

Berliner Morgenpost vom 2.8.2019

„Es besteht die Gefahr, dass Verkehrssysteme versagen“

Pankows Stadtrat Vollrad Kuhn (Grüne) plant Wohnungen und Mobilität für 460.000 Einwohner. Das gehe nur mit einer verbesserten Infrastruktur

THOMAS SCHUBERT

Er verhandelt die größten Wohnungsbauvorhaben Berlins, warnt vor dem Verkehrsinfarkt im Nordosten der Stadt und plant für 2020 einen geschützten Radweg für die Schönhauser Allee. Pankows Stadtrat für Stadtentwicklung und stellvertretender Bürgermeister, Vollrad Kuhn (Grüne), über die Herausforderungen für die nächsten Jahre.

Herr Kuhn, Pankow soll bis 2030 auf 460.000 Anwohner wachsen. Wann sind städtebaulich gesehen die Grenzen des Wachstums erreicht?

Vollrad Kuhn Wir haben ein Potenzial von 15.000 bis 20.000 Wohnungen in Pankow ermittelt. Und es gibt außerdem größere Bereiche, wo man bei einer Änderung des Flächennutzungsplans bauen kann – zum Beispiel, wie bereits vorgesehen, im Bucher Areal Am Sandhaus. Aber allein, wenn wir von den circa 20.000 Wohnungen ausgehen, sind wir schnell bei 40.000 bis 50.000 Menschen, die nach Pankow ziehen. Das ist durchaus realistisch, aber unter der Voraussetzung, dass vorher die Infrastruktur ertüchtigt und vorbereitet wird. Wir haben hier noch Straßen aus dem 19. Jahrhundert, viele Brücken sind marode, die Geh- und Radwege verschlissen oder gar nicht vorhanden. Und wir haben zunehmend Verkehrsinfarkte durch wachsenden motorisierten Verkehr, zunehmende Baustellen. Es besteht die Gefahr, dass solche Verkehrssysteme versagen – was auch bei der Autobahn 114 oder die Bundesstraße 2 Ortsdurchfahrt Malchow befürchtet wird. Der Sanierungsbedarf ist in beiden Fällen so hoch, dass der Senat entschieden hat, die Vorhaben parallel laufen zu lassen. Das würde wegen der erforderlichen Umleitungsverkehre für die nächsten drei Jahre im Nordostraum und besonders in Pankow eine Verkehrskatastrophe bedeuten. Ich warne dringend davor, das so zu machen.

Wie sieht es mit dem öffentlichen Nahverkehr aus?

Hier entspricht das Angebot in Spitzenzeiten vielfach nicht mehr dem Bedarf. Das liegt unter anderem am Kaputtsparen der S-Bahn durch die Deutsche Bahn in der Vergangenheit, was wir zum Beispiel immer wieder auf dem S-Bahn-Ring leidvoll erfahren. Und die Kapazität unserer einzigen U-Bahnlinie, der U2, reicht oft nicht aus. Die Straßenbahnen ähzen an der Belastungsgrenze – die M4 ist jetzt schon die stärkste Linie in Berlin. Aber eine weitere Taktverdichtung geht nicht mehr, sonst schaffen es die Züge nicht mehr über die Kreuzungen. Und die BVG hat zu wenige Fahrer für Tram und Bus, die Busse stehen zudem im Stau. Es sind sehr viele Probleme, die auf einmal zu lösen sind. Ganz zu schweigen vom Thema Kfz-Verkehr. Parkraum ist überwiegend kostenlos. Das dürfte gar nicht mehr sein. Wir bräuchten eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Und wir müssen uns überlegen, wie wir mit der Schulwegsicherheit umgehen und verhindern, dass zu viele Eltern ihre Kinder mit Autos zur Schule bringen. Es muss andere Möglichkeiten geben.

Wann wird auf der Schönhauser Allee ein geschützter Radweg eingerichtet?

Wir wollen bis November die Untersuchung für den ruhenden Verkehr inklusive Be- und Entladezonen abschließen – auf Teilbereichen vor den Schönhauser Allee Arcaden beidseitig zwischen Stargarder und Wichertstraße, wo wir den geschützten Radweg vorsehen. Wenn das klappt, könnten wir nächstes Jahr zur Umsetzung kommen.

Und was geschieht dann mit den Parklets?

Wir müssen wohl zwei der vier Parklets wegnehmen, weil sie sonst Radfahrern auf dem geschützten Radweg im Wege stehen. Ich könnte mir vorstellen, dass wir diese Parklets dann in der Stargarder Straße aufstellen. Hier wollen wir eine Fahrradstraße ausweisen. Das werden wir im September in einer Informationsveranstaltung vorstellen. Die Untersuchungen sind abgeschlossen, sodass wir die Fahrradstraße wohl bis zur nächsten Saison eröffnen können. Die Gleimstraße könnte nächstes Jahr auch drankommen. Und in der Ossietzkystraße wollen wir in diesem Jahr zur Umsetzung kommen.

Viele große Bauprojekte in Pankow stoßen bei Anwohnern auf Ablehnung, weil enormer zusätzlicher Verkehr befürchtet wird. Wie kann man solche Bedenken entkräften?

Wenn wir uns die großen Vorhaben wie Karow-Süd, die **Michelangelostraße**, das Pankower Tor oder den Blankenburger Süden als größtes Vorhaben anschauen, steht fest: Bevor man kein Verkehrskonzept hat für die jetzigen und künftigen Probleme und entsprechende Maßnahmen umsetzt, kann man mit dem Bau nicht beginnen. Das ist ganz klar.

Aber Anwohner haben den Eindruck, dass der Bau der Quartiere trotz der ungelösten Probleme vorangetrieben wird.

Natürlich stehen Planungen nicht still. Es wird zu verschiedenen Aspekten geplant. Es werden zum Beispiel Umweltgutachten gemacht und Verkehrskonzepte und Masterpläne erstellt. Aber eine Entscheidung über einen Bebauungsplan kann nicht rechtskräftig werden, wenn die Verkehrsprobleme nicht gelöst sind. Es muss geklärt sein, wie man die Menschen in den Quartieren bewegt, wie sie hin und wieder weg gelangen. Das braucht einen langen Vorlauf. Gerade Planfeststellungsverfahren für neue Straßenbahn-Trassen brauchen lange. **Auch die Verlegung der Michelangelostraße inklusive der dort liegenden großen unterirdischen Leitungen braucht bis zu acht Jahre für die Planung- und Umsetzung.** Beim Blankenburger Süden ist die Sache noch nicht ganz klar, da stockt das Verfahren, weil die Verkehrslösung noch im Detail durch die Senatsverkehrsverwaltung zu konzipieren und abzustimmen ist. Da braucht die BVG auch Platz für einen dringend erforderlichen neuen Straßenbahnbetriebshof. All das muss stimmig werden, ehe die federführende Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ein Bauungskonzept endgültig festlegen kann.

Für Kritik sorgen auch Projekte zur Nachverdichtung – etwa das Vorhaben der Wohnungsbaugesellschaft Gesobau an der Kavaliertstraße. Anwohner wollen auf ihre grünen Höfe nicht verzichten. Wie wollen Sie den Konflikt lösen?

Das ist schon schwieriger. Diese Höfe sind dicht bewachsene Idyllen. Aber die Gesobau hat den Auftrag des Landes Berlin, günstige Wohnungen zu bauen. Am günstigsten kann sie auf ihren eigenen Grundstücken bauen. Und das ist hier der Fall. Die Gesobau hat hier letztendlich Anspruch auf eine Baugenehmigung entsprechend den Vorgaben nach Baugesetzbuch. Und wir haben hier das Problem, dass dieses Projekt in meiner Abteilung schon lange mit der Gesobau diskutiert wurde und viele Änderungen durch die Gesobau vorgenommen wurden, um so behutsam wie möglich zu bauen. Das wurde ebenso wie das Konzept für ein Partizipationsverfahren im BVV-Ausschuss Stadtentwicklung vorgestellt. Dann gab es aber Proteste der Anwohner. Mit einem Einwohnerantrag fordert nun die Initiative „Grüner Kiez“, dass wir in ein Bauungsplanverfahren umschwenken – was ich so nicht sehe. Auch wenn wir die Debatte zum Antrag im BVV-Ausschuss abwarten müssen, könnte ich mir aber einen Kompromiss vorstellen – zum Beispiel eine Variante, bei der die Gesobau die Planung etwas abspeckt, um noch mehr Flächen der grünen Höfe zu erhalten. Aber dann ist die Frage, ob sich das Projekt noch rechnet. Trotzdem hoffe ich, dass die Gesobau hier zu einem weiteren Kompromiss in der Lage ist, zumal ich mir gerade die Situation vor Ort angeschaut habe. Ich will das Vorhaben nicht verhindern, aber ich möchte, wenn noch möglich, eine weniger dichte Bebauung.

Straßenbäume und Grünanlagen leiden unter herrschenden Dürre. Zugleich fehlt das Geld für die Pflege. Wie wollen Sie sicherstellen, dass im wachsenden Bezirk genügend Erholungsorte im Grünen zur Verfügung stehen?

Wir sichern das über unsere Bauungsplanverfahren und die Rahmenplanungen. Da können wir Vorsorge treffen, dass neue Grünanlagen entstehen. Ein großes Problem sind die fehlenden Ressourcen für den Unterhalt der Grünanlagen – dazu gehören auch die Spielplätze, Schulhöfe, Parks – sodass wir teilweise nur noch die Verkehrssicherungspflicht erfüllen können. Ein weiteres Problem sind die Auswirkungen des Klimawandels – deshalb gehen wir zur Pflanzung von mehr klimaresistenten Baumarten über. An die Anwohner gilt der Appell, uns beim Gießen zu unterstützen. Wir bekommen zwar Zusatzmittel vom Senat für die Bewässerung. Aber das ist alles nicht ausreichend – denn wir hatten 15 Jahre Sparpolitik. Pankow war überschuldet. Und das Personal im Straßen- und Grünflächenamt wurde so gut wie halbiert. Nun bräuchten wir im Haushalt mehr Geld für die Grünflächenunterhaltung und mehr Stellen und natürlich auch geeignete Bewerber für freien Stellen, die infolge des hohen Altersdurchschnitts im Amt jetzt verstärkt nachzubeseetzen sind. Außerdem gilt es, Bäume zu pflanzen. Und natürlich brauchen wir eine Strategie, wie wir mit dem veränderten Nutzungsverhalten in Grünanlagen umgehen.

Feste werden im Rahmen des Klimaschutzes in Grünanlagen in Pankow nicht mehr genehmigt. Muss man sich an Einschränkungen gewöhnen?

Es ist ja nicht nur wegen des Klimawandels, sondern auch wegen der Übernutzung und wegen des fehlenden Unterhalts. 15 Jahre Mangel machen sich bemerkbar. Und es ist zu beobachten, dass die Leute in ihrer Freizeit alles Mögliche in den Grünanlagen veranstalten. Das geht bis hin zu Pizzalieferungen in den Park. Wenn die Beanspruchung und Vermüllung der Grünflächen zunimmt, muss man sich überlegen, in wieweit man überhaupt noch Sondernutzungen wie Feste und Events zulassen kann. Dann muss man im Einzelfall entscheiden. Der Andrang ist groß – viele Veranstalter wollen in die Grünanlagen. Hier ist es ja auch kostengünstiger, eine Sondernutzungserlaubnis zu bekommen als auf öffentlichem Straßenland. Es gibt dafür auch keinen Gebührenkatalog, wir versuchen uns an der Regelungen für Events auf Straßenland zu halten und legen Ausnahmen im Einzelfall fest.