

Ergebnisprotokoll zur 5. Beiratssitzung, 07.11.2019

Zeit:	17.30 Uhr – 21.00 Uhr
Ort:	Stadtteilbibliothek Karow, Achillesstraße 77, 13125 Berlin-Karow
Anwesende:	Teilnehmer*innen siehe Anhang
Tagesordnung:	TOP1 Begrüßung TOP2 Stand und Erläuterung Abwägungsprozess TOP3 Vorstellung Rahmenplan Karow und nächste Schritte TOP4 Verständnisfragen zu zentralen Konfliktpunkten TOP5 Blitzlicht: Reflexion Beirat TOP6 Ausblick / Verabschiedung
Anhang:	Teilnehmerliste Präsentation Rahmenplan und Leitlinien

1 Begrüßung

- **Ziel und Agenda der heutigen Sitzung**
- **Schwerpunkt**
 - Vorstellung Rahmenplan Karow
 - Vorstellung Ergebnisse und Abwägungsprozess Beteiligung (Öffentlichkeit, Eigentümer, TÖB)
 - Diskussion zu zentralen Konfliktpunkten
 - Reflexion zur Arbeit des Beirats
- **Begrüßung Hr. Kuhn**
 - Im August wurde von drei Parteien (Linke, SPD und CDU) ein Einwohnerantrag eingereicht mit drei Hauptthemen: Verkehr, Schichtenwasser, Dichte der Bebauung
 - Planer*innen und Verwaltung haben sich in den letzten Monaten mit allen eingegangenen Stellungnahmen sowie mit allen Punkten des Einwohnerantrages intensiv beschäftigt und auf dieser Basis Anpassungen im Rahmenplan vorgenommen.
 - Bericht vom letzten Stadtentwicklungsausschuss: Diskussion des Einwohnerantrags von August 2019 (1. Lesung)
 - Zur Verkehrsproblematik gab es innerhalb des Ausschusses Akzeptanz und Übereinstimmung, dass eine übergreifende Planung für den Nord-Ost-Raum erfolgen muss
 - Zum Schichtenwasser wurde klar, dass nicht alle bereits bestehenden Probleme in ganz Karow gelöst werden können, da die Ursachen hierfür sehr vielfältig sind (bspw. seit der Wendezeit nicht mehr genutzte Drainagesysteme). Es muss jedoch sichergestellt werden, dass der Bau der neuen Quartiere die Situation nicht verschlechtert
 - Zur Dichte der Bebauung: Die maximal zulässigen Geschossflächenzahlen (GFZ-Zahlen) wurden nochmals differenziert (zwischen 0,6, 1,0 und 1,2 je nach Lage und Gebiet, s.u.); die Zahlen liegen unter den im Flächennutzungsplan zulässigen Dichten (0,8 und 1,5). Im Anwohnerantrag wird ein weiteres Absenken der GFZ auf 0,3 (im Übergang) und max. 0,8 gefordert, die Entscheidung hierüber liegt bei der BVV
 - Der Anwohnerantrag wurde vertagt und auf die Tagesordnung des nächsten Ausschusses am 19.11.2019 aufgenommen

2 Stand und Erläuterung Abwägungsprozess

Erläuterung Abwägungsprozess

- Die Beteiligung an der Rahmenplanung ist ein umfangreicher Prozess, die Öffentlichkeitsbeteiligung (mit Werkstätten und Beiratssitzungen) ist davon ein Bestandteil
- Ebenfalls beteiligt werden die Träger öffentlicher Belange (Sachwalter für öffentliche Aufgaben und Fachthemen) – s. Liste der beteiligten Stellen (Folien 14-16)
- Die Stadtplanung hat die Aufgabe, zwischen den sehr unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Beteiligten einen Kompromiss zu finden (z.B. Forderungen Dichte Eigentümer >1,5 / Forderung Dichte Anwohner*innen max. 0,8 und dabei gleichzeitig Wirtschaftlichkeit, Bebaubarkeit und die Schaffung bezahlbaren Wohnraums sicherzustellen)

Einordnung Rahmenplanung Karow in Gesamtplanungsprozess und Rückblick

- Die Wohnbaupotenzialflächen stehen seit den 1990er Jahren im Fokus der Pankower und auch Berliner Stadtentwicklung (Studie zur Bewertung von Wohnungsbaupotentialen 1990; Wohnbaustrategien der Senatsverwaltung 1995); Aufgrund zwischenzeitlicher Stagnation der Bevölkerungsentwicklung wurde die Entwicklung dieser Flächen bislang nicht weiterverfolgt. Da Berlin jedoch inzwischen einer hohen Wachstumsdynamik unterliegt, wird sich seit 2016 wieder intensiv mit allen für den Wohnungsbau geeigneten Flächen Stadtpolitisch beschäftigt:
 - 2016 Wohnbaupotentialstudie Pankow
 - 2017 BVV-Beschluss (Drucksache VII-1203) zur prioritären Wohnbauentwicklung in Karow-Süd und Teichberg
 - 2018 Rahmenplanung: vorbereitendes informelles Planungsinstrument, Ziel sich dem Ortsteil thematisch zu nähern, Stärken und Schwächen zu analysieren, Chancen und Potenziale zu erkennen, eine Nachhaltige Stadtentwicklung und ganzheitliche Weiterentwicklung des Stadtteils vorzubereiten (u.a. Qualifizierung der Freiräume, Regenwassermanagement, verkehrliche Lösungen). Die Rahmenplanung ist eine erste Auseinandersetzung des Ortes die Perspektiven für dessen zukünftige Nutzung in groben Zügen darstellt und Rahmenbedingungen für die nächsten Planungsschritte vorbereitet (u.a. Ermittlung einer bestandsverträglichen Dichte, Bedarf sozialer Infrastruktur, Identifizierung weiterer Untersuchungsbedarfe).
 - Rückblick Beteiligungsprozess (1 Jahr) mit 3 Werkstätten, 5 Beiratssitzungen sowie Akteursinterviews und Bürgersteiggesprächen. Besonderheit Beirat Karow: ¼ Verwaltung, ¾ Bürger*innen und Akteure vor Ort (gewählte BVV-Abgeordnete, Anwohner*innen, Stakeholder)
 - Planung und Beteiligung liefen parallel, Beteiligungsergebnisse sind kontinuierlich in die Rahmenplanung eingeflossen
 - Aktuell erfolgt die Beschlussvorbereitung des Rahmenplans, danach sollen Städtebauliche Vertiefung (Wettbewerbe, vertiefende Betrachtung) sowie die Aufstellung von Bebauungsplänen erfolgen; eine Umsetzung erfolgt frühestens wenn alle Probleme gelöst wurden

3 Vorstellung Rahmenplan Karow und nächste Schritte

Wichtigste Inhalte sowie Veränderungen seit der letzten Werkstatt

- Neben der Planzeichnung gehören zum Rahmenplan die in umfangreicher Beteiligung erarbeiteten Leitlinien sowie ein schriftlicher Bericht.

Städtebau

- In den letzten Monaten hat das Bezirksamt Pankow erfolgreich Vorkaufsrecht für Teilflächen ausgeübt. Diese Flächen wurden zugunsten der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften erworben. Vorteil: Landeseigene Wohnungsbaugesellschaften haben sozialen Auftrag (Anteil von 50% Sozialwohnungen) => Ziel: Berliner Mischung erhalten, Wohnungsangebot für kleine und mittlere Einkommen schaffen
- Die Standorte für Doppelschulstandort und Kleingärten werden nicht flächenscharf dargestellt, sondern als Symbol. Die genauen Standorte werden im Rahmen der anschließenden städtebaulichen Vertiefung diskutiert und festgelegt
- Klimagerechte Stadtplanung nach heutigen Standards (Konzept der doppelten Innenentwicklung: gleichermaßen Aufmerksamkeit für Bebauung und für Frei- und Grünflächen / Klimaanpassung) – s.u.
- Dichte / Höhe der Bebauung
 - Untersuchungen zu möglichen Dichten (GFZ-Zahlen) durch Testentwürfe/Varianten; Ergebnis: ähnliche Dichten in beiden Testentwürfen
 - Festlegung Rahmenplan
 - Im Übergangsbereich zu EFH-Gebieten: Übergangsbereich von 30m, max. 0,6 GFZ, II+ Geschosse
 - Keine Zwischenstufe, dafür Reduktion der Gesamt-GFZ in den Kernbereichen der Potentialflächen:
 - „Karow-Süd“ und „Am Teichberg“: max. 1,2 GFZ / IV+ Geschosse
 - „Straße 52“: max. 1,0 GFZ / IV+ Geschosse

Freiraum

Klima

- **Hinweis: Die zu bebauenden Flächen sind im Umweltatlas (Planungshinweiskarte Klima) als besonders schützenswert dargestellt**
 - ▷ Hier handelt es sich um einen klassischen Zielkonflikt. Übergeordnete Planungen widersprechen sich (hier insb. der FNP¹ und StEP Wohnen² die Wohnen ausweisen und Umweltatlas). Die Planung muss darauf mit entsprechenden Maßnahmen reagieren:
 - ▷ Planung weist sehr hohen Grünflächenanteil auf
 - ▷ Die Art der Bebauung wurde offen gewählt
 - ▷ Kaltluftstrom wird durch Bebauung nicht behindert: Kaltluftbahn nach Berlin verläuft nicht über die zu bebauenden Flächen (Kaltluftstrom verläuft östlich und westlich, bspw. über Malchower Auenlandschaft – durch die Bebauung nicht betroffen, siehe Folie 30). Nachts haben die Flächen eine Kühlfunktion => Ziel in der weiteren Planung: Verdunstungs- und Kühlfunktion trotz Bebauung zu erhalten
 - ▷ **Festlegungen zum Erreichen dieses Ziels:**
 - Leitlinien 2 d; 3 a; 4 a,d; 5 a,b,c,d,f; 6 a,c,d,e,f
 - Begrünung (auch Dachbegrünung), Regenwasserrückhaltung und damit Steigerung der Verdunstung (Kühlfunktion); gleichzeitig wirken die Maßnahmen positiv in Hinblick auf die Schichtenwasserproblematik (s.u.)
 - Kühlfunktion von Grünstreifen reicht ca. 200m in Siedlungsräume hinein => viele kleinere Grünstreifen in den Gebieten mit geringen Abständen zueinander
 - Extensivierung von Grünflächen und Uferbereichen, Pflanzung neuer Bäume
 - Die Bebauung erfolgt in offener Bauweise, d.h. Luftströme finden weiterhin statt. Selbst ein Einfamilienhaus wäre zu hoch, damit die Kaltluft darüber strömen kann, daher wäre eine Bebauung mit weniger Geschossen klimatisch nicht vorteilhafter, ferner soll eine Minimierung zusätzlicher Versiegelung und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme u.a. durch Vermeidung flächenintensiver Typologien wie Einfamilienhäuser oder einstöckige Bebauung erreicht werden

Schichtenwasser

- Ziel (nachzuweisen vor Bebauung): Keine Verschlechterung der aktuellen Situation

¹ Flächennutzungsplan Berlin

² Stadtentwicklungsplan Wohnen

- **Festlegungen** zum Erreichen dieses Ziels:
 - Leitlinie 5 a, e
 - Leitbild zur Entwicklung abflussloser Siedlungsgebiete (Schwammstadt)
 - Anlage von Mulden-Rigolen-Systemen unter Berücksichtigung der Fließrichtung des Wassers (hin zur Laake) – Wirkung als Drainagesystem durch u.a. Versickerungsmulden und Rigolen
 - Anlage von Retentionsbereichen (Verdunstungsflächen), insb. auf lehmigen Böden
- Hinweis: Schichtenwasser ist hochkomplexes Thema, oftmals ändert sich die Situation alle 10-20 m => Genauere Betrachtung mittels hydraulischer Untersuchung notwendig, bevor konkrete Maßnahmen festgelegt und Mittel gefunden werden können

Verkehr

- Ziel: Verkehrsanbindung soll verbessert werden, motorisierter Individualverkehr (MIV) soll dabei möglichst vermieden / reduziert werden
- Hinweis: Übergeordnete Verkehrsplanung in der Zuständigkeit von SenUVK³ – Planung unter Betrachtung des gesamten Nordostrums
- **Festlegungen zum Erreichen dieses Ziels**
 - Zusätzliche Mobilitätsangebote, auch Mobilitätshubs (Leitlinie 7 d; 8 d)
 - Ausbau des Radroutennetz (Leitlinie 8 a)
 - Erschließungsstraßen für neue Baugebiete, Ausbau des Straßennetzes (z.B. B2-Anbindung) (Leitlinie 7 e)
 - Vorrang Ausbau ÖPNV (Leitlinie 7 a, c; 8 d)
 - Erforderliche Gutachten und Konzepte (Leitlinien 7 b, e; 8 b)
- Nächste Schritte
 - Erstellung eines Mobilitätskonzeptes: Untersuchung der Frage, was genau getan werden muss, um die Verkehrssituation tatsächlich zu verbessern und die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel möglichst umweltfreundlich zu gestalten
 - Auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes und der Grundlagen des Nahverkehrsplan Nord-Ost-Raum erfolgt Erstellung von Verkehrsgutachten für die einzelnen Gebiete im Bebauungsplanverfahren: Nachweis der Machbarkeit (zwingend zur Rechtssicherheit der Bebauungspläne)

Zusammenfassung nächste Schritte in der Planung

- Erstellung vielfältiger Gutachten und Untersuchungen, u.a. hydraulisches Gutachten, Mobilitätskonzept, Immissionsschutz (insb. entlang der Bahntrassen; auch entlang der Straßen) (siehe Folie 43)
- Erstellung der Untersuchungen/Gutachten im Anschluss an die Rahmenplanung
- Anschließend: Städtebauliche Vertiefung / Qualifikation
 - Maßstabssprung von 1:2.000/2.500 (Stand Rahmenplan) zu ca. 1:1.000 => Betrachtung der einzelnen Quartiere, in Abstimmung mit den Eigentümern
 - Wettbewerbe zu Wohnungsneubau / sozialer Infrastruktur

4 Verständnisfragen zu zentralen Konfliktpunkten

Der zweite Teil der Sitzung galt der Diskussion zentraler Themen zu denen bislang noch keine Einigkeit gefunden werden konnte sowie der Beantwortung sonstiger Fragen. Stadtplanung muss vielfältige Interessenslagen berücksichtigen und ist immer auch eine Kompromisslösung. Vordergründige Aufgabe der Verwaltung und Politik ist es im Sinne des Allgemeinwohls Daseinsvorsorge zu sichern und mit vorhandenen Ressourcen sparsam und begründet umzugehen. Aus diesem Grund konnten zu bestehenden Dissensen lediglich die Beweggründe und Rahmenbedingungen durch die Verwaltung und Gutachter erläutert werden und keine Lösungen gefunden werden.

³ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Allgemein

- 1. Gibt es eine Festlegung, welche Inhalte im Rahmenplan enthalten sein müssen?**
 - Nein, beim Rahmenplan handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument. Es handelt sich um eine Verabredung innerhalb der Verwaltung (keine Rechtswirkung nach außen). Dies bedeutet jedoch auch eine gewisse Freiheit, die wichtigen Punkte aus Sicht aller Beteiligten im Plan bzw. im zugehörigen Bericht für die weiteren Planungsschritte festzuhalten. Im weiteren Verfahren werden dann alle Planungsziele auf Umsetzbarkeit weiter geprüft. Es können Missstände klar benannt werden, die dann an die verantwortlichen Stellen weitergeleitet werden (z.B. SenUVK)
- 2. Wenn tatsächlich Verkehrslösungen vor der Bebauung vorliegen sollen, ist dann 2025 als Beginn der Bebauung nicht zu früh angesetzt?**
 - Antwort Hr. Kuhn: Tatsächlich ist dies eine optimistische Zahl, weshalb der Baubeginn *frühestens* 2025 stattfinden kann. Dies ist abhängig von den weiteren Untersuchungsergebnissen und dem Umsetzungserfolg notwendiger Maßnahmen im weiteren Prozess

Dichte/Höhe der Bebauung

- 3. Ist irgendwo im Gebiet Blockrandbebauung vorgesehen?**
 - Antwort Hr. Stevens: Nein. Blockrandbebauung war noch nie vorgesehen⁴, sondern eine offene Bauweise, also vor allem Punktbebauung. Entlang der B2-Anbindung sind auch hofartige Strukturen angedacht, in Anlehnung an die Dreiseithöfe entlang des Dorfkerns. Diese sollen perspektivisch eine Mischung aus Wohnen und Gewerbe ermöglichen

Verkehr

- 4. In der Darstellung des Themas Verkehr wurden keine neuen Inhalte vorgestellt, ist dies richtig?**
 - Antwort Hr. Gumz: Ja, denn hierfür müssen zunächst die oben genannten weiteren Untersuchungen (insb. Mobilitätsgutachten, Verkehrsuntersuchung) durchgeführt werden
- 5. Die Planung geht weiterhin von der B2-Anbindung aus, die jedoch von den Bewohner*innen abgelehnt wird.**
 - Antwort Hr. Kuhn/Hr. Risiken: Die Verkehrsplaner*innen hatten nicht den Auftrag, den gesamten Nordostraum zu untersuchen. Die Planung der B2 sowie alle weiteren übergreifenden Verkehrsthemen liegen in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung. Die Rahmenplanung wird jedoch auf Bezirksebene durchgeführt, die diese übergreifenden Planungen nicht einseitig infrage stellen oder ändern kann. Daher wird im Rahmenplan mit der bestehenden Planung der B2 weitergearbeitet. Sollten sich hierzu Änderungen ergeben, würde auch die Planung der Wohngebiete in den nächsten Planungsschritten daran angepasst werden
- 6. Die Rahmenplanung geht nicht auf die übergreifenden Probleme im Verkehr ein, sondern lässt diese außen vor. Es muss zuerst eine übergreifende Planung geben, die die vorhandenen Verkehrsprobleme löst.**
 - Antwort Fr. Wöhl: Die Rahmenplanung ist keine Planung die auf alles eine Lösung haben kann. Sie soll erste Entwicklungsmöglichkeiten sowie weitere Untersuchungsbedarfe aufzeigen, die im weiteren Verfahren, vor der Umsetzung der Bebauung, zu klären sind. Das übergeordnete Verkehrsthema wurde bereits in den Leitlinien 7. b und e festgehalten und wird im weiteren Verfahren bearbeitet.
- 7. Die B2-Anbindung in ihrer jetzigen Form ist eine politische Entscheidung aus den 1990er Jahren, die getroffen wurde, als noch keine Bebauung angedacht war. Ist es möglich, dass im Zuge der Planung der neuen Gebiete neu geprüft wird, ob diese Planung der B2-Anbindung heute noch zeitgemäß ist, bzw. eine Gesamtlösung (für Wohnen und Verkehr) zu finden?**

⁴ Siehe Plakate 3. Werkstatt , Testentwürfe
Seite 5 von 10

Antwort Hr. Risiken: Allen Beteiligten ist klar, dass Karow nur einer von vielen Verdichtungsstandorten im Nordosten ist – es gibt nicht nur weitere Neubaugebiete, sondern es finden auch vielfach Verdichtungen im Bestand statt, die alle Einfluss auf die zukünftigen Mobilitätsbedarfe haben werden. Parallel zu den ortsteilbezogenen Prozessen (wie in Karow) muss daher auch übergreifend am Thema gearbeitet werden, wie der Verkehr im Nordosten künftig organisiert werden kann. Der Bezirk trägt dies immer wieder an den Senat heran, die Notwendigkeit für eine übergreifende Lösung kommt nun auch in der Politik immer mehr an. Mit den Ergebnissen aus der Rahmenplanung gibt es hierfür nun ein konkretes Bild der künftigen Bedarfe; insofern ist die Reihenfolge der Planungsschritte durchaus sinnvoll. In den Leitlinien ist bereits festgehalten, dass ein Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit vor der Bebauung zu erbringen ist. Dies entspricht der Forderung der Anwohner*innen, dass ein Wohnungsbau ohne vorhandene Lösungen der Verkehrsprobleme nicht umgesetzt werden kann

=> Verabredung: Zur besseren Verständlichkeit wird in den Berichtstext zum Rahmenplan explizit darauf hingewiesen, dass die Entwicklung Karows im Zusammenhang zu betrachten ist. Insbesondere die Verkehrslösung ist über den Bereich der Rahmenplanung hinaus zu denken

8. **In anderen Städten (Hamburg/München) wird längst der Ausbau von U-Bahnen verfolgt, nur in Berlin werden Straßenbahnen bevorzugt. Kann der Bezirk hier stärker Einfluss in Richtung SenUVK ausüben?**
- Antwort Hr. Kuhn: In der Koalitionsvereinbarung ist klar festgelegt, dass in dieser Legislaturperiode keine U-Bahn-Planung vorgesehen ist

Kleingärten

9. **Gibt es eine Chance, die bestehenden Kleingärten (Anlage Alt-Karow) zu erhalten?**
- Antwort Herr Kuhn/Herr Dr. Leue: Nein. Es steht fest, dass die Kleingärten auf Ihren jetzigen Flächen nicht erhalten werden können, da hier Flächen für die B2-Anbindung und für Wohnungsneubau vorgesehen sind. Klar ist aber auch, dass es für die städtebaulichen Wettbewerbe Vorgaben zu den Ersatzstandorten geben wird. Dies wurde bereits in der Leitlinie 6 e festgehalten.
10. **In einem BVV-Beschluss wurden kürzlich drei Flächen vorgeschlagen, die als Ersatzflächen für die Kleingärten in den Berichtstext der Rahmenplanung mitaufgenommen werden sollten.**
- Antwort Herr Kuhn/Herr Becker: Das Bezirksamt hat sich bereits mit den vorgeschlagenen Flächen beschäftigt. Leider ist keine der Flächen als Ersatzstandort geeignet. Allerdings gibt es Flächenpotentiale in den Grün- und Freiflächen innerhalb des Rahmenplanungsgebietes sowie in unmittelbarer Nähe auf den „Neuen Wiesen“, die ggf. als Ersatzstandorte infrage kommen könnten.
- => Vereinbarung: In den Berichtstext zum Rahmenplan wird aufgenommen, dass Ersatzflächen für Kleingärten im Zuge der städtebaulichen Vertiefung festzulegen sind.**

Schichtenwasser in Alt-Karow

11. **In der vorgestellten Planung scheint es so, dass das Problem nur für die Neubaugebiete gelöst werden soll.**
- Antwort Herr Becker: Da das Thema Schichtenwasser so komplex ist und aktuell detailliertes Wissen über die Situation vor Ort fehlt, wäre es nicht seriös im Rahmenplan zu behaupten, dass das Problem für ganz Karow gelöst werden könnte (wie aktuell im Einwohnerantrag gefordert). Sichergestellt wird, dass sich die Problematik für die Bestandsgebiete nicht verschlechtert. Durch die Rückhaltung des Wassers im Gebiet (auf Dächern oder Retentionsflächen) und das Mulden-Rigolen-System ist dies gewährleistet. Gleichzeitig ist zu beachten, dass einem hydraulischen Gutachten die Fließrichtung des Wassers zugrunde liegt. Die drei Neubaugebiete haben alle ihre Fließrichtung nach Süd-Osten Richtung Laake. Für die Bestandsgebiete in Karow, die ebenfalls in dieser Fließrichtung liegen, können die geplanten Quartiere als „Motor“ dienen, um gleichzeitig auch für den Bestand Lösungen zu identifizieren. Darüber hinaus kann das Drainagesystem in den Neubaugebieten auch alleine schon dazu beitragen, den Rest des Gebietes entlasten. (Der nordwestliche Teil von Karow hat hingegen seine Fließrichtung nach Westen, Richtung Karower Teiche. Diese Gebiete werden nicht Teil der Untersuchung sein, sind aber ohnehin nicht von der Bebauung betroffen)

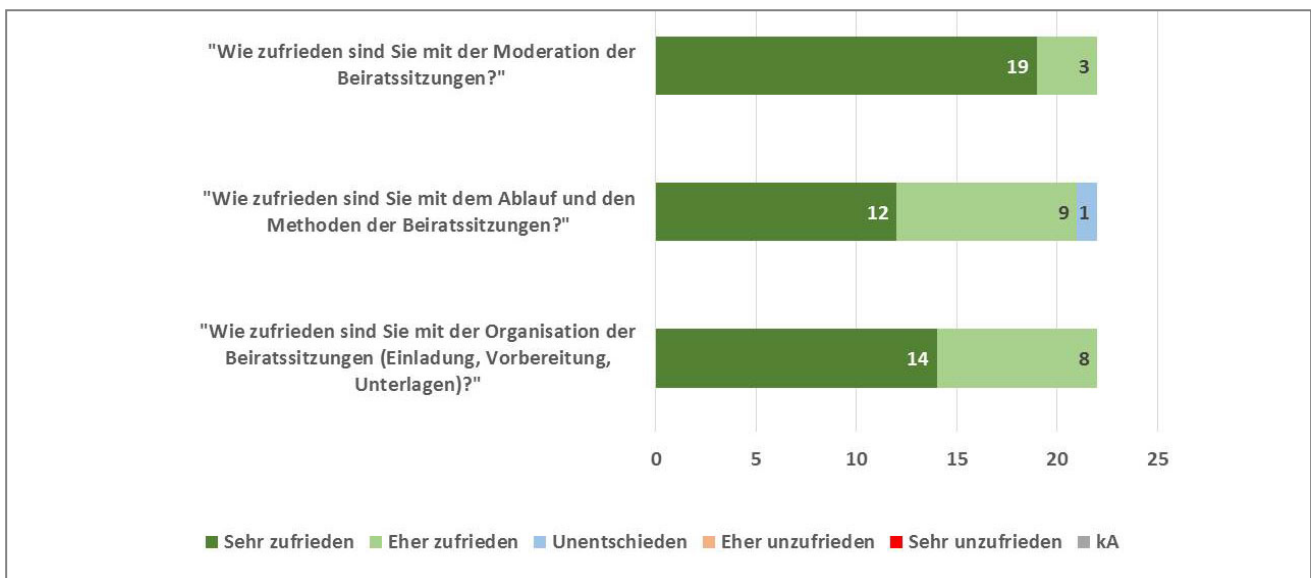
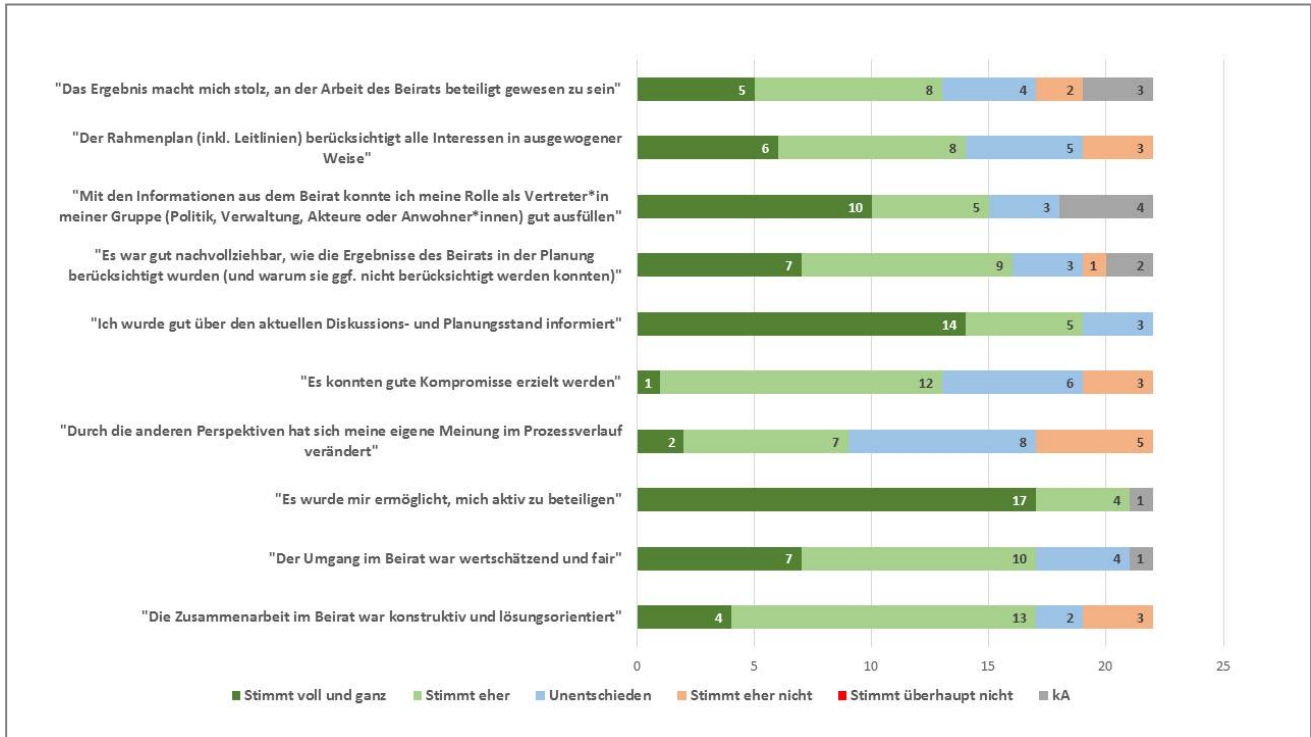
- Hinweis Hr. Dr. Leue: In Berlin hat sich zu dem Thema die Regenwasseragentur gegründet, mit der der Bezirk zusammenarbeitet. In diesem Zuge wird auch ein Konzept für Karow erarbeitet
=> Verabredung: In den Berichtstext zum Rahmenplan wird aufgenommen, dass im Rahmen der hydraulischen Untersuchungen zum Schichtenwasser in den Neubaugebieten auch Lösungen für die Bestandsgebiete mitidentifiziert werden sollen. Auch Informationen zu den unterschiedlichen Fließrichtungen sollen mitaufgenommen werden, um die nächsten Schritte zu präzisieren.
- 12. **Gibt es ein Risiko, dass sich der Baugrund durch die Bebauung verschiebt und somit allein schon aufgrund der geologischen Situation eine Verschlechterung der Schichtenwasserproblematik eintritt?**
 - Antwort Herr Becker: Um dies zu beurteilen, müssen zunächst Informationen über die geologische Situation gesammelt werden. Im Bebauungsplanverfahren ist eine Umweltprüfung vorgeschrieben. Auf deren Basis muss nachgewiesen werden, ob die geplante Bebauung Auswirkungen auf die Umwelt hat, einschließlich Sachgütern wie Gebäuden oder Kulturgütern. Kann dies nicht nachgewiesen werden, ist der Bebauungsplan anfechtbar. Auch eine Verschlechterung durch geologische Faktoren muss somit nachweislich ausgeschlossen werden, eine Bebauung ist sonst nicht möglich
- 13. **Wenn die bebauten Grundstücke in die Untersuchungen miteinbezogen werden, würden sich die Grundstückseigentümer der Bestandsgebiete dann auch an den Kosten der Umsetzung der Maßnahmen beteiligen?**
 - Antwort Herr Becker: Auf Basis des hydraulischen Gutachtens werden Maßnahmenvorschläge für die Neubaugebiete und die Bestandsgebiete (im Bereich der Fließrichtung zur Laake) identifiziert werden. Welche Maßnahmen für den Bestand anschließend umgesetzt werden, hängt auch von der Finanzierung ab. Ob und in welchem Maß sich die Grundstückseigentümer daran beteiligen, wird diskutiert werden müssen, sobald die konkreten Lösungsvorschläge vorliegen.

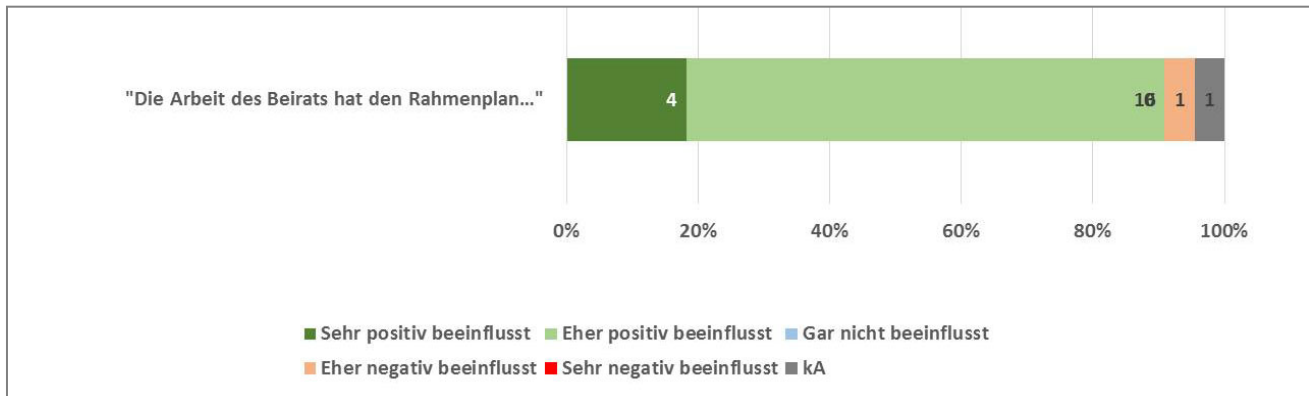
Ausgleichsflächen

14. **Wie funktioniert der Ausgleich wegfallender Grünflächen? Der Umweltatlas weist höchst schutzwürdige Grün- und Flächen aus. Wieso darf überhaupt gebaut werden und soll überhaupt innerhalb des Gebiets ausgeglichen werden?**
 - Antwort Herr Becker: Das Ausgleichspotential wird anhand eines festgelegten Bewertungsverfahrens bestimmt (bspw. wie ist die Biotop- und Versiegelungsstruktur vor dem Eingriff bzw. Ausgleich, wie danach?). Entscheidend ist die Qualität einer Grünfläche, nicht nur ihre Größe. So ist bspw. eine Fläche mit Bäumen, Sträuchern und entsprechendem Lebensraum für Tiere als hochwertiger zu betrachten als eine intensiv genutzte Ackerfläche. Durch Minderungsmaßnahmen (z.B. Dachbegrünung, Regenrückhaltebecken, Neupflanzungen, Renaturierungen) kann innerhalb der Wohnbaupotenzialflächen bereits der größte Teil des Eingriffs ausgeglichen werden. Nach einer abschlägigen Eingriff-Ausgleichsbilanzierung innerhalb der Rahmenplanung werden für ca. in 10 ha Versiegelung im weiteren Verfahren Ausgleichsflächen für Qualifikationsmaßnahmen außerhalb des Gebiets zu finden sein. Für Karow kommt hierfür insbesondere die Malchower Auenlandschaft (eins von fünf großen Leitprojekten im Rahmen des aktuell erarbeiteten Berliner Ökokontos) als Fläche in Betracht.

5 Blitzlicht: Reflexion Beirat

- Ausfüllen von Fragebögen für ausführliches Feedback





- Blitzlicht Feedback, u.a.:
 - Viel darüber gelernt, wie Stadt geplant wird
 - Friedliches Zusammenarbeiten
 - Respekt vor der Arbeit anderer
 - Konstruktive Arbeitsatmosphäre
 - Beeindruckt vom Engagement der Ehrenamtlichen (Anwohner*innen, Akteure)
 - Viel Herzblut auch von Seiten der Verwaltung
 - Konfliktpunkte wurden gut herauskristallisiert
 - Gelernt, dass Bürger*innen und Bezirk im Thema Verkehr an einem Strang ziehen
 - Der Prozess hat in Karow eine Gemeinschaft geschaffen
 - Gelernt, wie wichtig es ist, solche Pläne offenzulegen und gemeinsam die Diskussion zu bestreiten
 - Es ist wichtig, dass das Verfahren weitergeführt wird
 - Mehr Fragen als Antworten
 - Lob an den Bezirk Pankow für die Frühzeitigkeit und Umfang der Beteiligung
 - Unterschiedliche Meinungen befördern den Prozess und machen die Ergebnisse besser
 - Dank an die Planer, die auf allen Veranstaltungen Rede und Antwort standen

6 Ausblick / Verabschiedung

- Vorstellung Rahmenplan in Stadtentwicklungsausschuss, 19.11.2019 (zusätzlich: Diskussion des Einwohnerantrags)
- Bezirksamt Beschluss - Rahmenplan Karow
- Informationsveranstaltung Rahmenplan Karow, vsl. 1 Quartal 2020
- Weiter im Prozess (Durchführung Gutachten, Wettbewerbe, Bebauungsplanverfahren)

Protokoll: 08.11.2019 / Wiesemann, ergänzt 12.11.2019 Wöhl

ANHANG: Teilnehmerliste

Beiratsmitglieder

- **Akteure und Vereine vor Ort:**
 - Stadtteilzentrum im Turm
 - Phönix – Förderkreis für Kultur im Kiez e.V.
 - VMEG – Verein der Eigenheim- und Grundstücksbesitzer
 - Berliner Stadtmission e.V. Karow
 - ein Flächeneigentümer
- **Anwohnerschaft:**
 - 4 Anwohner*innen waren anwesend (1 entschuldigt)
- **Verwaltung:**
 - Hr. Risiken, Stadtentwicklungsamt Pankow, Amtsleitung
 - Hr. Dr. Leue, Stadtentwicklungsamt Pankow
 - Fr. Wöhl, Stadtentwicklungsamt Pankow
 - *entschuldigt:* Fr. Dr. Moorfeld, Umwelt- und Naturschutzamt Pankow (UmNat), Amtsleitung
 - Fr. Lehmann, Umwelt- und Naturschutzamt Pankow (UmNat), Landschaftsplanung
 - Fr. Hoffmann, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW), Wohnbauleitstelle (WBL)
 - Fr. Bilgic (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Wohnbauleitstelle (WBL)
 - Fr. Münch, Sozialraumorientierte Planungscoordination, Beteiligungsbüro Weißensee
 - *entschuldigt:* Hr. Künzel, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW), Leitung des Referates Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
 - *entschuldigt:* Hr. Reupke, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Leitung der Abteilung Verkehr
- **Politik:**
 - Hr. Kuhn, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bürgerdienste
 - Hr. Kraft, CDU-Fraktion
 - Hr. Peterson, AfD-Fraktion
 - Fr. Tharan, B90/Die Grünen-Fraktion

Sonstige Teilnehmer*innen

- **Beauftragte Beteiligungsbüros:**
 - Fr. Walz (L.I.S.T.), Fr. Wiesemann (L.I.S.T.)
- **Beauftragte Planungsbüros:**
 - Hr. Stevens, Fr. Horst (Stadt-Land-Fluss, Stadtplanung), Hr. Dr. Becker (bgmr Landschaftsarchitekten), Hr. Gumz (Hoffmann-Leichter, Verkehrsplanung)