

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE) und Niklas Schenker (LINKE)

vom 11. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Juli 2023)

zum Thema:

**Die Depublizierung der Verkehrswende – Was wird aus temporären
Spielstraßen und Kiezblocks?**

und **Antwort** vom 26. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Niklas Schenker (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16118
vom 11. Juli 2023

über Die Depublizierung der Verkehrswende – Was wird aus temporären Spielstraßen und
Kiezblocks?

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

Frage 1:

Die SenMVKU hat die lang erarbeiteten Leitfäden für die Umsetzung von Fahrradstraßen und zur Verkehrsberuhigung in Kiezen (Kiezblocks) von ihrer Website genommen. Warum?

Antwort zu 1:

Der Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen soll aufgrund von Anpassungsbedarfen leicht überarbeitet werden und wurde aus diesem Grund temporär von der Website entfernt.

Der Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin wurde in diesem Zusammenhang aufgrund eines technischen Fehlers für lediglich 24 Stunden von der Website genommen.

Frage 2:

Was bedeutet das Entfernen der Leitfäden von der Website der SenMVKU für aktuelle Planungen von temporären Spielstraßen und Kiezblocks für die Bezirke?

Antwort zu 2:

Der Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen liegt den Bezirken vor. Er beinhaltet jedoch ausschließlich Empfehlungen. Es steht jedem Bezirk frei, bei der Einrichtung von Kiezblocks ein eigenes Verfahren umzusetzen.

Der Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen steht seit 2022 ununterbrochen zum Download zur Verfügung (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/>).

Frage 3:

Will der Senat die erst kürzlich veröffentlichten Leitfäden überarbeiten? Wenn ja, warum und mit welcher Zielstellung? Wenn lediglich eine Überarbeitung stattfinden soll, warum werden dann die Leitfäden, die derzeit den aktuellen Arbeitsstand wiedergeben, nicht einfach auf der Website belassen und ggf. mit der Anmerkung versehen, dass sich der Senat eine Überarbeitung vorbehält?

Antwort zu 3:

Der Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen wird überarbeitet, um sachgerechte Entscheidungen zu ermöglichen. In der veröffentlichten Fassung waren die Vor- und Nachteile nicht hinreichend differenziert dargestellt und hätten dadurch Entscheidungen begünstigt, in denen das Für und Wider der Verkehrsberuhigungsmaßnahme womöglich nicht genügend abgewogen worden wäre. Zudem ist erforderlich, die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung stärker zu berücksichtigen, welche Einschränkungen des Straßenverkehrs an den geltenden bundesgesetzlichen Regelungen des Straßenverkehrsrechts misst. Sobald die Überarbeitung abgeschlossen ist, wird der Leitfaden wieder zur Verfügung gestellt werden.

Frage 4:

Über welchen Zeitraum wurde der Leitfaden für Fahrradstraßen erarbeitet? Welche Beteiligung fand im Rahmen der Leitfadenerstellung statt? Wie viel hat die Erstellung des Leitfadens letztlich gekostet?

Antwort zu 4:

Der Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin wurde in den Jahren 2017-2019 extern durch ein Planungsbüro erarbeitet und nach behördeninterner Finalisierung im April 2020 veröffentlicht. Am 02.09.2019 wurde der Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin im Rahmen eines Fachtermins Vertreterinnen und Vertretern der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter sowie der unteren bezirklichen Verkehrsbehörden vorgestellt. Für die externen Arbeiten am Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin wurden knapp 42.000 Euro verausgabt.

Frage 5:

Über welchen Zeitraum wurde der Leitfaden für Kiezblocks erarbeitet? Welche Beteiligung fand im Rahmen der Leitfadenerstellung statt? Wie viel hat die Erstellung des Leitfadens letztlich gekostet?

Antwort zu 5:

Mit der Erstellung des Leitfadens zur Verkehrsberuhigung in Kiezen wurde im November 2021 begonnen. Die Fertigstellung der Version 1.0 erfolgte Ende April 2023. Die Erarbeitung ist zum überwiegenden Teil durch Mitarbeitende der Senatsverwaltung, ohne externe Unterstützung, erfolgt.

Bei der Erstellung des Leitfadens wurden die Bezirke und die AG Bauen und Verkehr barrierefrei beteiligt. Die Belange von BSR (Berliner Stadtreinigungsbetriebe), BVG (Berliner Verkehrsbetriebe), der Feuerwehr sowie der Berliner Regenwasseragentur sind berücksichtigt worden. Inhalte des Leitfadens wurden vorab weiterhin auf einem Fachforum zum Thema Kiezblocks des DIFU diskutiert, an dem neben ausgewählten Bezirken auch Verbände und Universitäten teilgenommen haben.

Im Rahmen der Erarbeitung des Leitfadens für Kiezblocks sind Kosten in Höhe von 8.925,00 € angefallen.

Frage 6:

Wie verträgt sich das Entfernen der Leitfäden von der Website mit dem Recht auf Informationsfreiheit?

Antwort zu 6:

Das Recht auf Informationsfreiheit wird nicht beeinträchtigt, wenn eine Behörde ein veröffentlichtes Dokument überarbeitet und es für die Dauer der Überarbeitung nicht länger der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt.

Frage 7:

Die Koalition von CDU und SPD hat sich darauf verständigt das Konzept temporärer Spielstraßen zu evaluieren und ein berlinweites Verfahren zur Einrichtung temporärer Spielstraßen zu implementieren? Warum soll das Konzept temporärer Spielstraßen evaluiert werden, mit welcher Zielstellung und was versteht der Senat unter einem „berlinweiten Verfahren“?

Antwort zu 7:

Unter temporären Spielstraßen werden Straßen(-abschnitte) verstanden, auf denen für einen begrenzten Zeitraum durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen seitens der Straßenverkehrsbehörde das Spielen ermöglicht wird. Die Straßen sind in diesem Zeitraum für den Fahrzeugverkehr gesperrt.

Die Regierungskoalition hat sich darauf verständigt, dass das im September 2022 im „Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen“ veröffentlichte Verfahren zu evaluieren, um gegebenenfalls Anpassungen auf Basis der aktuellen Richtlinien der Regierungspolitik vorzunehmen.

Frage 8:

Wie verträgt sich dieses Ziel mit der Entfernung des Leitfadens für temporäre Spielstraßen?

Antwort zu 8:

Der Leitfaden für temporäre Spielstraßen wurde nicht entfernt. Der Leitfaden ist nicht nur seit September 2022 auf der Internetseite <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/autofreie-kieze-und-strassen/temporaere-spielstrassen/> veröffentlicht, sondern steht seit dem 13.07.2023 auch auf folgender Internetseite zum Download bereit: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/#vorgaben>

Frage 9:

Die Koalition von CDU und SPD hat sich darauf verständigt in Wohngebieten die Verkehrsberuhigung und die Verringerung des Durchgangsverkehrs durch geeignete Maßnahmen voranzutreiben. Was versteht der Senat in diesem Zusammenhang unter „geeigneten Maßnahmen“?

Antwort zu 9:

Geeignete Maßnahmen sind z.B. Diagonal- und Quersperrern, Berliner Kissen und Fahrbahnschwellen, die Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen und Geschäftsbereichen, zentrale Kiez- Ein- und Ausfahrten, temporäre Spielstraßen, die Umgestaltung von komplexen Knotenpunkten und die Reduktion der Fahrbahnbreite bzw. Fahrbahnversatz.

Auch die Verbesserung der blau-grünen Infrastruktur wie die Vergrößerung von Baumscheiben, entsiegelte Flächen und neue Baumstandorte, Mulden und Rigolen, oberirdische Regenwasserspeicherung und Fassadenbegrünung ist hier zu nennen.

Maßnahmen wie Parklets, Sitzgelegenheiten, Schankflächen für Gastronomie, Spielflächen, Kunstinstallationen, Toiletten, Trinkwasserbrunnen und Wasserspiele sowie eine bessere Beleuchtung können zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität führen.

Geeignete Maßnahmen aus dem Bereich des Fußverkehrs sind Fußgängerzonen und autofreie Bereiche, Gehwegvorstreckungen, Sperrflächen zur Freihaltung von Kreuzungen und weiteren Querungen, Fußgängerüberwege, Doppelquerungen, Querungshilfen wie Mittelinseln, Gehwegüberfahrten, erhöhte Kreuzungsflächen und versetzte Arme sowie ggf. Lichtzeichenanlagen an den Zufahrten zum Kiez.

Beim Radverkehr sind Fahrradstraßen und Fahrradzonen, baulich getrennte Vorrangwege und eine (Teil-) Asphaltierung bzw. der Abschiff von Großsteinpflaster zu nennen.

Für den ruhenden Verkehr kommen Fahrrad- und Lastenradbügel, Parkflächen für Shared Bikes, E-Tretroller und Carsharing sowie Parkraumbewirtschaftungszonen und Quartiersgaragen in Betracht.

Liefer- und Ladeflächen sowie Mikro-Depots können Maßnahmen zur Begünstigung des Wirtschaftsverkehrs sein.

Frage 10:

Wie verträgt sich dieses Ziel mit der Entfernung des Leitfadens für Kiezblocks?

Antwort zu 10:

Der Leitfaden wird leicht angepasst und dann wieder zum Download bereitgestellt. Die Bezirke können auch weiterhin mit der vorliegenden Version arbeiten.

Berlin, den 26.07.2023

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt