Auswertung des ersten Bürgerdialogs

Kurzversion für Planer*innen

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 GEMEINSCHAFTS-PROJEKT PANKOWER TOR 1

2 DIE ERSTE BETEILIGUNGSPHASE IM ÜBERBLICK 3

2.1 Mobil im Quartier 3
2.1.1 Konkrete Verkehrsräume 4
2.1.2 Tram-Planung 7
2.1.3 Radverkehr 9
2.1.4 Parkplätze 12

2.2 Einkaufen und Freizeit im Quartier 14
2.2.1 Einzelhandelskonzentration 14
2.2.2 Möbelmarkt 16

2.3 Leben im Quartier 17
2.3.1 Anforderungen an die Wohnungen 17
2.3.2 Standort für Schule und Kindertagesstätten 18
2.3.3 Kulturangebot 19
2.3.4 Sportangebot 21

2.4 Grün im Quartier 22
2.4.1 Grün- und Freiflächen 22
2.4.2 Naturschutz 24

3 AUSBLICK 26

1 Das Gemeinschafts-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.

Der Entwicklungsprozess des Gebiets sieht eine enge Verzahnung von Bürgerbeteiligung und der Erarbeitung eines städtebaulichen Masterplans vor (siehe Abbildung 1). Im Zeitraum vom 23.11.2018 bis 23.12.2018 konnten Bürger*innen ihre Ideen zur zukünftigen Gestaltung des Areals im Rahmen eines Online-Dialogs und einer Informationsveranstaltung einbringen. Die so zusammengetragenen und ausgewerteten Ergebnisse dieser ersten Beteiligungsphase zu den Themenfeldern „Mobil im Quartier“, „Einkaufen und Freizeit im Quartier“, „Leben im Quartier“ und „Grün im Quartier“ sind im vorliegenden Bericht für Architekt*innen- und Planer*innenteams als Kurzversion aufbereitet. Ziel dieses Berichts ist es, die Empfehlungen der Bürger*innen systematisch nachvollziehbar zu machen, sodass sie als maßgebliche Inspiration für die Entwürfe der stadträumlichen Konzepte dienen können.

Das zweiten Kapitel dieses Berichts ist entsprechend anhand der vier Themenfelder strukturiert. Nach einem kurzen Überblick über die Beteilungszahlen und die gestellten Beteiligungsfragen der jeweiligen Themenfelder sind die Diskussionsschwerpunkte, die aus der Beteiligung hervorgingen, in Form von Übersichtstabellen dargestellt. In den Tabellen sind die Gestaltungsempfehlungen der Beteiligten dargestellt und ob und in welcher Form oder im Rahmen welchen Verfahrens die Anregungen weiterverfolgt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft werden. So ergibt sich schließlich ein umfassendes Meinungsbild der beteiligten Bürger*innen, was die weiteren Prozessschritte inhaltsspezifisch anzeigt.

Das dritte Kapitel gibt einen Ausblick über den weiteren Verlauf des konkurierenden Workshopverfahrens mit Schwerpunkt auf den Zusammenhang der Entwurfsphasen der stadträumlichen Konzepte und der Bürgerbeteiligung.

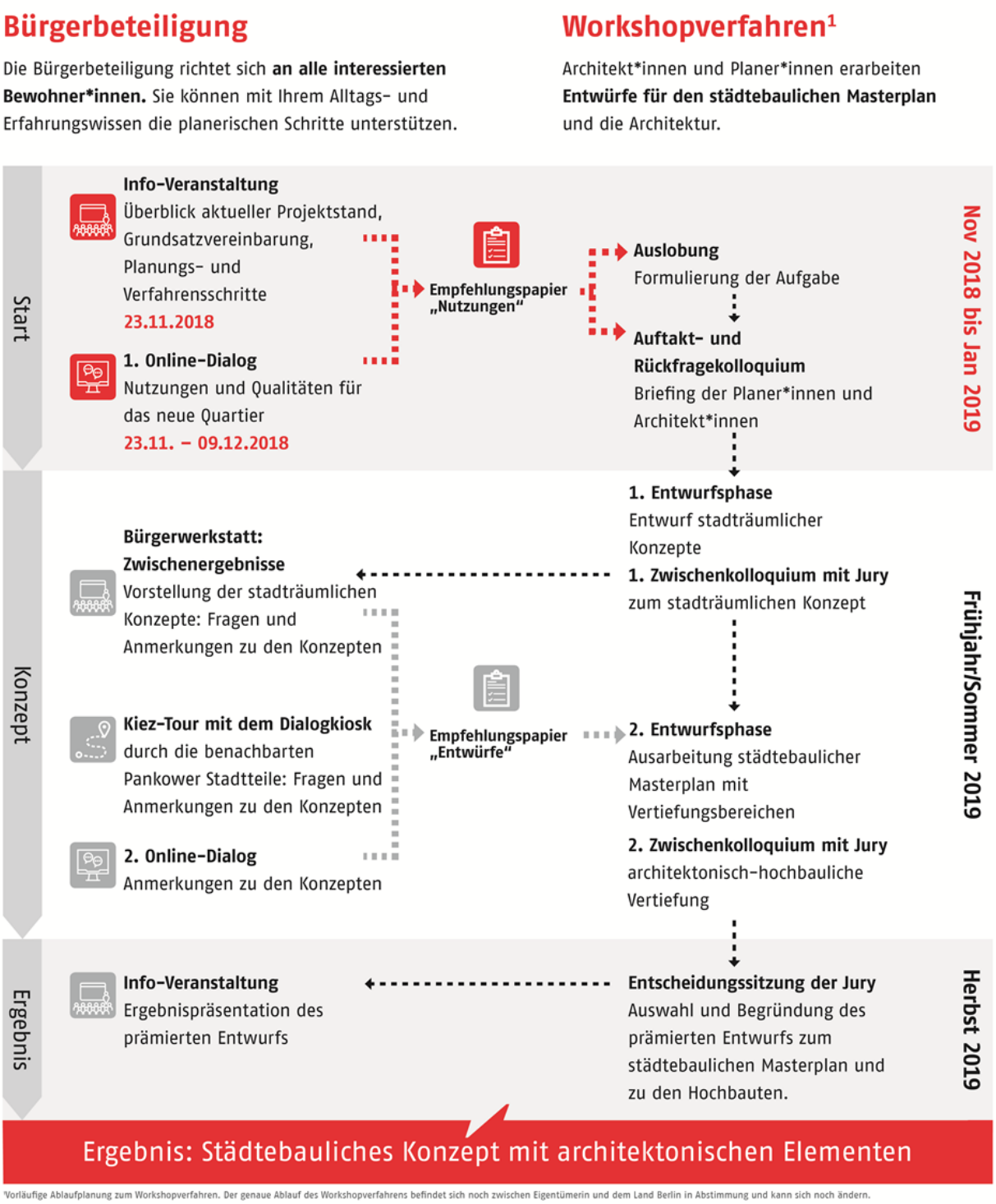

Abbildung 1: Bürgerbeteiligung und Workshopverfahren. Dieser Bericht enthält die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase (bei den Zeitangaben handelt sich um die zum Zeitpunkt der Info-Veranstaltung (23.11.2018) angenommene Zeitschiene, die sich aufgrund von Abstimmungsprozessen verschoben hat.)

2 Die erste Beteiligungsphase im Überblick

2.1 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.

2.1.1 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.

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**
• Durchgangsverkehr vermeiden	Ist Bestandteil der Grundsatzvereinbarung und wird im Mobilitätskonzept behandelt
• 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
• 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
• Ausbau/ Verlängerung der U-Bahn (U2/U9), zusätzlich zur geplanten Tramverbindung (s.u.)	Gesamtstädtische Planungsaufgabe, die hier nicht weiter behandelt werden kann
• überregionale Anbindung an das Schienennetz mitdenken	Gesamtstädtische Planungsaufgabe, die hier nicht weiter behandelt werden kann
• Spielstraßen und Shared Spaces mitdenken	Prüfung im Mobilitätskonzept
• Zweiter Ausgang an der S-Bahn Pankow Richtung Süden ermöglichen	Prüfung im Workshopverfahren

2.1.2 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.

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 Haupterschließung (auch für die Tram, siehe dazu Kap. 2.1.3) dienen soll, muss sie verbreitet 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. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Anregungen und Gestaltungsvorschläge	**… und wo sie weiter bearbeitet werden**
• (Elektro-)Busspuren in beide Fahrtrichtungen	Abhängig von der Trasse, die im Verfahren zur Straßenbahnneubaustrecke „Tangentialverbindung Pankow-Heinersdorf – Weißensee“ identifiziert wird; Umsetzung wäre Aufgabe der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
• Radwege in beide Richtungen • Parkplätze quer zur Fahrrichtung 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
• Baumallee entlang der Granitzstraße	Prüfung im Workshopverfahren

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**
• Bau einer Brücke (als Alternative zur Tunnellösung)	Brücke ist sowohl aus wirtschaftlichen & technischen als auch aus Gründen der Barrierefreiheit nicht realisierbar (müsste aufgrund der Bahnoberleitungen eine zu große Höhe haben, als dass sie barrierefrei zu erschließen/ wirtschaftlich tragfähig wäre), weshalb die Idee nicht weiterverfolgt wird
• Eine angstfreie, saubere und barrierefreie Querungsmöglichkeit	Prüfung im Workshopverfahren
• 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.)

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**
• Berliner Straße: getrennte Ampelphasen bei starkem und weiter steigendem Abbiegeverkehr	Prüfung in der nachgelagerten Verkehrsuntersuchung
• Damerowstraße: Brücke über die Bahn zwischen den Bahnhöfen Pankow und Pankow-Heinersdorf	Zweite Querung (zusätzlich zu der in der Grundsatzvereinbarung vorgesehenen Nord-Süd-Verbindung zwischen Hadlichstraße und Granitzstraße/Neumannstraße) ist wirtschaftlich nicht tragfähig
• Berliner Straße für den Autoverkehr sperren	Liegt außerhalb des Planungsareals, wird daher im Rahmen dieses Prozesses nicht weiterverfolgt
• Neue Haupterschließung: Hauptverkehr auf einer neuen Straße entlang der (lauten) Bahnstrecke führen	Parallele Haupterschließeung für Durchgansverkehr in Ost-West-Richtung würde zu neuen Konflikten führen, wird daher zurzeit nicht weiterverfolgt

2.1.3 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.

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.
- 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**
• 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	Bearbeitung im Rahmen des Verfahrens zur Straßenbahnneubaustrecke „Tangentialverbindung Pankow – Heinersdorf – Weißensee“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

2.1.4 Radverkehr

Viele der Teilnehmenden sind sich einig: Dem Radverkehr sollte im neu enstehenden 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.

Das Wichtigste in Kürze

Mobil im Quartier: Radverkehr

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:

- 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. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Anregungen und Gestaltungsvorschläge	**… und wo sie weiter bearbeitet werden**
• Fahrradstraßen bauen • Abstellmöglichkeiten innerhalb des Quartiers • Fahrradparkhaus mit Reparatursho p • 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
• 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-	Prüfung im Rahmen gesamtstädtischer Planung (SenUVK)

Fahrspur in geschützte Radwege	
• Zweite Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Damerowstraße zur Granitzstraße	nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung, wird insofern nicht weiterverfolgt

Das Wichtigste in Kürze

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**
• 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	Prüfung im Workshopverfahren auf Basis des Ergebnisses der gesamtstädtischen Planung „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Kultur und Klimaschutz

• 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	(SenUVK)
• Kreuzungsfreiheit: Bau von Brücken an Kreuzungspunkten, z.B. Berliner Straße • Dimensionierung: 3-5 Meter Breite, um das Fahren mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Überholen zu ermöglichen • Panke-Trail auf Bahnbrückenniveau mit direktem Zugang zu Einzelhandelsflächen	Prüfung im Mobilitätskonzept und nachgelagerter Verkehrsuntersuchung
• Leistungsfähigen Radweg entlang der Granitzstraße schaffen	Ist bereits Bestandteil der Grundsatzvereinbarung, weitere Bearbeitung im Rahmen des Mobilitätskonzepts, der nach-gelagerten Verkehrsuntersuchung sowie im Workshopverfahren

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**
• Anbindung des Fahrradadparkhauses an den Panke-Trail und an weitere Radwege • Mehrgeschossige Bauweise, um Höhenunterschiede zu überwinden	Prüfung im Mobilitätskonzept auf Basis des Ergebnisses der gesamtstädtischen Planung „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ der Senatsverwaltung

• Fahrradstellplätze über das gesamte Quartier verteilen	für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)
• Direkte Zugänge zu den Gleisen des S/U-Bahnhofes schaffen • Flächen für eine Erweiterung einplanen	Prüfung im Workshopverfahren
• Anschlussfähigkeit an den Einzelhandel prüfen, um radbezogene Dienstleistungen anbieten zu können • Kombination mit radbezogenen Dienstleistungen	Prüfung im Rahmen der Suche nach einem geeigneten Betreiberkonzept

2.1.5 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.

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 • Sportflächen, Kinderspielplätze und Kitaspielflächen auf den Tiefgaragen	Prüfung im Workshopverfahren
• 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 Verbreitungung 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	Prüfung aller Aspekte im Mobilitätskonzept
• Parkplätze des Möbelmarktes kostenlos nutzbar machen	Parkplätze werden für Kund*innen kostenlos sein, darüber hinaus gehende Nutzungsbedingungen werden vom Betreiber*in definiert; ggf. Prüfung durch Bezirk

2.2 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.

2.2.1 Einzelhandelskonzentration

Die Einzelhandelskonzentration wurde unter den Beitragenden viel und kontrovers diskutiert. Die Auswertung des Online-Dialogs brachte eine Vielheit von verschiedenen Argumenten gegen die Einzelhandelskonzentration wie vor allem der **fehlenden Notwendigkeit** oder einer befürchteten **ästhetisch/ städtebaulich negative Wirkung** hervor. Die Fürsprecher*innen einer Einzelhandelskonzentration stellen diesen Argumentationen in ihren Beiträgen vor allem die vielfältige **Effizienz eines Einkaufszentrums** gegenüber, die aus ihrer Perspektive speziell im urbanen Kontext für sinnvoll befunden wird.

Das Wichtigste in Kürze

Einkaufen und Freizeit im Quartier: Einzelhandelskonzentration

Grundsätzlich zeigte die 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 gehoben 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**

• Ästhetische (maßvolle) städtebauliche Integration von Einzelhandel in die Quartiersstruktur
• keine „Schießschartenarchitektur“
• Fokus auf Begegnung statt Konsum z.B. in Form von:
  ○ Stadt-/ Marktplatz
  ○ Markthalle
  ○ Frei-, Wohn- und Kulturräume
• Aufteilung der Einzelhandelsflächen in:
  ○ kleinteiligen (inhabergeführten) Einzelhandel
  ○ Fußgängerzone / autofreie Zone
	Prüfung aller Aspekte im Workshopverfahren

• Gestaltung der Einzelhandelsflächen:
  ○ vielfältiges, hochklassiges Konsumangebot
  ○ Geschäfte des täglichen Bedarfs
  ○ attraktives Freizeitangebot (Cafés, Restaurants, Kneipen, Biergärten, Kinos)
  ○ Freiflächen
	Ausgestaltung der Einzelhandelsfläche obliegt den jeweiligen Betreiber*innen

• hinsichtlich Parken sei zu beachten:
  ○ Ausreichend (kostenfreie) Parkplätze
  ○ Reduktion und Kostenpflicht von Parkplätzen
  ○ Anwohner*innen-Plaketten statt Tiefgaragen (hinsichtl. Natur-/Artenschutz)
	Die Ausgestaltung und Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten obliegt dem Betreiber

• weitere Anregungen:
  ○ 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

2.2.2 Möbelmarkt

Zum geplanten Möbelmarkt äußerten sich deutlich weniger Teilnehmende als zum Thema Einzelhandelskonzentration, doch auch hier gab es ein großes Meinungsspektrum. Zwar überwogen die negativen Beiträge auch in diesem Zusammenhang, allerdings wurden auch Analogien zu den Hauptargumente gegen die Einzelhandelskonzentration deutlich. Der vermehrte Gestaltungswunsch einer **offenen Gebäudegliederung** zwischen der Einzelhandelskonzentration und dem Möbelmarkt, die sich in die Quartiersstruktur eingliedert, lässt den Schluss zu, dass viele Beitragende den Möbelmarkt und die Einzelhandelskonzentration zusammendenken.

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 in Hauptargumenten im Vergleich zu der Einzelhandelskonzentrationsdiskussion, 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**
• „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,	Prüfung im Workshopverfahren

Lastenfahrradtransportangebot bereitstellen	
• Komplementierende Bau- und Verbrauchermärkte	Sind nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung

2.3 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.

2.3.1 Anforderungen an die Wohnungen

Viele Beitragende argumentieren für (mehr) **bezahlbaren Wohnraum** „auch für die untere bis mittlere Mittelschicht“. Doch gerade wenn es um die Quoten von mietpreisgebundenem Wohnungsbau, Wohnformen und die Gestaltung von Wohnraum geht, scheiden sich die Geister.

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 vereinzelten 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. • Integration von Natur- und Ruheräumen • Integration von ärztlicher Versorgung und Pflege-/ Reha- Einrichtungen	Prüfung im Workshopverfahren
• Beheizung durch eine gemeinsame Tiefen-Geothermie-Anlage	Prüfung im nachgelagerten Energiekonzept
• Wohnungsgenossenschaften mitdenken	Bisher nicht vorgesehen, da die Vorhabenträgerin für den eigenen Bestand baut

2.3.2 Standort für Schule und Kindertagesstätten

Eine große Mehrheit der Beitragenden sprach sich im Rahmen der Beiteiligung für eine generelle **Stärkung des Bildungsangebots** in Pankow aus. Häufig wird in diesem Zusammenhang mit der Kausalität zwischen Bildung und Zukunftsfähigkeit argumentiert. Einzelne Beiträge weisen allerdings darauf hin, dass der geplante Schulstandort möglicherweise überdacht werden müsse.

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 der GSV	Prüfung im Workshopverfahren
• 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	VHS und Bibliothek liegen in der Zuständigkeit des Bezirks und werden vom Bezirksamt geprüft Ein Unicampus liegt nicht im Einflussbereich von des Landes Berlin, des Bezirks Pankow oder der Krieger Handel SE, ein Bedarf ist derzeit nicht bekannt

2.3.3 Kulturangebot

Über die Themenfelder hinweg ist eine starke Forderung der Beitragenden die **Stärkung des Kulturangebots** in Pankow durch die Quartiersentwicklung am Pankower Tor. Die Integration des Kulturangebots wird dabei sowohl in der Wohnbebauung als auch in der Einzelhandelskonzentration verortet. 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 ein **Stadt-/ Marktplatz** mehrheitlich positiv als **Kultur-, Fest- oder Markplatz** 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.**
• Kultur- & Veranstaltungsräume: eine Kleinkunstbühne 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	Prüfung im Workshopverfahren → Anregungen für Freizeitangebote werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft Die Ausgestaltung der Kultur- und Veranstaltungsräume obliegt den Betreiber*innen
• Rundlokschuppen als Kunst- / Kultureinrichtung und/ oder Veranstaltungsort	Der Rundlokschuppen ist vom Workshopverfahren ausgeschlossen, da er nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung ist. Die Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs wird weiterhin verhandelt.

2.3.4 Sportangebot

Die eingegangenen Beiträge zum Thema Sport sind sich sehr einig und fordern am deutlichsten mehr **(Freizeit-) Sportflächen, -plätze und -hallen**. Eine weitere vielmals 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.

- 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**
• 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
• Entwicklung einer Schwimmhalle	Die Entwicklung einer Schwimmhalle ist nicht Teil der Grundsatzvereinbarung und fällt in den Tätigkeitsbereich der Berliner Bäderbetriebe
• Rundlokschuppen als Schwimmbadbetrieb	Der Rundlokschuppen ist vom Workshopverfahren ausgeschlossen, da er nicht Bestandteil der Grundsatzvereinbarung ist. Die Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofs wird weiterhin verhandelt

• Möglichkeiten der vielfältigen sportlichen Betätigung (durch Kurse) wie Fitnessstudios	Anregungen für Sportangebote werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft

2.4 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.

2.4.1 Grün- und Freiflächen

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

Das Wichtigste in Kürze

Leben im Quartier: Grün- und Freiflächenentwicklung

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 im gesamten Quartier diskutiert.

- Es herrscht große Einigkeit über die Notwendigkeit von weitreichenden Grün- und Freiflächen im Planungsgebiet.
- Hinsichtlich 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 und Erholungsmöglichkeiten.
- Diskutiert wird auch eine komplett grüne Durchwegung (von U-Bahnhof Pankow bis 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 Begnungsort 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 • Hundeauslaufgebiete • Erhalt der Pappeln entlang der Mauer Komplett grüne Durchwegung vom U-Bahnhof Pankow bis Prenzlauer Promenade Wichtig bei der Gesamtkonzeption: • genügend Mülleimer • genügend öffentliche Toiletten • fließende Übergänge zwischen Grünflächenelementen, Wohnbebauung und Einzelhandelskonzentration • nicht zu große Rasenflächen • genug Schatten Ist es geplant, die Grünverbindung zwischen Berliner und Mühlenstraße in Richtung Mauerpark weiterzuführen bzw.	Prüfung im Workshopverfahren → Anregungen für die Ausgestaltung der Grünanlagen werden an Planer*innen weitergegeben und im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft → Prüfung, ob die Pappeln entlang der Mauer erhalten werden können, erfolgt im Rahmen der Trassenplanung der Tram und Profilplanung für die Granitzstraße → Prüfungen der Grünflächenentwicklung über das Planungsgebiet hinaus erfolgen durch das Bezirksamt Pankow

über die Brücke Mühlenstraße anzubinden?	
• Gelände gegenüber Neumann-Forum: Kann hier ein Park entstehen?	Liegt außerhalb des Plangebietes, wird hier nicht weiterverfolgt

2.4.2 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.

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	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

• 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?	

3 Ausblick

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

Sobald die ersten stadträumlichen Konzepte vorliegen, werden diese Zwischenergebnisse in einer Bürgerwerkstatt vorgestellt, für die sich Interessierte bewerben können.

Darüber hinaus wird der Dialogkiosk mit den Entwürfen durch die anliegenden Kieze touren. So können sich die Anlieger*innen über die Konzeptideen informieren und Fragen und Anmerkungen hinterlassen, die dann in einem zweiten in einem Empfehlungspapier für die Planer*innen aufbereitet werden und in die zweite Entwurfsphase einfließen.

Eine Jury wird schließlich die besten Entwürfe zum städtebaulichen Masterplan für das Pankower Tor prämieren, 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.