
Positionspapier

Berlin, im Dezember 2010

Kommunale Ziele für den Güterbahnhof haben für uns Vorrang!

Der ehemalige Güterbahnhof ist die letzte, große, zentral gelegene Freifläche im Bezirk Pankow. Sie liegt zwischen Berliner Straße und dem Ortsteil Heinersdorf, östlich des historisch gewachsenen Stadtzentrums von Pankow.

Als letzte, große, zentral gelegene Freifläche hat sie **für den Bezirk Pankow eine strategische Bedeutung. Bündnis 90/Die Grünen setzen sich deshalb dafür ein, dass diese Fläche für wichtige Zukunftsaufgaben genutzt wird:**

- Für die **Sicherung einer überregionalen Grünverbindung**, die frische Luft vom Berliner Umland in die Pankower Wohngebiete bringt. Gerade in Zeiten des Klimawandels müssen die Kommunen siedlungsnahe Kaltluftentstehungsgebiete erhalten.
- Für die **behutsame Erweiterung und Stärkung des historisch gewachsenen Pankower Zentrums**.
- Für den notwendigen **Neubau einer neuen Schule** für das Pankower Zentrum sowie für Pankow Süd. Für das Schuljahr 2015/16 erwartet das Bezirksamt im Bereich der Grundschulen bereits ein Fehlbedarf von 2,5 bis 3 Zügen.
- Für eine gezielte **Verbesserung der Lebensqualität in den benachbarten Wohngebieten**. Gerade die Wohngebiete nördlich der Bahnlinie sowie das Kissingenviertel leiden derzeit unter der Verkehrsbelastung und dem Lärm. Wegeverbindungen für Fuß- und Fahrradverkehr können die Barrierewirkung der Bahntrasse vermindern.
- Für die **Errichtung eines dezentral gelegenen Güterverteilzentrums** mit Schienenanschluss, das die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene auch im innerstädtischen Bereich ermöglicht.

Bündnis 90/Die Grünen fordern, dass der Bezirk bzw. das Land Berlin erst dann für die Fläche bzw. für Teilflächen Baurecht schafft, wenn zuvor eine breite öffentliche Diskussion und eine Verständigung darüber stattgefunden hat, wie die letzte, große, strategische Freifläche zur Lösung der anstehenden Zukunftsaufgaben genutzt werden kann.

Hierfür wollen wir, dass für das gesamte Gebiet ein **städtebauliches Konzept** entwickelt wird. Die städtebaulichen, ökologischen und stadtklimatischen Folgen einer Entwicklung des Bahngeländes müssen umfassend untersucht und alle Chancen und Probleme den Bürgerinnen und Bürgern dargestellt werden. **Es ist deshalb höchste Zeit, die Bürgerinnen und Bürger umfassend zu informieren und sie frühzeitig in alle wichtigen Entscheidungen einzubeziehen.**

Bündnis 90/Die Grünen fordern deshalb, dass die informellen Planungsrunden mit dem Investor unter Ausschluss der Öffentlichkeit umgehend beendet werden. Die Diskussion über die Entwicklung des Güterbahngeländes gehört endlich in die Öffentlichkeit. Sie muss mit den Pankower Bürgerinnen und Bürgern geführt werden bevor Vorentscheidungen und erste Absprachen getroffen worden sind!

Wie ist der aktuelle Stand?

Der Güterbahnhof Pankow war nach Seddin der zweitgrößte Güterbahnhof der DDR. Ohne das Gebiet mit den angrenzenden Lockschuppen beträgt die Fläche alleine 24 ha. Das entspricht ungefähr der Fläche von 24 Fußballfeldern. Der Möbelunternehmer Kurt Krieger (u.a. Möbel-Höffner, Möbel-Krieger, der größte Möbelhändler in den neuen Bundesländern) hat diese Fläche wie andere Bahnflächen in Berlin von der Aurelis erworben. Es war allgemein bekannt, dass für diese Fläche kein Baurecht besteht. Derzeit läuft nach Angaben des Bezirksamts ein Verfahren des Eisenbahnbundesamtes, das die Entwidmung des Bahngeländes zum Ziel hat. Nach der erfolgten Entwidmung gehört das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs planungsrechtlich zum so genannten Außenbereich (§ 35 BauGB). Baurecht für dieses Gelände im Außenbereich kann nur die Kommune schaffen. In Berlin sind für diese Aufgabe der Bezirk Pankow und das Land Berlin zuständig.

Kurt Krieger plant, auf dem eh. Güterbahnhof ein Einzelhandels- und Fachmarktzentrum mit einer Verkaufsfläche von mehr als 100.000 m² zu errichten (Rathauscenter Pankow: 17.000 m², Schönhauser Arcaden 25.000 m²). Weiterhin hat er die bisher aus dem Bezirk geäußerten Vorstellungen, einen Park einzuplanen und Flächen für eine Schule vorzuhalten, mit in seine Planungen aufgenommen. Mit der Ansiedlung eines Einzelhandels- und Fachmarktzentrums in dieser Größe setzt Kurt Krieger auf ein Einzugsgebiet, das im Norden weit über die Grenzen des Landes Brandenburg hinausreichen soll. Der direkte Autobahnanschluss und ein großflächiger Parkplatz bzw. ein Parkhaus zielen dabei insbesondere auf potentielle Kundinnen und Kunden, die diese Strecken mit dem Auto zurücklegen wollen.

Sollten diese Pläne verwirklicht werden, entstünde einer der größten Handelszentren in Deutschland, die sich außerhalb gewachsener Innenstadtstrukturen befinden. **Bündnis 90/Die Grünen setzen sich überall in deutschen Kommunen für den Erhalt und die Stärkung gewachsener städtischer Strukturen ein. Gewachsene Innenstädte und Stadtzentren sorgen für kurze Wege, weniger Verkehrsbelastung und sind als lebendige urbane Zentren ein wichtiger Teil der europäischen Stadtkultur.**

Wir sind überzeugt, dass eine Konzentration von Handelsflächen außerhalb gewachsener städtischer Strukturen, wie sie Kurt Krieger plant, zu einer Verödung des historischen Bezirkszentrums in Pankow sowie weiterer Mittel- und Unterebenen, z.B. Heinersdorf oder Pankow Süd, führen würde. Die Folgen – das zeigen zahlreiche Erfahrungen in anderen Städten – wären die Abwanderung von Geschäften aus der Pankower Mitte, insbesondere mit höherwertigen Waren, und somit wachsender Leerstand von Ladenlokalen und letztlich der Niedergang des Einzelhandels. Das neue Handelszentrum würde im erheblichen Umfang Kaufkraft aus der Mitte von Pankow und dem gesamten Bezirk binden und abziehen. Zusätzlicher Autoverkehr wäre die Folge. Die Wohngebiete rund um den ehemaligen Güterbahnhof wären die Leidtragenden dieser Entwicklung.

Durch den Grundstückverkauf der Aurelis sind weder für den Bezirk Pankow noch für das Land Berlin Verpflichtungen gegenüber Herrn Krieger entstanden. **Der Bezirk Pankow ist zuallererst dem Gemeinwohl seiner Bürgerinnen und Bürgern verpflichtet und darf sich nicht von den Interessen eines Investors leiten lassen.**

Aus Sicht von Bündnis 90/Die Grünen muss die weitere Entwicklung des ehemaligen Bahnhofsgeländes unter den Bedingungen anstehender, neuer Herausforderungen und Trends diskutiert werden. Dies wollen wir öffentlich, mit breiter Beteiligung und mit größtmöglicher Transparenz tun:

- Der **demographische Wandel** hat den Trend des stetigen Bevölkerungswachstums gestoppt. Berlin wird aller Voraussicht nach über längere Zeit seine Einwohnerzahl immerhin stabil halten können. Auch wenn in den nächsten Jahren die Bevölkerungszahl in Pankow regional steigen wird, gibt es keine Notwendigkeit von neuen, größeren Wohngebieten oder neuen großflächigen Einzelhandelszentren auf Kosten anderer Bezirke oder Stadtteile.
- Die verfehlte Wohnungspolitik in Berlin – auch bedingt durch die Haushaltsnotlage - hat in den letzten Jahren zu einer systematischen **Reduzierung von preiswerten Wohnungen** geführt. Die Herausforderung ist deshalb, bezahlbaren Wohnraum im Bestand und in den bestehenden Quartieren zu schaffen, um eine Ghettoisierung zu verhindern.
- Berlin wurde in den letzten Jahren stark deindustrialisiert. Mittlerweile bilden sich neue industrielle Kerne, die **zusätzliche Arbeitsplätze in zukunftsfähigen, grünen Branchen** schaffen. Auf dem derzeitigen Flughafengelände in Tegel sind große Flächen für die Ansiedlung von Produktionsunternehmen vorgesehen und sorgen für Konkurrenz. Trotzdem brauchen wir **im Bezirk Pankow wohnortnahe Arbeitsplätze** in neuen Branchen und Unternehmen.
- Der **Klimawandel** wird die Wetterextreme verstärken. Die Stadt muss für die stadtklimatischen Herausforderungen Lösungen entwickeln. Unsere Generationenaufgabe ist es gleichzeitig, die weitere **städtebauliche Entwicklung CO₂-neutral** zu gestalten.
- Das alte Mobilitätssystem, wie es in den letzten fünf Jahrzehnten gewachsen ist, setzt überwiegend auf das Auto und den Lkw. Der enorme Ressourcenverbrauch, der mit diesem Mobilitätssystem verbunden ist, ist nicht zukunftsfähig. Wir brauchen deshalb ein **zukunftsfähiges Mobilitätssystem**, das auf mehr Effizienz, mehr öffentlichen Verkehr sowie auf die Schiene setzt.