

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 25. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Februar 2021)

zum Thema:

Stadtentwicklung & Mobilitätswende: Kiezblocks für Berlin?

und **Antwort** vom 12. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. März 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26832
vom 25. Februar 2021
über Stadtentwicklung & Mobilitätswende: Kiezblocks für Berlin?

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 die Berliner Bezirksämter um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Ist dem Senat bekannt, dass europaweit mit Berlin vergleichbare Großstädte auf umfassende und großflächige städtebauliche Qualifizierungen zur Öffnung des öffentlichen Raums für Nicht-Autofahrer*innen vornehmen (z.B. Barcelona, Madrid, London, Paris, u.v.a.m.)? Wie bewertet der Senat dies allgemein und in Hinblick auf

- a) den gerechten Zugang zum öffentlichen Raum?
- b) die Entwicklung nahräumlicher Gelegenheits- und Gewerbestrukturen?
- c) die Gesundheit der Bewohner*innen?
- d) damit verbundene Einsparungsmöglichkeiten in den öffentlichen Haushalten?
- e) die Übertragbarkeit auf Berlin vor dem Hintergrund der in der Berlin Strategie 2030 formulierten Ziele für die stadtweite Quartiersentwicklung?
- f) die Einhaltung des für die Umsetzung des 1,5-Grad Ziels maximal vorhandenen CO₂-Budgets Berlins und die Anpassung an die bereits damit verbundenen krisenhaften Klimaveränderungen?
- g) die im Umweltgerechtigkeitsatlas aufgeführten Belastungskategorien?
- h) weitere dem Senat relevant erscheinende Kategorien?

Antwort zu 1:

Die Entwicklungen in anderen Großstädten sind dem Senat bekannt. Vor dem Hintergrund des am 24.02.2021 in Kraft getretenen Berliner Mobilitätsgesetz – Abschnitt Fußverkehr (MobG BE) sind diese Entwicklungen sehr zu begrüßen. Mit dem MobG BE hat das Land Berlin eine gesetzliche Grundlage geschaffen, ähnliche Entwicklungen auch in Berlin voranzutreiben.

Der Senat verfolgt dabei das Ziel, mehr Flächengerechtigkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten herzustellen.

Auch die Entwicklung nahräumlicher Gelegenheitsstrukturen können mit sogenannten „Kiezblocks“ verbessert werden, weil der Nahraum in Kiezblocks besser genutzt werden kann. Es ist jedoch immer eine Einzelfallbetrachtung nötig, bei der Gewerbestrukturen mitberücksichtigt werden müssen. Zudem kann die Einrichtung von Kiezblocks auch zu den umwelt- und klimapolitischen Zielen des Senats beitragen.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, welche Arten von Beteiligungsverfahren dort angewandt werden, wie beurteilt der Senat diese auch in Bezug auf die Übertragbarkeit der Methoden auf Berlin und wurden dafür bereits Schritte unternommen?

Antwort zu 2:

Die jeweils angewandten Beteiligungsverfahren sind dem Senat im Detail nicht bekannt. Zu Beteiligungsverfahren in Berlin wird auf die Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung verwiesen.

Frage 3:

Welche Konzepte und Maßnahmen plant der Senat, um die Ergebnisse von Beteiligungsverfahren zur städtebaulichen Öffnung von Kiezen rasch umzusetzen, also in der Regel im auf die Beteiligung folgenden Jahr?

Antwort zu 3:

Gemäß § 58 Abs. 3 MobG BE werden in den nächsten drei Jahren mindestens 12 relevante Projekte für den Fußverkehr im Einklang mit den Bezirken umgesetzt oder zumindest fertig geplant. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz strebt dabei an, dass auch das Konzept von Kiezblöcken zur Umsetzung kommt. Die Umsetzung von Maßnahmen im Nebenstraßennetz obliegt jedoch den Bezirken. Der Senat hat demnach keinen Einfluss auf die Umsetzungsgeschwindigkeit.

Frage 4:

Im Bezirk Pankow existieren über ein Dutzend Anwohner*inneninitiativen für die Errichtung von Kiezblocks. Wie beurteilt der Senat dieses Anliegen und geht er von einer Übertragung des Initiativenreichtums auch in andere Bezirke aus?

Antwort zu 4:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz begrüßt das Anliegen von Initiativen von Anwohnerinnen und Anwohnern im Bezirk Pankow zur Errichtung von Kiezblocks. Sie befindet sich diesbezüglich bereits in Abstimmung mit dem Bezirksamt Pankow. Eine Übertragung auf andere Bezirke ist anzunehmen.

Frage 5:

Wie viele Beteiligungsverfahren zur städtebaulichen und verkehrlichen Umgestaltung von Wohnvierteln und Kiezen können mit den Kapazitäten der derzeit vorhandenen Haushaltsmittel und den am Markt agierenden Stadtplanungs- und Beteiligungsunternehmen in Berlin parallel geführt werden und welche Maßnahmen zur Steigerung dieser Kapazitäten und Mittel plant der Senat?

Antwort zu 5:

Zu Beteiligungsverfahren zur städtebaulichen und verkehrlichen Umgestaltung von Wohnvierteln und Kiezen existiert kein Standardformat der Beteiligung, das Voraussetzung für eine solche Berechnung wäre. Auch die Leitlinien für Bürgerbeteiligung für Projekte und Prozesse der räumlichen Stadtentwicklung setzen keine Standards, die direkt in eine Kostenschätzung zu übertragen wären. Die Kosten eines Beteiligungsverfahrens sind in wesentlichen abhängig von der Art des Beteiligungskonzeptes. Davon ist dann abhängig, wie viele Wohnviertel und Kieze mit den Kapazitäten der derzeit vorhandenen Haushaltsmittel und den am Markt agierenden Stadtplanungs- und Beteiligungsunternehmen in Berlin durch Beteiligungsverfahren erreicht werden können.

Zudem wurden die Berliner Bezirke zu dieser Frage um Stellungnahme gebeten:

Friedrichshain-Kreuzberg:

„Diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten, da der Aufwand entsprechender Verfahren stark differiert und u.a. abhängig ist von verkehrlichen, städtebaulichen und sonstigen Voraussetzungen des betrachteten Raumes. Eine Einschätzung der Kapazitäten auf Seiten der privaten Akteure („Stadtplanungs- und Beteiligungsunternehmen“) kann durch die Verwaltung nicht gegeben werden (breites Aufgabenspektrum, Geschäftsgeheimnis etc. pp.).

Insgesamt stehen im Haushalt des Fachbereichs Stadtplanung, auch nach aktueller Planung für den Doppelhaushalt 2022/2023, keine ausreichenden Ressourcen für eine deutliche Ausweitung der Aktivitäten in diesem Bereich zur Verfügung. Dies bezieht sich dabei zum einen auf Finanzmittel zur Beauftragung externer Büros und die (bauliche und gestalterische) Umsetzung der Ergebnisse sowie zum anderen auf die Personalressourcen, die bezirksseitig für die Prozessbegleitung und Maßnahmenumsetzung benötigt werden.

Die dem Straßen- und Grünflächenamt zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen reichen nicht aus, um Beteiligungsverfahren in einem wünschenswerten Umfang bei Projekten der verkehrlichen Umgestaltung umzusetzen. Über die Umsetzung und den Umfang von Beteiligungsverfahren muss daher situativ unter Betrachtung der finanziellen und personellen Ressourcen entschieden werden. Eine konkrete Zahl kann daher nicht genannt werden.“

Lichtenberg:

Stadtentwicklungsamt:

„Im Stadtentwicklungsamt Lichtenberg werden städtebauliche Qualifizierungen des öffentlichen Raums für Nicht-Autofahrerinnen und -Autofahrer und „Kiezblocks“ nicht verfolgt. Die Aufteilung der hier besonders im Fokus stehenden öffentlichen Verkehrsflächen ist regelmäßig nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Auf bezirklicher Ebene wäre dafür das Straßen- und Grünflächenamt kompetent.

Damit sind für diesbezügliche Beteiligungsverfahren im Stadtentwicklungsamt keine Mittel

im Haushalt 2020/2021 eingeplant oder vorgesehen."

Straßen- und Grünflächenamt:

„Im Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Planen und Bauen sind planmäßig keine Mittel explizit für Beteiligungsverfahren im Zusammenhang mit verkehrlichen Umgestaltungen im Bezirk vorgesehen. Im Bedarfsfall werden für diesbezüglich geeignete, verkehrliche Maßnahmen entsprechende Mittel bei der Senatsverwaltung beantragt bzw. von dieser zur Verfügung gestellt.

Aktuell wird im Bezirk Lichtenberg in diesem Jahr mit Mitteln der Senatsverwaltung eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der Eignung des Kaskelkieses als autoarmer Kiez durchgeführt. Ziel der Studie ist zu untersuchen, ob und in welcher Form sich der Kiez bzw. Teile davon für die Umsetzung von Maßnahmen für eine autoarme Gestaltung mit besonderer Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs eignet. Die Durchführung einer Bürgerbeteiligung ist dabei als fester Bestandteil der Untersuchung vorgesehen. Das Straßenverkehrsrecht als Gefahrenabwehrrecht bietet keine hinreichende Grundlage für pauschale Straßenschließungen.

Auch das Straßenrecht müsste zunächst mit Teileinziehungen etc. veranlassen, wofür pauschal keine Gründe erkennbar sind.“

Neukölln:

„Städtebauliche Umgestaltung:

Die Nennung einer exakten Anzahl von Verfahren ist nicht möglich. Die Antwort hängt von vielen Faktoren ab (u.a. Größe der Wohnviertel/Kieze? welche Rahmenbedingungen? welchen Umfang soll die Beteiligung haben?, verfügbare Haushaltsmittel?). Dem Stadtentwicklungsamt stehen für Beteiligungsverfahren nur sehr eingeschränkte Haushaltsmittel zur Verfügung (Titel 54010 – Gutachten), welche für das laufende Haushaltsjahr bereits überwiegend verplant sind. Über die Kapazitäten von externen Dienstleisterinnen und Dienstleister liegen dem Stadtentwicklungsamt keine Erkenntnisse vor.

Verkehrliche Umgestaltung

Die limitierenden Faktoren bei der Erstellung von Verkehrskonzepten für Wohnquartiere sind die anhaltend begrenzten Kapazitäten an Verkehrsplanerinnen und -planer und Beteiligungsexpertinnen und -experten. Dieser permanente Fachkräftemangel betrifft sowohl die planenden und bauenden Ämter als auch die freischaffenden Stadt- und Verkehrsplanungsbüros.

Beispiel:

Anfang 2020 tätigte das Straßen- und Grünflächenamt eine Ausschreibung von Verkehrsplanungsleistungen mit integrierter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürger für den Reuterkiez und erhielt von allen sechs angefragten Büros Absagen aus Gründen der Kapazitätsüberlastung. Derzeit kann das Straßen- und Grünflächenamt mit dem vorhandenen Fachpersonal maximal ein umfangreiches quartiersbezogenes Verfahren pro Jahr abdecken. In zweiter Hinsicht spielen Haushaltsmittel eine begrenzende Rolle. Infolge der Maßnahmenprogramme, die sich aus solchen Beteiligungsverfahren ergeben, müssten auch die Etats der Straßen- und Grünflächenämter aufgestockt werden. Viele der dort mit den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmten Maßnahmen sind kleinteiliger Natur, so dass die Erhöhung der konsumtiven Mittelansätze eine sinnvolle und unkomplizierte Finanzierungsalternative zu den eher umständlich zu bewirtschafteten Städtebaubauprogrammen darstellen würde.“

Marzahn-Hellersdorf:

„Aus den derzeit dem Fachbereich Stadtplanung zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln können keine Beteiligungsverfahren zur städtebaulichen und verkehrlichen Umgestaltung von Wohnvierteln und Kiezen durchgeführt werden. Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden für die notwendigen Gutachten im Rahmen der Bebauungsplanverfahren vollständig benötigt. Spielraum besteht aufgrund des hohen Entwicklungsdrucks auf die Flächen sowohl für den Wohnungsbau als auch gewerbliche Nutzungen nicht. Ohne zusätzliche Mittel (z.B. Wohnungsbauprämie) können über die formelle Beteiligung im Rahmen von Planverfahren keine weiteren Beteiligungsverfahren durchgeführt werden.“

Pankow:

„Die Kiezblock-Initiative hat für 19 Kieze in Berlin-Pankow konkrete Maßnahmen vorgeschlagen. Das Bezirksamt Pankow bereitet derzeit einen Feldversuch nach § 45 Absatz 1 Nr. 6 StVO zur Beruhigung von Wohngebieten vor. Nach derzeitigem Stand sollen mindestens in 2 Kiezen, basierend auf den Kiezblock-Vorschlägen, Maßnahmen umgesetzt und dessen verkehrliche Auswirkungen qualitativ und quantitativ untersucht werden. Hierzu kooperiert das Bezirksamt Pankow mit der TU Berlin und TU Dresden. Für die dauerhafte Anordnung ist ein erheblicher Finanzierungs-, Untersuchungs- und Beteiligungsaufwand erforderlich. Um eine belastbare Datengrundlage zu schaffen, sollen bspw. in den zwei Kiezen an insgesamt 17 Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt werden. Die Erhebungen werden für die Evaluation der umgesetzten Maßnahmen wiederholt. Bis etwa Ende 2022 sind während der Projektdauer Öffentlichkeitsbeteiligungen bzw. Informationsveranstaltungen vor und nach Umsetzung der Maßnahmen sowie nach einer Evaluation in den Kiezen vorgesehen. Die veranschlagten Gesamtkosten belaufen sich aktuell auf etwa 300.000 €, weshalb eine schrittweise Untersuchung erforderlich ist wobei mehrere Finanzierungsmöglichkeiten genutzt werden. Synergieeffekte bei der gleichzeitigen Untersuchung mehrerer Kieze lassen sich nur im geringem Umfang generieren, da die kostenintensiven Verkehrserhebungen und Öffentlichkeitsbeteiligungen in jedem Kiez erforderlich sind.“

Reinickendorf:

„Der Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz hat einen Haushaltstitel für die Durchführung von Bürgerbeteiligungen. Dieser Titel wird in Anspruch genommen für Bebauungsplanverfahren und ist gemäß den Erläuterungen zum Haushaltsplan auch nur hierfür vorgesehen. Dies bedeutet, dass für zusätzliche Beteiligungen, die vom Fachbereich durchgeführt werden sollen, weder Haushaltsmittel noch Personal zur Verfügung stehen. Die für die Umsetzung der Leitlinien für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der räumlichen Stadtentwicklung eingerichtete Anlaufstelle soll im Wesentlichen Bürgerinnen und Bürger animieren, Beteiligungen anzuregen. Für die eigentliche Durchführung von Beteiligungen wird diese nicht zuständig sein. Dem Straßen- und Grünflächenamt stehen keine Haushaltsmittel für Beteiligungsverfahren zur Verfügung.“

Spandau:

„Die Frage lässt sich nicht pauschal beantworten, da sowohl die finanzielle als auch die inhaltlich methodische Leistungsfähigkeit immer vom Umfang der zu bearbeitenden Aufgabe bzw. den örtlich erforderlichen Rahmenbedingungen zu bestimmten Beteiligungsformaten abhängen. In Spandau werden Beteiligungsformate soweit sie aus

einem konkreten privaten Vorhaben hervorgehen aus den sog. Folgekostenvereinbarungen (z.B. städtebauliche Verträge) finanziert und extern beauftragt. Sofern wir Beteiligungen im Rahmen der Städtebauförderung durchführen, werden diese im Zuge der Programmplanung angemeldet und aus entsprechenden Projektmitteln finanziert. Sobald eine externe Moderation des Beteiligungsverfahrens aus Kapazitätsgründen erforderlich ist, erfolgt ein Vergabeverfahren unter Berücksichtigung des Vergabe- und Haushaltsrechts. Für erforderliche Beteiligungsverfahren, die weder aus städtebaulichen Verträgen noch aus Fördermitteln finanziert/durchgeführt werden können, sind im Rahmen der Arbeitsplanung und inhaltlichen Schwerpunktsetzung die notwendigen Mittel in der Haushaltsplanung zu berücksichtigen/anzumelden. Es obliegt dann der politischen Entscheidung die angemeldeten Mittel zu bewilligen. Darüber hinaus wird bei Öffentlichkeitsbeteiligungen die im Zusammenhang mit der Schaffung von Wohnraum und deren zugehöriger Infrastruktur stehen geprüft, ob hierzu auch Mittel aus der sog. "Sprinterprämie" verwendet werden können. Auch hier unterliegt - sofern erforderlich - die Auswahl eines externen Unterstützungsdienstleisters einem sachgerechten Vergabeverfahren. Die Teilfrage zur Leistungsfähigkeit externer Büros kann nicht beantwortet werden.“

Tempelhof-Schöneberg

Straßen- und Grünflächenamt (SGA):

„Aufgrund der personell angespannten Situation und finanziellen Ausstattung des Straßen- und Grünflächenamtes sowie auch der hohen Auslastung der für diese Bereiche qualifizierten Ingenieurbüros ist eine Durchführung solcher Untersuchungen durch das SGA in absehbarer Zeit nicht möglich.“

Treptow-Köpenick:

„Leistungsfähigkeit externer Dienstleistungsunternehmen:

Die personellen Kapazitäten externer Dienstleistungsunternehmen zur Begleitung und Durchführung von Partizipationsprozessen sind nicht bekannt und können auch nicht abgeschätzt werden. Bislang hatte das bezirkliche Stadtentwicklungsamt aber keine Schwierigkeiten bei entsprechenden Auftragsvergaben, qualifizierte Dienstleistungsunternehmen zu binden.

Finanzielle Leistungsfähigkeit des Stadtentwicklungsamts Treptow-Köpenick:

Das Stadtentwicklungsamt Treptow-Köpenick verfügt über Haushaltsmittel in angemessener Höhe zur Durchführung von Partizipationsprozessen, jedoch nicht aus eigenen Haushaltsmitteln, sondern nur aus Mitteln, die die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zur auftragsweisen Bewirtschaftung zur Verfügung stellt. Dabei handelt es sich zum einen Mittel aus der Sonderzuweisung Wohnungsbau sowie um Mittel der Städtebauförderung.

Personelle Leistungsfähigkeit des Stadtentwicklungsamts Treptow-Köpenick:

Innerhalb von Städtebauförderkulissen werden etliche Projekte parallel durchgeführt, wenn auch die dazugehörigen Partizipationsprozesse selten zeitgleich stattfinden. Sämtliche Projekte im Bezirk, die aus Städtebaufördermitteln finanziert werden, werden von 2 Dienstkräften des Stadtentwicklungsamts und dem jeweiligen Gebietsbeauftragten durchgeführt.

Außerhalb von Städtebauförderkulissen werden Partizipationsprozesse des Stadtentwicklungsamts Treptow-Köpenick von 1/3 Dienstkraft konzeptioniert. Das Stadtentwicklungsamt verfügt jedoch über keinerlei personelle Reserven für die notwendige fachliche Begleitung von Partizipationsprozessen.

Im bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt sind weder personelle, noch finanzielle Ressourcen vorhanden, die sich voraussichtlich auch zukünftig nicht ergeben werden.“

Frage 6:

Sieht der Senat kurzfristige, provisorische Umgestaltungen und Öffnungen des Raums in den Wohngebieten und Kiezen analog den provisorischen Radverkehrsanlagen (aka PopUp-Radwege) als valides Mittel an, Erfahrungen für die finalen Planungen und die Erfahrbarkeit für die Bürger*innen zu gewährleisten bzw. eine Straffung von Beteiligungsverfahren bei gleichbleibender oder höherer Qualität und Validität der Ergebnisse, und was plant der Senat, in entsprechenden Empfehlungen an die Bezirke zu formulieren?

Antwort zu 6:

Gemäß § 58 MobG BE sind temporäre Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs zulässig und können z.B. im Rahmen von Verkehrsversuchen durchgeführt werden.

Temporäre Lösungen weisen jedoch Vor- und Nachteile auf. So eignen sich temporäre Lösungen hervorragend, um neue Lösungen mit geringem Mitteleinsatz auszuprobieren und um schnell Maßnahmen provisorisch umzusetzen (mit anschließender baulicher Umwandlung des Provisoriums in eine dauerhafte Infrastrukturmaßnahme). Nachteil von temporären Lösungen ist jedoch die temporäre / provisorische Gestaltung und die damit ggf. verbundene geringere Akzeptanz in der Bevölkerung. Eine dauerhafte Umgestaltung eines Gebietes mit Errichtung von Grün und dauerhaften verkehrsberuhigten Flächen wird eher angenommen als nur eine provisorische Markierung auf der Straße.

Berlin, den 12.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz