

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 29. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. September 2021)

zum Thema:

Nachhaltige Verkehrsberuhigung der Berliner Kieze

und **Antwort** vom 14. Okt. 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Okt. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28641
vom 29. September 2021
über Nachhaltige Verkehrsberuhigung der Berliner Kieze

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Pankow von Berlin um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche konkreten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung plant der Senat, vor dem Hintergrund des am 24. Februar 2021 in Kraft getretenen Berliner Mobilitätsgesetz - Abschnitt Fußverkehr (MobG BE), bis Ende 2022 zu verstärken, um die Mobilitätswende zu schaffen und die Verkehrssicherheitslage in den Kiezen zu verbessern? (Bitte um Aufschlüsselung nach geplanter Maßnahme, geplante Finanzierungsgrundlage, geplante Finanzierungshöhe sowie nach Bezirken)

Antwort zu 1:

Gemäß § 52 Mobilitätsgesetz (MobG BE) hat die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des ersten Änderungsgesetzes zum Mobilitätsgesetz dem Senat einen Fußverkehrsplan (FVP) zur Beschlussfassung vorzulegen.

Im FVP sind nach MobG BE Maßnahmen, Anforderungen, Standards und Vorgaben für den Fußverkehr zu entwickeln. Für die Fußverkehrsinfrastruktur sind Handlungsziele für systemrelevante Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen zu formulieren und deren Finanzierungsbedarfe abzuschätzen. Dabei ist nach den Zielhorizonten kurz-, mittel- und langfristig zu unterscheiden.

Die Arbeiten zum FVP haben begonnen, konkrete Maßnahmen können aktuell noch nicht benannt werden.

Im Rahmen der laufenden Programme zur Förderung des Fußverkehrs fördert der Senat jedoch bereits heute zahlreiche Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Dazu zählen u.a. die Umsetzung von Querungsstellen, der Ausbau von Gehwegen oder die Einrichtung von Fußgängerzonen in den Bezirken.

Zudem sieht § 58 Abs. 3 MobG BE die Umsetzung von mindestens 12 relevanten Projekten zur Förderung des Fußverkehrs (sog. Modellprojekte) in den nächsten drei Jahren vor. Mindestens zwei dieser Projekte werden Kiezblocks sein:

- Bergmannkiez (Friedrichshain-Kreuzberg)
- Flotwellkiez (Mitte / Tempelhof-Schöneberg)

Zur Umsetzung der Modellprojekte stehen nach Senatsbeschluss zum Doppelhaushalt 2022/2023 Mittel in Höhe von insgesamt 7 Mio. Euro zur Verfügung. Hinzu kommen SIWA-Mittel und Mittel aus der BENE-Förderung. Aus welchen Haushaltstiteln die genannten Maßnahmen finanziert werden, wurde noch nicht festgelegt.

Frage 2:

Mit welchen konkreten Maßnahmen plant der Senat das Ziel, mehr Flächengerechtigkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten herzustellen bzw. zu erreichen?

Antwort zu 2:

Insgesamt ist bei allen Maßnahmen eine Flächenumverteilung zu Gunsten des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Rad- und Fußverkehr) anzustreben.

Die sich aktuell in Überarbeitung befindlichen Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) greifen die Flächenumverteilung ebenfalls auf, indem zukünftig breitere Geh- und Radwege zu errichten sind.

Frage 3:

Inwieweit plant der Senat, die provisorische Umgestaltungen und Öffnungen des Raums in Wohngebieten/Kiezen analog den provisorischen Radverkehrsanlagen (sog. Pop-Up-Radwege) gemäß § 58 MobG Berlin (temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs) als geeignetes Mittel zur Beschleunigung der Herstellung von Verkehrssicherheit aktiv voranzutreiben und den Bezirken insoweit Hilfestellung bei der Realisierung zu geben?

Frage 4:

Inwiefern trägt die umfassende und großflächige, städtebauliche Qualifizierungen zur Öffnung des öffentlichen Raums für Nicht-Autofahrende durch Kiezblocks aus Sicht des Senats zur Schaffung eines gerechten Zugangs zum öffentlichen Raum bei?

Frage 5:

Inwieweit haben Kiezblocks aus Sicht des Senats positive Auswirkungen nicht nur im Hinblick auf die Gesundheit der Anwohnenden, sondern auch auf die Entwicklung nahräumlicher Gelegenheits- und Gewerbestrukturen?

Frage 6:

Inwieweit lassen sich aus Sicht des Senates mit der Etablierung von Kiezblocks in den Berliner Kiezen Einsparungsmöglichkeiten in den öffentlichen Haushalten erzielen? Wenn ja, in welcher ungefähren Höhe?

Frage 7:

Welche positiven Auswirkungen lassen sich mit der berlinweiten Etablierung von Kiezblocks vor dem Hintergrund der Einhaltung des für die Umsetzung des 1,5-Grad-Ziels maximal vorhandenen CO₂-Budgets Berlins und den fortschreitenden Klimaveränderungen erzielen?

Antwort zu 3 bis 7:

Kiezblocks können sowohl temporär als auch dauerhaft errichtet werden. Insofern bieten sie auch die Möglichkeit, im Sinne des § 58 MobG BE kurzfristig die Verkehrssituation vor Ort zu verbessern. Die Umsetzung obliegt hierbei den Bezirken, da Kiezblocks für gewöhnlich im Nebenstraßennetz etabliert werden.

Grundsätzlich besteht durch die Einrichtung von Kiezblocks die Möglichkeit, Flächen umzuverteilen. Da der vorhandene Raum knapp bemessen ist, ist eine gerechtere Verteilung des zur Verfügung stehenden Raumes für alle Nutzenden anzustreben. Die Straßenfläche muss auch im Hinblick auf breitere, barrierefreie Gehwege, richtlinienkonforme Radverkehrsinfrastruktur sowie Abstellflächen für Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter und Car-Sharing-Dienste neu aufgeteilt werden. Dadurch entsteht ein gleichberechtigter Zugang für alle Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig kann so die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität in Wohngebieten erhöht werden, indem Durchgangsverkehr unterbunden wird. Die hiervon positiv ausgehenden Wirkungen haben auch einen positiven Einfluss auf die vorhandenen Gewerbebetriebe. Aufgrund der Umverteilung des Raumes sowie des angestrebten, veränderten Mobilitätsverhalten ist es evident, dass Kiezblocks zu CO₂-Reduktionen führen. Über die konkrete CO₂-Einsparung liegen, ebenso wie über Einsparungsmöglichkeiten in den öffentlichen Haushalten, keine konkreten Erkenntnisse vor.

§ 58 Abs. 3 MobG BE sieht die Umsetzung von mindestens 12 Projekten zur Förderung des Fußverkehrs vor. Unter den bereits festgelegten Projekten befinden sich mit dem Flottwellkiez und dem Bergmannkiez auch zwei Kiezblock-Projekte. Die im Rahmen der Umsetzung dieser Modellprojekte gewonnenen Erkenntnisse können auf weitere geplante Kiezblock-Maßnahmen angewandt werden.

Frage 8:

Inwieweit besteht ein für Berlin etabliertes Konzept zur Berücksichtigung bestehender Gewerbestrukturen bei der Einführung von Kiezblocks? Wenn nein, wann und in welcher Form plant der Senat, dieses zu entwickeln?

Frage 9:

Welche Art bzw. Form von Beteiligungsverfahren wird in Berlin regelhaft bei der Einführung von Kiezblocks durchgeführt? Existieren hierfür maßnahmenspezifische Vorgaben bzw. Standards? Wenn ja, welche? Wenn nein, beabsichtigt der Senat, diese zu etablieren?

Antwort zu 8 und 9:

Die jeweils angewandten Beteiligungsverfahren sind dem Senat nicht bekannt, die Beteiligung obliegt den Bezirken.

Es ist davon auszugehen, dass die Bezirke entsprechende Beteiligungsverfahren durchführen, bei denen auch die Interessen der ansässigen Gewerbetreibenden Beachtung finden. Hilfestellung kann den Bezirken dabei das Umsetzungskonzept zu den Leitlinien für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Stadtentwicklung geben <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/leitlinien-buergerbeteiligung/>

Frage 10:

Gemäß §58 Abs. 3 MobG Berlin werden in den nächsten drei Jahren mindestens zwölf relevante Projekte für den Fußverkehr im Einklang mit den Bezirken umgesetzt oder zumindest fertig geplant. Wie viele Projekte zur Umsetzung des Konzepts Kiezblock kommen hierbei zur Umsetzung?

Antwort zu 10:

Zu den bislang festgelegten Projekten gemäß § 58 Abs. 3 MobG BE zählen der Bergmannkiezblock (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) und der Flottwellkiezblock (Bezirke Mitte / Tempelhof-Schöneberg).

Frage 11:

Wie viele Kiezblöcke existieren bereits in Berlin oder sind durch die Bezirke geplant? (bitte um Aufschlüsselung nach Bezirken)

Frage 12:

Durch welche konkreten Maßnahmen unterstützt der Senat die Bezirke bei der Umsetzung des Kiezblockkonzepts?

Antwort zu 11 und 12:

Der Senat unterstützt die Bezirke bei der Umsetzung von Kiezblockkonzepten finanziell. Aktuell werden folgende Maßnahmen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert:

Mitte:

- Bellermannkiez

Friedrichshain-Kreuzberg:

- Wrangelkiez

Pankow:

- Arnimkiez
- Blumenviertel

Charlottenburg-Wilmersdorf:

- Klausenerplatz
- Karl-August-Platz

Tempelhof-Schöneberg:

- Gartenstadt Neu-Tempelhof

Neukölln:

- Reuterkiez

Lichtenberg:

- Kaskelkiez

Frage 13:

Im Bezirk Pankow existieren über ein Dutzend Initiativen von Anwohnenden für die Errichtung von Kiezblocks. In welcher Form steht der Senat mit dem Bezirk Pankow hierzu im Austausch, mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die von den Initiativen eingebrachten Vorschläge und deren fachliche Bewertung ist am 17.09.2020 im Ausschuss für Verkehr und öffentliche Ordnung der Bezirksverordnetenversammlung Pankow vorgestellt worden. Aus der Ergebnisvorstellung sind durch den Verkehrsausschuss der Animkiez und das Komponistenviertel für die Umsetzung eines zeitlich befristeten Modellprojekts zur Abkopplung von Wohnquartieren vom Durchgangsverkehr ausgewählt worden.“

Der Bezirk Pankow steht mit der Senatsverwaltung in mehreren Formaten im Austausch. So ist u.a. ein Teil der Finanzierung durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Verfügung gestellt worden. Weiterhin finden Abstimmungen zu den Zuständigkeiten der Anordnungsbefugnis sowie zu den Möglichkeiten und Finanzierung zur Umgestaltung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität statt. Eine weitere Form des Austauschs erfolgte im vom Deutschen Institut für Urbanistik initiierten „Forum Kiezblocks“ im September 2021.“

Frage 14:

Welche konkreten einzelnen Phasen beinhaltet der geplante Feldversuch nach §45 Absatz 1 Nr. 6 StVO zur Beruhigung von Wohngebieten durch die Einführung von Kiezblocks im Bezirk Pankow? (Bitte um Aufschlüsselung nach Inhalt der einzelnen Phasen entlang der geplanten Zeitschiene)

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Das Projektdesign enthält folgende drei Phasen:

- I) Projektbearbeitung (u.a. Grundlagenermittlung, Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen, Verkehrserhebungen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Bericht & Abstimmungen)
- II) Feldversuch (Anordnung der Maßnahmen, Einbau der Maßnahmen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Gestaltung öffentlicher Raum, Bericht & Abstimmungen)
- III) Evaluation (u.a. Prüfung der umgesetzten Maßnahmen, Verkehrserhebungen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Bericht & Abstimmungen)

Die geplante Zeitschiene sieht für die erste Phase ca. 6 Monate, für die zweite Phase 12 Monate und für die dritte Phase 5 Monate vor.

Im Komponistenviertel hat der Feldversuch aufgrund der Unterstützung der Technischen Universität Berlin und der Technischen Universität Dresden sowie der noch erforderlichen Vergabe der Projektleistungen im Arnimkiez einen zeitlichen Vorlauf. Das Projektdesign im Arnimkiez ist analog zum Projektdesign im Komponistenviertel.“

Frage 15:

In welcher konkreten Form wird die Umsetzung des Kiezblockkonzepts in Pankow nach den verkehrlichen Auswirkungen qualitativ, quantitativ und durch wen untersucht? Welche Untersuchungskriterien werden hierbei herangezogen?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die verkehrlichen Auswirkungen werden im Komponistenviertel quantitativ in Form von repräsentativen Verkehrszählungen durch Ingenieurbüros sowie die Technische Universität Dresden (Ermittlung des Anteils des Durchgangsverkehrs) untersucht. Qualitative Untersuchungen (bspw. Verkehrsbeobachtungen, Befragungen) sind ebenfalls durch die Technischen Universitäten Berlin und Dresden sowie das Ingenieurbüro durchzuführen.

Die Untersuchungskriterien werden derzeit noch zwischen den Technischen Universitäten und dem Bezirksamt Pankow abgestimmt. Während sich quantitative Auswirkungen sehr leicht messen lassen, sind qualitative Auswirkungen wie bspw. die Verhaltensänderung der Verkehrsmittelwahl ein langandauernder Prozess und innerhalb des Feldversuchs schwer zu messen. Um diesen Prozess zu unterstützen und den öffentlichen Raum in einem Folgeprojekt weiterzuentwickeln, ist die Verstetigung der verkehrlenkenden Maßnahmen das Ziel des Bezirksamts Pankow.

Die quantitativen und qualitativen verkehrlichen Auswirkungen werden im Arnimkiez im Auftrag des Bezirksamts analog zum Komponistenviertel untersucht.“

Frage 16:

Welche Rolle kommt im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung konkret der Technischen Universität Berlin sowie der Technischen Universität Dresden zu? Welche konkrete Aufgabe haben diese Universitäten und welchen Inhalt haben die Verkehrsuntersuchungen?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Technische Universität Berlin und Technische Universität Dresden unterstützen das Bezirksamt Pankow im Rahmen der zweiten Forschungsphase des Mobilberichts im Verkehrsversuch Komponistenviertel.

Die Inhalte der Verkehrsuntersuchungen im Arnimkiez und im Komponistenviertel können Antwort 14 entnommen werden. Während die Verkehrsuntersuchung im Arnimkiez extern vergeben wird, werden Finanzierung und Teilleistungen im Komponistenviertel von den Technischen Universitäten erbracht. Teilleistungen, die durch die Universitäten erbracht werden, sind insbesondere die Öffentlichkeitsbeteiligungen sowie qualitative Erhebungen.“

Frage 17:

Wie schätzt der Senat den Finanzierungs-, Untersuchungs- und Beteiligungsaufwand zur Umsetzung des geplanten Kiezblockkonzepts im Bezirk Pankow ein?

Antwort zu 17:

Da es sich um ein Modell- und Forschungsprojekt handelt und das Thema Kiezblocks in den nächsten Jahren vermutlich vermehrt umgesetzt wird, erscheinen Finanzierungs-, Untersuchungs- und Beteiligungsaufwand angemessen.

Frage 18:

An welchen 17 Knotenpunkten im Bezirk Pankow wurden und werden zur Umsetzung des Kiezblockkonzepts Verkehrszählungen durchgeführt? Wer führt diese durch, in welcher Form erfolgt die Zählung und bis wann sollen diese erfolgt sein bzw. bis wann sollen die Erhebungen für die Evaluation der umgesetzten Maßnahmen wiederholt worden sein?

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Anzahl von 17 Knotenpunkten entspricht nicht mehr dem aktuellen Planungsstand.

Im Komponistenviertel sind an 6 Knotenpunkten sowie an 2 Querschnitten am 17.08.2021 videogestützte Verkehrszählungen durch ein Berliner Ingenieurbüro durchgeführt worden.

Konkret:

KP1: Berliner Allee / Gürtelstraße

KP2: Indira-Ghandi-Straße / Hansastraße / Chopinstraße

KP3: Indira-Ghandi-Straße / Bizetstraße

KP4: Gürtelstraße / Meyerbeerstraße

KP5: Smetanastraße / Meyerbeerstraße

KP6: Herbert-Baum-Straße / Gounodstraße

QS1: Rossinistraße (Höhe Einmündung Berliner Allee)

QS2: Meyerbeerstraße (Höhe Einmündung Indira-Gandhi-Straße)

Die Verkehrszählungen zur Evaluation werden etwa 6 Monate nach Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen durchgeführt.

Im Arnimkiez sind Erhebungen an 9 Knotenpunkten äquivalent zur Vorgehensweise im Komponistenviertel geplant:

KP1: Bornholmer Straße / Malmöer Straße

KP2: Bornholmer Straße / Schönfließer Straße

KP3: Bornholmer Straße / Seelower Straße

KP4: Schönhauser Allee / Schivelbeiner Straße

KP5: Schönhauser Allee / Dänenstraße

KP6: Schivelbeiner Straße / Seelower Straße

KP7: Schivelbeiner Straße / Schönfließer Straße
KP8: Schivelbeiner Straße / Malmöer Straße
KP9: Paul-Robeson-Straße / Malmöer Straße

Da die Leistungen für den Arnimkiez noch nicht vergeben worden sind, kann noch kein Datum für die Erhebung genannt werden. Die Verkehrszählungen zur Evaluation werden etwa 6 Monate nach Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen durchgeführt.“

Frage 19:

Welche konkreten Ergebnisse brachten erste Verkehrszählungen im Rahmen der Umsetzung des Kiezblockkonzeptes in Pankow hervor?

Antwort zu 19:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Da die Verkehrszählung im Komponistenviertel derzeit noch von der Technischen Universität Dresden ausgewertet wird, können bisher nur eingeschränkt Aussagen zu den Ergebnissen im Komponistenviertel getätigt werden. Wie in der Informationsveranstaltung am 21.09.2021 dargestellt worden ist, können innerhalb des Komponistenviertels entlang den Verkehrsverbindungen Gürtelstraße / Rossinistraße - Bizetstraße sowie Gürtelstraße / Rossinistraße - Gounodstraße - Chopinstraße erhöhte Verkehrsbelastungen festgestellt werden.

Die Auswertungen zum Fuß- und Radverkehr sowie zum Anteil des Durchgangsverkehrs stehen noch aus.

Da die Leistungen für den Arnimkiez noch nicht vergeben worden sind, liegen dem Bezirksamt noch keine Erkenntnisse vor.“

Frage 20:

Für wann konkret ist der Einbau der Diagonalsperren im Rahmen der Umsetzung des Kiezblockkonzeptes Pankow geplant?

Antwort zu 20:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen ist im Komponistenviertel im zweiten Quartal 2022 vorgesehen.

Da die Leistungen für den Arnimkiez noch nicht vergeben worden sind, kann kein Zeitpunkt für die Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen im Arnimkiez genannt werden.“

Frage 21:

Für wann und in welcher Form sind während der „Projektdauer Kiezblocks“ in Pankow Öffentlichkeitsbeteiligungen bzw. Informationsveranstaltungen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen sowie nach einer Evaluation in den Kiezen vorgesehen?

Antwort zu 21:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Öffentlichkeitsbeteiligungen sind in allen drei Phasen der Kiezblocks vorgesehen.

Im Komponistenviertel sind folgende Veranstaltungen vorgesehen:

Anfang 2022: 2. Informationsveranstaltung

Sommer 2022: Kiezblock-Forum zur Halbzeit

Anfang 2023: Veranstaltung zum Rückblick auf die einjährige Pilotphase

Weitere Möglichkeiten der Beteiligung werden durch mein.berlin.de, repräsentative Befragungen durch die TUs und einem Newsletter gegeben. Zusätzliche Formate befinden sich derzeit in der Abstimmung.

Analog ist die Beteiligung für den Arnimkiez vorgesehen. Ein konkreter Zeitplan zur Beteiligung ist gemeinsam mit dem Dienstleister zu erarbeiten.“

Frage 22:

Auf welche Höhe belaufen sich derzeit die veranschlagten Gesamtkosten für die Umsetzung des Kiezblockkonzepts in Pankow und welche einzelnen Finanzierungsmöglichkeiten (auch jene des Bundes) werden in welcher Höhe genutzt?

Antwort zu 22:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die veranschlagten Gesamtkosten für den Arnimkiez und das Komponistenviertel belaufen sich derzeit auf etwa 311.000 Euro. Die Kiezblocks werden durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sowie dem Bezirk Pankow finanziert.

Komponistenviertel

BMBF: 174.000 EUR

Arnimkiez

SenUVK: 37.000 EUR

Bezirk Pankow: 100.000 EUR“

Frage 23:

Sind die beantragten Finanzmittel für die Umsetzung des Kiezblockkonzeptes in Pankow bereits final bewilligt worden? Wenn ja, in welcher Höhe?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Komponistenviertel

BMBF: 174.000 EUR, in voller Höhe bewilligt

Arnimkiez:

SenUVK: 37.000 EUR, zur auftragsweisen Bewirtschaftung für das Jahr 2021 an

den Bezirk übertragen
Bezirk Pankow: veranschlagt 100.000 EUR, vorbehaltlich der zur Verfügung
stehenden Haushaltsmittel“

Frage 24:

Inwieweit lassen sich aus Sicht des Senats Erfahrungen aus anderen Verkehrsversuchen zur Umsetzung des Kiezblocks auf Pankow bzw. weitere Berliner Bezirke übertragen? Welche Anregungen nehmen Senat und Bezirke aus den Umsetzungsinitiativen aus anderen Städten mit?

Antwort zu 24:

Soweit Ergebnisse aus anderen Städten übertragbar sind und vorliegen, fließen diese bei der Planung und Umsetzung der Kiezblocks mit ein. Insbesondere sind dem Senat Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und Etablierung neuer, die Aufenthaltsqualität steigernder Maßnahmen, bei der Einrichtung von sogenannten Superblocks in Barcelona bekannt. Aufgrund anderer straßenverkehrsrechtlicher Regelungen in Spanien sind jedoch nicht alle Maßnahmen unverändert übertragbar.

Die beiden Modellprojekte des Fußverkehrs gemäß § 58 Abs. 3 MobG BE, (Bergmannkiez und Flottwellkiez), sowie die beiden Modellkiezblocks in Pankow dienen insbesondere dazu, modellhaft aufzuzeigen, welche Kiezblockmaßnahmen für Berlin geeignet sind. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden in die Planung weiterer Kiezblocks einfließen.

Frage 25:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 25:

Nein.

Berlin, den 14.10.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz