



MBS UMGESTALTUNG PAUL-ROBESON-STR.

Dokumentation Workshop 1 | 24.09.2026

BERLIN



1. Anlass und Ziel des Workshops

Datum: 24. September 2026, 18:00-20:00 Uhr

Ort: Begegnungsstätte Paul-Robeson-Straße 15, 10439 Berlin

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie (MBS) fand am 24. September 2026 der erste öffentliche Beteiligungsworkshop statt. Gegenstand der Studie ist der Abschnitt der Paul-Robeson-Straße am Arnimplatz zwischen Schönfließer Straße und Seelower Straße. Ziel ist es, Möglichkeiten für eine verkehrs- und klimawirksame Umgestaltung des Straßenraums zu untersuchen und daraus ein umsetzungsfähiges Konzept zu entwickeln.

Rund 50 Personen kamen zur Veranstaltung. Die Veranstaltung wurde sowohl digital als auch analog wie folgt beworben:

- Newsletter an Projektverteiler (zentrale Akteure, soziale Einrichtungen und weitere Institutionen im Kiez)
- Verteilen einer Postkarte durch Dienstleister im Beteiligungsgebiet Arnimkiez
 - Das Projektteam geht dem Hinweis nach, dass die Postwurfsendung zum Workshop nicht alle Haushalte im Abschnitt erreicht hat.
- Verteilen von Postkarten und Postern bei Gewerbetreibenden und anderen Einrichtungen im Kiez
- Social-Media-Kanäle: Posts auf den Profilen von Urbanizers, Pankow Beteiligt und BA Pankow
- Mündliche Information zum Termin im Rahmen der Befragung der Gewerbetreibenden

Der Workshop gliederte sich in folgende Teile:

- Begrüßung durch Bezirksstadtrat Cornelius Bechtler (Bezirksamt Pankow)
- Einführung zum Projekt durch Projektleiterin Heike Kaiser (Stabsstelle Koordination Infrastruktur und Standortentwicklung, Stadtentwicklungsamt, Bezirksamt Pankow)
- Vorstellung der Rahmenbedingungen und der Potenziale zur Umgestaltung durch Anette Hartfiel, Gruppe Planwerk
- Gruppenarbeit an vier Ansätzen und anschließende Vorstellung der Ergebnisse
- Ausblick auf den weiteren Prozess

Die Veranstaltung wurde von Tinka Legvart (Urbanizers) moderiert.

Die Ansätze sind ausdrücklich **keine fertigen Entwürfe**, sondern dienen als Ausgangslagen, anhand derer Nutzungen, Flächenverteilungen und Zielkonflikte diskutiert werden konnten.

2. Hintergrund zum Projekt und Rahmenbedingungen für die Umgestaltung

Zu Beginn begrüßte Bezirksstadtrat Cornelius Bechtler (Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung und Bürgerdienste Pankow) die Teilnehmenden. Im Anschluss stellte Projektleiterin Heike Kaiser von der Stabsstelle KIS – Öffentlicher Raum des Stadtentwicklungsamts Pankow die Ziele der Machbarkeitsstudie vor. Die Grundlagen der Planungen werden hier in Form eines übersichtlichen FAQ zusammengefasst.



Foto: Urbanizers eG

Einordnung der Workshop-Ergebnisse

Die folgenden Ergebnisse geben die im Workshop geäußerten Hinweise, Anforderungen und unterschiedlichen Positionen wieder. Sie stellen keine Abstimmung und keine abschließende Bewertung der vier Ansätze dar. Bereits feststehende Rahmenbedingungen werden davon getrennt dargestellt; daraus abgeleitete Fragen für die weitere Planung werden als Prüfaufträge gekennzeichnet.

Hintergrund und Grundlagen zum Projekt

Was wird in der Machbarkeitsstudie untersucht? Untersucht wird, wie ein rund 150 m langer Abschnitt der Paul-Robeson-Straße nördlich des Arnimplatzes umgestaltet werden kann, inklusive der Anschlussbereiche zur Schönfließer und zur Seelower Straße. Die Straße soll verkehrsberuhigt und klimaangepasst gestaltet werden. Das Ergebnis der Studie ist ein umsetzbares Konzept für den Straßenraum. Es dient als Grundlage für die spätere Entwurfsplanung, für Fördermittelanträge und für politische Beschlüsse.

Auf welcher Grundlage beruht das Vorhaben? Grundlage ist der Beschluss des Bezirksamts Pankow vom 14.04.2026 (Vorlage Nr. IX-1724/2026), welcher der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben wurde. Damit wurde das Verkehrskonzept „Kiezblock Arnimkiez“ (Stufe 1) beschlossen. Es sieht unter anderem eine Sackgasse mit Wendestelle in der Paul-Robeson-Straße nördlich des Arnimplatzes vor. So soll

dieser Bereich verkehrsberuhigt und später umgestaltet werden. Die Studie wird aus Mitteln der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) finanziert.

Ist die Machbarkeitsstudie die Umsetzung des Kiezblocks Arnimkiez? Nein. Die Studie befasst sich nur mit der Gestaltung dieses einen Straßenabschnitts. Die übrigen Maßnahmen des Kiezblocks werden unabhängig davon durch die Straßenverkehrsbehörde umgesetzt. Dazu gehören die Einbahnstraßen in der Malmöer, Driesener, Seelower und Schönfließer Straße sowie die Fahrradzone im westlichen Kiez. Diese Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Studie.

Ist der Kiezblock angesichts der Baustelle in der Schönhauser Allee überhaupt sinnvoll?

Ja, während der geplanten Bauarbeiten in der Schönhauser Allee wird der Verkehr Ausweichrouten suchen. Der Kiezblock sorgt dafür, dass dieser Durchgangsverkehr nicht über Schleichwege durch den Arnimkiez fließt, und schützt den Kiez so vor zusätzlicher Belastung.

Welche Ziele verfolgt die Umgestaltung?

- mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit und Erreichbarkeit sichern, z. B. für BSR, Feuerwehr und Rettungsdienste
- eine inklusive und sorgende Stadtentwicklung unterstützen
- soziale und gewerbliche Belange berücksichtigen
- Klimaanpassung: Flächen entsiegeln, begrünen, die Biodiversität fördern und Regenwasser vor Ort halten

Im Mittelpunkt stehen der Erhalt der vorhandenen Bäume und bessere Standortbedingungen für sie, zusätzliche Begrünung und Entsiegelung sowie ein stärkerer Rückhalt von Regenwasser im Straßenraum. Kurz gesagt soll die Umgestaltung ressourcenschonend, verkehrlich wirksam, klimagerecht und für alle nutzbar sein.

Warum hat die Klimaanpassung in diesem kleinen Abschnitt so großes Gewicht?

Hitze, Starkregen und Trockenheit nehmen in Berlin spürbar zu. Das belastet vor allem ältere Menschen und Menschen mit Vorerkrankungen. Der Abschnitt ist heute zu rund 95 % versiegelt, Regenwasser fließt fast vollständig in die Kanalisation, und die Bäume haben zu wenig Platz. Deshalb zählen auch kleine Flächen: Jede Umgestaltung ist eine Gelegenheit, Baumscheiben zu vergrößern, Bäume nachzupflanzen, Flächen zu entsiegeln und Regenwasser vor Ort zu halten.

Rahmenbedingungen der bezirklichen Fachämter - Was bereits feststeht

- **Sackgasse:** Am westlichen Ende des Abschnitts, zur Schönfließer Straße hin, wird eine bauliche Durchfahrtssperre für Pkw eingerichtet. Dazu kommt eine Wendemöglichkeit.
- **Mittige Querung:** In der Mitte des Abschnitts wird die Möglichkeit zum Überqueren der Straße erhalten und durch bauliche Maßnahmen erleichtert. Die Querung ist auch eine Verlängerung der zentralen Achse des Arnimplatzes und fällt somit unter den Umgebungsschutz des Denkmals.
- **Grüne Gullys:** An allen vier vorhandenen Straßenabläufen werden Grüne Gullys angelegt (siehe Infobox). Für Pankow ist das ein Pilotprojekt und eine große Chance, diese niedrighschwellige Form einer Klimaanpassungsmaßnahme zu erproben.
- **Bestandsbäume:** Die vorhandenen Bäume bleiben erhalten und sollen bessere Standortbedingungen bekommen. Wo möglich, werden Bäume nachgepflanzt. Baumscheiben können in Absprache mit dem Straßen- und Grünflächenamt begrünt werden (s. Anlage 2).
- **Fahrbahn:** Die Fahrbahn behält ihre Funktion und ihren Belag.
- **Technische Vorgaben:** Leitungen, Aufstellflächen für die Feuerwehr (5,50 m) und Rettungswege werden freigehalten.

Warum wird die Sackgasse nicht erneut grundsätzlich diskutiert? Die Sackgasse ist Teil des vom Bezirksamt beschlossenen Verkehrskonzepts. Sie soll den Durchgangsverkehr senken, der in der Paul-Robeson-Straße laut Erhebungen bei rund 48 Prozent liegt. Die

Machbarkeitsstudie klärt deshalb nicht, ob die Sackgasse kommt, sondern wie der künftig verkehrsberuhigte Straßenraum gestaltet wird. Dazu gehört auch, den Anliegerverkehr gut zu organisieren, etwa das Bringen und Abholen an den Kitas, das Liefern und die Entsorgung.

Warum ist kein umfassender Neubau vorgesehen? Vorrang haben Lösungen, die sich durch eine Neuordnung und Neuaufteilung des vorhandenen Straßenraums umsetzen lassen. Tiefbauarbeiten und umfangreiche Leitungsverlegungen sollen vermieden werden. Die Maßnahmen sollen im Bestand, wirtschaftlich, schrittweise und mit kurzen Bau- und Sperrzeiten umsetzbar sein.

Wie wird die Situation auf dem Arnimplatz berücksichtigt? Das Bezirksamt ist sich bewusst, dass der Arnimplatz zunehmend von wohnungslosen Menschen genutzt wird. Der Platz selbst gehört allerdings nicht zum Untersuchungsraum. Die für die Machbarkeitsstudie von der Senatsverwaltung zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel im Kontext der autofreien Kieze beziehen sich ausdrücklich nur auf den Straßenraum. Die Aufenthaltsqualität in der Paul-Robeson-Straße wird aber nicht völlig losgelöst von ihrem Umfeld betrachtet. Die Situation auf dem Platz wird im Bezirksamt ämterübergreifend bearbeitet. Entsprechende Hinweise aus dem Workshop gibt das Bezirksamt an die zuständigen Stellen weiter.

Wann ist mit einem Bau zu rechnen? Die Machbarkeitsstudie soll bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Wann gebaut wird, hängt von den politischen Beschlüssen, den Finanzierungsmöglichkeiten sowie der anschließenden Entwurfs- und Umsetzungsplanung ab und steht noch nicht fest.

Infobox: Was ist ein Grüner Gully?

Ein Grüner Gully ist eine kleine, bepflanzte Fläche rund um einen vorhandenen Straßenablauf. Der Asphalt oder das Pflaster daneben wird durch eine durchlässige Substrat- und Pflanzschicht ersetzt. Regenwasser fließt so nicht mehr vollständig in die Kanalisation, sondern versickert und verdunstet dort, wo es fällt.

Welche Wirkung hat er?

- **Mehr Regenwasser für Bäume:** Die Bestandsbäume bekommen mehr Regenwasser und folglich bessere Standortbedingungen.
- **Sicher bei Starkregen:** Bei viel Regen läuft das Wasser wie bisher über den normalen Ablauf ab, der nun als Überlauf fungiert. Es entsteht kein Rückstau.
- **Platzsparend und schnell umsetzbar:** Er eignet sich gut für bestehende Straßen und ist ohne großen Umbau und langwierige Genehmigungsprozesse realisierbar.
- **Besseres Klima und Straßenbild:** Die kleinen grünen Inseln kühlen durch Verdunstung, lockern die Straße auf und lassen sich mit Baumpflanzungen kombinieren.
- **Pflege:** Die Pflanzflächen brauchen mehr Pflege als versiegelte Flächen, allerdings ist die Pflege mit 1-2 Mal Abmähen z. B. einer Wildblumenansaat überschaubar.

Erfahrungen aus Berlin-Mitte: Das Straßen- und Grünflächenamt Mitte hat 2024 in der Singerstraße die ersten fünf Grünen Gullys angelegt. Weitere sind geplant. Nach Modellrechnungen der Berliner Regenwasseragentur versickern dort rund 80 % des Regenwassers vor Ort, obwohl nur etwa 5 % der Straßenfläche entsiegelt wurden. In Pankow wäre die Paul-Robeson-Straße das erste Projekt dieser Art.

Warum sind sie hier gesetzt? Das Berliner Klimaanpassungsgesetz ist am **21. November 2025** in Kraft getreten. Berlin hat damit einen verbindlichen landesrechtlichen Rahmen für Klimaanpassung geschaffen. Wie alle Bezirke hat auch Pankow bei der Planung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums die Belange der Klimaanpassung zu berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere die Vorsorge gegenüber Starkregen sowie die Förderung einer wassersensiblen Stadtentwicklung. Soweit die örtlichen Verhältnisse geeignet sind, kann die Anlage eines Grünen Gullys eine geeignete Maßnahme zur Umsetzung dieser Klimaanpassungsziele darstellen. Durch die bestehende Entwässerungssituation im Straßenabschnitt stellen sich Grüne Gullys gegenüber z. B. Mulden als relativ einfache Maßnahme in der Umsetzung dar.

Mehr dazu:

- Berliner Regenwasseragentur: [Grüne Gullys in Mitte](#)
- Berliner Regenwasseragentur: [Magazin und Ratgeber zur Regenwasserbewirtschaftung](#)

Freiraumplanerische Rahmenbedingungen und Potenziale für die Umgestaltung

Die Gruppe Planwerk stellte die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des Straßenraums sowie mögliche Ansätze für dessen Weiterentwicklung vor. Dabei wurden sowohl bestehende Einschränkungen als auch Potenziale für eine bessere Nutzung, mehr Begrünung und ein nachhaltiges Regenwassermanagement aufgezeigt. Die vorgestellten Ansätze dienen als Grundlage für die gemeinsame Diskussion im Workshop.

1. Rahmenbedingungen

- **Barrierefreiheit:** Bei der Gestaltung des Straßenraums müssen die Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung und Aufteilung der Gehwege sowie die Übergänge zwischen den verschiedenen Straßenraumbereichen.
- **Bäume und Begrünung:** Der vorhandene Baumbestand ist bei der Neuordnung des Straßenraums zu berücksichtigen. Gleichzeitig schränken die bestehenden räumlichen

Verhältnisse und die Lage von Leitungen die Möglichkeiten für zusätzliche Baumpflanzungen ein.

- **Nutzungskonflikte:** Der Straßenraum ist durch unterschiedliche Nutzungsansprüche geprägt. Neben dem Verkehr und dem ruhenden Verkehr müssen auch Aufenthaltsmöglichkeiten, Begrünung und die Anforderungen der gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss berücksichtigt werden.
- **Feuerwehr und Rettungswege:** Die Anforderungen an die Erreichbarkeit und die Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr müssen bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Dazu gehören die erforderlichen Aufstell- und Bewegungsflächen mit einer Breite von 5,50 m sowie ein maximaler Abstand von 12 m zwischen Aufstellfläche und Fassade.
- **Wendemöglichkeit für Autos:** Für den motorisierten Individualverkehr sind Zufahrten und Wendemöglichkeiten für den MIV zu gewährleisten.
- **Leitungen und Infrastruktur:** Im Gehwegbereich verlaufende Leitungen schränken die Möglichkeiten für Baumpflanzungen und andere Eingriffe in den Untergrund ein. Die vorhandene Infrastruktur muss daher bei der Planung berücksichtigt werden.

2. Potenziale und Gestaltungsmöglichkeiten

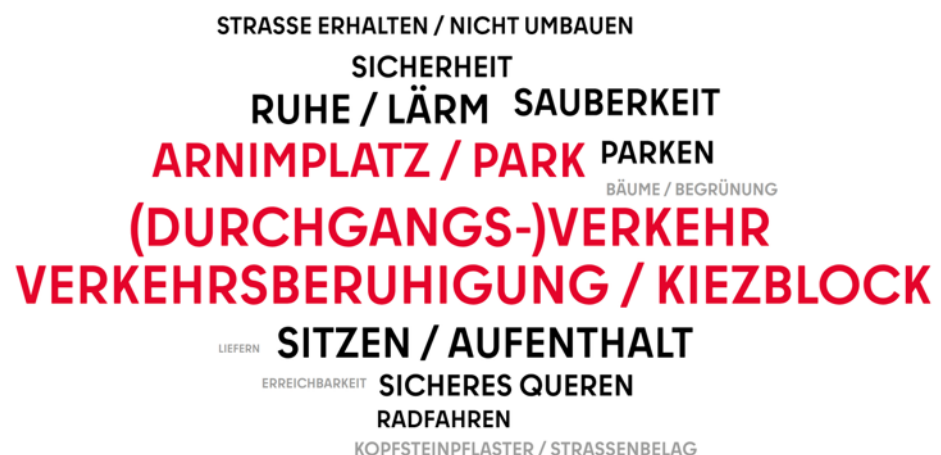
- **Entsiegelung und Begrünung:** Bestehende Parkplätze (aktuell 75) und weitere befestigte Flächen können daraufhin überprüft werden, ob sie zugunsten von Baumpflanzungen und zusätzlichen Grünflächen umgestaltet werden können. Insbesondere Parkstreifen bieten Potenziale, um Flächen zu entsiegeln und den Straßenraum stärker zu begrünen.
- **Neuordnung des Straßenraums:** Durch eine veränderte Anordnung der Parkstände und eine angepasste Aufteilung der verfügbaren Flächen können neue Gestaltungsspielräume entstehen. Dabei sollen auch unterschiedliche Ansätze für die Nutzung und Aufteilung des Straßenraums geprüft werden.
- **Multifunktionale Flächen:** Flächen können so gestaltet werden, dass sie mehrere Funktionen übernehmen und beispielsweise Begrünung, Regenwassermanagement und Aufenthaltsqualität miteinander verbinden. Auch die Gestaltung von Gehwegvorstreckungen und die Anpassung der Gehwegpflasterung kommen als Maßnahmen infrage.
- **Regenwassermanagement:** Für einen besseren Umgang mit Regenwasser können Rückhalte- und Versickerungselemente in den Straßenraum integriert werden. Dazu gehören begrünte Elemente und entsprechende Gully-Lösungen, über die Regenwasser aufgenommen und zurückgehalten werden kann.
- **Gullys und Entwässerung:** Im Rahmen der vorgestellten Überlegungen wurden begrünte Gullys als konkrete Maßnahme benannt. Insgesamt sind vier Gullys beziehungsweise Entwässerungspunkte vorgesehen, die bei der weiteren Gestaltung berücksichtigt werden sollen.
- **Verbindung von Begrünung und Regenwasserbewirtschaftung:** Durch die Kombination von Grünflächen und Regenwasserelementen können versiegelte Flächen reduziert und zugleich die Möglichkeiten zur Aufnahme und Rückhaltung von Regenwasser verbessert werden.
- **Weitere Gestaltungsmöglichkeiten:** Neben den bereits vorgesehenen Maßnahmen sind unterschiedliche Ansätze für die Gestaltung und Nutzung der Flächen denkbar. Diese sollen im Workshop gemeinsam diskutiert und weiterentwickelt werden. Die Teilnehmenden sind ausdrücklich eingeladen, eigene Ideen und Vorschläge einzubringen.

3. Gruppenarbeit an vier Ansätzen

Abfragen im Plenum

Themen aus der Online-Beteiligung: Vor der Tischarbeit wurden die geclusterten Themen aus der ersten Online-Phase gezeigt und im Plenum nach Ergänzungen gefragt. Das Ergebnis der Online-Beteiligung wird in Grafik 1 dargestellt. Insgesamt wurden 13 Vorschläge eingebracht, die auf dem Portal mein.berlin.de bewertet und kommentiert wurden.

Dabei kam das Thema **Kopfsteinpflaster** zur Sprache: Von den Anwohner*innen wurde die Idee geäußert, das Kopfsteinpflaster abzuschleifen – eine gängige Praxis bei der Anlage von Fahrradstraßen. Eine glattere Oberfläche wäre barrierefreier, etwa für ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, und angenehmer zum Radfahren. Seitens der Teilnehmer*innen wurde die Befürchtung geäußert, eine glatte Fahrbahn könne zu schnellerem Radverkehr führen und andere Verkehrsteilnehmer:innen behindern. Außerdem wurden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf den Gehwegen angesprochen. Inwieweit das Abschleifen in diesem Straßenabschnitt mit einer geringen Länge von 150 m Sinn macht, der zwar verkehrsberuhigt, aber ausdrücklich keine Fahrradstraße wird, ist zu diskutieren. Ob Teile des Kopfsteinpflasters in Querungsbereichen geglättet werden können, wird geprüft. Die Fahrbahn an sich ist einem guten baulichen Zustand und soll in Funktion und Material erhalten bleiben.



Grafik 1: Auswertung der in der 1. Phase der Online-Beteiligung genannten Themen. Häufiger genannte Themen werden größer als seltener genannte Themen dargestellt. Die Begriffe fassen die Themen grob zusammen, es handelt sich nicht um absolute Zahlen der Nennungen.

Es erfolgte eine Kurzabfrage per Handzeichen: Die meisten Teilnehmenden sind in der Straße zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, wenige mit dem Auto. Die private Nutzung überwiegt gegenüber der beruflichen. Ergänzt wurde, dass auch Menschen die Straße nutzen, die Bewohner:innen vor Ort versorgen oder betreuen, zum Beispiel Pflegedienste. Ihre Anforderungen sollen bei der Planung mitgedacht werden. Viele der Teilnehmenden wohnen vor Ort, wenige Personen arbeiten im Kiez. Einige wenige der Teilnehmenden waren bei der Beteiligung zum Verkehrskonzept dabei gewesen, die Mehrzahl der anwesenden Personen war jedoch nicht dabei gewesen.

Vier Arbeitsgruppen

An vier Tischen arbeiteten die Teilnehmenden an insgesamt vier Ansätzen, und zwar direkt auf großformatigen Lageplänen. Allen Ansätzen gemeinsam waren die festen Elemente: die Sackgasse mit Wendemöglichkeit, die mittige Querung, die Grünen Gullys, die Bestandsbäume, die Leitungen und die Rettungswege. Gestaltet werden konnte vor allem die leitungsfreie Fläche der heutigen Parkstreifen sowie der Unterstreifen:

- Ansatz 1 – bestandsorientiert: Die heutige Aufteilung des Straßenraums bleibt erhalten. Die bisherigen Parkstreifen werden neu belegt.
- Ansatz 2 – symmetrisch: Statt eines breiten und eines schmalen Parkstreifens gibt es zwei gleich breite Streifen auf beiden Straßenseiten.
- Ansatz 3 – einseitiger Multistreifen: Ein breiter, vielfältig nutzbarer Streifen liegt auf der Gebäudeseite.
- Ansatz 4 – wechselseitiger Multistreifen: Die Multistreifen wechseln die Straßenseite. Die Fahrbahn verschwenkt dadurch, was das Tempo senken soll.

Mit maßstäblichen Bausteinen ließen sich Pkw-Stellplätze, Lieferzonen, Fahrradbügel, Bäume, Grünflächen und Sitzgelegenheiten anordnen, verschieben oder entfernen. Hinweise und Fragen wurden direkt auf den Plänen notiert. Die Diskussionen verliefen an den Tischen unterschiedlich. Über die vier Ansätze hinweg wurden jedoch wiederkehrende Themen deutlich. Die Ergebnisse werden im Folgenden thematisch zusammengefasst. Fünf Teilnehmende füllten außerdem den Feedbackbogen aus. Die Ergebnisse daraus finden sich auch in den nachfolgenden Punkten.

Workshop-Ergebnisse – thematische Zusammenfassung

Grün, Bäume und Entsiegelung

Ein wiederkehrendes Anliegen war mehr Grün. In allen vier Gruppen wurden Entsiegelung, größere Baumscheiben und zusätzliche Bäume thematisiert. Die Gebäudeseite wurde dabei als besonders sonnig und heiß beschrieben.

- **Durchgehender Grünstreifen:** Die Baumscheiben entlang der Bordsteinkante könnten zu einem durchgehenden Grünstreifen verbunden werden. Dafür würden Teile des heutigen Unterstreifens entsiegelt. Angeregt wurde auch mehr Grün vor der Paul-Robeson-Straße 14.
- **Alle möglichen Baumstandorte nutzen:** Lücken in den Baumreihen sollen möglichst vollständig mit neuen Bäumen geschlossen werden, vor allem auf der Gebäudeseite, d.h. südlich der Leitungen im Unterstreifen.
- **Weitere Ideen:** Staudenbeete, bepflanzte Kübel und eine Tröpfchenbewässerung, damit die Pflanzen die Hitze überstehen (Das Straßen- und Grünflächenamt Pankow unterstützt diese Maßnahmen jedoch nicht – siehe Anlage 2).
- **Entsiegelte Flächen, die begehbar bleiben:** Nicht jede entsiegelte Fläche muss ein Beet werden. Gewünscht wurden auch Beläge, die Regenwasser versickern lassen und trotzdem begehbar bleiben, etwa zwischen neuen Bäumen oder vor dem Café.



Ergebnis der Arbeitsgruppe 1 - Foto: Urbanizers eG

- **Die Chance nutzen:** Ein Umbau sei eine Gelegenheit, die sich vielleicht nur alle 50 Jahre bietet. Deshalb sollten die Möglichkeiten zur Klimaanpassung so weit wie möglich ausgeschöpft werden.

Aufenthalt und Sitzen

Am kontroversesten war die Frage, ob in der Straße neue Aufenthaltsangebote entstehen sollen.

- **Dagegen:** Ein Teil der Teilnehmenden lehnte feste Sitzbänke sowie Spiel- und Sportgeräte ab. Die letzteren sind in den Planungen auch nicht vorgesehen auf Grund der räumlichen Nähe zur Grünanlage. Befürchtet wurde, dass sich Lärm und Nutzungskonflikte vom Arnimplatz direkt vor die Wohnhäuser verlagern. Als Beispiel wurde eine frühere Bank in diesem Bereich genannt, die angeblich von Anwohner:innen wieder entfernt wurde. Spielangebote gebe es im Umfeld bereits.
- **Dafür:** Andere betonten, dass öffentlicher Raum auch Aufenthalt ohne Konsum ermöglichen muss. Die sonnige Gebäudeseite sei gerade in der kühleren Jahreszeit ein attraktiver Ort für Sitzgelegenheiten.
- **Mehr Einigkeit gab es bei flexiblen Flächen:** Der Straßenraum soll nicht mit zu vielen fest eingebauten Elementen gefüllt werden. Die Flächen sollen je nach Bedarf unterschiedlich nutzbar bleiben.

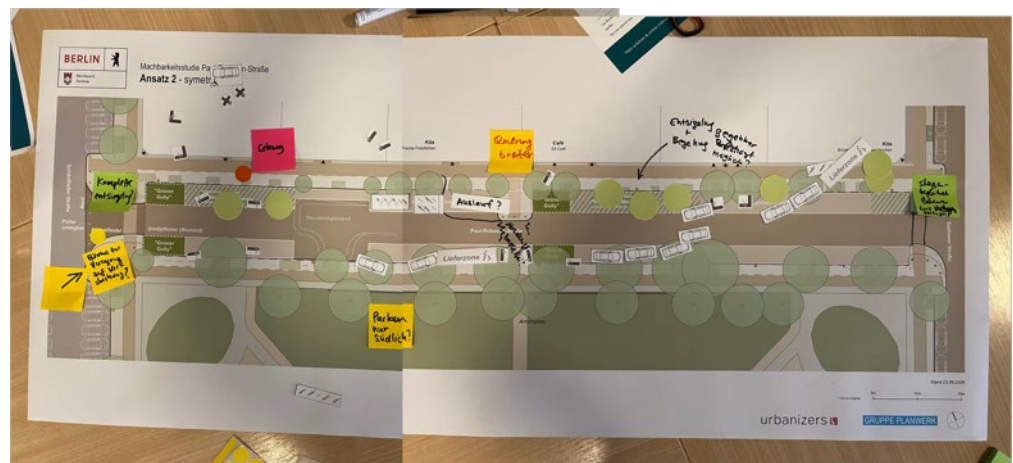
Gewerbe und Außengastronomie

- **Café-Sitzplätze auf der Straße:** Die temporären Sitzplätze des Cafés könnten vom engen Gehweg auf Flächen des heutigen Straßenraums verlagert werden, abends werden sie wieder eingeräumt. zusätzlichen (?) Raum für Außenbewirtschaftung
- **Nicht auf heutige Nutzungen zuschneiden:** Die Gestaltung soll nicht zu genau auf die heutigen gewerblichen Mieter:innen passen, denn Läden können wechseln. Auf der Gebäudeseite sollen deshalb flexibel nutzbare Flächen erhalten bleiben und nicht wieder durchgehend mit Stellplätzen belegt werden.

Parken

Über die Stellplätze wurde an allen Tischen diskutiert, mit unterschiedlichen Ergebnissen.

- **Positionen:** Einige Teilnehmende würden begrüßen, dass Pkw-Stellplätze nicht vollständig verschwinden. Andere fragten, wie viele Stellplätze in der künftigen Sackgasse überhaupt noch gebraucht werden.
- **In den Plänen:** Die meisten Pläne sahen weiterhin Stellplätze vor, aber weniger oder anders angeordnet. Mehrfach wurde vorgeschlagen, das Parken auf der Parkseite zu bündeln. So werde auf der sonnigen Gebäudeseite Platz für Grün, Fahrräder und Aufenthalt frei.



Ergebnis der Arbeitsgruppe 2 - Foto: Urbanizers eG

- **Stellplätze für Menschen mit Behinderung** wurden ausdrücklich als eigener Bedarf genannt.

Fahrradparken

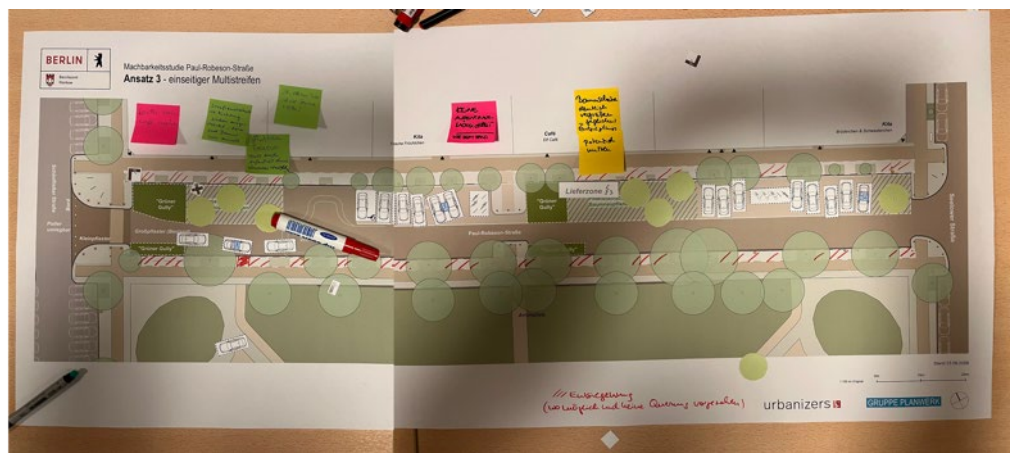
In allen vier Gruppen wurde der Bedarf an zusätzlichen Fahrradbügeln thematisiert, insbesondere auf der Gebäudeseite, an viel genutzten Zielen und vor den Kitas. Dabei sollen auch Lastenräder und größere Räder Platz finden. Die Bügel sollen im bisherigen Parkstreifen stehen, so dass Gehwege, Baumscheiben und Eingänge frei bleiben.

Liefern und Erreichbarkeit

- **Feste Lieferzonen oder Halten auf der Fahrbahn:** Einige Pläne sahen feste Lieferzonen vor, bei einer Gruppe zum Beispiel zwei an verschiedenen Stellen. Eine andere Gruppe fragte, ob solche Zonen in einer kurzen, langsam befahrenen Sackgasse nötig sind. Lieferfahrzeuge könnten dort auch kurz auf der Fahrbahn halten, solange andere Fahrzeuge vorbeikommen. Einig wurde man sich in dieser Frage nicht.
- **Was auf jeden Fall funktionieren muss:** Wenden, Müllabfuhr, Rettungswege sowie die Erreichbarkeit für Pflege- und Betreuungsdienste und für die Lebenshilfe.

Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeit

- Unterschiedliche Einschätzungen der Sackgasse: Ein Teil der Teilnehmenden sieht darin die Chance auf eine ruhigere Straße. Andere befürchten, dass Autos einfahren, wenden und wieder hinausfahren und so gerade für die direkten Anwohnenden mehr Verkehr entsteht.
- Tempo durch Gestaltung senken: Gefragt wurde, wie die Gestaltung von Einfahrt und Fahrbahn dafür sorgen kann, dass nur sehr langsam gefahren wird. Ein Vorschlag war, die Einfahrt mit Bäumen optisch zu verengen.
- Radverkehr: Auch für Radfahrende soll die Straße keine schnelle Durchfahrtsstrecke werden.



Ergebnis der Arbeitsgruppe 3 - Foto: Urbanizers eG

Querungen, Gehwege und Barrierefreiheit

- **Barrierefreie Querungen:** Mehrere Gruppen forderten rollstuhlgerechte Querungen mit abgesenkten Bordsteinen. Auch eine breitere mittige Querung wurde vorgeschlagen.
- **Gehwege:** Wegen Stolperstellen wurden bessere Gehwege gefordert.

Umfeld der Kitas

Die beiden Kitas wurden an mehreren Tischen als besonders sensible Orte gesehen.

- **Freie Eingänge:** Direkt vor den Eingängen sollen keine Autos parken, weil sie die Sicht behindern.
- **Fahrradbügel** für Eltern mit Kinder- und Lastenrädern sind gewünscht.

- **Vorbereich:** Diskutiert wurde ein kleiner, flexibel nutzbarer Bereich vor einer Kita, der beim Bringen und Abholen Platz für Eltern und Kinder bietet.



Hinweise außerhalb des Untersuchungsraums

Einige Hinweise betrafen den angrenzenden Arnimplatz. Genannt wurden eine bessere Bepflanzung und Pflege der Grünanlage sowie eine rollstuhlgerechte Trockentoilette. Mehrere Teilnehmende betonten, dass Straße und Platz nicht getrennt betrachtet werden können. Die Probleme auf dem Platz, vor allem nächtliche Partys, Lärm und Müll, dürften sich nicht in neu gestaltete Aufenthaltsflächen verlagern.

Foto: Urbanizers eG

Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Ansätze

- • Möglichkeiten für zusätzliche Bäume, größere Baumscheiben und einen möglichen durchgehenden Grünstreifen unter Berücksichtigung der vorhandenen Leitungen und Rettungswege prüfen.
- • Möglichkeiten für Entsiegelung und versickerungsfähige, zugleich begehbare Flächen prüfen.
- • Unterschiedliche Anordnungen und der mögliche Umfang der Pkw-Stellplätze in den Ansätzen weiter untersuchen.
- • Standorte für zusätzliche Fahrradbügel (einschließlich für Lastenräder) weiter prüfen.
- • Möglichkeiten für Lieferverkehr und kurzfristiges Halten in der Sackgasse weiter untersuchen.
- • Die barrierefreie Ausgestaltung der Querungen und Gehwege konkretisieren.
- • Die Anforderungen an die Kita-Eingänge sowie die Bring- und Abholsituationen in den Ansätzen berücksichtigen.
- • Möglichkeiten zur weiteren Verkehrsberuhigung und zur Unterstützung niedriger Geschwindigkeiten durch die Gestaltung prüfen.
- • Die unterschiedlichen Anforderungen an Aufenthaltsangebote und flexibel nutzbare Flächen in den weiteren Ansätzen berücksichtigen.

Zusammenfassung der Workshop-Ergebnisse

Als wiederkehrende Anliegen wurden dokumentiert:

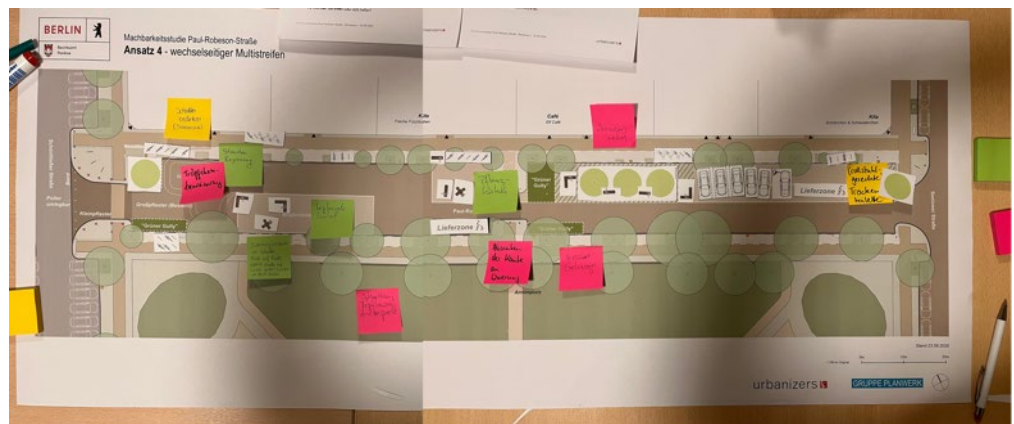
- **Mehr Grün auf der nördlichen Straßenseite:** Die Gebäudeseite ist ganzjährig sonnig und im Sommer stark aufgeheizt. Lücken in der Baumreihe sollen möglichst vollständig geschlossen, Baumscheiben deutlich vergrößert und teils zu einem Grünstreifen verbunden werden, ergänzt durch Stauden und Pflanzkübel (Das Straßen- und Grünflächenamt Pankow unterstützt diese Maßnahmen allerdings nicht – siehe Anlage 2). Der Umbau soll für die Klimaanpassung maximal genutzt werden.
- **Entsiegelung mit Doppelnutzen:** Wo nötig, sollen Flächen versickerungsfähig und zugleich begehrbar sein, etwa zwischen Bäumen oder vor dem Café.

- **Mehr Fahrradbügel auf der Gebäudeseite:** Vor allem vor den Kitas und mit Platz für Lastenräder. Sie sollen im bisherigen Parkstreifen stehen, damit Gehwege und Eingänge frei bleiben.
- **Barrierefreiheit:** Gefordert wurden abgesenkte Bordsteine, eine breite mittige Querung und Gehwege ohne Stolperstellen.
- **Sichere Kita-Eingänge:** Keine parkenden Autos direkt davor, gute Sicht und genug Platz beim Bringen und Abholen.
- **Flexible Flächen statt fester Einbauten:** Der Raum soll sich an veränderte Bedürfnisse und Gewerbenutzungen anpassen lassen, etwa für Café-Sitzplätze, die abends wieder eingeräumt werden.

Keine Einigkeit zeigte sich beim Parken. Mehrere Gruppen bündelten die Stellplätze eher auf der beschatteten Südseite am Arnimplatz. So würde auf der Gebäudeseite Platz für Grün, Fahrräder und Gewerbe frei. Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Lieferflächen sollen ausgewiesen werden.

Unterschiedliche Positionen gab es bei diesen Fragen:

- **Anzahl der Stellplätze:** Manche Teilnehmende würden sich wünschen, dass sie nicht vollständig reduziert werden. Andere fragen, wie viele eine kurze Sackgasse überhaupt braucht.
- **Liefern:** Feste Lieferzonen oder kurzes Halten auf der langsam befahrenen Fahrbahn.
- **Sackgasse:** Die einen erwarten mehr Ruhe, die anderen zusätzlichen Wendeverkehr vor den Häusern.
- **Aufenthalt:** Die einen lehnen Bänke und Spielgeräte ab, weil sie fürchten, dass sich Lärm und Konflikte vom Arnimplatz vor die Wohnhäuser verlagern. Die anderen halten Aufenthalt ohne Konsum für unverzichtbar und schlagen Sitzplätze im Schatten mit Blick auf den Platz vor.



Ergebnis der Arbeitsgruppe 4 - Foto: Urbanizers eG

4. Ausblick

Weiteres Vorgehen

Das Bezirksamt wertet die Ergebnisse des Workshops zusammen mit dem Planungsteam von Gruppe Planwerk und Urbanizers aus. Sie fließen in die Weiterentwicklung der vier Ansätze ein. Die überarbeiteten Ansätze werden im zweiten Workshop diskutiert und danach bewertet, wie sie auf den Verkehr, die Aufenthaltsqualität und das Klima wirken, wie gut sie sich umsetzen lassen und was sie kosten.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie eine Vorzugsvariante, welche der Öffentlichkeit im Dezember vorgestellt wird und ein Abschlussbericht, der unter meinBerlin.de einsehbar ist. Die Ergebnisse werden auch im Ausschuss für Stadtentwicklung und der AG Mobilität vorgestellt. Die Studie bildet die Grundlage für die weitere Entwurfsplanung, für Fördermittelanträge und für politische Beschlüsse.

Die nächsten Beteiligungsbausteine

- **12. Oktober - Workshop für Kinder und Jugendliche:** in der Grundschule Pfefferwerk, 14 bis 16 Uhr. Parallel dazu im Oktober laufend tauscht sich das Beteiligungsteam mit den Kitas im Straßenabschnitt aus.
- **09. Oktober bis 06. November - Online-Beteiligung Phase 2:** auf mein.berlin.de werden konkrete Fragen zur Gestaltung aufbauend auf den Ergebnissen des 1. Workshops gestellt.
- **23. Oktober - Aktionsnachmittag im Straßenraum:** Direkt vor Ort können sich auch Menschen beteiligen, die nicht an den Workshops oder online teilnehmen konnten.
- **01. Dezember - Workshop 2:** Diskussion der weiterentwickelten Ansätze. Der genaue Termin wird noch bekannt gegeben.
- **Januar 2027 - Präsentation der Ergebnisse**

Anlagen

1. Präsentationsfolien
2. Hinweisblatt „Begrünung und Pflege von Baumscheiben“, Bezirksamt Pankow 2023



Bezirksamt Pankow,
Stadtentwicklungsamt,
Stabsstelle KIS (Koordination
Infrastruktur und
Standortentwicklung,
Fachgebiet Planung und
Gestaltung des öffentlichen
Raums

Heike.Kaiser@ba-
pankow.berlin.de

©Bezirksamt Pankow
Stand 10/2026