

**„Stadtentwicklungsplans Wohnen 2030“ bekannt**, mit dem die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ihre Ziele im Wohnungsbau präsentiert. Durch die Nachverdichtung von vorhandenen Wohnsiedlungen, die Aufstockung vorhandener Wohnungsbauten, den Ausbau von Dachgeschossen und die Entwicklung neuer Wohnquartiere will der Senat bis 2030 im Idealfall knapp 200.000 Wohnungen neu errichten. Da die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ausgerechnet hat, dass bis 2030 194.000 neue Wohnungen gebraucht werden, könnte rein rechnerisch der Bedarf gedeckt werden. In dieser Rechnung stecken zwei Unsicherheiten: Ob Anlieger der geplanten neuen Wohnanlagen durch Einsprüche den Bau blockieren oder gar verhindern können, ist nicht absehbar. Außerdem hat die Planung nur eine geringe Trennschärfe, da sie bei jedem Standort von einem Maximal- und einem Minimalpotenzial ausgeht.

**Am Beispiel der erwünschten Nachverdichtung der Cité Pasteur am Kurt-Schumacher-Damm wird das deutlich:** Hier will der Senat innerhalb von zwölf Jahren zwischen 999 und 1999 Wohnungen errichten. Mein Kollege **Christian Hönicke**, [der auch unseren Pankow-Newsletter schreibt](#), hat die gesamte Planung analysiert und die für Reinickendorf genannten Potenziale herausgerechnet. Hier können Sie seinen Bericht lesen: [tagesspiegel.de](http://tagesspiegel.de)

**Innerhalb der nächsten drei Jahre** sind nach Ansicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Reinickendorf diese Projekte realisierbar (Zahl der Wohnungen jeweils in Klammern):

- Bettina-Brache am Senftenberger Ring 45/47 (200 bis 999 Wohnungen)  
Cité Foch, ehemaliges Einkaufszentrum( zwischen 200 und 999 Wohnungen)

**Innerhalb der nächsten sieben Jahre** realisierbar sind im Bezirk diese Projekte:

- Bürgerstraße/Provinzstraße, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)
- Cité Foch nördlich der Rue Montesquieu (200 bis 999 Wohnungen)
- Friedrich-Wilhelm-Straße 79 – 83/Breitkopfstraße 79 – 81/Residenzstraße 134, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)

- Granatenstraße/Provinanzstraße/Bürgerstraße, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)
- Hennigsdorfer Straße 159/167 (200 bis 999 Wohnungen)
- Karl-Bonhoeffer-Gelände (Olbendorfer Weg), (200 bis 999 Wohnungen)
- Markstraße/Residenzstraße 112/Simmelstraße 4, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)
- Nördliche Bernauer Straße – West , Nachverdichtung (200 bis 999 Wohnungen)  
Walderseer Straße/Markstraße/Holländerstraße, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)

**Innerhalb der nächsten zwölf Jahre** realisierbar sind diese Projekte:

- Pankower Allee 1 – 7/Residenzstraße 112/Simmelstraße 4, Neuordnung (200 bis 999 Wohnungen)
- Cité Pasteur, Nachverdichtung (999 bis 1999 Wohnungen)
- Schumacher Quartier, Ostteil Flughafen Tegel (mehr als 2000 Wohnungen)  
TXL Nord, Nordteil Flughafen Tegel (mehr als 2000 Wohnungen)

**Aus der großen Schwankungsbreite** bei den Angaben über die Zahl der am jeweiligen Standort möglichen Wohnungen ergibt sich auch, dass die Gesamtzahl der bis 2030 im Bezirk Reinickendorf erreichbaren Wohnungsneubauten zwischen 7600 und 19.000 schwankt. Allein schon die Frage, wann der Flughafen Tegel geschlossen wird, und ab wann dann eine Nachnutzung möglich ist, zeigt, wie unsicher ist, ob die Lücke im Wohnungsbedarf geschlossen werden kann. Unstrittig unter demografischen Gesichtspunkten dürfte aber sein, dass nur ein zügiger Neubau von Wohnungen den Bezirk Reinickendorf davor bewahrt, völlig zu überaltern. Ein Reinickendorf aber, in dem wir immer weniger Kitas und Schulen, aber immer mehr Seniorenheime brauchen, scheint mir auch von der Politik nicht erstrebbar – sagt jemand, der als Jahrgang 1943 genau weiß, wovon er spricht. Wir waren glücklich, als in unserem Hermsdorfer Wohnquartier endlich mal wieder Kinder auf der Straße auftauchten! (Siehe auch: „Bodenrichtwerte steigen deutlich“ unter „Namen & Neues“ weiter unten im Newsletter.)

*Gerd Appenzeller*

### **Tegel-Chaos: Inhaber eines Reisebüros schildert Zustände auf dem**

**TXL in dramatischen Worten.** Der Mann klang geradezu verzweifelt. Dass empörte Nutzer des Flughafens Tegel beim Tagesspiegel anrufen und meinen Kolleginnen und Kollegen in der Redaktion schildern, was sie auf dem hochfrequentierten Flughafen im Norden Berlins erlebt haben – das gehört zum Redaktionsalltag. Aber jetzt hat sich bei mir der Reinickendorfer Inhaber eines alteingesessenen Reisebüros gemeldet und die jüngsten Erlebnisse seiner Kunden geschildert. Es ging ihm nicht um das übliche Berliner Lamentieren, sondern ihn trieb eine ernste Sorge: Wie soll das erst zur Hauptreisezeit im Sommer werden, wenn jetzt schon alles zusammenbricht, fragte er. Das Zentrum des alltäglichen Chaos ist Terminal C, das frühere Air-Berlin-Terminal. Jeder, der hier schon abgeflogen ist oder Freunde abholte, kennt die Situation: Lange Schlangen, Durcheinander, Warten auf Gepäck. Beim Abfliegen geht es meist irgendwie, sagt der Informant, da haben die Airlines ein Interesse daran, dass die Flugzeuge und die Passagiere schnell weg sind.

**Richtig schlimm ist es mit den landenden Maschinen,** denn da ist es den Airlines am Abend ziemlich egal, was mit den Passagieren passiert, wenn die Flugzeuge nicht noch einmal starten müssen. Dass nach der Landung keine Fahrgastbrücken da seien, gehöre schon zum Alltag. Dass dann keine Busfahrer bereit stehen, auch. Aber dann ist auch die Gepäckausgabe zu, weil das Personal eben einfach Feierabend macht. Das Schicksal der Passagiere, und wie sie zu ihrem Gepäck kommen, sei allen Beteiligten offensichtlich ziemlich egal. Die müssen dann nämlich den langen Weg vom Terminal C zum „Lost-and-found“-Schalter im Terminal A laufen, und dort Gepäckstück für Gepäckstück ihre Adressen angeben. Am nächsten Tag soll das Gepäck dann zugestellt werden. Einmal ganz abgesehen von dem damit für den Flughafen verbundenen, finanziellen Aufwand: Wenn die Passagiere am nächsten Tag arbeiten müssen, können sie das Gepäck überhaupt nicht entgegennehmen. Was der Informant besonders erschütternd fand: Am letzten Sonntagabend stand noch die Landung von zehn Maschinen aus, als das Personal Feierabend machte.

**Kritisch kann es, so der Reisefachmann, auch bei Abflügen am frühen Morgen werden.** Wegen des absehbaren Chaos werden Passagiere aufgefordert, sich zwei Stunden vor Abflug einzufinden. Bei den Frühmaschinen (Start sechs Uhr) heißt das: Eintreffen um vier Uhr. Da ist der Flughafen aber noch abgeschlossen... Wie soll das erst im Sommer werden, in der Hauptreisesaison, oder an Ostern? Eine Antwort darauf hat der Tourismusfachmann auch nicht. Immerhin ein Trost: Es gibt Airlines, die beim Start durch bessere Organisation das Drama in Grenzen halten, sagt er. Ausgerechnet Easyjet gehöre dazu, obwohl die ja zu den Billigfliegern zählen...

*Appenzeller 13.3.2019*