

Auswertung des ersten Bürgerdialogs



Pankower Tor

Entwicklung eines neuen Stadtquartiers auf dem Gelände
des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow

Impressum

Im Auftrag von:

Krieger Handel SE

Am Rondell 1

12529 Schönefeld

Dieser Auswertungsbericht wurde erstellt durch:

Zebralog GmbH & Co. KG

Chausseestraße 8

10115 Berlin

Bearbeitet durch:

Johanna Bröckel (broeckel@zebralog.de)

Sarah Ginski (ginski@zebralog.de)

Nina Schröter (schroeter@zebralog.de)

Berlin, im April 2019

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | DAS PROJEKT PANKOWER TOR..... | 1 |
| 2 | DIE ERSTE DIALOGPHASE | 5 |
| 3 | DER ONLINE-DIALOG IN ZAHLEN | 6 |
| 3.1 | Website-Statistiken | 6 |
| 3.2 | Quantitative Auswertung | 9 |
| 4 | DIE INHALTE DES BÜRGERDIALOGS | 11 |
| 4.1 | Mobil im Quartier..... | 13 |
| 4.1.1 | Verkehrskonzept: Ein autoarmes Quartier | 13 |
| 4.1.2 | Konkrete Verkehrsräume | 15 |
| 4.1.2.1 | Granitzstraße..... | 15 |
| 4.1.2.2 | Nord-Süd-Verbindung zwischen Hadlichstraße/Neumannstraße | 16 |
| 4.1.2.3 | Weitere Verkehrsknotenpunkte | 18 |
| 4.1.3 | Tram-Planung..... | 19 |
| 4.1.4 | Radverkehr | 21 |
| 4.1.4.1 | Radschnellweg Panke-Trail..... | 23 |
| 4.1.4.2 | Fahrradparkhaus S+U Pankow | 27 |
| 4.1.5 | Parkplätze..... | 28 |
| 4.2 | Einkaufen und Freizeit im Quartier | 32 |
| 4.2.1 | Einzelhandelskonzentration | 32 |
| 4.2.2 | Möbelmarkt | 35 |
| 4.3 | Leben im Quartier | 37 |
| 4.3.1 | Anforderungen an die Wohnungen | 37 |
| 4.3.2 | Standort für Schule und Kindertagesstätten..... | 39 |
| 4.3.3 | Kulturangebot | 40 |
| 4.3.4 | Sportangebot | 42 |
| 4.4 | Grün im Quartier | 44 |
| 4.4.1 | Grün- und Freiflächen | 44 |
| 4.4.2 | Naturschutz..... | 47 |
| 5 | AUSBLICK UND ANREGUNGEN ZUM PROZESS | 49 |

1 Das Projekt Pankower Tor

Am 25. April 2018 haben der Bezirk Pankow, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und die Krieger Handel SE für das Pankower Tor die Grundsatzvereinbarung mit dem gemeinsamen Ziel geschlossen, ein lebendiges Quartier zu schaffen und das Hauptzentrum Pankows attraktiv weiterzuentwickeln.

Auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow soll ab 2021 ein neues Stadtquartier entstehen. Das Areal liegt direkt am S- und U-Bahnhof Pankow und erstreckt sich entlang der Bahntrasse und der Granitzstraße, von der Mühlenstraße im Westen über die Berliner Straße hinaus bis zum S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf und der Prenzlauer Promenade im Osten. Das neue Stadtquartier wird gemeinsam von der Eigentümerin Krieger Handel SE, dem Bezirk Pankow und dem Lande Berlin entwickelt.

Bis zum tatsächlichen Baubeginn wird noch einige Zeit vergehen. Bis dahin sind verschiedene Planungsschritte notwendig, bei denen auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt.



Abbildung 1: Meilensteine zur Baurechtschaffung am Pankower Tor (es handelt sich um die zum Zeitpunkt der Info-Veranstaltung (23.11.2018) angenommene Zeitschiene, die sich aufgrund von Abstimmungsprozessen zum Teil verschoben hat.)

Die jetzt beginnenden Planungen beinhalten mehrere Bausteine, die ineinandergreifen (siehe Abbildung 1): Verschiedene Untersuchungen und Konzepte sollen einzelne Teilbereiche der Planungen genauer beleuchten. Um das Baurecht zu erlangen, müssen zudem der Flächennutzungsplan geändert und ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Zuvor wird dazu in einem konkurrierenden Workshopverfahren ein städtebaulicher Masterplan für das Gebiet entwickelt.

Damit beim Projekt am Pankower Tor ein städtebaulich und architektonisch hochwertiges Quartier entsteht, ringen Planer*innen für die Flächen A-C (siehe Abbildung 2) in einem konkurrierenden Workshopverfahren um die besten Lösungen, die von einer Jury prämiert werden. Bürger*innen können auf vielfältige Weise an der Entwicklung des städtebaulichen Masterplans mitwirken.

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um ein Empfehlungspapier, in dem die Hinweise der Bürgerschaft aus dem ersten Dialog dargestellt werden und in dem kommentiert wird, wo diese weiterbearbeitet werden: Zum Teil werden Hinweise bereits in verschiedenen Gutachten geprüft, zum Teil gehen sie als Empfehlungen für die Planer*innen in den Prozess ein. Über einen Online-Dialog und im Rahmen einer Informationsveranstaltung konnten Bürger*innen ihre Ideen zur zukünftigen Gestaltung des Areals einbringen. Die hier zusammengetragenen Ergebnisse dieser ersten Beteiligungsphase werden den Architekt*innen- und Planerteams im städtebaulichen Workshopverfahren an die Hand gegeben. Die beteiligten Architekt*innen und Planer*innen sind also aufgefordert, bestmögliche Antworten auf die Empfehlungen der Bürger*innen zu finden. Sobald die ersten Entwürfe vorliegen, werden diese erneut öffentlich vorgestellt. Außerdem soll ein mobiler „Dialogkiosk“ mit den ersten Entwürfen, die im Workshopverfahren erarbeitet werden, durch den Bezirk touren sowie ein zweiter Online-Dialog stattfinden.



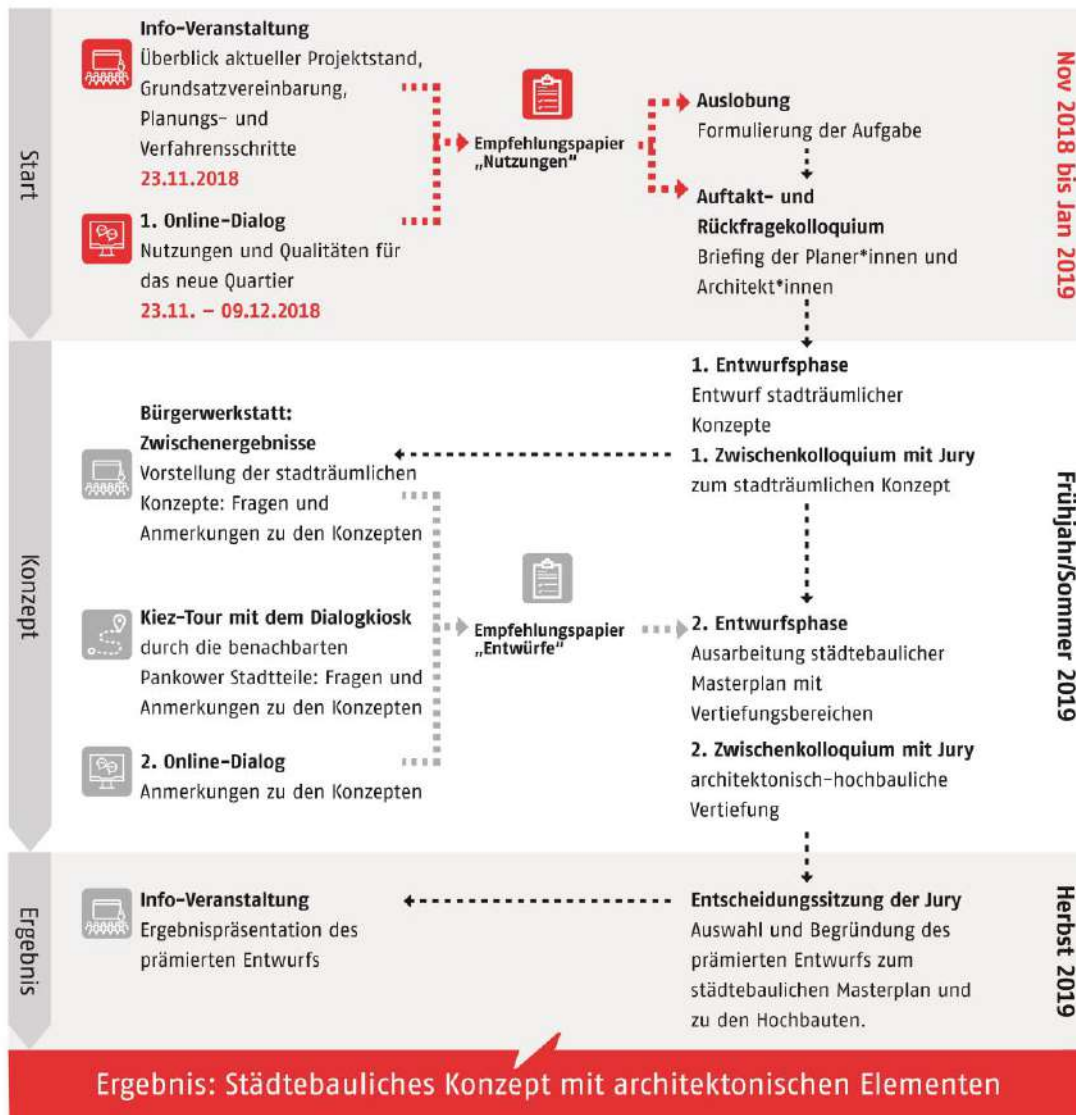
Abbildung 2: Die Festlegungen in der Grundsatzvereinbarung

Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung richtet sich an **alle interessierten Bewohner*innen**. Sie können mit Ihrem Alltags- und Erfahrungswissen die planerischen Schritte unterstützen.

Workshopverfahren¹

Architekt*innen und Planer*innen erarbeiten **Entwürfe für den städtebaulichen Masterplan** und die Architektur.



Vorläufige Ablaufplanung zum Workshopverfahren. Der genaue Ablauf des Workshopverfahrens befindet sich noch zwischen Eigentümerin und dem Land Berlin in Abstimmung und kann sich noch ändern.

Abbildung 3: Bürgerbeteiligung und Workshopverfahren. Dieser Bericht enthält die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase (bei den Zeitangaben handelt es sich um die zum Zeitpunkt der Info-Veranstaltung (23.11.2018) angenommene Zeitschiene, die sich aufgrund von Abstimmungsprozessen verschoben hat.)

2 Die erste Dialogphase

Auf der Informationsveranstaltung und auf der Plattform www.pankower-tor.de konnten sich die Besucher*innen zu verschiedenen Themen und Fragestellungen äußern.

Diese waren folgenden vier Themenfeldern zugeordnet:

- Mobil im Quartier
- Einkaufen und Freizeit im Quartier
- Leben im Quartier
- Grün im Quartier

Darüber hinaus hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, die Beiträge der anderen Nutzer*innen zu kommentieren und zu bewerten.

AKTIVE DIALOGE - JETZT MITMACHEN

The screenshot displays four topic cards on a red background. Each card features an icon, a title, a question, and a 'Weiterlesen' button. A 'noch 13 Tage' badge is present in the top right of each card.

| Thema | Icon | Fragestellung | Statistiken |
|------------------------------------|------------------------------------|--|--|
| GRÜN IM QUARTIER | Grün, Parks, Promenaden | Plätze, Parks oder Promenaden - wie müssten Grün- und Freiflächen gestaltet sein, damit Sie sich dort wohlfühlen? | 27 Meinungen 60 Bewertungen 12 Kommentare |
| MOBIL IM QUARTIER | Bicycle, Wegeverbindungen | Wie wollen sie sich durch das Quartier bewegen? Wo wünschen sie sich Wegeverbindungen? | 47 Meinungen 116 Bewertungen 59 Kommentare |
| EINKAUFEN UND FREIZEIT IM QUARTIER | Einkauf, Freizeit, Gebäude | Was braucht es, damit Sie hier gerne einkaufen gehen und ihre Freizeit verbringen? | 36 Meinungen 66 Bewertungen 26 Kommentare |
| LEBEN IM QUARTIER | Wohnungsbau, Soziale Infrastruktur | Wie müsste das neue Quartier und der Wohnungsbau beschaffen sein, damit Sie sagen „Hier möchte ich gerne wohnen“? Was braucht es dazu an sozialer Infrastruktur? | 29 Meinungen 54 Bewertungen 28 Kommentare |

Abbildung 4: Themenfelder der Beteiligungsplattform während des Online-Dialogs (Screenshot vom 26.11.2018)

3 Der Online-Dialog in Zahlen

In diesem Kapitel werden die statistischen Daten des Online-Dialogs sowie die Beteiligungszahlen ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Dazu gehören sowohl Website-Statistiken (wie Zugriffe etc.) als auch die Anzahl der Beiträge und Kommentare im Online-Dialog.

3.1 Website-Statistiken

Die Seite wurde im Zeitraum vom 23. November 2018 bis 23. Dezember 2018 von 3.587 Besucher*innen aufgerufen. Insgesamt gab es 13.763 Seitenansichten.





| | |
|---|---|
|  | 3.587 Besuche, davon 2.972 eindeutige Besucher*innen |
|  | 13.763 Seitenansichten, davon 9.336 einmalige Seitenansichten |
|  | 350 Downloads, davon 316 einmalige Downloads |
|  | 87 max. Aktionen pro Besuch |

Abbildung 5: Übersicht von den Besucher*innen und deren Seitenansichten

Die folgende Grafik beschreibt die Besucher*innen des Online-Dialogs im Zeitverlauf. Am 24. November 2018 war die Besucher*innenzahl mit 277 eindeutigen Besucher*innen am höchsten. Außerdem konnten am 25. und 26. November und am 11. Dezember mehr als 200 Besucher*innen pro Tag verzeichnet werden.

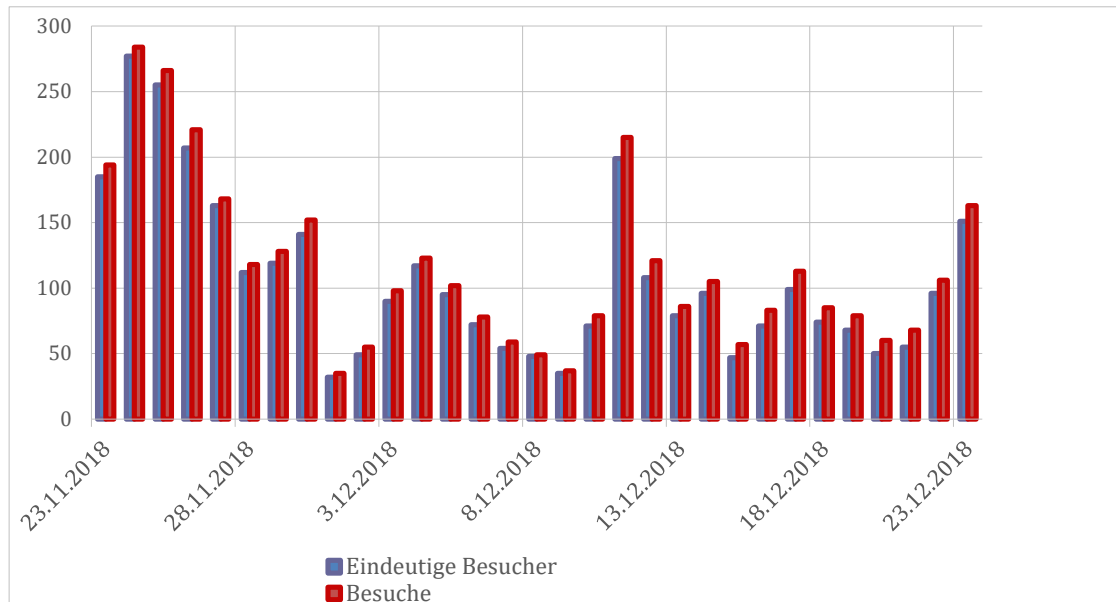


Abbildung 6: Besucher*innen im zeitlichen Verlauf

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, erreichten mehr als die Hälfte aller Besucher*innen die Website direkt über das Aufrufen des Links (Datei-Verweis) www.pankower-tor.de. Darüber hinaus spielten auch Suchmaschinen und die sozialen Medien, vor allem aber vermittelnde Links auf anderen Websites eine große Rolle für die Erreichbarkeit und das Auffinden der Website.

| Anzahl an Plattform-Zugriffe von verschiedenen Quellen | |
|---|--|
| | 1.948 direkte Zugriffe, 54 % aller Besuche |
| | 610 von Suchmaschinen, 17 % aller Besuche |
| Suchbegriffe | |
| Suchbegriff nicht definiert | 578 Besuche |
| „pankower tor“ | 12 Besuche |
| https://www.pankower-tor.de/ | 3 Besuche |
| „neubau pankower tor“ | 3 Besuche |



| | |
|--|---|
| Sonstige | 13 Besuche |
|  | 386 aus sozialen Netzwerken, 11 % aller Besuche |
| Verweise aus sozialen Netzwerken | |
| Facebook | 348 Besuche |
| Twitter | 37 Besuche |
| Telegram | 1 Besuch |
|  | 643 von Websites, 18 % aller Besuche |
| Verweise von anderen Webseiten | |
| www.florakiez.de | 184 Besuche |
| mein.berlin.de | 154 Besuche |
| www.stadtentwicklung.berlin.de | 102 Besuche |
| www.berlin.de | 51 Besuche |
| www.prenzlberger-stimme.de | 31 Besuche |
| Sonstige Webseiten: deref-gmx.net, www.abendblatt-berlin.de, news.google.com, email.t-online.de, www.tagesspiegel.de, kissingenkiez.de, www.wirtschaftskreis-pankow.de, de.m.wikipedia.org, www.khat-systems.de, com.slack, rdir.de, stadtentwicklung.berlin.de | |

Tabelle 1: Zugriffe auf die Plattform von verschiedenen Quellen

3.2 Quantitative Auswertung

In dem Zeitraum des Online-Dialogs (23. November bis 23. Dezember 2018) wurden insgesamt 303 Beiträge und 306 Kommentare zu den verschiedenen Themenfeldern abgegeben. Zusätzlich wurden 6 Beiträge im „Fragen, Lob und Kritik“-Forum eingetragen.

Die eingegangenen 303 Beiträge verteilen sich folgendermaßen auf die vier Themenfelder:

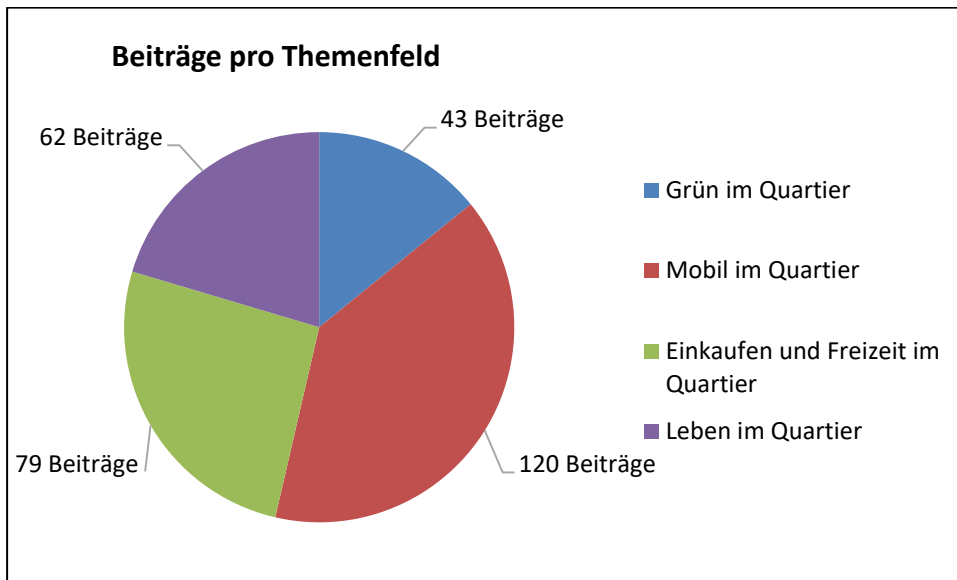


Abbildung 7: Aufteilung der Beiträge auf die Themenfelder

Die eingegangenen 306 Kommentare verteilen sich folgendermaßen auf die vier Themenfelder:

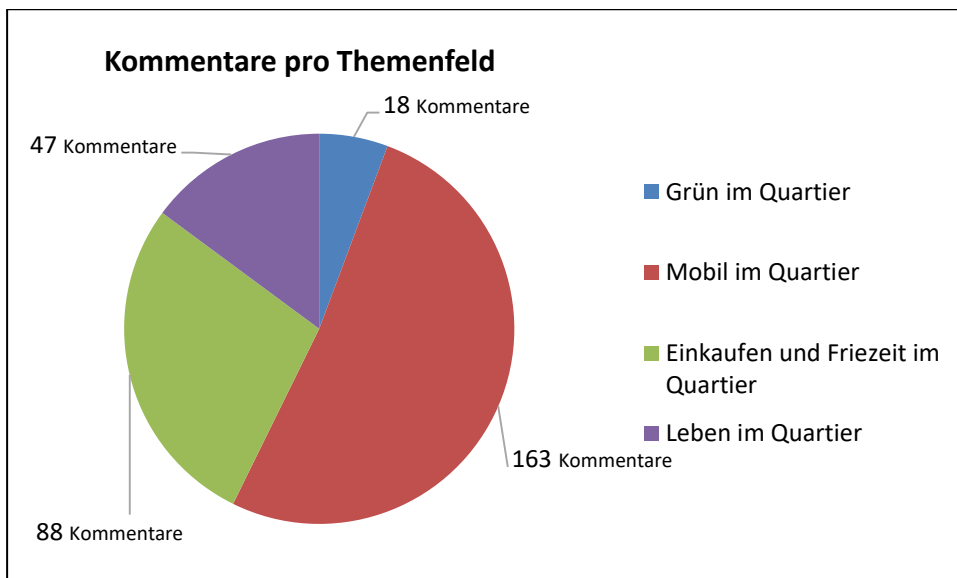


Abbildung 8: Aufteilung der Kommentare auf die Themenfelder

Demnach gingen zum Themenfeld „Mobil im Quartier“ mit 283 Hinweisen insgesamt die meisten Anregungen ein, gefolgt vom Themenfeld „Einkaufen und Freizeit im Quartier“ mit 167 Diskussionshinweisen. Zum Themenfeld „Leben im Quartier“ gingen insgesamt 109, zu „Grün im Quartier“ 61 Hinweise ein.

4 Die Inhalte des Bürgerdialogs

Nachdem die quantitative Auswertung des Online-Dialogs dargestellt wurde, werden im Folgenden die zentralen Anregungen und Hinweise der Bürger*innen zur Entwicklung des „Pankower Tors“ aufbereitet.

Hierzu wurde im Nachgang der Online-Beteiligung eine qualitative Auswertung aller über die Plattform eingegangenen Anregungen vorgenommen. Alle eingegangenen Beiträge wurden mithilfe des Auswertungsprogramms MAXQDA verschlagwortet. Den einzelnen Beiträgen konnten hierbei mehrere inhaltliche Schlagworte zugeordnet werden, woraus insgesamt 1.376 Aussagen resultierten. Auf diese Weise wurden alle inhaltlichen Dimensionen, zu denen in den Beiträgen Aussagen getroffen wurden, durch die Schlagworte erfasst.

Wie sich die verschlagworteten Argumente und Hinweise quantitativ auf die vier Themen des Online-Dialogs verteilen, ist in Abbildung 9 dargestellt.

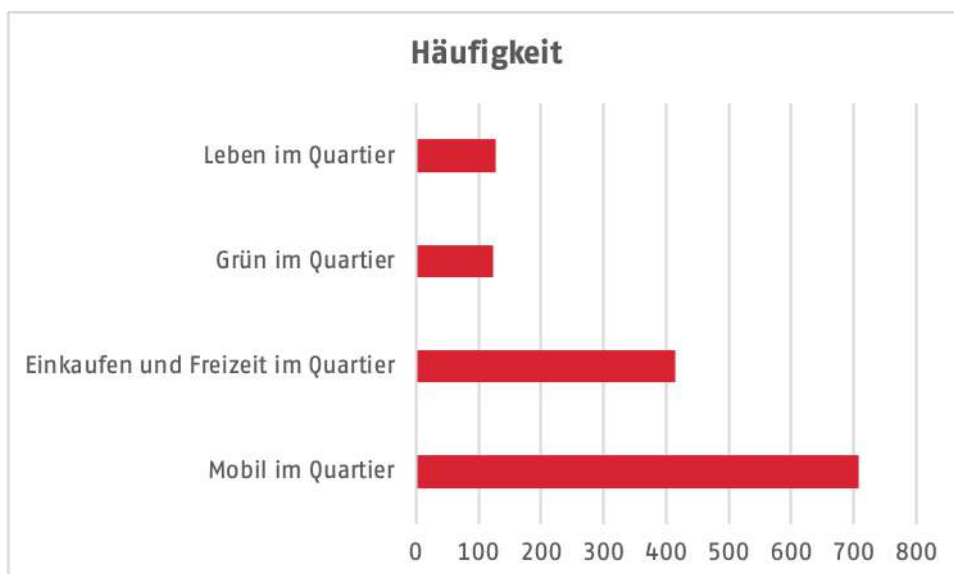


Abbildung 9: Verteilung der Anregungen entsprechend der vier Dialogthemen nach der Verschlagwortung

In den folgenden Kapiteln werden nun die wesentlichen Argumentationslinien, die in den Beiträgen und Kommentaren zum Ausdruck kamen, dargestellt. Dabei wird jeweils ausgewiesen, ob es sich um eine Einzelmeinung oder die Perspektive mehrerer Diskussionsteilnehmer*innen handelt. Beide sind relevant, da einerseits Mehrfachnennungen nicht automatisch mehr Gewicht haben, andererseits Häufungen bestimmter Argumente von Bedeutung sein können.



Abschließend wurden die Argumente, Anregungen und Gestaltungsvorschläge aus dem Online-Dialog mit jenen, die auf Plakaten im Rahmen der ersten öffentlichen Veranstaltung im November 2018 gesammelt wurden, abgeglichen und Fehlendes ergänzt.

So ergibt sich schließlich ein umfassendes Meinungsbild der beteiligten Bürger*innen. Dieses wird am Ende jeden Kapitels in einer Tabelle zusammengefasst. Darüber hinaus wird in der Tabelle dargestellt, ob und in welcher Form oder im Rahmen welchen Verfahrens die Anregungen weiterverfolgt und

hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden. Dabei wird auf folgende Konzepte und Planungen verwiesen:

- **Grundsatzvereinbarung:** Am 25. April 2018 haben der Bezirk Pankow, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) und die Krieger Handel SE für das Pankower Tor die Grundsatzvereinbarung mit dem gemeinsamen Ziel geschlossen, ein lebendiges Quartier zu schaffen und das Hauptzentrum Pankows attraktiv weiterzuentwickeln.
- **Workshopverfahren:** Damit beim Projekt am Pankower Tor ein städtebaulich und architektonisch hochwertiges Quartier entsteht, ringen Planer*innen in einem konkurrierenden Workshopverfahren um die besten Lösungen, die von einer Jury prämiert werden. In der Auslobung werden die zentralen Beurteilungskriterien für die Entwürfe beschrieben. Dabei werden konkrete, obligatorische „Prüfaufträge“ und wünschenswerte, aber nicht verbindliche „Anregungen“ für die Planung unterschieden.
- **Mobilitätskonzept:** In einem Mobilitätskonzept, das derzeit durch die Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH erarbeitet wird, werden innovative Ansätze zur Lösung und Prävention von Verkehrskonflikten ermittelt und Rahmensetzungen für das konkurrierende Workshopverfahren entwickelt.
- **Verkehrsuntersuchung:** Auf Grundlage der Ergebnisse des Mobilitätskonzepts erfolgt eine Verkehrsuntersuchung, die sowohl Voraussetzung für das FNP-Änderungsverfahren als auch die formalen Bebauungsplanverfahren sind.
- **Straßenbahnneubaustrecke „Tangentialverbindung Pankow – Heinersdorf – Weißensee“:** Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) plant eine Verlängerung der Tram vom jetzigen Endpunkt Passageplatz nach Pankow zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Schließung von Netzlücken im Nordosten Berlins. Die Streckenführung wird derzeit in einem eigenständigen Verfahren diskutiert. Weitere Informationen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_pankow_weissensee.shtml.
- **Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet:** Auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes plant die SenUVK neue Radschnellverbindungen. Diese werden in mehreren Verfahren geprüft. Weitere Informationen unter: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/schnellverbindungen/.
- **Energiekonzept:** Als Vorbereitung für die Objektplanung wird ein Energiekonzept entwickelt.

4.1 Mobil im Quartier

 120 Meinungen |  331 Bewertungen |  163 Kommentare

Wie wollen Sie sich durch das Quartier bewegen? Wo wünschen Sie sich Wegeverbindungen? Zu diesen Fragen wurde über alle vier Themenfelder des Dialogs hinweg am meisten diskutiert. Dabei kristallisierten sich neben der generellen Frage nach Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsformen und der Anbindung des Quartiers vor allem das Parken sowie die Erschließung des Radverkehrs als zentrale Diskussionspunkte heraus.

4.1.1 Verkehrskonzept: Ein autoarmes Quartier

Die Teilnehmenden sind sich einig: Pankow ist bereits jetzt durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet. Neben der verkehrlichen Überlastung wird zudem über die Klimaauswirkungen durch den motorisierten Verkehr und den Lärmschutz der Anwohner*innen diskutiert. Das neu entstehende Quartier werde diese Lage noch verschärfen. Insofern sei **die Verkehrsinfrastruktur in jedem Fall auszubauen**. Doch die Meinungen, welchem Verkehrsmittel dabei wieviel Raum einzuräumen sei und was die drängendsten Herausforderungen bei der Anbindung und inneren Erschließung des Gebietes sind, gehen auseinander. Nicht zuletzt auch deshalb, weil die Verkehrsräume nicht nur funktional sein, sondern auch über eine gewisse Aufenthaltsqualität verfügen sollen.

Viele Teilnehmende stellen die schon heute bestehende **gute Anbindung an den ÖPNV** heraus und wollen an diese anknüpfen, um auf dem Areal ein autoarmes Quartier zu entwickeln. Das Pankower Tor könne damit als ein gutes Beispiel für **moderne Mobilitätsansätze** dienen, in denen der motorisierte Individualverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Andere Verkehrsarten gelte es hingegen zu fördern, seien es Rad- und Fußwege oder auch Logistik Hubs, die als quartiersinterne Umschlagsplätze für Waren dienen. Auf diese Weise würde auch die Verkehrssituation in Pankow und der ganzen Stadt auf Dauer verbessert. Dabei wünscht sich ein Großteil „vielfältige und übersichtliche Verkehrsanbindungen“, was häufig bedeutet, dass der Durchgangsverkehr aus dem neuen Stadtquartier herauszuhalten sei. Dies gelinge durch das Einrichten von Einbahnstraßen, Pollern, Schwellen auf der Straße und Tempo 30-Zonen.

Im Gegensatz hierzu heißt es in anderen Kommentaren, dass der **neue Einzelhandelsstandort sowie das Möbelhaus verkehrstechnisch gut angeschlossen** sein sollten. Für viele Kunden sei die Erreichbarkeit mit dem PKW nach wie vor wichtig, das werde sich auch in absehbarer Zukunft nicht ändern. Zudem müssten auch die **Anlieferung** und der **Abtransport der gekauften Waren** gut funktionieren. Eine gute Erschließung sei aber nicht nur für Auswärtige notwendig, sondern auch für die neuen Anwohner*innen. Längst nicht jeder wolle auf ein Auto verzichten, heißt es. Zudem sei **Mobilität für alle zu gewährleisten**, insbesondere für ältere Menschen oder anderweitig eingeschränkte Menschen, die darauf angewiesen seien, bis vor ihre eigene Tür oder die eines Arztes vorfahren zu können.

Um die Anbindung des Quartiers auch für den motorisierten Verkehr zu gewährleisten, schlagen daher einige Teilnehmende vor, die gepante Nord-Süd-Verbindung unter der Bahntrasse (Tunnel) auch für den PKW-Verkehr zu öffnen.

Diskutiert werden auch diverse Verbesserungen im ÖPNV-Verkehr, wie zum Beispiel der Ausbau der Tram-Strecke, um das autoarme Quartier durch öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen.
(Diskussionen zum Verlauf der geplanten Tram-Strecke in Kap. 4.1.3).

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Autoarmes Quartier

Am Pankower Tor müssen zwei Herausforderungen gleichermaßen bewältigt werden: Auf der einen Seite soll ein autoarmes Quartier entstehen, das aber auf der anderen Seite auch sehr gut angebunden sein soll. Ob das neue Quartier unter diesen Voraussetzungen tatsächlich autoarm gestaltet werden kann? Dazu wurden folgende Argumente diskutiert:

- Das Areal ist durch den ÖPNV sehr gut erschlossen. Es besteht dadurch die Chance, moderne Mobilitätsansätze umzusetzen und alternative Verkehrsarten zu fördern.
- Ein autoarmes Konzept würde die ohnehin angespannte Verkehrssituation in Pankow entlasten.
- Ebenfalls würde es Abgase und Emissionen mindern, um Umwelt und Natur zu schützen.
- Die Erreichbarkeit des Einzelhandels und des Möbelhauses muss sichergestellt werden.
- Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen müssen berücksichtigt werden.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr vermeiden | Ist Bestandteil der Grundsatzvereinbarung und wird im Mobilitätskonzept behandelt |
| <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von Einbahnstraßen, Pollern, Schwellen auf der Straße, Tempo 30-Zonen • Separate Verkehrswege für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen • Logistik-Hub: Durch den Anschluss zur A114 können Lieferfahrzeuge Ware abliefern, die dann mit umweltfreundlichen Elektro-Fahrzeugen, Lasträdern usw. weitertransportiert werden oder von den Empfänger*innen selbst abgeholt werden | Prüfung aller Aspekte im Mobilitätskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nord-Süd-Verbindung unter der Bahntrasse auch für den motorisierten Verkehr einrichten | Widerspricht dem in der Grundsatzvereinbarung festgelegten Konzept des autoarmen Quartiers und wird daher nicht weiter verfolgt |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau/ Verlängerung der U-Bahn (U2/U9), zusätzlich zur geplanten Tramverbindung (s.u.) | Gesamtstädtische Planungsaufgabe, die hier nicht weiter behandelt werden kann |
| <ul style="list-style-type: none"> • überregionale Anbindung an das Schienennetz mitdenken | Gesamtstädtische Planungsaufgabe, die hier nicht weiter behandelt werden kann |
| <ul style="list-style-type: none"> • Spielstraßen und Shared Spaces mitdenken | Prüfung im Mobilitätskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zweiter Ausgang an der S-Bahn Pankow Richtung Süden ermöglichen | Prüfung im Workshopverfahren |

4.1.2 Konkrete Verkehrsräume

Im Hinblick auf die Erschließung des Quartiers gingen nicht nur allgemeine Hinweise ein, sondern auch zahlreiche Anregungen zu konkreten Räumen, etwa zur Granitzstraße sowie zur Verbindung zwischen der Hadlich- und der Neumannstraße.

4.1.2.1 Granitzstraße

Die Granitzstraße wird von mehreren Beteiligten als zukünftige Hauptverkehrsader benannt, über die ein Großteil des Verkehrs abgewickelt werden müsse. Doch gerade der **Kreuzungsbereich Florastraße/Berliner Straße/Granitzstraße** sei schon heute stark in Benutzung und gerade für Schulkinder stelle die **Kreuzung Granitzstraße/Prenzlauer Promenade** eine große Gefahr dar. Ein Aus- und Umbau der Granitzstraße sei daher dringend notwendig. Eine direkte Verbindung zwischen **Damerowstraße / Höhe Neumannstraße zur Granitzstraße** wäre eine erhebliche Verbesserung der Infrastruktur. Manche Bürger*innen wünschen sich für die Granitzstraße (Elektro-)Busspuren in beide Richtungen, andere eine Baumallee und Radwege in beiden Richtungen.

Es gibt jedoch auch Gegenstimmen zum Ausbau der Granitzstraße. Die Zufahrten müssten vielmehr entlastet und der **Verkehr über andere Wege geleitet** werden, heißt es.

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Granitzstraße

Die Granitzstraße soll um- und ausgebaut werden. Hierzu gibt es allerdings verschiedene Anregungen:

- Wenn die Granitzstraße als Haupteerschließung (auch für die Tram, siehe dazu Kap. 4.1.3) dienen soll, muss sie verbreitert werden.
- Gegenmeinung: Die Granitzstraße werde die Abwicklung der Neuverkehre auch nach einem Ausbau nicht leisten können. Es sollten andere Erschließungssysteme entwickelt werden (siehe dazu auch Kap. 4.1.2.3).

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• (Elektro-)Busspuren in beide Fahrrichtungen | Abhängig von der Trasse, die im Verfahren zur Straßenbahnneubaustrecke „Tangentialverbindung Pankow-Heinersdorf – Weißensee“ identifiziert wird; Umsetzung wäre Aufgabe der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) |
| <ul style="list-style-type: none">• Radwege in beide Richtungen• Parkplätze quer zur Fahrtrichtung schaffen• Direkte Verbindung zwischen Damerowstraße zur Granitzstraße ermöglichen• Umbau der Kreuzung Granitzstraße/Prenzlauer Promenade zugunsten der Sicherheit von Schulkindern• Entlastung der Zufahrten und Abwicklung des Verkehrs über andere Wege | Prüfung aller Aspekte im Mobilitätskonzept und der nachgelagerten Verkehrsuntersuchung |
| <ul style="list-style-type: none">• Baumallee entlang der Granitzstraße | Prüfung im Workshopverfahren |

4.1.2.2 Nord-Süd-Verbindung zwischen Hadlichstraße/Neumannstraße

Eine Nord-Süd-Verbindung wurde von den Teilnehmenden einhellig begrüßt. Unterschiedliche Meinungen bestehen jedoch hinsichtlich zweier Aspekte:

Erstens wird infrage gestellt, ob – wie bisher in der Grundsatzvereinbarung geplant – eine

Tunnellösung sinnvoll ist und zweitens wird diskutiert, ob es sich um eine Fuß- und Radwegeanbindung oder eine **mit dem Auto zu befahrende Straße** handeln sollte.

In vielen Beiträgen heißt es, eine **Brückenlösung** sei einem Tunnel vorzuziehen. Dabei wird immer wieder auf Tunnel und Unterführungen als Angsträume verwiesen, die insbesondere als Gefahrenräume für Frauen, Kinder und Jugendliche und als Orte für Vandalismus wahrgenommen werden. Eine Brücke sei „sicherer, sauberer, viel angenehmer“, heißt es.

Es gibt aber durchaus auch Fürsprecher*innen für einen Tunnel. So werden in einem Beitrag etwa die **Höhenunterschiede** angeführt. Die Überwindung der ohnehin erhöht liegenden Bahntrasse mache bei einer Brücke „sehr viel mehr Klettern oder Strampeln“ sowie längere Rampen und Wege erforderlich. Dies sei nicht barrierefrei und ungeeignet für ältere oder weniger mobile Menschen. Zudem wird argumentiert, dass ein Tunnel durch eine ansprechende Gestaltung nicht zwangsläufig als **Angstraum** mit Verschmutzungen wahrgenommen werden müsse.

Im Hinblick auf die Frage, für welche Verkehrsteilnehmer*innen eine Nord-Süd-Erschließung notwendig ist, gehen die Meinungen ebenfalls auseinander. „Keine Öffnung für den motorisierten Verkehr“, fordern die einen. Andere hingegen erklären, dass die Anbindung des Nordens ohnehin unzureichend sei, weshalb eine **Brücke oder ein Tunnel auch für den motorisierten Individualverkehr zu öffnen** sei. Dieser Wunsch widerspricht jedoch dem Ziel, Durchgangsverkehr zu vermeiden und ein autoarmes Quartier zu schaffen (vgl. Kap. 4.1.1).

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Nord-Süd-Verbindung als Tunnel

Von Norden nach Süden soll eine neue Fuß- und Radwegeverbindung durch einen Tunnel geschaffen werden. Dazu gibt es folgende Argumente:

- Eine neue Nord-Süd-Verbindung trifft auf großen Zuspruch.
- Ein Tunnel bietet eine barrierefreie Wegeerschließung an. Tunnel werden jedoch häufig als Angsträume und Orte für Vandalismus wahrgenommen.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Brücke (als Alternative zur Tunnellösung) | <p>Brücke ist sowohl aus wirtschaftlichen & technischen als auch aus Gründen der Barrierefreiheit nicht realisierbar (müsste aufgrund der Bahnüberleitungen eine zu große Höhe haben, als dass sie barrierefrei zu erschließen/ wirtschaftlich tragfähig wäre), weshalb die Idee nicht weiterverfolgt wird</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Eine angstfreie, saubere und barrierefreie Querungsmöglichkeit | <p>Prüfung im Workshopverfahren</p> |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Öffnung der Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Verkehr | Widerspricht dem in der Grundsatzvereinbarung festgelegten Konzept des autoarmen Quartiers und wird daher nicht weiter verfolgt (s.o.) |
|---|--|

4.1.2.3 Weitere Verkehrsknotenpunkte

In der Online-Diskussion wurden weitere verkehrstechnische Lösungen für andere konkrete Orte diskutiert, die hier im Folgenden zusammengefasst werden.

An der **Berliner Straße** würden sich schon heute „Trams, Busse, Fahrräder, Fußgänger und Autos Hacke an Stoßdämpfer schieben“. Lösungen seien getrennte Ampelphasen bei starkem und weiter steigendem Abbiegeverkehr in die Prenzlauer und Berliner Straße.

Für die **Damerowstraße** wird besonders häufig angeführt, wie wichtig die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen sei. An dieser Stelle bedeute das laut einiger Teilnehmenden vor allem eine bessere Anbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaffen, um insbesondere eine Anbindung an die nördlich der S-Bahn-Trasse gelegenen Wohnlagen (Hadlichstraße/ Damerowstraße) zu verbessern. Ein*e Nutzer*in wünscht sich zudem eine weitere Brücke über die Bahn zwischen den Bahnhöfen Pankow und Pankow-Heinersdorf. Sie solle die Damerowstraße ab der Ecke Mendelstraße mit der Granitzstraße verbinden. Alternativ dazu könne man auch die Hadlichstraße und die Neumannstraße miteinander verbinden.

Mehrere Bürger*innen empfehlen den **Hauptverkehr auf einer neuen Straße** entlang der (lauten) Bahnstrecke zu führen, statt bestehende Straßen, auf denen ohnehin schon Stau herrsche, zusätzlich zu belasten. Über eine solche neue Erschließung ließe sich zudem das neu entstehende Viertel mit dem Kissingenviertel verbinden, heißt es in einem Beitrag.

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Verkehrsknotenpunkte

Im Hinblick auf die Erschließung gingen zahlreiche Hinweise zu konkreten Räumen ein. Es wurden folgende Verkehrsknotenpunkte thematisiert:

- Die Verkehrsabwicklung wie z.B. Streckenführungen, Linksabbiegerspuren, Ampelphasen usw. sei zu prüfen.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Berliner Straße: getrennte Ampelphasen bei starkem und weiter steigendem Abbiegeverkehr | Prüfung in der nachgelagerten Verkehrsuntersuchung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Damerowstraße: Brücke über die Bahn zwischen den | Zweite Querung (zusätzlich zu der in der Grundsatzvereinbarung |

| | |
|---|--|
| Bahnhöfen Pankow und Pankow-Heinersdorf | vorgesehenen Nord-Süd-Verbindung zwischen Hadlichstraße und Granitzstraße/Neumannstraße) ist wirtschaftlich nicht tragfähig |
| <ul style="list-style-type: none"> Berliner Straße für den Autoverkehr sperren | Liegt außerhalb des Planungsareals, wird daher im Rahmen dieses Prozesses nicht weiterverfolgt |
| <ul style="list-style-type: none"> Neue Haupterschließung: Hauptverkehr auf einer neuen Straße entlang der (lauten) Bahnstrecke führen | Parallele Haupterschließung für Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung würde zu neuen Konflikten führen, wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt |

4.1.3 Tram-Planung

„Ein Ja für die Tram“, so lautet der Titel eines Beitrags, der die überwiegende Zustimmung zum Ausbau der Tram auf den Punkt bringt. Bei der Trassenplanung gehen die Meinungen jedoch auseinander. Der überwiegende Teil der mitwirkenden Bürger*innen ist der Meinung, dass die **Granitzstraße für die neue Trasse** geeignet sei. „Über die Granitzstraße ist die einzig sinnvolle Trassenführung!“ heißt es in einem Beitrag. Um die Tram hier entlang führen zu können, müsse die **Straße verbreitert werden**, heißt es im Online-Dialog (vgl. Kap. 4.1.2.1). Einzelnen Teilnehmenden ist es wichtig, dass die „Trasse entlang (!) der Granitzstraße geführt wird und nicht [...] mitten auf der Granitzstraße“ verläuft, wo die Tram im Stau stehen würde oder mit weiteren Ampeln und Verzögerungen für andere Verkehrsteilnehmer*innen zu rechnen sei. Sie benötige vielmehr **eine eigene Trasse**. Diese könne von der Granitzstraße bis zum Rundlokschuppen geführt werden. Ein*e Nutzer*in weist zudem darauf hin, dass im Planungsauftrag zum Ausbau der Tramstrecke explizit die **Anbindung der beiden S-Bahnhöfe Pankow und Pankow-Heinersdorf** gefordert sei. Dies sei eben nur über die Granitzstraße zu gewährleisten.

Genau darin sehen andere Probleme, vor allem aufgrund der Bebauung in Heinersdorf. Nicht zuletzt warnt ein*e Anwohner*in vor der **zunehmenden Lärmbelastung** durch eine neue Tram auf der Granitzstraße.

Daher gibt es durchaus auch **alternative Streckenvorschläge**: Etwa den Ausbau der Prenzlauer Promenade, über den das Kissingviertel besser in den Nahverkehr eingebunden würde. Auch eine Führung der Trasse über das gesamte Gelände des Pankower Tors sei denkbar. Andere wiederum warnen vor bestimmten Ausbauvarianten, etwa in der Neumannstraße. Während vielen Teilnehmenden in jedem Fall die Weiterführung der neuen Tram in Richtung Heinersdorf–Weißensee wichtig ist, verweisen Andere auf eine notwendige Anbindung des Neubaugebietes Blankenburg Süd. Ein*e Bürger*in schlägt dazu vor, die Tram entlang der Bahngleise zu führen und in Höhe des Fafnerstegs in Richtung Fafnerstraße zum Spechtfinkweg zu führen. Ein Gegenvorschlag lautet, die Tram von Blankenburg Süd an der Bahntrasse entlang zu führen, über das ehemalige Reichsbahn-

Gelände am Lokschuppen vorbei ins Gebiet Pankower Tor mit einer Wendeschleife am Tor. Für Andere ist wiederum eine Anbindung an das Netz zur Vinetastraße und damit in Richtung Alexanderplatz von Bedeutung. Ein*e andere*r Teilnehmer*in macht den Vorschlag die Tramlinie vom Pasedagplatz auf der ehemaligen Industriebahn zum Kaufland zu führen, dort die Rennbahnstraße zu kreuzen und in Richtung Malchower Straße zu schwenken, um zum ehemaligem „Tiefbau“-Gelände zu gelangen. Auch eine Verlängerung Richtung Schönhauser Allee in die eine und Pankow Kirche in die andere Richtung ist für manche wünschenswert.

Während einige Teilnehmende darauf verweisen, dass bei der Trassenplanung vor allem **kostengünstige Lösungen** gefunden werden sollten, die **keine großen Eingriffe in das vorhandene Straßengefüge** nach sich ziehen, fordern Andere **neue Finanzierungsquellen** zu erschließen und etwa EU-Mittel für den Tramausbau zu akquirieren.

Mehrere Teilnehmer*innen weisen darauf hin, dass der Ausbau der Tram noch einige Zeit dauern werde: die Straßenbahn solle laut des Vortrags am 05.11.2018 „nicht vor 2030“ fahren. Ein Teilnehmender schlägt daher vor, die **Buslinien vorerst bestehen zu lassen**, bis sie nach und nach teilweise durch die Tram ersetzt werden. Ein*e andere*r Bewohner*in ist hingegen der Meinung, die **Bauarbeiten zum Tram-Ausbau sollten möglichst früh beginnen**, sodass „die ersten Bewohner gleich das Angebot nutzen können und nicht jahrelang darauf warten müssen“. Die Tram müsse beim Einzug der neuen Bewohner*innen schon verfügbar sein, heißt es auch in einem weiteren Beitrag. Zudem solle die Tramverbindung als überörtliche Aufgabe verstanden werden, die ihren Niederschlag auch im Flächennutzungsplan finden müsse.

Auch wenn sich die teilnehmenden Bürger*innen überwiegend positiv zum Tram-Ausbau äußerten, gibt es Skeptiker. So heißt es in einem Beitrag, das neue Stadtquartier lasse sich gut **mit dem bestehenden Straßenbahnnetz** (beispielsweise durch die Linie 50) **erschließen**. Ein Ausbau der Tram bringe hingegen eine zusätzliche Lärmbelastung mit sich, was bei der Planung zu berücksichtigen sei.

Bei mehreren Teilnehmenden sind vor allem noch Fragen zur Planung der Tram offen: Auf welcher Höhe werden **Haltestellen** geplant und mit welcher **Taktung** der Tram sei zu rechnen? Nur wenn die Bahnen in einem Fünf-Minuten-Takt fahren, sei dies ein attraktives Angebot für die neuen Bewohner*innen, heißt es in einem Beitrag. Zudem werden **Auswirkungen auf die Straßenführung** und Gestaltung der kleinen Nebenstraßen (Gemündener Straße, Retzbacher Weg, Karlstadter Straße) befürchtet.

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Tramstrecke entlang der Granitzstraße

Für die neue Trasse bietet sich eine Führung entlang der Granitzstraße an – so sehen es zumindest einige der Teilnehmenden. Dazu gibt es folgende Argumente:

- Der überwiegende Teil der mitwirkenden Bürger*innen ist der Meinung, dass die Granitzstraße für die neue Trasse geeignet sei.
- Anbindung der beiden S-Bahnhöfe Pankow und Pankow-Heinersdorf sei nur über die Granitzstraße zu gewährleisten.

| <ul style="list-style-type: none"> • Bebauung in Heinersdorf stelle eine Barriere dar. • Für die Granitzstraße bedeute eine neue Tram-Trasse eine zusätzliche Lärmbelastung. | |
|---|--|
| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
| <ul style="list-style-type: none"> • Trassenführung nicht in der Mitte der Granitzstraße, sondern auf einer eigenen Spur • Ausbau der Prenzlauer Promenade, über die das Kissingviertel besser in den Nahverkehr eingebunden würde • Führung der Trasse über das gesamte Gelände des Pankower Tors • Führung der Tram entlang der Bahngleise in Höhe des Fafnerstegs in Richtung Fafnerstraße zum Spechtfinkweg • Tram von Blankenburg Süd an der Bahntrasse entlang, über das ehemalige Reichsbahn-Gelände am Lokschuppen • Anbindung an das Netz zur Vinetastraße und damit in Richtung Alexanderplatz • Tramlinie vom Pasedagplatz auf der ehemaligen Industriebahn zum Kaufland führen, dort die Rennbahnstraße kreuzen und in Richtung Malchower Straße schwenken • Eine Verlängerung Richtung Schönhauser Allee und in Richtung Pankow Kirche | <p>Bearbeitung im Rahmen des Verfahrens zur Straßenbahnneubaustrecke „Tangentialverbindung Pankow – Heinersdorf – Weißensee“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)</p> |

4.1.4 Radverkehr

Viele der Teilnehmenden sind sich einig: Dem Radverkehr sollte im neu entstehenden Quartier eine hohe Bedeutung beigemessen werden. Auch wenn einige Teilnehmende auf Flächenkonkurrenzen mit anderen Verkehrsarten wie z.B. dem motorisierten Verkehr hinweisen, der bei einem flächenhaften Ausbau von Radwegen benachteiligt werde, sehen viele der Teilnehmenden neben dem erklärten politischen Willen auch eine starke Notwendigkeit den Radverkehr weiter auszubauen. Die Fahrradinfrastruktur sei heute schon stark überlastet und würde durch den Zuzug neuer Bewohner*innen im Quartier noch zunehmen. Die Nutzung des Rades müsse bei der Planung daher konsequent mitgedacht werden. Doch wie genau das aussehen sollte, dazu gehen die Meinungen auseinander.

In der Grundsatzvereinbarung zum Pankower Tor zwischen dem Senat, dem Bezirk und der Fa. Krieger ist ein **Radweg entlang der Granitzstraße** und eine **Nord-Süd-Verbindung** von der Hadlichstraße zur Neumannstr vorgesehen. Dass eine solche Radwegeerschließung sinnvoll ist, dem stimmen im Prinzip alle Teilnehmenden zu. Es brauche eine „normale“ Infrastruktur in beide Richtungen, „nicht nur einen Holperweg wie zurzeit“. Um die Nord-Süd-Anbindung für Radfahrer*innen zu stärken, ist der Ausbau bestehender Straßen und Radwege an der Mühlenstraße und an der Prenzlauer Allee in der Diskussion, die beide eine sichere Radwegeerschließung bräuchten. Für die Prenzlauer Promenade schlägt ein*e Teilnehmer*in etwa die Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in geschützte Radwege vor. Andere wiederum sprechen sich eher für den Bau neuer, heute noch nicht vorhandener Wegebeziehungen aus, z.B. für eine Verlängerung der Neumannstraße bis zur Hadlichstraße (vgl. 4.1.2.2). Wieder Andere wünschen sich eine Verbindung zwischen der Damerowstraße zur Granitzstraße (vgl. 4.1.2.3). Unabhängig von der Lage einer neuen Nord-Süd-Verbindung bedürfe eine solche auf jeden Fall einer komfortablen Querung der S-Bahngleise – entweder in Form einer Untertunnelung oder einer Fahrradbrücke (ein*e Teilnehmer*in verweist dafür auf die Gleimstraße/Moritzfarm) (mehr dazu auch in Kap. 4.1.2.2). Wieder Anderen ist auch der weitere Radwegeanschluss über das Gelände des Pankower Tors hinaus wichtig. So wird auf die insbesondere für Kinder gefährliche Verkehrssituation an der Ecke Prenzlauer Promenade/Pasewalker Straße hingewiesen.

Was eine **radfahrfreundliche Gestaltung innerhalb des neuen Quartiers** bedeutet, listet ein anderer Beitrag auf: Das neue Quartier fahrradfreundlich zu gestalten bedeute Fahrradstraßen zu bauen, Abstellmöglichkeiten innerhalb des Quartiers und in einem Fahrradparkhaus mit Reparaturshop zu schaffen, aber auch die Fahrräder zu zählen.

Doch eine solche „gemütliche Quartierserschließung“ entlang der Granitzstraße und mit zusätzlichen Nord-Süd-Verbindungen reiche nicht aus, um das Pankower Tor für die Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Mobilität zu nutzen. In der Online-Diskussion wird vielmehr darüber diskutiert, dass das Gelände eine gute Chance zur **Entwicklung eines Radschnellwegs** biete, der bereits bei der Planung mit zu entwickeln sei (vgl. Kap. 4.1.4.1).

| | |
|--|--|
| <p>Das Wichtigste in Kürze</p> <p>Mobil im Quartier: Radverkehr</p> <p>Dass das neue Quartier eine gut funktionierende Infrastruktur für Radfahrer*innen braucht, darin sind sich fast alle Teilnehmenden einig. Wie diese aussehen kann und was sie leisten soll, dazu gibt es viele Meinungen:</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau bestehender Radwege. • Neubau neuer Wegeverbindungen, vor allem in Nord-Süd-Richtung. • Radfahrfreundliche Gestaltung innerhalb des neuen Quartiers. • Radwegeanbindung über das Quartier hinaus (mehr zum Radschnellweg in Kap. 4.1.4.1). | |
| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstraßen bauen • Abstellmöglichkeiten innerhalb des Quartiers • Fahrradparkhaus mit Reparaturshop • Bau neuer, heute noch nicht vorhandener Wegebeziehungen, z.B. Verlängerung der Neumannstraße bis zur Hadlichstraße • komfortable Querung der S-Bahngleise – entweder in Form einer Untertunnelung oder einer Fahrradbrücke • Radwegeanschluss über das Gelände des Pankower Tors hinaus | Prüfung im Mobilitätskonzept und der nachgelagerten Verkehrsuntersuchung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Klärung des Bedarfs anhand von Verkehrszählungen • Nord-Süd-Anbindung für Radfahrer*innen durch Ausbau bestehender Straßen und Radwege wie der Mühlenstraße und der Prenzlauer Allee stärken • Prenzlauer Promenade: Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in geschützte Radwege | Prüfung im Rahmen gesamtstädtischer Planung (SenUVK) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zweite Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Damerowstraße zur Granitzstraße | nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung, wird insofern nicht weiterverfolgt |

4.1.4.1 Radschnellweg Panke-Trail

In der Grundsatzvereinbarung ist die Rede von einem „**leistungsfähigen Radweg**“. Darüber hinaus gibt es von Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) Überlegungen zur Einrichtung eines **Radschnellweges** auf dem Gelände des Pankower Tors, über den im Rahmen der Online-Beteiligung kontrovers diskutiert wurde. Zahlreiche Befürworter*innen dieser Idee warben im Rahmen des Online-Dialogs immer wieder für die zeitgleich veröffentlichte Petition zum Panke-Trail¹.

Etwa zwei Drittel aller Beiträge befürworteten einen Radschnellweg. Der Bau von neuen Radschnellwegen sei generell zu begrüßen und spiele für die **Verkehrsentwicklung der Stadt** eine wichtige Rolle, um den **Pkw-Verkehr zu reduzieren**. Dies sei auch für die überlastete Verkehrssituation in Pankow der richtige Weg. Die **Anzahl der Radfahrer*innen** steige zudem seit Jahren, weshalb nun die **passende Infrastruktur** gebaut werden müsse. Von einem Radschnellweg würden die Anwohner*innen des Quartiers, Pendler*innen, umliegende Kitas und Schulen sowie auch der

¹ <https://www.openpetition.de/petition/online/pankower-tor-zum-vorbild-fuer-die-verkehrswende-machen>

Tourismus durch den Anschluss an den Radweg Berlin – Usdeom profitieren. Immer wieder gibt es Verweise auf Kopenhagen und Amsterdam als positive Beispiele für eine gute Radwegeinfrastruktur. Andere argumentierten, dass der Bau dieses Radweges lange überfällig sei, da er politisch schon seit Jahren beschlossen sei. So habe auch der Senat einem Radschnellweg an dieser Stelle eine hohe Priorität eingeräumt und bereits eine Machbarkeitsstudie zum sogenannten „Radschnellweg 4“ ausgeschrieben. Für einen Radschnellweg wird eine Route **entlang der Bahntrasse** vorgeschlagen, der von der Bösebrücke bis nach Buch insgesamt rund 13 Kilometer misst. Dabei spielen drei Kriterien eine wichtige Rolle: Kreuzungsfreiheit, Dimensionierung und Separierung. Würde der Radweg hingegen nicht über das Gelände entlang der Bahntrasse, sondern entlang der Granitzstraße geführt werden, würde die Radstrecke verschwenken und länger werden. Mit solch einem „Zick-Zack“-Kurs würden die positiven Effekte einer schnellen Radwegeverbindung verspielt, meinen viele Befürworter*innen des Panke-Trails. Für die Gestaltung des Radweges gibt es bereits erste Ideen: Ein*e Nutzer*in schlägt vor, den **Panke-Trail auf Bahnbrückenniveau** mit direktem Zugang zu Einzelhandelsflächen zu heben. So ließen sich Wohn-, Einzelhandels- und Verkehrsflächen gleichermaßen umsetzen, ohne zueinander in Konkurrenz zu treten.

Doch angesichts der Flächenkonkurrenz sprechen sich längst nicht alle Teilnehmenden des Online-Dialogs für einen Radschnellweg aus. In vielen Beiträgen wird darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Nutzenden des neuen Radschnellweges in keinem angemessenen Verhältnis zu den Nutzenden des ÖPNV und des PKW-Verkehrs stehe. Da der Verkehrsraum begrenzt sei, mache es kaum Sinn „der Gruppe mit dem geringsten Verkehrsaufkommen noch mehr Fläche einzuräumen“, äußert sich ein*e Nutzer*in kritisch. Unterbrechungsfreie Streckenführungen würden sich andere Verkehrsteilnehmende auch wünschen, aber natürlich sei eine Autoschnellstraße in der Stadt nicht machbar – das Gleiche gelte eben für Radschnellwege. Und es wird nicht nur auf die **Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden** hingewiesen, sondern auch auf **Flächenkonkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzungen**: „Ist es sinnvoll für eine Handvoll Radfahrer eine Fläche von geschätzten 10.000 qm zu versiegeln?“ fragt ein*e Teilnehmende*r. Besser sei es, auf den Flächen **Wohnraum oder Grünflächen** zu entwickeln, die einer größeren Anzahl an Menschen zugute kämen und die **Luft- und Lebensqualität** im neuen Quartier steigern. Während die Befürworter*innen des Panke-Trails also davon überzeugt sind, dass es ausreichend Platz für „alle Gebäudepläne und den Radschnellweg“ gibt, befürchten die Gegner*innen, dass der Bau des Radschnellweges zulasten anderer Nutzungen gehen könne. Die **Planung** sehe zudem bereits einen **leistungsfähigen Radweg entlang der Granitzstraße** vor, der **ausreichend** sei. „Für die Anwohner, die ihre Einkäufe mit dem Rad tätigen, sollte das geplante Angebot an Radwegen mehr als ausreichen.“ Zudem sei der Senat Initiator des Schnellradweges. Die Fa. Krieger sei hingegen nicht zuständig für überregionale Anbindung mit dem Fahrrad, wie in den Beiträgen immer wieder zu lesen ist. **Vorhabenträger*innen könnten nicht zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben herangezogen werden.** Wenn der Schnellradweg umgesetzt werden solle, dann müssten sich der Senat und der ADFC an den Kosten beteiligen, empfiehlt ein*e Nutzer*in. Eine viel diskutierte Idee zur Finanzierung des **Radschnellweges** ist diesen **mautpflichtig** zu gestalten. „Das wäre für den Investor langfristig eine kostenneutrale Lösung“, heißt es in einem Beitrag. Mehrere Befürworter*innen des Panke-Trails halten dagegen, dass Eigentum immer auch zu Gemeinwohl verpflichte und Fahrradfahrer*innen pro gefahrenem Kilometer einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent erwirtschaften. Ein Gegenargument der Befürworter*innen lautet zudem: Zum jetzigen Zeitpunkt gehe es **noch nicht um Finanzierungfragen**, sondern darum, **planerische Korridore offen zu halten.**

Mobil im Quartier: Radschnellweg entlang der Bahntrasse

Für einen Radschnellweg – den sogenannten Panke-Trail – wird eine Route entlang der Bahntrasse vorgeschlagen, die von der Bösebrücke bis nach Buch insgesamt rund 13 Kilometer misst und auch über das Gelände des Pankower Tors führt. Dazu gibt es verschiedene Argumentationslinien:

- Das Pankower Tor als Gelegenheit zur Anpassung der gesamtstädtischen Infrastruktur an ein verändertes Mobilitätsverhalten nutzen: Für die steigende Anzahl von Radfahrenden müsse die passende Infrastruktur geschaffen werden.
- Es gibt einen politischen Beschluss des Senates zum Bau von Radschnellwegen, eine Machbarkeitsstudie sei hier bereits ausgeschrieben.
- Durch den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad könne eine Entlastung der Pankower Verkehrssituation entstehen.
- Die Anzahl der Nutzer*innen des neuen Radschnellweges sei im Verhältnis zu den Nutzer*innen des ÖPNV und des PKW-Verkehrs zu gering. Der Flächenverbrauch sei nicht angemessen.
- Die Anzahl der Radfahrer*innen lasse sich nicht signifikant erhöhen, insbesondere nicht für den Einzelhandel.
- Die Flächen sollten lieber für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, z.B. Wohnen, Grünflächen usw.
- Es profitieren Pendelnde, Einzelhandelskund*innen, Anlieger*innen und Anwohner*innen sowie Tourist*innen.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Separate Trasse: damit sich Rad-, Fuß- und motorisierter Verkehr nicht in die Quere kommen• Intelligente Flächennutzung: Panke-Trail auf Brückenniveau führen, um allen gewünschten Nutzungen Raum zu bieten und Höhenunterschiede auszugleichen• Entlang der Bahntrasse solle lieber Grün- und Wohnraum geschaffen werden• Der Panke-Trail sollte nicht an die Gleise gequetscht werden, sondern als zentrale Lebensader das Quartier bespielen. Die „Hauptstraße“ des gesamten Gebiets wäre dann eine reine Fahrradachse | Prüfung im Workshopverfahren auf Basis des Ergebnisses der gesamtstädtischen Planung „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Kultur und Klimaschutz (SenUVK) |
| <ul style="list-style-type: none">• Kreuzungsfreiheit: Bau von Brücken an Kreuzungspunkten, z.B. Berliner Straße | Prüfung im Mobilitätskonzept und nachgelagerter |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung: 3-5 Meter Breite, um das Fahren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Überholen zu ermöglichen • Panke-Trail auf Bahnbrückenniveau mit direktem Zugang zu Einzelhandelsflächen | Verkehrsuntersuchung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Leistungsfähigen Radweg entlang der Granitzstraße schaffen | Ist bereits Bestandteil der Grundsatzvereinbarung, weitere Bearbeitung im Rahmen des Mobilitätskonzepts, der nachgelagerten Verkehrsuntersuchung sowie im Workshopverfahren |

4.1.4.2 Fahrradparkhaus S+U Pankow

Die Idee des **Fahrradparkhauses** stößt bei einigen Teilnehmer*innen auf große Zustimmung. Von einigen Befürworter*innen kommt vor allem der Hinweis, dass das Fahrradparkhaus über eine **ausreichende Kapazität** verfügen sollte. Um „zukunftssicher“ zu sein, solle es ruhig mehrstöckig gebaut werden. Zudem sei die **Anbindung** und die **Lage entscheidend**: Mehrfach wünschen sich die Teilnehmenden des Online-Dialogs eine **Anbindung des Fahrradparkhauses an den Panke-Trail** (mehr dazu unter Kap. 4.1.4.1). Wenn dieser erhöht auf Bahntrassenniveau über das Gelände geführt werden sollte, könnte ein **mehrstöckiges Fahrradparkhaus** sowohl vom höher gelegenen Panke-Trail als auch auf der Erdgeschosebene des Quartiers erschlossen werden, schlägt ein*e Teilnehmer*in vor. So könne etwa eine direkte **Anbindung** Richtung Pankow Kirche auf den unteren Ebenen gesichert werden. Um die Höhenunterschiede zu überwinden, stellt sich ein*e Teilnehmer*in „eine **Rampe** für die Verbindung des Schönhauser-Allee-Zweigs mit dem Panke-Trail“ vor. Zudem spiele es eine Rolle, ob das Fahrradparkhaus **östlich oder westlich der Berliner Straße** entstehen soll. Die Position westlich sei wegen des einfacheren **Zugangs zu den Bahnsteigen** besser geeignet, meint ein*e Teilnehmer*in. So müsse die Berliner Straße nicht extra gequert werden. „Gut geeignet dürfte die Stelle der ‚Info-Box‘ sein“, heißt es weiter. Auf jeden Fall sei die Nähe zum U-/S-Bhf. Pankow von großer Bedeutung.

Kombiniert mit dem Fahrradparkhaus wünschen sich mehrere Teilnehmende einen **Fahrradservice** und weitere **radbezogene Dienstleistungen**. Vor diesem Hintergrund äußert ein*e Nutzer*in des Online-Dialogs die Idee, das Fahrradparkhaus **mit dem anderen Parkhaus oder der Shopping Mall zu kombinieren**. Ein*e andere*r Teilnehmer*in ist der Meinung, das Fahrradparkhaus müsse stärker **automatisiert** werden. Zudem solle das Fahrradparkhaus über eine **Zugangskontrolle** verfügen, um Vandalismus vorzubeugen und einen Angstraum zu vermeiden.

Es gibt jedoch nicht nur Zustimmungen zum Bau des Fahrradparkhauses. Mehrere Teilnehmende sind **skeptisch, ob der Dimension**: „Eine Kapazität von 1.000 Rädern erscheint mir überdimensioniert“, heißt es dazu etwa. Bisherige Fahrradparkplätze am S- und U-Bahnhof Pankow seien nicht komplett ausgelastet. Ein*e Befürworter*in des Fahrradparkhauses hält dagegen und meint, dass sogar Flächen für eine spätere Erweiterung des Bike&Ride-Fahrradparkhauses einzuplanen seien. Ein*e Teilnehmer*in gibt zu verstehen, dass Abstellplätze für Fahrräder auf oder in den Gebäuden kostengünstiger zu realisieren seien. Im gesamten Quartier seien zusätzliche komfortable Abstellmöglichkeiten sowohl für Anwohner*innen als auch für Einkaufende und Kurzzeitbesucher*innen zu schaffen.

Das wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Fahrradparkhaus

Es soll ein Fahrradparkhaus entstehen, das überwiegend auf Zustimmung trifft. Es gibt aber auch kritische Stimmen.

- Förderung des Radverkehrs durch Stellplätze ist notwendig.
- Möglichkeit der Einrichtung eines Mobilitäts-Hubs am S-Bahnhof Pankow bedenken.
- Prüfung des Bedarfs an Fahrradstellplätzen, auch im Hinblick auf die hohen Kosten für die Errichtung eines Fahrradparkhauses.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Anbindung des Fahrradparkhauses an den Panke-Trail und an weitere Radwege• Mehrgeschossige Bauweise, um Höhenunterschiede zu überwinden• Fahrradstellplätze über das gesamte Quartier verteilen | Prüfung im Mobilitätskonzept auf Basis des Ergebnisses der gesamtstädtischen Planung „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) |
| <ul style="list-style-type: none">• Direkte Zugänge zu den Gleisen des S/U-Bahnhofes schaffen• Flächen für eine Erweiterung einplanen | Prüfung im Workshopverfahren |
| <ul style="list-style-type: none">• Anschlussfähigkeit an den Einzelhandel prüfen, um radbezogene Dienstleistungen anbieten zu können• Kombination mit radbezogenen Dienstleistungen | Prüfung im Rahmen der Suche nach einem geeigneten Betreiberkonzept |

4.1.5 Parkplätze

Ein zentrales Thema in der Online-Diskussion waren auch **Parkplätze**. Dabei zeichneten sich verschiedene Perspektiven ab: Die Einen, die – im Sinne einer zukunftsorientierten Mobilität – die **Anzahl an Autos und damit auch der Stellplätze reduziert** sehen (wollen) und die Anderen, die die **heutige Parkplatzsituation durch neue Parkplätze entlasten** und **zukünftigen Belastungen** durch das neue Quartier **entgegen wirken** wollen.

Mit Blick auf das Parken wird vor allem kritisiert, dass der **Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr** sehr groß sei, weshalb das Auto als Verkehrsmittel insgesamt zurückgefahren werden sollte (Stichwort: **autoarmes Quartier**, siehe Kap. 4.1.1). Auch die **Umrüstung auf Elektroautos** ändere am Flächenverbrauch nichts. Eine „**autogerechte Stadt**“ sei **zudem nicht mehr zeitgemäß**, heißt es in

mehreren Beiträgen. Ein*e Teilnehmer*in erinnert daran, dass das Quartier frühestens 2023 oder 2024 fertiggestellt sei. „Bis dahin werden wir über ganz andere Mobilität sprechen, angefangen bei umfassenden Car-Sharing-Modellen bis hin zum Arbeiten und Wohnen unter einem Dach.“

Statt weitläufiger Parkplätze wünschen sich einige Teilnehmer*innen **Vorrangspuren für die Tram** (mehr dazu unter 4.1.3) und einen „größtmöglichen Verzicht auf Autoparkplätze im Quartier“. Stattdessen sollten **Ladezonen vor den Gebäuden** freigelassen werden, um Einkäufe nach Hause zu bringen. Abgestellt werden soll das Auto dann aber nicht dauerhaft vor der eigenen Tür. **Parkspuren sollten lieber zu Radwegen umgebaut** werden, heißt es. Und in einem anderen Beitrag wird gefordert, dass nur für Menschen mit Gehbehinderungen oder speziellen Ausweisen Parkplätze bereit gestellt werden sollen.

Andere Teilnehmer*innen des Online-Dialogs argumentieren hingegen, dass, wer Wohngebäude und Kaufhäuser baue, auch **für ausreichend Parkfläche sorgen** müsse. Die Zulassungszahlen neu angemeldeter Autos würde darauf schließen lassen, dass es **(noch) keine Mobilitätswende** gebe und dass **Parkraum auch in Zukunft notwendig** sei. Die **Planung der Grundsatzvereinbarung gehe daher in die richtige Richtung**. Zumal man auch an Menschen denken müsse, „die nicht so gut laufen und tragen können“ gibt ein*e Teilnehmer*in zu bedenken.

Einige betonen, dass die **Parkplatzsituation** bereits heute problematisch sei und sich **durch neue Bewohner*innen und den zusätzlichen Einzelhandel** wohl noch **verschärfen** werde. Es gibt Befürchtungen, dass die Anwohner*innen der umliegenden Quartiere künftig im neuen Stadtquartier parken werden. Sowohl nördlich als auch südlich des Quartiers seien bereits jetzt wenig Parkplätze vorhanden. Damit es umgekehrt keinen Parkraumsuchverkehr im Kissingenviertel gibt, sollen am Pankower Tor ausreichende Stellplätze geschaffen werden, wird im Online-Dialog gefordert. Es müsse sehr sorgfältig geprüft werden, „in welchem Umfang Parkplätze für Besucher des Einzelhandels sinnvoll“ seien. Gerade die **Einzelhandelsnutzung** mache die **Sicherung von Parkraum** aber notwendig. „Kennen Sie Groß-, Bau- oder Supermärkte ohne Parkflächen?“ fragt ein*e Nutzer*in. Nur wenn die Käufer*innen einen Parkplatz fänden, ließen sich die Nutzer*innen von Individualverkehr langfristig als Kund*innen gewinnen, heißt es in einem anderen Beitrag.

Um die heutige Parkplatzsituation zu entschärfen, plädieren mehrere Teilnehmer*innen für eine **Parkraumbewirtschaftung** – dabei werden verschiedene räumliche Ebenen vorgeschlagen: die **Innenstadt, ganz Pankow** oder das **neue Stadtquartier**. Dagegen wünscht sich ein*e Teilnehmer*in ausdrücklich „hervorragende **gebührenfreie Parkplätze**“ am Pankower Tor. Ein*e andere*r Teilnehmer*in schlägt vor, das **Anwohner*innenparken mit dem P+R- Parkplatz zu kombinieren** und wieder ein*e Andere*r fragt, ob es als Anwohner*in möglich sei, die **Parkplätze des Möbelmarktes kostenlos** zu nutzen.

Der geplante P+R-Parkplatz wird ebenfalls kontrovers diskutiert: Es mache keinen Sinn, „erst durch das Zentrum von Pankow zu fahren, um dort umzusteigen“, erklärt ein*e Teilnehmer*in. P+R-Parkplätze müssten weiter **außerhalb der Stadt liegen**. So böte **der S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf** schon heute gute Möglichkeiten in unmittelbarer Nähe zur Autobahn, die bislang nur begrenzt genutzt würden. Mehrere Teilnehmende befürchten, dass durch **ein großes Stellplatzangebot zusätzlicher Verkehr in das neue Stadtquartier gezogen würde**. Daher sei zunächst eine **Wirtschaftlichkeitsanalyse** wünschenswert. Lediglich ein*e Teilnehmer*in hält dagegen und erklärt, **ein P+R-Parkplatz würde die Innenstadt entlasten**, was das Konzept „zukunftsweisend“ mache.

Zur Gestaltung der Parkplätze gibt es zahlreiche Ideen und Hinweise, zum Beispiel sollten sie „nur vertikal oder in der Erde“ – also in einem **Parkhaus oder einer Tiefgarage** – geschaffen werden. Der gesamte „Parksuchverkehr sollte direkt und ausnahmslos in zu errichtende Tiefgaragen, Parkhäuser oder Parkplatzflächen geleitet werden“, wünscht sich ein*e Teilnehmer*in. Ein*e Ander*e fordert, dass Tiefgaragen im neuen Stadtquartier obligatorisch sein sollten. Und wieder jemand anderes fragt: „**Wohnen AUF dem Parkhaus** ginge doch auch, oder?“ Auch **Sportflächen, Kinderspielplätze und Kitaspieleflächen** können sich die Teilnehmer*innen des Dialogs **auf den Tiefgaragen** vorstellen. Lediglich entlang der Granitzstraße können sich mehrere Teilnehmer*innen auch ebenerdige Parken vorstellen. Würde die Straße verbreitert, wären dort Querparkplätze möglich, die auch die alten Quartiere entlasten würde, so eine Aussage.

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: großflächig Parkraum schaffen

Auch wenn ein autoarmes Konzept verfolgt wird, werden für die Einzelhandelsnutzungen und neuen Bewohner*innen Parkplätze geschaffen werden müssen, die in der Grundsatzvereinbarung vorgesehen sind. Doch wie sollen diese gestaltet sein? Dazu gibt es unterschiedliche Haltungen:

- Wer Wohngebäude und Kaufhäuser baue, müsse auch für ausreichend Parkfläche sorgen.
- Die Zulassungszahlen neu angemeldeter Autos lassen darauf schließen, dass es (noch) keine Mobilitätswende gebe und das Parkraum auch in Zukunft notwendig sei.
- Autoverkehr für Menschen, die nicht gut zu Fuß unterwegs sind, sei weiterhin wichtig.
- Parkplatzsituation ist bereits heute problematisch, wird sich durch neue Bewohner*innen und den zusätzlichen Einzelhandel verschärfen; sowohl nördlich als auch südlich des neuen Quartiers seien Parkplätze rar gesät.
- Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr müsse reduziert werden (Stichwort: autoarmes Quartier).
- Eine „autogerechte Stadt“ sei nicht mehr zeitgemäß, alternative Mobilitätsformen müssten gefördert werden.
- Teure Bodenpreise machen Parkraum teuer.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

- Parkraumbewirtschaftung – verschiedene räumliche Ebenen: die Innenstadt, ganz Pankow oder das neue Stadtquartier.
- Einrichtung einer Parkraumzone von der Bahntrasse bis zur Wisbyer Straße und von der Prenzlauer Promenade bis zur Berliner Straße

Parkraumbewirtschaftung muss durch den Bezirk geprüft werden

- Wohnen AUF dem Parkhaus

Prüfung im Workshopverfahren

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Sportflächen, Kinderspielplätze und Kitaspieleflächen auf den Tiefgaragen | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze in einem Parkhaus oder einer Tiefgarage – schaffen • Parksuchverkehr direkt und ausnahmslos in zu errichtende Tiefgaragen, Parkhäuser oder Parkplatzflächen leiten • ebenerdiges Parken entlang der Granitzstraße, bei Verbreiterung der Straße Querparkplätze • Anwohnerparken mit dem P+R-Parkplatz kombinieren • größtmöglicher Verzicht auf Parkplätze im Quartier • Ladezonen vor den Gebäuden, um Einkäufe nach Hause zu bringen. • Parkspuren zu Radwegen umbauen • Parkplätze nur für Fahrzeuge von Menschen mit Gehbehinderung und speziellem Ausweis | <p>Prüfung aller Aspekte im Mobilitätskonzept</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze des Möbelmarktes kostenlos nutzbar machen | <p>Parkplätze werden für Kund*innen kostenlos sein, darüber hinaus gehende Nutzungsbedingungen werden vom Betreiber*in definiert; ggf. Prüfung durch Bezirk</p> |

4.2 Einkaufen und Freizeit im Quartier

 79 Meinungen |  130 Bewertungen |  88 Kommentare

Im Themenfeld „Einkaufen und Freizeit im Quartier“ wurde zu den Fragen diskutiert, was es brauche, damit Menschen gerne in dem geplanten „anspruchsvollen urbanen Stadtquartier mit hoher Nutzungsintensität“ einkaufen und ihre Freizeit verbringen. Aus der Auswertung der Beiträge des Online-Dialogs dieses Themenfeldes geht deutlich hervor, dass die Einzelhandelskonzentration und der Möbelmarkt die größten Kontroversen im Zusammenhang mit der derzeitigen Planung sind.

4.2.1 Einzelhandelskonzentration

Grundsätzlich wurde im Rahmen der Auswertung des Online-Dialogs deutlich, dass sich mehr als die Hälfte der Beiträge in diesem Bereich mit vielen verschiedenen Argumenten gegen die Einzelhandelskonzentration positionieren. Die am häufigsten genannten Befürchtungen im Zusammenhang mit einer Einzelhandelskonzentration betrafen zum einen die **erwartete ästhetisch/städtebaulich negative Wirkung** eines großen Einkaufszentrums und zum anderen die **fehlende Notwendigkeit weiterer Einkaufszentren** in Pankow (mit Verweis auf die Schönhauser Allee Arcaden und das Rathauscenter, aber auch bezogen auf Berlin insgesamt). Aus den Beiträgen des Online-Dialogs geht hervor, dass klassische Einkaufszentren architektonisch und atmosphärisch mehrheitlich als „**anonyme Fremdkörper**“ in Quartiersstrukturen wahrgenommen werden. So werden sie gehäuft als „Monolith“ oder „Betonklotz“ mit den „immergleichen Mainstreamketten“ und schlechter Aufenthaltsqualität beschrieben. Ein weiteres, häufig genanntes Argument gegen ein klassisches Einkaufszentrum beschreibt die „**Mall als sterbendes Modell**“ mit **voraussichtlichem Leerstand**, wie allorts in Amerika und nicht zuletzt auch in anderen Berliner Malls (z.B. in Friedrichshain/ Moabit) zu beobachten sei. In diesem Zusammenhang wird auch der **wachsende Internethandel** als Argument gegen ein neues Einkaufszentrum angeführt sowie eine **wirtschaftliche Schwächung der bereits existierenden Einkaufszentren** des Rathauscenters und der Schönhauser Allee Arkaden befürchtet. Dass die Fläche eines Einkaufszentrums **auf Kosten von Wohn-, Grün-, Kultur- und Freiflächen** gehe, welche viele Beitragende sinnvoller finden, ist eine weitere vielfach genannte Befürchtung. Auch das befürchtete zusätzliche **motorisierte (Liefer-) Verkehrsaufkommen** und mit ihm **Lärm- und Abgas-Emissionen** werden als sehr negativ für die Quartiersentwicklung wahrgenommen. Zusätzlich wird **Kritik an der Förderung der Konsumgesellschaft** geübt.

Die Fürsprecher*innen der Mall stellen diesen Argumentationen vor allem die vielfältige **Effizienz einer Einzelhandelskonzentration** gegenüber, die von Beitragenden speziell im urbanen Kontext für sinnvoll befunden wird. So werde die **Bündelung von Geschäften in einem (größeren) Gebäudekomplex** vor allem grundflächensparend und zentralisierend wirken. Aufgrund der **Zentralisierung des Verkehrs** durch eine Einzelhandelskonzentration wird zudem mit **weniger innerstädtischem (Liefer-) Verkehr** gerechnet. Weiterhin wird das vorgetragene Argument gegen die Einzelhandelskonzentration hinsichtlich des Leerstands vereinzelt angezweifelt, indem bewertet wird, dass es **genug Ladenseiten** gebe, die den gleichen Herausforderungen (wie eben der Internethandel) ausgesetzt seien.

Die Teilnehmenden führten neben Argumenten für oder gegen eine Einzelhandelskonzentration auch generelle Gestaltungs- und Alternativvorschläge an. So schlägt eine bemerkenswerte Mehrheit der Beitragenden als Alternative zu einer Einzelhandelskonzentration den **kleinteiligen (inhabergeführten) Einzelhandel** und/oder Restaurants und Kulturangebote im Erdgeschoss der Wohnbebauung vor. Viele Teilnehmenden sprechen sich generell für eine **Aufteilung des Einzelhandels auf verschiedene Flächen** aus. Weiterhin wird vielfach vorgeschlagen, den Einzelhandel im Rahmen einer **(autofreien) Fußgängerzone** zu planen. Laut einiger konkreter Forderungen solle der Einzelhandel außerdem so maßvoll geplant werden, dass die **Breite Straße, Berliner Straße und Florastraße weiter existieren und möglicherweise mit den neuen Planungen „zusammenwachsen“ und so aufgewertet werden können**. Mehrmalig wird in diesem Zusammenhang genannt, dass es nur **Geschäfte des täglichen Bedarfs** brauche, wobei zum Beispiel häufig ein „vernünftiger Bäcker“ gefordert wird. Durch ein „vielfältiges, differenziertes, abwechslungsreiches Einkaufskonzept“ könne sich auf diese Weise ein **„attraktives Eingangstor zum Zentrum von Pankow formen“**.

Als Alternativvorschlag zur geplanten **Lage und/oder Dimension der Einzelhandelskonzentration** wird vermehrt Ostpankow am Bahnhof Pankow-Heinersdorf oder eine Begrenzung der Fläche auf den Bahnhof Pankow vorgeschlagen.

Aus vielen Beiträgen wird im Zusammenhang mit der Einzelhandelskonzentration außerdem die Relevanz eines **Begegnungsortes** für das Quartier deutlich. So wird gehäuft eine **Markthalle** (mit regionalen Akteur*innen, z.B. in Form eines Wochenmarkts) als Alternative zu einem klassischen Einkaufszentrum vorgeschlagen. Ähnliche Alternativvorschläge betreffen einen **Stadt-/ Marktplatz**.

Statt einer Einzelhandelskonzentration erscheint vielen Beitragenden die **Flächennutzung für Wohn-, Frei-, und Kulturräumen** relevanter. Gestaltungsvorschläge der Fürsprecher*innen für eine Einzelhandelskonzentration gehen in eine ähnliche Richtung, sehen die Lösung aber in der Integration von Nutzungsmöglichkeiten in die Einzelhandelskonzentration. Hinsichtlich der **Aufenthaltsqualität** der Einzelhandelskonzentration werden vermehrt integrierte **Restaurants und Cafés** sowie „Orte für den Feierabend“ wie **Kneipen, Biergärten und Freiflächen** gewünscht. Darüber hinaus wünschen sich viele Fürsprecher*innen ein **vielfältiges und hochklassiges Konsumangebot**, welches über das „Mainstreamangebot“ hinausgeht (u.a. auch nachhaltige Dienstleister & Läden) und **Unterhaltungsangebote** wie zum Beispiel ein Kino.

Grundsätzliche Gestaltungsvorschläge betreffen außerdem: eine **offene Gebäudegestaltung zwischen Einzelhandelskonzentration und Möbelmarkt**, hinsichtlich der Integration in die Quartiersstruktur, die Einarbeitung von **Spielmöglichkeiten** (für Kinder), die **klimaneutrale Energieversorgung** der Einzelhandelskonzentration und Auflagen für **Müllvermeidung**. Als positiv bewertete Referenzen werden das Outlet Wustermark, die Seestadt Aspern und das Sonycenter genannt.

Während sich viele Fürsprecher*innen der Einzelhandelskonzentration vermehrt für **ausreichend (kostenfreie) Parkplätze** aussprechen, gibt es vor allem seitens der Gegner*innen der Einzelhandelskonzentration die Forderung nach **einer Reduktion und Kostenpflicht von Parkplätzen** (für nicht emissionsfreie Fahrzeuge). Außerdem gibt es Stimmen **gegen Tiefgaragen** und für **Anwohner*innen-Plaketten**, vor allem durch Natur-/Artenschutz begründet. Vereinzelt werden darüber hinaus eine zentralisierte Parkraumbewirtschaftung wahlweise mit **Anwohner*innen-Parkausweis oder -Plakette**, nur Parkhaus-Stellflächen, keine ebenerdigen Parkplätze, eine ebenbürtige Berücksichtigung des nicht-motorisierten Individualverkehrs sowie ein „cleveres

Fahrradbügelkonzept, was eine Dauernutzung ausschließt“, gefordert. Ein einzelner Alternativvorschlag betrifft einen Logistik-Hub, wie der, der gerade im Mauerpark getestet wird.

Das Wichtigste in Kürze

Einkaufen und Freizeit im Quartier: Einzelhandelskonzentration

Grundsätzlich wurde im Rahmen der Auswertung des Online-Dialogs deutlich, dass sich eine Mehrheit der Beteiligten mit vielen verschiedenen Argumenten gegen die Einzelhandelskonzentration positioniert. Die Teilnehmenden haben darüber hinaus diverse Anforderungen an die Gestaltung eines Einzelhandelsangebots im Quartier definiert. Im Folgenden werden die Hauptaussagen und Argumente im Überblick dargestellt:

- Viele Teilnehmende befürchten eine ästhetisch/ städtebaulich negative Wirkung auf die Quartiersstruktur durch ein klassisches Einkaufszentrum und bevorzugen andere Flächennutzungen wie Wohn-, Kultur-, Grün- und Freiflächen.
- Einige Teilnehmende argumentieren hingegen, dass Einkaufszentren in vielerlei Hinsicht (z.B. Grundfläche) die effizienteste Lösung im urbanen Raum seien.
- Kontrovers diskutiert wird die Notwendigkeit eines (weiteren) „Einkaufszentrums“, wobei Befürworter*innen für die Notwendigkeit eines gehobenen Konsumangebots argumentieren und die Gegner*innen u.a. auf eine wirtschaftliche Schwächung der umliegenden Einkaufszentren verweisen.
- Mehrheitlich wird das Konzept Einkaufszentrum vor dem Hintergrund des wachsenden Internethandels als Auslaufmodell beschrieben. Viele Teilnehmende prognostizieren Leerstand.
- Während Viele durch ein Einkaufszentrum ein zusätzliches Verkehrsaufkommen und dadurch u.a. weitere Abgas- und Lärmemissionen befürchten, argumentieren Andere, dass dadurch (zumindest) innerstädtischer (Liefer-) Verkehr reduziert werde.
- Einige sehen in Einzelhandelskonzentrationen die Förderung der Konsumgesellschaft gegenüber der Förderung des gesellschaftlichen Miteinanders.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ästhetische (maßvolle) städtebauliche Integration von Einzelhandel in die Quartiersstruktur • keine „Schießschartenarchitektur“ • Fokus auf Begegnung statt Konsum z.B. in Form von: <ul style="list-style-type: none"> ○ Stadt-/ Marktplatz ○ Markthalle ○ Frei-, Wohn- und Kulturräume • Aufteilung der Einzelhandelsflächen in: <ul style="list-style-type: none"> ○ kleinteiligen (inhabergeführten) Einzelhandel ○ Fußgängerzone / autofreie Zone | <p>Prüfung aller Aspekte im Workshopverfahren</p> |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung der Einzelhandelsflächen: <ul style="list-style-type: none"> ○ vielfältiges, hochklassiges Konsumangebot ○ Geschäfte des täglichen Bedarfs ○ attraktives Freizeitangebot (Cafés, Restaurants, Kneipen, Biergärten, Kinos) ○ Freiflächen | Ausgestaltung der Einzelhandelsfläche obliegt den jeweiligen Betreiber*innen |
| <ul style="list-style-type: none"> • hinsichtlich Parken sei zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausreichend (kostenfreie) Parkplätze ○ Reduktion und Kostenpflicht von Parkplätzen ○ Anwohner*innen-Plaketten statt Tiefgaragen (hinsichtl. Natur-/Artenschutz) | Die Ausgestaltung und Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten obliegt den Betreibenden |
| <ul style="list-style-type: none"> • weitere Anregungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Integration einer Tankstelle in die Einzelhandelskonzentration ○ Fläche stattdessen für ein technisches Rathaus nutzen | Der Bedarf für Tankmöglichkeiten vor Ort wird im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft Für ein technisches Rathaus liegt keine Bedarfsanmeldung vor |

4.2.2 Möbelmarkt

Zum geplanten Möbelmarkt äußerten sich weniger Teilnehmende als zum Thema Einzelhandelskonzentration, aber auch hier überwogen die negativen Beiträge und ließen sich zu Hauptaussagen und -argumenten zusammenfassen. Analog zu einem der Hauptargumente gegen die Einzelhandelskonzentration, sieht die Mehrheit der Beitragenden auch für den Möbelmarkt **keine Notwendigkeit**, weil sie die bestehenden **Möglichkeiten für ausreichend** und/oder einen großen Möbelmarktstandort **in Zeiten des wachsenden Internethandels für rückständig befinden**. Viele befürchten in ähnlicher Weise auch bezüglich des Möbelmarkts eine **ästhetisch/ städtebaulich negative Wirkung** auf die Quartiersstruktur. Und auch mit dem Möbelmarkt wird vielfach ein **zusätzliches motorisiertes Verkehrsaufkommen und mit ihm Lärm- und Abgasemissionen** assoziiert. Vereinzelt wird auch im Möbelmarktkontext auf eine mögliche **wirtschaftliche Schwächung des Rathauscenters und der Schönhauser Allee Arkaden** hingewiesen. Eine Minderheit der Beitragenden sieht dennoch einen **Bedarf an einem neuen Möbelhaus** (z.B. weil das im Wedding schon alt sei). Ein einzelner Beitrag weist darauf hin, dass man der Vorhabenträgerin dankbar sein solle, dass sie **„die Brache gestaltet“**.

Auch hinsichtlich des Möbelmarkts wurden im Online Dialog nicht nur Argumente ausgetauscht, sondern auch Alternativ- und Gestaltungsvorschläge formuliert. Alternativ zu einem Möbelmarkt wurde zum Beispiel häufig ganz allgemein eine **„bessere Flächennutzung“** gewünscht. Auch gingen Vorschläge zu einer **„Krieger-Kulturfabrik“** oder, in Referenz zu einem neuen Geschäftsmodell von Ikea, zu einem **kleinen Laden in der Innenstadt, von dem aus online Möbel bestellbar sind**, ein. Hinsichtlich der Gestaltung war auch hier der Wunsch nach einer **offenen Gebäudegliederung**

zwischen der Einzelhandelskonzentration und dem Möbelmarkt, die sich in die Quartiersstruktur eingliedert, dominant. Darüber hinaus werden **zusätzliche Bau- und Verbrauchermärkte**, die sich an den Möbelmarkt angegliedern, gewünscht. Und auch im Hinblick auf den Möbelmarkt ist das Thema Stellplätze den Beitragenden wichtig – so werden **unmittelbar angrenzende Parkplatzmöglichkeiten, Ladesäulen für E-Mobilität** und die **Auflage eines Lastenfahrradtransportangebots** angeregt.

Das Wichtigste in Kürze

Einkaufen und Freizeit im Quartier: Möbelmarkt

Der zweite große Diskurs im Themenfeld Einkaufen und Freizeit ist der Möbelmarkt. Auffällig sind hier die inhaltlichen und strukturellen Ähnlichkeiten der Hauptargumente im Vergleich zu der Diskussion über die Einzelhandelskonzentration, was dadurch erklärbar wird, dass viele Beiträge sich mit ihren Argumenten sowohl auf die Einzelhandelskonzentration als auch auf den Möbelmarkt beziehen.

- Überwiegend sehen die Teilnehmenden keine Notwendigkeit eines neuen Möbelmarkts – der Bedarf sei gedeckt (z.B.: grüne Wiese).
- Teilnehmende befinden Möbelmärkte in Zeiten von Internethandel rückständig.
- Befürchtet wird überwiegend eine ästhetisch/ städtebaulich negative Wirkung (auf Quartiersstruktur).
- Die Teilnehmenden befürchten ein zusätzliches motorisiertes Verkehrsaufkommen und mit ihm Lärm- und Abgasemissionen.
- Auch hinsichtlich des Möbelmarkts wird vereinzelt eine wirtschaftliche Schwächung des Rathauscenters und der Schönhauser Allee Arkaden befürchtet.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • „Bessere Flächennutzung“ statt Möbelmarkt, z.B. „Krieger-Kulturfabrik“ oder kleinere Einrichtungsplanungs-Filialen (Referenz: Ikea) • Hinsichtlich der Eingliederung in die Quartiersstruktur: offene Gebäudegliederung zwischen Einzelhandelskonzentration und Möbelmarkt • Hinsichtlich Stellplatzflächen sei zu beachten: unmittelbar angrenzende Parkmöglichkeiten schaffen, Ladesäulen für E-Mobilität bereitstellen, Lastenfahrradtransportangebot bereitstellen | Prüfung im Workshopverfahren |
| <ul style="list-style-type: none"> • Komplementierende Bau- und Verbrauchermärkte | Sind nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung |

4.3 Leben im Quartier

62 Meinungen | 95 Bewertungen | 47 Kommentare

Im Themenfeld „Leben im Quartier“ gingen im Online-Dialog viele Beiträge ein, die sich mit der Frage des attraktiven Wohnens und der erforderlichen sozialen Infrastruktur auseinandersetzen.

4.3.1 Anforderungen an die Wohnungen

Grundsätzlich geht aus den Beiträgen im Online-Dialog die Forderung nach **mehr Wohnraum** hervor. Die konkrete Art und Ausgestaltung des Wohnraums wird dabei kontrovers diskutiert.

Viele Beitragende argumentieren für (mehr) **bezahlbaren Wohnraum** „auch für die untere bis mittlere Mittelschicht“. Doch gerade wenn es um die Quoten von mietpreisgebundenem Wohnungsbau geht, scheiden sich die Geister: Während Einige den Anteil von „sozialem“ und „WBS“ Wohnungsbau auf 50% erhöht sehen wollen, diskutieren Andere über deren Notwendigkeit in Neubauten.

Hinsichtlich gewünschter Wohnformen wird mehrmals die **Integration von Mehrgenerationen-Wohnen** genannt. Sehr kritisch werden verschiedene Vorschläge zu **Angeboten für Obdachlose** diskutiert. Auch der Vorschlag, **Wohnungen vorrangig an Menschen ohne Auto** zu vermieten, um das autoarme Konzept zu fördern, wird von anderen Beitragenden sehr kritisch kommentiert.

Architektonische Hinweise der Beitragenden zur Gestaltung der Wohnbebauung fordern vor allem explizit **keine „Billigbauten“**. Auch **Hochhäuser werden mehrheitlich abgelehnt** – „höchstens drei Etagen“ und eine **„kleinteilige“, „offene“ Bebauung** werden in diesem Zusammenhang konkret gefordert. Unter anderem wird die Abneigung gegen Hochhäuser mit deren „Ressourcenverschwendung“ begründet.

Generell wird auch im Hinblick auf die Wohnbebauung deutlich, dass einer Mehrheit der Beitragenden eine **klima- und umweltverträgliche Bauweise** besonders wichtig ist. Am häufigsten wird in diesem Zusammenhang der Wunsch nach der Integration von **vertikalem Grün** in die Wohnbebauung geäußert, dicht gefolgt von einer gewünschten **Begrünung der Dächer**. Wichtig scheint den Beitragenden auch der **Gebrauch von ressourcenschonenden Baumaterialien**, auch hinsichtlich der **Rückbaufähigkeit der Gebäude**. Weitere zu prüfende Einzelhinweise im Kontext einer **klima- und umweltverträglichen Bauweise** betreffen: die Frischluftzirkulation, die Beheizung des Wohnbaus durch eine gemeinsame Tiefen-Geothermie-Anlage, Flachdächer für Regenwasserrückhalt und ein integriertes intelligentes Begrünungs- und Entwässerungssystem.

Allgemeine Hinweise der Beitragenden zur Gestaltung der Wohnbebauung betreffen gehäuft **Freizeiträume für Kinder, Jugendliche und Erwachsene** (z.B. Gemeinschaftsräume in den Wohnhäusern). Auch der Wunsch nach **Natur- und Ruheräumen** wird vielfach im Kontext der Wohnbebauung genannt (konkretere Hinweise zur Grüngestaltung siehe Kapitel 4.4.1). Zusätzlich findet eine **lebendige Durchmischung von Wohnen, Leben und Arbeiten** mehrmals Zuspruch, wobei **explizit kleine Geschäfte, Restaurants und Cafés „für Gemütlichkeit und Begegnung“** erwähnt werden. Einige Male wird darum gebeten, die **ärztliche Versorgung** hinsichtlich des demographischen Wandels mitzudenken. Gleichermaßen wird auf einen **integrierten (Erlebnis-) Spielplatz für Kinder und Erwachsene** hingewirkt (welcher auch im Kapitel 4.4 mehrmals gefordert wird). Allgemeine

Einzelhinweise betreffen den Wunsch nach einem **Altenheim und einer Physiotherapie mit Aquafitnessbecken** (für Senioren und Babys) sowie den Wunsch Gated Communities zu vermeiden.

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Anforderungen an Wohnungen und Wohnformen

Grundsätzlich geht aus den Beiträgen zum Online-Dialog über die Themenfelder hinweg die Forderung nach mehr Wohnraum hervor. Die konkrete Art und Ausgestaltung des Wohnraums wird dabei kontrovers diskutiert.

- Eine Mehrheit der Beitragenden argumentiert für (mehr) bezahlbaren Wohnraum.
- Kontrovers diskutiert wird über Quoten von mietpreisgebundenem Wohnungsbau.
- Im Zusammenhang alternativer Wohnformen wird das Mehrgenerationen-Wohnen viel genannt.
- Die vereinzelt Vorschläge zu verschiedenen Angeboten für Obdachlose werden von einer kleinen Meinungsmehrheit abgelehnt.
- Ebenso verhält es sich bei einem Vorschlag, Wohnungen vorrangig an Menschen ohne Auto zu vermieten.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

- Keine „Billigbauten“
- Kleinteilige, offene Bebauung statt Hochhäuser
- Keine Gated Communities
- Klima- und umweltverträgliche Bauweise: das kann folgendes heißen: Gebrauch von ressourcenschonenden Baumaterialien, Integration von vertikalem Grün, ein intelligentes Begrünungs- & Entwässerungssystem, Integration von Dachbegrünung, Flachdächer für Regenwasserrückhalt und eine gute Frischluftzirkulation
- Lebendige Durchmischung von Wohnen, Leben und Arbeiten
- Integration von Begegnungsorten v.a. Freizeiträume für Kinder, Jugendliche und Erwachsene
- Integration von Aufenthaltsqualität v.a. kleine Geschäfte, Restaurants, Cafés etc.

Prüfung im Workshopverfahren

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Integration von Natur- und Ruheräumen • Integration von ärztlicher Versorgung und Pflege-/ Reha- Einrichtungen | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Beheizung durch eine gemeinsame Tiefen- Geothermie-Anlage | Prüfung im nachgelagerten Energiekonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> • Wohnungsgenossenschaften mitdenken | Bisher nicht vorgesehen, da die Vorhabenträgerin für den eigenen Bestand baut |

4.3.2 Standort für Schule und Kindertagesstätten

Grundsätzlich spricht sich eine deutliche Mehrheit der Beitragenden für eine generelle **Stärkung des Bildungsangebots** in Pankow aus. Häufig wird in diesem Zusammenhang mit der Kausalität zwischen Bildung und Zukunftsfähigkeit argumentiert. Über den **mehrheitlich begrüßten, geplanten Schulstandort** hinaus, werden beispielsweise Wünsche nach mehreren Grundschulen, Oberschulen inkl. Sekundarstufe II, einer Volkshochschule (VHS) und einem Unicampus sowie einer Bibliothek und Musik- und Tanzschule geäußert. Viele Beiträge widmen sich auch der **Forderung nach mehr Kitas**. Einzelne Beiträge weisen allerdings darauf hin, dass der geplante Schulstandort möglicherweise überdacht werden müsse: so wird in einem Beitrag vorgeschlagen, man solle die Schule in Fläche C der Grundsatzvereinbarung verorten, weil sie sonst als Puffer zwischen Fachmarkt und Wohnbebauung fungiere.

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Standort für Schule und Kitas

Grundsätzlich geht aus den Beiträgen zum Online-Dialog über die Themenfelder hinweg die Forderung nach mehr Bildungsangeboten hervor. Die Fläche des Pankower Tors wird dabei mehrheitlich als Chance begriffen.

- Mehrheitlich argumentieren die Beitragenden für eine Stärkung und Erweiterung des Pankower Bildungsangebots auf der Fläche des Pankower Tors.
- Diskutiert wird, ob der geplante Standort hinsichtlich identifizierter Defizite geeignet sei.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

- Zu prüfen sei der geplante Schulstandort/ Kita hinsichtlich der Versorgungsgrade
- Alternativvorschlag: Schulstandort in Mittelfläche C

Prüfung im Workshopverfahren

| | |
|---|--|
| der GSV | |
| <ul style="list-style-type: none"> Erweiterung des Bildungsangebots um z.B. mehr Grund- und Oberschulen (inkl. Sek II), eine Volkshochschule (VHS), eine Bibliothek einen Unicampus und/oder einer Musik- und Tanzschule | <p>VHS und Bibliothek liegen in der Zuständigkeit des Bezirks und werden vom Bezirksamt geprüft</p> <p>Ein Unicampus liegt nicht im Einflussbereich von des Landes Berlin, des Bezirks Pankow oder der Krieger Handel SE, ein Bedarf ist derzeit nicht bekannt</p> |

4.3.3 Kulturangebot

Über die Themenfelder hinweg ist eine deutliche Forderung der Beitragenden die **Stärkung des Kulturangebots** in Pankow durch die Quartiersentwicklung am Pankower Tor. Wie schon aus den Beiträgen zu der „Einzelhandelskonzentration“ (siehe Kap. 4.2.1) und „Anforderungen an die Wohnungen und Wohnformen“ (siehe Kap. 4.3.1) hervorgeht, wird die Integration des Kulturangebots sowohl in der Wohnbebauung als auch in der Einzelhandelskonzentration verortet. Beiträge, die sich spezifisch auf die kulturelle Ausgestaltung der Wohnbebauung und Einzelhandelskonzentration beziehen sind in den entsprechenden Kapiteln ausgewertet. Die hier ausgewerteten Beiträge beziehen sich vor allem auf **alleinstehende Kulturräume**. Die am häufigsten genannten Wünsche betreffen dabei **Kultur-/ Veranstaltungsräume** und ein **Freizeitangebot** für „alle“. Teilweise wurde das räumliche Konzept als „**Kleinkunsthöhne**“, teils als „**repräsentative Stadthalle**“ und teils als (betreute) **Räume zur ganz freien Nutzung** vorgeschlagen. Viel gefordert wird darüber hinaus die **kommerzielle Kultur-Unterhaltung** vor allem in Form eines **Theaters, eines Kinos und/oder Konzerten**. Einige Beitragende schlagen in diesem Zusammenhang die Umnutzung des **Rundlokschuppens als Kunst- und/oder Kultureinrichtung** oder als Veranstaltungsort vor. In einem Atemzug mit Kultur wird außerdem die Wichtigkeit von **Cafés und Restaurants** sowie **Kneipen und Bars als Begegnungsorte** betont. Als weiterer Begegnungsort wird in diesem Zusammenhang auch der Vorschlag eines **Stadt-/ Marktplatzes** (vgl. Kap. 4.2.1) mehrheitlich positiv diskutiert. Ein Beitrag formuliert: „Das Pankower Tor bietet die einmalige Chance, kulturelles Zentrum für den Bezirk zu werden“.

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Kulturangebot

Die Relevanz der Integration eines Kulturangebots in das Planungsgebiet ging über die Themenfelder hinweg sowohl quantitativ also auch qualitativ sehr deutlich aus den Beiträgen hervor. Die hier ausgewerteten Beiträge behandeln vor allem freistehende Kulturräume.

- Die Stärkung des Pankower Kulturangebots durch die geplante Quartiersentwicklung wird von den Beitragenden in allen Themenfeldern (außer Mobilität) vielfach gefordert.
- Neben der Integration des Kulturangebots in die Einzelhandelskonzentration und die Wohnbebauung werden von den Beitragenden auch freistehende Kulturräume diskutiert.
- Die Nutzungsvorstellungen reichen von Begegnung, freier Nutzung, bis zu (sozialem) Freizeit-Angebot und Unterhaltung.

| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden. |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Kultur- & Veranstaltungsräume: eine Kleinkunsthalle und/oder eine repräsentative Stadthalle• Freizeitangebot für "alle": (betreute) Räume zur ganz freien Nutzung abenso wie (kommerzielle) Kulturräumlichkeiten wie z.B. Theater, Kino o.ä.• Begegnungsräume, z.B. Gastronomie und/ oder Kultur-, Fest- oder Marktplatz | <p>Prüfung im Workshopverfahren → Anregungen für Freizeitangebote werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft</p> <p>Die Ausgestaltung der Kultur- und Veranstaltungsräume obliegt den Betreiber*innen</p> |
| <ul style="list-style-type: none">• Rundlokschuppen als Kunst- / Kultureinrichtung und/ oder Veranstaltungsort | <p>Der Rundlokschuppen ist vom Workshopverfahren ausgeschlossen, da er nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung ist. Die Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs wird weiterhin verhandelt.</p> |

4.3.4 Sportangebot

Die eingegangenen Beiträge zum Thema Sport sind sich sehr einig und fordern am deutlichsten mehr **(Freizeit-) Sportflächen, -plätze und -hallen**. Eine weitere vielfach genannte Forderung betrifft eine **Schwimmhalle**, wobei einige Beitragende in diesem Zusammenhang den Rundlokschuppen aufgrund seines Standorts als sinnvoll für einen Schwimmbadbetrieb befinden. Darüber hinaus wünschen sich die Beteiligten **vielfältigere (Kurs-) Angebote für sportliche Betätigung** – z.B. im Rahmen eines Fitnessstudios, wie einige Male vorgeschlagen wird.

| Das Wichtigste in Kürze | |
|--|---|
| Leben im Quartier: Sportangebot | |
| Auch die Integration und die Entwicklung von Sporträumen wurden im Rahmen des Online-Dialogs in weitreichender Einigkeit thematisiert. Für die Ausgestaltung gibt es vielfältige Anregungen: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mehrheitlich argumentieren die Beitragenden für eine Stärkung und Erweiterung des Pankower Sportangebots auf der Fläche am Pankower Tor. • Nutzungsvorstellungen betreffen sowohl Außenanlagen als auch Hallen und Einrichtungen mit Kursangeboten wie Schwimmbäder und Fitnessstudios. | |
| Anregungen und Gestaltungsvorschläge | ... und wo sie weiter bearbeitet werden |
| <ul style="list-style-type: none"> • Außenanlagen: (Freizeit) Sportflächen wie Laufstrecken und Sportplätze • Innenanlagen: (Freizeit) Sportflächen wie Sporthallen | Multiple Nutzung der geplanten Sportanlagen der Schule über die Öffnungszeiten der Schule hinaus wird geprüft |
| <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer Schwimmhalle | Die Entwicklung einer Schwimmhalle ist nicht Teil der Grundsatzvereinbarung und fällt in den Tätigkeitsbereich der Berliner Bäderbetriebe |
| <ul style="list-style-type: none"> • Rundlokschuppen als Schwimmbadbetrieb | Der Rundlokschuppen ist vom Workshopverfahren ausgeschlossen, da er nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung ist. Die Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs wird weiterhin verhandelt |
| <ul style="list-style-type: none"> • Möglichkeiten der vielfältigen sportlichen Betätigung | Anregungen für Sportangebote |

| | |
|----------------------------------|---|
| (durch Kurse) wie Fitnessstudios | werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft |
|----------------------------------|---|

4.4 Grün im Quartier

42 Meinungen | 92 Bewertungen | 18 Kommentare

Zu dem Themenfeld „Grün im Quartier“ gingen im Online-Dialog viele Beiträge auf die Frage „Wie müssen Grün- und Freiflächen gestaltet sein, damit Sie sich dort wohlfühlen?“ ein.

4.4.1 Grün- und Freiflächen

Wie schon aus Beiträgen zu der „Einzelhandelskonzentration“ (siehe Kap. 4.2.1) und „Anforderungen an die Wohnungen und Wohnformen“ (siehe Kap. 4.3.1) hervorgeht, wird die Integration von Grünelementen in die Einzelhandelskonzentration und in der Wohnbebauung gewünscht. Darüber hinaus wird im Themenfeld „Grün im Quartier“ viel und detailliert die Entwicklung und Gestaltung von Grünflächen im gesamten Quartier thematisiert.

Sehr deutlich geht aus den Beiträgen hervor, dass **Einigkeit über die dringende Notwendigkeit von Grünflächen** an dem Standort und auf dem Planungsgebiet herrscht. Generell zeichnet sich deutlich ab, dass die Beitragenden sich mehrheitlich eine **öffentliche Parkanlage als grünen Begegnungsort** mit Elementen wie „**Urban Gardening**“ und / oder „**Pflanzenpatenschaften**“ wünschen. In der Entwicklung und Gestaltung dieser Flächen sind den Beteiligten vor allem **viel(fältig)e (alte) Bäume, Hecken und Böschungen** wichtig, wobei auch die „**Straßenzüge mit Straßenbäumen**“ bedacht werden sollen.

Darüber hinaus werden multifunktionale Begegnungsorte, wie z.B. **Grill-/Picknickflächen** und „**freie Gemeinschaftsgärten**“, vorgeschlagen. Gestalterische Einzelhinweise betreffen die Präferenz **wilder Vegetation und Wildblumenbewuchs statt geordneter Beete** und Wünsche nach der Integration von Elementen wie einem Irrgarten und Modellboothafen. Deutlich geht außerdem die Forderung nach **grünen Sportanlagen** aus dem Online-Dialog hervor. Im Zusammenhang mit **grünen Spielflächen** wünschen sich die Beteiligten vor allem **(naturnahe) Spiel- und Abenteuerplätze** für Jung und Alt. Mehrheitlich wird auch der Wunsch nach einem „**Wasserspielplatz**“, einem „**Teich**“ oder einer „**Plansche**“ geäußert. Das Thema Wasser wird auch im Rahmen von Forderungen nach **Erholungsmöglichkeiten** in Form eines **(Spring-) Brunnens** wieder aufgegriffen. Wichtig scheinen allerdings im Erholungszusammenhang vor allem **Sitzmöglichkeiten im Grünen** (z.B. ergonomisch geformte Holz- und Kunststoffbänke) und **Ruheinseln/ -flächen** (z.B. zwischen Mühlenstraße und U-Bahnhof Pankow). Mehrmals wird außerdem auf die Planung von genug Schatten hingewiesen.

Außerdem wird vielfach eine **komplett grüne Durchwegung** von U-Bahnhof Pankow bis zur Prenzlauer Promenade gefordert, wobei kontrovers diskutiert wird, wer/welche Fahrzeuge diese Durchwegung dann benutzen dürfen. Hinsichtlich der Gesamtkonzeption der Freianlagen fordern die Beitragenden vor allem eine möglichst **geringfügige Versiegelung** der Böden. **Ausreichend Mülleimer und öffentliche Toiletten** sind weitere Mehrfachnennungen. Vereinzelt Hinweise betreffen: **gewünschte fließende Übergänge zwischen den Grünflächenelementen, der Wohnbebauung und den „Flaniermeilen“** sowie **der Verzicht auf zu große Rasenflächen**. Als überwiegend positiv bewertete Referenzen werden der Gleisdreieckpark, Bürgerpark, Schlosspark, das Tempelhofer Feld und die Landschaftsplanung von Piet Oudolf genannt.

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Grün- und Freiflächen

Über die Themenfelder hinweg ist eine dominante Forderung der Beitragenden die Grünflächenentwicklung in Pankow durch das geplante Quartier am Pankower Tor. Im Themenfeld „Grün im Quartier“ wird viel und detailliert die Entwicklung und Gestaltung von Grün- und Freiflächen diskutiert.

- Es herrscht große Einigkeit über die Notwendigkeit von weitreichenden Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet.
- Hinsichtlich der Gesamtkonzeption der Freianlagen fordern die Beitragenden vor allem eine möglichst geringfügige Versiegelung der Böden.
- Überwiegender Konsens ist die Gestaltung als öffentliche Parkanlagen mit grünen Spiel- und Sportflächen sowie Erholungsmöglichkeiten.
- Diskutiert wird eine komplett grüne Durchwegung (vom U-Bahnhof Pankow bis zur Prenzlauer Promenade) ohne Einigung darüber, für wen und welche Fahrzeuge diese dann offen steht.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

Öffentliche Parkflächen als Begegnungsort mit:

- grünen Sportanlagen
- grünen Spielflächen wie (naturnahen Spiel- & Abenteuerplätzen)
- urban Gardening, Pflanzenpatenschaften
- multifunktionale Begegnungsorte wie z.B. Grill-/ Picknickflächen, freien Gemeinschaftsgärten
- viel(fältig)e (alte) Bäume, Hecken und Böschungen
- Straßenzüge mit Straßenbäumen
- Präferenz: wilde Vegetation/ Wildblumenbewuchs
- Elementen wie einem Irrgarten und/ oder Modellboothafen
- Wasserelementen wie Wasserspielplatz, Teich, Plansche, (Spring-) Brunnen
- Erholungsmöglichkeiten wie Sitzmöglichkeiten im Grünen und Ruheinseln/ -flächen
- Gemeinschaftsgärten/Imker inklusive Zusammenführung von Generationen

Prüfung im Workshopverfahren

→ Anregungen für die Ausgestaltung der Grünanlagen werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Hunderauslaufgebiete • Erhalt der Pappeln entlang der Mauer <p>Komplett grüne Durchwegung vom U-Bahnhof Pankow bis Prenzlauer Promenade</p> <p>Wichtig bei der Gesamtkonzeption:</p> <ul style="list-style-type: none"> • genügend Mülleimer • genügend öffentliche Toiletten • fließende Übergänge zwischen Grünflächenelementen, Wohnbebauung und Einzelhandelskonzentration • nicht zu große Rasenflächen • genug Schatten | <p>→ Prüfung, ob die Pappeln entlang der Mauer erhalten werden können, erfolgt im Rahmen der Trassenplanung der Tram und Profilplanung für die Granitzstraße</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ist es geplant, die Grünverbindung zwischen Berliner und Mühlenstraße in Richtung Mauerpark weiterzuführen bzw. über die Brücke Mühlenstraße anzubinden? • Gelände gegenüber Neumann-Forum: Kann hier ein Park entstehen? | <p>Liegt außerhalb des Plangebietes, wird hier nicht weiterverfolgt</p> <p>→ Prüfungen der Grünflächenentwicklung über das Planungsgebiet hinaus erfolgen durch das Bezirksamt Pankow</p> |

4.4.2 Naturschutz

Viele Beteiligte gaben über alle Themenfelder des Online-Dialogs hinweg **natur- und Klimaschutzbezogene Hinweise**, die sich zum Teil spezifisch auf die Ausgestaltung der Mobilität, der Wohnbebauung und Einzelhandelskonzentration beziehen und in den entsprechenden Kapiteln ausgewertet sind. Generell wird deutlich, dass dem Thema eine hohe Relevanz hinsichtlich der Quartiersentwicklung am Pankower Tor beigemessen wird. In diesem Kapitel werden vor allem die naturschutzbezogenen Beiträge ausgewertet, die sich auf die Grün- und Freiflächenentwicklung beziehen.

Die **Sicherung und Förderung der Artenvielfalt von Flora und Fauna** (z.B. Erhalt der Kreuzkröte) geht als besonders relevantes Thema aus dem Online-Dialog hervor. In diesem Zusammenhang ist den Beitragenden besonders eine einheimische Wildbienen- und bestäuberfreundliche Bepflanzung wichtig, wobei ein einzelner Beitrag explizit die Integration von **Bienenstöcken und Insektenhotels** fordert. Mehrmals wird in diesem Zusammenhang ein **naturbelassener See für Vögel, Insekten, Amphibien** (und ggf. auch Menschen) vorgeschlagen. Auch Biotope und Naturreservoirs sowie **faunafreundliche Beleuchtung** und ein **Schutzstreifen** entlang der Bahntrasse werden genannt. Weitere Einzelhinweise hierzu betreffen: eine **klimawandelrobuste Vegetation** und die **minimale Pflege um Sukzession zu vermeiden**/ Sicherheit zu gewährleisten. **Sickerflächen** (Baumstandorte zur Versickerung) und die **langfristige Luftqualitätentwicklung** seien außerdem zu bedenken. So könne das Planungsgebiet laut einem Beitrag die „grüne Lunge“ Pankows werden.

Offene Fragen an die Planer*innen lauteten außerdem: „Das neue Quartier wird von Anfang an schwierigen klimatischen Bedingungen ausgesetzt sein. Wie wird mit Starkregen umgegangen? Sind Versickerungsflächen sinnvoll, um die Berliner Kanalisation zu entlasten? Werden Baumarten ausgesucht, die mit wärmerem Klima umgehen können? Wird auf Tiefgaragen verzichtet, damit die Bäume bis ins Grundwasser wurzeln können? Werden die Straßenschluchten so dimensioniert, dass Orkanböen weniger Schäden anrichten?“

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Naturschutz

Das Thema Klima- und Naturschutz zieht sich durch eine bemerkenswerte Anzahl an Beiträgen und alle Themenfelder des Online-Dialogs. Es besteht demnach eine weitreichende Einigkeit über die Relevanz in der Quartiersentwicklung. Die Anregungen und Gestaltungsvorschläge in diesem Zusammenhang sind vielfältig.

- Generell wird deutlich, dass die Beitragenden dem Thema Klima- und Naturschutz eine hohe Relevanz hinsichtlich der Quartiersentwicklung am Pankower Tor beimessen.

Anregungen und Gestaltungsvorschläge

... und wo sie weiter bearbeitet werden

Sicherung und Förderung der Artenvielfalt von Flora und Fauna (z.B. Kreuzkröte) durch:

- naturbelassenen See für Vögel, Insekten, Amphibien (und ggf. auch Menschen)
- Biotope
- Naturreservoirs
- Faunafreundliche Beleuchtung
- Schutzstreifen entlang der Bahntrasse
- Einheimische, Wildbienen- und bestäuberfreundliche Bepflanzung
- Klimawandelrobuste Vegetation
- Minimale Pflege der Anlagen, um Sukzession zu vermeiden
- Integration von Bienenstöcken und Insektenhotels

Zu beachten sei generell:

- Langfristige Luftqualitätentwicklung
- Sickerflächen

Offene Fragen an die Planer*innen in diesem Zusammenhang:

- Wie wird mit Starkregen umgegangen? (Sind Versickerungsflächen sinnvoll, um die Berliner Kanalisation zu entlasten?)
- Werden Baumarten ausgesucht, die mit wärmerem Klima umgehen können?
- Wird auf Tiefgaragen verzichtet, damit die Bäume bis ins Grundwasser wurzeln können?
- Werden die Straßenschluchten so dimensioniert, dass Orkanböen weniger Schäden anrichten?

Prüfung im Workshopverfahren

→ Anregungen in Bezug auf Naturschutz werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft

→ Zu den offenen Fragen an die Planer*innen wird es Vorgaben im Workshopverfahren geben

5 Ausblick und Anregungen zum Prozess

Mehrmals wird in den Beiträgen des Online-Dialogs die Forderung nach konsequenter Bürgerbeteiligung über den ganzen Prozess hinweg gestellt. Diese war von Beginn an geplant und wird mit dem Start des konkurrierenden Workshopverfahrens fortgeführt.

Das Workshopverfahren beginnt mit der Beauftragung der Planer*innen und deren Einführung in die Aufgabenstellung anhand einer Auslobung und des vorliegenden Berichts.

Die Bürgerinformationsveranstaltung und der anschließende Bürgerdialog sowie die parallelen Abstimmungen zur Auslobung des Workshopverfahrens und die laufenden Untersuchungen haben derweil Klärungsbedarfe zu unterschiedlichen Themenfeldern aufgeworfen (z.B. Artenschutz, Trassenplanung Tram, Verkehrsanbindung, Grünanlagen, Stellplätze). Dies erfordert weitere Abstimmungen zwischen dem Land Berlin, dem Bezirk Pankow und der Vorhabenträgerin, um die Auslobung für das Workshopverfahren ausformulieren zu können. Die Anregungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung und dem Bürgerdialog werden dabei berücksichtigt und fließen unmittelbar in die Auslobung zum Workshopverfahren ein. Offen ist aktuell noch der Zeitpunkt der Ausgabe der Auslobung an die Planer*innen.

Sobald die ersten stadträumlichen Konzepte vorliegen, werden diese Zwischenergebnisse in einer Bürgerwerkstatt vorgestellt, für die sich Interessierte bewerben können. Weitere Informationen zum Bewerbungs- und Auswahlverfahren werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Darüber hinaus wird ein mobiler Dialogkiosk mit den Entwürfen durch die anliegenden Kieze touren. So können sich die Anlieger*innen über die Konzeptideen informieren und den Planer*innen Fragen und Anmerkungen an die Hand geben. Diese werden in einem Empfehlungspapier für die Planer*innen aufbereitet und fließen in die zweite Entwurfsphase ein.

Eine Jury wird schließlich die besten Entwürfe zum städtebaulichen Masterplan für das Pankower Tor prämiieren, die anschließend in einer Info-Veranstaltung vorgestellt werden. Auf diese Weise wird die Entwicklung des neuen, lebendigen Stadtquartiers auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhof Pankow im Dialog nach und nach konkretisiert.