

Quartiersgaragen

Berliner Morgenpost 26.12.2020, 15:22

Von Thomas Schubert

Großprojekt in Prenzlauer Berg lässt 2000 Autos verschwinden

1200 Wohnungen an der Michelangelostraße: So plant Pankow den Verkehr im größten innerstädtischen Neubauquartier Berlins.

26.12.2020, 15:22

Von Thomas Schubert



Foto: Thomas Schubert

Anzeige

Berlin. Wenn mitten in einem bestehenden Kiez ein neues Quartier entstehen soll, braucht es nicht nur bei der Platzierung der Wohngebäude Kalkül. Das Großprojekt Michelangelostraße mit 1200 Wohnungen in Prenzlauer Berg wird zeigen, wie sich der Verkehr anpassen muss, wenn nahezu alle Parkflächen zugunsten von Neubaublöcken verschwinden. Die neuesten Planungen für die Mobilität in der Pankower Großsiedlung aus der DDR-Zeit zeigen: Ohne neue Quartiersgaragen wird die massive Nachverdichtung bei gleichzeitigem Wegfall von bis zu 2000 Stellplätzen nicht funktionieren.

„Es führt kein Weg daran vorbei, wenn wir den Wegfall kompensieren wollen“, sagt der Planer Alexander Reimann vom Büro LK Argus, das im Auftrag des Bezirks Pankow eine Mobilitätsuntersuchung vorlegt. Mit zwei Quartiersgaragen östlich und westlich des heutigen Siedlungsgebiets soll es laut der Analyse möglich sein, das Innere des Hochhaus-Viertels künftig von Autos frei zu halten. Das Konzept sieht vor, dass Anwohner ihre Fahrzeuge an den beiden zentralen Sammelpunkten abstellen – und den letzten Weg zur Wohnung zu Fuß zurücklegen. Einzig der Lieferverkehr bis zur Haustür bleibt erlaubt. Laut des Planungsbüros sind Quartiersgaragen in unterschiedlichen Größen denkbar: Auf zwei Etagen fänden jeweils rund 500 Pkw Platz, bei vier Etagen wären es 1000.

Straßenbahnstrecke auf der Michelangelostraße erst im Jahr 2035

Doch selbst wenn die Garagen am Pieskower Weg und im Bereich des Polizeipräsidiums an der Kniprodestraße rechtzeitig zur Grundsteinlegung der Neubauten entlang der Michelangelostraße kommen – ein wesentliches Manko bei der Mobilität von morgen bleibt: Die geplante neue Straßenbahn-Linie auf dieser Kiez-Magistrale wird nachträglich in das fertige Quartier eingefügt. Erst Mitte der 2030er Jahre ist mit einem Anschluss an das Schienennetz zu rechnen, heißt es aus dem Bezirksamt Pankow.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist der nachträgliche Einbau der Strecke in das stark verdichtete Quartier allerdings eine schwere Bürde. „Wichtig wäre es, dass die Tramverbindung vor dem Neubauvorhaben realisiert wird“, sagt der Experte Alexander Reimann - „sonst verfestigen sich bei Bewohnern Ansprüche an die private Pkw-Nutzung, die wir kaum noch einfangen können.“

Auch wegen der Aussicht auf Neubauten ohne Schienenanschluss zeigt sich der Verein für Lebensqualität an der Michelangelostraße – die Interessenvertretung der heutigen Anwohner – von der Verkehrsuntersuchung enttäuscht. Obwohl das Bezirksamt Pankow eine Verbesserung der Erschließung des Gebiets durch Öffentliche Verkehrsmittel angekündigt habe, sei beim jetzigen Planungsstand kein wirklicher Fortschritt erkennbar, erklärt die Vereinsvorsitzende Karin Spieker: „Lediglich die Buswendeschleife wird verlegt, aber auch nur, weil die jetzige für den Bau der Schule benötigt wird.“

Anwohner fordern eine Taktverdichtung und weitere Haltestelle

Was die Anwohner fordern, ist zumindest eine Taktverdichtung und eine weitere Haltestelle der BVG-Buslinie 156 entlang der Michelangelostraße. Denn schlimmstenfalls bleibt das noch bis in die 2030er Jahre die wichtigste Verbindung der Siedlung zu Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen in den Zentren von Prenzlauer Berg. Spieker will sich nicht damit abfinden, dass die Straßenbahn den Bus wohl erst Mitte des nächsten Jahrzehnts entlasten oder ablösen wird. Der Bezirk und die Senatsverkehrsverwaltung sollten Wege finden, die Tram-Planung zu beschleunigen, damit das Konzept eines autoarmen Quartiers funktioniert, lautet der Appell der Anwohner.

Nicht nur beim Verkehr, auch städtebaulich verläuft die Zeitschiene des 2014 angestoßenen Großvorhabens an der Michelangelostraße nicht so, wie es sich Senat und Bezirk gewünscht hatten. Wohl erst im Jahr 2030 werden ersten Fundamente der neuen Wohnhäuser gelegt – wenn noch in diesem Jahrzehnt ein Baustart erfolgen kann, dann am ehesten für die neue Schule. Von ursprünglichen Ankündigen für bis 2400 Wohnungen haben sich Senat und Bezirk längst verabschiedet. Nach harten Verhandlungen mit den Anwohnern ist das Neubaupensum nun halbiert.

Erst wenn der Straßenneubau abgeschlossen ist, beginnt der Wohnungsbau

Als größtes Hemmnis für eine schnellere Planung erweist sich laut Pankows Bau- und Verkehrsstadtrat Vollrad Kuhn (Grüne) die Michelangelostraße selbst. Weil Pankows Planer sie im Zuge des Wohnungsbaus mitsamt der Versorgungsleitungen um mehrere Meter versetzen müssen, braucht es ein zeitaufwendiges Planfeststellungsverfahren. Und dann gilt: Erst wenn der Straßenneubau abgeschlossen ist, beginnt der Wohnungsbau.

Schnell umzusetzen sind im Grunde nur die ersten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung innerhalb des Viertels – zum Beispiel durch die Abtrennung eines Streckenastes der Thomas-Mann-Straße. Aber das gehe am Mobilitätsverhalten der überwiegend älteren Bewohnerschaft vorbei, warnt Karin Spieker. Der frühzeitige Wegfall der ersten Parkplätze und Straßen führe zu einer „Verschlechterung der Lebensqualität“. Eher solle man eine Verkehrsberuhigung „durch Anordnung geringerer Geschwindigkeiten – bis hin zu Schrittgeschwindigkeit“ – versuchen, meint die Sprecherin.

„Möglichst Kfz-freie Lösung“

Aus Sicht des Planungsbüros LK Argus und des Bezirks ist die Wahrung der Lebensqualität aber gleichbedeutend mit einer „möglichst Kfz-freien Lösung“, wie Alexander Reimann betont. So wird die Frage wichtiger sein, wie Kinder auf breiten Wegen sicher zu Schule zu kommen als die Frage, wie viele Parkplätze erhalten bleiben können. „Es gibt im Kiez schmale, unübersichtliche Straßen und schlecht instand gehaltene Wege. Das ist Gift für den Fußverkehr“, sagt Reimann. Es sei auch damit zu rechnen, dass sich das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner ändere.

Bis jetzt ist der Kiez an der Michelangelostraße mit rund 10.000 Einwohnern allerdings nicht gerade ein Modellquartier für die Verkehrswende. Laut der neuen Untersuchung legen die Menschen hier 31 Prozent der Wege mit ihrem eigenen Auto zurück – ein Spitzenwert für ein Stadtgebiet am Berliner S-Bahnring, nicht nur in Pankow.