

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Andreas Otto (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 07. April 2011 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. April 2011) und **Antwort**

Wie viel Einzelhandel braucht Pankow auf dem Güterbahnhof?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Planungen des Eigentümers des Güterbahnhofs Pankow (Fa. K.) für das Gelände sind dem Senat bekannt?

Frage 2: Trifft es zu, dass an dem Standort großflächiger Einzelhandel in Form eines Einkaufszentrums (mindestens 30.000 m² Verkaufsfläche) und eines Möbelmarktes (40 - 50.000m² Verkaufsfläche) geplant ist? Welche genauen Dimensionen sind dem Senat bekannt?

Antwort zu 1 und 2: Für den Standort hat das Unternehmen (Fa. K.) seit dem 1. Quartal 2010 verschiedene Projektskizzen vorgelegt. Nach der Projektskizze vom 29.03.2011 beabsichtigt das Unternehmen folgende Entwicklungen:

- von der Prenzlauer Promenade erschlossen, mit Anbindung an den Autobahnzubringer A114:
Möbel-Einrichtungshaus: 40.000 m² Verkaufsfläche (VKF) und
Einkaufszentrum (als Mall): 30.000 m² VKF westlich der Autobahn
Möbel-Discount: ca. 10.000 m² VKF östlich der Autobahn neben dem ehem. „Rundlokschuppen“
- östlich S-/U-Bahnhof Pankow:
Wohn- und Geschäftshaus und optional Fläche für eine Schule+Sport
- im zentralen Bereich eine Grünfläche „Themenpark“

Frage 3: Welche Vorgespräche hat es von Seiten des Investors mit dem Senat bisher gegeben?

Antwort zu 3: Der Investor ist mit Informationsfragen zu technischen und planerischen Rahmenbedingungen an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung herangetreten. Dazu wurden mehrere Gespräche im Zeitraum Februar 2010 - Januar 2011 geführt.

Frage 4: Welche Planungsziele verfolgt der Senat auf dem Gelände, welche der Bezirk Pankow?

Frage 5: Welche unterschiedlichen Planungsziele verfolgen Senat und Bezirk insbesondere hinsichtlich der am Standort zu errichtenden Einzelhandelsflächen?

Antwort zu 4 und 5: Anlässlich der geplanten Entwicklung der Bahnfläche (ca. 24 ha) hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das städtebauliche „Planungs- und Moderationsverfahren - Bahnhofsareal Pankow“ 2004/05 durchgeführt. Beteiligt waren das Bezirksamt Pankow, die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen sowie die damalige Grundstückseigentümerin a. R. E. sowie die DB Services GmbH, die DB Netz AG und das Bundeseisenbahnvermögen.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Planungswerkstätten sowie der Erkenntnisse aus den Einzelhandels- und Verkehrsgutachten erarbeitete das Büro B.& J. darauf aufbauende Planungsalternativen. Prämisse war, trotz der Größe des Areals keinen eigenständigen neuen Stadtteil zu konzipieren, sondern mit den Nutzungsvorschlägen auf die vorhandenen Strukturen einzugehen und diese über die neue Bebauung integrativ miteinander zu verknüpfen, um die stadträumliche Barrierewirkung des Gebietes zurückzunehmen. In diesem Kontext wurden Planungsvarianten mit „Nutzungsbausteinen“ zur Entwicklung dieses Areals als Grundlage für weitere Überlegungen konzipiert:

- im Bereich des S- und U-Bahnhaltes (Tram-, Buslinien): das „Hauptzentrum Breite Straße/ Berliner Straße“ städtebaulich-funktional mit zentrenbezogenen Nutzungen abrundend
- als ‚mittiger Baustein‘: Wohnen/Mischnutzungen/ Grünfläche, z. B. anspruchsvolle Wohnqualitäten in Antwort auf das denkmalwerte „Kissingenviertel“
- von der Prenzlauer Promenade erschlossen: Fachmärkte für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel. Dies schließt ein Einkaufszentrum aus.
- in diesem Zusammenhang: Verlängerung der Granitz- zur Mühlenstraße zur Entlastung des Pankower Zentrums vom Durchgangsverkehr; weitgehend Ver-

meidung zusätzlicher Belastungen der Granitzstraße und des „Kissingenviertels“

Das Bezirksamt Pankow hat darauf aufbauend unter Einbeziehung der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung sowie für Wirtschaft, Technologie und Frauen ein Dialogverfahren zur Erarbeitung einer städtebaulichen Rahmenplanung gemeinsam mit der damaligen Grundstückseigentümerin im Oktober 2009 eingeleitet und darauffolgend mit Herrn K. im März 2010 fortgeführt. Dieses Verfahren ruht derzeit.

Das Bezirksamt Pankow sieht gemäß Beschlusslage einen Entwicklungsrahmen für das Hauptzentrum Berliner Straße/Breite Straße von maximal 8.400 bis 11.000 m² zusätzlicher zentrenrelevanter Verkaufsfläche (Bezirksamtsbeschluss vom 08.02.2011, Kenntnisnahme der Bezirksverordnetenversammlung am 13.04.2011). Unter dieser Voraussetzung ist eine Vereinbarkeit der Einzelhandelsentwicklungen mit der übergeordneten Zentrenstruktur gegeben.

Die Planungsziele aus dem „Planungs- und Moderationsverfahren Bahnhofsareal - Pankow“ und dem Bezirksamtsbeschluss unterscheiden sich in der Ablehnung der im Flächennutzungsplan dargestellten Hauptverkehrsstraße - in Verlängerung der Granitz- zur Mühlenstraße - durch das Bezirksamt Pankow.

Frage 6: Welche Aussagen trifft der in Erarbeitung befindliche neue STEP Zentren zu dem Gebiet des ehemaligen Bahnhofs?

Antwort zu 6: Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 3 stellt - wie bereits der vorangegangene Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2020 - für das Areal des Güterbahnhofs Pankow eine gesamtstädtisch bedeutsame Fachmarkttagglomeration dar.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortimenten (sog. Fachmärkte wie Möbelhäuser oder Bau- und Gartenmärkte) sollen dem StEP Zentren 3 zufolge in städtischen Zentren oder den ausgewiesenen Fachmarkttagglomerationen angesiedelt bzw. erweitert werden. Einzelhandelsbetriebe mit zentren- oder nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten sollen zum Schutz der Zentren und der verbrauchernahen Versorgung nicht in den Fachmarkttagglomerationen angesiedelt werden.

Frage 7: Welchen Zusammenhang sieht der Senat zwischen der Entwicklung des Bahnhofsgebietes und dem Pankower Zentrum um die Breite Straße?

Antwort zu 7: Das Hauptzentrum Pankow hat seinen zentralen Kernbereich entlang der Breite Straße. Eine Neben- bzw. Ergänzungslage erstreckt sich entlang der Berliner Straße bis zum Bahnhof Pankow (S/U). Je nach Betrachtungstiefe kann ggf. auch ein Teilbereich südlich der Bahntrasse im Grundsatz noch zum Zentrenbereich gezählt werden. Für die Zunahme von solchen Teilbereichen ist es relevant, dass sie in einem klar erkennbaren städtebaulichen und funktionalen Zusammenhang

zum zentralen Kernbereich eines Zentrums stehen (hier: zur Breite Straße). Daher kann allenfalls ein flächenmäßig untergeordneter Teil des Güterbahnhofsareals, das unmittelbar an der Berliner Straße liegt, ggf. noch als Teil des Zentrums Pankow angesehen und fortentwickelt werden, sofern Kriterien der mikroräumlichen und stadtgestalterischen Integration erfüllt werden (z. B. sollen Eingänge zu den bestehenden Geschäftslagen ausgerichtet werden, vgl. StEP Zentren 3). Auch tatsächlich vorhandene und potenziell realistisch ausbaubare Kundenläufe sollen berücksichtigt werden.

Eine solche vertiefte Betrachtung für die räumliche und funktionale Fortentwicklung von Zentren erfolgt auf Ebene der Bezirke im Rahmen der bezirklichen Zentrenkonzepte in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Frage 8: Welche Chancen und insbesondere Risiken könnte ein neues Einkaufszentrum mit mehr als 30.000m² Verkaufsfläche für das alte Pankower Zentrum mit sich bringen und wie bewertet der Senat diese möglichen Auswirkungen?

Antwort zu 8: Zur Frage der Chancen und Risiken, die von einem Einkaufszentrum zulasten des Hauptzentrums Pankow ausgehen können, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine Auswirkungsuntersuchung veranlasst, deren Ergebnisse im Januar 2011 im zuständigen Fachausschuss des Bezirks Pankow vorgestellt worden sind. Ergebnis ist, dass ein Einkaufszentrum auch bei kleinerer Größenordnung erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen auf das Hauptzentrum Pankow sowie weitere Zentren haben würde. Eine derartige Entwicklung steht nicht im Einklang mit den stadtentwicklungspolitischen Zielen der Einzelhandelssteuerung und Zentrenentwicklung und ist daher abzulehnen.

Frage 9: Welche Schlussfolgerungen, die auch für den ehemaligen Güterbahnhof Pankow gelten könnten, hat der Senat aus der Praxis der Genehmigung zum Teil überdimensionierter Einzelhandelszentren in den letzten 20 Jahren in Berlin und den jeweiligen Wirkungen auf umliegende Einkaufsstraßen und Gebiete gezogen?

Antwort zu 9: Es ist nicht nachvollziehbar, was mit „überdimensionierten Einzelhandelszentren“ gemeint sein soll. Berlin hatte nach 1989 einen Nachholbedarf bei der Einzelhandelsausstattung. Der Nachholbedarf ist inzwischen im Wesentlichen gedeckt. Gleichzeitig ist erkennbar, dass sich das Verkaufsflächenwachstum abgeschwächt hat.

Der aktuelle StEP Zentren 3 greift dies auf und rückt noch stärker als bisher die Qualitätsaspekte einzelner Vorhaben in den Vordergrund. Neue Vorhaben - insbesondere Einkaufszentren - sollen zur Aufwertung und Stärkung der vorhandenen Zentren beitragen. Dazu formuliert der StEP Zentren 3 Anforderungen an die städtebauliche Integration von Einzelhandels-Großvorhaben. Zu diesen Anforderungen zählt beispielsweise, dass neue Einkaufszentren vorrangig in den Hauptlagen der bestehenden Zentren angesiedelt werden sollen.

Frage 10: Welchen über bestehende Handelsflächen hinausgehenden Bedarf sieht der Senat überhaupt im Bezirk Pankow bzw. im Nordosten Berlins für großflächige Handelseinrichtungen, sowohl für zentrenrelevanten Einzelhandel als auch für Möbelmärkte oder andere Fachmärkte?

Antwort zu 10: Das Zentrum Pankow ist angesichts seiner übergeordneten Versorgungsfunktion als Hauptzentrum und im Verhältnis zur heutigen Einzelhandelsausstattung durch noch fehlende Branchen und Angebotsformen zu stärken. Der StEP Zentren 3 zeigt einen entsprechenden Handlungsbedarf auf. Für nicht-zentrenrelevante Sortimente wird ebenfalls ein Bedarf gesehen und durch den StEP Zentren 3 auf der Güterbahnhofsfläche verortet.

Hierauf aufbauend wird derzeit eine vertiefende Fachmarkt-konzeption erarbeitet.

Frage 11: Welche Rolle spielt das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in den Planungen des Senates zur Anpassung der Stadt an den Klimawandel? (analog KA 16/13963 Frage und Antwort Nr. 6)

Antwort zu 11: Das Gelände wird stadtklimatisch als günstiger Raum eingestuft. Es befindet sich nicht in direkter Nachbarschaft zu bioklimatischen Belastungsbereichen. Bei Nutzungsänderungen ist auf Bauhöhen, Baudichten und Baukörperstellung zu achten. Auch sind der Versiegelungsgrad sowie etwaige Verkehrsemissionen niedrig zu halten.

Frage 12: Stimmt der Senat der Auffassung zu, dass an dem Standort die Chance besteht, ein neues Stadtquartier mit Wohnen, Gewerbe, Handel, sozialer Infrastruktur und Erholungsflächen zu errichten und wie bewertet der Senat diese Möglichkeit?

Antwort zu 12: Siehe hierzu Antwort zu 4 und 5.

Frage 13: Welche verkehrliche Erschließung verfolgt der Senat am Standort, insbesondere für eventuelle Wohn- und Gewerbebebauung?

Antwort zu 13: Das Erschließungskonzept ist abhängig von der geplanten Nutzung des Geländes und der sich daraus ergebenden Verkehrsmengen. Grundsätzlich sind hier alle Verkehrsarten funktionell zu berücksichtigen. Aufgrund der trennenden Wirkung der Bahnanlagen (Stettiner Bahn und S-Bahn) sind für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen neue Wegeverbindungen zu schaffen. Zusätzliche Belastungen durch den Kfz-Verkehr sind für die Granitzstraße und das Kissingenviertel weitgehend zu vermeiden.

Frage 14: Sind weiterhin Varianten für eine Straßenanbindung an die Autobahn auf der einen Seite und eine

Brückenüberquerung der Berliner Straße auf der anderen Seite in der Diskussion?

Antwort zu 14: Die genannten Varianten befinden sich in der Diskussion. Aufgrund des gegenwärtigen Planungsstandes können noch keine weitergehenden Aussagen gemacht werden. Die Planung der Verlängerung der Granitzstraße zur Mühlenstraße zur Entlastung des Pankower Zentrums vom Kfz-Verkehr ist Bestandteil des Flächennutzungsplanes und des Stadtentwicklungsplanes Verkehr.

Frage 15: Welchen planungsrechtlichen Status hat das Gelände derzeit und welche Schritte sind zu unternehmen, baureife Grundstücke für die einzelnen Nutzungsarten zu schaffen?

Antwort zu 15: Der ehemalige Güterbahnhof Pankow ist nicht mehr Teil eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, sondern dem Außenbereich zuzuordnen. Vorbehaltlich der noch planfestgestellten Restflächen wären Vorhaben daher derzeit auf der Grundlage des § 35 Bau-gesetzbuch (BauGB) zu beurteilen. Für die in Rede stehenden Nutzungen wäre ein Planerfordernis gegeben.

„Freistellungsbescheide von Bahnbetriebszwecken“ des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 22. November und 9. Dezember 2010 liegen für die Flurstücksbereiche zwischen der Berliner Straße, nördlichen Bahnfläche, Prenzlauer Promenade und Granitzstraße mit Ausnahme geringer Teilflächen vor.

Frage 16: Welche FNP-Änderungen und welche anderen Planverfahren (z.B. Raumordnung, Bebauungs-pläne) für das Gelände sind gegenwärtig in Vorbereitung oder Bearbeitung?

Antwort zu 16: Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) stellt hier Bahnfläche dar.

FNP-Änderungsplanverfahren sowie Bebauungsplan-verfahren sind bisher nicht eingeleitet.

Voraussetzung für eine Änderung des FNP ist eine abgestimmte städtebauliche Rahmenplanung für die Gesamtfläche sowie sich einfügende konkrete Vorhaben. Eine Änderung des FNP könnte parallel zum Bebauungs-planverfahren erfolgen.

Berlin, den 23. Mai 2011

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Mai 2011)