

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

10. Sitzung
31. August 2022

Beginn: 09.04 Uhr
Schluss: 12.27 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0177
**Zweites Gesetz zur Änderung des Berliner
Straßengesetzes – Vereinfachung des
Erlaubnisverfahrens für die Einrichtung von
Baustellen**

[0031](#)
Mobil
StadtWohn(f)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Unterstützung des Landes bei der Planung und
Errichtung von Kiezblocks (konzeptionell und
Ressourcen)**

[0076](#)
Mobil

(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Zunächst der Hinweis: Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Merlin Pitz von SenUMVK anwesend. Herzlich willkommen! Ich begrüße außerdem als Anzuhörende unsere Gäste – die jetzt etwas Geduld mit uns hatten, vielen Dank dafür! – Herrn Dr. Lutz Kaden, Branchenkoordinator Verkehr bei der Industrie- und Handelskammer Berlin, Herrn Roland Stimpel, Vorstand des FUSS. e. V., Fachverband Fußverkehr Deutschland, und Herrn Bezirksbürgermeister Sören Benn aus dem Bezirk Pankow, den wir ebenfalls zu diesem Tagesordnungspunkt eingeladen haben. Formell ist Herr Benn kein Anzuhörender, weil er Teil der Verwaltung ist. Herzlich willkommen! Sie sind darauf hingewiesen worden, dass die Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und eine Aufzeichnung ebenfalls auf der Website aufzurufen ist. Ich darf hierzu feststellen, dass Sie mit diesem Vorgehen, insbesondere mit der Liveübertragung und den Bild- und Tonaufnahmen einverstanden sind. – Wie üblich höre ich dazu keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so. Ich gehe außerdem davon aus, dass ein Wortprotokoll gewünscht wird. – Das ist auch der Fall. Nach diesen formalen Punkten darf ich zunächst darum bitten, dass der Besprechungsbedarf durch die Koalitionsfraktionen begründet wird. Das macht Herr Schenker von der Linksfraktion. – Bitte schön!

Niklas Schenker (LINKE): Vielen Dank! – Schön, dass wir mit dieser Anhörung starten können, und schön, dass auch viele Anzuhörende da sind! Kiezblocks sind ein wichtiges Thema für die ganze Stadt, gerade auch für die Zivilgesellschaft. Mehr als 60 Initiativen haben sich in Berlin schon gegründet und fordern für ihre städtischen Quartiere ein, dass der Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt wird und damit eine Priorität des Fuß- und Radverkehrs Einzug hält, Autos also nicht mehr im Fokus stehen, wie es sonst der Fall ist, sondern nur noch zu Gast sind. Damit sind Kiezblocks nicht nur ein wichtiges Thema für die Verkehrsberuhigung, es geht auch um Klimaschutz, vor allem um mehr Aufenthaltsqualität in den Kiezen und nicht zuletzt um eine Stärkung der Nachbarschaften, wenn sich die Nachbarinnen und Nachbarn gemeinsam auf den Weg machen, ihren Kiez umzugestalten. Wir haben es erst vor ein paar Wochen gelesen: Der Umweltgerechtigkeitsatlas Berlin weist eine Vielzahl von Gebieten aus, in denen Menschen von mehrfachen Umweltbelastungen – Mangel an Stadtgrün, wenige verfügbare öffentliche Flächen – betroffen sind. Insofern ist das ein ganz wichtiges Thema, dem wir uns heute widmen.

Ein paar Bezirke sind schon sehr weit und haben sehr viele Planungen in der Pipeline. Da geht es natürlich auch um die Frage: Wie können wir das als Landesebene unterstützen, aber gerade auch die Bezirke, die bisher noch nicht so richtig Planungen in der Pipeline haben, ermutigen, mutiger zu sein? – Ich glaube, es gibt eine ganze Reihe an Fragen. Wie sind die Planungen in Bezirken, wie können wir das unterstützen, und wie können wir Kiezblocks auch insgesamt als Beispielprojekte für eine Flächenumverteilung in der Stadt aufbauen?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Schenker, für die Begründung! – Dann kommen wir jetzt zur Anhörung. Ich möchte jetzt den Anzuhörenden und Herrn Bezirksbürgermeister Benn das Wort geben. Nach Möglichkeit sollten Sie Ihre Stellungnahmen auf fünf Minuten begrenzen, damit wir im Anschluss auch die Möglichkeit haben, darüber noch in geeigneter Form debattieren zu können. Wir würden so vorgehen: zunächst Herr Dr. Kaden, dann Herr Stimpel und dann Herr Benn. Dann treten wir in die Beratung ein, und dann würden wir mit Ihnen noch die Antwortrunde machen. Da würden wir dann in umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Da würde also Herr Benn beginnen – damit Sie sich schon mal ein bisschen darauf einstellen können! Genau! Und jetzt leite ich über zu Herrn Dr. Kaden, der, wie gesagt, fünf Minuten hat. Ich sagen noch mal herzlich willkommen. Wir sind gespannt auf Ihre Ausführungen. – Bitte schön!

Dr. Lutz Kaden (IHK): Vielen Dank für die Einladung! Ich freue mich sehr, hier zu sein. Ich beginne mal direkt mit dem Fazit. Drei Punkte! Erstens – es ist richtig und es ist wichtig, an der Verkehrsberuhigung in Berliner Wohnquartieren weiterzuarbeiten, auch wegen Klimaschutz und Mobilitätswende. Nach größeren Anstrengungen in den Achtziger- und Neunzigerjahren ist das ein bisschen eingeschlafen.

Zweitens – die Thematik ist aber nicht banal. Man kann da Kollateralschäden produzieren hinsichtlich der Lebensqualität, aber auch hinsichtlich der Standortbedingungen für Unternehmen im Gebiet und ringsherum. Deshalb ist zu begrüßen, wenn das Land die Bezirke bei der Umsetzung unterstützt. Deshalb bietet auch die IHK ihre Unterstützung an, vor allem durch den direkten Kontakt zu unseren betroffenen Mitgliedsunternehmen, damit es richtig und bestmöglich ausgestaltet werden kann, denn jeder Kiez ist anders.

Drittens – es wird parallele Maßnahmen brauchen im Hauptverkehrsstraßennetz, beim ÖPNV, im Radverkehr, um Kapazitäten verlagern zu können, Verkehrsnachfrage vom Kraftfahrzeugverkehr in den Umweltverbund. Und wenn es nicht gelingt, dieses Push und Pull in Einklang zu bringen, dann werden die Lebenshaltungskosten auch weiter steigen.

Dazu ein paar Details! Jede Minute, die eine Fachkraft auf dem Weg zum Einsatzort oder zur Arbeit im Fahrzeug unterwegs ist, dort Zeit verbringt, fehlt sie am Einsatzort, und es kostet Geld, und es kostet vor allem Fachkraftkapazitäten, die immer knapper werden. Und das treibt die Lebenshaltungskosten, und das verschärft den Fachkräftemangel. Wenn ich keine direkten Wege zum Einsatzort habe – und wir wollen ja bei Kiezblocks, auch wenn eine Definition eigentlich noch fehlt, im Wesentlichen den Durchgangsverkehr rauskriegen aus den Wohngebieten, um es zu beruhigen, durch Abschneiden von Durchfahrtswegen, was bedeutet, dass man oft nur von der einen Seite reinkommt, wenn man zur anderen Seite möchte, und es bedeutet, dass im Wesentlichen direkte Wege auch abgeschnitten werden sollen – – Wenn man damit aber Fahrzeit deutlich verlängert, dann bedeutet das, dass zum Beispiel die Schornsteinfeger oder Heizungswartungsmonteur eben einen weiteren Weg haben, den sie dann auch mit

auf die Rechnung schreiben. Parkplatzsuchen gehört auch dazu. Darauf ist zu achten: welche Anforderungen dort im Einzelnen vorliegen.

Auch Waschmaschinenreparature, Elektriker, Klempner, häusliche Krankenpflege, Altenpflege sind Berufe, die mit Fahrzeugen zu den Einsatzorten, zu den Kunden auch in den Kiezen hinkommen und die man mitbeachten muss. Und dann geht es ja auch explizit darum, Abkürzungen und Schleichwege loszuwerden, die oft genau in Stoßzeiten benutzt werden, wenn es im Hauptnetz schon sehr voll ist. Es bedeutet, wenn ich die loswerde, habe ich es im Wohnquartier ruhiger, aber ich gehe erst mal das Risiko ein, noch mehr Rückstau im Hauptnetz zu haben, was dann über mehrere Kreuzungen weitergeht, Straßenbahngleise bestaut usw. Dafür gibt es Verkehrsmodelle, mit denen man sowas vorher überprüfen und berechnen kann. Auch Taxi- und Lieferwege können länger werden, was noch zu mehr überlasteten Hauptkreuzungen führt.

Ganz wichtig sind Entsorgungsfahrzeuge, nicht nur für den Hausmüll, auch für Gewerbemüll, Bauschutt, Altfett, Papier. Die sind natürlich ganz am Anfang auch zu bedenken. Es nützt ja nichts, wenn das BSR-Fahrzeug reinfährt und in einer Sackgasse ist und dann wieder Rückwärts raus muss. Das geht nicht. Die müssen aber auch möglicherweise längere Routen fahren, was zu mehr Fahrzeugbedarf führt, zum Beispiel bei der BSR, und auch wieder zu Preissteigerung. Das alles zeigt: Man muss das möglichst geschickt machen. – Da kann man keine Standardversion oder Blaupause nehmen. Das heißt, man muss genau die Anforderungen in den Kiezen erarbeiten, und da wollen wir auch gerne mitmachen. Vor allem braucht es aber auch parallele Kompensationsmaßnahmen im Hauptstraßennetz, also Landsberger Knoten, TVO seien genannt, damit die Hauptstraßen wiederum leerer werden, und es braucht mehr ÖPNV-Angebot, zum Beispiel mit einer funktionierenden S-Bahnausschreibung, mit mehr Fahrzeugen im ÖPNV. Denn wir wollen, glaube ich, alle gemeinsam Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund, der entsprechend schnell ausgebaut werden muss, verlagern. Aber auch diebstahlsichere Radabstellplätze, Mikromobilität, Beleuchtung, Winterdienst sind alles so Punkte.

Was man direkt im Gebiet bedenken muss, ist, die Erreichbarkeit zu erhalten, möglichst sogar zu verbessern – Belieferbarkeit, Entsorgung, wie gesagt. Das Parken und auch das Beladen ist ein wesentlicher Punkt, auch für die Unternehmen, die in solchen Gebieten vor Ort sind, und das sind eine Menge, und sagen: Ja, mein Fahrzeug muss ich an meiner Firma beladen können, und wenn ich über das Durchgangsverkehrvermeiden hinausgehen will und da deutlich Raum umgestalten will, ist zu bedenken, dass die Unternehmen in diesem Zuge nicht aus diesen Gebieten vertrieben werden, sondern die Möglichkeit bekommen, ihrem Geschäftszweck nachzugehen und auch nah an den Kunden in einer Mischung von Wohnen und Gewerbe dranzubleiben. – Denn wenn wir alle Installateure an den Stadtrand oder darüber hinaus vertreiben, sind die Wege, die sie zu den Einsatzorten fahren, wieder länger. Dann haben wir wenig gekonnt. Da ist wirklich mein Appell, immer mit vorneweg zu bedenken, dass wir die Gewerbetreibenden nicht aus den Kiezen vertreiben, sondern sie dabei halten.

Dabei ist auch an Plätze für Sharingfahrzeuge, E-Ladeinfrastruktur, Mikrodepots für Paketbelieferung, Abstellplätze für Lastenräder zu denken. Es gibt da eine Menge Punkte. Deswegen ist unser Angebot: Wir können unsere Mitgliedsunternehmen direkt erreichen und nach Adressen selektieren, und wir informieren zum Beispiel bei jedem Bebauungsplanverfahren die betroffenen Unternehmen direkt und fragen Belastungen und Risiken ab, und das können wir

bei solchen Planungen eben auch tun. Wir können auch zu Veranstaltungen vor Ort einladen, um eine neutrale Basis für Diskussionen zu schaffen und die Informationen zu sammeln, die die Verkehrsplaner im Auftrag der Bezirke dann umsetzen können.

Abschließend noch: Ganz kurz möchte ich noch meine Hoffnung ausdrücken, dass der Wirtschaftsverkehrsteil im Mobilitätsgesetz möglichst bald beschlossen wird, verbunden mit der Enttäuschung darüber, dass man das in der letzten Legislaturperiode nicht geschafft hat. Ich zähle da auf Sie. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Kaden! – Und wir gehen jetzt weiter in der Reihenfolge. Herr Stimpel hat nun das Wort. – Auch Sie haben fünf Minuten ungefähr. Bitte schön!

Roland Stimpel (FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland.): Kiezblocks sind wie alles ja auch umstritten.

Kiezblocks

Egotrips von Verkehrsverdrängern oder Gewinn für die Stadt?

Es kommt drauf an, wie man sie macht



Es gibt die eine Extremposition, das seien nur Egotrips von Verkehrsverdrängern, die nichts weiter wollen als Ruhe vor dem eigenen Balkon und denen gleichgültig sei, was das sonst mit der Stadt und anderen Gebieten macht, und die andere Position, dass sie, egal wie man sie macht, ein Gewinn für die Stadt seien. Meine vorweggenommene Antwort lautet: Es kommt darauf an, wie man sie macht.



„Ein Kiezblock ist ein städtisches Viertel ohne Durchgangsverkehr.“
www.kiezblocks.de

Kiezblock als Sackgasse: Sperrn und nichts weiter

- Belastung zum Großteil verlagert
- Kfz-Umwege
- Noch mehr Gefälle zwischen innen und außen
- Hauptstraßen als Problemmeilen für alle



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Die Definition und Vorstellung von Kiezblocks, was sie denn eigentlich sind, sagt dazu erst mal noch nichts. Auf der Website www.kiezblocks.de liest man, „ein Kiezblock ist ein städtisches Viertel ohne Durchgangsverkehr“. Auf der Website des Bezirksamts Pankow steht es fast wörtlich genauso. Man kann nun sagen, die Pessimisten bekommen eher dann Recht, wenn ein Kiezblock aus nichts weiter besteht, als eine Sperre oder zwei Poller hinzustellen, und man lässt es dann damit bewenden und hat wirklich nur an dem einen Ort eine Veränderung geschaffen. Damit kann das passieren, was Herr Kaden schon geschildert hat: Belastungen können sich verlagern, Umwege werden gefahren. Es gibt last, not least ein noch stärkeres Qualitäts-, soziales und Emissionsgefälle zwischen denen, die an der konkreten Stelle davon profitieren und denen, die an anderen Straßen darunter leiden, und es werden vor allem die Hauptstraßen an den Außenseiten der Kiezblock noch stärker zu Problemmeilen für alle. – Dazu gleich noch mehr!



Kiezblock als Gewinn: Verkehr verändern – Stadt verbessern

- Gewinn von Flächen, die vielen guttun: Aufenthalt, Grün, Gewerbe, Spiel, Sport usw.
- Sperre für die einen - öffnen für viele andere: Bessere Wege für Fuß, ÖV, Rad
- Mehr nachhaltige Mobilität: Positiv-Ausstrahlung auf Hauptstraßen



Ein Kiezblock ist gelungen, wenn nicht nur Anwohner profitieren.

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Richtig ist dagegen, Kiezblocks nicht nur als Maßnahme zu denken, bei der an irgendeiner Stelle was zugeht, sondern auch zu sagen: Da kann eine Fläche gewonnen werden, die in vielfältiger Weise für den Kiez, aber auch für die Umgebung und die weitere Stadt von Nutzen sein kann – für den Aufenthalt von Menschen, von Grün, last, not least auch für Gewerbe beispielsweise, nehmen wir Gastronomie im öffentlichen Raum und vieles andere, für Spiel und Sport usw.

Die Sperre für die einen, die bei der Schaffung eines Kiezblocks geschieht, sollte immer zugleich eine Öffnung für viele andere bedeuten, und die Öffnung sollte stärker wirken als die Sperre. Eine Öffnung heißt bessere Wege für die, die da zu Fuß gehen, für öffentlichen Verkehr und für Fahrradverkehr. Die Wirkung des Kiezblocks sollte nicht nur lokal sein, sondern sie sollte so sein, dass Verkehrsgebrauch sich insgesamt verlagert auf andere Verkehrsmittel mit anderen Wegen, sodass dieses am Ende dann auch für andere Straßen eine Entlastung und eine Verbesserung des Verkehrs und des Soziallebens dort stattfindet. Ein Kiezblock ist nur dann gelungen, meine ich, wenn außer Anwohnern auch andere deutlich profitieren und man von vornherein Wege aufzeigt und gehen will, mit denen das möglich ist.



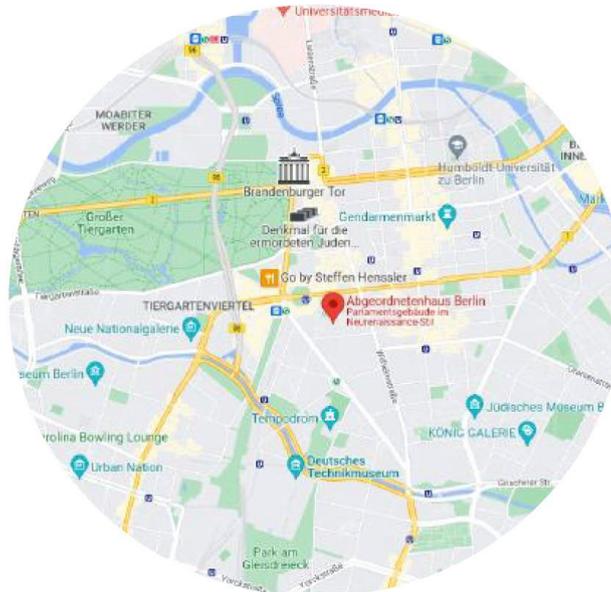
Kiezverkehr ist Fußverkehr



Wege bis 0,5 km: 88 % zu Fuß



Wege von 0,5 bis 1 km: 67 % zu Fuß



Wege von 1 bis 2 km: 32 % zu Fuß

Anteil der Fußwege an allen Wegen in Berlin 2017. Quelle: Mobilität in Deutschland

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Dann komme ich jetzt zu meiner Kernkompetenz: Kiezverkehr als Fußverkehr. – Fußverkehr ist definitiv am Wichtigsten für den Verkehr innerhalb von Kiezen und dazwischen. Wege von bis zu 500 Metern werden in Berlin zu 88 Prozent, also fast alle, zu Fuß zurückgelegt. Das ist klar. Niemand nimmt für den Bäcker, der gleich um die Ecke ist, das Auto oder das Fahrrad. Bis zu einem Kilometer werden diese Wege immer noch zu zwei Dritteln zu Fuß zurückgelegt. Das ist von hier schon ein ganzes Stück bis zum Brandenburger Tor oder über das Kulturforum hinaus. Und Wege bis zu zwei Kilometern werden auch noch zu einem Drittel zu Fuß zurückgelegt. Sie sehen also, wie schon heute dort der dominierende Verkehrsgebrauch ist und wo Sie also den größten Verbesserungsbedarf und auch das größte Verbesserungspotenzial haben, weil die Menschen bereit sind auch heute unter oft schwierigen Bedingungen einen Großteil der Kiezwege schon zu Fuß zu bewältigen.



Besseres Gehen – Chancen für Kiezblocks

- Gehwege priorisieren
- Gehwege entrümpeln
- Fahrbahnqueren erleichtern –
Vortritt statt Vorfahrt
- Von der Fahrbahn
zur Gemeinschaftsfläche
- Geh-Komfort



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Wie man nun besseres Gehen in Kiezblocks erreichen kann – da gibt es einen langen Katalog, mit dem ich Sie hier nicht behelligen will. Gehwege priorisieren, entrümpeln usw. Das sind die allgemeinen Maßnahmen des Fußverkehrs, die man inzwischen erfreulicherweise auch dem Mobilitätsgesetz als Zielkatalog entnehmen kann. Über bisherige Umsetzung schweige ich heute.



Umweltverbund im Kiezblock



Bahn und Bus: keine Beschränkungen. Stadt ist wichtiger als Kiez

Rad: kiezigerecht gern, also relativ langsam, nicht störend, Wege gut querbar. An Engstellen ggf. keine Durchfahrt. Parken ordnen!



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Der weitere Umweltverbund im Kiezblock, öffentlicher Verkehr und Bahn: unbedingt natürlich öffentlichen Verkehr nicht blockieren. – Längst bekannt ist, wie man das macht. Es gibt Busse weltweit, die das Herabsenken von Pollern anfordern können, auch ohne Zeitverlust, wenn sie direkt davor eine Haltestelle haben. Und für Radverkehr gilt: ja, Kiezblocks und Radverkehr auch durchgehend, aber bitte nicht so, dass dann ein Durchgangsverkehr durch den anderen ersetzt wird, man zwar weniger Emissionen, weniger Lärm und Abgase hat, aber andere Probleme dieses Flächengebrauchs, die des massiven Parkens, die des erschwerten Überquerens von Straßen, da bleiben oder in gleicher Schärfe sind. Da möchte ich auf Kiezblocks in Amsterdam, auf das von hier aus oft als Vorbild geguckt wird, hinweisen. Es gibt tatsächlich welche. Einen zeigt etwas blass das Foto da hinten, bei denen auch die Durchfahrt mit dem Fahrrad nicht erwünscht ist. Und wie man an dem Bild sieht, funktioniert das sogar. Selbst der Gorillabote steigt da ab.



Wichtigste Seite: Die Außenseite

Hauptstraßen sind oft

- Wohnstraßen
- Geschäftsmeilen
- ÖV-Meilen
- Wege von und zu Haltestellen



Hauptstraßen brauchen

- Entlastung durch Kiezblock, nicht Belastung (Lärm, Abgase, Unsicherheit, erschwertes Queren)
- Flächeneffizientesten Verkehr (Priorität für ÖV, Fuß) Wirtschaftsverkehr vor Privat-Kfz, bessere Bedingungen fürs Rad
- Viel Halten, weniger Parken

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Die wichtigste Seite der Kiezblocks ist nicht etwa die Stelle, an der die Sperre errichtet wird, sondern die wichtigste Seite in vielfacher Hinsicht ist die Außenseite. Der Begriff der Wohnstraßen ist irreführend. Gewohnt wird in der Stadt an allen Straßen. Auch Hauptverkehrsstraßen sind Hauptwohnstraßen, oft sogar in ganz besonderer Verdichtung. Da ist der Bedarf an Entlastung der Menschen, die da sind, an der Umwidmung von Flächen, an anderem Flächengebrauch sogar noch größer. Sie sind die Hauptgeschäftsmeilen, die Meilen des öffentlichen Verkehrs und diejenigen, an denen öffentlicher Verkehr auch zu Fuß besonders aufgesucht wird. Das heißt, der Handlungsbedarf ist dort am größten, nicht im Kiezinneren. Sie brauchen durch Kiezblocks Entlastungen, nicht Belastungen. Sie brauchen flächeneffizientesten Verkehr, Prioritäten für öffentlichen Verkehr und Fußverkehr. Hier soll Wirtschaftsverkehr vor privatem Kfz-Verkehr gehen. Bessere Bedingungen fürs Fahrrad soll es auch geben. Und ich bin der Meinung, dass gerade an Hauptverkehrsstraßen die Idee, dass man dort dauerhaft Kraftfahrzeuge abstellen könne, eine von gestern ist, dass dort viel gehalten werden soll und muss von allen, die das brauchen, auch Privaten, die mal kurz be- und entladen, da rein und raus wollen, und dass dort der Raum zum dauerhaften Parken noch fragwürdiger ist als in kleineren Nebenstraßen.



Am Ende wieder Durchgangsverkehr

Auf längere Sicht Fahrverkehr nicht aussperren, sondern kiezverträglich gestalten:

- langsam
- emissionsfrei
- Fahrzeuge schlank
- Wege besser querbar
- nicht dominant
- wenig Parkraum



Langfrist-Ziel:

Nicht teil-durchlässige Kiezblocks, sondern ganz verträgliche Durchlässe für alle, die im Kiez verkehren wollen.

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Zu einer Vision für den Schluss – ganz am Ende, wenn wir Verkehr so verändert haben, wie ich es mir wünsche, dann brauchen wir keine Kiezblocks mehr. Denn dann ist Verkehr so, dass er überall stattfinden kann, ohne dass er als störend empfunden wird. Dann sind die Verkehrsmittel, sind auch die Fahrzeuge langsamer, leiser, schlanker, haben weniger Parkraumbedarf. Wege sind besser querbar. Verkehr dominiert nicht so. Wir brauchen auch weniger Parkraum. Das Langfristziel sollte also sein, nicht etwa 800 statt 80 Kiezblocks in der Stadt zu schaffen, sondern die sind nur eine Zwischenstufe. Sie können ein Beitrag dazu sein, wenn sie richtig gemacht werden, Verkehr so zu gestalten, dass Durchlässe überall in den Kiezen wieder für alle da sein können, ohne dass das Probleme macht und ohne dass neuer Druck entsteht, solche Durchlässe zu sperren. Also: Auf dem Weg über das, was im ersten Moment als Sperre erscheinen mag, am Ende wieder zu einer Öffnung und Erleichterung insgesamt zu kommen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Stimpel! Die Präsentation haben Sie heute mitgebracht. Die wurde nicht vorher verschickt. Meine Frage: Können Sie uns diese danach noch zur Verfügung stellen? – Dann würden wir das über das Ausschussbüro noch verteilen.

Roland Stimpel (FUSS e. V.): Natürlich! Gerne!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ja! Danke schön! – Dann hat jetzt Herr Benn das Wort. Auch für Sie fünf Minuten! Bitte schön!

Bezirksbürgermeister Sören Benn (BA Pankow): Vielen Dank! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung, und vielen Dank, dass Sie sich des Themas annehmen! Wir haben in Pankow insgesamt 19 Vorschläge für Kiezblocks vom südlichen Prenzlauer Berg bis hoch nach Wilhelmsruh, die schon seit einigen Jahren in der Diskussion sind. Wir sind dabei, im Moment einen Kiezblock tatsächlich in die Umsetzung zu bringen – das ist der Kiezblock Komponistenviertel – und einen weiteren Kiezblock unmittelbar vorzubereiten. Sechs weitere mögliche Kiezblocks werden im Rahmen anderer Projekte, Bebauungsplanverfahren usw. und so fort, auch weiter noch mit betrachtet werden.

Der Kiezblock, den wir im Komponistenviertel machen, bereiten wir schon seit einigen Jahren mit einer wissenschaftlichen Begleitung vor. Insofern sind alle die Punkte, die die Kollegen vor mir angesprochen haben, selbstverständlich Teil der Abwägung und der Untersuchungen. Das gehört sich so. Das ist im Verwaltungsverfahren auch gar nicht anders möglich. Alle Belange müssen abgewogen werden. Insofern gibt es bei der Einrichtung von Kiezblocks eigentlich keinen Belang, der unbeachtlich bliebe, weil unsere Verwaltungsverfahren das schlicht und ergreifend gar nicht zuließen.

Jetzt ist allerdings die Frage: Was ist ein Kiezblock? – Ein unbestimmter Begriff! Und ja, im Wesentlichen geht es natürlich darum, zum einen Durchgangsverkehr herauszunehmen. Das hat übrigens auch einen Grund. Es gibt nämlich ein übergeordnetes Straßennetz. Da ist bestimmt: Was sind überörtliche Verbindungsstraßen? – Die meisten Straßen innerhalb von Kiezen sind keine überörtlichen Verbindungsstraßen. Insofern ist es nur richtig und konsequent, nach Wegen zu suchen, Durchgangsverkehr aus solchen Kiezen, dort, wo keine überörtlichen Verbindungsstraßen drin sind, tatsächlich auch rauszunehmen. Eigentlich ist es sogar eine Pflicht der Stadt, danach zu suchen, dass Erschließungsstraßen auch tatsächlich nur der Erschließung dienen und nicht der Durchfahrt dienen. Insofern sehe ich diese Bewegung hin zu Kiezblocks eigentlich eher sozusagen durchaus absolut im Geiste der StVO und der anderen Straßengesetze und untergesetzlichen Regelungen, auch wenn die StVO an anderen Stellen und die abgeleiteten Gesetze uns natürlich auch noch erhebliche Hürden in den Weg legen. Und damit es nicht zu lang wird, würde ich da auch am liebsten einsteigen, denn Sie wollten vor allen Dingen über Probleme reden und weniger über Philosophien.

Das deutsche Straßenverkehrsrecht und die StVO sehen solche Geschichten wie die Kiezblocks nicht vor. Das wissen Sie alle, darüber haben Sie wahrscheinlich auch schon öfter diskutiert. Es gibt jetzt § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO, die Erprobungsklausel, die dort eingerichtet wurde. Wir haben uns als Bezirk hier auch mit der zuständigen Senatsverwaltung dazu auseinandergesetzt. Wir haben auch Gutachten dazu erstellen lassen. Da ist uns mitgeteilt worden, dass nach Zuständigkeitskatalog für die Anordnung von Verkehrsversuchen die Senatsverwaltung zuständig sei. Dabei haben wir einen längeren Prozess gehabt, ob es sich bei den Kiezblocks um einen Verkehrsversuch handelt. Ja oder nein? – Am Ende des Tages hat die zuständige Senatsverwaltung befunden, das sei kein Verkehrsversuch. Damit sind sozusagen alle Anordnungsanforderungen, die aus solchen Kiezblocks erwachsen, zurück an den Bezirk gegangen, und wir sind nach wie vor in der Situation, dass wir immer nach dem mildesten Mittel suchen müssen, um bestimmte Maßnahmen umzusetzen. Das ist nicht glücklich.

Hier würden wir uns tatsächlich wünschen, dass wir in Berlin – Es ist ja auch angekündigt, es solle noch eine Arbeitshilfe zur Umsetzung von Kiezblocks durch die Senatsverwaltung geben. Das ist aus unserer Sicht ganz dringend, denn, Sie alle kriegen das mit, die Bewegung nimmt an Fahrt auf. Die Forderung von Anwohnerinneninitiativen werden lauter. Der Druck auf die Bezirke steigt, ohne dass damit die Ressourcen automatisch steigen. Sie wissen, wie schwer es ist, selbst wenn Sie offene Stellen haben, in Berlin noch qualifizierte Verkehrsplanerinnen zu bekommen. Insofern laufen wir da in einen Gap zwischen den Erwartungen, die in der Bevölkerung da sind und dem, was wir in der Verwaltung tatsächlich auch umsetzen können. Fehlendes Personal zur Umsetzung ist ein reales Problem.

Auch die Finanzierung von Kiezblocks ist ein reales Problem. Die haben wir so in den Haushalten nicht drin. Auch den Kiezblock im Komponistenviertel konnten wir nur über ein Bundesforschungsprojekt finanzieren, wo der Löwenanteil sozusagen von finanziert wird, 174 000 Euro dort. Von Senatsverwaltung für Umwelt, Verbraucher- und Klimaschutz haben wir auch noch ein bisschen Geld bekommen, und 100 000 Euro haben wir selber reingegeben. Das ist aber keine gute Finanzierungsgrundlage, um solche Kiezblocks nach vorne zu bringen.

Hier ist im Übrigen auch ein hoher Aufwand an Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Wir machen den auch. Der ist auch zwingend. Wir haben mehrere Anwohnerveranstaltungen gemacht, Workshops gemacht, Ideenworkshops. Das geht auch noch weiter, denn ein Kiezblock erschöpft sich nicht darin, dass man Einbahnstraßenregelungen macht und dass man Modalfilter macht, sondern das ist nur die Voraussetzung, und danach geht es dann um die Stadtgestaltung. Danach geht es dann auch um Fragen: Wie kann man weiterhin Mobilität gewährleisten für Mobilitätseingeschränkte, die sozusagen in ihrem Lebensvollzug 50, 60 Jahre das Auto sozusagen als erweitertes Selbst für sich integriert haben? – Hier steht die Frage: Wie kann man in solchen Kiezblocks tatsächlich auch so was wie Mobihubs, also Mobilitätshubs integrieren? – Wie kann man vielleicht auch über Carsharing, über Mobilitätsgenossenschaften, über Einkaufshilfen für ältere Leute zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, nämlich die Probleme, die daraus teilweise entstehen, bewältigen und gleichzeitig Nachbarschaften stärken und den Stadtraum gestalten? Also auch die ganze Frage: Folgen aus so was auch Möglichkeiten zur Entsiegelung? Folgen aus so was auch Möglichkeiten zur Begrünung oder erweiterte Spielmöglichkeiten oder auch durchaus für Kiezwirte die Möglichkeit, noch zusätzliche Flächen zu akquirieren oder solche Gewerbeflächen und öffentliche Flächen stärker auch in Austausch zu bringen?

Ungelöst sind aber natürlich alle anderen Probleme, das muss man auch mal sagen, die Sie schon angesprochen haben. In Barcelona beispielsweise – das ist immer mein Lieblingsbeispiel, weil ich es da auch kennengelernt habe, ich war vor drei Wochen auch noch mal da und habe wieder geweint angesichts dessen, was die da alles hinkriegen – sind die Kiezblocks, Superilles, Bestandteil eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes für ganz Barcelona. Das haben wir hier so nicht. In Berlin ist es eher so ein eklektischer und iterativer Prozess von unten. Das ist auch kein Vorwurf an irgendjemanden, sondern einfach nur ein unterschiedlicher Vorgang, der in den Städten abläuft. Die Einführung ist dort relativ behutsam. Man hat dort, bevor man Superblocks eingerichtet hat, das überörtliche öffentliche Verkehrssystem angeguckt und hat sichergestellt, dass um die Kiezblocks herum Busse, Straßenbahnen und was auch immer, also dass die öffentliche Anbindung an den ÖPNV, auch gewährleistet ist, sodass die Notwendigkeit, auf das Auto angewiesen zu sein, auch sinkt. Und man hat dort eine behutsame Einführung gemacht, hat erst Geschwindigkeiten reduziert, hat Stück für Stück Ver-

kehre rausgenommen, Schritttempo eingeführt und dann angefangen, die Straßenräume zu gestalten.

All das sind Fragen, für die uns in Berlin sozusagen gemeinsame Standards fehlen. Es wäre gut, wenn wir die miteinander entwickeln. Wenn dann am Ende des Tages auch relativ zügig diese Leitlinien, diese Arbeitshilfe da ist. Und – denn die Frage wird sowieso kommen – wir haben dafür zumindest in Pankow kein eigenes Personal speziell für das Thema. Wir hatten über den Mobilbericht eine Mobilitätsplanerin. Die ist dann für Reinickendorf Stadträtin geworden, Frau Stephan. Diese Stelle konnten wir bisher nicht nachbesetzen, und wir haben auch im Stadtentwicklungsamt einen Radverkehrsplaner, der dort einen Teil seiner Arbeitsressourcen mit reingibt, um das zu entwickeln, aber natürlich wäre es wichtig, wenn die Stadt Berlin sagt: Superblocks, Kiezblocks sind etwas, das wir tatsächlich systematisch in der Stadt implementieren wollen. Dann wäre es natürlich ausgesprochen hilfreich, wenn wir dafür tatsächlich auch noch Planungskapazitäten in die Ämter bekommen, die nichts weiter machen, als dort Expertise zu entwickeln und gemeinsam mit den Menschen zu schauen, wo es Sinn macht.

Eine Abschlussbemerkung noch! Wir haben ja ein etwas anderes Vorgehen als in einigen anderen Bezirken. Wir haben das also jetzt im Komponistenviertel erst mal tatsächlich hoch wissenschaftlich nach allen Regeln der Kunst entwickelt, gehen jetzt in die Umsetzung und gehen mit den Erfahrungen daraus dann weiter in den Arnimkiez und hangeln uns so sozusagen von Kiez zu Kiez weiter. Das heißt, die Erwartung, dass die überall gleichzeitig aufploppen könnten, werden wir nicht erfüllen können, zum einen aus kapazitiven Gründen, zum anderen, weil auch jeder Kiez anders ist. Trotzdem kann man so was aber, wenn man es an einem Punkt mal sehr gründlich angefangen hat, an anderen Stellen doch dann schneller und besser umsetzen, einfach weil es Erfahrungswerte gibt und man nicht mehr in bestimmte Sackgassen läuft. – So weit! Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Benn! – Jetzt waren wir ein bisschen großzügig, aber die Zeit holen wir auch wieder rein. Jetzt treten wir ein in die Beratung der Ausschussmitglieder. Jetzt haben wir schon einmal eine Rednerinnenliste: Herr Friederici, Herr Machulik, Herr Laatsch, Herr Reifschneider und Frau Hassepaß. Herr Schenker hat sich jetzt noch gemeldet und Herr Förster. Gut! Dann würden wir so erst mal verfahren. Erst mal kommen die Statements und die Fragen an die Anzuhörenden, die dann Gelegenheit haben, gesammelt darauf zu reagieren. Deswegen die Bitte, dass Sie sich ein paar Notizen machen, wenn jetzt die Fragen auf Sie einprasseln! Und dann wird auch noch der Senat in dem Zusammenhang seine Stellungnahme abgeben können und auch auf die Fragen reagieren können, die jetzt möglicherweise auch schon bereits an den Senat gestellt werden. – Herr Friederici! Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Herr Vorsitzender! Vielen Dank! – Ich hätte eine geschäftsleitende Bemerkung vielleicht am Anfang zu fassen. Es wäre vielleicht nicht schlecht, die Position der Senatsverwaltung zuerst zu hören, aber Sie können natürlich auch erst mal die Fragen sammeln. Ich sage es nur. Denn es gibt auch ein paar Fragen, die sich aus den Vorträgen ergeben. Zunächst einmal bedanke ich mich bei Ihnen allen zusammenfassend für die CDU-Fraktion dafür, dass Sie zu uns gekommen sind!

Ich nehme mit unterschiedlichen Klassifizierungen in Ihren Darlegungen wahr, dass keiner der drei Herren, die heute hier sind, von dem bisherigen Verfahren zur Einführung von Kiezblocks begeistert ist. Das deckt sich mit meiner sicherlich subjektiven Auffassung zu diesen Projekten. Wir haben als erste Form der Reduzierung des Durchgangsverkehrs und des Fernhaltens fremder Menschen mit Autos aus diesen Wohnbereichen Berlins die Anwohnerparkzonen, wo Sie von der Linken, nachdem Sie das vorhin mit großer Verve in der Begründung vorgetragen haben, feststellen müssen, dass sie offensichtlich für Sie kein großer Erfolg sind. Sie sind es aber schon. Sie führen in vielen Bereichen der Gastronomie, der Hotellerie, aber auch beim Treffen von Freunden dazu, dass die Leute sich dort nicht mehr treffen und besuchen. Das finde ich eine Verzweigung der Innenstadt. Ich weiß nicht, ob es für eine Dreieinhalb-, Viermillionengroßstadt der Sinn sein sollte, dass sich Leute dort bewusst nicht mehr treffen sollen, wenn sie auf das Auto angewiesen sind. Sie tun immer so, gerade auch im linken Spektrum, dass das alle wollen. Ich will Ihnen mal ganz deutlich sagen, dass es ganz große Personenkreise gibt, das sind die älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, das ist die mittelständische und kleine Wirtschaft, die nun mal auf das Auto angewiesen sind. Die müssen von Hauptstraßen in Nebenstraßen reinkommen, und denen das Leben so zu erschweren, verstehe ich vielleicht aus Ihrer Sicht, auch der Leute, die Sie unterstützen, aber ich muss sagen, ich weiß nicht, ob das ein gesamtheitlicher Ansatz ist, um in Berlin die Mobilität zu befrieden und weiterzuführen.

Wenn sich die Menschen in einem Kiezblock das zu 100 Prozent wünschen, wenn der nicht drei, vier Quadratkilometer groß ist, dann kann ich mir das in kleineren Bereichen vorstellen, aber bei großen Bereichen habe ich doch Skepsis. Ich bin vor allen Dingen durch das bestätigt worden, was Herr Dr. Kaden von der IHK ausgeführt hat. Wir müssen diese Stadt am Laufen halten. Sie lebt nicht nur von Steuereinnahmen, die Arbeitnehmer über die Lohnsteuer entwickeln, sondern sie lebt vor allen Dingen vom Gewerbe, von der Gastronomie, von der Hotellerie und vom kleinen Handwerksbetrieb, und die müssen sich weiter entfalten können. Denen sollte man das Leben nicht noch zusätzlich erschweren.

Es fehlt an einheitlichen Standards schon bei der Implementierung, ach, schon bei der Planung. Deswegen würde ich gern von Ihnen aus dem Senat hören, wie Sie gedenken, damit künftig umzugehen. Es fehlt an einheitlichen Standards. Es hat doch einen Grund, warum Herr Bezirksbürgermeister Benn sagt, wir haben 19 Projekte in der Planung, aber eins können wir im Moment nur umsetzen. Das hat doch einen Grund. Entweder gibt es große Widerstände, es gibt keine einheitlichen Standards, es gibt zu wenig Personal, oder es gibt keinen gesellschaftlichen Konsens dazu. Deswegen sage ich Ihnen: Das erste Mittel ist sicherlich die Anwohnerparkzone, wenn Sie unbedingt Fremde aus Bereichen weghalten wollen, die mit dem Auto kommen. Natürlich ist es so, dass Sie in bestimmten Bereichen Durchgangsverkehr haben, aber ich sage es Ihnen mal ganz deutlich: Wenn am Platz der Luftbrücke eine aus der vorvorletzten Wahlperiode bestehende Baustelle in einem Kreuzungsbereich, wo am Tag 100 000 Fahrzeuge fahren, nicht nur Individualverkehr, sondern auch öffentlicher Nahverkehr und Lieferfahrzeuge, seit sage und schreibe sieben Jahre andauert, wo man, ich komme wieder auf das Thema, nahezu nie Bauarbeiter sieht, dann braucht man sich nicht zu wundern, dass die Leute bei Stau ausweichen. Ich finde, diese Probleme, sollte man in solchen Zeiten zuerst lösen. Ich will nicht wieder damit kommen, dass andere Städte – ich komme nicht auf China, aber Paris oder London – in der Zeit ganze U-Bahnlinien bauen. Hier ist es ein Problem, an einer Hauptverkehrsstraßenkreuzung zu bauen und das auch fertigzustellen. Sie werden darauf verweisen, dass das maßgeblich von den Wasserbetrieben betrieben wird. Ja, rich-

tig, das ist in der Tat so, aber das ist das Hauptproblem in unserer Stadt: Es wird ausgewichen, und es ist das Problem, dass die Leute dann doch durch die Wohngebiete ausweichen. Wenn sie das dann nicht mehr haben, aber eine Überlast im öffentlichen Nahverkehr, haben wir ein grundsätzliches Problem. Von daher die Frage an den Senat: Wann werden wir einheitliche Standards zur Implementierung bekommen? Das heißt Bürgerbeteiligung. Wie beteiligen Sie die Bürger eigentlich? Wie haben Sie geplant, mit den Leuten umzugehen, die nun mal auf das Auto angewiesen sind, egal, was für eins, sei es ein Lieferfahrzeug, durch Mobilitätseinschränkungen oder weil sie es privat einfach brauchen? Wie gehen Sie damit um?

Zweiter Punkt, gemeinsame Standards: Herr Benn hat das ausgeführt. Das wäre sehr sinnvoll. Ich glaube, man kann sich darauf verständigen, und das sollte auch aus den Bezirken kommen, denn sie sind örtlich am nächsten dran. Sie haben mit den Aktivistengruppen zu tun, sie haben mit den Menschen zu tun, die sich das wünschen, aber sie haben auch das Gewerbe vor Ort, die Menschen, die Schulen, die Altenheime usw. Das müssen sie alles unter einen Hut bringen. Letztendlich bedarf es hier auch mehr Personal, Sie hatten es angedeutet. Was brauchen Sie im Bezirk, um, wenn Sie es denn mit einem breiten gesellschaftlichen Konsens möchten, diese Kiezblocks einzuführen?

Dann möchte ich noch auf Herrn Dr. Kaden zurückkommen. Wann ist bei der Koalition bzw. im Senat damit zu rechnen? Man weiß nicht, wie lange die parlamentarische Beratung dauert. Wann kommt der neue Teil Mobilitätsgesetz „Wirtschaft“? Ich finde, ein Mobilitätsgesetz, das diesen Namen von Ihnen bekommen hat – Für mich ist es nach wie vor weitestgehend ein Fahrradgesetz. Dieses Mobilitätsgesetz ist doch eigentlich dem Namen nach nur ein Mobilitätsgesetz, wenn es alle Verkehrsarten beinhaltet. Sie regieren nun schon zehn Monate in dieser Stadt, oder lassen Sie es neun Monate sein. Möglicherweise kriegen wir Neuwahlen, und dann ist schnell Schluss. Haben Sie nicht selbst den Anspruch, sollte es Neuwahlen im Februar, März 2023 geben, wenigstens dem Parlament eine neue Gesetzesvorlage vorzulegen, damit der Bürger weiß, worauf er sich einstellen kann, wenn es zu Neuwahlen kommt bzw. – wenn sie nicht kommen –, wie es danach, in den nächsten vier Jahren, aussehen soll, sollte diese Koalition regulär überhaupt halten. Diese Aussage würde mich auch freuen. Wie sieht es damit aus? Wann kommt denn der Teil „Wirtschaft“, und wie sehen die Grundsätze aus?

Die Fragestellung auf die Kiezblocks bezogen an die drei Anzuhörenden: Was sind denn Ihre Forderungen bei dem Thema Kiezblock, Wirtschaftsverkehr? Wie können Sie das in Einklang bringen?

Beim Thema Fußgängerverkehr möchte ich auch noch mal ganz deutlich zu den einheitlichen Standards sagen: Es hilft uns nicht, dass wir eine Begegnungszone haben, wie zum Beispiel in Schöneberg in der Maaßenstraße, wenn wir die Verweilqualität zwar erhöht haben, die Autos verhindern, aber den Fußgängerbereich nicht vergrößert haben, denn die Fläche, wo die Menschen durchgehen, ist eher verkleinert, denn genau dort haben Sie Fahrradständer aufgestellt. Deswegen frage ich mich immer, was das bringt. Herr Stimpel! Mich würde kurz ein Statement interessieren, was Ihre zentralen Forderungen an die Kiezblocks sind, vor allen Dingen sicherlich eine bessere Durchwegung für den Fußgängerverkehr, eine Barrierefreiheit ohnehin, und eine klare Definition, wie die Sicherheit des Fußgängers in Kiezblocks gewährleistet ist, denn ich kann mir vorstellen, dass in bestimmten verkehrspolitischen Bereichen des eher links-grünen Spektrums immer eine gewisse Regelfreiheit gesehen wird. Aber das bedeutet auch, dass mobilitätseingeschränkte Fußgänger Probleme damit haben werden. Das Thema

müssen wir vielleicht auch noch mal erörtern, denn wir wollen alle – Sie reden auch von der Vision Zero – keine Toten, wir wollen keine Unfälle im Verkehr haben, und auch das ist ein Baustein, das zu erreichen, wenn man dieses Thema von vornherein annimmt und eben nicht wie in der Maaßenstraße, wo wir in einem kleinen Teil schon so eine Art Kiezblock haben, durch die Verwaltung damals angeordnet und auch im Dialog mit den Bürgern vor Ort. Das wollen wir künftig verhindern und daraus lernen. Deswegen sind die einheitlichen Standards wichtig. Wann kommt das Mobilitätsgesetz, Teil „Wirtschaft“? Wie sollen Bezirke künftig damit umgehen? Was sind die klaren Zielstellungen? Ich bin sehr dankbar, Herr Benn, dass Sie heute hier sind, denn dann können Sie sagen, was Sie für die Umsetzung brauchen. Wie stellen Sie sich den Implementierungsprozess vor? Es ist doch klar: Sie haben 19 Gebiete, und bei einem sind Sie gerade in der Umsetzung. – Das ist keine Kritik an Ihnen, das sage ich ganz deutlich. Für das Gesamtprojekt, dafür, dass schon jahrelang geplant wird und sich die Koalition auf die Fahnen heftet, das in Berlin möglichst sehr stark auszubauen, ist das nun wirklich kein Erfolg für diese Koalition.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Friederici! – Dazu nur kurz ein sitzungsleitender Hinweis: Ich möchte nicht die Rederechte einschränken, aber mit Blick auf die Uhr darum bitten, dass die Beiträge ein bisschen kürzer, pointierter gemacht werden, damit wir vorankommen, denn wir haben noch einen anderen Tagesordnungspunkt. Nichts für un- gut. Dabei möchte ich noch fragen, ob wir Einvernehmen herstellen können, dass Senatorin Jarasch am Ende dieser Runde als Erste spricht, um die Stellungnahme abzugeben und auf die Fragen zu antworten. Ich hoffe, das ist auch für die Anzuhörenden in Ordnung, weil Senatorin Jarasch sonst im Zeitbedrängnis gerät. – Ich stelle fest, dass wir so verfahren können. Vielen Dank! Dann machen wir jetzt weiter mit der Liste, und Herr Machulik hat das Wort. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an Herrn Kaden, Herrn Stimpel und Herrn Benn für die Ausführungen in der heutigen Anhörung zu diesem Thema Kiezblock! Das hat relativ deutlich gezeigt, dass das, was in der Presse gern mal als Schlaglicht gezeigt wird und was auch politischer Wille ist, in der Umsetzung die eine oder andere Schwierigkeit hat. Nach dem Hinweis des Vorsitzenden versuche ich, mich kurzzufassen, nur einen kleinen Seitenhieb an meinen Kollegen von der CDU: Das Mobilitätsgesetz ist nicht nur ein Fahrradgesetz, sondern es hat auch einen Fußteil, und alle weiteren Punkte folgen. Ob punktuelle Nachwahlen in Berlin stattfinden und ob punktuelle Nachwahlen zu Ergebnissen führen, die eine andere Regierungsbildung erfordern, sei dahingestellt. Wir werden trotz alledem als Koalition weiterarbeiten und nicht wie das Kaninchen vor der Schlange warten, bis ein Ergebnis seitens des Gerichts kommt. Sie können sich darauf verlassen, dass SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke weiterhin ernsthaft an Verkehrsthemen arbeiten, egal, was in der Zukunft an politischer bzw. gerichtlicher Entscheidung erfolgt.

Kommen wir zurück zum Thema Kiezblock: Ich finde es ganz gut, dass Herr Benn deutlich gemacht hat, was eigentlich der Auftrag ist in der Abwägung eines übergeordneten Verkehrsnetzes. Das heißt, den Durchgangsverkehr im übergeordneten Verkehrsnetz zu lassen und das, was wir früher als Wohnquartier und nicht als Wohnstraße – Da hat Herr Stimpel vollkommen recht, gewohnt wird in der ganzen Stadt. Wenn wir das als Definition machen würden, würden wir ganz Berlin zur Fußgängerzone erklären, und das geht nicht. Wenn wir die Ausführungen von Herrn Kaden hören: Die Stadt muss tatsächlich leben, und es gibt Ver- und Entsorgungsaufgaben in der Stadt, die erfüllt werden müssen. Ich sage auch immer wieder: Es

muss auch der Discounter irgendwie beliefert werden, und das müssen wir sicherstellen. Daran merkt man diese Schwierigkeiten, die wir hatten, denn diese Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohnquartieren war schon in den letzten Jahren die Aufgabe aller Bezirksämter, dass sie das sicherstellen. Ich kann aus leidvoller Erfahrung sagen, dass das nicht so einfach ist. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass der individuelle motorisierte Verkehr nicht in die Wohnquartiere hineinkommt, wenn er kein Zielverkehr ist. Herr Kaden hat erklärt, was das bedeutet, was ein Zielverkehr ist, gerade aus der wirtschaftlichen Sicht heraus.

Ich hätte an Herrn Kaden eine Nachfrage zu den Micro-Hubs, die Sie kurz erwähnt haben, denn das ist auch etwas, wenn wir über flächendeckende Kiezblocks reden, dass eine Struktur geschaffen wird, dass wir aus großflächigen Fahrzeugen umlagern, damit wir dann emissionsfreie Belieferung in bestimmten Kiezen ermöglichen, angefangen vom Tante-Emma-Laden, den es nur noch selten gibt, aber, sagen wir mal, Zeitungsladen bis hin zur Altenpflege, aber auch alle Postlieferungsgeschichten, egal, von welchem Dienstleister das erfolgt, sodass das in den jetzt zu schaffenden Kiezblocks sichergestellt ist. Ich glaube, wir wollen alle nicht wieder zurück zu dieser ehemaligen Postzustellung, die wir vorwiegend in Ostberlin hatten, dass irgendwo am Straßenrand 200 Briefkästen sind und die Leute dort hingehen und nicht mehr ins Haus geliefert wird. Mich würde interessieren, welche Idee die IHK diesbezüglich hat.

Von Herrn Stimpel fand ich eine Aussage sehr gut und sehr realistisch, die auch umgesetzt werden muss: viel halten, weniger parken. Das ist auch eine Forderung vom FUSS e. V. Wir müssen Möglichkeiten schaffen, dass gerade mobilitätseingeschränkte Menschen mit ihrem Transportfahrzeug vorgefahren werden können, dass sie Arztpraxen, die auch in Wohnquartieren sein können, erreichen können und dass wir den Raum schaffen, die Verkehrsverbindungen gerade für mobilitätseingeschränkte zu Fuß Gehende mit der Etablierung von Kiezblocks zu verbessern.

Bei der Fragestellung von Herrn Benn, die Herr Friederici aufgenommen hat, hatte ich meine Probleme. Ich mag es ungern, dass man ein Schlaglicht auf eine andere Stadt setzt. Das sind bei uns im Verkehrsausschuss meistens Amsterdam, Hamburg und Kopenhagen. Nun kommt auch noch Barcelona dazu. Barcelona hat die Mischform eines Vorgängermodells eines Kiezblocks. Das war Las Ramblas. Jetzt kommen die Superblocks dazu. Ja, wir müssen, wenn wir uns das in Barcelona angucken, sagen, dass die dort sehr schnell sind. Ich hoffe, Herr Benn, ich habe Sie missverstanden, dass Sie die zweistufige Verwaltung in Berlin abschaffen, die Zuständigkeit der Bezirke an die Senatsverwaltung abgeben wollen. Dann hätten wir das dezentrale Problem der Personalakquise nach Berlin rübergeschoben, und es würde wahrscheinlich schneller gehen, weil die Entgeltstufen in der Senatsverwaltung meistens besser sind als in den Bezirksämtern. Ich hoffe, ich habe Sie missverstanden. Als ehemaliger Bezirksstadtrat hätte es mich wirklich verwundert, wenn das Ihr Credo war.

Zur Fragestellung nach den Standards: Ja, wir müssen uns auf eine bestimmte Grundlage einigen, wie das Verfahren ist. Ich finde es ganz gut, dass man die Beteiligungsverfahren organisiert. Ich glaube, dass die Aussage von Herrn Kaden, es kann keine Blaupause geben, vollkommen klar ist. Dafür sind die Kieze zu unterschiedlich, dass man sagt, hier einen Poller, da eine Vorstreckung, da eine andere Regelung. Ich glaube, das werden wir so nicht in einen Guss hineinbekommen, aber es ist klar, dass ein bestimmter Verfahrensablauf standardisiert werden sollte, an dem sich alle Bezirke orientieren können, wenn der Kiezblock nicht als

Verkehrspilot angesehen wird, aber dass es halbwegs nach den gleichen Regelungen geht. Nachdem ich drei Fragen an die Anzuhörenden gestellt habe, ist die Frage an die Senatsverwaltung zum vorgeschlagenen Weg des Leitfadens: Ich würde gern wissen, wie der Stand der Erarbeitung ist.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Machulik! – Jetzt ist Herr Laatsch an der Reihe. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Verkehrsberuhigung ist eine wunderbare Sache. Die wollen wir auch unbedingt. Ich habe mir mal auf der Seite „kiezblocks.de“ angeguckt, welche Flächen dafür vorgesehen sind. Das ist natürlich mit Barcelona gar nicht vergleichbar. Darauf komme ich gleich zurück. Im Moment sehe ich nur eine Verkehrsblockade, aber keine Lösung. Die Frage ist, wie dann der Parkplatzsuchverkehr, der dadurch entsteht, reduziert wird. Wie wird der zusätzliche Verkehrsdruck im übrigen Verkehrsraum reduziert? Da sage ich Ihnen gleich: Der Traum davon, dass alle Leute jetzt ihre Autos abschaffen, weil Sie die Kiezblocks schaffen, ist ziemlich unwahrscheinlich. Wir haben eher steigende Zulassungszahlen. Die Menschen sind also nicht bereit, auf ihren Individualverkehr zu verzichten, obwohl Berlin mit ungefähr 34 Prozent sehr geringe Individualverkehrszahlen hat. In diesem Sinne denke ich, dass die Lösungen darin liegen, dass wir solche übergeordneten Verkehrsstraßen wie die TV-Nord, TV-O und A 100 mit Anschluss der A 114 vorantreiben, aber in der Reihenfolge: zuerst die Entlastung schaffen und anschließend den Umbau der Stadt gestalten. Je schneller wir diese Entlastungsstraßen geschaffen haben, desto schneller können wir anfangen, wunderbar die gesamte Stadt mit diesen Kiezblocks zu überziehen. Ich bin absolut dafür, eine ganz tolle Sache, gar keine Frage, aber auch innerhalb der Kiezblocks müssen wir natürlich Lösungen haben. Was machen wir mit den Autos, die praktisch nach dem Sankt-Florian-Prinzip nach draußen gedrängt werden, nach dem Motto: Uns geht es hier gut. Was interessiert uns der Rest? – Das kann so nicht funktionieren. Wir sind für die gesamte Stadt zuständig.

Wie lösen wir das Problem, dass bereits bestehende Stadtgebiete praktisch keine Möglichkeit haben, Parkraum für Kraftfahrzeuge zu schaffen, außer vielleicht unterirdisch mit extremem Aufwand, und das auch gleich durchfahrtsmöglich, sodass es, wie Sie richtig gesagt haben, Herr Benn, im Kiezblock keine übergeordneten Straßen gibt? Wenn ich untergeordnete Straßen blockiere, dränge ich dem übergeordneten Verkehr den Verkehr auf, der vorher in den untergeordneten Straßen war, und das kann auch nicht die Lösung sein.

Ich komme mal zu Barcelona. Wir hatten gerade den Besuch in Wien. Dort habe ich festgestellt, was hier oft für Argumente im Raum sind, die überhaupt keine Realität haben. Wir waren auch in Barcelona. Die Kiezblocks sind erstens wesentlich kleiner. Ich habe mir mal die Flächen angeguckt, gerade in Ihrem Bezirk, Herr Benn, die Sie sich vorstellen. Die sind gigantisch. Das hat nichts mit den Kiezblocks in Barcelona zu tun. Vor allen Dingen ist Barcelona schachbrettartig angelegt in den Bereichen, in denen die Kiezblocks sind. Das heißt, man hat eine klare Orientierung: Dort geht es lang in die Einbahnstraße, und dort geht es in die andere Richtung. – Das haben wir hier nicht. Die wenigsten Kiezblocks in Berlin, die vorgesehen sind, haben eine solche geometrische Form, dass man als Nutzer der Stadt erkennen kann, wie man sich hier ausrichten muss.

Der nächste Punkt ist, dass Barcelona genau die Autobahn hat, die uns hier fehlt. An der Küste entlang verläuft die Autobahn unterirdisch komplett einmal durch die Stadt. Der Innenstadtverkehr wird dadurch entlastet, und das fehlt uns in dieser Stadt. Ganz klar, wir brauchen die Entlastung durch die A 100, und dann können wir die Innenstadt komplett vom Verkehr entlasten. Dieser sich ständig wiederholende Traum, auch von Frau Jarasch, den Individualverkehr zu reduzieren, indem man ihn einfach blockiert und dann darauf hofft, dass die Leute das Auto abschaffen, ist eine Illusion, und es kommt auch nicht dem politischen Auftrag nach, nämlich den Wohlstand und das Wohlbefinden der Menschen zu mehren und sie nicht durch Blockaden zu erziehen.

Ich habe jetzt vieles gehört, hervorragende Analysen, zum Beispiel von Herrn Stimpel. Ich kann mich dem zu nahezu 100 Prozent anschließen, was Sie gesagt haben, Herr Stimpel, aber ich habe noch nicht verstanden, wie Sie die Lösung sehen. Ich habe gerade meine Lösung vorgestellt, erst überregionale Straßen und dann Kiezblocks schaffen, in dieser Reihenfolge. Ich weiß noch nicht, wie es im Moment gehen soll, denn der Regionalverkehr hat jetzt nur noch an bestimmten Stellen die Möglichkeit, soweit er berechtigt ist, in den Kiezblock einzufahren. Das heißt, er wird weiterhin zusätzlich den überregionalen Verkehr belasten, und zusätzlich wird gerade von Frau Jarasch der regionale Verkehr extrem eingeschränkt, indem sie Straßen zurückbaut und zusätzliche Fahrradspuren baut. Das heißt, es blockiert sich alles gegenseitig und wird in einem riesigen Verkehrschaos enden, und es kann nicht der Sinn der Sache sein, dass wir einigen Menschen einen guten Lebensraum schaffen, wofür ich auch bin, das ist absolut richtig, und anderen dann die Lasten aufdrängen. Das darf so nicht kommen.

Herr Benn! Ich habe von Ihnen noch gar keine Lösung gehört zu allem, was außerhalb des Kiezblocks passiert, denn das hat Folgen. Sie müssen auch erkannt haben, dass, wenn ich den Kiezblock geschaffen habe, es drum herum etwas anders wird, als es vorher war. Das hätte ich gern gewusst. Das ist auch die Frage an Sie, Herr Stimpel. An Herrn Kaden muss ich die Frage nicht richten, denn er hat seinen Teil richtig beantwortet. Insofern ist das für mich beantwortet. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt ist Herr Reifschneider an der Reihe. Sie haben das Wort. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die drei Gäste in unserem Ausschuss für die Einblicke in die Praxis, aber auch in die Problematik für einzelne Verkehrs- oder Menschengruppen und den Wirtschaftsverkehr! An einer Stelle schließe ich mich der Vorrede des Kollegen von der AfD-Fraktion an: Berlin fehlt definitiv der Zugang zum Meer, wenn man das mit Barcelona vergleicht. Es wäre sehr schön, wenn Berlin auch endlich Meer hätte.

An Herrn Machulik gerichtet: Ich finde es wunderbar, dass die Koalition vorhat, weiter zu arbeiten. Das ist Ihr Auftrag. Wir arbeiten als Opposition natürlich gern auch weiter.

Ich fange mal mit den Kiezblocks an. Das ist in der Tat ein unbestimmter Begriff. Es geht eher um Verkehrsberuhigung in Vierteln, die vor allen Dingen durch Wohnen geprägt sind, und das unterstützen wir als FDP ausdrücklich. Wir finden die Art und Weise, das kann ich als Pankower Abgeordneter sagen, so wie der Bezirk Pankow und der Bezirksbürgermeister hier vorgehen, genau richtig. Das Komponistenviertel ist insgesamt gut gemacht, mit vielen

Einbahnstraßen, im Begleitgremium von Anwohnerinnen und Anwohnern. Das wird jetzt auch für das Arnimviertel geplant. Es ist der richtige Weg, Schritt für Schritt vorzugehen, es als gemeinsamen Lernprozess zu verstehen und dann nachzusteuern, wo Nachsteuerung erforderlich ist.

Ich bin sehr dankbar für die Ausführungen von Herrn Stimpel, der gesagt hat, es gehe eben nicht nur darum, ein paar Poller aufzustellen, und dann war es das. Herr Benn hat schon darauf verwiesen: Es muss am Ende darum gehen, dass dadurch ein öffentlicher Raum entsteht, der anders genutzt werden kann, beispielsweise zur Entsiegelung, zur Begrünung. Jetzt ist es nicht mehr ganz so warm, weil wir die Jalousien zugezogen haben, aber wir hatten über den Sommer auch die Frage der Verschattung des öffentlichen Raums. Wie kommt man durch die Stadt, wenn man schon über 70 ist und draußen 35 Grad sind, oder auch kleinere Kinder? Wie gehen die eigentlich mit der Hitze um, um am öffentlichen Leben weiter teilzuhaben?

Ich habe noch einige kleine Fragen und Anmerkungen. Wenn ich es richtig verstanden habe, werden im Vorfeld Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, um zu erfassen, ob eine Verkehrsverlagerung auf Hauptstraßen stattfindet und in welchem Umfang. Das wird auch so gemacht, wenn Fahrradstraßen angelegt werden sollen. Dann wird auch beabsichtigt, Durchgangsverkehre die Hauptstraßen zu verlagern. Mich würde interessieren, in welchem Modus und wann diese Verlagerungseffekte überprüft werden, ob das, was man vorher prognostiziert hat, so eingetreten ist. War das mehr oder vielleicht auch weniger? Es gibt Beispiele aus Städten, wo sich viel weniger Verkehr auf Hauptstraßen verlagert hat, als man zunächst gedacht hat.

Ich bin sehr dankbar für die Ausführungen von Herrn Dr. Kaden zur Frage des leistungsfähigen Hauptstraßennetzes. Wenn wir nämlich den Durchgangsverkehr aus den Wohnvierteln heraus haben oder diesen reduzieren wollen, dann ist es umso wichtiger, leistungsfähige Hauptstraßen zu haben.

Ich würde daran appellieren, sich bei den Planungen von Kiezblocks stark mit Einbahnstraßen zu beschäftigen oder mit versenkbaren Pollern. Wir brauchen möglicherweise gar nicht so sehr immer nur starre Poller, die 24 Stunden und 365 Tage im Jahr stehen, bis auf die Müllabfuhr, die die umlegen kann oder das Umzugsunternehmen, das das dann auch tut, sondern dass Verkehr zu bestimmten Zeiten ausgeschlossen wird. Das machen auch viele andere Städte europaweit, die zu bestimmten Zeiten die Poller hochfahren oder dass man anruft und freigeschaltet wird, sodass in den Abendstunden oder zu bestimmten Geschäftszeiten die Poller oben sind und somit der öffentliche Raum von Autos oder Durchgangsverkehr freigehalten wird.

Mich würde bei der Planung, die senatsseitig steht, interessieren – Sie unterstützen die Planungen der Bezirke für die Kiezblocks –, wie der Zusammenhang mit dem Umweltgerechtigkeitsatlas ist. Es gibt tatsächlich Kieze, die sehr stark belastet sind. Es wäre interessant gewesen, jetzt jemanden aus Mitte hier zu haben, weil dort der Bellermannkiez geplant wird, der schon teilweise umgesetzt ist. Es sind schon zwei Diagonalsperren errichtet. Eine in der Jülicher Straße fehlt noch. In der Grüntaler Straße wird es nicht gemacht, weil dort momentan noch eine große Baustelle ist, die den Durchgangsverkehr sowieso blockiert. Wir haben an der Außenseite des Bellermannkieses die Behmstraße, die Badstraße, die Prinzenallee, die Osloer Straße und die Jülicher Straße. Die soll für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Aber die anderen großen Straßen sind Hauptverkehrsachsen, und wenn man dann in den Um-

weltgerechtigkeitsatlas schaut, stellt man fest, dass in dem Kiez eine extrem hohe Lärmbelastung herrscht. Ich war dort. Die Bellermannstraße selbst ist eine verhältnismäßig ruhige Straße. Die Stettiner Straße ist ruhig. Die Eulerstraße und die Spanheimer Straße sind relativ ruhig. Laut sind die Behmstraße, die Badstraße, die Prinzenallee, die Osloer Straße und bislang auch die Jülicher Straße, und das sind Hauptverkehrsstraßen. Die werden Sie mit einem Kiezblock in der Bellermannstraße nicht beruhigen können. Ich bin gespannt, was dort passiert. Deswegen vielen Dank an Herrn Stimpel, der darauf hingewiesen hat: Auch an der Außenseite der Kiezblocks wohnen Menschen. Auch in den von mir gerade genannten Straßen wohnen sehr viele Menschen.

Um konkret beim Bellermannkiez weiterzumachen: Die Bellermannstraße soll zur Fahrradstraße werden. Das Problem haben wir auch in Pankow an verschiedenen Stellen. Ein Teil der Bellermannstraße ist asphaltiert, ein Teil ist aber mit dickem Kopfsteinpflaster ausgestattet. Die Steine stehen sehr weit auseinander, sind sehr hubbelig. Da ist das Fahrradfahren, ich habe es ausprobiert, wirklich eine Pest, insbesondere wenn man noch Einkäufe hat. Das haben wir in Pankow auch in verschiedenen Bereichen rund um den Arnimplatz, aber auch an ganz anderen Stellen wie der Hufelandstraße usw. Wie geht man damit um? Die sollen nicht alle asphaltiert werden, nehme ich an. Wie man damit umgeht, würde mich interessieren.

Worüber wir noch nicht gesprochen haben, Herr Friederici hat es zumindest im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung angedeutet: Ja, es werden ein paar Parkplätze wegfallen, wenn die Kiezblocks da sind. Dort kommen weniger Ortsfremde rein. Dort wird weniger geparkt. Dann brauchen wir möglicherweise Parkraumkapazitäten an anderen Stellen. Mich würde interessieren, ob im Rahmen der Planung auf Bezirksebene oder von den begleitenden Gremien geschaut wird, wie sich der Parksuchverkehr verlagert und was für Bedarfe in der Realität da sind, nicht nur in dem, was man sich als Wirklichkeit erhofft oder erträumt, sondern welche realen Bedarfe zum Parken eigentlich da sind und bedient werden müssen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Es ergeht noch mal ein Appell meinerseits an die Ausschussmitglieder, sich kürzerzufassen. – Frau Hassepaß! Sie haben das Wort. Das bezieht sich nicht auf Ihren Beitrag. Ich will nichts präjudizieren. – Bitte schön!

Oda Hassepaß (GRÜNE): Danke schön! – Vielen Dank auch von meiner Seite an Herrn Kaden, Herrn Stimpel und Herrn Benn und dass wir heute eine Anhörung zu diesem so wichtigen Thema haben! Sie hatten es vorhin angesprochen, Herr Benn: Wir sind hier, um die Sachen, die im Geiste schon bestehen, darüber gibt es Einigkeit, wirklich auf die Straße zu bringen und uns den Lösungen zu widmen, indem wir die Probleme anschauen. Klar ist auch: Nur weil etwas erst mal etwas kompliziert ist, kann es trotzdem genau richtig sein.

Zu dem Punkt mit den Außenteilen, den Hauptstraßen: Natürlich brauchen wir auch hier sichere Querungen. Natürlich brauchen wir auch hier gute Fußwege und eine Temporeduktion. Aber nur, weil man das eine macht, muss man das andere nicht lassen. Wir müssen hier gemeinsam arbeiten.

Zu der Finanzierung: Wir haben im Haushalt sowohl den Verkehrssicherheitstitel als auch den Fußverkehrstitel und darüber hinaus noch einen Extratopf von 30 Millionen Euro für Stadtverschönerung und Entsiegelung. Da sind so viele Titel, die wir auch für diese konkreten Maßnahmen nutzen können. Da sehe ich, ehrlich gesagt, erst mal noch gar kein Problem, vor allem in diesem Jahr nicht.

Zu dem anderen Problem, das Sie angesprochen haben, mit dem Personal: Das ist uns bekannt. Es ist tatsächlich berlinweit ein großes. Hier wäre auch zu überlegen: Es gibt einige Bezirke, die besonders schnell vorangegangen sind und die da schon einiges umgesetzt haben. Andere sind da etwas langsamer. Vielleicht kann man sich da auch noch mal zusammentun, um voneinander zu lernen und zu gucken: Was ist Best Practice? Was hat gut funktioniert, und wo kann man vielleicht auch in der Umsetzung beschleunigen?

Zu dem Thema, das mir besonders wichtig ist, Kiezblocks: Es geht tatsächlich sowohl um Klimaschutz als auch um die Verkehrssicherheit. Bei der Verkehrssicherheit haben wir zum Beispiel in Friedrichshain-Kreuzberg gezeigt, dass man im Samariterkiez zu Anfang mit viel Widerstand zu kämpfen hatte. Dann sah man aber, dass es besonders für die Schulkinder einen enormen Vorteil hat, die sicher zur Pettenkofer-Schule gehen konnten. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen: Wenn wir die Kiezblocks gestalten und planen, hat das einen riesigen Hebel, nämlich genau für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Sie sprachen von Altenheimen. Sie sprachen von Schulen, von Kitas und vom Einzelhandel, und alle profitieren davon. Dabei ist auch klar, dass wir über Haltezonen reden müssen, denn tatsächlich sind die nötig für Pflegekräfte, für Lieferdienste, für Handwerkerinnen und Handwerker, aber klar ist auch: Eine Versorgungssicherheit ist damit überhaupt nicht gefährdet, denn wir wollen beim Kiezblock nicht von allen Seiten absperren. Das dient lediglich dazu, dass die Durchgangsverkehre gebremst oder verhindert werden. Eine Belieferung ist nach wie vor möglich.

Noch einmal zur Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf die Hauptstraßen und dass da natürlich auch Menschen wohnen: Die Lösung ist natürlich nicht, dass man alles ausgelagert, sondern ganz klares Ziel ist, dass andere Verkehrsarten mehr genutzt werden, dass der ÖPNV genutzt wird, Fußverkehr, Fahrrad, und dass wir ganz klar weniger motorisierten Individualverkehr haben, denn eines ist klar, das sieht man in diesem Sommer besonders deutlich: Die Dringlichkeit, unsere Bürgerinnen und Bürger vor Hitze und Klimafolgen zu schützen, ist mehr denn je gegeben. Deshalb ist es auch notwendig, auf klimafreundlichere Maßnahmen umzuschalten. So weit von meiner Seite. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Hassepaß! – Jetzt ist Herr Schenker an der Reihe. – Bitte schön!

Niklas Schenker (LINKE): Vielen Dank! – Ich glaube, ich hätte mich doch etwas eher melden sollen in der Debatte. Jetzt wurde schon sehr viel gefragt und gesagt. Ich versuche aber trotzdem noch, mit Blick auf die Zeit, damit mich nicht mein Ausschussvorsitzender ermahnt, zügig zum Punkt zu kommen. Ich möchte mich auch noch mal im Namen der Linksfraktion bei den Anzuhörenden für die wirklich guten Hinweise und Einblicke in die Praxis bedanken. Ich möchte so ein bisschen in Richtung Opposition sagen – vor allem, was da so geäußert wurde in Richtung: Kiezblocks haben ganz viele Probleme –, ich glaube, was wir immer ein Stück weit vergessen, ist, dass Kiezblocks oder auch andere Instrumente, über die wir spre-

chen, ein Instrument von sehr vielen sind. Die Erwartungshaltung zu sagen, na ja, da wird jetzt so ein Kiezblock eingerichtet, und das muss dann alle Probleme lösen, ist natürlich kompletter Unsinn, genauso wie es viele Vorteile haben kann, wenn Kiezblocks gut umgesetzt sind. Für bestimmte Maßnahmen braucht es natürlich ganz viele andere. Was tatsächlich ein wichtiger Punkt ist, ist, dass Kiezblocks nicht dafür sorgen sollten, dass der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen zunimmt oder ausgelagert wird. Dann geht es natürlich auch um Fragen, wie wir den Verkehr auch auf diesen Straßen anders eindämmen können oder ob man zum Beispiel, was die Lärmbelastung angeht, einen Fahrradweg plant, dass sozusagen solche Maßnahmen dann noch mal mitbedacht werden. Das Plädoyer noch mal, Hauptstraßen unbedingt mitzudenken, wenn man Kiezblocks umsetzt!

Jetzt noch ein paar wenige Fragen, einmal an Herrn Stimpel: Sie haben viel über soziale Belange von Menschen gesprochen, die besonders auf eine gute Mobilität, die nicht das Auto beinhaltet, angewiesen sind. Vielleicht können Sie doch noch mal darstellen, welche Anforderungen Sie an die Umsetzung von Kiezblocks stellen, was unbedingt berücksichtigt werden muss und was Sie sich hier vielleicht noch zusätzlich wünschen würden, auch bei der Planung von Kiezblocks mitzudenken.

An Herrn Benn: Wir haben schon viel über die Unterstützung durch das Land Berlin gesprochen. Ich glaube, die Leitlinien waren auf jeden Fall eine Frage. Aber gerade, wenn wir über finanzielle Mittel sprechen und auch über personelle Ausstattung, wäre ich Ihnen doch noch mal ganz dankbar, darzustellen, was sich da vielleicht die Bezirke oder in diesem Fall der Bezirk Pankow von weiteren unterstützenden Maßnahmen durch das Land Berlin vorstellt. – Eine zweite Frage: Wir kennen das alle aus unseren eigenen Wahlkreisen und Bezirken und berlinweit, dass es überall dort – das ist auch schon Thema, wenn Parkplätze verlorengehen – eine entscheidende Frage ist, wie man die Beteiligung aufzieht und wie man vor allem auch die Kommunikation so gut hinbekommt, dass man die Leute vor Ort tatsächlich mitnimmt, die häufig bestimmte Ängste haben und manchmal vielleicht unbegründet. Deswegen wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie dazu nochmal Stellung nehmen könnten, wie aus Ihrer Sicht eine gute Kommunikation hergestellt werden kann.

Eine dritte Frage: Es ist ein bisschen so, wenn man sich diese 63 Kiezblockinitiativen, die es in Berlin gibt, anschaut, und das dann mal neben den Umweltgerechtigkeitsatlas legt, dass es sich manchmal überschneidet in besonders betroffenen Gebieten, aber nicht nur. Ich würde das schon noch mal als Problem adressieren, dass es gerade in den etwas ärmeren Kiezen, die aber besonders belastet sind, relativ wenig zivilgesellschaftliche Initiativen gibt, die das zum Thema machen. Insofern da auch noch mal die Frage: Wie hat zum Beispiel ein Bezirk wie Pankow es auf dem Schirm – gleiche Frage auch an den Senat –, wie man da noch mal – – Ich finde den Ansatz zwar genau richtig zu sagen, dass zivilgesellschaftliche Initiativen dort, wo sie da sind, das auch aufgreifen und sie unterstützen, weil zivilgesellschaftliches Engagement für diese Koalition natürlich einen hohen Stellenwert hat. Aber trotzdem die Frage, dass man gerade dort, wo man objektiv sagen kann, dass es eigentlich einen hohen Bedarf daran gäbe, über eine Verkehrsberuhigung und andere Maßnahmen eine bessere Wohnqualität herzustellen, aber vielleicht nicht unbedingt Menschen vor Ort selber auf die Idee kommen, wie da unterstützende Maßnahmen aussehen können.

Noch mal an den Senat die Frage: Nach der Erstellung der Leitlinien, wie da der Stand ist, haben jetzt alle gefragt, aber vielleicht noch ergänzend die Frage, ob Sie schon sagen können, was dort für Inhalte drinstehen sollen.

Die letzte Frage: Wenn wir darüber gesprochen haben oder auch sehen, dass Kiezblocks ganz überwiegend, aber nicht nur, schon ein Thema von einigen wenigen Bezirken und vielen Innenstadtbezirken sind, was passiert eigentlich mit den Bezirken, die noch nicht so ganz motiviert sind? Wie finden da Gespräche statt, vielleicht auch zwischen den Bezirken, um da auch noch mal entsprechend zu Initiativen zu ermutigen, weil tatsächlich die Mobilitätswende ein Thema für die ganze Stadt ist und sein sollte und insofern alle Berlinerinnen und Berliner in das Vergnügen kommen sollen, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in ihren Kiezen zu haben.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke schön! – Jetzt hat Herr Förster das Wort. – Bitte schön!

Christopher Förster (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielleicht hätten wir doch die Stellungnahme des Senats zuerst hören sollen. Ich glaube, die Fragen, die sich jetzt überschneiden, hätten wir uns wahrscheinlich alle sparen können. Ich denke, eines ist klargeworden, und, Frau Jarasch, vielleicht können Sie das gleich aufklären: Es fehlen ganz klare Definitionen oder Standardsetzungen. Wenn jeder in seinen Wahlkreisen oder seinen Bezirken, in denen wir alle leben und wohnen, sich mal mit den Anwohnerinitiativen austauscht, dann wird eines klar: Jede Initiative hat andere Vorstellungen, wie ein Kiezblock aussehen, wie es funktionieren soll. Ich habe vor einiger Zeit mal mit Anwohnern in der Schillerpromenade im Schillerkiez gesprochen. Denen geht es ganz klar, das sagen die auch so klar, nur darum, die Autos aus dem Kiez zu verdrängen, und sie erhoffen sich, mit dem Kiezblock das zu erreichen. Die wollen gar nichts anderes. Die wollen einfach: Autos sollen weg. Das sagen die mir auch so: Warum sollen auf der Straße, die vor meiner Haustür ist, 50 Autos auf jeder Seite parken? Das wollen wir nicht. Wir wollen da flanieren. Wir wollen da einen Markt haben, und der Kiezblock ist jetzt das Mittel, um das zu erreichen.

Dann gibt es natürlich auch andere Beispiele. Das Komponistenviertel in Pankow ist ein Beispiel. Da sieht man, dass, wenn Parteien zusammenarbeiten, auch über viele Jahre, man auch andere Wege gehen kann. Ich glaube – Frau Jarasch, vielleicht können Sie dazu gleich etwas sagen –, es fehlt ein Rahmenstandard, dass Ihr Haus vielleicht mal ganz klar definiert: Wie stellt es sich der Senat vor? Was muss ein Kiezblock überhaupt erfüllen? Wie sind Rahmenstandards, und wo gibt es vielleicht auch kleine Experimentierklauseln, wo sich dann Kieze, die sich durchaus unterscheiden, auch unterschiedlich ausleben können in ihrer Gestaltungsform? Solange wir diese Rahmenstandards nicht haben, werden wir Probleme haben und nicht weiterkommen. Deswegen wäre das meine Frage, aber ich sehe auch an Ihrem Lächeln und habe das auch so vernommen, dass Sie gar nicht mehr groß mitschreiben, weil sich alles deckelt. Das ist kein Vorwurf, aber die Fragen kommen immer darauf hinaus. Ich glaube, wenn wir uns endlich mal auf eine Definition einigen bzw. sie vorgegeben wird und wir dann auch Rahmenstandards haben, an denen sich alle Bezirke zukünftig orientieren müssen, kommen wir da vielleicht auch etwas weiter, und dann können wir auch gucken: Was müssen wir machen? Vielleicht reichen auch Rixdorfer Kissen, um einen Kiez ein bisschen zu beruhigen, dass da nicht jeder durchpösen kann. Vielleicht sind es die Poller oder was auch immer. Das, glaube ich, würde uns schon ziemlich weiterhelfen.

Ansonsten möchte ich, weil immer wieder das Beispiel der Sharing-Angebote gefallen ist, darauf hinweisen: Es gibt Menschen mit Beeinträchtigungen, die ein umgebautes Auto haben und die niemals in ihrem Leben ein Sharing-Angebot nutzen können. Da nützt es nichts, wenn man sagt, wir stellen fünf Sharing-Autos in diesen Kiez, und dann können sich die Menschen das vor Ort teilen. Wir haben immer einen gewissen Anteil an Menschen, die individuell ihr Auto brauchen, weil sie es ihr Leben lang schon machen und sich aus dem Rollstuhl ins Auto setzen müssen und dann weiterfahren etc. Genauso betrifft das Pflegefirmen, die nicht an einem Rand eines Kiezes parken und dann noch zehn Minuten zu Fuß gehen, ehe sie zu ihrem Patienten kommen. Auch das ist nicht realistisch. Das ist zeitlich gar nicht leistbar. Wir haben über vieles gesprochen: BSR, auch DHL. Wenn wir uns mal überlegen, was seit Corona jeder Mensch sich zurzeit bestellt und sich ganz bequem bis vor die Haustür bringen lässt, stelle ich es mir auch ziemlich schwer vor, wenn am Ende ein Kiezblock so aussieht, dass Fahrzeuge nicht mehr reinfahren dürfen.

Ich habe noch eine Bitte, auch an Sie, Frau Jarasch: Prüfen und gucken Sie ganz genau, was der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat! Das macht mir große Sorge. Wenn ich mir allein die Bergmannstraße anschau, was dort an Experimenten gefahren worden ist, ist das vollkommen irre, auch die Idee mit den Bächlein usw. Ich finde, Bezirken muss auch irgendwann mal Grenzen gesetzt werden, in dem, was man so vorhat, um frei zu experimentieren. Deswegen plädiere ich ganz stark dafür, diese Standards zu setzen und gegebenenfalls auch mal einzugreifen und zu sagen: Hier geht ihr einfach zu weit. So geht das nicht. – Einen ganzen Bezirk verkehrszuberuhigen halte ich auch für vollkommen fehlgeschlagen. Ich glaube, das wird dann auch der Mobilitätswende, die Sie vorhaben, gar nicht gerecht. Wir müssen gucken, dass da alle Mobilitätsarten doch noch irgendwie zueinander finden. Wenn wir irgendwann komplett auf Elektroautos setzen, sollten die auch die Möglichkeit haben, sich fortzubewegen und nicht ganze Bezirke nicht mehr passieren dürfen.

Ein letzter Punkt: Wenn Parkplätze tatsächlich wegfallen, Frau Niedbal, wir hatten auch schon darüber gesprochen, würde ich mir sehr wünschen, dass es auch immer wieder Möglichkeiten gibt, die Autos woanders abzustellen, sei es in Garagen, Parkhäusern, wo auch immer, unter der Erde, oberirdisch. Auch da wäre es wichtig, dass, wenn Kieze davon betroffen sein sollten, massiv Parkplätze zu verlieren, die auch adäquat Ersatz bekommen. Das war jetzt, denke ich, der kürzeste Beitrag. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Weiß ich nicht! Der kommt jetzt, und zwar von mir.

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich möchte mich auch noch mal bei den Anzuhörenden bedanken. Ich möchte jetzt keine weiteren Ausführungen mehr machen, außer einen Aspekt noch mal starkzumachen, den Sie vielleicht in der Beantwortungsrunde noch einmal berücksichtigen könnten in Ihren Beiträgen, und zwar – Herr Stimpel hatte das Stichwort auch genannt –, wichtig ist: Wie wird geplant? Da würde mich von allen interessieren, aus Ihrer Sicht, wie wir vor allem stärker auch soziale Aspekte dabei berücksichtigen können, Fragen der Barrierefreiheit, auch Fragen der Planung für Seniorinnen und Senioren. Das fände ich noch mal wichtig, als Aspekt hier reinzubringen, damit wir da einen inklusiven Ansatz, den wir alle miteinander teilen, auch umsetzen können. Das finde ich noch mal wichtig in die Debatte mitreinzubringen. Das wurde auch schon von einigen genannt. Erst einmal danke an der Stelle!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Kurz einen sitzungsleitenden Hinweis oder zwei und die Frage: Wann gibt der Senat seine Stellungnahme ab? Ich würde vorschlagen, wir besprechen das in der Sprecherinnen- und Sprecherrunde, denn das ist erst mal der Ablauf, der üblich wäre. Wenn der Ausschuss aber mehrheitlich der Auffassung ist, dass wir da unsere Konstellation, wann wir den Senat zur Stellungnahme dann anhören, ändern sollten, dann sollten wir das heute im Anschluss an die Sitzung besprechen. – Dann frage ich auch noch mal: Wir haben bis 12 Uhr offiziell Sitzungszeit. Wir haben noch einen weiteren Tagesordnungspunkt. Wir können maximal bis 12.30 Uhr verlängern, also um eine halbe Stunde. Darf ich fragen, ob es Einvernehmen gibt, die Sitzung um eine halbe Stunde zu verlängern? – Das ist der Fall. – Vielen Dank, dann verfahren wir so! – Jetzt hat Frau Senatorin Jarasch Gelegenheit zur Stellungnahme. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Die Tatsache, dass ich jetzt dran bin, gibt mir immerhin die Gelegenheit, doch vielleicht eine Reihe von auch anderen Fragen mitzubeantworten. Die Anzuhörenden hatten übrigens auch verschiedene Vorschläge gemacht. Das würde ich dann gleich mitbeantworten und bitte die Anzuhörenden, wenn ich Sie da falsch verstanden habe, darauf zu reagieren. Ich danke für die Anhörung! Ich will eine Sache erst einmal grundsätzlich klarstellen: Kiezblocks haben verschiedene Ziele, und zwar wichtige Ziele. Autoverkehr zu vermindern, Autos zu vertreiben ist keines der offiziellen Ziele der Kiezblocks. Das will ich hier auch mal deutlich sagen. Ich will Ihnen die Ziele nennen, denn sie sind alle relevant und für die Lebensqualität der Menschen in Berlin auch wichtig. Es geht um Verkehrsberuhigung. Es geht um Verkehrssicherheit. Es geht um die Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr. Es geht um die Anpassung an den Klimawandel – darauf komme ich gleich zurück –, um Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, auch für die Stärkung von Nachbarschaft und sozialem Zusammenhalt, das heißt, Räume, Orte zu schaffen, an denen die Menschen dann gerne zusammenkommen. Das alles ist der Zweck und nicht das Vertreiben von Autos. Das würde immer dazu führen, dass man sie praktisch nur dem Nächsten überhilft, also: Wer zuerst schreit und einen Kiezblock bekommt, hat Glück. Die anderen haben dann Pech gehabt.

Zweitens: Alles, was wir heute diskutiert haben, und es war ja doch eine Debatte über die gesamte Verkehrswende und wie sie funktionieren kann, zeigt auch am Beispiel der Kiezblocks einmal mehr: Es funktioniert am Ende nicht nur mit leiseren und langsameren Autos, wie Herr Stimpel schon gesagt hat, sondern nur mit weniger Autos, ganz klar. Alles was wir hier machen, funktioniert nur mit weniger Autos, aber das erreichen wir nicht über die Kiezblocks. Das erreichen wir über viele andere Dinge, über den Ausbau von Angeboten haben wir genügend diskutiert, und auch durch Push-Faktoren. Ich zitiere den Klimabürgerinnen- und -bürgerrat: Autofahren muss ein Stück weit auch unattraktiver werden, nicht weil wir etwas gegen Autos haben, sondern weil es nicht funktioniert mit genauso viel Autos, wie wir sie heute haben. – Wir müssen ermutigen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, aber nicht über Kiezblocks, sonst wird es total schief. Kiezblocks haben viele wichtige Qualitäten und Zwecke, aber nicht dieses Ziel.

Eine Sache, die ich festhalten möchte, ist das Thema Standardsetzung, denn natürlich ist es das, was Sie von der Hauptverwaltung erwarten können in der zweigliedrigen Verwaltung. Wir sind die für den Standard, und deswegen komme ich auch gleich zurück zum Thema Leitfaden. Weil wir zweigliedrig sind, wird es tatsächlich ein iterativer Prozess sein müssen, wie

Herr Benn so schön gesagt hat. Es funktioniert bei uns nicht so wie in Barcelona, aber es gibt trotzdem, auch wenn unsere Straßen nicht so quadratisch, praktisch, gut angeordnet sind wie in Barcelona, eine Sache, die auch für die Standardsetzung wichtig ist, und das ist ein Rahmen, den alle wissen können: Der Verkehr soll künftig verstärkt über die Hauptstraßen abgewickelt werden, und das bedeutet, wenn in Nebenstraßen, um Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung usw. zu erreichen, Kiezblocks eingerichtet werden, dann ist es das Ziel, natürlich auch von einer Verkehrslenkung, dass es funktionieren muss, dass der Verkehr über die Hauptstraßen abfließen kann. Das ist etwas, was mitberücksichtigt werden muss. Ich sage gleich dazu: ÖPNV, Stichwort Busse beispielsweise, und Kiezblocks werden sich vertragen müssen. Das sehe ich schon auch so ganz ausdrücklich, und deswegen will ich eine Sache hier aufgreifen, die auch schon ein paar Mal genannt wurde. Entschuldigen Sie, wenn ich nicht mehr ganz genau weiß, von wem, aber absenkbare Poller sind natürlich eine Lösung, um beispielsweise auch den Busverkehr zu ermöglichen, denn die Mobilität muss trotzdem gewährleistet sein im Sinne von Herrn Stimpel. Es darf nicht nur den direkten Anwohnern zugutekommen. Das heißt, es darf, wenn man Kiezblocks macht, keine weißen Flecken auf der Landkarte geben, wo es keine ÖPNV-Angebote gibt, abgesehen davon, dass wir immer auch Rettungswagen und anderes, Ver- und Entsorgung gewährleisten müssen. Also ja, absenkbar Poller, das ist meine Prognose, werden wir in Zukunft verstärkt sehen. Es gibt schon Überlegungen in meinem Haus, ob wir da nicht auch mal eine zentralisierte Kompetenz verorten müssen, denn im Moment gibt es in Bezirken Experimente mit versenkbaren Pollern und dementsprechend eine entsprechende Kompetenz. Ich glaube, die werden wir perspektivisch im Haus brauchen. Das schon mal als einen perspektivischen Punkt.

Der Wirtschaftsverkehr hat selbstverständlich Vorrang. Wenn wir das Wirtschaftskapitel und das Kapitel neue Mobilität unseres Mobilitätsgesetzes endlich verabschiedet haben, ist es dann auch gesetzlich der Fall. Ich sage dazu, Herr Friederici, wir hatten uns dazu im Koalitionsvertrag verabredet, das schnell wieder einzubringen und deswegen relativ schlank, so wie es verabredet war in der letzten Legislaturperiode, denn es wurde nur auf den letzten Metern nicht mehr verabschiedet, mit einer einzigen Änderung, die wir verabredet hatten, zur City-Maut. So habe ich es wieder eingebracht. Es ist im Mitzeichnungsverfahren. Da haben sich jetzt allerdings so viele Änderungswünsche ergeben, dass ich gerne den Koa-Partnern noch mal die Grundsatzfrage stellen will: Machen wir das jetzt schlank wie verabredet, oder wickeln wir doch alles noch mal auf? – Das werden wir dann aber intern klären. Es ist eingebracht. Die Wirtschaft wartet darauf.

Einen Satz zu Herrn Kaden: Ich hatte Herrn Kaden nicht ganz so negativ verstanden, wie es manche hier der MdAs aufgefasst haben. Der Wirtschaftsverkehr hat, was Lade- und Lieferzonen angeht, beispielsweise im Vergleich zu Parkplätzen, Vorrang. Das muss auch so sein. Gleichwohl, auch bei Kiezblocks, aber auch vielen anderen Stellen, bemühen wir uns gerade gemeinsam darum, den Wirtschaftsverkehr anders zu organisieren, also möglichst wenig Lkws, möglichst viel verlagern auf Schiene und Wasser, Lastenräder, Kleintransporter und kleinere Fahrzeuge für die letzte Meile. Sie hatten das Stichwort Hubs schon erwähnt. Dazu gibt es eine etablierte Dialogplattform Wirtschaftsverkehr, die wir jetzt trotz fehlendem Kapitel Wirtschaft im Mobilitätsgesetz eingerichtet haben. Solche Lösungen gehören dann natürlich dazu.

Ausnahmegenehmigungen muss es dennoch geben. Es gibt nicht nur den Handwerkerparkausweis. Es gibt auch jetzt schon Ausnahmegenehmigungen gerade für Menschen mit Mobili-

tätseinschränkungen. Das ist völlig klar. Auch für die Durchfahrt können beim Bezirk ganz grundsätzlich Ausnahmegenehmigungen beantragt werden. Wir reden im Normalfall nicht von Superblocks, die ein riesiges Gebiet abdecken wie in Barcelona. Das möchte ich auch noch mal betonen. Es sind relativ kleine Punkte in der Stadt, um die herum man dann doch vieles organisieren kann. Bei Superblocks hätten wir noch mal ein anderes Thema.

Eines muss ich noch sagen, ganz wichtig: Ich hatte gesagt, die Anpassung an den Klimawandel ist auch ein wichtiges Thema bei der Einrichtung von Kiezblocks, Herr Stimpel, und deswegen, der einzige Widerspruch zu Ihrem Vortrag, wo ich sonst eigentlich alles unterschreiben kann, ist: Manche Kiezblocks, manche Formen kann man vielleicht – – Wenn die Verkehrswende gelungen ist, braucht man am Ende die Poller gar nicht mehr, so ungefähr hatten Sie es gesagt. Das kann man dann auch anders machen. Allerdings wünsche ich mir schon, dass dort, wo Verkehrsberuhigung stattfindet, auch stärker Grün, Bäume, Grünflächen, mehr entsiegelt wird, damit es auch im Sommer kühl ist, dass da Bänke, Brunnen und Bäume entstehen, dass sich gerade ältere Menschen da auch aufhalten können. Diese Maßnahmen sind natürlich dauerhaft. Die kann man dann hoffentlich nicht mehr rückabwickeln, auch wenn wir vielleicht bestimmte Poller nicht mehr brauchen. Es sollen schon auch grüne Orte werden im Zeichen des Klimawandels.

Jetzt komme ich zu dem, was Sie eigentlich alle, und zwar völlig zu Recht, gefragt haben: Standardsetzung. – Es ist so, dass bei uns die Bezirke zuständig sind, aber natürlich können wir die Bezirke bei der Umsetzung nicht alleine lassen. Wir sind in der Endphase eines Leitfadens, den die Bezirke an die Hand bekommen sollen, für viele offene Fragen. Er wird rechtliche Grundlagen zum Thema Straßenrecht, Straßenverkehrsrecht enthalten, natürlich auch einen Musterkiezblock, um klarzumachen, wie man schrittweise idealerweise sich am besten annähert, denn auch das ist manchmal iterativ, der Weg zum Kiezblocks selbst ist auch iterativ, wie man sich dessen annehmen kann. Es gibt vier Steckbriefe, die so gut wie fertig sind, die demnächst kommen: die relevanten Gesetze und Planwerke, geeignete Maßnahmen, Stichwort iterativ, dann eine Beschreibung des Verfahrens bei Modalfiltern und Musterlösungen. Es wird auch noch weitere Steckbriefe geben, zum Beispiel zum Fuß- und Radverkehr, zur Finanzierung und zu Beteiligungsverfahren. Zu all diesen Punkten bekommen Sie etwas an die Hand. Die ersten vier werden morgen den Amtsleiterinnen und Amtsleitern der Straßen- und Grünflächenämter intern präsentiert, sodass wir uns da noch mal die Rückmeldung der Fachleute, die es dann umsetzen müssen, einholen. Der nächste Schritt, und das ist mir auch wichtig, ist bei uns hausintern eine Beteiligung der AG Bauen und Verkehr barrierefrei, was dann eben bedeutet, das ist das Stichwort, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Inklusion, die Nächsten sind, da ist die Fachcommunity versammelt, die einen Blick darauf werfen dürfen, denn einige der Probleme, die Sie alle benannt haben, betreffen vor allem Menschen, die nicht einfach mal das Auto weiter wegparken oder einen weiteren Fußweg in Kauf nehmen können. Das sind die Nächsten, die es dann zu sehen bekommen.

Zum Thema Finanzierung – auch das ist wichtig – hatte Herr Benn zu Recht gefragt. Frau Hassepaß hatte schon einige Titel aufgezählt, die es tatsächlich gibt, also Fußverkehr, Radverkehrstitel, die Maßnahmen für die Stadtverschönerung, wo uns alle zwölf Bezirke auch schon Vorschläge eingereicht haben. Einige haben auch Mittel beantragt für die Einrichtung von Kiezblocks, es wird also schon genutzt, und weitere Mittel zur Entsiegelung. Was wir im Haus noch sondieren, ist eine Bündelung dieser Mittel, denn mir ist schon klar, für den Bezirk ist es schwierig, wenn es zwar ganz viele kleine Finanzierungstöpfe gibt, man aber alle ein-

zeln beantragen muss. Das ist der Haushaltssystematik geschuldet, die sich nicht an bestimmten Projekten orientiert und was man für unterschiedliche Maßnahmen und Finanzierungen braucht und Standards bündelt, sondern die nach Themen Mittel verteilt. Daher kommt es dazu, dass es fünf verschiedene Töpfe für jede größere übergreifende Maßnahme gibt. Wir versuchen, das gerade zu bündeln. Das ist vielleicht jetzt die gute Nachricht an die Bezirke, weil es die Beantragung deutlich erleichtern würde.

Ganz wichtig zu dieser Standardsetzung ist, das möchte ich noch mal unterstreichen, perspektivisch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen zu verlagern, den ÖV trotzdem zu ermöglichen, und natürlich haben die Fahrräder auch einen Ort, aber wir werden sicher keine Fahrrad-schnellstraßen durch Kiezblocks führen. Das würde das konterkarieren. Wir haben das am Beispiel der Friedrichstraße schon diskutiert, dass das nicht sinnvoll ist. Entweder es geht zusammen, oder Fahrräder können auch mal nur per Hand geführt werden. Auch so etwas ist natürlich denkbar.

Zum Umweltgerechtigkeitsatlas: Herr Reifschneider! Das ist eine Frage, die gebe ich ein Stück weit an Herrn Pitz weiter, wie weit das mitgedacht ist. Ein Problem haben wir natürlich, das hatten Sie, glaube ich, selber schon gesagt: Wir wohnen in Berlin an allen Straßen, auch an den lauten Hauptstraßen. An den lauten Hauptstraßen wohnen oft die Menschen mit den niedrigsten Einkommen. Die haben die höchsten Gesundheitsbelastungen. Das hat auch dieser Umweltgerechtigkeitsatlas generell wieder erbracht. Dort müssen wir über die anderen Maßnahmen der Verkehrswende reduzieren, denn das ist sonst genau die Gefahr, dass die darunter leiden, wenn wir in Nebenstraßen den Verkehr herausnehmen. Deswegen sage ich auch ausdrücklich: Kiezblocks sind nicht das allein geeignete Mittel, um die Verkehrswende hinzubekommen. Gerade an den Hauptstraßen sehen wir, dass wir weniger Autos brauchen, dass wir bessere ÖPNV- und Radangebote brauchen und dass wir die Autos auch langsamer fahren lassen müssen, weil sie dann auch sauberer fahren und weniger verkehrsunfallträchtig sind usw., alles, was wir an anderen Stellen schon oft diskutiert haben, denn den Hauptstraßen werden die Kiezblocks ehrlicherweise erst mal wenig bringen.

Zum Thema Verkehrsuntersuchungen mit Verlagerungseffekten: Das würde ich auch gerne weitergeben und hoffe, dass ich nichts vergessen habe von den vielen Dingen, die erst mal an uns gerichtet waren. Also Standardsetzung ganz zentral kommt, Bündelung, Finanzierung kommt. Poller, ÖV, Koexistenz von Pollern und Kiezblocks müssen wir denken – Zukunftsaufgabe.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – War das die Überleitung an Herrn Pitz für einige ergänzende Bemerkungen? – Bitte schön!

Merlin Pitz (SenUMVK): Vielen Dank, dass ich heute hier sein darf! – Dann würde ich gleich einsteigen: Aus meiner Sicht ist besonders wichtig, dass die Kiezblocks nicht nur den Durchgangsverkehr herausholen wollen, sondern auch andere Ziele verfolgen. Wir sehen es aber schon so, dass die Kiezblocks letztendlich in der Hand der Bezirke liegen. Wir können natürlich Vorschläge machen und eine Standardisierung geben, aber ob ein Kiezblock erstellt wird und vor allem in welchem Umfang er erstellt wird, liegt letztendlich in der Hand der Bezirke. Uns ist klar, dass ein Kiezblock im Graefekiez ganz anders aussehen muss als zum Beispiel in einer Einfamilienhaussiedlung in Reinickendorf. Da haben wir dann auch andere Anforderungen an die Kieze. Mit dem Leitfaden versuchen wir, ihnen diese ganzen Möglichkeiten aufzuzeigen. Wenn sie diese Möglichkeiten haben, dann können sie als Bezirk sich für die entsprechenden Gebiete die Maßnahmen zusammenstellen; das wäre unser Wunsch.

Die Frage nach dem Umweltgerechtigkeitsatlas kann ich demzufolge nur so beantworten, dass letztendlich die Bezirke im Idealfall darauf achten sollten, dass wir Kiezblocks nicht vereinzelt als Inseln entstehen lassen, sondern dass sie flächendeckend entstehen. Sie müssen, wie gesagt, nicht alle gleich aussehen, aber wir wollen schon eine Kiezblockgerechtigkeit flächendeckend in der Innenstadt, dann aber auch in den Außenbezirken haben, wobei die Kiezblocks möglicherweise abgespeckter sein können. Ich hoffe, das habe ich jetzt deutlich gemacht.

Wenn wir von einem Umweltgerechtigkeitsatlas reden, müssen die Bezirke darauf achten, welche Bereiche besonders belastet sind und wo vielleicht eine Priorität gesetzt wird. Denn es ist klar, dass wir nicht in zweihundert Kiezen gleichzeitig Maßnahmen durchführen können. Da muss es eine Priorisierung geben, und dann werden die Punkte nach und nach abgehandelt. Die Bereiche, die am stärksten belastet sind, müssen als Erstes umgesetzt werden. Das wäre meine Vorstellung.

Was Verlagerungseffekte angeht: Wenn Sie Sperren in Kiezen einrichten, dann haben Sie in erster Linie – hoffentlich – den Durchgangsverkehr herausgeholt. Das heißt, wir haben an der Stelle erst mal weniger Verkehr. Demzufolge werden dort in den Kiezen selbst nicht unbedingt Messungen erforderlich sein. Wenn Sie zum Beispiel eine Fahrradstraße einrichten, gibt es in der StVO die Vorgabe, dass möglichst mehr Fahrradverkehr auf der Fahrradstraße sein soll als Autoverkehr. – Das können Sie in den meisten Fällen schon allein daran sehen, dass die ganzen Fahrradfahrer gebündelt über die Fahrradstraße fahren und der Autoverkehr letztendlich, zum Beispiel durch die Poller, die möglicherweise noch gesetzt werden, gar nicht mehr durchfahren kann, es sei denn, der Betreffende ist Anlieger. Insofern brauchen Sie die Verlagerungseffekte dort nicht zu ermitteln, also keine Verkehrszählung zu machen.

Was das übergeordnete Straßennetz angeht: Soweit ich informiert bin, haben wir dort Zählungen, die alle ein oder zwei Jahre stattfinden. Diese werden von einem Dienstleister gemacht. Dann kann man vergleichen, welche Auswirkungen das hat. Natürlich – da würde ich Herrn Benn ganz klar unterstützen –: Die Verkehrsplanung hat als Ziel, Durchgangsverkehre auf das übergeordnete Straßennetz zu lenken und die Wohngebiete zu schützen. Genau das wollen wir hier machen. Da kann man nicht auf der anderen Seite sagen: Ja, aber die Durchgangsverkehrsstraßen, die übergeordneten Straßen sind einfach zu stark belastet, da kann man nichts heraufholen! – Umgekehrt wird doch ein Schuh daraus: Allein dadurch, dass wir den Autoverkehr so gepusht haben in den letzten dreißig, vierzig, fünfzig Jahren, gibt es einfach unglaublich viele Menschen, die jetzt das Auto nutzen und dadurch die Straßen verstopfen. Nur,

weil diese Straßen verstopft sind, verlagern sich diese Verkehre in die Kieze. Genau deswegen machen wir die Kiezblocks – um diese unerwünschten Verkehre wieder zurückzudrängen. Da müssen wir uns aus meiner Sicht das übergeordnete Straßennetz erst einmal gar nicht angucken. Wir müssen natürlich dafür sorgen, dass der Verkehr insgesamt gesenkt wird und weniger Menschen mit dem Auto fahren und somit die Belastung auf den überordneten Straßen gesenkt wird. Ein kleines Beispiel: In Mitte will man insgesamt 25 Prozent der Parkplätze reduzieren. Wenn 25 Prozent in Mitte reduziert werden, dann haben 25 Prozent der Menschen dort keinen Parkplatz mehr und können sich überlegen, ob sie sich zwei Wochen lang jeden Tag den Strafzettel abholen oder irgendwann das Auto entweder abschaffen oder irgendwo anders unterbringen. Und dann muss man halt sehen. Das wird natürlich auch zu Verlagerungseffekten führen, weil da die Belastung sinkt. – Danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank für diese Ergänzungen! – Jetzt habe ich noch einen sitzungsleitenden Hinweis, denn ich habe hier eine Meldung von Herrn Reifschneider. Ich würde gern Einvernehmen herstellen, dass es keine weiteren Wortbeiträge der Abgeordneten mehr in dieser Runde gibt. Wir haben auch noch die Auswertung der Anhörung, zu einem späteren Zeitpunkt, in einer der nächsten Sitzungen. Dann können auch noch einmal Fragen gestellt und Statements abgegeben werden. – [Zuruf] – Bitte? – [Zuruf] – Genau, ein Wortprotokoll wurde beschlossen. Deswegen ist meine Bitte, dass wir auf weitere Wortbeiträge verzichten, damit wir den anderen Punkt vielleicht noch aufrufen können. – Ich nehme wahr, dass es Einvernehmen gibt. Dann leite ich über: Die Anzuhörenden haben jetzt nochmals die Gelegenheit, ihre Statements abzugeben, auf die Fragen zu antworten. Herr Benn hat das Wort. – Bitte schön!

Bezirksbürgermeister Sören Benn (BA Pankow): Vielen Dank! – Wahrscheinlich war ich heute bei meinen Erstauführungen zu handzahn. Ich muss jetzt doch deutlich dem Kollegen aus der Senatsverkehrsverwaltung widersprechen. Wenn es der politische Wille des Landes Berlin und der Koalition ist, dass Kiezblocks tatsächlich entstehen, dann braucht es dafür auch eine Verantwortungsübernahme in der Senatsverwaltung. Dann kann nicht argumentiert werden: Dafür sind aber nach Zuständigkeitskatalog – – Für die verkehrsbehördlichen Anordnungen bleiben wir zuständig, aber für die Rahmensetzung sind Sie zuständig und niemand anders! Wir setzen keinen Rahmen, keine gesetzlichen Rahmen. Sie setzen die Rahmen! Und Ihre Verkehrsverwaltung hat es abgelehnt, Kiezblocks als Verkehrsversuch einzusetzen, weil Sie die Verantwortung dafür nicht haben wollten. Das hat aber zur Folge, dass wir einen riesigen bürokratischen Aufwand damit haben, die Kiezblocks ins Werk zu setzen. Das gehört zur Wahrheit dazu.

Da wurde von Ihnen gesagt, die beabsichtigten Verkehrsmaßnahmen seien nicht hinreichend benannt, die Erprobungsklausel sei nicht dafür gedacht im Wege einer vermeintlich schnelleren Handhabung und weniger tiefgreifenden sowie rechtssicheren Prüfung, um die spätere Verkehrsregelung lediglich vorzubereiten usw. usf. – Es sind aus Ihrer Verwaltung eine ganze Menge von Argumenten gekommen, aus denen man relativ deutlich ablesen kann, dass da eine Sorge war, man bekomme etwas auf den Tisch, das man auf keinen Fall auf dem Tisch haben wollte. Ich finde, in der Art und Weise kommen wir miteinander in den nächsten Jahren nicht so voran, wie wir miteinander möglicherweise vorankämen, wenn wir uns stärker darüber committen würden, was die Bezirke von der Hauptverwaltung brauchen, um schneller und rechtssicherer arbeiten zu können. Sie in der Verkehrsverwaltung wissen selbst, wie schwierig die StVO bei der Umsetzung solcher Projekte ist. Da brauchen wir einfach ein ge-

meinsames Commitment, dass wir uns da unterstützen und nicht wieder mit diesem – ich will jetzt dieses Ballspiel nicht erwähnen –, mit Verantwortungszuschreibung hin- und hergehen. Das nur kurz am Rand.

Es wurde gefragt: Was brauchen Sie denn jetzt, um die Kiezblocks stärker voranzubringen? – Es wurde schon mehrfach gesagt: die Leitlinien, die gesetzlichen und untergesetzlichen Rahmenbedingungen. Dazu wurde alles gesagt. Ich sage es noch mal: auch Personal. Es ist nicht so, dass man sich eine zusätzliche Aufgabe an Personal aus den Rippen schwitzt, sondern eine zusätzliche Aufgabe braucht zusätzliches Personal. Das ist eine zusätzliche Aufgabe. Über den Umfang und Zeitrahmen usw. muss man reden, aber ohne wird es nicht gehen.

Es wurde mehrfach angesprochen: Ja, es gibt jetzt die Mittel zur Stadtverschönerung. Das ist auch gut. Ihnen allen ist wahrscheinlich klar, dass wir die Mittel für dieses Jahr nicht mehr werden verausgaben können, weil die Haushalte erst Anfang Juli frei geworden sind. Alle Bezirke gucken nach Maßnahmen, sinnvollen Maßnahmen zur Umsetzung, aber in der Regel hat man diese Maßnahmen nicht in der Schublade, und die Mittel müssen zum Ende des Jahres kassenwirksam werden. Alle geben sich die größte Mühe, aber bei Pankow sind es 800 000 Euro in diesem Jahr; wir werden nicht mehr die 800 000 Euro komplett auf die Straße bringen können. Aber das, wo eine Vorbereitung da ist, wo man Firmen findet, wo man nicht ausschreiben muss, kann man möglicherweise noch machen. Für das nächste Jahr sind es für ganz Pankow 1,6 Millionen Euro. Auch das ist eine hilfreiche Summe. Allerdings sollte man sich keine Illusionen machen. Stadtverschönerung ist in der Regel keine Tiefbaumaßnahme. Sobald Sie in Kiezblocks anfangen – auch das wird an den einen oder anderen Stellen nötig sein, zum Beispiel bei Pollern –: Bitte machen Sie eine einheitliche Vorgabe, damit nicht zwölf Bezirke anfangen, diese versenkbaren Poller zu erfinden! Dafür ist unsere Verwaltungskapazität viel zu schade, dass zwölf Leute das Rad erfinden. Da wäre es besser, die Senatsverwaltung erfindet das Rad und sagt den Bezirken: So geht's lang! – Das heißt, Investitionsmittel für Straßenbaumaßnahmen können aus den Stadtverschönerungsmitteln wahrscheinlich nicht finanziert werden, schon gar nicht vollumfänglich.

Ich weiß auch, dass wir einen beschlossenen Haushalt haben, aber wir werden auch noch kommende Haushalte haben. Darum wäre es schön, das Parlament würde darüber bei den nächsten Haushaltsberatungen ins Gespräch gehen, um zu schauen, wie man möglicherweise gezielt für notwendige Umbaumaßnahmen im Kontext der Kiezblocks eine Bereitstellung von Investitionsmitteln vornimmt, die das dann auch ermöglichen. Denn – lassen Sie mich das noch sagen – es ist tatsächlich so, dass das Commitment mit der Bevölkerung bei den Kiezblocks nie nur Einbahnstraßenregelungen, Diagonalsperren und Modalfilter umfasst, sondern die Menschen erhoffen sich darüber hinaus eine Verbesserung ihrer Lebensqualität. Das heißt auch, dass nicht erst fünfzehn Jahre später die Grünfläche, der Spielplatz oder der Baum kommt, sondern möglichst schon in den ersten Umsetzungsschritten sichtbar wird, dass neben der Herausnahme von bestimmten Verkehren eine deutliche Verbesserung des stadtgestalterischen Umfelds und der Nutzbarkeit der Kiezblocks für die Menschen erlebbar wird. Dann gelingt es besser, diesen Prozess gemeinsam zu gestalten. Darum braucht man solche Mittel. Also: Leitlinien, Personal, Investitionsmittel.

Ich wurde auch noch gefragt, ob man Wirtschaftsverkehre und Kiezblocks miteinander in Einklang bringen kann. – Natürlich kann man das. Ich habe versucht, vorhin schon einmal zu sagen, dass wir sämtliche Belange, die im Gebiet eines geplanten Kiezblocks eine Rolle spie-

le, miteinander abwägen. Auch im Arnimkiez haben wir größere Wirtschaftsansiedlungen. Natürlich reden wir mit denen und fragen: Was braucht ihr? Was sind eure Bedenken? Wo seht ihr die Hürden? – Und dann setzt man sich zusammen und guckt gemeinsam, wie man diese Hürden beseitigt und am Ende einen Kiezblock designt, in dem alle, die dort vorher schon agiert haben, auch hinterher noch agieren können. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Frau Jarasch hat es auch schon gesagt. Auch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge müssen natürlich immer hineinkommen, ebenso Rettungsfahrzeuge und Behinderte. Das ist Standard in der Abwägung sämtlicher Stadtumbaumaßnahmen und natürlich auch bei Kiezblocks. Diese Sorge muss eigentlich niemand haben.

Zu der Frage, was außerhalb von Kiezblocks passiert, wurde auch schon einiges gesagt.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Ich bitte darum, langsam zum Ende zu kommen – wenn ich richtig auf die Uhr geguckt habe.

Bezirksbürgermeister Sören Benn (BA Pankow): Es ist mir schon klar, dass Sie sich das wünschen. – [Heiterkeit] – Ich muss jetzt nur gucken, dass ich alle Fragen beantworte. – Ich mache auch das Letzte; ich nehme mal Herrn Reifschneider: diese ganze Frage mit den Kopfsteinpflastergeschichten. Es wird gerade schwieriger, Kopfsteinpflaster zu pflastern, denn wir haben neue gesetzliche Grundlagen, nach denen wir eigentlich nichts mehr versiegeln dürfen. Durch ein Kopfsteinpflaster versickert mehr als durch ein Kopfsteinpflaster [sic!]. Ich bin – das kann ich hier ruhig sagen – neulich von meinem eigenen Ordnungsamt vom Rad geholt worden, weil ich im Güllweg auf dem Fußgängerweg gefahren bin, weil man dort eben nicht fahren kann, ohne Schaden an Leib und Seele zu nehmen. Im Prinzip kann man natürlich – – Da fehlen uns auch noch Regelwerke, wie man so etwas sauber machen kann. Denn wenn wir tatsächlich Kopfsteinpflasterstraßen als Fahrradstraßen oder Radwege oder was auch immer haben, dann sind die nicht nutzbar. Man kann die abschleifen; das ist sehr teuer und aufwendig, es geht aber. Ansonsten ist auch das ein Thema, bei dem wir mit der Senatsverkehrsverwaltung schauen müssen, was geeignete Maßnahmen sind, wie man Kopfsteinpflaster auch für Radfahrerinnen und Radfahrer attraktiv, nutzbar machen kann. Das steht noch aus; es ist kein gelöstes Problem. Es ist eine Aufgabe, die aber auch allen bewusst ist.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Benn! – Dann machen wir jetzt weiter mit Herrn Stimpel. – Sie haben das Wort!

Roland Stimpel (FUSS e. V.): Danke schön! – Zuerst noch mal zum übergeordneten Ziel, dessen Erreichung auch die Kiezblocks dienen sollen. Vielleicht gibt es einen weitgehenden Konsens, den man so zusammenfassen kann: Gewollt ist weniger Bullerbü und mehr Metropole. Gewollt ist weniger vom Bullerbü von heute, wo Sie die drei roten Bauernhäuser haben. Vor jedem der drei Bauernhäuser haben Sie drei Saabs und Volvos. Und wenn Sie von Bullerbü nach Vimmerby wollen, können Sie gar nichts anderes benutzen als diesen Volvo. Sie haben also eine sehr eingeschränkte Verkehrsmittelwahl. Die Abenteuer der Kinder von Bullerbü sind aus den genannten Gründen auch ganz andere, als sie Astrid Lindgren von vor grob hundert Jahren beschrieben hat. Mehr Metropole heißt ein Modal Split, der in Richtung von dem von Tokio, Manhattan oder Paris geht – reiche Metropolen, die zeigen, mit wie viel oder wie wenig Autoverkehr man eine reiche Metropole in Betrieb halten kann. Der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split liegt da grob bei 10 Prozent – mal mehr, mal weniger –; 80 Prozent sind öffentlicher und Fußverkehr, zumindest in den inneren Bereichen dieser gro-

ßen Städte. Das zeigt, man kann anders, und man es auch anders erreichen. Der Kiezblock als ein Mittel: Sie haben es bestritten, Frau Jarasch, dass der Kiezblock dazu da sei, Autoverkehr zu vermindern. Ich sage unverblümt: Kann er und soll er auch! Wenn die Attraktivität anderer Verkehrsmittel sich steigert, verändert sich bekanntlich auch das Verkehrsverhalten. Weder die Leute in Bullerbü noch die in Paris bewegen sich so, weil sie bestimmte persönliche Neigungen hätten, sondern sie tun es so, weil sie unterschiedliche Bedingungen und Qualitäten vor sich haben. Kiezblocks können also Qualitätsverschiebungen zu anderen Verkehrsmitteln hin bedeuten. Ich würde mich zu dem Ziel, dass Sie damit auch den Autoverkehr insgesamt vermindern und damit die Hauptstraßen entlasten, durchaus offensiv bekennen.

Dann hatten Sie, verschiedene von Ihnen, die soziale Frage gestellt. Was machen denn die Leute, die eine Behinderung haben, die älter sind, die sich auf verschiedene Weise in den Kiezblöcken bewegen? – Da belästige ich Sie auch noch mal ganz kurz mit Zahlen, und zwar den Zahlen der häufig genutzten oder fast täglich genutzten Verkehrsmittel von Menschen mit Behinderung in Berlin. Ich habe sie jetzt nicht promillegenaue, aber sie lauten grob: 60 Prozent dieser Menschen gehen täglich zu Fuß, 20 Prozent benutzen täglich öffentliche Verkehrsmittel, grob 10 Prozent fahren jeweils täglich Auto oder Fahrrad. Man sieht daran: Die Menschen mit Behinderung, die drei Gruppen: Menschen mit Behinderung, ältere Menschen, arme Menschen – das überschneidet sich – können oft sowohl finanziell als auch nach ihren physischen und mentalen Möglichkeiten kein Individualverkehrsmittel benutzen. Wenn Sie also als soziale Frage die vorrangige Berücksichtigung derer verstehen, die dort die größte Not haben und deren Grundbedarf an Teilhabe an öffentlichem Leben und Mobilität Sie zuerst befriedigen müssen, dann sind es tatsächlich wieder die Themen Zufußgehen und ÖV, an die Sie vorrangig denken müssen. Zugespitzt gesagt, braucht man natürlich für den Teil der stark Körperbehinderten nach wie vor den Behindertenparkplatz vor der Tür, aber der größte Teil der stark in ihrer Bewegung Behinderten braucht keinen Behindertenparkplatz, weil sie kein Behindertenfahrzeug bewegen können, es sei denn so ein kleiner vierrädriger Scooter.

Sie, Herr Friederici, haben ganz am Anfang gefragt, was das für die physische Ausgestaltung bedeutet. – Klar, Gehwege priorisieren! Wir haben in weiten Teilen nach wie vor eine Haltung und Neigung zu sagen: Die Fahrbahn ist der heilige Teil des Straßenraums. – Wenn ich meinen Schuhschrank auf die Fahrbahn stelle, habe ich wahrscheinlich nach fünf Minuten eine Polizeistreife und nach einer Viertelstunde ein Verfahren wegen Verkehrsgefährdung am Hals. Stelle ich ein zwei- oder vierrädriges Fahrzeug auf den Gehweg, muss ich in der Regel sehr viel länger warten, bis jemand entsprechend einschreitet. Dort Gehwege vorrangig als Gehwege begreifen! Ich will jetzt nicht zu sehr auf aktuelle Dinge eingehen; eine gewisse ab morgen geltende Verordnung über Elektrokleinstfahrzeuge ist meiner Meinung nach nicht geeignet, dieses Ziel in den nächsten Jahren zu erreichen. Gehwege entrümpeln von allem, was darauf ist! Das Queren von Fahrbahnen auch anders begreifen! Alle 200 Meter ist das sogenannte Fußwegenetz unterbrochen. Sie haben da immer nur kleine, einzelne Stücke, dann kommt etwas anderes als Fußweg, dann gibt es da kein Netz, dann müssen Sie sozusagen ins Reich der anderen. Kiezblocks bieten auch die Chance, das umzudrehen. Der technische Begriff lautet „Gehwegüberfahrten“. Das heißt, der Gehweg geht weiter, die Fahrbahn geht über den Gehweg. Wer dort fährt, ist zu Gast im Reich des anderen und muss sich entsprechend verhalten – Vortritt statt Vorfahrt. Fahrbahnen, aber nur das Fahrbahninnere bitte, gerne als Gemeinschaftsfläche wie nach dem Modell der Verkehrsberuhigung, aber außen nach wie vor einen sicheren und geschützten Bereich für diejenigen, die das besonders nötig haben, die ich eben geschildert habe! – Das so weit, danke!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke, Herr Stimpel! – Jetzt hat Herr Kaden das Wort.
– Bitte schön!

Dr. Lutz Kaden (IHK): Ich mache es auch ganz kurz. – Noch einmal ganz allgemein zu den Anforderungen an Kiezblocks: keine Verdrängung von Unternehmen zulassen durch Gewährleistung der Erreichbarkeit, der Belieferbarkeit und des Parkens! Ein wesentlicher Punkt sind die Betriebsvignetten, die es neben den Wohnervignetten gibt. Sie sind über die letzten Jahre und Jahrzehnte immer spärlicher geworden. Wenn Unternehmen keine Betriebsvignette für die restlichen verbliebenen Parkplätze bekommen können, aber darauf angewiesen sind, dann müssen sie weg, was, wie gesagt, die Wege zwischen Unternehmen und Kunden verlängert.

Die zweite und letzte Frage war zu den Mikrodepots. Wir stellen uns einmal White-Label-Paketstationen vor und einmal Flächen zum Umladen. Da haben wir gute Erfahrungen in Tempelhof und bei KoMoDo gemacht. Sie sollten natürlich nicht mitten in so einem Beruhigungsgebiet sein, sondern dort, wo sie möglichst wenig stören und gut am Hauptnetz dran sind. Dann kann man von dort mehrere Blocks mit E-Lastenrädern und Ähnlichem beliefern.
– So weit erst mal!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Okay. Vielen Dank, Herr Kaden! – Dann möchte ich mich an der Stelle bei Ihnen allen bedanken, dass Sie uns heute zur Verfügung standen mit Ihrer Expertise. Wie gesagt, aufgrund des Zeitverzugs können wir jetzt keine weitere Runde machen. Das machen wir dann sicherlich im Rahmen der Auswertung der Anhörung und sind jetzt quasi am Ende der Anhörung angekommen. Wir würden so verbleiben, dass wir, wie üblich in diesem Ausschuss, den Besprechungspunkt vertagen, bis das Wortprotokoll vorliegt, und ihn dann wieder aufrufen. – Vielen Dank noch einmal an Herrn Benn, Herrn Stimpel und Herrn Kaden! – [Allgemeiner Beifall] –

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Rahmenbedingungen für Carsharing-Angebote in Berlin.
(auf Antrag der Fraktion der FDP) | 0010
Mobil |
| b) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Umsetzung des neuen Straßengesetzes – Neue Anforderungen an Mietfahrzeuganbieter
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0044
Mobil |
| c) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Potentiale von Sharing-Angeboten für einen Beitrag zur Berliner Verkehrswende
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0047
Mobil |

- d) Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 19/0315
Berlin zur Hauptstadt des Carsharings machen

[0059](#)
Mobil

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Inhaltsprotokoll.