungen für den ÖPNV durch ergebnisoffene Diskussion aller Optionen
§ 34 BauGB in Bestandsgebieten Konflikt Flächennutzungs- plan			Prüfung weiterer Bebauungspläne in Bestandsgebieten

4. ERGEBNISSE DER DRITTEN OFFENEN PLANUNGSWERKSTATT

Die Anregungen und Hinweise aus der dritten Planungswerkstatt wurden im Folgenden verschriftlicht und nach Inhalten gruppiert. In der jeweiligen Tabelle (s.u.) sind die Beiträge und Kommentare der Teilnehmenden dargestellt sowie die Information, ob und in welcher Form diese voraussichtlich weiterbearbeitet bzw. hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden.

Verschiedene Rahmenbedingungen beschränken lokal den planerischen Handlungsspielraum bei mannigfaltigen Interessenslagen verschiedener Akteursebenen. So liegt beispielsweise die übergeordnete Verkehrsplanung für Berlin in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und hat damit Einfluss auf Fragen der Umsetzung von z.B. Buslinien, Radschnellverbindungen, U-Bahn-höfen oder der B2-Verbindungsstraße in Karow. Im Bereich der Grün- und Freiraumplanung werden wiederum Rahmenbedingungen durch das Umwelt- und Naturschutzamt gesetzt und die Bedingung des Geschosswohnungsbaus folgt z.B. einem gesamtstädtischen Interesse der Stadt Berlin. Die Rahmenbedingungen der aktuellen Rahmenplanung sind ausführlich in der

Dokumentation der zweiten offenen Planungswerkstatt dargestellt (s. Anhang 1.2, S. 35, bzw. Homepage des Stadtentwicklungsamts Pankow⁷).

Jeweils in einem Unterkapitel „Weitere Hinweise“ sind Beiträge der dritten Werkstatt dokumentiert, die bereits auf einer der beiden vorangegangenen Planungswerkstätten genannt und behandelt wurden. Aus Gründen der Transparenz und Vollständigkeit werden diese hier nochmals dargestellt, jedoch nicht weiter inhaltlich ausgeführt oder kommentiert. Verwiesen sei daher auf die im Anhang dieses Dokuments beigefügte Dokumentation der zweiten offenen Werkstatt.

4.1 Städtebau

An der Station „Städtebau“ wurde der städtebauliche Teil des Rahmenplan Karows vorgestellt. Diesem Themenbereich liegen die drei Leitlinien „Treffpunkte und Orte des Austauschs: soziale, gewerbliche und kulturelle Infrastruktur für ganz Karow!“, „Karow bleibt schön und wird vielfältig!“ und „Lernen von Alt-Karow“ zugrunde.

Die Besucher*innen waren aufgefordert, sich zu den folgenden strittigen Punkten zu äußern, die seitens der Anwohnerschaft im Beirat gefordert worden waren:

- **Geschossigkeit / Dichte der Bebauung im gesamten Gebiet:**
GFZ max. 0,8 im gesamten Gebiet
- **Geschossigkeit / Dichte in den Übergängen zwischen Bestand und Neubau:**
In den Übergängen zur EFH-Bebauung durchgängig ortsübliche Reihenhausstrukturen, ortsübliche (identische) Geschossigkeit (GFZ 0,3-0,4 mit einem Abstand von 30-50m)
- **Förderung von Genossenschaften:** Gezielte Einbindung von Genossenschaften in die Entwicklung der vorgesehenen Baufelder

Die Hinweise der Teilnehmer*innen bezogen sich insbesondere auf die Fragen zur Dichte der Bebauung und zum Übergang von Bestand und Neubau. Zur Förderung von Genossenschaften gab es auf der Werkstatt hingegen nur wenige Rückmeldungen seitens der Bürger*innen. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Rahmenbedingung, dass sich die potentiellen Flächen zur Bebauung in weiten Teilen in Privatbesitz befinden und nicht durch das Land Berlin vergeben, sondern am freien Markt verkauft wurden.

⁷ <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/artikel.757978.php>



Abbildung 4: Station "Städtebau"

In den folgenden Unterkapiteln sind die Hinweise der Bürger*innen im Detail dargestellt. Die rechte Spalte enthält zudem Informationen, wie im weiteren Verfahren mit den einzelnen Themen umgegangen wird.

Geschossigkeit / Dichte der Bebauung im gesamten Gebiet

Die häufigsten Hinweise zu diesem Punkt beziehen sich auf niedrigere Geschossflächenzahlen und Geschosshöhen im gesamten Bebauungsgebiet.

Das Wichtigste in Kürze:

Geschossigkeit beachten

- Die im vorläufigen Rahmenplan dargestellte Geschossflächenzahl für die neuen Wohnquartiere werden als zu hoch empfunden.
- Als bauliche Obergrenze werden maximal 3 Geschosse plus Dach im gesamten Gebiet gefordert.

Anmerkungen und Hinweise	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Geschossigkeit und Dichte	
<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bebauung über 0,6 an Straße 52 - GFZ-Werte aus Planung > Geschosszahl max. beschließen - Geschosshöhe soll im ganzen Gebiet niedrig gehalten werden (GFZ 0,6/max. 2+) > Eigenfamilienhäuser -> Kontraproduktiv, Geschosshöhe Richtung Naturschutzgebiet zu erhöhen! - Warum werden Einwände aus den ersten beiden Runden nicht berücksichtigt? Maximale Gebäudehöhe im Kern III+, mximal GFZ 1,5 besser 1,2. Nicht höher als 2 Geschosse!!! - Keine GFZ Erhöhung - GFZ max. 0,8 im gesamten Gebiet 	<p>Eine flächendeckende Bebauung von 2 Geschossen steht mit der Rahmenbedingung Geschosswohnungsbau im Widerspruch.^{8,9}</p> <p>Zentral ist die Gestaltung der Übergänge. Hierzu zählen nicht nur Gebäudehöhen, sondern auch die Stellung der Baukörper sowie die Abstände zwischen Neubau und Bestand.</p> <p>Es wird 2+1 Geschosse geben, an manchen Stellen aber auch 5 Geschosse oder mehr.</p>

Einige Teilnehmende äußerten aber auch explizit ihre Zustimmung:

Das Wichtigste in Kürze Die städtebauliche Rahmenplanung ist gut	
<ul style="list-style-type: none"> - Höhere Bebauungsdichten und Geschossigkeiten sind vertretbar, da auch Karow einen Beitrag zur Minderung der aktuellen Wohnungsnot in Berlin zu leisten hat. - Die Interessen der Grundstückseigentümer sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Geschosshöhen nur in den Zentren über 3 ist ok. So wird das Bild der Siedlung einigermaßen erhalten - Rahmenplanung ist gut; Intention/Ziele der Grundstückseigentümer zwingend aufnehmen; Priorisieren/Abwägen - Stadtentwicklung Berlins > Wachstum mitdenken; Karow kann/muss einen 	<p>Wird berücksichtigt und entspricht der Rahmenbedingung Gemeinwohlinteresse und Daseinsvorsorge (Geschosswohnungsbau)</p>

⁸ Die geforderten 2-3 Geschosse entsprechen einer Siedlung, nicht einer Stadt. Die Rahmenplanung wird zwar auf die historischen und umliegenden Strukturen wie den Ortskern eingehen und die Bebauung an diesen Stellen sensibler gestalten, der Geschosswohnungsbau stellt jedoch angesichts des hohen Bedarfs an Wohnraum und dem Gebot effizienter Flächennutzung ein gesamtstädtisches Ziel dar.

⁹ Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; Kapitel 4.1.2, S. 35f

<p>wesentlichen Beitrag leisten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wer denkt an Zuziehende nach Berlin? Warum werden die Wohnungssuchenden nicht adäquat berücksichtigt? = Karow als Wohnstandort für Mieter - Rolle Karows für Berlin muss Dichte von mindestens Ø 1,2 für alle neuen Quartiere abbilden - Höhere Dichten, höhere Häuser > punktuell; weniger öffentliche Erschließung, mehr Freiflächen, kürzere Wege = weniger Versiegelung - Frage: Sozialer Wohnungsbau? Bezahlbare Wohnungen? - Städtebaulicher Wettbewerb; Stadt der kurzen Wege 	
---	--

Geschossigkeit / Dichte in den Übergängen zwischen Bestand und Neubau

Wichtig war den Teilnehmenden, dass zwischen Bestand und Neubau ein angemessener Übergangsbereich eingehalten wird, sodass Brüche im baulichen und topographischen Siedlungscharakter weitgehend vermieden bzw. minimiert werden. Die in der Rahmenplanung vorgeschlagenen Übergangslösungen wurden als nicht ausreichend empfunden.

Das Wichtigste in Kürze Übergangsbereiche mit mehr Abstand gestalten	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Wir: GFZ 1,5; Neu: GFZ 0,6 Das ist KEIN Übergang! ABSTAND! - 30m Übergangsbereich mit GFZ 0,6 NEIN! Zu DICHT!! - 30m Übergangszone ist zu wenig > 4-Geschosser > Sichtschutz der Gärten?! - Hinweis an Rahmenplaner: 30m-Bereich an Beuthener Str. muss bis Ecke Blankenburger Chaussee gehen! (Auch bei Schule berücksichtigen!) - Keine "Burgkränze" um EFH (Straße 52) > fließendere Übergänge > Dorfansichten erhalten - 30m Abstand zu gering bei GFZ 0,6 - Abstand zu Bestand Karow-Süd > Grünstreifen + Bäume, dann d. 30m- 	<p>Diesen Forderungen der Anwohner*innen steht der Wunsch der Wohnungsbauträger nach geringeren Abstandsflächen und einer höheren Ausnutzung der Wohnbaupotenzialflächen gegenüber.</p> <p>Auf den bestehenden Dissens wird im Rahmenplan hingewiesen.</p>

Streifen mit GFZ 0,8 - Übergänge zu EFH-Bebauung: max. Geschossigkeit 2; GFZ 0,3-0,4 mit Abstand 30-50m - Übergangsbereich auch zwischen Karow-Süd und Blankenburger Chaussee schaffen!	
---	--

Weitere Hinweise

Die Teilnehmer*innen nannten weitere Aspekte hinsichtlich der Rahmenplanung im Bereich Städtebau, die nicht die strittigen Punkte betrafen.

Diese städtebaulichen Themen sind überwiegend bereits aus den vorherigen Werkstätten in die Dokumentation und damit in die Rahmenplanung eingeflossen und wurden in der dritten Werkstatt erneut von den Teilnehmenden benannt.

Das Wichtigste in Kürze Weitere einzelne Hinweise	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
- Abstimmung mit den "neuen" Grundstückseigentümern noch nicht abgeschlossen	- Abstimmung erfolgte im Juli 2019
- Prüfung weiterer Bebauungspläne in Bestandsgebieten	- Wird im weiteren Verfahren geprüft
- "Marktplätze" schaffen, die Aufenthaltsqualität haben (Cafés, kleiner Spielplatz...)	- Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt > städtebauliche Wettbewerbe
- Karow-Nord: Bestehende Freiflächen nutzen. K-14 Jugendclub sanieren	- Wunsch wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.

<ul style="list-style-type: none">- Grünflächen verbessern das Klima, riesige Wohnblöcke überhitzen Karow!	<ul style="list-style-type: none">- Auch Karow muss und wird seinen Beitrag zur Wohnungsnot in Berlin leisten. Mit diesem aufwändigen vorgeschalteten Verfahren (Rahmenplanung und anschließendem städtebaulichen Wettbewerb) werden mannigfaltige Anforderungen diskutiert und abgewogen. Jede Neuversiegelung muss und wird ausgeglichen werden, neue Bäume werden gepflanzt, Flussläufe renaturiert etc.
--	---

4.2 Verkehr

An der Station Verkehr wurde der verkehrliche Teil des Rahmenplans Karow vorgestellt. Zu diesem Teil zählen die Leitlinien „Grundlage der Entwicklung – ein Verkehrskonzept Karow“ und „Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken!“.

Die Teilnehmer*innen waren aufgefordert, sich zu folgendem strittigen Punkt zu äußern:

- **Lösung der Verkehrsprobleme:** Die Entwicklung und Umsetzung einer Verkehrslösung für ganz Karow (und den gesamten NO-Raum) muss vor Beginn der Bebauung erfolgen.

Hinweis:

Viele der gesammelten Hinweise aus der dritten Planungswerkstatt für den Bereich Verkehr (Ausbau übergeordnetes Verkehrsnetz und öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV) können nicht auf Bezirksebene oder in der Rahmenplanung gelöst werden. Dennoch ist allen beteiligten Planer*innen bewusst, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation Voraussetzung für eine erfolgreiche Weiterentwicklung Karows ist. Grundlage für die Entwicklung der Wohnungsbauquartiere ist ein **Mobilitäts- und Verkehrskonzept** im weiteren Verfahren. Teil dieses Gutachtens werden u.a. die Prüfung und Abwägung der von den Karower*innen vorgeschlagenen Lösungsansätze sein. Dieses Gutachten muss klar aufzeigen, welches Maßnahmenpaket für eine Machbarkeit der Neubauentwicklung notwendig ist. Die Erarbeitung eines entsprechenden Gutachtens erfolgt in enger Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), der Deutschen Bahn AG (DB) sowie dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes.

Aufgrund der versäumten Investitionen in die Infrastruktur Berlins in den 1990er und 2000er Jahren sind erhebliche infrastrukturelle Defizite in allen Berliner Bezirken entstanden, die nun schrittweise angegangen werden müssen. Aktuell wichtige Planwerke der Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (SenUVK):

1) Stadtentwicklungsplan Mobilität & Verkehr¹⁰

Basis für viele Detailmaßnahmen und Verwaltungshandeln

2) Nahverkehrsplan Nord-Ost-Raum (aktuell in Fertigstellung)

Dort werden erstmalig zusätzliche Nahverkehrsleistungen über alle Verkehrsmittel hinweg dargestellt (künftig u.a. 10-Minuten-Netz auch in der Peripherie, Ausweitung Stettiner Bahn mit 160 km/h; Karower Kreuz als Umsteigebahnhof zur Verbesserung der Verkehrssituation – Fertigstellung voraussichtlich 2. Hälfte 2020er Jahre; erste Planungen ab 2019, 5-Minuten-Takt der S-Bahn bis Bernau, Tram: schnellere Verbindungen in die Innenstadt), die zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Nord-Ost-Raum Berlin beitragen werden.

Die Prioritätensetzung und Machbarkeitsprüfung zum Ausbau des ÖPNV-Netzes erfolgt durch SenUVK auch nach Einwohnerzahl im Einzugsbereich (bspw. wird ein neuer Bahnhof in aller Regel erst ab 5.000 Wohnungen im näheren Radius als wirtschaftlich beurteilt und als realisierbar betrachtet).

Aufgrund der Wichtigkeit von übergeordneten Verkehrsbelangen ist eine zusätzliche Informationsveranstaltung zum Thema übergeordneter Verkehr für den Nord-Ost-Raum in Vorbereitung. Die Veranstaltung wird in Verantwortlichkeit der SenUVK und in Begleitung des Bezirks Pankow durchgeführt und soll anstehende und geplante Maßnahmen der nächsten Jahre, wie auch Ergebnisse des Nahverkehrsplan Nord-Ost-Raum vorstellen.



Abbildung 5: Station "Verkehr: Verbinden und Vernetzen"

¹⁰ https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml

Die thematisch zusammengefassten Hinweise sowie ergänzende Informationen, wie im weiteren Verfahren damit umgegangen wird, sind in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

Verkehrskonzept vor dem Bau neuer Wohnungen

Wie bereits in der zweiten Werkstatt äußerten viele Besucher*innen die Notwendigkeit, in einem ersten Schritt Lösungen für die bestehenden Verkehrsprobleme im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzepts für den gesamten Nordosten Berlins zu entwickeln, bevor mit dem Bau neuer Wohnungen begonnen wird.

Das Wichtigste in Kürze Ein Verkehrskonzept für Karow und den gesamten Berliner Nordosten entwickeln	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Verbesserung der Verkehrssituation wird als ein elementares Handlungsfeld der zukünftigen Siedlungsentwicklung Karows bestätigt. - Die Vorlage eines Verkehrskonzepts vor dem Bau neuer Wohnungen wird dabei als Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität der ortsansässigen wie auch der Bewohner*innen der zukünftigen Wohnquartiere gesehen. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Lösung übergeordneter Verkehrsprobleme - An erster Stelle sollte die Lösung der Verkehrsfrage stehen - Berliner Norden - Entwicklung und Umsetzung einer Verkehrslösung für ganz Karow (& NO-Raum) vor Beginn der Bebauung - ERST Bahnhöfe, DANN ortsübliche Bebauung!! - Ein alternatives Verkehrskonzept ist nötig - Straßen und S-Bahnen sind schon jetzt überfüllt - Erstellung Mobilitätskonzept & Verkehrliches Gutachten mit Nachweis der Machbarkeit & Ableitung der erforderlichen Maßnahmen - Wir brauchen leistungsfähige Straßen- und Bahnverbindungen nach Hohenschönhausen und Marzahn. Alles bisherige nicht ausreichend. - Anbindung ÖPNV an den Osten fehlt! Alles fährt über Blankenburg - V: Fußwege qualifiziert mitdenken 	<p>Prüfung dieser Hinweise Teil des Verfahrens.</p> <p>Verkehrliche Belange werden in den noch zu beauftragenden Gutachten</p> <p>> Mobilitäts- und Verkehrskonzept geklärt</p>

Die Teilnehmer*innen nannten weitere Aspekte hinsichtlich der Rahmenplanung im Bereich Verkehr, die bereits in den vergangenen Werkstätten thematisiert und bearbeitet wurden. Diese betonten insbesondere eine Reduzierung des Individualverkehrs.

Das Wichtigste in Kürze Weniger motorisierter Individualverkehr in Karow	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Individuellen PKW-Verkehr eindämmen, nicht ausweiten oder stärken - Bisherigen Vorrang für KFZ-Verkehr aufheben - Neue Quartiere > auto-/MIV-arm > keine öffentlichen Parkflächen > gut/nah an ÖPNV anbinden > Turmbahnhof 2025/26 gut/intensiv nutzen 	<p>Prüfung der Hinweise im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Schulstandort besser "autoarm" an Turmbahnhof anbinden; Schule kann/soll Zentrum von Karow-Süd am S-Bahnhof sein - Warum neuer Schulstandort an jetzt und zukünftig stark frequentierter Straße? 	<p>Hinweis wird aufgenommen. Die Lage des Schulstandortes soll im weiteren Verfahren im Kontext Städtebau festgelegt werden.</p>

Weitere Hinweise

Die weiteren Hinweise gingen auf verschiedene Verkehrsthemen ein und lieferten zum Teil konkrete Vorschläge für die weiteren Planungen, die bereits in der zweiten offenen Planungswerkstatt dokumentiert und kommentiert wurden (siehe Anhang). Die erneute Erwähnung unterstreicht die Bedeutung der genannten Punkte, so dass sie an dieser Stelle erneut abgebildet werden. Auf eine Kommentierung wird aufgrund der Dopplung verzichtet, Interessierte finden ausführlichere Kommentare wiederum in der Dokumentation der zweiten Werkstatt.

Das Wichtigste in Kürze Die Anbindung an die B2 wird zwiespältig gesehen	
<ul style="list-style-type: none"> - Es herrschen gegensätzliche Meinungen, inwiefern die Planung eine Verbesserung oder Verschlechterung der Verkehrssituation herbeiführt. - Die geplante Verbindungsstraße B2 ist umstritten. 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Keine B2 Anbindung - Keine B2-Anbindung an Bahnhofsstraße!! 	<p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; Kapitel 4.2, S. 62.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Kein Durchgangsverkehr B2-Anbindung – Bahnhofstraße – Pankgrafenstraße - B2-Anbindung ja, aber nur Achillesstraße!! Die Straße ist breit genug und die Natur wird nicht zerstört! (Nutzung der Baustraße!) - Achillesstraße öffnen! - B2-Anbindung ja, aber Durchgangsbereich B2 - Bahnhofstraße - Pankgrafenstraße verhindern - Die B2-Anbindung macht erst Sinn (eventuell), wenn die Umfahrung von Malchow fertig ist. Ohne diese wird Karow noch voller - Verkehr wird umgekehrt fließen -> über Anbindung nach Karow - B2-Anbindung als Geschäftsstraße? Besser den Ortskern für Gewerbe stärken 	
---	--

Das Wichtigste in Kürze Straßen(aus)bau	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - 4-spuriger Ausbau der Bucher Straße; parallele Hauptstraße zu Bahnhofstraße/Pankgrafenstraße - Anbindungen, Straßenausbau erhöhen das Verkehrsaufkommen und vergrößern Probleme - Wie soll hier Beschleunigung passieren? Stau ist Stau 06:00 - 09:00 Uhr 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; Kap. 4.2, S. 67 f.</p>

Das Wichtigste in Kürze Buslinien	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung per Bus von S-Bhf. Karow an S-Bhf. Gehrenseestraße / S-Bhf. Wartenberg fehlt völlig - Metrobus Richtung Stadt - wie soll das gehen auf einspurigen Straßen? - Bus 350 fährt auch nach 20:00 Uhr im 10-Minuten-Takt (vielleicht bis 23:00 Uhr) 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 65.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Geplante Buslinien führen durch zu enge Straßen > Straßen vergrößern > Häuser und Grünflächen wegreißen?! - Vom Autoverkehr getrennte Busspuren, damit die Busse zuverlässiger/schneller ihr Ziel erreichen - Parkmöglichkeiten an der KiTa Bahnhofsstraße/Spinolatraße bedenken, wenn dort noch ein Bus entlangfährt - Busse mit eigener Trasse, damit diese nicht im Stau stehen > ggf. 10-Minuten-Takt - Bitte keine Buslinie durch die Straße 44 - Keine Buslinie durch Straße 44 - Ausdruck: Buslinien 150 und 158 fahren über marode Sellheimbrücke 	
--	--

<p>Das Wichtigste in Kürze Verbesserung der Anbindung durch die Bahn</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Weiterer Ausbau des S-Bahn-Netzes - Verbesserte Taktung der Züge auf den bestehenden Linien 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Takt 5 Minuten - S-Bahn im 5-Minuten-Takt - U2-Verlängerung für Blankenburg/Karow/Buch durchsetzen 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren. Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 64.

<p>Das Wichtigste in Kürze Bau des Turmbahnhofs am Karower Kreuz</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Der Umgang mit Pendlern ist wichtig bei einer Umsetzung des Turmbahnhofs: Sind P+R-Flächen vorgesehen? - Der Bau eines Turmbahnhofs zieht weitere Entscheidungen z.B. bzgl. Linienanbindung von S- und U-Bahn oder die Erschließung durch (auch Fern-)Straßen nach sich. 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Turmbahnhof Karower Kreuz: Sind Abstellflächen -> P+R für Pendler geplant? Ansonsten Chaos für Anliegerstraßen und Zufahrtstraßen! Gleiches gilt für ggf. 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren. Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 61.

<p>geplanten S-Sellheimbrücke</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausdruck: In Buch und Karow Stellplätze für Autos bauen, für die Leute, die an die S-Bahn wollen. Wäre das möglich? Antwort: Die P+R Strategie wird in Berlin nicht mehr verfolgt. - Ausdruck: 12.Februar 2016: Bauarbeiten für den neuen Turmbahnhof Karower Kreuz sollen 2017 beginnen; "Nach vorliegen dieses Beschlusses soll umgehend mit der Umsetzung der bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen werden" 	
--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Ausdruck: Wirklich sinnvoll ist der Turmbahnhof Karower Kreuz aber nur, wenn dann auch die Umsteigeverbindungen zur S75 realisiert wird. Angesichts der bevorstehenden A114-Sanierung bietet sich die Inbetriebnahme des bisher nur als Rohbau parallel zur Autobahn liegenden Haltepunktes Bucher Straße an. Die Fläche zwischen Bahntrasse und Autobahn bietet ausreichend Platz für einen P+R-Platz und sichere Radabstellanlagen. - S75 wird doch nicht bis Sellheimbrücke verlängert; keine Querverbindung zwischen Hohenschönhausen und Karow/Buch; Umbau Karower Kreuz -> Schienenersatzverkehr im Stau; Zusammenbruch Busverkehr Buch – Blankenburg - Wenn man die Zugänge ändern will, muss man auch die Bahnhöfe umbauen/verlängern - Ausdruck: Mit Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn von Wartenberg zum Karower Kreuz ließe sich diese Lücke verhältnismäßig leicht und schnell schließen und der Direktverkehr zur Stadtbahn beibehalten. - Ausdruck: Weitestgehend baulich vorbereitet war die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg über Sellheimbrücke zum Karower Kreuz, wie noch heute anhand der vorhandenen Trasse und 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Hinweis: Die Prioritätensetzung und Machbarkeitsprüfung von verkehrlichen Maßnahmen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) zum Ausbau des ÖPNV-Netzes erfolgt u.a. auch nach Einwohnerzahl im Einzugsbereich (bspw. wird ein neuer Bahnhof in aller Regel erst ab 5.000 Wohnungen im näheren Radius als wirtschaftlich beurteilt und folglich für eine Realisierung betrachtet. Die S75 ist bereits eine wenig ausgelastete Berliner S-Bahn. Eine Verlängerung der Strecke deshalb vorerst nicht wirtschaftlich. Dies wird sich auch nicht mit den neuen Wohnstandorten ändern. Wegen seiner Bedeutung für die Erschließung der Wohnungsneubaupotenziale in Karow wird der S-Bahnhof Sellheimbrücke im Rahmenplan dargestellt</p> <p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 61.</p>
---	--

<p>Brückenüberbauten zu sehen ist. Für die noch in der Planung befindlichen Neubaugebiete in Malchow, Karow und Blankenburg müsste dringend eine Verkehrslösung gefunden werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausdruck: 18.Oktober 2018: Der Neubau der Sellheimbrücke soll Verkehrssicherheit erhöhen - Ausdruck: Wo kommt die jetzige bessere Bewertung der Sellheimbrücke her? Was ist wenn die Brücke nicht hält? Antwort: Es gibt so keinen Notfallplan. Sollte es zu Gefahren kommen, wird die Brücke gesperrt 	
<ul style="list-style-type: none"> - Ausdruck: Planungen Linie U10/U3; Linie U3 Planung und Flächenfreihaltung laut FNP 1994; Karow-Süd [ABBILDUNG] 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>

<p>Das Wichtigste in Kürze Das Fahrradweg-Netz in Karow stärken</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Sichere Radwege in Karow schaffen 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Auf- und Ausbau eines durchgängigen Fahrradwegnetzes von Karow in Richtung Blankenburg - Sichere Radverbindungen zu ÖPNV-/S-Bahn - Buch + Blankenburg (auto-/kreuzungsfrei!!!); Panke-Trail durch Karow-Süd - Sichere Querung Blankenburger Chaussee bei Straße 45 einrichten! Für Fußgänger und Radfahrer! 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 67.</p>

Das Wichtigste in Kürze Weitere einzelne Hinweise	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Todesstraße 72 am Friedhof! Selbstmörder willkommen! - Sperrung des Teils der Straße 72, die den Dorffriedhof Karow durchquert, für den Autoverkehr, Begründung: Straße zu schmal, Gefahr für Fußgänger, kein Gehweg 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 59f.</p>

4.3 Freiräume

An der Station Freiräume wurden die Entwürfe der Rahmenplanung zu Frei- und Grünflächen sowie Gewässern vorgestellt. Sie basierten auf den Leitlinien „Karow – Wohnen an der Landschaft“, „Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!“ und „Grünflächen qualifizieren und vernetzen“. Die Bürger*innen waren aufgefordert, sich zu folgendem strittigem Punkt zu äußern:

- **Lösung des Schichtenwasserproblems:** Erarbeitung einer Lösung des Schichtenwasserproblems für ganz Karow vor Beginn der Bebauung

Neben einzelnen konkreten Vorschlägen für Freizeitangebote und die Gestaltung der Grünflächen wurde vor allem der Umgang mit dem Schichten- und Regenwasser thematisiert.



Abbildung 6: Von Teilnehmenden markierte Orte mit auftretendem Schichtenwasser

Lösung des Schichtenwasserproblems

Das Wichtigste in Kürze Schichten- und Regenwasserproblematik lösen	
<ul style="list-style-type: none"> - Die Planungen für den Umgang mit dem Schichten- und Regenwasser sollten sich nicht nur auf die Neubaugebiete beschränken, sondern müssen die Situation in ganz Karow berücksichtigen. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Natur- und Artenschutz	
<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen in der Frundsbergstraße zwischen Lanker Straße und Alt-Karow zur Ableitung des Schichtenwassers erforderlich!! 	Wird im weiteren Verfahren aufgenommen.
Anregungen und Gestaltungsvorschläge (Forts.)	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Den Zwischenstreifen (30m Zone zum Abfluss von Regenwasser / Schichtenwasser nutzen! Zum Beispiel Nahe/ Nettostraße da der tiefste Punkt im Gelände - Durchsetzung der Kanalisation für Karow-Bestand > Schon jetzt! - Erst Abwasserentsorgung Straße 44 - Abwasseranbindung in den Privatstraßen bitte nicht vergessen - Im Zuge der Neubauaktivitäten Abwassernetz anbinden. - Versickerungsfähigkeit in geplanten Neubaugebieten erhöhen. Fühlbar für Bestand! 	<p>Im weiteren Verfahren werden Bodengutachten und Entwässerungskonzepte erarbeitet. Umwelt- und Naturschutzamt sowie die Wasserbehörde werden in die Planungen einbezogen. Schutz und Qualifizierung der Gräben bereits im Leitbild der Rahmenplanung.</p> <p>Die Berliner Wasserbetriebe planen bereits die schmutzwassertechnische Erschließung der Altsiedlungsgebiete.</p> <p>Hinweise im Verfahren aufgenommen (siehe Dokumentation der 2. Werkstatt)</p>

Weitere Hinweise

Weitere Anmerkungen, die nicht eindeutig den oben aufgeführten Gruppen zugeordnet werden konnten, finden sich in der folgenden Tabelle.

Das Wichtigste in Kürze Zusätzliche Freizeitangebote schaffen	
<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung neuer Bademöglichkeiten - Sport- und Spielangebote schaffen 	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden

<ul style="list-style-type: none">- Ein Sommerfreibad für Kinder und Erwachsene. Der Gorinsee ist total überlastet, schon jetzt!- Schwimmhalle und Freibad (je 50m Sportbahn!)- Ein kleines Freibad! (Vorbild Bernau) - Freibad Pankow bereits jetzt überfüllt, ein lokales Bad würde vor allem auch Jugendlichen und Familien im Sommer der Gesunderhaltung und Freizeitbeschäftigung dienen.- Großer "Sportbereich" verkommt oft zum Hundeklo und verwaist, Freibad wäre zweckgebunden (siehe K14-Nähe)	<p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; Kap. 4.2, S. 5274.</p>
--	--

Das Wichtigste in Kürze Weitere einzelne Hinweise	
Hinweise und Anmerkungen	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Bereich südlich Beuthener Str. und westlich vom Wassergraben: sollte als Freiraum /Grünfläche geplant werden! Westlich ist ohnehin bereits Grünstreifen geplant, östlich Graben. 	<p>Hinweise werden geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Bitte "richtige" große Bäume pflanzen, keine Zwergausgaben - Grünflächen naturnah ohne teure Bewirtschaftungskosten. - > Dazwischen zerstört Bebauung das Konzept. Bereich würde auch optimal zu eventuellem Schulstandort östlich passen! - > Darüber hinaus besteht im Bereich nördlich (Steinmauer Str.) jetzt schon Schichtenwasserproblematik!! 20er Jahre-Bauten mit Kellern!! - Karow hatte die besten Böden Berlins, Gemüse- und Obstanbau bis lange nach 1945, letzte Äcker um 1995. Menschen nur noch (Flächen-) VERBAUCHER - Neue Spielplätze bauen, aber nicht die erhalten, die es schon gibt?! - Folgen für Klima und Umwelt bedenken! 	<p>Vgl. Dokumentation zur 2. Werkstatt im Anhang; 4.2, S. 72f.</p>

ANHANG

Rahmenplanung Karow

**Dokumentation der zweiten öffentlichen
Planungswerkstatt
am 23. Februar 2019**



Impressum

Auftraggeber:

Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung und Bürgerdienste
Stadtentwicklungsamt
FB Stadtplanung



Bearbeitet durch:

nexus Institut für Kooperationsmanagement und
interdisziplinäre Forschung GmbH

Willdenowstraße 38
12203 Berlin



Berlin, Mai 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Die Rahmenplanung Karow	33
1.1 Hintergründe und Ablauf der Rahmenplanung Karow.....	33
1.2 Gemeinwohlinteresse - Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen.....	35
1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	38
2 Die erste Beteiligungsphase.....	39
3 Die zweite offene Planungswerkstatt.....	42
4 Ergebnisse der zweiten offenen Planungswerkstatt.....	45
4.1 Thema Städtebau.....	46
4.2 Thema Verkehr	57
4.3 Thema Freiräume.....	71
4.4 Hinweise der Stellwand des Büros für Bürgerbeteiligung Weißensee.....	76

1. DIE RAHMENPLANUNG KAROW

1.1 Hintergründe und Ablauf der Rahmenplanung Karow

Die Rahmenplanung Karow findet unter den folgenden Ausgangsbedingungen statt:

Berlin wächst: Die Stadt hat eine anhaltend hohe Wachstumsdynamik (20.000 Wohneinheiten pro Jahr), auf die reagiert werden muss. Ziel ist es sozial und funktional gemischte Quartiere zu schaffen. Dabei ist es wichtig, bezahlbaren Wohnraum und spezifische Wohnangebote für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Eine wachsende Stadt erfordert eine qualitätsvolle Erhöhung der Dichte. Gleichzeitig muss aber auch die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt gesichert und Grünräume für Belange der Erholung, des Naturerlebens und des Stadtklimas geschützt werden. Hierfür werden kluge Konzepte benötigt, um die wenigen noch vorhandenen Flächen bestmöglich zu nutzen.

Karow selbst verfügt seit 2013 über eines der dynamischsten Bevölkerungswachstums Berlins. Im Wohnbaukonzept Pankow 2016 hat das Stadtentwicklungsamt Berlin Pankow alle Wohnbaupotenziale ermitteln lassen¹¹. In Karow wurden drei Flächen für mittel- bis langfristigen Wohnungsbau ausgewiesen – Karow Süd, Straße 52 und Am Teichberg. Auf der Grundlage dieses Wohnbaukonzepts hat das Stadtentwicklungsamt Pankow die Vorbereitung dieser Wohnbaupotenzialflächen begonnen und sich zunächst für das sehr frühzeitige Instrument der Rahmenplanung entschieden.

In der Rahmenplanung sollen für Karow erste Handlungsempfehlungen und Schwerpunktthemen für die zukünftige Entwicklung Karows erarbeitet werden. Mit der frühzeitigen Rahmenplanung soll ein kluges Konzept für den Ortsteil entwickelt werden, das zunächst einen Überblick über die Problemlagen des Betrachtungsraums liefert, darauf aufbauend konkrete Handlungsbedarfe aufzeigt und diese mit Entwicklungszielen umreißt. Auch aus diesem Grund ist die Beteiligung der Karower*innen als wichtiger Schwerpunkt der Planung entschieden worden. Karower*innen sollen die Möglichkeit erhalten frühzeitig ihr „Alltagswissen“ in die Planungen einzubringen.

Wie in der folgenden Abbildung 1 dargestellt, werden in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung, die in 2020 vorgesehen ist, die Ergebnisse der Rahmenplanung anschließend räumlich wieder ein Stück konkreter entwickelt. Die übergeordneten Leitbilder und Ziele der Rahmenplanung werden gegenständlicher. Diese Vorgehensweise, vom Übergeordneten ins Konkrete zu gehen, bietet die Chance, gemeinsam zu einem besseren Planungsergebnis zu kommen.

Übergeordnetes Ziel der Rahmenplanung ist es zunächst, Leitlinien für den ganzen Ortsteil zu entwickeln, an denen sich auch zukünftige andere Fachplanungen orientieren müssen. Aus diesem Grund sind auch sämtliche Fachämter in den Prozess der Rahmenplanung frühzeitig eingebunden worden. Das Stadtentwicklungsamt Pankow hat bereits zu Beginn der Rahmenplanung Stellungnahmen bei den Fachämtern angefordert.

¹¹ Online stand 13.05.2019: <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/artikel.528193.php>

Analog zu den Karower*innen sind auch die Hinweise der Fachämter relevant für die weitere Planung. Teil des Planungsprozesses ist es, sämtliche Hinweise zu prüfen und untereinander gerecht abzuwägen.

So haben bereits einige Rahmenbedingungen wie der Bedarf eines Doppelschulstandortes, mehrerer Kitastandorte, eines Großsportspielfeldes sowie die Stadtstraßenplanung B2-Anbindung bereits Einzug in den Rahmenplan gefunden.

In der anschließenden verbindlichen Bauleitplanung folgt das formelle Verfahren. Hier werden dann mehrere Bebauungspläne entwickelt, die auf möglichst viele Bedürfnisse reagieren. Erst in der verbindlichen Bauleitplanung ist es jedoch möglich, rechtliche Regelungen zu treffen, wie wo gebaut werden darf (z.B. Gebäudehöhen und -typen, Art der Nutzung usw.). Jede Regelung muss dann zudem fundiert begründet werden. In diesem Prozess werden Fachämter und Bürger*innen wiederum die Möglichkeit der Beteiligung in Form einer formellen Beteiligung gemäß § 3 BauGB erhalten.

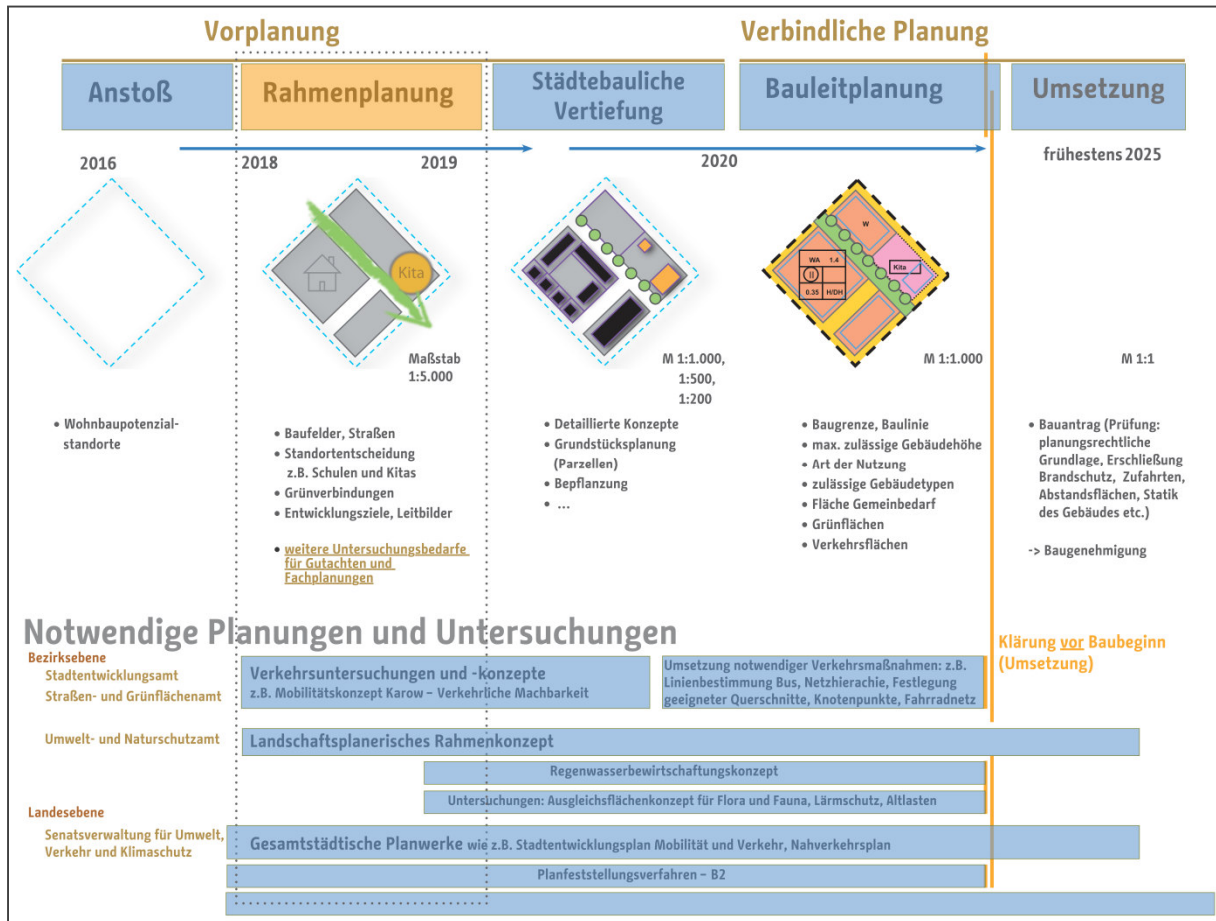


Abbildung 7: Der Planungsprozess mit den Betrachtungs- und Festlegungstiefen

Parallel zur Rahmenplanung laufen bereits vielfältige weitere Fachplanungen auf Bezirks- und Landesebene, die im Planungsprozess fortlaufend synchronisiert werden. Im Laufe der Zeit nähern sich die einzelnen Planungen immer weiter an. Gleichzeitig hat die Rahmenplanung bereits selbst wichtige Hinweise geben, welche weiteren Fachgutachten und Konzepte zudem noch nötig sein werden, um die Planung umzusetzen. Diese werden aktuell zur Beauftragung vorbereitet. Die Umsetzung der Bebauung beginnt erst, wenn alle Konflikte und offenen Fragen geklärt sind und Lösungen für Probleme bspw. im verkehrlichen Bereich

oder im Arten- und Umweltschutz gefunden wurden. Da wir uns in einem sehr frühen Stadium der Planung befinden, gibt es aktuell mehr Fragen als Antworten auf die zu Tage getretenen Probleme. Schwerpunkt der Arbeit in den nächsten Jahren, ist es, Lösungen zu finden – bevor es zu einer baulichen Umsetzung auf den Flächen kommen wird. Aufgrund der Komplexität dieser aufeinander aufbauenden Planungen wird seitens des Stadtentwicklungsamtes nicht vor 2025 mit einer Umsetzung des Wohnungsneubaus gerechnet.

Die Rahmenplanung wird aktuell durch ein Fachplaner*innenkonsortium aus drei Büros erstellt. Hier bündeln sich Kompetenzen in den zentralen Themen:

- **Wohnen & Bauen** - Stadtplaner - **Stadt Land Fluss**
- **Verkehr** - Verkehrsplaner - **Hoffmann + Leichter Ingenieurgesellschaft**
- **Freiraum** - Freiraumplaner - **bgmr Landschaftsarchitekten**

Diese Büros sind damit beauftragt, fachliche und thematische Analysen jeweiliger Fachthemen vorzunehmen und Handlungsansätze abzuleiten. Diese Ergebnisse wurden in der ersten Planungswerkstatt vorgestellt. Des Weiteren haben sie die Hinweise aus der Anwohnerschaft sowie die fachlichen Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden in die Planung aufgenommen und entwickeln daraus Entwicklungsziele für Karow. Das schließt verkehrliche Hinweise aus – die wichtiger Teil der anschließenden Planungen sind.

1.2 Gemeinwohlinteresse - Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen

Derzeit befinden wir uns in der **frühzeitigen informellen Planung**. Zunächst gilt es mit der Rahmenplanung eine grobe Entwicklungsrichtung für Karow zu entwickeln und auf den Wohnbaupotenzialflächen Flächen für die Bebauung, für Freiräume, Schulen, Kindergärten und Straßen zu finden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im Rahmen der Projektentwicklung in der Stadtentwicklung heute komplexe Zusammenhänge betrachtet und unterschiedlichste Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen, um gangbare Lösungen zu entwickeln. Anwohner*innen, Eigentümer*innen Fachbehörden, Umwelt- und Artenschutz, Gemeinwohlinteresse und Daseinsvorsorge stellen dabei sehr unterschiedliche Anforderungen an eine Fläche und stellen gleichzeitig nur einen Teil aller zu betrachtenden Interessen dar.

Bestimmte Themenbereiche obliegen einer rein fachlichen Entscheidung und sind vom Grundsatz her nicht für eine ergebnisoffene Beteiligung der Bürger*innen zugänglich. Aus diesem Grund wurden gesetzte Rahmenbedingungen formuliert und im Rahmen der offenen Planungswerkstätten und im Beirat dargestellt. Zum Thema Wohnen steht aufgrund des dringenden Gesamtinteresses Berlins nach Wohnraum nicht die Frage zur Debatte, ob oder ob nicht gebaut werden soll. Ebenso kann nicht infrage gestellt werden, ob eine verdichtete Bebauung der Baufelder stattfinden muss. Deshalb wurde die Rahmenbedingung „Bebauung Wohnfelder im Geschosswohnungsbau“ neben der Schaffung eines Schulstandortes und Kitastandorten als klare Rahmenbedingung aufgenommen. In diesem Dokument sind die Rahmenbedingungen im Detail unter „Ergebnisse der zweiten offenen Planungs-

werkstatt“ sowie überblickshaft in Form einer Tabelle zu Beginn jedes Themenfelds (Städtebau-Verkehr-Freiräume) zusammengefasst.

Aktuell befindet sich das Bezirksamt im Prozess eine fachlich begründete Entscheidung zu entwickeln, wie dicht die Bebauung sein kann, um einerseits Ortsverträglichkeit und andererseits das dringende Gesamtinteresse Berlins nach Wohnraum in Einklang zu bringen. Dies ist ein sensibler Verhandlungsprozess, den die beteiligten Stadtplaner*innen ernst nehmen.

Gesamtstädtische Planungsaufgabe

Die Rahmenplanung ist eine bezirkliche Planung. Für einige Themen von überörtlicher Relevanz ist die Landesebene, teilweise sogar die Bundesebene zuständig. In Berlin sind das die Senatsverwaltungen für die Landesebene. Obwohl der Bezirk in engem Austausch zu verschiedenen Themen mit den entsprechenden Behörden steht, kann er dort gelagerte Themen nur bedingt steuern oder forcieren. Solche Zuständigkeiten bzw. Themen können deshalb nicht durch die Rahmenplanung festgelegt werden.

Alle gesamtstädtischen, also überörtlich relevanten Anregungen zu Planungen anderer Behörden werden aber gesammelt weitergeleitet. Es wird voraussichtlich verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes sowie des ÖPNVs geben müssen. Die Bewertung der Machbarkeit obliegt aber nicht dem Bezirk, sondern dem Land und dem Bund.

Mobilitätskonzept

In einem im Anschluss an die Rahmenplanung zu erstellenden Mobilitätskonzept sollen innovative Ansätze zur Lösung und Prävention von Verkehrskonflikten ermittelt und Rahmensetzungen formuliert werden. Dieses Konzept wird im weiteren Verfahren beauftragt.

Verkehrsuntersuchung

Auf Grundlage der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes erfolgt eine Verkehrsuntersuchung, die Voraussetzung für die formalen anschließenden Bebauungsplanverfahren sein wird. Teil dieses Gutachtens werden u.a. die Prüfung und Abwägung der von den Karower*innen vorgeschlagenen Lösungsansätze sein. Dieses Gutachten muss klar aufzeigen, welches Maßnahmenpaket für eine Machbarkeit der Neubauentwicklung notwendig ist. Derartige Gutachten laufen immer in Kooperation mit der zuständigen Fachbehörde. An allen verkehrlichen Gutachten sind die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sowie u.a. die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Deutsche Bahn (DB) sowie das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes beteiligt. Dieses Konzept wird im weiteren Verfahren beauftragt.

Umwelt- und Artenschutz

Zentraler Teil der anschließenden Bebauungsplanverfahren (auch formalen Bauleitplanung genannt, siehe Abb.1) ist die Erstellung eines Umweltberichtes. Dort muss klar aufgezeigt werden, welche Auswirkungen die Bauvorhaben auf die Flora und Fauna haben werden und wie diese ausgeglichen werden. Die Untersuchung der Bedarfe geschieht unter anderem durch **Biotopkartierungen** und **Bodengutachten**. Diese leiten bspw. naturschutzfachliche

Untersuchung des Bodens, Altlastenvorkommnisse, Grundwasserstände und erforderliche Ausgleichsbedarfe ab. Die mit den Gutachten aufgezeigten Ausgleichsbedarfe müssen im Rahmen des Verfahrens, also vor der Umsetzung der Planungen, nachgewiesen werden. Nachweisen heißt bspw. neue Flächen zu benennen, auf denen mit verschiedenen Maßnahmen, wie z.B. Baumpflanzungen, die Biodiversität gesteigert wurde und sich der Bestand geschützter Arten erweitert hat.

Die Untere und Obere Wasserschutzbehörde sowie das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirkes sind in die Rahmenplanung bereits einbezogen. Gutachten werden mit diesen Behörden abgestimmt, bzw. sind von diesen freizugeben. Durch die Renaturierung und Qualifizierung vorhandener Grünräume und der Entwicklung von Grünzügen entlang der Kanäle sieht die Rahmenplanung bereits erste Ausgleichsmaßnahmen für die neuen Eingriffe in Boden und Natur innerhalb des Geltungsbereichs vor.

Gemeinwohlinteresse

Der Mangel an Wohnraum in Berlin ist allgegenwärtig. Die Bevölkerung von Berlin und seinem Umland wird bis 2030 auf ca. 5 Mio. Einwohner anwachsen.

Das Wachstum Berlins ist kein hausgemachtes Ergebnis. Weltweit findet eine Metropolisierung in erheblichen Umfang statt. Gegen diese Mechanismen kann man kurz- und mittelfristig nicht vorgehen, vielmehr ist es die Aufgabe der Politik und der Stadtplaner diese Entwicklung nachhaltig und sozial zu steuern. Nachhaltig bedeutet auch, mit der nicht vermehrbaren Ressource Boden sparsam und effizient umzugehen.

Berlin verfügt über ein radiales S-Bahn-System, wofür es weltweit beneidet wird. Entlang der Radialen haben sich im letzten Jahrhundert Siedlungsräume entwickelt. Wir befinden uns inmitten einer dieser Radialen. Dass die Radialen einen Investitionsstau im ÖPNV aufweisen und dringend ausgebaut werden müssen, ist der Verkehrsplanung bereits bewusst, Maßnahmen zur Verbesserung sind in Planung. Alle Flächenpotenziale Berlins müssen im Hinblick auf den erheblichen Druck auf Land und Boden sowie des großen Bedarfs an Wohnraum bereits heute unbedingt nachhaltig entwickelt werden. Eine Fortsetzung der Siedlungsstruktur in Form von Einfamilienhäusern ist nach heutigem Maßstab weder nachhaltig noch wird dies dem Wohl der Allgemeinheit gerecht.

An der Schaffung neuen Wohnraums hängt zudem eine hohe soziale Verantwortung. Politiker*innen und Planer*innen haben aus Fehlern der Vergangenheit gelernt.

Karow ist Teil Berlins, mit seiner Lage in einem Siedlungsarm an der S-Bahn – der Alexanderplatz in 20 Minuten erreichbar – kann Karow nicht mehr als Dorf bezeichnet werden, sondern ist Teil der Hauptstadt Berlin. Berlin verändert sich an vielen Orten. Gleichwohl dies mit vielen Herausforderungen verbunden ist, muss die Veränderungen von jedem akzeptiert werden. Nur wenn alle an einem Strang ziehen, können wir die Entwicklung zugunsten der nächsten Generationen mitgestalten.

In jedem der folgenden Unterkapitel werden einerseits die gesetzten Rahmenbedingungen der Planung erläutert, die aufgrund der dargestellten Punkte nicht durch die Öffentlichkeitsbeteiligung beeinflusst werden können, und andererseits die bestehenden Einflussmöglichkeiten für die drei Bereiche Städtebau, Freiräume und Verkehr benannt.

1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Rahmenplanung Karow wird durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet, die die Bedürfnisse der Karow*innen ermittelt und das lokale Wissen aktiviert. Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung Karows sicherzustellen. Deshalb hat sich das Stadtentwicklungsamt Pankow für die Einbeziehung der Bürger*innen vor Ort entschieden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Bürger*innen in verschiedenen Veranstaltungen über den Stand der Rahmenplanung informiert, um eigene Hinweise und Ideen einbringen zu können. Des Weiteren wurde im November 2018 ein Beirat gegründet. Dieser besteht aus insgesamt 24 Mitgliedern, die zu gleichen Teilen aus den Bereichen Politik, Verwaltung, lokale Interessenvertretungen und Anwohnerschaft besetzt sind. Aufgabe des Beirats ist es einerseits, die Rahmenplanung durch Hinweise zu begleiten und andererseits die Öffentlichkeitsbeteiligung beratend vorzubereiten und auszuwerten. Der Beirat hat sich zwischen Dezember 2018 und März 2019 bereits drei Mal getroffen.

In der folgenden Grafik ist der Zeitplan zur Beteiligung zur Rahmenplanung abgebildet:

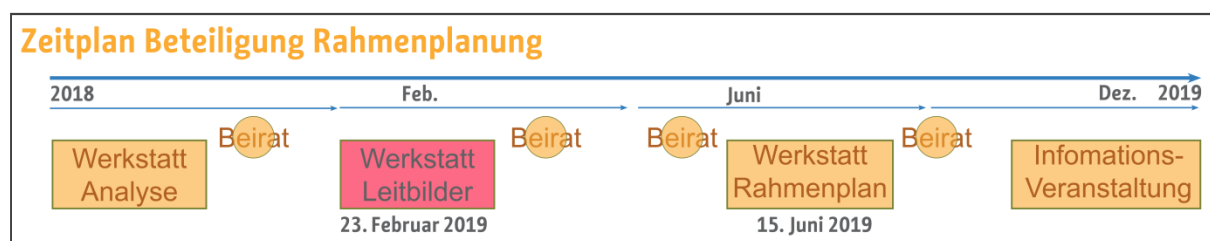


Abbildung 8: Zeitplan der Beteiligung zur Rahmenplanung Karow

Das Stadtentwicklungsamt Pankow hat auf seiner Homepage zahlreiche Informationen zum Stand der **Rahmenplanung Karow** veröffentlicht und aktualisiert diese in regelmäßigen Abständen.¹²

¹² Online stand 13.05.2019: <https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/verbindliche-bauleitplanung/artikel.757978.php>



Abbildung 9: **Im Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern** (Hr. Risken, Amtsleiter Stadtentwicklungsamt Berlin-Pankow)

In den folgenden Kapiteln dieser Dokumentation der zweiten offenen Planungswerkstatt werden die wesentlichen Argumente, die in den Beiträgen und Kommentaren zum Ausdruck kamen, dargestellt. Sämtliche eingegangene Hinweise werden in Tabellen thematisch zusammengefasst dargestellt. Ebenso wird erläutert, in welcher Form die Anregungen weiterverfolgt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden.

2 DIE ERSTE BETEILIGUNGSPHASE

Am 17. November 2018 fand in der Zeit von 12.00 bis 18.00 Uhr die erste offene Planungswerkstatt in der Grundschule Alt-Karow statt. Sie war die erste öffentliche Veranstaltung, in der Ziel und Ausgangslage der Rahmenplanung zur Entwicklung Karows sowie relevante Themen aus den bereits durchgeführten Interviews mit Akteuren vor Ort vorgestellt und eingehender diskutiert wurden. Des Weiteren wurden Statements und Empfehlungen der Karower Bürger*innen gesammelt und auf Moderationskarten an Pinnwänden dokumentiert. Die Veranstaltung war als offenes Format geplant, sodass die Teilnehmenden frei kommen und gehen konnten.

Auf der ersten offenen Planungswerkstatt gingen mehr als 400 Hinweise zur künftigen Entwicklung von Karow ein. Auf dieser Grundlage und der Stellungnahmen der Fachämter haben die Planer*innen bis zur zweiten offenen Planungswerkstatt sieben Entwicklungsziele für die Rahmenplanung in Karow abgeleitet und entsprechend verortet und dargestellt. Ziel der zweiten Planungswerkstatt war es, diese Entwicklungsziele vorzustellen, Rückkopplungen der Karower*innen zu erhalten um im nächsten Schritt dann den Rahmenplan auszuarbeiten. Der Rahmenplan wird in einer dritten Werkstatt am 15. Juni 2019 vorgestellt und diskutiert.

Nicht alle Hinweise aus der ersten Werkstatt konnten direkt in die Rahmenplanung einfließen, da sie bspw. nicht in der Zuständigkeit des Stadtplanungsamts liegen. Damit diese Hinweise nicht verloren gehen, wurden alle Anmerkungen sortiert und anschließend an die zuständigen Stellen weitergeleitet: Einige Themen gingen an die Senatsverwaltungen (z.B. Hinweise zur übergeordneten Verkehrsplanung), andere an Träger öffentlicher Belange (z.B. die Berliner Wasserbetriebe zum Anschluss an die Kanalisation) und wieder andere an Fachämter innerhalb des Bezirksamts Pankow (z.B. das Thema Reparatur von bestehenden Spielplätzen an das Straßen- und Grünflächenamt).

Welche Hinweise durch welche Stelle bearbeitet werden und in welche der sieben Leitbilder sie ggf. eingeflossen sind, wurde auf einer Stellwand in der zweiten Planungswerkstatt dargestellt.

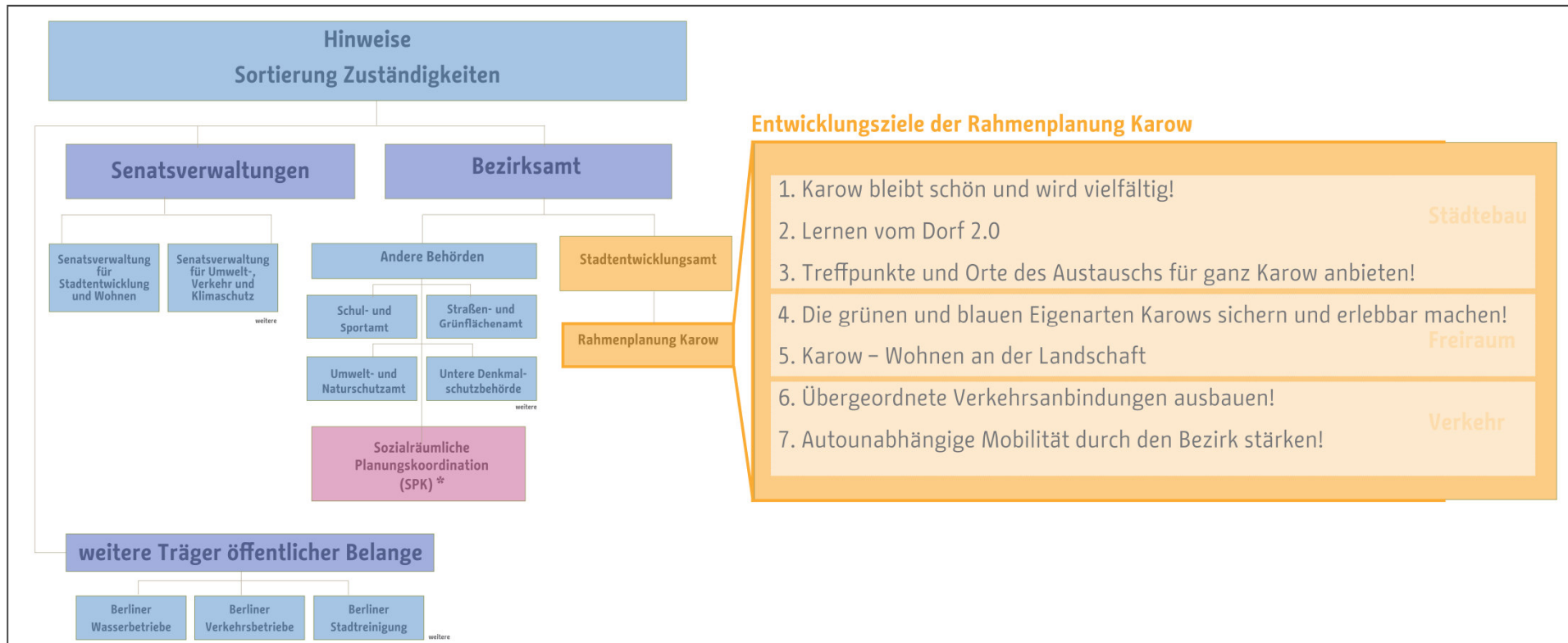


Abbildung 10: Hinweise aus der ersten offenen Planungswerkstatt und Sortierung nach Zuständigkeiten

3 DIE ZWEITE OFFENE PLANUNGWERKSTATT

Die zweite offene Planungswerkstatt fand am 23.02.2019 von 12.00 bis 16.00 Uhr erneut als offenes Format statt, das heißt alle Interessierten konnten während der angegebenen Zeit nach Belieben kommen und gehen. Zentrale Elemente der Planungswerkstatt waren fünf Stationen, an denen Informationen zur Rahmenplanung sowie die Entwicklungsziele für die drei Themengebiete der Rahmenplanung (Städtebau, Verkehr, Freiräume) gezeigt wurden. Diese Entwicklungsziele wurden von den Büros, die mit der Rahmenplanung beauftragt sind, auf Basis der Ergebnisse aus der ersten Planungswerkstatt entwickelt. Zusätzlich gab es einen Informationsstand des Büros für Bürgerbeteiligung Weißensee¹³, das über seine Arbeit informierte und Ideen für die Gestaltung Karows sammelte, welche unabhängig von der vorgestellten Rahmenplanung sind.

Die zweite Planungswerkstatt lief wie folgt ab:

Nach einer **Begrüßung und Einführung in Thema und Ablauf** der Planungswerkstatt fand ein **erläuternder Rundgang mit den Expert*innen aus Verwaltung und Planung** statt. Dabei wurde der Prozess der Rahmenplanung erläutert. Die anwesenden Expert*innen der beauftragten Büros erläuterten zudem die Entwicklungsziele, die auf Basis der Hinweise aus der ersten Werkstatt und der thematischen Analyse und aus den Rahmenbedingungen entstanden waren. Im Anschluss fand ein **freier Rundgang** statt, bei dem die rund 300 anwesenden Karower*innen den Expert*innen Fragen stellen und ihre Anmerkungen zu den Entwicklungszielen an den bereitstehenden Pinnwänden hinterlassen konnten. Für die später kommenden Besucher*innen fand nach ca. 90 Minuten ein zweiter erläuternder Rundgang mit anschließendem freiem Rundgang statt. Um 16.00 Uhr endete die Planungswerkstatt.

¹³ Homepage des Büros für Bürgerbeteiligung Online stand 13.05.2019: <https://www.berlin.de/pankow-spik>
Seite 42 von 81



Abbildung 11: **Darstellung der Entwicklungsziele auf großflächigen Plakaten und Plandarstellungen**

Im Folgenden werden die von den Fachplaner*innen aus der Beteiligung abgeleiteten sieben Entwicklungsziele vorgestellt.

Für den Bereich **Städtebau** wurden die drei folgenden Entwicklungsziele ausgearbeitet:

Entwicklungsziel 1: Karow bleibt schön und wird vielfältig!

Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Bedarf an der Erweiterung des Wohnangebots
- Sorge vor zu hohen Dichten und Gebäudehöhen

Schlussfolgerungen:

- Einführung weiterer Wohntypologien zur Erhöhung der Vielfalt (z.B. preiswertere Mietwohnungen, senioren- und familiengerechte Wohnformen, Gemeinschaftswohnen usw.)
- Stärkung des Neben- und Miteinanders durch Gestaltung von Übergängen und Grenzen
- Testen höherer Bebauungsdichten als in den Bestandsgebieten

Entwicklungsziel 2: Lernen vom Dorf 2.0

Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Dörfliche Hofstrukturen im Bereich des Straßendorfs sind identitätsstiftend für Karow
- Angebote für wohnungsnahen Arbeitsmöglichkeiten fehlen
- Versorgungsangebote sichern und ausbauen

Schlussfolgerungen:

- Weiterentwicklung der Hoftypologie mit angrenzendem Gartenband

- Nutzung durch Wohnen UND Arbeiten (Festlegung von z.B. 70% Wohnen, 30% Gewerbe/Büro) → innerhalb einzelner Strukturen integrierte Nutzungsmischung

Entwicklungsziel 3: Treffpunkte und Orte des Austauschs für ganz Karow!

Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Öffentliche Räume für unterschiedliche Nutzungen fehlen
- Soziale Infrastrukturangebote ergänzen
- Gestaltung öffentlicher Räume notwendig

Schlussfolgerungen:

- Polarität zwischen Straßendorf und urbaner Mitte als Zentren des Ortes
- Schule, Kita, Quartierstreff, Jugendfreizeitstätte als neue soziale Orte
- Ergänzung kleiner „Akupunktur“ als soziale Angebote im Freiraum
- Verknüpfung bestehender Treffpunkte in Karow-Nord mit neuen Quartieren

Für den Bereich **Freiräume** wurden die zwei folgenden Entwicklungsziele ausgearbeitet:

Entwicklungsziel 4: Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!

Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Die Nähe zur Landschaft als besondere Qualität des Wohnens und Lebens in Karow beachten
- Auf kurzem Weg die Feldflur erreichen
- Die Weite der Landschaft in direkter Nachbarschaft erleben

Schlussfolgerungen:

- Die Nähe zur Landschaft als besondere Qualität des Wohnens und Lebens in Karow beachten
- Auf kurzem Weg die Feldflur erreichen
- Die Weite der Landschaft in direkter Nachbarschaft erleben
- Sicherung des Übergangs zur Landschaft, Bezug auf die Landschaft nehmen
- Verbesserung der Wegeverbindungen aus der Siedlung in die Landschaft
- Stärken der weiten Sichten
- Herstellung von bandartigen Grünverbindungen aus Karow in die Landschaft

Entwicklungsziel 5: Karow – Wohnen an der Landschaft

Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Die durchgrünte Struktur der historischen Ortslage wird geschätzt
- Die historischen Wasserläufe und Gräben sind wichtige Identifikationsmerkmale Karows
- Gepflegte Grünflächen, Spielplätze, Alleen und (Obst-)Bäume sollen berücksichtigt werden

Schlussfolgerungen:

- Sicherung des grünen Dorfgangers und der grünen Dorfränder
- Durchgrünung der Neubaugebiete
- Erhalt der historischen Wasserläufe, Pflanzung von Alleen und Obstbäumen
- Planung neuer, schöner und nutzbarer Freiräume und Spielplätze

Für den Bereich **Verkehr** wurden die zwei folgenden Entwicklungsziele ausgearbeitet:

Entwicklungsziel 6: Übergeordnete Verkehrsverbindungen ausbauen!Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Karower Kreuz in den Verkehr und den ÖPNV einbinden
- Überlastung der Straßen in Karow
- ÖPNV-Anbindung und -Angebot verbessern

Schlussfolgerungen:

- Entlastung der Straßen durch bessere ÖPNV-Anbindung und Straßenverkehrsmaßnahmen (B2-Anbindung / Knotenpunktausbau Bucher Straße)
- Stärkung des Radverkehrs zur Entlastung
- Prüfung weiterer ÖPNV-Verbindungen

Entwicklungsziel 7: Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken!Hinweise aus der ersten Planungswerkstatt:

- Mangelhafte Situation des Busverkehrs (Stau, überfüllt, Taktung)
- Alternativen zum Autoverkehr fehlen (Bike-Sharing, Lastenräder, ÖPNV)
- Zu wenig Radverbindungen vorhanden

Schlussfolgerungen:

- Prüfen/Verbessern der Busverbindungen (Bustaktung, Kapazitäten, Linienführung)
- Verleihsysteme berücksichtigen (Lastenräder, Bike-Sharing)
- Radverkehrsinfrastruktur ausbauen
- Fahrradparkhaus
- Bike Sharing

4 ERGEBNISSE DER ZWEITEN OFFENEN PLANUNGSWERKSTATT

Die Anregungen und Hinweise aus der zweiten Planungswerkstatt sind im Folgenden verschriftlicht und nach gleichen bzw. ähnlichen Inhalten gruppiert. Die folgenden Kapitel stellen die wesentlichen Argumentationslinien dar, die in den Beiträgen und Kommentaren zum Ausdruck kamen. Darüber hinaus wird in den Tabellen dargestellt, ob und in welcher

Form oder im Rahmen welchen Verfahrens die Anregungen weiterverfolgt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden.

4.1 Thema Städtebau

An der Station Städtebau wurden die Ideen der Planungsbüros zu den Entwicklungszielen „Karow bleibt schön und wird vielfältig!“, „Lernen vom Dorf 2.0“ und „Treffpunkte und Orte des Austauschs für ganz Karow!“ vorgestellt und konnten kommentiert werden. Des Weiteren wurden verschiedene Bebauungstypologien gezeigt. Diese veranschaulichten, wie die Bebauung gestaltet werden könnte.

Von den beauftragten Planungsbüros wurden folgende Fragen zu den städtebaulichen Entwicklungszielen an die Besucher*innen gestellt:

- Sind Ihre Vorstellungen zur zukünftigen Gestaltung Karows in den Entwicklungszielen umgesetzt?
- Welche Aspekte der Entwicklungsziele finden Sie gut? Womit können Sie sich besonders identifizieren?
- Gibt es Aspekte, die Ihnen bei den Entwicklungszielen fehlen?
- Typologien:
 - o Welche Typologien können Sie sich besonders gut für Karow vorstellen?
 - o Was gefällt Ihnen an den jeweiligen Typologien weniger, wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten?
 - o Wie stehen Sie zum Thema Nutzungsmischung (Wohnen und Arbeiten)?
 - o Haben Sie Standortvorschläge für Schule, Kita, Jugendfreizeiteinrichtung, Nachbarschaftszentrum?

In den Hinweisen der Teilnehmer*innen wurde insbesondere auf die Fragen zu denkbaren Typologien eingegangen. Auf die ersten beiden Fragen (Umsetzung der Vorstellung zur zukünftigen Gestaltung Karows in den Entwicklungszielen und gute Aspekte der Entwicklungsziele) gab es hingegen nur wenige Rückmeldungen seitens der Bürger*innen.



Abbildung 12: Station "Städtebau: Wohnen und Leben"

Des Weiteren wurden an der Station Städtebau die gesetzten Rahmenbedingungen und der bestehende Entscheidungsspielraum erläutert:

Thema: Bauen - Wohnen		
Gesetzte Rahmenbedingungen		Hinweise/ Einfluss möglich zu/r
<ul style="list-style-type: none"> • Bebauung Baufelder • Verdichteter Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau) 	Gesamtstädtisches Interesse Berlins!	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungszielen • Priorisierung des Typologiemixes • weiteren Typologievorschlägen/ • Best Practise Beispielen • städtebaulichen Struktur
<ul style="list-style-type: none"> • Doppelschulstandort • Großsportspielfeld • Kitastandorte 	Sicherstellung der benötigten sozialen Infrastruktur (+ Deckung der Bedarfe aus der Umgebung)	<ul style="list-style-type: none"> • Standorten

Tabelle 1: Rahmenbedingungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Bauen-Wohnen

In den folgenden Unterkapiteln sind die Hinweise der Bürger*innen im Detail dargestellt. Die rechte Spalte enthält zudem Informationen, wie im weiteren Verfahren mit den einzelnen Themen umgegangen wird.

Karow bleibt schön und wird vielfältig!

Die meisten Anmerkungen zum Bereich Städtebau betrafen die Höhen der gezeigten Gebäudetypen. Da auch die Anmerkungen zur Gebäudetyp „Stadtvillen“ zumeist auf die Gebäudehöhe abzielten, wurden sie in diesem Punkt integriert.

Es ist anzumerken, dass die im folgenden Punkt geforderte niedrige Gebäudehöhe im Widerspruch zu der gesetzten Rahmenbedingung „Verdichteter Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau)“ steht.

Das Wichtigste in Kürze: Geschossigkeit beachten	
<ul style="list-style-type: none"> - Es wird eine Bebauung gewünscht, die sich gut in den Bestand einpasst und dem dörflichen Charakter Karows entspricht. - Eine Gebäudehöhe von 2 Geschossen wird als angemessen empfunden. Vereinzelt werden auch höhere Gebäudehöhen erwähnt. 	
Anmerkungen und Hinweise	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Gebäudehöhen und Dichte	
<ul style="list-style-type: none"> - maximal 2 Geschossbauten - maximal 2-geschossig zulassen - Keine Bebauung über 2 Etagen - Straße 52: Maximale Geschosshöhe 2 > Eingliederung in bestehende EFH-Bebauung. - Keine Bebauung über 2! Etagen / Geschosse; Einhaltung der Ortsüblichkeit - Nicht höher als 2 Geschosse!!! - Straße 52/67 nicht höher als 2 Geschosse - Keine Bebauung über 2 Geschosse!! Bauanträge über 2 Geschosse wurden bisher immer abgelehnt!? - Einfamilien-Haus-Charakter erhalten!!! Nicht über 2 Etagen!!! - Ortsübliche Höhe auch bei den Neubauten - Abmessungen: Höhe: maximal 3 Vollgeschosse + Dach, keine Flachdächer Grundfläche: maximal 400 m², GFZ: maximal 0,4 fließender Höhenübergang zum Bestand - Straße 67 die komplette Sicht wird zerstört, genauso wie die Ruhe - Erst vernünftige Planung Geschosshöhe und 	<p>Die Anmerkungen zu Gebäudehöhen, Dichten und Sichtbeziehungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Konkretisierung von Details erfolgt in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren.</p>

<p>Anzahl von Häusern, die hierher passen. Dadurch! Ergibt sich dann die Anzahl der Wohnungen. Nicht umgekehrt!!!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Hochhäuser passen nicht ins Bild und zerstören die Natur! - Keine Hochhäuser - Keine Banlieues wie in Frankreich! - Stadtvillen mit 4 Geschossen + Dachgeschoss sind zu hoch! Dörflicher Charakter!! - Stadtvillen sind für das umliegende Siedlungsgebiet zu hoch! - Der Begriff "Stadtvillen" ist ungünstig gewählt, man sollte sie gleich Geschossbauten nennen - In Wirklichkeit Geschosswohnungsbau!!! - Zu viele Bewohner für Stadtvillen an der Blankenburger Chaussee 	
--	--

<p>Ortsübliche Bebauung</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - 5-geschossige Häuser passen nicht in das Landschaftsbild - Ortsübliche Bebauung - kein zweites Märkisches Viertel!!!! - Vorbildlich: Loeschütz Straße! Als Beispiel für Ortsüblichkeit! - Ortsübliche Bebauung! - Dörfliche Struktur mit Freiflächen erhalten - Dorfcharakter erhalten - "Stadtvillen" zeigen ortsunüblichen Geschosswohnungsbau > dies ist nicht gut! 	<p>Der Rahmenplan trifft zunächst allgemeine Aussagen zur Art der Bebauung. Die Konkretisierung von Gebäudetypen erfolgt in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren.</p>
<p>Weitere Anmerkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbale Irreführung "Stadtvilla" 	

Die Teilnehmenden wünschten sich, bei der Planung der Bebauung auch alternative Wohnformen zu berücksichtigen, die verschiedene Altersgruppen und deren Zusammenleben berücksichtigen.

Das Wichtigste in Kürze Bezahlbarer Wohnraum für Familien und Alleinerziehende	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Soziales Wohnen, altersgerechtes Wohnen gut durchmischt mit Familien - Preiswerter Wohnraum für Familien + Alleinerziehende schaffen - Sozialer, preiswerter Wohnungsbau auch für alleinerziehende, junge Mütter!! - Bezahlbarer Wohnraum für Geringverdiener / Rentner, die auch nur einen Wohnungstausch vorhaben (z.B. 4-Raum → 3-Raum-Wohnung); (Besitzstandsdenken ist das eine und das Allgemeinwohl ist das andere.) 	<p>Eigentümer sind an das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung¹⁴ gebunden. Damit werden auf den Flächen der privaten Eigentümer 30% und auf denen der städtischen Wohnungsbaugesellschaften 50% sozial gebundene günstige Wohnungen entstehen.</p> <p>Die Konkretisierung der Mischung von Wohnungstypen erfolgt in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren.</p>

Lernen vom Dorf 2.0

Neben der Höhe und des Charakters der geplanten Bebauung wurde auch die Anzahl der vorgesehenen Wohneinheiten in Karow thematisiert.

Es ist anzumerken, dass die im folgenden Punkt geforderte niedrige Anzahl von Wohneinheiten im Widerspruch zu der gesetzten Rahmenbedingung „Verdichteter Wohnungsbau (Geschosswohnungsbau)“ steht.

Das Wichtigste in Kürze Anzahl der Wohneinheiten überprüfen
<ul style="list-style-type: none"> - Um eine ortsübliche Bebauung sicherzustellen, schlagen die Teilnehmenden vor, weniger Wohneinheiten für Karow zu planen. - Einige Teilnehmende rufen zu einem besonnenen Umgang mit den Zahlen auf und weisen Alternativen auf bzw. empfehlen weitere Prüfungen.

¹⁴ Online stand 10.05.2019. <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/vertraege/>
Seite 50 von 81

Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsplätze schaffen und planen > nicht nur WE-Denken - Konflikt: Berlin möchte viele WE, die Karower möchten wenig, also WE gleichmäßig verteilen und Verkehrsanbindung mitdenken - Sich nicht von den Zahlen (WE-Anzahl) "treiben" lassen! Sondern städtebaulich untersuchen, was geht, was verträglich ist. - Keine Bebauung über 500 Wohneinheiten - 3.000 WE in Karow, 3.000 WE in Buch, 10.000 WE in Blankenburg = 16.000 WE; Was soll das? - Grundflächenzahl kleinergleich 0,2!! An der Laake 	<p>Ziel der Planung ist ein sozial durchmischtes Quartier. Grobe Aussagen zur Nutzungsmischung und Wohneinheiten werden im Rahmenplan getroffen.</p> <p>Die genaue Ausgestaltung erfolgt in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren.</p>

Treffpunkte und Orte des Austauschs für ganz Karow!

Mit der Bebauung sollen zudem soziale Infrastrukturen in Karow entstehen. In der folgenden Tabelle sind die Anregungen und Kommentare der Teilnehmenden zu diesem Thema zusammengefasst.

Das Wichtigste in Kürze Eine weitere Bebauung braucht mehr (soziale) Infrastruktur vor Ort.	
<ul style="list-style-type: none"> - Von den Teilnehmenden wurden verschiedene Infrastrukturen genannt, die bei einer weiteren Bebauung berücksichtigt werden sollen. Sie umfassen zum einen Infrastrukturen, die das Leben im Karow angenehmer, urbaner machen sollen, zum anderen aber auch solche, wo bereits heute ein Mangel vorliegt, der behoben werden soll. - Besonderer Bedarf wird bei der ärztliche Versorgung und Sport-/Freizeitanlagen gesehen. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
medizinische schulische technische Infrastrukturen	
<ul style="list-style-type: none"> - Schulen? Kitas? Ärzte? Verkehrsanbindung? Umwelt? - Sind Ärzte mit berücksichtigt? (Büro / Gewerbe) - Überall "Patienten-Aufnahmestopp" > wenn gebaut werden soll, müssen neue Arztpraxen für gesetzlich Versicherte (!) angesiedelt werden! - Zu wenige Allgemeinärzte, obwohl einer der 	<p>Ein weiterführender Schulstandort (ISS mit gymnasialer Oberstufe) wurde mit dem Schulamt bereits abgestimmt und von den Rahmenplanern bereits verortet (Blankenburger Chaussee).</p> <p>Soziale Infrastruktur, wie Kitas, Spiel- und Sportplätze, wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

<p>größten Klinikstandorte "vor der Haustür" existiert, wie sollen Kinder einen Hausarzt finden, wenn der Kinderarzt nicht mehr zuständig ist</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es fehlen jetzt bereits Plätze an der weiterführenden Schule in Karow (auch verursacht durch massive Planungsmängel in Französisch Buchholz) > wie sollen unsere Kinder zukünftig einen wohnortnahen Schulplatz finden, wenn 3000 WE errichtet werden??? 	<p>Die Ansiedlung von Arztpraxen kann nicht gesteuert werden. Die Hinweise werden an die Wirtschaftsförderung weitergeleitet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Polizeiwache / Revier einplanen! 	<p>Im weiteren Prozess werden die zuständigen Senatsverwaltungen zur Prüfung weiterer Bedarfe (bspw. Feuerwehr und Polizeistandorten) aufgefordert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Vor Bebauung muss das Problem der Infrastruktur (Abwasseranschluss, Regenwasserkanäle) geklärt sein! 	<p>Es finden bereits konkrete Planungen der Berliner Wasserbetriebe zur schmutzwassertechnischen Erschließung der Altsiedlungsgebiete statt.</p> <p>Es erfolgt zudem eine Prüfung der Regenwasserbeseitigung durch entsprechendes Regenentwässerungskonzept im Laufe des weiteren Verfahrens.</p>
<p>Sport und Freizeitangebote schaffen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Sportplätze Tennis / peddle / Fußball - Mehr Freizeitangebote, Sport- und Spaßbad! Kino! - Buch / Karow/ Blankenburg werden laut Planung ca. 70.000 Einwohner haben. Planung eines Sportbereichs inklusive Schwimmbad + Spaßbereich; Bsp. Schwimmhalle Passau - Spaßbad/Freibad (Kombi), Bolzplätze, Skaterbahnen, Plätze zum "Chillen" für die Jugend 	<p>Ein Großsportspielfeld und verschiedene Grünräume für unterschiedliche Nutzungen werden im Rahmenplan berücksichtigt.</p> <p>Wohnfolgeeinrichtungen wie Jugendfreizeiteinrichtungen werden in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Ansiedlung einer Schwimmhalle ist nicht vorgesehen. Die Berliner Bäderbetriebe planen in Pankow bereits an einem anderen Standort ein neues Multifunktionsbad.</p>

Weitere Hinweise	
- Ausreichende Flächen für kulturelle Angebote: "Kultursaal", Kino etc. Vielleicht ein Gebäude wie die Stadthalle Bernau	Die Wirtschaftsförderung des Bezirkes ist über die Planungen informiert. Sie bildet die Schnittstelle zw. Wirtschaft und Verwaltung und leitet Ansiedlungsinteressen weiter.
- Freiflächen um die Sellheimbrücke als Einkaufszentrum entwickeln inklusive S-Bahnhof	Der Wunsch nach einem S-Bhf. Sellheimbrücke wird an die zuständige Senatsverwaltung (SenUVK) weitergeleitet und dort geprüft.
- 5G Anbindung für Wohnen, Arbeiten, Verkehr (autonomes Tech)	

Bei der Bauplanung und Architektur sollten nach Auffassung der Teilnehmenden auch altersgerechte Wohnformen und Konzepte für generationenübergreifendes Zusammenleben berücksichtigt werden.

Das Wichtigste in Kürze Mehrgenerationenwohnen und Wohnen im Alter bei der Planung berücksichtigen	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreier Wohnraum für ältere Karower anbieten! - Alters- / Behindertengerechtes Wohnen; keine Treppen, Aufzüge etc. - Seniorenheime planen! 	Die Anregungen werden an die Vorhabenträger (Flächeneigentümer) weitergeleitet.
<ul style="list-style-type: none"> - Mehrgenerationenwohnen - Wohnungen für Familien, Eltern, Großeltern, volljährige Kinder auf einem Hof 	Die Rahmenplaner haben dies bereits zum Entwicklungszielen für Typologien gemacht „Lernen vom Dorf 2.0 (Plakat Städtebau 2. Planungswerkstatt). Dort sehen sie dörfliche Hofstrukturen vor, die vielfältige Formen des Zusammenlebens ermöglichen können.

Weitere Anmerkungen und Hinweise

Weitere Anmerkungen, die nicht eindeutig den oben aufgeführten Gruppen zugeordnet werden konnten, finden sich in der folgenden Tabelle.

Um eine Bebauung auf den vorgesehenen Baufeldern zu verhindern, wurden alternative Maßnahmen genannt, die ebenfalls zur Schaffung weiteren Wohnraums führen sollen.

Die im folgenden Punkt geforderten alternativen Standorte widersprechen dem Punkt „Bebauung der Baufelder“ aus den gesetzten Rahmenbedingungen.

Das Wichtigste in Kürze Alternative Maßnahmen und Standorte für den Wohnungsbau	
Die Teilnehmenden haben verschiedene alternative Orte und Maßnahmen für die Schaffung von Wohnraum Pankow und Berlin identifiziert, mit dem Ziel, eine Bebauung in Karow zu vermeiden bzw. zu verringern.	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
- Bebauung Tempelhofer Flugplatz mit durch grün aufgelockerten Häusern statt Zerstörung von Dorf, Rاندlagen, EFH-Gegenden, Feldern ohne Infrastruktur durch Mehrgeschosser. Mieter wollen City-Lagen, deshalb sind in Karow jetzt immer Wohnungen frei.	Berlin erfüllt bei all seinem Bestreben bislang nicht die für das Bevölkerungswachstum erforderliche Neubauquote. Zur Sicherung des Gemeinwohls in einer stark wachsenden Stadt zählt die Schaffung neuen Wohnraums für unterschiedliche Nutzergruppen. In diesem Gemeinwohlinteresse werden auf allen geeigneten Flächen parallel in ganz Berlin Planungen für neue Wohnquartiere durchgeführt.
- "Wohnungsmangel" beseitigen durch konsequente Rückführung von zweckentfremdeten Mietwohnungen in den Mietmarkt statt weiter an Touristen / Wohnen auf Zeit etc. Es gibt genügend freie Wohnungen! Nicht nur in Karow!	Berlin steuert bereits an zahlreichen Stellen mit verschiedensten Instrumenten der zunehmenden Wohnraumnot entgegen (bspw. Zweckentfremdungsverbotsgesetz, Mietspiegel, Milieuschutzgebiete, Neubauoffensiven, Nachverdichtungen im Innenbereich, Innenentwicklung im Außenbereich, Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung usw.)
- Ehemaliger Kuhstall der Bahn sanieren und als NBZ für Karow + Blankenburg ausbauen!!	Prüfung im weiteren Verfahren

Neben der Art der Bebauung gab es auch von einigen Teilnehmenden Anmerkungen dazu, wer der Bauträger einer möglichen Bebauung sein sollte.

Das Wichtigste in Kürze Bebauung durch Genossenschaften und private Eigentümer	
<ul style="list-style-type: none"> - Ein Teil der geplanten Wohnungen sollte durch Genossenschaften entwickelt werden. - Es sollen auch Bauflächen für Eigentümer (Ein- oder Zweifamilienhäuser) ausgewiesen werden. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Anteil Genossenschaftsbau zusichern! - Genossenschaftlicher Wohnungsbau - Errichtung der Wohnungen durch Genossenschaften - Bauland nicht für Investoren: Frage, ob im Rahmen des Projekts auch Eigenheimgrundstücke parzelliert und zu Vorzugsbedingungen an Einheimische verkauft werden? In anderen Bundesländern ist so etwas üblich. Das darf nicht an der Frage der Definition Einheimische scheitern. - Eigentum, kein Generalunternehmer! 	<p>Genossenschaften oder „Einheimische“ können dann aktiv gefördert oder bei der Vergabe bevorzugt werden, wenn die Flächen ursächlich im Eigentum des Landes sind. Die Flächen befinden sich jedoch nicht im Eigentum des Landes Berlin. Sie wurden frei durch private Eigentümer auf dem Markt angeboten. Genossenschaften waren nicht unter den Erwerbern.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Auch Grundstücke für Einfamilien- / Doppelhäuser bereitstellen! (es gab in Karow subventionierte Grundstücke für "preiswertes Bauen für Familien" > Familien wollen weiterhin bauen!) - Die Quote an Eigentümern in Deutschland ist sehr gering. → Schaffung von Eigentum durch Förderung / günstige Kredite! 	<p>Durch die Rahmenplanung werden auch niedrigere Gebäudetypen ermöglicht. Die genaue Ausgestaltung der Gebäudetypen und der Parzellierung erfolgt in der anschließenden städtebaulichen Vertiefung und den Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Zur Unterstützung von Familien im Eigenheimbau gibt es zudem weitere Instrumente wie bspw. zinsgünstige Darlehen für Wohneigentum der Bundesländer.</p>

Die Teilnehmenden haben weitere Hinweise und Anmerkungen zum Thema Bauen auf der Planungswerkstatt hinterlassen, die sich nicht eindeutig den vorhergehenden Gruppen zuordnen ließen. Sie sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Das Wichtigste in Kürze Weitere Anmerkungen und Hinweise	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
- Zur besseren Ansicht: Vielleicht ist ein 3D-Modell der Fläche möglich	Prüfung im weiteren Planungsverfahren.
- Karow-Nord ist das schönste Neubaugebiet nach der Wende. Bitte weiter so locker und grün.	
- Können diese Pläne / Plakate ins Netz gestellt werden?	ja
- Sollte man nicht generell schauen, wie man das Bevölkerungswachstum in Berlin steuern / begrenzen kann?	Die Steuerung des Bevölkerungswachstums ist eine gesamtberliner Aufgabe. Berlin steuert bereits an zahlreichen Stellen mit verschiedensten Instrumenten der zunehmenden Wohnraumnot entgegen (bspw. Zweckentfremdungsverbotsgesetz, Mietspiegel, Milieuschutzgebiete, Neubauoffensiven, Nachverdichtungen im Innenbereich, Innenentwicklung im Außenbereich, Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung usw.).
- Die Siedlungsstraße 44 wird Durchgangsstraße für das zu bebauende Feld Straße 52, ist keine Lösung!	Prüfung des Aspektes im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren
- Die Gefahr des regelmäßigen "Absaufens" der Eigenheime muss geklärt werden. Die Kosten für die Katastrophen bezahlen die Eigentümer der Häuser!	Prüfung in anknüpfenden Gutachten zur Schichten- und Grundwasser bereits in Planung aufgenommen.
- Wer zahlt die Erschließung - Kosten für Infrastrukturausbau für Bestandsbewohner	Im Rahmen des Berliner Modells wird die Übernahme der Kosten für soziale und technische Infrastruktur, die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens mit Wohnnutzung sind, über einen mit dem Vorhabenträger zu schließenden städtebaulichen Vertrag sichergestellt.

<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsplätze > Mischnutzung ...um weniger Verkehr zu erzeugen 	<p>Ziel der Planung ist ein sozial durchmischtes Quartier. Es sollen auch Gebäudeformen vorgesehen werden, die wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen ermöglichen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Ist Lärmschutz am Karower Kreuz vorgesehen? > ohnehin sehr laut (auch mit dem geplanten Lärmschutz) 	<p>Prüfung des Aspektes im folgenden Lärmschutzgutachten. Der Neubau wird lärmschützende Maßnahmen an entsprechenden Stellen bereits aufnehmen.</p>

4.2 Thema Verkehr

An der Station „Verkehr: Verbinden und Vernetzen“ wurden die ersten Ideen zu den Entwicklungszielen „Übergeordnete Verkehrsverbindungen ausbauen!“ und „Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken!“ vorgestellt. Sie konnten mit den Expert*innen vor Ort diskutiert und kommentiert werden.

Von Planungsbüros wurden folgende Fragen zu den verkehrsbezogenen Entwicklungszielen an die Besucher*innen gestellt:

- Sind Ihre Vorstellungen zur zukünftigen Gestaltung Karows in den Entwicklungszielen umgesetzt?
- Welche Aspekte der Entwicklungsziele finden Sie gut? Womit können Sie sich identifizieren?
- Gibt es Aspekte, die Ihnen bei den Entwicklungszielen fehlen?
- Gibt es neben den vorgestellten Mobilitätsangeboten weiteren Bedarf?

Der überwiegende Anteil aller im Beteiligungsprozess gesammelten Hinweise im Bereich Verkehr (Ausbau übergeordnetes Verkehrsnetz und öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV) kann nicht auf Bezirksebene oder gar in der Rahmenplanung gelöst werden. Dennoch ist allen beteiligten Planern*innen bewusst, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation Voraussetzung für eine erfolgreiche Weiterentwicklung Karows ist. Grundlage für die Entwicklung der Wohnungsbauquartiere ist ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren. Teil dieses Gutachtens werden u.a. die Prüfung und Abwägung der von den Karower*innen vorgeschlagenen Lösungsansätze sein. Dieses Gutachten muss klar aufzeigen, welches Maßnahmenpaket für eine Machbarkeit der Neubauentwicklung notwendig ist. Derartige Gutachten laufen immer unter Kooperation mit der zuständigen Fachbehörde. Im Fall des Themas Verkehr ist das die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sowie u.a. die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Deutsche Bahn (DB) das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes an dem Gutachten beteiligt.

Aufgrund der versäumten Investitionen in die Infrastruktur Berlins in den 1990er und 2000er Jahren sind erhebliche infrastrukturelle Defizite in allen Berliner Bezirken entstanden, die nun schrittweise angegangen werden müssen und werden.

Aktuell wichtige Planwerke der Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz (SenUVK):

1) Stadtentwicklungsplan Mobilität & Verkehr¹⁵

Basis für viele Detailmaßnahmen und Verwaltungshandeln

2) Nahverkehrsplan Nord-Ost-Raum (aktuell in den letzten Abstimmungen)

Dort werden erstmalig zusätzliche Nahverkehrsleistungen über alle Verkehrsmittel hinweg (künftig u.a. 10-Minuten-Netz auch in der Peripherie, Ausweitung Stettiner Bahn mit 160 km/h; Karower Kreuz als Umsteigebahnhof zur Verbesserung der Verkehrssituation – Fertigstellung voraussichtlich 2. Hälfte 2020er Jahre; erste Planungen ab 2019, 5-Minuten-Takt der S-Bahn bis Bernau, Tram: schnellere Verbindungen in die Innenstadt) dargestellt, die zu einer Verbesserung der gesamtheitlichen Verkehrssituation im Nord-Ost-Raums Berlin beitragen werden. Hinweis: manche Entscheidungen sind bereits Angelegenheit des Bundes und werden auch vom Bund realisiert.

Die Prioritätensetzung und Machbarkeitsprüfung der Landesplanung zum Ausbau des ÖPNV-Netzes erfolgt auch nach Einwohnerzahl im Einzugsbereich (bspw. wird ein neuer Bahnhof in aller Regel erst ab 5.000 Wohnungen im näheren Radius als wirtschaftlich beurteilt und folglich für eine Realisierung betrachtet).

Aufgrund der Vielzahl der Anfragen zu übergeordneten Verkehrsbelangen wird voraussichtlich eine zusätzliche Informationsveranstaltung zum Thema übergeordneter Verkehr für den Nord-Ost-Raum in 2019 durchgeführt werden, um alle dort dargestellten Maßnahmen von der Senatsverwaltung vorstellen zu lassen.

Die thematisch zusammengefassten Hinweise sowie ergänzende Informationen, wie im weiteren Verfahren damit umgegangen wird, sind in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.



Abbildung 13: Station "Verkehr: Verbinden und Vernetzen"

¹⁵ Online stand 13.05.2019: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml
Seite 58 von 81

Zusätzlich wurden an der Station Verkehr die gesetzten Rahmenbedingungen und der bestehende Entscheidungsspielraum erläutert:

Thema: Verkehr		
Gesetzte Rahmenbedingungen		Hinweise/ Einfluss möglich zu/r
<ul style="list-style-type: none"> • B2 Verbindungsstraße • Turmbahnhof Karower Kreuz • Busliniennetz • Tramtrassen • U-Bahnhöfe • Übergeordnete Radschnellverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Übergreifende Verkehrsplanung • Zuständigkeit SenUVK • gesonderte Planungsprozesse mit eigenen Beteiligungsformaten 	<ul style="list-style-type: none"> • Netzerweiterung auf den Wohnbaupotenzialflächen • Gestaltung des Rad und - Fußwegenetz • Quartiersgaragen • Querungshilfen • Mobilitätsangeboten

Tabelle 2: Rahmenbedingungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Verkehr

Übergeordnete Verkehrsverbindungen ausbauen

Das Wichtigste in Kürze ÖPNV- und Fahrradverbindungen in die Innenstadt stärken	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Panke-Trail weiter entwickeln	
<ul style="list-style-type: none"> - Panke-Trail: Schnell-Rad-Verbindung vs. Fußgänger und Erholungssuchende - Anbindung Radrouten-Netz an Panke-Radwanderweg nicht vergessen - Panke-Trail Extra Fahrbahn für Fußgänger Rad <> Fuß 	<p>Prüfung des Aspektes im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Anknüpfungspunkte an den Panketrail im Bereich der Rahmenplanung sind bereits vorgesehen und wurden in der zweiten Planungswerkstatt präsentiert.</p>

Vorschläge für erweiterte Buslinien	
<ul style="list-style-type: none"> - Warum fährt der 150er Bus nicht bis S-Bahnhof Karow? (anstatt nur bis Alt-Karow?) Pfrundbergstraße 1 weiter - Wann kommt die M58? Hält die am S-Bahnhof Karow? - Busverkehr ausbauen; 2 Buslinien in die Stadt (150, 158) zu wenig - Vorschlag: ein Rundbus (evtl. Kleinformat / 25 Plätze) mit Strecke: S-Bahnhof, Bahnhofstraße, Grundschule Alt-Karow, Kirche, Achillesstraße, Hubertusdamm... - Busverbindung für westliches Karow, mit Anschluss an die Tramlinie 50 in Französisch-Buchholz - Der Bus sollte auch die Pankgrafenstraße mitnehmen. - Warum fährt kein Bus von Karow nach Pankow? Da sind beste Verkehrsanbindungen (Straßenbahn / Bus (z.B. 158/158x) / U+S-Bahn - Übergeordnete Straßen- und Verkehrsplanung! 	<p>Prüfung des Aspektes im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p> <p>Der Ringschluss der Buslinie 350 wird bereits geplant und mit der zuständigen Behörde abgestimmt.</p>
S-Bahn	
<p>Engere Taktung</p> <ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Taktung tagsüber 5 Minuten, abends 10 Minuten für die S-Bahnlinie 2 - 5 Minutentakt S2 möglich? Oder Verlängerung S9 bis Buch - Kurzfristig ÖPNV verbessern: 1. Taktung S2 + S8 verkürzen; 2. Busanbindungen 350 von Alt-Karow zum S-Bahnhof Karow, 150 immer nach Buch - S-Bahn bis Bernau zweigleisig ausbauen 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Bahnhöfe schaffen - S-Bahnhof an Bucher Straße (Pankgrafenstraße) - S-Bahnhof Sellheimbrücke! Ist zwingend - RB 27 Halt in S-Karow erhalten 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - S75 als Ringlinie über Karower Kreuz Richtung Zentrum 	<p>Die S-Bahntrasse müsste die Fernbahntrasse über- bzw. unterqueren, dies ist wirtschaftlich nicht tragbar und wird daher nicht weiterverfolgt.</p>

Weitere Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> - Idee der U-Bahn-Anbindung - Nahverkehr-Ausbau (z.B. Straßenbahn) forcieren. 	Die Erweiterung des der Schienengebundenen ÖPNV-Infrastruktur sind Teil der gesamtstädtischen Verkehrsplanung.

Der Bau eines Turmbahnhofs ist nicht Teil der Rahmenplanung, wurde auf der Planungswerkstatt dennoch kommentiert. In der folgenden Tabelle sind alle Kommentare zu diesem Themenkomplex enthalten.

Das Wichtigste in Kürze Der Bau eines Turmbahnhofs wird begrüßt.	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Turmbahnhof Karow wäre super! - Der Turmbahnhof mit Anbindung Wartenberg erhöht die Vernetzung. Regionalbahnhof Buch lässt Nadelöhr Stettiner Bahn und schafft noch mehr Verdichtung. BVV: Umdenken! 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.
<ul style="list-style-type: none"> - Warum ist die BVV gegen den Turmbahnhof? 	Bitte wenden Sie sich an Ihre Volksvertreter mit dieser Frage.

Das Wichtigste in Kürze	
Die Anbindung an die B2 und die Bundesautobahn (BAB) wird zwiespältig gesehen	
<ul style="list-style-type: none"> - Gegner der Anbindung an die B2 und die BAB befürchten zusätzlichen Durchgangsverkehr aus dem Umland. - Befürworter der Anbindung erhoffen sich eine Entspannung der Verkehrssituation, da mit den Anbindungen weitere Möglichkeiten für den Abfluss des Verkehrs geschaffen werden. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Für eine Anbindung an die B2 und die BAB	
<ul style="list-style-type: none"> - Ganz wichtig! Direkte Anbindung von Karow an B2 und Autobahn - B2 Anbindung und BAB-Anbindung - FNP-Trasse vs. B2 Anbindung - Damit sind alle Verkehrsberechnungen des aktuellen Planfeststellungsverfahrens Makulatur. - Eigentlich darf niemand ein Wohnungsbauprojekt vorstellen, ohne ein Verkehrskonzept zu haben? Karow ist nur aus dem Minidorfstatus herausgewachsen, weil man erst die S-Bahn gebaut hat und dann Karow sich darum herum erweitert hat. Karow Nord ist vor 20 Jahren bebaut worden. Damals gehörte zum Konzept die B2 Anbindung. Die gibt es heute noch nicht. So etwas darf sich nicht wiederholen. Das erfordert mehr als eine Straßenbahn in Blankenburg und 3 Radwege. Straßen dürfen nicht verhindert werden, da sie irgendwo immer jemanden stören. An der Verkehrsinfrastruktur hat sich seit 1970 nichts geändert. Einwohnerzahl? Und weiter? Wenn die Anbindung an den Ring nicht erfolgt (Wofür ich bin, damit der Durchgangsverkehr nicht durch Karow rollt), muss die Verbindung zur Anschlussstelle Bucher Straße leistungsfähiger ausgebaut werden. Vorschlag dazu Querverbindung Sellheimbrücke - Turmbahnhof - AS Karow Damm 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Autobahnanbindung A10 in Karow muss gebaut werden zur Entlastung der Unterbezirke - Blankenburg, Buchholz - Autobahnzufahrt von Bucher Chaussee zur A 114 Fahrtrichtung stadtauswärts - Die ursprüngliche Verbindung / Anbindung an die B2 sollte durch Lindenberg verlaufen, nicht durch kleine Siedlungen! - Alternative Verbindung: B2 - Hoffzeichendamm – Achillesstraße - B2-Anbindung nur mit Kreisverkehr 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
<p>Gegen eine Anbindung an die B2 und die BAB</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Karow nicht für Durchgangsverkehr öffnen - keine B2 Anbindung - Verkehrsanbindung B2 - Karow zieht zuviel Verkehr nach Karow. Keine Kfz-Entlastung für Karow. Vergleiche Darßer Straße 	<p>Zuständigkeit Senatsverwaltung für Umwelt- Verkehr- und Klimaschutz zuständige (SenUVK) Behörde.</p> <p>Für die verkehrliche Beurteilung verweist SenUVK auf die öffentlich einsehbaren Unterlagen zum Stadtentwicklungsplan Verkehr¹⁶, die Grundlage für die Netzerweiterung im Land Berlin sind.</p>

¹⁶ Online stand 13.05.2019: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml
https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/de/download.shtml

Autounabhängige Mobilität durch den Bezirk stärken!

Die Karower*innen haben Vorschläge zur Stärkung der verschiedenen Elemente des ÖPNVs geäußert. Sie sind in der untenstehenden Tabelle nach Verkehrsmitteln geordnet zusammengestellt.

Das Wichtigste in Kürze Den ÖPNV in Karow stärken	
<ul style="list-style-type: none"> - Weniger Durchgangsverkehr in Karow durch die Schaffung von mehr Park+Ride-Angeboten. - Die Entwicklung eines Turmbahnhofs am Karower Kreuz ist sinnvoll. - Eine Tramverbindung nach Karow einrichten. Der Streckenverlauf müsste noch geklärt werden. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Parkraum und Park+Ride	
<ul style="list-style-type: none"> - Bei kostenpflichtigen P+R Parkplätzen sollte für Inhaber einer Monatskarte diese das Parken beinhalten. - P+R in Buch ausbauen, Durchgangsverkehr durch Karow reduzieren 	Kein Thema, das über die Rahmenplanung oder durch das Stadtentwicklungsamt Pankow steuerbar wäre; wird daher nicht weiterverfolgt.
Weitere Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> - Brücke wenn A114 gebaut wird, dann auch weiter denken! 	Prüfung des Aspektes im nachgelagerten Mobilitäts- und Verkehrskonzept.
<ul style="list-style-type: none"> - FNP Trasse 6/7 kritisch. - Tram Verbindung durch Wald - Tram Verbindung im Wald?? 	Der Flächennutzungsplan (FNP) gibt als informelle Planung der Senatsverwaltung einen Überblick über wichtige grobe Planungsziele der Stadt. Darstellungen sind nicht grundstücksscharf, sondern als Chiffren zu verstehen. Um aus Chiffren konkrete Vorhaben bspw. übergeordnete Straßen zu entwickeln, sind weitere Untersuchungen erforderlich. Ein möglicher Trassenkorridor wird innerhalb des Geltungsbereichs des Rahmenplans von den Verkehrsplanern vorgesehen und mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt.
<ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV verbessern statt Autofahrer durch Parkraumbewirtschaftung zu bestrafen 	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV werden im nachgelagerten Mobilitäts- und Verkehrskonzept entwickelt.

Das Wichtigste in Kürze Verbesserung des Busnetzes	
<ul style="list-style-type: none"> - Dem Ausbau des Busnetzes in Karow wird eine hohe Relevanz beigemessen (höhere Taktung und Verfügbarkeit, eine bessere Linienführung) - Während alle Anmerkungen dem Bedarf des Ausbaus der Businfrastruktur zustimmen, kamen auch kritische Äußerungen zur Erweiterung des Netzes durch Anliegerstraßen - Aufgrund ihrer Abhängigkeit vom Straßenverkehr wurden jedoch auch Zweifel geäußert, inwiefern Busse tatsächlich zur Verbesserung der Verkehrsproblematik beitragen können. - Angeregt wird auch der Einsatz von E-Bussen 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Engere Taktung	
<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung Linie 350 wünschenswert > hohe Taktung in beide Richtungen? - Vorhandene Buslinien müssen mehr fahren > Taktverdichtung - Öfter Busse (10 oder 5 Minuten-Takt) auf der Buslinie 158 fahren lassen + am Wochenende bis Weißensee fahren lassen + morgens (06.30-08.30 Uhr und 13.30-18.30 Uhr) Busse, in denen mehr Personen Platz haben fahren lassen - Bessere Anbindung an ÖPNV, engere Taktung von Bus + S-Bahn 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.
Busse nicht verfügbar	
<ul style="list-style-type: none"> - Bus 350 für Alt-Karow morgens nicht verfügbar - Wir haben genug Buslinien, wir brauchen keine mehr. Das Problem ist das sehr viele Busse morgens & mittags ausfallen! - B2 ist morgens zu. Busse & Autos bleiben in Blankenburg stecken. Was ist die Lösung? Mehr Busse sicherlich nicht. 	
<ul style="list-style-type: none"> - Buslinien sind in Karow vorhanden, aber für Senioren schlecht erreichbar. Rufbus / Berkönig o.ä.??? 	Prüfung des Aspektes im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.

Keine Busse durch enge Wohnstraßen	
<ul style="list-style-type: none"> - Kein Buskarussell durch schmale Anliegerstraßen - Keine neuen Buslinien durch alte, kleine Wohnstraßen legen! - Busverkehr durch unsere schmalen Wohnstraßen ist undenkbar 	<p>Das Busnetz wird nur in dafür geeigneten Straßen erweitert.</p> <p>Die entsprechenden Verkehrsplaner, Fachbehörden und der Träger (BVG) erarbeiten dafür mögliche Varianten.</p> <p>Geeignete Bestandsstraßen werden hierzu baulich an die neuen Anforderungen angepasst.</p>
E-Busse	
<ul style="list-style-type: none"> - E-Busse für Lärminderung - Nur E-Busse - Wenn neue Buslinie, dann E-Bus 	<p>Prüfung des Aspektes im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
Weitere Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> - Zwischen Sellheimbrücke und Blankenburg schon jetzt häufig Stau! Wie soll die Busverbindung Abhilfe schaffen??? 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Bus statt über Spinolastraße über Schräger Weg - Hagenstraße - Bahnhofstraße führen. Spinolastraße zwischen Flora- und Bahnhofstraße zu schmal! Radweg über Spinolastraße --> Bus und Rad getrennt! - Durchgehende Buslinien! 	<p>Prüfung des Hinweises im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>

Das Wichtigste in Kürze Den Radverkehr in Karow ausbauen	
<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Fahrradstellplätze an zentralen Orten bereitstellen. - Das Radwegesystem in Karow ausbauen und sicherer machen. - Den Panke-Trail weiterentwickeln. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Mehr Fahrradstellplätze	
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradständer Neu + Alt-Karow bedenken!! - Fahrradparkplätze an den S-Bahnhöfen Karow / Blankenburg in der Menge völlig unzureichend 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.
Vorschläge zur Verbesserung des Radwegesystems	
<ul style="list-style-type: none"> - Radweg Hubertusdamm bis zum S-Bahnhof Karow - Radweg Pankgrafentraße zur Bucher Straße!!! - Parkverbot auf Bahnhofstraße > dann Radweg möglich - Mehr Radwege - Sichere Radwege in ganz Karow (bisher „Flickenteppich“) - Umweltfreundliche Beleuchtung der Radwege! 	Hinweis wird geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben. Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.

Das Wichtigste in Kürze Anregungen zur Gestaltung des Verkehrs in Karow	
<ul style="list-style-type: none"> - Durch weitere sichere Übergänge soll die Situation der Fußgänger verbessert werden. - In den Planungen sind dringend zusätzliche Parkplätze einzuplanen. - Ein zusätzlicher Ausbau von Straßen soll vermieden werden. - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind zu berücksichtigen. 	

Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Situation der Fußgänger verbessern	
<ul style="list-style-type: none"> - Sichere Fußgängerüberwege der Bucher Chaussee schaffen (zwischen Ärztehaus und "rotem" Netto) - Mehr Querungsstellen - Bitte nicht nur an Autofahrer denken; bisher können Kinder auf Anliegerstraßen spielen - Auto-Individual-Verkehr nicht fördern (1 Person/PKW) - Durchgängiger Fußgängerweg von Bhf. Karow bis zur Panke! Entlang Pankgrafenstraße. - Blankenburger Chaussee zwischen Sellheim-Brücke und Kreuzung Bahnhofstraße für Fußgänger schwierig zu überqueren 	Hinweis wird geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben.
Zusätzliche Parkplätze einplanen	
<ul style="list-style-type: none"> - Bitte Parkplatzfrage nicht unterschätzen. Potential von Alternativen gering. - Wieviel Prozent der Karower haben einen PKW? Die in etwa gleiche Prozentzahl ist auch für die neuen Bewohner zu erwarten, selbst wenn sich ÖPNV etwas verbessert. > ausreichend Parkplätze 	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept.
Straßennetzerweiterung	
<ul style="list-style-type: none"> - Straße 72 (durch den Friedhof) muss für den Kfz-Verkehr geschlossen werden - Ausbau von Straßen vermeiden!! - Kein Ausbau der Straße am Hohen Feld! Sonst Sammelklage - Straße 73 Nicht für Kfz sperren; Friedhofstraße schmaler machen 	<p>Es wird voraussichtlich verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes sowie des ÖPNVs geben müssen um die verkehrliche Situation zu verbessern.</p> <p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
Verkehrsberuhigung	
<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Straßen: 45, 52, 48, 44, 73 (Abkürzungsmöglichkeiten) - Tempo 30 in der Bahnhofstraße - Sollte man über eine Beförderung Typ Wuppertal nachdenken? LKW > 7,5t Fahrverbot in der Bahnhofstraße 	Hinweis wird geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben.

Weitere Anregungen	
- Platz für Carsharing planen → Zukunftsmodell auch im ländlichen Raum (2-3 Standorte in Karow)	Prüfung der Aspekte im weiteren Verfahren.
- Nachts Tempo 60	Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.

Verkehrskonzept Karow

Das Wichtigste in Kürze Notwendigkeit Verkehrlicher Untersuchungen und Verbesserung der verkehrlichen Situation vor Umsetzung der Wohnstandorte	
<ul style="list-style-type: none"> - Klarer Auftrag an die Verwaltung, ein übergeordnetes Verkehrskonzept für Karow mit Nachweis der Machbarkeit zu erstellen. - Forderung, dass die aus dem Verkehrskonzept abgeleiteten Bedarfe der notwendigen Verkehrsinfrastruktur sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch für den Individualverkehr vor Beginn des Wohnungsbaus bereitgestellt werden. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Bebauungskonzept nur in Verbindung mit gleichzeitigem Verkehrskonzept für Blankenburg-Karow-Buch - Bebauung in Karow nur in Abstimmung und nach Verkehrserschließung - Ohne funktionsfähiges Verkehrskonzept (ÖPNV) für S-Bahn, Fernbahn, Bus, Tram; U-Bahn kein Bau von Wohnungen in Karow - Zuerst Infrastruktur schaffen: 1. Anbindung B2; 2. Anbindung A10. Dann bauen. - Weitere Wohngebiete in Karow? Hat uns Karow-Nord nicht wach werden lassen? Seit 1996 ist dieses Wohngebiet "fertig" - die zugesagte Infrastruktur - Straßenanbindung an B2 - fehlt bis heute. Ihre Realisierung steht nach mehr als 20 Jahren weiterhin in den Sternen. Die einzige direkte Straßenanbindungen an die Stadt geht über die marode Sellheimbrücke. Fällt sie aus, womit jederzeit zu rechnen ist, ist Karow quasi von der Innenstadt abgeschnitten. Die Vernunft und die längst erwiesene Unzuverlässigkeit der Politik verbieten es geradezu an neue Wohnbaugebiete in Karow zu denken, ehe die Straßenanbindung an die B2 und eine neue Sellheimbrücke 	Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept wird im weiteren Verfahren beauftragt und ist bereits wichtiger Bestandteil der Planungen.

<p>sichtbare Realität sind. Das ist es!!! Ohne Straße kein WB!!!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnungsbau ohne sinnvolles Verkehrskonzept muss zu Protesten kommen. Busanbindungen, die vorhersehbar im Stau enden, sind nicht sinnvoll, sondern führen zwangsläufig zur vorsätzlichen Luftverschmutzung. Ist das evtl. schon Körperverletzung? Ohne schlüssiges Verkehrskonzept kann in Karow kein zusätzliches Wohngebiet akzeptiert werden! - Zuerst! Verkehrliche Infrastruktur schaffen, sonst droht auch in Karow Verkehrsinfarkt. - Straßenbau vor Bebauung! - Weiträumiger Denken + Planen > vom Pankower Tor bis Bernau 	
---	--

Weitere Anmerkungen

Weitere Anmerkungen, die nicht eindeutig den oben aufgeführten Gruppen zugeordnet werden konnten, finden sich in der folgenden Tabelle.

<p>Das Wichtigste in Kürze Weitere Anmerkungen</p>	
<p>Anregungen und Gestaltungsvorschläge</p>	<p>... und wo sie weiterbearbeitet werden</p>
<ul style="list-style-type: none"> - So lange das Wohnen außerhalb von Karow in Brandenburg erweitert wird, gibt es keine Verbesserungsmöglichkeiten für den Verkehr 	
<ul style="list-style-type: none"> - Kreisverkehr Pankgrafen / Schönerlinder Straße 	
<ul style="list-style-type: none"> - Solche Veranstaltungen sind gut und wichtig, aber welchen Stellenwert haben sie? Wenn die Meinung der Bürger passt, ist es gut - wenn nicht, wird sie übergangen. Aber das nennt sich dann Bürgerbeteiligung. Z.B. A10 Anschluss, B2 usw. 	<p>s. Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen</p>
<ul style="list-style-type: none"> - 15.06.2019: Vor-Ort-Begehung mit allen Beteiligten! (um tatsächliche Verkehrslage zu beurteilen) 	<p>Prüfung der Aspekte im Mobilitäts- und Verkehrskonzept im weiteren Verfahren.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Wenn sich die Situation in Karow verschlechtert, muss ggf. auch vor Gericht nach den Verantwortlichen gesucht werden! 	

4.3 Thema Freiräume

Die Ideen zu den Entwicklungszielen „Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!“ sowie „Karow – Wohnen an der Landschaft“ wurden an der Station „Freiraum: Erleben und Erholen“ präsentiert und kommentiert.

Von Planungsbüros wurden folgende Fragen zu den freiräumlichen Entwicklungszielen an die Besucher*innen gestellt:

- Sind Ihre Vorstellungen zur zukünftigen Gestaltung Karows in den Leitbildern umgesetzt?
- Welche Aspekte der Leitbilder finden Sie gut? Womit können Sie sich besonders identifizieren?
- Gibt es Aspekte, die Ihnen bei den Leitbildern fehlen?
- Grünausstattung:
 - o Welche Grünausstattung ist für Sie besonders wichtig, z.B. Sport und Bewegung, Spielplätze, Bolzplätze, Naturerfahrungsräume, Parks, Gemeinschaftsgärten, Hundebauslauf, grüne Spazierwege, Obstwiesen etc.?
 - o Sollten Grünausstattungen auch gemischt/kombiniert werden? Wenn ja, welche?
 - o Was gefällt Ihnen an der jeweiligen Grünausstattung weniger, wo sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten?



Abbildung 14: Station „Freiraum: Erleben und Erholen“

Des Weiteren wurden an der Station Freiräume die gesetzten Rahmenbedingungen und der bestehende Entscheidungsspielraum erläutert:

Thema: Freiraum		
Gesetzte Rahmenbedingungen		Hinweise/ Einfluss möglich zu
<ul style="list-style-type: none"> Übergeordnete Grünzüge, Biotopverbundplanung 	Das Umwelt- und Naturschutzamt ist ein beteiligtes Amt – das den Artenschutz und Ausgleichsbedarf überwacht	<ul style="list-style-type: none"> Freiraumverbindungen und Wegebeziehungen

Tabelle 2 Rahmenbedingungen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema Freiraum

Die thematisch zusammengefassten Hinweise und wie im weiteren Verfahren damit umgegangen wird, sind in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

Die grünen und blauen Eigenarten Karows sichern und erlebbar machen!

Das Wichtigste in Kürze Flora und Fauna sollen Bestandteil Karows bleiben	
<ul style="list-style-type: none"> - Bei der Planung auch an die Fauna vor Ort denken. Wie können Schutzräume für verschiedene Tiere erhalten werden? - Große Bäume wo möglich erhalten bzw. neue (große) Bäume einplanen. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Natur- und Artenschutz	
<ul style="list-style-type: none"> - Was passiert, wenn geschützte Pflanzen / Tiere auf den Planungsflächen entdeckt werden? - Straße 67 - Was wird aus den Tieren, welche sich hier angesiedelt haben (Rehe, Hasen, Fuchs, Fasan)? - Naturschutz erhalten! - Dieses Jahr hat sich ein Storchenpärchen angesiedelt. Es gibt Rehe, Hasen, Gänse, Graureiher - Straße 67 - Schutz von Fasan und Eisvogel an Laake - Der Wald alleine reicht für Tiere nicht aus! Große Vögel benötigen beispielsweise Anlaufflächen. - Ausgleichsflächen für Acker! Nicht nur Gewässer! - Klatschmohn, Kornblumen, Feldlärche, Bluthänfling - Schutz von Eisvogel / Fasanen u.a. an 	Prüfung der Aspekte im Umweltgutachten im weiteren Verfahren.

Laakesee / Luchgraben und Feld an der Straße 52!	
- Straße 52/67: EFH+ Kleingärten nicht verschandeln durch "Stadtvillen" + "Reihenhäuser"; Verdrängung der Natur (Wildtiere)	Gemeinwohlinteresse und Rahmenbedingungen Prüfung der Aspekte im Umweltgutachten im weiteren Verfahren.
- Bienen-"freundliche" Vegetation in den Gärten/Grünflächen der Wohngebiete! (Nicht nur Rasen!)	
Bäume anpflanzen und schützen	
- Straße 69 - Wald / Pionierwald erhalten! - Straße 70/69 - Birkenwald nicht zerstören! - Wasserhaushalt	

Karow – Wohnen an der Landschaft

Das Wichtigste in Kürze Grüner Gürtel um Karow wird begrüßt	
<ul style="list-style-type: none"> - Es sollen auch naturnahe Flächen erhalten bleiben. Nicht alle Freiflächen sollen kultiviert / gestaltet werden. - Auch Verknüpfungen mit den Grünzügen westlich der Bahnstrecke einplanen. - Es werden weitere konkrete Ideen zur Gestaltung des Grünzuges genannt. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - "Grüner Gürtel" ist gut! - Mehr davon! - Grünzug Laake sichern! - Feuchtbereiche freihalten - Natur erhalten - Trockene Standorte / Vegetation (z.B. Langgraswiesen!) - naturnahe Freiflächen erhalten, nicht als Freizeitpark - Naturschutz Laacke Wiesen - Richtige (große) Bäume / Pflanzen - Keine "Zwergbäume" wie in Karow-Nord - Bäume erhalten + neue mit einplanen - Verknüpfungen mit Naturräumen westlich der Bahnstrecke nicht vergessen. 	Hinweise werden geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben.
<ul style="list-style-type: none"> - Straße 69 - Beim Bau der neuen Wohngebiete grüne Verbindungen neben der vorhandenen Straße unbedingt einplanen! (Bäume, Rasenflächen) 	Hinweise werden geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben. Übergänge an Bestandsgebäuden und -straßen bereits Teil der Leitbilder des Rahmenplans
<ul style="list-style-type: none"> - Bessere Erschließung des 	Liegt außerhalb des Planungsareals,

Naherholungsgebiets "NSG Karower Teiche" für Karow-Nord durch einen Steg unter der DB-Pankebrücke vor der Autobahn	wird daher im Rahmen dieses Prozesses nicht weiter verfolgt.
- Das Feld (Straße 52/42) ist schon relativ klein, wenn es noch geteilt und bebaut wird und dann noch eine Bahn durch den Wald geht, ist die Natur zerstört	Gemeinwohlinteresse Beteiligungsrahmen und Rahmenbedingungen

Das Wichtigste in Kürze Verschiedene Freizeitangebote bei der Gestaltung des Grüns einplanen	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Fitness-Strecke ermöglichen > Erwachsenenspielplatz - Instandhaltung von Spielplätzen (ggf. Wiederinbetriebnahme ehemaliger Spielplätze in Karow insg.) - Gemeinschaftsgärten wichtig als Treffpunkte - auch für Nord-Karower - nicht nur viele neue Wohnungen, sondern auch Freizeiteinrichtungen für Familien planen 	Hinweise werden geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben.

Das Wichtigste in Kürze Ein Hundeauslaufgebiet mit einplanen	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Umzäunte Hundeauslaufgebiete einplanen. 2. Grundsätzlich: Die Leinenpflicht für Hunde umsetzen. 	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
Leinenpflicht für Hunde!	
<ul style="list-style-type: none"> - Bitte an Spielplätze und Hundeauslauf denken - Hundeauslauf wichtig! Lage Prüfen! - Hundeauslaufgebiet: Ja! > umzäunt > weit weg von den Naturnahen Gebieten ??? > z.B. Laake - Bitte an Spielplätze und Hundeauslauf denken. 	Hinweise werden geprüft und an die Fachplaner*innen übergeben, wurden zudem bereits in Planung aufgenommen und dargestellt.

Das Wichtigste in Kürze Bei der weiteren Planung die Entwässerung mitdenken!	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Entwässerungsgräben müssen erhalten bleiben! Schichtenwassersituation darf sich nicht verschlechtern!!! - Gräben sind wichtig! Funktionsfähigkeit! - Wasserbewirtschaftung, wie? Schichtenwasser vs. Verdichtung 	<p>Bodengutachten und Leitbild der abflusslosen Siedlungsgebiete im weiteren Verfahren.</p> <p>Umwelt- und Naturschutzamt sowie die Wasserbehörde in Planungen einbezogen. Schutz und Qualifizierung der Gräben bereits im Leitbild der Rahmenplanung</p>

Weitere Anmerkungen

Weitere Anmerkungen, die nicht eindeutig den oben aufgeführten Gruppen zugeordnet werden konnten, finden sich in der folgenden Tabelle.

Das Wichtigste in Kürze Kleingärten in Karow erhalten	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - Kleingartenanlage "Alt-Karow" erhalten oder Ausgleichflächen in nächster Nähe schaffen! - Was passiert mit den Kleingärten!? - Kleingartenanlage "Alt-Karow" erhalten! 	<p>Die Kleingärten werden leider nicht am Standort weiter bestehen können. Ausgleichflächen in unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich im Prüfauftrag der Fachplaner*innen</p>

Das Wichtigste in Kürze Weitere Anmerkungen zur Planung der Freiflächen in Karow	
Anregungen und Gestaltungsvorschläge	... und wo sie weiterbearbeitet werden
<ul style="list-style-type: none"> - ganz Karow erschließen (Abwasser) 	<p>Die Berliner Wasserbetriebe planen bereits die Schmutzwassertechnische Erschließung der Altsiedlungsgebiete. Deren Planungen fließen in die Rahmenplanung ein.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Feldstraße 67 fällt stark ab. Bebauung möglich??? Feld erhalten! 	<p>Die Topographie im Gebiet wurde von den Fachplaner*innen bereits analysiert und wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

4.4 Hinweise der Stellwand des Büros für Bürgerbeteiligung Weißensee

Im Folgenden sind die Hinweise dargestellt, die auf den Stellwänden des Pankower Büros für Bürgerbeteiligung Weißensee abgebildet wurden. Sie haben einen mittelbaren Bezug zu den oben dargestellten Hinweisen zu den Entwicklungszielen der Rahmenplanung. Hauptsächlich befassen sich die Hinweise auf nachbarschaftliche Themen und Hinweise, zur Verbesserung der Lebenssituation vor Ort. Zum anderen wurde abgefragt, welche Inhalte sofort realisiert werden sollten (100.000 € Frage). Diese Abfrage priorisiert bestimmte Inhalte.

Thema: Angebote / Orte für Begegnung	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
schönes Café im Norden Karow fehlt	Wirtschaftsförderung
Räume in Wohnblöcken für Cafés, Einzelhandel, Kunst und Kultur	Wirtschaftsförderung
Gaststätten zum Treffen fehlen	Wirtschaftsförderung
Cafés und Gaststätten einbeziehen	Wirtschaftsförderung
Thema: Geschichte / Historisches	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
Stolpersteine in Karow?	Kultur / Museumsverbund in Koop mit Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Geschichte von Karow erhalten, bewusster machen, wiederherstellen, bewahren	Kultur / Museumsverbund
archäologische Hintergründe bewahren und zeigen	Kultur / Museumsverbund
Gibt es vielleicht auf den noch freien Flächen / Feldern archäologische Funde?	spätere Bauherren

Thema: Kommunikation	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
im Ort gemeinsam handeln	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Kommunikationspunkte schaffen / erhalten (innen und außen)	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
miteinander Leben - Tipps und Möglichkeiten	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Dorfplatz /-anger als Begegnungsstätte mit Springbrunnen fürs Flair und Verweilen schaffen	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und Stadtplanung
Begegnungsstätte für Alt-Karow / Karow-Süd schaffen	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und Stadtplanung
Nachbarschaftszentrum für Karow und Blankenburg im ehemaligen Kuhstall (an der S- Bahn ehemalige Pferdewechselstelle)	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und Stadtplanung
Thema: Nachbarschaft	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
Nachbarschaftshilfe verbessern – jede*r hilft jedem	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und <i>Arbeitskreis Karow (AKK)</i>
Familien und Ältere vernetzen (on- und offline)	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und <i>Arbeitskreis Karow (AKK)</i>
Spielplatzpaten	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee und <i>Arbeitskreis Karow (AKK)</i>

Thema: Ehrenamt	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
ehrenamtliches Engagement im Bereich Kulturelles	Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Thema: Bildung	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
Bildungsstätte schaffen	Bildung / Kultur und Stadtentwicklung
VHS-Angebote in Karow schaffen (weite Wege zurück in die Stadt, wenn einmal der Weg nach Karow geschafft wurde)	Bildung / Kultur
Thema: Gärtnern	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
Gemeinschaftsgärten / Generationengärten schaffen (ganz Karow)	Stadtplanung / Straßen- und Grünflächenamt / Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Gemeinschaftsgärten in Karow-Nord schaffen	Stadtplanung / Straßen- und Grünflächenamt / Büro für Bürgerbeteiligung Weißensee
Thema: Saal	
<i>Hinweise</i>	<i>mögliche Zuständigkeit</i>
zentraler Saal mit 500 Plätzen fehlt	Stadtplanung
Kulturhaus O. Geschke nicht verfallen lassen- mehr für öffentliche Veranstaltungen nutzen - großer Saal für Karow	Stadtplanung und Schulamt

Thema: Einzelaussagen	
Hinweise	mögliche Zuständigkeit
2 Ruhebänke am NSG Karower Teiche - Hobrechtsfelder Chaussee (am Infotreffpunkt) fehlen	Berliner Forsten / Umwelt und Naturschutz
An Elsebrücke die Papierkörbe öfter leeren, damit Krähen dies nicht erledigen	BSR oder Straßen- und Grünflächenamt
Spielplätze sanieren und schaffen	Straßen- und <u>Grünflächenamt</u>
Stadtrandpark "Neue Wiesen" erhalten / pflegen	Straßen- und <u>Grünflächenamt</u>
bessere Gehwege in Alt Karow und bessere Straßen (Kopfsteinpflaster)	<u>Straßen-</u> und Grünflächenamt
Was passiert mit den Verkehrsanbindungen?	Stadtplanung und Straßen- und Grünflächenamt sowie SenUVK
Straßenkapazitäten und Anschlussbus zur S-Bahn	Stadtentwicklung / Stadtplanung und SenUVK und BVG / S-Bahn

„Die 100.000 € Frage“

Neben der Aufnahme und Diskussion themenbezogener Inhalte fragte das Büro für Bürgerbeteiligung Pankow zudem, welche Maßnahme die Bürger*innen mit einem imaginären Budget von 100.000 Euro umsetzen würden.

Welches Gebiet wäre in Karow betroffen?	Wenn ich 100.000 € hätte würde ich...	weil ich denke, dass ...
Karow gesamt	Zebrastrifen an der Blankenburger Chaussee	<i>keine Äußerung</i>
	S-Bahntrasse nach Wartenberg bauen	<i>keine Äußerung</i>
	keine dichtere Bebauung zulassen	<i>keine Äußerung</i>
Karow gesamt	Kino bauen	<i>keine Äußerung</i>

Welches Gebiet wäre in Karow betroffen?	Wenn ich 100.000 € hätte würde ich...	weil ich denke, dass ...
Alt Karow, Karow Süd	Bildungsstation für Kinder / Jugendliche schaffen, wo sie den Umgang mit Tieren (Minibauernhof) lernen können, die Natur verstehen lernen (z.B. kleiner Schulgarten / Exkursionen, Ausstellungen / Filme...) in Ergänzung zu Begegnungsstätte	Kinder sind die Zukunft und diese sollte gefördert werden
Alt Karow, Karow-Süd	Nachbarschaftshilfe aufbauen: jede*r hilft jedem, z.B.:	Zusammenarbeit verbessern zwischen den Generationen
	- junge Leute helfen älteren Leuten im Garten	
	- ältere Leute zeigen jüngeren Leuten nähen, kochen, ... Und geben ihr Wissen weiter	
	Hilfe im Haushalt, bei Krisen...	
Alt Karow, Karow-Süd	Begegnungsstätte schaffen mit Angeboten für alle Altersgruppen (Computerkurse, Sport, Kreatives, Kochen, Sprachen, ...)	Zusammenarbeit verbessern, etwas für Jugend und Alte gemeinsam tun, da bisher nur abgebaut wird (Post weg, Bürgeramt in Buch, Polizei weg...)
Alt Karow, Karow-Süd	Freiflächen in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung effektiver Nutzen, z.B. Gemeinschaftsgärten, (jede*r hilft jedem nach seinen Möglichkeiten und Ältere kommen aus der Isolation heraus)	Zusammenleben verbessern
Karow-Süd	illegale Müllbeseitigung in der Straße 10 verhindern	Bewohner*innen fühlen sich wohler und manche Dinge sind umweltgefährdend dort abgelegt
Alt Karow, Karow-Süd	mehr Mülleimer im öffentlichen Raum und Abfalleimer für Hundekotbeutel	Müllbelastung verringern

Welches Gebiet wäre in Karow betroffen?	Wenn ich 100.000 € hätte würde ich...	weil ich denke, dass ...
Alt Karow, Karow-Süd	Spielplätze bauen und sanieren	Kinder, Familien, ältere Leute fühlen sich wohl
	Auslaufgebiet für Hunde errichten	Natur wichtig ist, auch als grüne Schneise gegen Überhitzung des Stadtzentrums
	Erholungsgebiet für Bürger*innen schaffen (schnell zu Fuß erreichbar)	Berlin nicht komplett versiegelt werden sollte - Smog, Überhitzung, Niederschläge...
gesamtes Gebiet	Verkehrsplanung optimieren: S-Bahn mit BVG Verkehrsplanung besser abstimmen; Wie soll eine ÖPNV Anbindung an den Turmbahnhof Karow geplant und realisiert werden? Anbindung an Lichtenberg + Hohenschönhausen realisieren	das Leben der Menschen verbessert wird