

**Dipl.-Ing. Hans Hagedorn**  
**Stadtplaner**

Wolfshagener Str. 64  
13187 Berlin

[hans.hagedorn@changing-cities.org](mailto:hans.hagedorn@changing-cities.org)  
[www.radpankow.de](http://www.radpankow.de)

**29. April 2022**

**Bezirksamt Pankow von Berlin**

Abteilung Stadtentwicklung und Bürgerdienste  
Stadtentwicklungsamt

per E-Mail: [bebauungsplan@ba-pankow.berlin.de](mailto:bebauungsplan@ba-pankow.berlin.de)

**Bebauungsplan 3-60 "Pankower Tor"**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan 3-60 "Pankower Tor" möchte ich Ihnen folgende Stellungnahmen übermitteln:

Thema	Stellungnahme	
<b>Fahrradparkhaus</b>	<p><b>Planbezug:</b> B-Plan-Entwurf, Blatt 1, Bereich des Fahrradparkhauses Im Masterplan ist eine gradlinige Wegeverbindung von der Berliner Str. aufsteigend zum Panketrail vorgesehen</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Im B-Plan-Entwurf fehlt diese Wegeverbindung. Eine alleinige Verbindung innerhalb des Fahrradparkhauses wäre eng, zeitraubend und unfallträchtig</li><li>• Die Verbindung Berliner Straße - Panketrail wird voraussichtlich hoch frequentiert sein. Sie sollte leistungsfähig ausgelegt werden</li></ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ausweisung einer Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Fuß und Rad), vom südlichen U-Bahneingang aufsteigend zum Panketrail, wie im Masterplan eingezeichnet</li></ul>	

<p><b>Panketrail</b></p>	<p><b>Planbezug:</b> Begründung, A. III. Planinhalt und Abwägung 3.4.4 Verkehrsflächen „Der Kreuzungsbereich des Rad- und Fußwegs entlang der Bahnanlage und der Nord-Süd-Verbindung ist nach dem derzeitigen Bearbeitungsstand niveaugleich mit Rampen ausgebildet“ (S. 170)</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radschnellweg würde durch zwei abschüssige Rampen unterbrochen, die auf eine schlecht einsichtige Kreuzung mit der Bahnunterführung treffen. Hohe Kollisionsgefahr für Fußgänger und Radfahrende</li> <li>• Das teure Ingenieurbauwerk (Brücke über die Berliner Straße) würde entwertet, wenn wenige Meter hinter der Brücke diese Kreuzung lauert</li> <li>• Der Biotopverbund entlang des Bahndamms würde ebenso zerschnitten und damit seiner großräumigen Funktion beraubt</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzungsfreie Planung mit durchgängiger Führung von Panketrail und Biotopverbund</li> <li>• Verbindung Neumanstraße und Panketrail schaffen durch einen gradlinig aufsteigenden, kombinierten Fuß- und Radweg durch die Parkanlage</li> </ul>	
<p><b>Planstraße B</b></p>	<p><b>Planbezug:</b> Begründung A. III. 3.4.4 Verkehrsflächen Die Planstraße B soll laut Entwurf von der Prenzlauer Promenade mit zwei Abbiegespuren je Richtung bedient werden, und Kfz-Verkehr Richtung Oberschule und Heinersdorf/Blankenburg aufnehmen. Ihre Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht spezifiziert</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Planstraße B soll Bedeutung weit über das Plangebiet hinaus erhalten mit entsprechenden Kfz-Mengen und -Geschwindigkeiten</li> <li>• Die Planstraße B ist bislang als Erschließungsstraße ohne Radwege geplant</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• beidseitige, mobilitätsgesetzkonforme Radwege, zumindest für das Stück von der Prenzlauer Promenade bis zum Panketrail</li> </ul>	

<p><b>Stellplatzschlüssel</b></p>	<p><b>Planbezug:</b></p> <p>Begründung A. I. 3.4: "Entwicklung der Infrastrukturnetze gemäß der absehbaren Stadtentwicklung im Sinne einer *weitgehend autofreien* Gestaltung der neuen Stadtquartiere" (S. 35)</p> <p>A. I. 4.: "Auf den Flächen B und C [...] einschließlich Pkw-Stellplätze für die Wohnung (0,4-0,6 Stellplätze pro Wohnung) in Mobility Hubs und Quartiersgaragen [...] entstehen." (S. 55)</p> <p>A. IV. 6.: "Die Auswirkungen der Nachhaltigkeitskriterien Verkehr [...] sind positiv zu bewerten." (S. 187)</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Plangebiet wird in der politischen Kommunikation als "autoarm" oder "autoreduziert" bezeichnet</li> <li>• die zugrundeliegenden Planwerke fordern eine "weitgehend autofreie" Gestaltung neuer Stadtquartiere</li> <li>• es wird behauptet, die Auswirkungen auf das Nachhaltigkeitskriterium "Verkehr" seien positiv zu bewerten</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fakt ist: Ein Stellplatzschlüssel bis zu 0,6 pro Wohnung würde das Plangebiet im Vergleich zu seinem Umfeld "<b>autoreich</b>" machen (vgl. Mobilitätskonzept S. 71)</li> <li>• Die hohen Infrastrukturkosten für die Erschließung mit S-Bahn, U-Bahn, Tram, Radschnellweg sind nicht zu rechtfertigen, wenn die Wohnungen zusätzlich noch "autoreich" konzipiert werden</li> <li>• Ein Verlagerungseffekt auf den Umweltverbund ist so nicht zu erwarten, vielmehr wird sogar ein deutlich negativer Klimaschutzeffekt verursacht (verkehrswissenschaftlicher Zusammenhang der "induzierten Nachfrage")</li> <li>• Das Einzelhandelskonzept, das kurze Wege zu den Läden des täglichen Bedarfs vorsieht, wird geschwächt</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die „Kompromissvereinbarung vom 12.06.2020“ muss angesichts der Verschärfung der globalen Krisen neu verhandelt werden</li> <li>• <b>Angemessen wäre eine Anpassung des Stellplatzschlüssels auf maximal 0,2-0,3 pro Wohnung</b></li> <li>• Alternative: das Plangebiet explizit und wahrheitsgemäß als "autoverkehrsfördernd und klimaschädlich" ausweisen</li> </ul>	
-----------------------------------	---	--

<p><b>Planstraße A</b></p>	<p><b>Planbezug:</b>  B-Plan-Entwurf, Blatt 1 und 2, Planstraße A  "Es sind mehrere Quartiersstraßen in Form von möglichst kurzen Stichstraßen für den Kfz- und Fahrradverkehr vorzusehen, um zu den zu planenden Stellplatzanlagen des Wohnquartiers (Quartiers- bzw. Kiezgaragen und Mobility Hubs) bzw. zu der Tiefgarage des Einzelhandelsbereichs zu gelangen." (Mobilitätskonzept S. 67)</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Planstraße A ist über 700 Meter lang, erschließt zahlreiche Tiefgaragen, zerschneidet durch den resultierenden Kfz-Verkehr die zentrale Wohngebietsfläche</li> <li>• Kinder im Kita- oder Grundschulalter, die im Gebiet wohnen, können die Park- und Grünflächen nicht eigenständig erreichen. Autolärm beeinträchtigt zentrale Wohngebietsbereiche. Das angestrebte Konzept des autoreduzierten Wohnens wird deutlich entwertet</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Wohnblöcke zwischen der Planstraße A und der Bahntrasse von Kfz-Stellplätzen freihalten</li> <li>• <b>Zufahrten zu Quartiers- und Tiefgaragen ausschließlich in der Nähe der Granitzstraße und Planstraße B zulassen</b></li> <li>• Kfz-Stellplätze in Quartiersgaragen stärker bündeln</li> <li>• Die Planstraße A ist als Quartierstraße definiert. Sie hat gemäß Masterplan einen grundlegend anderen Charakter als Berliner Straße, Granitzstraße, Planstraßen B-E, und die Prenzlauer Promenade. Um die damit einhergehenden Nutzungsbeschränkungen abzusichern, sollte die Planstraße A nicht als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden, sondern als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (z.B. nur Anlieferung, kein Kfz-Parkverkehr). Es besteht sonst die Gefahr, dass die Dimensionierung der Planstraße A den Zielen des autoarmen Wohngebiets zuwiderläuft</li> </ul> <p>So können auch die Anforderungen des Mobilitätskonzept erfüllt werden: „Die Querung des Wohngebiets durch den allgemeinen motorisierten Individualverkehr ist nicht zulässig. Weiterhin sollen das Wohngebiet bzw. die Quartiers- und Wohnwege vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (u. a. mit entsprechenden Verkehrszeichen) möglichst freigehalten werden. Das bedeutet, dass Bewohnende und Besuchende des Wohnquartiers ihre Kfz in der Regel in einer der dafür vorgesehenen Quartiersgaragen abstellen und die restliche Wegstrecke bis zum Zielort, i. d. R. zur Wohnung, zu Fuß oder per Fahrrad über die Quartierswege zurücklegen sollen.“ (Mobilitätskonzept S. 69)</p>	
----------------------------	--	--

<p><b>Dimensionierung der Tiefgaragen</b></p>	<p><b>Planbezug:</b> Begründung A. III. 3.3. "Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs innerhalb von Tiefgaragen ermöglicht vermeidbare Auswirkungen des Kfz- Verkehrs wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten und die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu wahren. Aufgrund des damit verbundenen höheren Grün- und Freiflächenanteils kann die Aufenthaltsqualität auf den Grundstücksfreiflächen deutlich gesteigert und die Wohn- und Lebensqualität der Bewohner erhöht werden. Die Tiefgaragen sind in die Wohngebäude baulich einbezogen und ragen zum Teil über die überbaubare Grundfläche des derzeitigen Bebauungsplanentwurfs hinaus. Im weiteren Verfahren werden daher die Festsetzungen dahingehen konkretisiert und ergänzt, dass die Baugrenzen die Tiefgaragen in die überbaubare Grundstücksfläche einbeziehen." (S. 163)</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen angesichts der Klimakrise heute neu interpretiert werden. Tiefgaragen sind das Sinnbild einer untauglichen "Aus-den-Augen-aus-dem-Sinn-Strategie"</li> <li>• CO<sub>2</sub>-Emissionen und Ressourcen-Verbrauch lassen sich durch Tiefgaragen nicht verhindern</li> <li>• Eine Ausdehnung über die überbaubare Grundfläche hinaus verhindert das Wachstum tiefwurzelter Bäume, erzeugt so eintönige Innenhöfe und widerspricht den Zielen der Hitze- und Starkregenprävention in der "Schwammstadt"</li> <li>• Die Mobilitätswende mit einer deutlichen Reduktion der Zahl privater Autos ist erklärtes Ziel von Berlin. Leerstände in überdimensionierten Tiefgaragen sind aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen zu vermeiden</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Souterrain- und Kellergeschosse unter den Wohnblöcken zwischen der Planstraße A und der Bahntrasse (siehe Stellungnahme "Planstraße A") werden ausschließlich für Fahrradparken und Aufbewahrungszwecke ausgewiesen</li> <li>• Tiefgaragen und Kellergeschosse sind in ihren Baugrenzen eng an den Dimensionen des darüberliegenden Gebäudes zu orientieren</li> <li>• Tiefgaragen und ihre Zufahrten sind auf eine maximale Fahrzeughöhe von 2,10 m zu begrenzen</li> <li>• <b>Bauvorhaben mit Tiefgaragen müssen ein ausgearbeitetes Nachnutzungskonzept vorlegen (z.B. für den Umbau in private Fahrrad- und Kellerabteile)</b></li> </ul> <p>So können auch die Anforderungen des Mobilitätskonzept erfüllt werden: "Die Sammelanlagen sind so zu planen, dass diese bei Bedarf teilweise umgenutzt oder rückgebaut werden können, falls in Zukunft weniger Stellplätze benötigt werden." (Mobilitätskonzept S. 73)</p>	
---	--	--

<p><b>Umfeld Bahnhof Pankow</b></p>	<p><b>Planbezug:</b> B-Plan-Entwurf, Blatt 1, Bereich des Bahnhofs</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der S-Bahnhof ist bereits heute im Berufsverkehr stark belastet. Es gibt nur einen Zugang zum Bahnsteig</li> <li>• Die Zuwegung von Westen ist mit großen Umwegen verbunden. Die zusätzlichen Fahrgäste aus dem Plangebiet können zu einer Dauerüberlastung führen</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freihalten von Flächen für einen zweiten Zugang zum S-Bahnhof am südwestlichen Ende des Bahnsteigs</li> </ul>	
<p><b>Energienutzung</b></p>	<p><b>Planbezug:</b> Begründung, A. III. 3.5 Immissionsschutz / Klimaschutz "Die Regelung umfasst, dass nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen wird. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind." (S. 173)</p> <p><b>Problem/möglicher Abwägungsfehler:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Reglungsentwurf ist angesichts globaler Krisen völlig unzureichend. Heizöl EL kann nicht mehr der Referenzwert für die moderne Raumwärmeerzeugung sein</li> </ul> <p><b>Lösungsvorschlag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effizienzwerte von Wärmepumpen als Referenzwert setzen</li> <li>• Verpflichtung zur Installation von Photovoltaikanlagen auf einer Fläche, die mind. 50% der Gebäudegrundfläche entspricht</li> </ul>	

Mit freundlichen Grüßen

Hans Hagedorn

Link zum B-Plan Entwurf:

<https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/bebauungsplan/bebauungsplan.1185746.php>