

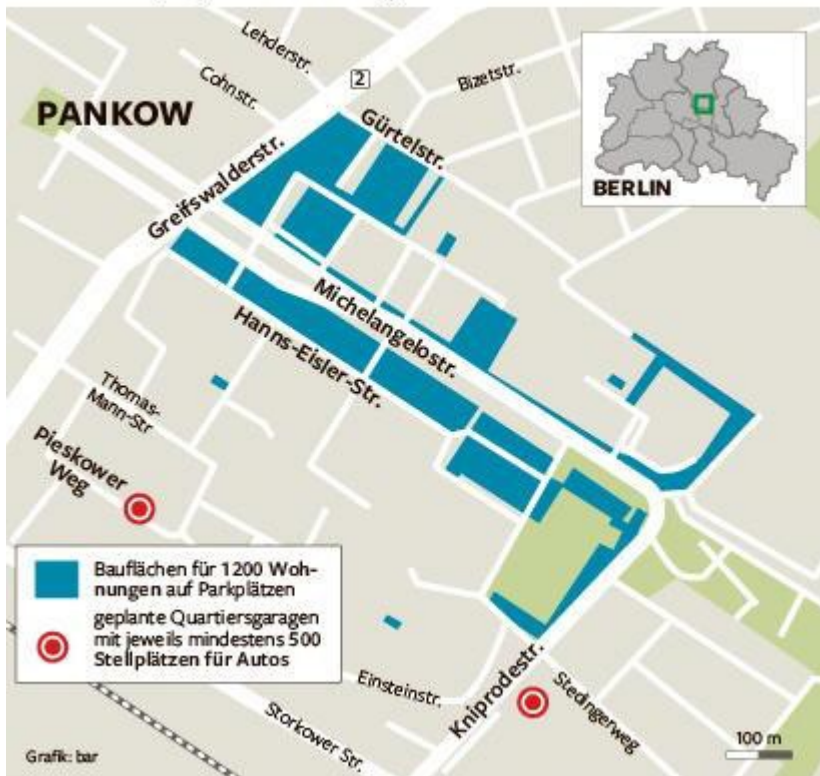
## 1,5 Kilometer bis zum Auto

**Neue Quartiersgaragen in Pankow sollen zeigen, wie Kieze von Parkplätzen befreit werden können.**

Bis zu 2000 Parkplätze sollen wegfallen, wenn das Großprojekt Michelangelostraße realisiert wird.



## Das Wohnprojekt Michelangelostraße



Erst ging es darum, wie sich Parkplätze durch neue Wohnblöcke ersetzen lassen. Jetzt gilt der Bau von 1200 Wohnungen an der Michelangelostraße in Prenzlauer Berg und der Wegfall von bis zu 2000 Parkplätzen in den Plänen des Bezirksamts Pankow als gesetzt. Da stellt sich im Kiez, der vom Senat mehrfach als Modellquartier für Bürgerbeteiligung gelobt wurde, immer wieder eine drängende Frage: Wo bleiben eigentlich die Autos?

Karin Spieker vom Anwohnerverein Lebensqualität an der Michelangelostraße kennt die Antwort. Dass zwei neue Quartiersgaragen mit jeweils mindestens 500 Plätzen entstehen, sieht sie zwar als richtigen Schritt. Und doch gibt es dabei mehr als nur ein Problem. Das größte: Wer in Zukunft noch ein Auto besitzen will, muss gut zu Fuß sein.

Viele Anwohner sind älter als 65 Jahre

Manche der rund 10.000 Bewohner der 1970er-Jahre-DDR-Großsiedlung müssten 1,5 Kilometer zwischen Haustür und Garage zurücklegen – pro Strecke. Egal, ob sie zum geplanten Pkw-Silo am Pieskower Weg gehen werden oder zu jenem am Polizeipräsidium an der Kniprodestraße. „Hier droht eine Verdrängung von Menschen, die auch in Zukunft ein Auto brauchen“, befürchtet Spieker.

Und das sind in diesem Teil von Pankow verhältnismäßig viele. Mehr als 30 Prozent der Bewohner im Kiez Michelangelostraße sind heute älter als 65 Jahre. Zugleich ist der Anteil des Autoverkehrs mit mehr als 30 Prozent ebenfalls auffällig hoch – nicht nur für Pankower Verhältnisse. „Wir werden mit unserer Siedlung alt“, beschreibt Spieker, die Ende der 1970er-Jahre als Erstmieterin einzog, die Situation.

Doch die deckt sich nicht mit der zukünftigen Entwicklung, schon allein deshalb, weil in den 1200 Neubauwohnungen ab 2030 jüngere Familien zuziehen dürften. Und die nutzen wahrscheinlich lieber das Fahrrad. Das betont die Abteilung von Stadtrat Vollrad Kuhn (Grüne), verantwortlich für Stadtentwicklung und Verkehr. „Das Mobilitätsverhalten wird sich über die nächsten sieben bis zwölf Jahre auch in diesem Gebiet ändern, zumal sich auch die Bevölkerungs- und Altersstruktur in solchen längeren Zeiträumen – das ist ein realistischer Rahmen für die Umsetzung des Gesamtvorhabens – ändert“, sagt Kuhn. Ihm sei die Kritik älterer Bewohnergruppen aus vielen Gesprächsrunden bekannt. „Anregungen werden gegenwärtig geprüft und wenn möglich eingearbeitet. Insofern ist das erst einmal abzuwarten“, bittet der Stadtrat um Geduld. Doch viel Zeit für einen Kompromiss mit dem Nachbarschaftsverein bleibt nicht mehr, denn das Verkehrs-

und Mobilitätskonzept soll laut Kuhn bereits im März 2021 feststehen.

Wie ein Kompromiss aussehen könnte, beschreibt der Verein so: Der Bezirk soll darauf verzichten, alle Parkplätze an den Seitenstreifen der Kiezstraßen zu entfernen. Das aber ist derzeit geplant und bedeutet einen zusätzlichen Verlust, zumal die großen Sammelparkplätze an der Michelangelostraße bei der Nachverdichtung vollständig überbaut werden. Als dieser Teil von Prenzlauer Berg in den 1970er-Jahren Gestalt annahm, war die großzügige Ausstattung mit Parkplätzen noch ein Kern der Planung, betont Anwohner Hans-Joachim Freund. „Es sollte hier sogar einen Autobahnanschluss geben“, erinnert er sich an damalige Konzepte, die von der heutigen Verkehrswende so weit entfernt sind wie Pankow und Spandau. Doch jetzt sollen auf den Kiezstraßen Radfahrer und Fußgänger Vorrang bekommen – ein neues Mobilitätsversprechen ersetzt das alte. Und beim Zuzug einer fahrradaffinen Klientel droht ein Konflikt der Generationen.

Neue Parkhäuser ersetzen nur jeweils 500 Stellplätze

Fest steht: Dreh- und Angelpunkt der Veränderung in allen autoarmen Neubaugebieten Berlins werden die Quartiersgaragen. Sie sind in Pankow zum Beispiel auch in den Zukunftskiezen am Pankower Tor (2000 neue Wohnungen) und im Blankenburger Süden (maximal 6000 Wohnungen) fest geplant und funktionieren laut Bezirk immer nach demselben Prinzip: Anwohner mieten in den Garagen Plätze an, stellen dort ihre Fahrzeuge ab und legen den letzten Weg durch autofreie Quartiersstraßen zu Fuß oder per Fahrrad zurück. Höchstens zur Anlieferung soll es künftig noch Pkw-Stellflächen an den Häusern geben.

Aber wer soll die Garagen bauen, und was wird das Parken dort kosten? Aus Sicht von Stadtrat Kuhn sind mehrere Möglichkeiten denkbar. „Die Quartiersgaragen könnten durch Wohnungsunternehmen oder private Dienstleister betrieben werden“, erklärt er. Entschieden sei noch nichts. Zur Miete in den Garagen für den Kiez Michelangelostraße gibt es deshalb auch noch keine Angaben. Die Preise für die Stellplätze dürften auch davon abhängen, wie viele Fahrzeuge sich unterbringen lassen. Mindestens 500 Plätze auf zwei Etagen gelten als sicher. Ein Planer des Büros LK Argus hatte aber bei der Untersuchung für den Bezirk Pankow ermittelt, dass mit zusätzlichen Etagen 1000 Plätze pro Garage möglich sind.

Dafür plädieren auch die Anwohner, die Karin Spieker und Hans-Joachim Freund vertreten. Nach rund 20-minütigem Marsch zwischen Hochhäusern und frisch sanierten Spielplätzen ist das Grüppchen bei einem Rundgang mit der Berliner Morgenpost an einem betonierten Platz angelangt, wo heute schon Autos parken.

Hier, am Pieskower Weg, soll die erste der beiden Garagen entstehen. Freund geht auf Krücken, sieht sich trotzdem gerüstet, die 1,5 Kilometer zu bewältigen. Wie alt der Rentner sein wird, wenn die Garagen errichtet werden, weiß er aber nicht – denn es sind keine konkreten Termine vom Bezirksamt Pankow zu erfahren. „Manche Familien werden sich vermutlich auch etwas anderes vorstellen“, meint Hans-Joachim Freund. „Zweimal am Tag 20 Minuten extra zu gehen, das muss man sich leisten können.“