

Haupt-
dokument



Fußgängerzone Böhmischer Platz Neukölln

LEITFADEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG IN KIEZEN

HAUPTDOKUMENT

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/umvk/

Tel.: +49-(30)-9025-0

Fax: +49-(30)-9025-1050

IHRE ANSPRECHPARTNER

Merlin Pitz-IV F 34: Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Fußverkehrsförderung
Steffi Windelen-KRF 4: Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr

Mail: kiezblocks@senumvk.berlin.de

STAND

04/2023

BILDNACHWEISE

Bodo Kubrak	Stadtrandgebiet Zeilenbauten Heckerdamm (Charlottenburg-Nord) S. 28; CC BY-SA 4.0 < https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0 >, via Wikimedia Commons
OpenStreetMap	Hufeisensiedlung S. 24, Kiez rund um die Großsiedlung Siemensstadt S. 25 OpenStreetMap contributors: Lizenz www.openstreetmap.org/copyright
Photocopy	Neubausiedlung: Gropiusstadt (Neukölln) S. 27; CC BY-SA 2.0 < https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0 >, via Wikimedia Commons
SenSBW	Großsiedlung Siemensstadt (Luftbild) S. 25, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 www.govdata.de/dl-de/by-2-0 ; Luftbild 01.03.2022
SenUMVK	alle anderen Abbildungen

INHALT

1	EINFÜHRUNG UND ZIELE DES LEITFADENS	4
2	RECHTLICHE UND KONZEPTIONELLE GRUNDLAGEN	6
3	KERNZIELE VON KIEZBLOCKS	7
4	MAßNAHMEN	9
5	VERFAHREN ZUR EINRICHTUNG VON KIEZBLOCKS	12
5.1	HINWEISE FÜR DIE FESTLEGUNG VON KIEZBLOCKS	12
5.2	ANFORDERUNGEN BEI DER EINRICHTUNG VON KIEZBLOCKS	14
5.3	VERFAHRENSABLAUF	16
5.4	FINANZIERUNG	18
6	GESTALTUNG VON KIEZBLOCKS	22
6.1	KIEZBLOCKTYPEN	22
6.2	BERLINER WOHNGEBIETSTYPEN	25
6.3	MUSTER-KIEZBLOCKS	27
6.3.1	<i>Musterkiezblock Stadtkerngebiet</i>	27
6.3.2	<i>Musterkiezblock Großsiedlungen</i>	33
6.3.3	<i>Musterkiezblock Stadtrandgebiet</i>	34
6.3.4	<i>Musterkiezblock Siedlungsgebiet</i>	35
7	STECKBRIEFE	37
8	HINWEIS ZUM SELBSTVERSTÄNDNIS DES DOKUMENTS	39
	ANLAGE 1: ABLAUFDIAGRAMME	40

1 EINFÜHRUNG UND ZIELE DES LEITFADENS

Superilles, Supergrätzl, Mini-Hollands oder Kiezblock – nach Sprachraum verschieden, aber inhaltlich ähnlich sind die Bestrebungen, Wohnquartiere lebenswerter zu machen, indem die Verkehrsbelastung reduziert, der öffentliche Raum für den Aufenthalt aufgewertet und an den Klimawandel angepasst wird.

Der Begriff Kiezblock nimmt Bezug auf Berliner Wohnquartiere, die auch Kieze genannt werden. Kieze sind historisch und durch geografische oder städtebauliche Abgrenzungen gebildete Stadträume, welche mit einem eindeutigen Namen versehen werden. Sie entsprechen einem Stadtteil oder einer Siedlung eines Bezirks. Obgleich Kieze umgangssprachlich mit den typischen Berliner Gründerzeitvierteln verbunden sind, können Kiezblocks in allen Berliner Wohngebietstypen entstehen. Im Regelfall umfasst ein Kiez ein von Hauptverkehrsstraßen (übergeordnetes Straßennetz von Berlin), Flüssen oder Parkanlagen eingerahmtes Gebiet aus Nebenstraßen¹ (z. B. Wohnstraßen).

Anlass für die zivilgesellschaftliche Forderung nach Kiezblocks sind einerseits unerwünschte motorisierte Durchgangsverkehre, die – unterstützt durch Navigationssysteme – auf Nebenstraßen ausweichen, um der gestiegenen Verkehrsbelastung auf Hauptverkehrsstraßen auszuweichen. Andererseits sollen die Funktionen des öffentlichen Raums neu gewichtet werden: Öffentlicher Raum soll nicht nur der Abwicklung von Verkehren, sondern mit Blick auf die wachsende Stadt dem Aufenthalt und der Klimaresilienz der einzelnen Quartiere dienen.

Diese Anforderungen werden u. a. durch das Berliner Mobilitätsgesetz gestützt: Die Umgestaltung von Berliner Kiezen unter den Aspekten der Mobilitätswende und den erforderlichen Anpassungen an den Klimawandel sind gesetzliche Ziele². Die Einrichtung von Kiezblocks ist somit eine Maßnahme, um diesen Vorgaben zu entsprechen.

Dieser Leitfaden soll insbesondere den Straßen- und Grünflächenämtern, Straßenbaubehörden und Straßenverkehrsbehörden sowie Stadtplanungsämtern der Berliner Bezirke, aber auch allen anderen im Prozess beteiligten Stellen, eine Hilfestellung bei der Einrichtung von Kiezblocks sein.

Das Hauptdokument formuliert im Wesentlichen neben den rechtlichen Grundlagen (Abschnitt 2) die Kernziele bei der Einrichtung von Kiezblocks (Abschnitt 3), stellt die möglichen Maßnahmen vor (Abschnitt 4), beschreibt den

¹ In diesem Leitfaden wird für Straßen im untergeordneten Straßennetz der umgangssprachliche Begriff „Nebenstraße“ verwendet.

² Die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Kiezblocks sind im Detail im Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“ beschrieben. Unter Abschnitt 2 finden sich weitere Planwerke und Leitfäden, die die Umgestaltung von Kiezen stützen. Das klare Fazit ist: Die Einrichtung von Kiezblocks ist rechtlich nicht nur möglich, sondern Kiezblocks sind ein wichtiges Element zur Umsetzung gesetzlicher Ziele und Vorgaben.

Verfahrensablauf (Abschnitt 5) und geht weiterhin auf die Gestaltung von Kiezblocks ein. Dabei werden auch beispielhafte Musterkiezblocks für die vorwiegenden Berliner Wohngebietstypen vorgestellt (Abschnitt 6).

Daneben werden in themenspezifischen Steckbriefen ausgewählte Aspekte oder Maßnahmen vertieft. Es ist vorgesehen, weitere Steckbriefe sukzessive und bedarfsabhängig zu ergänzen.

Insofern ist dieser Leitfadenein als ein sich fortentwickelndes Dokument anzusehen. Er greift die Erfahrungen aus der Einrichtung von Kiezblocks in Berliner Bezirken auf und wird modular erweitert.

Bei einzelnen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einrichtung von Kiezblocks bestehen Rechtsunsicherheiten. Diese sind an entsprechender Stelle kenntlich gemacht. Sofern es zu weiteren gerichtlichen Entscheidungen in diesem Bereich kommen sollte, wird der Leitfadenein entsprechend angepasst und weiterentwickelt.

2 RECHTLICHE UND KONZEPTIONELLE GRUNDLAGEN

Die rechtlichen und konzeptionellen Grundlagen für die Einrichtung von Kiezblocks finden sich in folgenden Gesetzen, Planwerken und Programmen:

- Berliner Mobilitätsgesetz
- Berliner Straßengesetz
- Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz
- Straßenverkehrs-Ordnung
- AV Geh- und Radwege
- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
- Stadtentwicklungsplan Klima
- Radverkehrsplan des Landes Berlin
- Luftreinhalteplan für Berlin
- Charta für das Berliner Stadtgrün
- Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)
- Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm
- Leitfaden Fahrradstraßen
- Vorgaben zur Regenwasserbewirtschaftung (Regenwasseragentur, Berliner Wasserbetriebe)³

Der Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“ fasst die relevanten Inhalte aus einigen dieser gesetzlichen Regelungen und Handlungsanweisungen zusammen. Zusätzlich werden Einzelanforderungen zur Wahrung der Rechte von Menschen mit Behinderungen aufgelistet und einige Leiturteile zum Thema Verkehrsberuhigung benannt.

Der Steckbrief soll die Bezirke bei der erforderlichen Begründung von Maßnahmen, z. B. im Rahmen von Anordnungsverfahren nach § 45 StVO unterstützen.

³ <https://regenwasseragentur.berlin/rechtliche-vorgaben/>

3 KERNZIELE VON KIEZBLOCKS

Aus den im vorangegangenen Abschnitt erwähnten gesetzlichen und konzeptionellen Grundlagen lassen sich die Kernziele von Kiezblocks in Weiterentwicklung der Zieldefinition des Deutschen Instituts für Urbanistik⁴ wie folgt beschreiben:

1. Verkehrsberuhigung eines Kiezes
2. Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
3. Verbesserung der Klimaresilienz von Kiezen
4. Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
5. Verbesserung der gesundheitlichen Lebensbedingungen
6. Beitrag zur CO₂-Emissionsminderung im Verkehrssektor
7. Schaffung von Räumen zur Stärkung nachbarschaftlicher Strukturen und des sozialen Zusammenhalts

Diesen zentralen Zielen lassen sich weitere Teilziele zuordnen:

1. Verkehrsberuhigung eines Kiezes
 - Reduzierung bestimmter motorisierter Durchgangsverkehre⁵
 - Neuaufteilung des öffentlichen Raums durch Parkplatzreduktion
 - Schaffung verkehrsberuhigter(er) öffentlicher Räume
 - Reduzierung des motorisierten Lastverkehrs
2. Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr
 - Errichtung des Berliner Radverkehrsnetzes, insbesondere durch Einrichtung von Fahrradstraßen
 - Ausbau und Gestaltung fußverkehrsfreundlicher Nebenstraßen
3. Verbesserung der Klimaresilienz von Kiezen
 - Schaffung blau-grüner Infrastruktur⁶ - das Regenwasser soll dort gehalten werden und versickern können, wo es anfällt
 - Schaffung von Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und Starkregenvorsorge
 - Schaffung von Verdunstungs-, Retentions- und Versickerungsflächen
 - Maßnahmen zur Abkühlung/Verschattung/Flächenentsiegelung
 - Begrünung und Schutz für Insekten

⁴ Das Deutsche Institut für Urbanistik hat in einem Projekt den Erfahrungsaustausch zwischen mehreren deutschen und europäischen Kommunen initiiert und dabei die folgende Zieldefinition entwickelt: <https://difu.de/nachrichten/kiezblocks-fuer-berlin-mehr-als-nur-poller>, abgerufen am 01.02.2022

⁵ Hier ist in der Regel folgender Kfz-Verkehr gemeint: Pkw, Lkw, Motorräder, Motorroller.

⁶ „Laut Brears (2018) und der Europäischen Kommission (2013) versteht man unter blau-grüner Infrastruktur eine städtische grüne Infrastruktur, das Stadtgrün, und die städtische blaue Infrastruktur, bezogen auf aquatische Ökosysteme, als strategisch geplantes Netz, das sich durch die Stadt zieht. Da blaue und grüne Infrastrukturen stark miteinander verflochten sind, spricht man häufig von blau-grüner Infrastruktur (BMUB 2017). Diese blau-grüne Infrastruktur kann aus naturnahen und künstlich angelegten Elementen bestehen.“ (Trapp/Winker (2020): Blau-grüne Infrastruktur planen und umsetzen. Ein Beitrag zur Klimaanpassung in Kommunen, S. 15)

4. Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
 - Einrichtung von Aufenthalts- und Begegnungsflächen wie z. B. neue Sitzbereiche, Begrünung, Bewegungsflächen und Wasserspiele, Erfrischungszonen, Trinkbrunnen etc.
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen
 - Förderung der Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr

5. Verbesserung der gesundheitlichen Lebensbedingungen
 - Verbesserung der Lebensbedingungen durch Verschattungsbereiche und kühlere Zonen
 - Senkung von verkehrsbedingten Lärm und Luftschadstoffemissionen

6. Beitrag zur CO₂-Emissionsminderung im Verkehrssektor
 - Vermeidung von Kfz-Verkehr und Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel

4 MAßNAHMEN

Den Verkehrs- und Stadtplaner*innen stehen zur Umsetzung der o. g. Ziele vielfältige Maßnahmen zur Verfügung. Welche davon zur Einrichtung eines Kiezblocks angewendet werden, hängt von der spezifischen Zielsetzung und Örtlichkeit ab und kann nicht pauschal bestimmt werden. Sie sind grundsätzlich auch entsprechend der Ziele und Gegebenheiten zu kombinieren.

Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmen benannt:

1 Verkehrsberuhigung allgemein

Zu den allgemeinen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zählen z. B. die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen sowie die Errichtung von Fahrbahnschwellen bzw. Kissen zur Geschwindigkeitssenkung.

2 Unterbindung bestimmter motorisierter Durchgangsverkehre

Durch Modalfilter wird unerwünschter motorisierter Durchgangsverkehr⁷ unterbunden (Diagonal- und Quersperren, auch flächige Sperren, gegenläufige Einbahnstraßen).

3 Aufenthaltsqualität

Zu den aufenthaltssteigernden Maßnahmen zählen die Errichtung von Sitzgelegenheiten und Spielflächen. Aber auch Toiletten, Kunstinstallationen oder Trinkwasserbrunnen können die Menschen zum Verweilen anregen.

4 Blau-Grüne Infrastruktur

Die Errichtung von blau-grüner Infrastruktur ist ein ganz wesentlicher Faktor bei der Einrichtung von Kiezblocks, der nicht nur zur Steigerung der Klimaresilienz, sondern auch der Aufenthaltsqualität beiträgt. Temporäre Maßnahmen wie Mooswände und andere begrünte Stadtmöbel (die gleichzeitig als Regenspeicher dienen können) zählen genauso dazu wie Entsiegelungsmaßnahmen.

Umfassendere Schwammstadtmaßnahmen⁸ zur besseren Bewirtschaftung des Regenwassers sind beispielsweise die Verwendung durchlässiger Beläge, die Errichtung von Grünstreifen, die Ausmuldung vorhandener Grünstreifen, die Vergrößerung von Baumscheiben bzw. die hydrologisch

⁷ Zur Einordnung siehe oben.

⁸ Regenwasser ist eine wertvolle Ressource. Dezentrales Regenwassermanagement soll dazu beitragen, dass möglichst viel Regenwasser vor Ort versickern kann und nicht in die Kanalisation abgeleitet wird.

optimierte Umgestaltung von Baumstandorten, die Begrünung angrenzender Fassaden sowie die gezielte Zuführung des Regenwassers von Geh- und Radweg und/oder Fahrbahn in (bepflanzte) Versickerungsanlagen (Mulden, Mulden-Rigolen⁹ etc.).

5 Fußverkehr

Fußverkehrsinfrastruktur dient dazu, den Fußverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Bei der Ausgestaltung sind insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende, wie Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen in den Blick zu nehmen. Dazu tragen kleinere Maßnahmen bei, wie Querungshilfen oder Maßnahmen, um Querungsstellen frei zu halten aber auch größere Maßnahmen wie die Einrichtung von Fußgängerzonen. Um allen Menschen eine sichere Mobilität zu Fuß zu ermöglichen, ist auf eine barrierefreie Gestaltung zu achten.

6 Radverkehr

Wichtige Maßnahmen, die den Radverkehr in Nebenstraßen verbessern, sind zum Beispiel die Einrichtung von Fahrradstraßen.

7 Ruhender Verkehr

Das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Elektrokleinstfahrzeuge, Car-Sharing Fahrzeuge sowie das Angebot an Behindertenparkplätzen im öffentlichen Raum ist zu erweitern. Dafür sind vorrangig Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs zu nutzen. Die Reduktion allgemein zugänglicher Parkplätze im öffentlichen Raum dient zugleich der Verkehrsberuhigung. Es können Quartiersgaragen genutzt werden.

8 Wirtschaftsverkehr

Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Kiezblocks für den Wirtschaftsverkehr dienen insbesondere Mikrodepots sowie Liefer- und Ladeverkehrsflächen unter Berücksichtigung von deren Erschließung.

⁹ Mulden: begrünte Geländevertiefungen, die Regenwasser aufnehmen können); Rigolen: unterirdische Wasserrückhaltesysteme

Hinweis:

Eine detaillierte Auflistung möglicher Maßnahmen inklusive Beispielen aus der Praxis ist im Steckbrief 2 „Mögliche Kiezblockmaßnahmen“ zu finden. Sie verdeutlicht, dass für Kiezblocks bereits ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zur Umgestaltung der Wohngebiete bereitsteht.

Für besonders relevante Maßnahmen werden künftig sukzessive weitere Steckbriefe erstellt, um das Verfahren zur Umsetzung der jeweiligen Maßnahme detailliert zu beschreiben.

5 VERFAHREN ZUR EINRICHTUNG VON KIEZBLOCKS

Die Einrichtung von Kiezblocks hängt im Wesentlichen von Art und Umfang der umzusetzenden Maßnahmen ab. Der Verwaltung stehen hierfür verschiedene Möglichkeiten entsprechend des Straßenverkehrsrechts (Straßenverkehrs-Ordnung) oder des Straßenrechts (Berliner Straßengesetz) zur Verfügung (siehe auch Steckbrief 1 „Rechtliche Grundlagen“). Welche Verfahren zulässig sind bzw. sich besonders eignen, wird in den entsprechenden Detailmaßnahmen-Steckbriefen erläutert (z. B. im Steckbrief 3 „Modalfilter“).

5.1 Hinweise für die Festlegung von Kiezblocks

Der Bedarf zur Umgestaltung von Wohnquartieren entsprechend der oben genannten Ziele ist stadt- und bezirkswelt sehr hoch. Zugleich werden von Initiativen unterschiedlicher Quartiere parallel Forderungen an die einzelnen Bezirksämter gerichtet, Kiezblocks einzurichten. Die folgenden Hinweise sollen dabei unterstützen, mit diesen Anforderungen umzugehen.

1. Die Erstellung eines berlinweiten Gesamtkonzeptes wird als nicht notwendig erachtet.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen finden in den Nebenstraßen statt, die in der Verantwortung der Bezirke stehen. Ein berlinweites Konzept würde zu stark in die Hoheit der Bezirke eingreifen. Die SenUMVK unterstützt die Bezirke mit diesem Leitfadens und gibt Handlungsempfehlungen. Die Umsetzung dieser Empfehlungen obliegt jedoch den Bezirken. Bestehende Planwerke sind zu berücksichtigen.

2. Frühzeitige Einbindung der SenUMVK

Der Bezirk sollte die SenUMVK frühzeitig über den geplanten Kiezblock informieren, damit diese die Möglichkeit hat, Begleitmaßnahmen in ihrer Zuständigkeit zu entwickeln. Der Bezirk kann Maßnahmen vorschlagen und mit der SenUMVK abstimmen.

3. Perspektivisch sollten alle Kieze als Kiezblocks gestaltet werden

Kieze sind in der Regel voneinander unabhängige Bereiche. Das Zurückdrängen von motorisiertem Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Straßennetz ist ein legitimer Grund zur Umsetzung von Maßnahmen.

Die Einrichtung von Kiezblocks kann verkehrliche Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben. So besteht das Risiko, dass der durch einen Kiezblock verhinderte motorisierte Durchgangsverkehr auf andere, noch

nicht unterbundene Nebenstraßen ausweicht. Demzufolge sollten in möglichst allen betroffenen Kiezen Maßnahmen umgesetzt werden. Allerdings zeigt eine aktuelle Studie aus London, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Sinne von Kiezblocks nicht dazu führen, dass motorisierter Durchgangsverkehr im selben Maß auf andere Nebenstraßen bzw. den Kiezblock umgebende Hauptverkehrsstraßen ausweichen würde, sondern im Gegenteil ein Großteil sogar vermieden wird.¹⁰

Diese Erkenntnis wurde auch bei der Einführung von Superblocks in Barcelona erzielt, wo zwar im ersten Jahr nach Umsetzung der Maßnahme eine spürbar erhöhte Belastung auf den umgebenden Hauptverkehrsstraßen gemessen wurde, jedoch dieser Effekt ab dem zweiten Jahr der Einführung nicht mehr messbar war.¹¹

4. Die Erstellung eines bezirklichen Gesamtkonzeptes für Kiezblocks wird als nicht notwendig erachtet.

Die Erstellung von Gesamtbezirkskonzepten ist sehr zeitaufwändig. Die Vorteile eines Gesamtkonzeptes sind nicht so umfangreich, als dass sie eine solche Zeitverzögerung bei der Umsetzung der oben genannten Ziele rechtfertigen könnten.

Das Bezirksamt sollte sich das Ziel setzen, unerwünschte motorisierte Durchgangsverkehre in allen betroffenen Wohnquartieren zeitnah zu unterbinden.

5. Priorisierungserfordernis bei der Auswahl von Kiezen

Vor dem Hintergrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen, ist es erforderlich, bei der Umsetzung von Kiezblocks zu priorisieren.

Die durch die Bezirksämter vorzunehmende Priorisierung sollte anhand von nachvollziehbaren Kriterien erfolgen. Hierbei bietet sich der Umweltgerechtigkeitsatlas¹² an, in dem die Kieze entsprechend der Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, bioklimatische Belastung, Grün- und Freiflächenversorgung sowie soziale Benachteiligung bewertet wurden. Ergänzend ist die Verkehrsbelastung als weiteres Kriterium hinzuzuziehen.¹³

Demgegenüber sollte eine besonders aktive, Kiezblocks begrüßende Nachbarschaft nicht das zentrale Ausschlagkriterium bei der Priorisierung sein. Allerdings handelt es sich um einen Aspekt, der bei der Abwägung -

¹⁰ Vgl. Thomas, Asa/ Aldred, Rachel (2023): Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads, in https://docs.google.com/document/d/13Nsm_GFdH6CplpPpOZ7hbhLZScgqCAP7ZGI0xi4qDqA/edit#heading=h.e9amstpvy1 (letzter Zugriff: 22.03.2023).

¹¹ International Superblock Meeting, 22.-25.03.2023 in Barcelona: Aussage der dortigen Stadtverwaltung. Im Rahmen der Einführung von Superblocks wurden die betroffenen Bereiche engmaschig überwacht und mindestens monatlich stattfindende Verkehrszählungen im Haupt- und Nebenstraßennetz durchgeführt.

¹² Nähere Informationen und Zugang unter: www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/umweltgerechtigkeit/ (22.03.2023)

¹³ Unter Verkehrsbelastung wird hier die Belastung einer Straße durch fließenden Kfz-Verkehr verstanden, die in der Regel als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) angegeben wird.

insbesondere vor dem Hintergrund begrenzter Erfahrungen mit Kiezblocks - berücksichtigt werden kann und sollte. Eine aktive Anrainer*innenschaft kann die Umsetzung erleichtern.

6. Priorisierungserfordernis bei der Auswahl von Kiezblock-Maßnahmen

Die Umgestaltung eines Quartiers bzw. Kiezes zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch verkehrliche, bauliche und/oder gestalterische Maßnahmen ist eine langfristige Aufgabe. Die nur begrenzt vorhandenen Personale und Finanzen in den Bezirken machen auch eine Priorisierung der Maßnahmen zur Einrichtung eines Kiezblocks erforderlich, die wiederum mit einer Umsetzung in mehreren modularen Stufen verknüpft werden sollte.

Wichtig bleibt zu betonen, dass das hier vorgeschlagene modulare Vorgehen bei der Einrichtung von Kiezblocks mit Schwerpunktsetzungen - unter Einbindung der Bevölkerung - einhergeht: Nicht alle Ziele müssen und können sofort und gleichzeitig erreicht werden.

7. Die Bildung von interdisziplinären Projektgruppen wird empfohlen

Für die Einrichtung von Kiezblocks wird eine ämterübergreifende Zusammenarbeit in Form einer interdisziplinären Projektgruppe aus den Bereichen Verkehrs- und Freiraumplanung, Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz empfohlen.

5.2 Anforderungen bei der Einrichtung von Kiezblocks

1. Die Multifunktionalität der Kieze ist zu wahren

Kieze sind vielfältig, sie dienen in der Regel nicht nur dem Wohnen, sondern haben viele Funktionen, decken verschiedene Bedarfe. Diese sollen bei der Einrichtung von Kiezblocks gewahrt bzw. gestärkt werden.

2. Die Zufahrt für Einsatzfahrzeuge sowie für Fahrzeuge der öffentlichen Ver- und Entsorgung (Müllabfuhr), Straßenreinigung und des Winterdienstes ist zu wahren

Bei der Einrichtung von Kiezblocks ist die Zufahrt öffentlicher Ver-, Entsorgungs- und Rettungsdienste oder auch der Polizei und vergleichbarer Träger/Institutionen zu gewährleisten. Hierzu zählen auch die Straßenreinigung und Winterdienste.

3. Der ÖPNV ist nicht zu beeinträchtigen

Die Einrichtung von Kiezblocks soll auch die Mobilitätswende unterstützen. Der öffentliche Personennahverkehr¹⁴ soll durch Kiezblocks nicht behindert oder beeinträchtigt werden:

¹⁴ ÖPNV: Linienverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) einschließlich von Ersatzverkehren

In Nebenstraßen mit ÖPNV sind im Rahmen von Einzelfallprüfungen Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehren zu entwickeln, die den Linienverkehr nicht beeinträchtigen. Z. B.. durch Einrichtung einer Straße des Umweltverbundes (in der Straße ist nur Fuß-, Rad- bzw. ÖPNV-Verkehr im Linienbetrieb gestattet)¹⁵.

Wenn durch eine Zurückverlagerung des gebietsfremden Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz Fahrzeitverlängerungen im ÖPNV entstehen bzw. zu erwarten sind, müssen Beschleunigungsmaßnahmen geprüft und in der Regel mit der Einrichtung des Kiezblocks umgesetzt werden. Dies liegt in der Verantwortung der SenUMVK. Die Einrichtung von Kiezblocks ist in diesen Fällen frühzeitig mit der SenUMVK abzustimmen.

4. Die Verkehrsinfrastruktur ist barrierefrei zu gestalten

Die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen werden bei der Einrichtung von Kiezblocks mitgedacht und verkehrlich in geeigneter Form zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen barrierefrei im Sinne von § 2 Abs. 6 MobG BE gestaltet. So dürfen z. B. Einbauten bzw. Möblierungen nicht in die Gehbahn hineinragen, und es sind Behindertenparkplätze vorzuhalten.¹⁶

5. Für die bauliche Gestaltung von Kiezblocks sind landeseinheitliche gestalterische Vorgaben zu entwickeln

Insbesondere bei baulichen Elementen ist eine landeseinheitliche Gestaltung anzustreben. Die SenUMVK wird hierzu Vorgaben erarbeiten und in Form von weiteren Steckbriefen veröffentlichen.

6. Einbindung der Berliner Wasserbetriebe und SenUMVK II D bei grundhaftem Aus- oder Umbau von Straßen

Bei der Planung umfassender Maßnahmen zur Anpassung der Regenentwässerung im Zusammenhang mit einem grundhaften Aus- oder Umbau von Straßen sind die Berliner Wasserbetriebe sowie die Wasserbehörde (SenUMVK II D) frühzeitig einzubinden.

¹⁵ Durch die Beschränkung auf Fuß-, Rad- bzw. ÖPNV-Verkehr im Linienbetrieb ist für die Einrichtung einer Straße des Umweltverbundes eine Teileinziehung erforderlich.

¹⁶ Siehe entsprechende Vorgaben im Steckbrief 1.

5.3 Verfahrensablauf

Im Folgenden wird ein idealisierter Verfahrensablauf skizziert:

0. Ggf. Einwohnendenantrag bei BVV

1. **Entscheidung zur Einrichtung eines Kiezblocks** durch das Bezirksamt, ggf. angestoßen durch die BVV

2. Information der SenUMVK¹⁷

3. Verkehrs- und stadträumliche Festlegung des Kiezblocks

Das Bezirksamt legt die Grenzen des Kiezblocks fest. Ein Kiezblock umfasst in der Regel ein von Straßen höherer Ordnung bzw. durch geografische Strukturen (z. B. Flüsse oder größere Parkanlagen) eingerahmtes Gebiet.

Bei der verkehrs- und stadträumlichen Abgrenzung des Kiezblocks durch die zuständige Bezirksverwaltung kann der Bedarf entstehen, eine Straße aus dem übergeordneten Straßennetz zu entlassen und sie zu einer Nebenstraße abzustufen.¹⁸

4. Information der Anliegenden

Die aktive Bürger*innenschaft spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von Kiezblocks. Daher sollten die Anlieger*innen von Beginn an über Maßnahmenplanung und den Beteiligungsrahmen informiert werden.

5. Erarbeitung eines städtebaulichen Kiez-Verkehrskonzeptes durch das Bezirksamt, ggf. mit Unterstützung durch die Bürger*innenschaft:

Der Umfang des Konzeptes hängt im Wesentlichen von den vorgesehenen Maßnahmen ab. Das Konzept kann gesamthaft konkrete lokale verkehrliche, Aufenthaltsqualitätssteigernde und den Grünanteil sowie die Klimaresilienz steigernde Maßnahmen formulieren. Es kann aber auch ein Konzept für einzelne Maßnahmen erstellt werden, sodass die Umsetzung eines Kiezblocks in Teilschritten erfolgt.

Bei verkehrlichen Maßnahmen sind die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen zu berücksichtigen.

Das Konzept sollte die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen stufenweise vorsehen und Maßnahmen priorisieren. Dabei hat die

¹⁷ Im weiteren Verfahren sind bei Bedarf durch die SenUMVK Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz zu entwickeln und möglichst zeitgleich umzusetzen (z. B. die Einrichtung von Busspuren, Anpassung von Lichtzeichenanlagen etc.). Diese Maßnahmen können auch vom Bezirk im Rahmen des Verkehrskonzeptes erarbeitet werden. Es hat eine enge Abstimmung zwischen Bezirk und SenUMVK zu erfolgen.

¹⁸ Eine Antragstellung erfolgt schriftlich an die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung. Diese prüft, ob die Straße aus Perspektive des Gesamtnetzes herausgenommen werden kann.

Unterbindung von unerwünschtem motorisierten Durchgangsverkehr
höchste Priorität:

Hohe motorisierte Verkehrsaufkommen haben Auswirkungen auf die verkehrliche Sicherheit in den nicht für diese Verkehrsmengen ausgelegten Kiezen. Sie vermindern zusätzlich die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung.

Nähere Hinweise befinden sich im Steckbrief „Rechtliche Grundlagen“ in den Abschnitten 2.2.2 und 4.3.

Steckbrief 1

6. Verabschiedung des Konzeptes durch das Bezirksamt (und ggf. die BVV, ist wünschenswert, aber nicht zwingend)

7. Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung:

- Information der Anliegenden über die vorgesehenen konkreten Kiezblock-Maßnahmen

Hinweis:

Im Steckbrief „Städtebauliches Kiez-Verkehrskonzept“ (*der Steckbrief wird derzeit erarbeitet / Stand: April 2023*) wird das Verfahren für ein Konzept dargestellt, das alle Teilziele von Kiezblocks berücksichtigt, und es wird ein Musterentwurf präsentiert. Ein derartiges Konzept dient der Planung von Kiezblocks im Sinne einer gesamtheitlichen Planung. Im Zusammenhang mit Radverkehrsplan (RVP) und Stadtentwicklungsplan (Verkehr und Mobilität) StEP MoVe, sowie nach Verabschiedung des Fußverkehrsplans (FVP) auch mit dem FVP, kann dieses lokale städtebauliche Kiez-Verkehrskonzept auch zur Grundlage der Planung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO werden.

- Öffentliche Vorstellung der Planung (Vorstellung des Rahmens)
- Möglichkeit der Beteiligung einräumen für flexibler zu planende Elemente: beispielsweise Behindertenparkplätze, Organisation des Liefer- und Ladeverkehrs

8. Umsetzung Stufe 1

Öffentlichkeitsarbeit: Information über Stand und ggf. Ausblick

Umsetzung Stufe 2

Öffentlichkeitsarbeit: Information über Stand und ggf. Ausblick

Umsetzung Stufe 3

...

Hinweis:

Anlage 1 beinhaltet folgende Ablaufdiagramme zum Verfahrensablauf:

Ablaufdiagramm 1: Verfahren zur Einrichtung von Kiezblocks

Ablaufdiagramm 2: Erstellung eines städtebaulichen Kiez-Verkehrskonzeptes

Ablaufdiagramm 3: Bestandsanalyse eines städtebaulichen Kiez-Verkehrskonzeptes

Ablaufdiagramm 4: Maßnahmen eines städtebaulichen Kiez-Verkehrskonzeptes

5.4 Finanzierung

Die Einrichtung von Kiezblocks führt insbesondere zu Verbesserungen in den Bereichen Fuß- und Radverkehr. In weiteren Umsetzungsstufen können Kiezblocks aber auch einer Steigerung des Grünanteils, klimatisch erforderlichen Anpassungen oder verändertem Regenwassermanagement dienen.

Für die Finanzierung von Maßnahmen aus diesen Bereichen stehen dementsprechend unterschiedliche Haushaltstitel und Förderprogramme zur Verfügung. Diese Titel sind haushaltsgebunden, können sich also sowohl bezüglich der Fördergrundlagen und des Förderumfangs verändern. Die nachfolgenden Titel basieren auf dem Stand April 2023.

Radverkehr

0730 52108 Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs: Die Ausgaben dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und sind für die dringliche Sanierung von Radwegen (inkl. Herstellung aktueller Ausbau- und Breitenstandards, Radverkehrsmarkierungen, kleinere bauliche Ergänzungen von bestehenden Radverkehrsanlagen, Belagsverbesserungen im Zuge von wichtigen Radverkehrsverbindungen) bestimmt. Teilweise werden aufgrund der örtlichen Situation (z. B. in Folge von Baumwurzelschäden oder sicherheitsrelevanten Konflikten mit ruhendem Verkehr) auch Verlegungen der Radverkehrsanlagen oder Änderungen der Radverkehrsführung einschließlich Querungshilfen erforderlich. Soweit die Schaffung von geschützten Radfahrstreifen sowie die Grünbeschichtung von Radfahrstreifen nicht mit größeren Straßenumbauten verbunden sind, sollen auch solche Maßnahmen aus diesem Titel finanziert werden. Des Weiteren sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens durchgeführt werden. Auch Fahrradabstellanlagen mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen sowie die Radverkehrswegweisung (Beschilderung) sind aus diesem Titel finanzierbar.

0730 72016 Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr: In Umsetzung des Mobilitätsgesetzes sowie des RVP sollen verstärkt und beschleunigt Abschnitte des Radvorrangnetzes hergestellt sowie zur Lückenschließung Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und geschützte Radfahrstreifen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden. Des Weiteren sollen Maßnahmen zur Realisierung bezirklicher Fahrradrouten und zur Errichtung frei zugänglicher und gesicherter Fahrradabstellanlagen (zum Beispiel Anlehnbügel, Doppelstockparker, Sammelschließanlagen, Fahrradparkhäuser, Fahrradstationen) umgesetzt und sonstige Radverkehrsinfrastrukturvorhaben gefördert werden. Ferner sollen weitere Abschnitte der Radfernwege Berlin-Leipzig und der Spree- Rad- und Wanderweg auf Berliner Gebiet ausgebaut sowie die Berliner Abschnitte neuer Radfernwege, wie dem Zubringer zum Europaradweg R 1 (ZR 1) geplant und baulich umgesetzt werden.

Darüber hinaus stehen im Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA-Programme III - V) insgesamt 96,0 Mio. € für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs überjährig zur Verfügung.

Einen Überblick über Bundes- und Landesförderprogramme gibt das Bundesamt für Logistik und Mobilität in seiner Förderfibel:

[hwww.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html](http://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html)

Fußverkehr

0730 52122 Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs:

1. Machbarkeits- und Verkehrsuntersuchungen zur Begleitung der (Modell-)Projekte nach § 58 Abs. 3 MobG BE sowie Planwerke inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung, insbesondere zur erstmaligen Aufstellung des Fußverkehrsplans nach § 52 MobG BE
2. Weiterführung des Programms „Barrierefreie öffentliche Räume“ (sog. Bordabsenkungsprogramm) zur baulichen Herstellung barrierefrei nutzbarer Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen
3. Umsetzung kleinerer baulicher Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Verkehrssicherheit

0730 52121 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Die Ausgaben sind für Maßnahmen zur besseren und sicheren Querung von Fahrbahnen für Fußgängerinnen und Fußgänger. Es handelt sich insbesondere um den Bau zusätzlicher Fußgangüberwege (Weiterführung des sog. „Zebrastrifenprogramms“) und die Einrichtung anderer Querungshilfen (z. B. Mittelinseln und Gestaltung frei einsehbarer Kreuzungen, sog. Gehwegvorstreckungen).

Schulwegsicherheit

2707 54010 Dienstleistungen: 3. Modellprojekte zum Schulischen Mobilitätsmanagement und zur Verbesserung der Schulwegsicherung

Stadtgestaltung

2707 52131 Maßnahmen für die Stadtverschönerung: Maßnahmen der Klimafolgenanpassung sowie der Stadtverschönerung im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen insbesondere zur Durchführung von Flächenentsiegelungsmaßnahmen und für die Beschaffung von Stadtmöbeln im Rahmen nicht investiver Straßenumbaumaßnahmen (Bsp. Entsiegelungen, Baumscheibenvergrößerungen, Stadtmöbel, Pflanzen, Poller, Wegeverbesserungen, Verbesserung von Versickerungsfähigkeit, etc.)¹⁹

2707 54010 Dienstleistungen: 2. Entwicklung von Verkehrskonzepten und Begleituntersuchungen in den Bezirken u. a. zu den Themen „Autofreie Kieze“, „Verkehrsberuhigung“, „Innovative Mobilität“

¹⁹ Dieser Titel ist zurzeit im Haushalt 2024 nicht mehr vorgesehen.

Klimaschutz und Klimaanpassung

- 0750 54106 Umsetzung der Strategie Stadtlandschaft: Die Umsetzung der Strategie Stadtlandschaft dient der klima- und sozialgerechten Weiterentwicklung der Grün- und Freiräume als zentrales Thema der Entwicklung einer zukunftsfähigen und lebenswerten Stadt. Ziele sind die Grün- und Freiflächen klimawandelgerecht zu optimieren, Maßnahmen für Stadtbäume, die Mischwaldentwicklung, Abkühlung belasteter Siedlungsgebiete, die Grünanlagensanierung und Grünvernetzung, die Förderung biologischer Vielfalt, der Aufbau einer Organisationsplattform und die Unterstützung von Initiativen zum Urban Gardening und zur Hofbegrünung.
Zusätzliche Ausgaben dürfen in Höhe der bei dem Titel 28290 für die seit 2012 laufende Stadtbaumkampagne zweckgebunden eingegangenen Spenden geleistet werden.
- 0750 54108 Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung des Berliner Baumbestandes: Pflegemaßnahmen zur Verbesserung des Baumbestandes und Sanierung von Baumstandorten (Bodenaustausch und -verbesserung)
- 0750 68282 Zuschüsse im Rahmen der Strategie Stadtlandschaft: Aktionsprogramm Urbane Natur, Aktionsprogramm „Trinkwasserbrunnen“, In-Wertsetzung des städtischen Grüns im Hinblick auf die Erfordernisse der wachsenden Stadt und deren Resilienz in Bezug auf neue Anforderungen

Wirtschaftsverkehr

- 0730 68357 Förderung des Wirtschaftsverkehrs: In 2023 sind 1.500.000 € für Maßnahmen zur Einrichtung von Liefer- und Ladezonen vorgesehen.

Hinweis:

Ziel sollte ein möglichst einfaches Verfahren zur Mittelbereitstellung sein. Dieser Leitfaden wird zu gegebener Zeit um eine entsprechende Übersicht im Steckbrief „Finanzierung“ ergänzt.

6 GESTALTUNG VON KIEZBLOCKS

Dieser Abschnitt beinhaltet Anregungen zur Gestaltung von Kiezblocks. Ausgehend von theoretischen Grundlagen und der vorhandenen Berliner Stadtstruktur werden Musterkiezblock-Formen entwickelt, die die Bezirke bei der Planung unterstützen können.

6.1 Kiezblocktypen

Im Folgenden werden drei Varianten der Verkehrsberuhigung vorgestellt, die die Art und Ausgestaltung des Kiezblocks prägen und in unterschiedlichem Ausmaß auch schon in Berlin zu finden bzw. geplant sind:

1. Kfz-freier Kiez

Ein Kfz-freier Kiez unterbindet die Zufahrt in das Gebiet für fast alle motorisierten Verkehre. Dadurch wird eine hohe Verkehrssicherheit ermöglicht und Potential für eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Klimaresilienz im Gebiet geschaffen.

Auch neue Wohnquartiere des 21. Jahrhunderts, wie das Schumacher-Quartier werden von vornherein autofrei geplant. Im Bestand ist die Umsetzung Kfz-freier Kieze jedoch schwierig.

2. Kiezblock mit zugelassenem Anliegerverkehr

Ein Kiezblock mit zugelassenem Anliegerverkehr schließt motorisierten Durchgangsverkehr aus. Die motorisierten Verkehre können auch weiterhin alle Bereiche des Gebietes anfahren. Dadurch kann die Verkehrssicherheit erhöht und eine Reduktion negativer Umwelteffekte wie z. B. Lärm und Luftschadstoffe erzielt werden. Durch eine Flächenumwandlung von Fahrbahnen oder durch Flächenentsiegelungen kann die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Der Samariterkiez im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist ein Kiezblock mit zugelassenem Anliegerverkehr. Mithilfe von Modalfiltern wurde unerwünschter motorisierter Durchgangsverkehr unterbunden.



Abbildung 1: Diagonalfilter im Samariterviertel

Auch die zum UNESCO Weltkulturerbe zählende Hufeisensiedlung im Bezirk Neukölln kann als Kiezblock mit zugelassenem Anliegerverkehr gewertet werden. Die Siedlung besteht aus einer Vielzahl von kleinen, auf das Hufeisen ausgerichteten, Erschließungseinbahnstraßen, die motorisierten Durchgangsverkehr erschweren.



Abbildung 2: Hufeisensiedlung

3. Mischform aus Kfz-freien und Kfz-reduzierten Bereichen

Ein Wohnquartier kann ebenso Kfz-freie und Kfz-reduzierte Bereiche aufweisen: Im Quartier ist Anliegerverkehr zugelassen, abgesehen von einem oder mehreren für Kfz gesperrten Straßenabschnitten. Diese Mischform kann eine ausgewogene Lösung für viele Wohnquartiere darstellen, denn mit ihr gehen deutliche positive Effekte in Bezug auf Verkehrssicherheit und Schadstoffbelastung einher. Es besteht ein ebenso deutliches Potential für die Verbesserung der Klimaresilienz und der Aufenthaltsqualität.

Die Großsiedlung Siemensstadt, ebenfalls UNESCO Weltkulturerbe, ist auf einer Fläche von ca. 450 x 350 Metern das perfekte Beispiel für diese Mischform, die schon vor ca. 90 Jahren entwickelt wurde. Sie umfasst eine Vielzahl von mehrgeschossigen, von Freiräumen und Grünstreifen umgebenen Zeilenbauten. Kfz-Verkehr ist auf die die Siedlung umschließenden Erschließungsstraßen beschränkt. Das Kerngebiet ist Kfz-frei und bietet eine sehr hohe Aufenthaltsqualität. Zusammen mit den umliegenden Nebenstraßen bildet das Gebiet eine **Mischform aus Kfz-freien und Kfz-beschränkten Bereichen.**



Abbildung 3: Großsiedlung Siemensstadt (Luftbild)

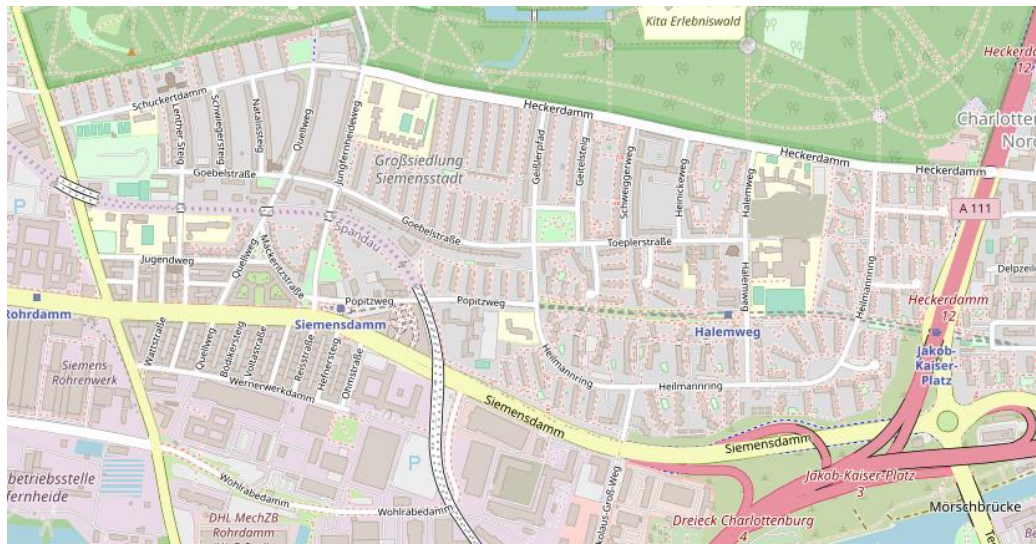


Abbildung 4: Kiez rund um die Großsiedlung Siemensstadt

6.2 Berliner Wohngebietstypen

Die Einrichtung von Kiezblocks hängt ganz wesentlich von der Siedlungsstruktur des Gebietes ab. Die im folgenden genutzte Typisierung erfolgt in Anlehnung an die vier Typen des Flächennutzungsplans des Landes Berlin. Die Unterschiede zwischen den Flächentypen resultieren aus Dichte und Strukturmerkmalen.²⁰

G 1: Stadtkerngebiet (=Wohnbauflächen W1)

Dichtbesiedelter Bereich mit mehrgeschossiger, meist geschlossener Blockbebauung; teilweise Gewerbe- und Handelsnutzung in Erdgeschoßläden und Höfen; aufgrund der polyzentrischen Siedlungsstruktur Berlins nicht nur auf die City beschränkt; z. B. rund um die Bereiche Neukölln - Hermannplatz, Steglitz - Schloßstraße, Mitte - Friedrichstraße, Prenzlauer Berg - Schönhauser Allee, Charlottenburg - Klausenerplatz, Mitte - Koppenplatz, Prenzlauer Berg - Arnimplatz, nördliches Friedenau, Treptow-Köpenick - Kungerkiez

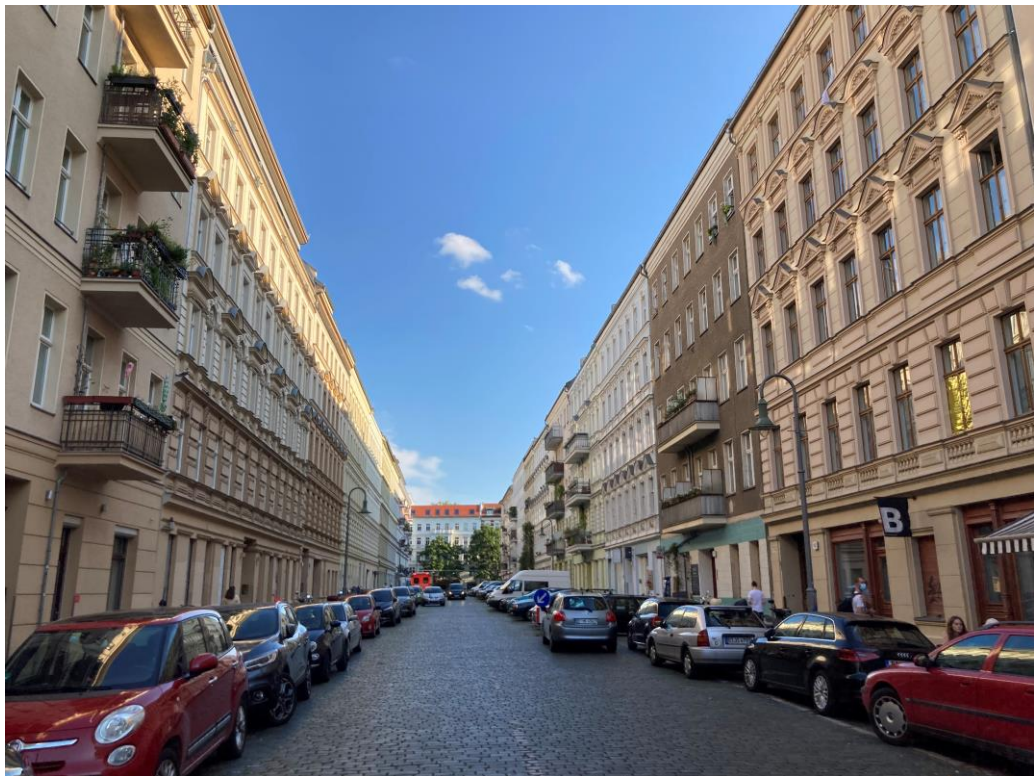


Abbildung 5: Stadtkerngebiet: Hagenauer Straße (Prenzlauer Berg)

²⁰ Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2018): Flächennutzungsplan Berlin. FNP-Legende. Erläuterung der Darstellungen des Flächennutzungsplans; unter: www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/pix/erlaeuterungen_fnp/erlaeuterung_fnp_legende.pdf (letzter Zugriff: 23.03.2023)

G 2: Großsiedlungen (= Wohnbaufläche W2)

Zusammenhängender Bereich mit offener Hochhausbebauung, Großbauten sowie großflächige Zeilenbauten; kaum Gewerbenutzung; z. B. Gropiusstadt, Märkisches Viertel, Marzahn, Hellersdorf



Abbildung 6: Neubaugebiet: Gropiusstadt (Neukölln)

G 3: Stadtrandgebiet (=Wohnbauflächen W2)

Gemischt genutzter Bereich mit mittlerer Wohndichte; überwiegend Mehrfamilienhäuser z. B. als Reihenhausezeilen, verschiedentlich Einzelhausbebauung; häufig auch Gewerbenutzung; Übergangsbereich zwischen Stadt- und Vorortgebiet; z. B. Alt-Lankwitz, Borsigwalde, Mahlsdorf, Friedrichshagen



Abbildung 7: Stadtrandgebiet Zeilenbauten Heckerdamm (Charlottenburg-Nord)

G 4: Siedlungsgebiet (= Wohnbaufläche W4)

Bereich mit überwiegender Einfamilien- und Einzelhausbebauung, auch Reihen- und Döppelhäuser; kaum Gewerbenutzung; z. B. Heiligensee, Schlachtensee, Karolinenhof, Karow



Abbildung 8: Siedlungsgebiet Einfamilienhaussiedlung Florastraße (Mahlsdorf)

Wohnbauflächen mit landschaftlicher Prägung (im Flächennutzungsplan W3) gleichen im Hinblick auf potentielle Kiezblockmaßnahmen im Wesentlichen Einfamilienhausgebieten und werden hier nicht gesondert aufgeführt.

6.3 Muster-Kiezblocks

Wie in den vorigen Abschnitten beschrieben, können Kiezblocks unterschiedliche Ausprägungen haben. Wie umfangreich Kiezblockmaßnahmen zur Anwendung kommen, hängt im Wesentlichen vom zu betrachtenden Gebiet und den zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen ab.

Für die vorgenannten vier Berliner Siedlungsstrukturen werden in diesem Abschnitt Muster-Kiezblocks beschrieben, die bei der Einrichtung von Kiezblocks als exemplarische Grundlage der Planung herangezogen werden können. Es bleibt jeweils zu überprüfen, inwieweit diese Musterlösungen auf die Situation vor Ort übertragbar sind und ggf. zusätzlich durch andere Maßnahmen ergänzt werden sollten.

6.3.1 Musterkiezblock Stadtkerngebiet

Stadtkerngebiete zeichnet insbesondere eine dichte Besiedlung mit einem geringen Anteil an Grün- und Aufenthaltsflächen aus. Die Verkehrsbelastung durch motorisierte Durchgangsverkehr ist in der Regel hoch. Daher besteht hier besonders hoher Handlungsbedarf in allen Zieldimensionen. Gleichzeitig sind

einschneidende Änderungen im Bestand aber in der Umsetzung aufwändig. Daher sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zu priorisieren und durch komplexere Maßnahmen sukzessive zu ergänzen.

Im Folgenden werden die für einen Musterkiezblock im Stadtkern erforderlichen Maßnahmen in vier Priorisierungsstufen vorgestellt.

Schematisch dargestellt im Ablaufdiagramm 4

Anlage 1

Priorisierungsstufe 1:

1. Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs, z. B. durch die Einrichtung von Zonen mittels Modalfiltern

Kieze werden in mehrere Zonen unterteilt, in denen das Befahren von Zone zu Zone für den motorisierten Verkehr unterbunden wird. Eine solche Zonierung wurde z. B. erfolgreich in der Altstadt von Nürnberg umgesetzt. Sie hat den Vorteil, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden sehr einfach verständlich und z. B. mit Gebietsplan-Schildern an den Einfahrten in den Kiez auf einen Blick erfassbar ist.

Die Zonen werden mit Hilfe von Diagonalfiltern, Quersperren und autofreien Straßenabschnitten voneinander getrennt.

Besonders geeignet erscheint die Teilung der Kieze entlang von durch den Kiezen verlaufenden Radvorrangrouten bzw. Hauptrouten für den Fußverkehr, die so besonders sicher gestaltet werden können.²¹

Hinweis:

Zu gegebener Zeit wird dieser Leitfaden durch den Steckbrief „Städtebauliches Kiez-Verkehrskonzept“ ergänzt, der dann Details zur Zoneneinteilung und gestalterische Vorschläge unterbreiten wird.

Zur weiteren Verkehrsberuhigung können Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz an geeigneter Stelle in Sackgassen für den motorisierten Verkehr umgebaut werden²². Beispielhaft wurde dies bei einem Großteil der Nebenstraßen an der Steglitzer Schlossstraße praktiziert.

²¹ Hinweis: Auch das Fußverkehrsnetz wird für die Zonierung der Kieze eine wichtige Grundlage darstellen können. Dieses ist im Rahmen der Erstellung des Fußverkehrsplans momentan noch in Bearbeitung, wird aber nach Veröffentlichung hier ergänzt.

²² Hier sind in erster Linie Kreuzungen ohne Lichtzeichenanlagen gemeint.

2. Erste kleine Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Regenwasserbewirtschaftung

An geeigneten Stellen im Kiez erfolgt (in kleinem Maße) eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Einzelne Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs werden z. B. mit Parklets (mit Sitzmobiliar kombinierte mobile Pflanzbeete) besetzt oder Flächen der Außengastronomie vom Gehweg in Flächen für den ruhenden Verkehr verlagert.

Auch Mooswände sind denkbar. So kann die Umgestaltung in Richtung kühlere Städte und Schwammstadt mit vergleichsweise geringem Aufwand demonstriert werden. Ggf. kommen auch Regentonnen in Betracht, die den Regenabfluss der umliegenden Dächer auffangen und nutzbar machen für die Bewässerung des Stadtgrüns.²³

Priorisierungsstufe 2:

1. Errichtung der Radvorrang- und Ergänzungsrouten des Berliner Radverkehrsnetzes

Strecken des Berliner Radverkehrsnetzes sind mit besonders hoher Priorität umzusetzen. Vorrangrouten sind dabei zu bevorzugen. Für die jeweiligen Maßnahmen sind die Vorgaben aus dem Radverkehrsplan verbindlich anzuwenden. Hinweise zur Errichtung von Fahrradstraßen können dem Leitfaden zur Errichtung von Fahrradstraßen entnommen werden.

Besonders wichtige Vorrangrouten mit zu erwartendem sehr hohem Radverkehrsaufkommen (z. B. Hermannplatz - Dieffenbachstraße - Potsdamer Platz, Kottbusser Tor - Ritterstraße - Potsdamer Platz, Tempelhofer Feld - Treptower Park) sollten, wenn sie im Nebennetz liegen - wo möglich - als Fahrradstraßen ohne Anliegerverkehr oder als getrennte Zweirichtungsradwege errichtet werden. Die Zweirichtungsradwege sind wo möglich mit Sackgassen bzw. Quersperren gegen querenden motorisierten Verkehr zu sichern. Fahrbahnen aus Natursteinpflaster werden baulich angepasst, um Radfahrenden ein komfortables und sicheres Fahren zu ermöglichen und Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden (z. B. Teilasphaltierung, Aufarbeitung, Grinden etc.). Vor Überbauung und Teilasphaltierung ist zu prüfen, ob denkmalpflegerische und gebietscharakteristische Belange betroffen sind. Im Rahmen der Prüfung der Nachhaltigkeit der

²³ Rechtliche Grundlagen für Entwässerung im öffentlichen Straßenland sind noch nicht geklärt (betrifft u. a. Regentonnen oder auch priv. Regenwasser der Dachflächen im öffentlichen Raum). So stellen z. B. überlaufende Regentonnen ein Gefahrenpotential dar und können zu Ausspülungen im Gehwegpflaster und somit Stolpergefahren führen (bei Tauwetter auch zu daraus resultierender Glatteisbildung).

Maßnahme ist zu klären, ob der Einsatz von energetisch aufwendigem und nicht vollständig wiederverwendbarem Material anstelle eineswiederverwendungsfähigen Materials erforderlich ist.

2. Verbesserungen der Verkehrssicherheit: Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr und zukünftig Umsetzung der Standards des Fußverkehrsnetzes²⁴

Im gesamten Kiez werden Querungsmöglichkeiten bzw. wird der Querungskomfort für zu Fuß Gehende geprüft und ggf. verbessert, insbesondere im Umfeld von öffentlichen Einrichtungen für Kinder und ältere Menschen. Auch durchgezogene Gehbahnen an Einmündungen in das Gebiet können sinnvoll sein.

Gehwege, die die zukünftigen Standards des sich in Bearbeitung befindlichen Fußverkehrsnetzes nicht erfüllen, werden an die Standards angepasst.

3. Neuaufteilung des Straßenraums mit temporären Gestaltungsmaßnahmen

An geeigneten Stellen im Kiez erfolgt eine umfangreiche Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs und des Aufenthalts. Die Fahrbahn wird dabei auf z. B. 3,5 Meter Breite reduziert und die Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich (ggf. mit unechter Einbahnstraße) ohne Flächen für den ruhenden Verkehr umgewandelt.

Als aufenthaltssteigernde Maßnahmen bieten sich vor allem neue Aufenthaltsflächen mit mobilen Pflanzbeeten und Sitzmobiliar an, auch neue Spielflächen für Kinder sind möglich. Weitere aufenthaltsfördernde Elemente, z. B. zur Stärkung des lokalen Einzelhandels bzw. von Gaststätten oder nicht-gewerblichen Aktivitäten im kulturellen Bereich, sind denkbar.

In dieser Stufe können als erster Schritt Maßnahmen mit mobilen bzw. schnell errichtbaren Elementen umgesetzt werden (z. B. mobiles Pflanzbeet mit Sitzbank, Radbügel, Markierung von Spielflächen wie z. B. „Hopse/Himmel und Hölle“, Bemalung der Aufenthaltsflächen), welche dann möglicherweise in Prio 3 als komplexere Maßnahmen verstetigt werden (vgl. Priorisierungsstufe 3 Nr. 1).

Hinweis:

Details werden in Steckbrief 6 Neue Flächen für den Fuß- und Radverkehr beschrieben.

²⁴ Das Fußverkehrsnetz wird Bestandteil des Fußverkehrsplans und wird zurzeit erstellt.

4. Einfache Regenwasserbewirtschaftung

Versiegelte Flächen des ruhenden Verkehrs können auf einfache Art entsiegelt werden.

So ist z. B. das Anlegen bepflanzter Grünstreifen, die Ausmuldung vorhandener Grünstreifen sowie die Vergrößerung von Baumscheiben in Betracht zu ziehen.

5. Errichtung von verschiedenen Abstellflächen

- **für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)**

Abgestellte E-Scooter auf den Gehwegen beeinträchtigen die Sicherheit von Zufußgehenden. Das freie Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen außerhalb zugewiesener Abstellflächen wird perspektivisch durch straßenrechtlich gestützte Maßnahmen untersagt beziehungsweise in den Anbieter-Apps technisch unterbunden. Zugelassene Abstellflächen sind im Abstand von ca. 150 bis 200 Meter auf Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs flächendeckend einzurichten.

- **für Radverkehr**

Zusätzlich sind ausreichend Abstellflächen für Fahrräder und auch für Lastenräder auf Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs im Kiez einzurichten.

- **für Car Sharing**

Um motorisierten Individualverkehr weiterhin zu ermöglichen, sind Abstellflächen für Car Sharing Fahrzeuge auf Parkflächen im Kiez einzurichten.

- **für den Wirtschaftsverkehr**

Zeitlich befristete Liefer- und Ladeverkehrsflächen zur Gewährleistung der Belieferung der ansässigen Geschäfte bleiben erhalten bzw. werden ggf. angepasst/neu errichtet.

Die genannten Maßnahmen der zweiten Priorisierungsstufe adressieren alle Zieldimensionen von Kiezblocks, sie sind jedoch nicht als einzige Lösung zu betrachten. Die Maßnahmenwahl muss sich nach den konkreten Örtlichkeiten richten.

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufe 2 können bei Bedarf auch in Stufe 1 vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe 3:

1. Neuaufteilung des Straßenraums: Verstetigung von temporären Maßnahmen

Die in Priorisierungsstufe 2 (Nr. 4) genannten Maßnahmen können bei Erfolg in einem weiteren Schritt verstetigt werden. Die Straße wird dauerhaft baulich umgestaltet: Hierzu zählen z. B. die Umwandlung der Straße gemäß dem Mischungsprinzip, Verzicht auf asphaltierte Flächen, die Entsiegelung von Flächen, Schwammstadtmaßnahmen (siehe auch nächster Aufzählungspunkt), ein fester Einbau von Sitzmobiliar, stationäre Spielgeräte, Wasserspiel, Trinkbrunnen etc.

2. Komplexere klimatische Maßnahmen

Als Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung sind umfangreichere Entsiegelungsmaßnahmen auf zusammenhängenden Flächen vorzusehen. Diese können in Kombination mit dem vorgenannten Punkt umgesetzt werden.

Auch umfassendere Schwammstadtmaßnahmen können zur Anwendung kommen wie die Begrünung angrenzender Fassaden, die hydrologisch optimierte Umgestaltung von Baumstandorten, sowie die gezielte Zuführung des Regenwassers von Geh- und Radweg und/oder Fahrbahn in (bepflanzte) Versickerungsanlagen (Mulden, Mulden-Rigolen etc.). Bei der Planung letztgenannter Maßnahmen der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung sind die Berliner Wasserbetriebe und Wasserbehörden frühzeitig einzubinden.

3. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sowie von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20-Zonen) dient der Entschleunigung der Verkehre im Kiez, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufe 3 können bei Bedarf auch in vorige Stufen vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe 4:**1. Einrichtung von autofreien Kerngebieten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität**

Eine Kfz-freie Gestaltung bietet sich an für Nebenstraßen des Fuß- und Radvorrangverkehrsnetzes, aber auch für Plätze und ihr Umfeld mit Aufenthaltscharakter. Weiterhin kommen bevorzugt Abschnitte von Nebenstraßen vor Schulen, Pflege- und Seniorenheimen, zentralen Stationen des öffentlichen Nahverkehrs sowie Nebenstraßen mit hohem Gastronomie- und/oder Einzelhandelsanteil neben den im Radverkehrsnetz enthaltenen Strecken in Betracht.

Die Kfz-freien Straßenflächen sind sinnvoll zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu gestalten. Maßnahmen der Priorisierungsstufen 2 und 3 können dabei helfen.

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufen 3 und 4 sind am zeitaufwändigsten.

Die Priorisierungsstufen sind im Ablaufdiagramm 4 übersichtlich dargestellt.

Anlage 1

6.3.2 Musterkiezblock Großsiedlungen

Großsiedlungen zeichnet insbesondere die weitläufige Gestaltung mit vergleichsweise hohem Grünanteil aus. Die Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr ist nicht immer optimal. Punktuell beeinträchtigen motorisierte Durchgangsverkehre die Wohngebiete. In diesen Fällen kann die Einrichtung von Kiezblocks auch hier erfolgen. Daneben zählen die Verbesserung der Anbindung mit dem Umweltverbund, der Verkehrssicherheit, der Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität zu den Herausforderungen von Großsiedlungen, denen mit den genannten Einzelmaßnahmen begegnet werden kann.

Prioritär sollten Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit (z. B. Schulwegsicherung) und zur Errichtung der Rad- und Fußverkehrsnetze umgesetzt werden. Nachfolgend werden die Maßnahmen stichpunktartig benannt (Detailbeschreibungen siehe Musterkiezblock Stadtkerngebiet).

Optional Priorisierungsstufe 1:

- 1. Ggf. punktuelle Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs, z. B. durch die Einrichtung von Zonen mittels Modalfiltern**

Priorisierungsstufe 2:

1. Errichtung der Radvorrang- und Ergänzungsrouten des Berliner Radverkehrsnetzes
2. Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr
3. Ggf. Einfache Regenwasserbewirtschaftung
4. Errichtung von verschiedenen Abstellflächen
 - für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)
 - für Radverkehr
 - für Car Sharing bei hohem Parkdruck
 - Ladeflächen für den Wirtschaftsverkehr bei hohem Parkdruck

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufe 2 können bei Bedarf auch in Stufe 1 vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe 3:

1. Ggf. Komplexere klimatische Maßnahmen

6.3.3 Musterkiezblock Stadtrandgebiet

Stadtrandgebiete zeichnet insbesondere die dichte Besiedlung bei in der Regel hohem Grünanteil aus. Der eigene Pkw ist oftmals das vorherrschende Verkehrsmittel. Die Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr ist nicht immer optimal. Die Quartiere leiden teilweise unter motorisiertem Durchgangsverkehr.

Für Kiezblocks in Stadtrandgebieten bieten sich je nach Gebietscharakter alle in Abschnitt 6.1 genannten verkehrlichen Kiezblock-Varianten an. Kfz-freie Gebiete sollten nur in Bereichen mit guter ÖPNV-Anbindung entstehen.

Die im folgenden genannten Maßnahmen (Detailbeschreibungen siehe Musterkiezblock Stadtkerngebiet) adressieren insbesondere die Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit. Die Maßnahmen sind jedoch nicht als einzige Lösung zu betrachten. Die Maßnahmenwahl muss sich nach den konkreten Örtlichkeiten richten.

Priorisierungsstufe 1:

1. Ggf. Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs, z. B. durch die Einrichtung von Zonen mittels Modalfiltern

Priorisierungsstufe 2:

1. Errichtung der Radvorrang- und Ergänzungsrouten des Berliner Radverkehrsnetzes
2. Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr

3. Ggf. Neuaufteilung des Straßenraums mit temporären Gestaltungsmaßnahmen
4. Ggf. einfache Regenwasserbewirtschaftung
5. Errichtung von verschiedenen Abstellflächen
 - für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)
 - für Radverkehr
 - für Car Sharing bei hohem Parkdruck
 - Ladeflächen für den Wirtschaftsverkehr bei hohem Parkdruck

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufe 2 können bei Bedarf auch in Stufe 1 vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe 3:

1. Ggf. Neuaufteilung des Straßenraums: Verstetigung von temporären Maßnahmen
2. Ggf. Komplexere klimatische Maßnahmen
3. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Priorisierungsstufe 4:

1. Ggf. Einrichtung von kfz-freien Kerngebieten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

6.3.4 Musterkiezblock Siedlungsgebiet

Stadtrandgebiete zeichnet insbesondere die geringe Besiedlungsdichte bei in der Regel hohem Grünanteil aus. Der eigene Pkw ist das vorherrschende Verkehrsmittel. Die Erschließung mit öffentlichem Personennahverkehr ist nicht optimal. Einige Quartiere leiden unter motorisiertem Durchgangsverkehr.

Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen (Detailbeschreibungen siehe Musterkiezblock Stadtkerngebiet):

Priorisierungsstufe 1:

1. Ggf. Unterbindung des motorisierten Durchgangsverkehrs, z. B. durch die Einrichtung von Zonen mittels Modalfiltern

Priorisierungsstufe 2:

1. Errichtung der Radvorrang- und Ergänzungsrouten des Berliner Radverkehrsnetzes
2. Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr
3. Ggf. Einfache Regenwasserbewirtschaftung

4. Errichtung von verschiedenen Abstellflächen

- für Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter)
- für Radverkehr
- für Car Sharing bei hohem Parkdruck
- Ladeflächen für den Wirtschaftsverkehr bei hohem Parkdruck

Die Maßnahmen der Priorisierungsstufe 2 können bei Bedarf auch in Stufe 1 vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe 3:

1. Ggf. Komplexere klimatische Maßnahmen
2. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

7 STECKBRIEFE

Dieses Dokument wird ergänzt durch themenspezifische Steckbriefe, die die hier genannten Aspekte vertiefen und für die Umsetzung von Kiezblocks besonders geeignete Maßnahmen näher vorstellen.

Steckbrief 1: Rechtliche Grundlagen

In diesem Steckbrief werden die relevanten Gesetze und vom Senat beschlossenen Planwerke sowie besonders wichtige Gerichtsentscheidungen und rechtliche Ausführungen in Bezug auf die Einrichtung von Kiezblocks vorgestellt. Zusätzlich werden Informationen zum Anliegergebrauch gegeben.

Steckbrief 2: Maßnahmen für die Errichtung von Kiezblocks

In diesem Steckbrief werden die gängigsten Maßnahmen für die Errichtung von Kiezblocks aufgeführt und drei Beispiele aus dem europäischen Ausland vorgestellt.

Steckbrief: 3 Modalfilter

Dieser Steckbrief stellt als eine der wichtigsten Kiezblockmaßnahmen Modalfilter vor und beschreibt das behördliche Verfahren für die Umsetzung.

Steckbrief 4: Neue Flächen für Fuß- und Radverkehr

In diesem Steckbrief wird die Maßnahme Flächenumwandlung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs inkl. des behördlichen Verfahrens beschrieben.

Steckbrief 5: Straßengestaltung im Trennungs- bzw. Mischungsprinzip

Dieser Steckbrief erläutert kurz die Unterschiede zwischen Trennungs- und Mischungsprinzip und geht insbesondere auf die besondere Form „Mischungsprinzip unter Beibehaltung der Borde“ ein.

Steckbrief 6: Verkehrsberuhigter Bereich

Dieser Steckbrief gibt Hinweise zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen.

Weitere Steckbriefe

Steckbrief städtebauliches Kiez-Verkehrskonzept (in Bearbeitung)

In diesem Steckbrief werden die erforderlichen Inhalte für Kiez-Verkehrskonzepte dargestellt und insbesondere ein Muster-Kiez-Verkehrskonzept angeführt.

Steckbrief Beteiligungsverfahren und Kommunikation (noch nicht erstellt)

Dieser Steckbrief wird Beteiligungsverfahren vorstellen und Verfahren für die Kommunikation mit den Anwohnenden vorschlagen.

Steckbrief Finanzierung (noch nicht erstellt)

Dieser Steckbrief wird darlegen, aus welchen Titeln und mit welchen Verfahrensweisen die Bezirke Kiezblocks finanzieren können.

Steckbrief Fußgängerzonen, Kfz-freie Zonen und Straßen des Umweltverbunds (noch nicht erstellt)

Dieser Steckbrief wird sich mit Fußgängerzonen, Kfz-freien Zonen sowie Straßen des Umweltverbunds befassen.

Steckbrief verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20-Zonen; noch nicht erstellt)

In diesem Steckbrief wird das Vorgehen bei der Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen beschrieben.

Steckbrief gestalterische Vorgaben (noch nicht erstellt)

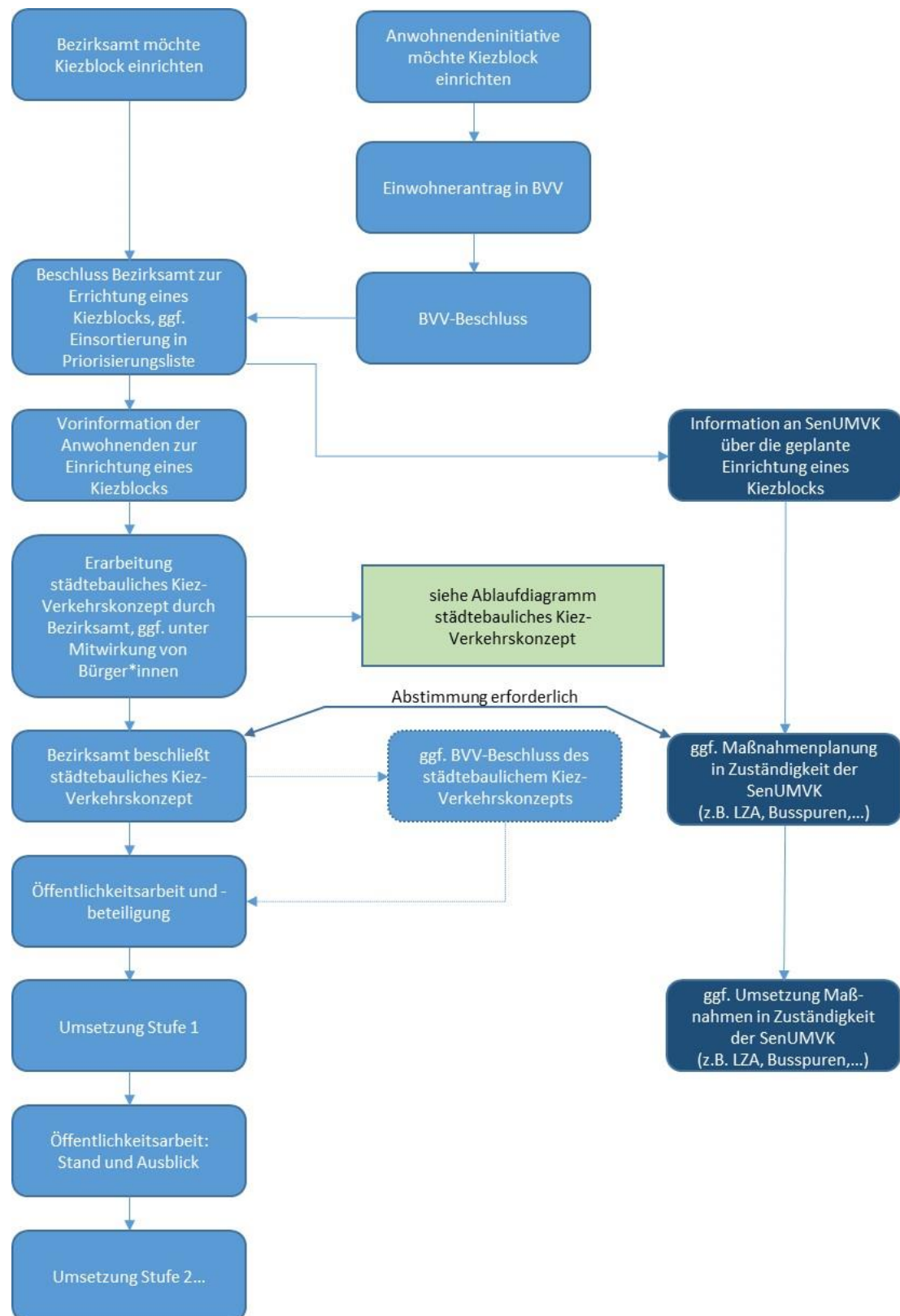
Dieser Steckbrief enthält gestalterische Vorgaben für die Einrichtung von Kiezblocks.

8 HINWEIS ZUM SELBSTVERSTÄNDNIS DES DOKUMENTS

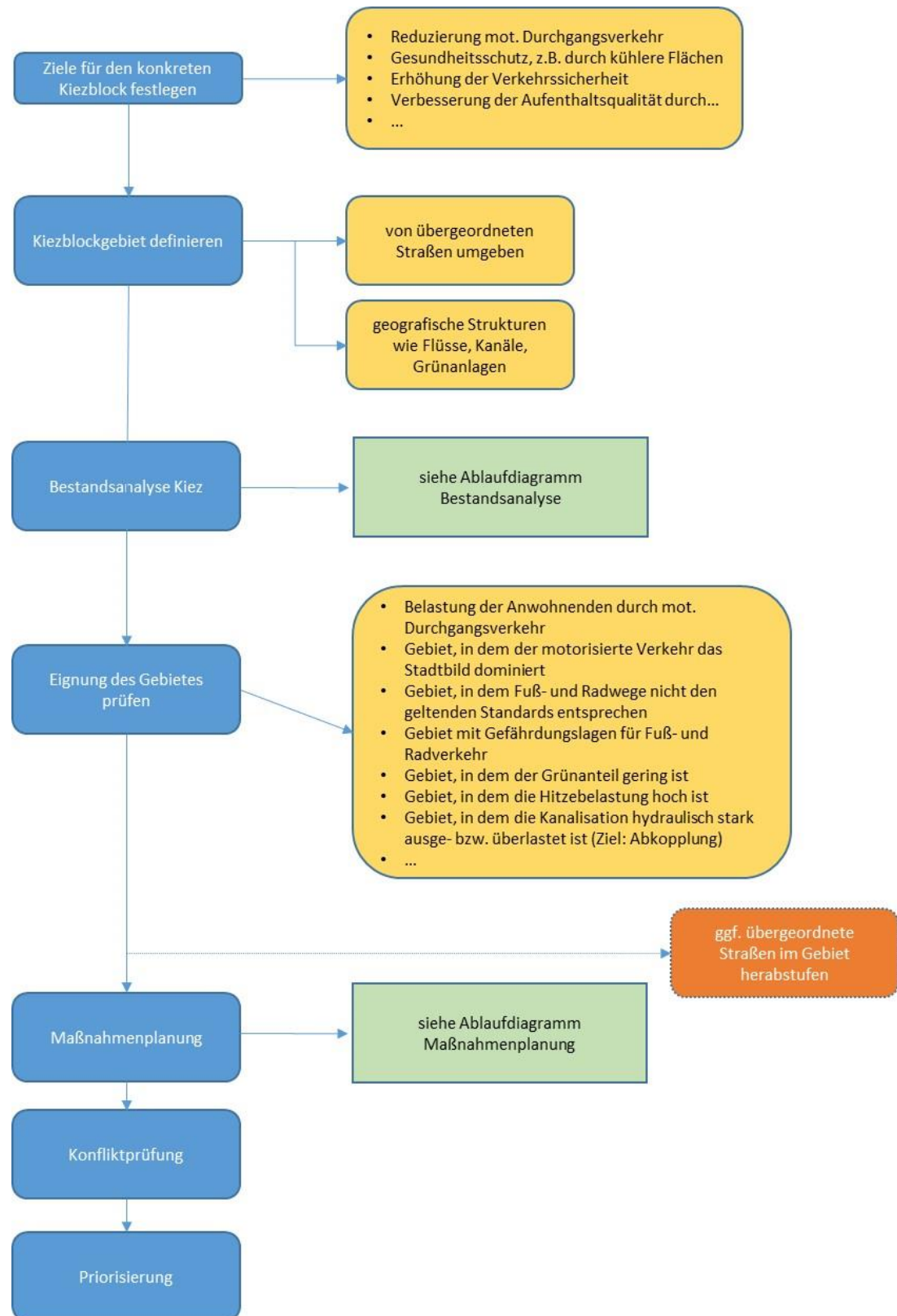
Abschließend ist das Selbstverständnis des vorliegenden Leitfadens und seiner Begleitdokumente zu betonen:

Der hier formulierte Wissensstand soll basierend auf den Erfahrungen mit der Einrichtung von Kiezblocks in den Berliner Bezirken fortgeschrieben werden. Dafür werden alle Beteiligten gebeten, ihre Hinweise an die im Impressum genannte Kontaktadresse weiterzugeben.

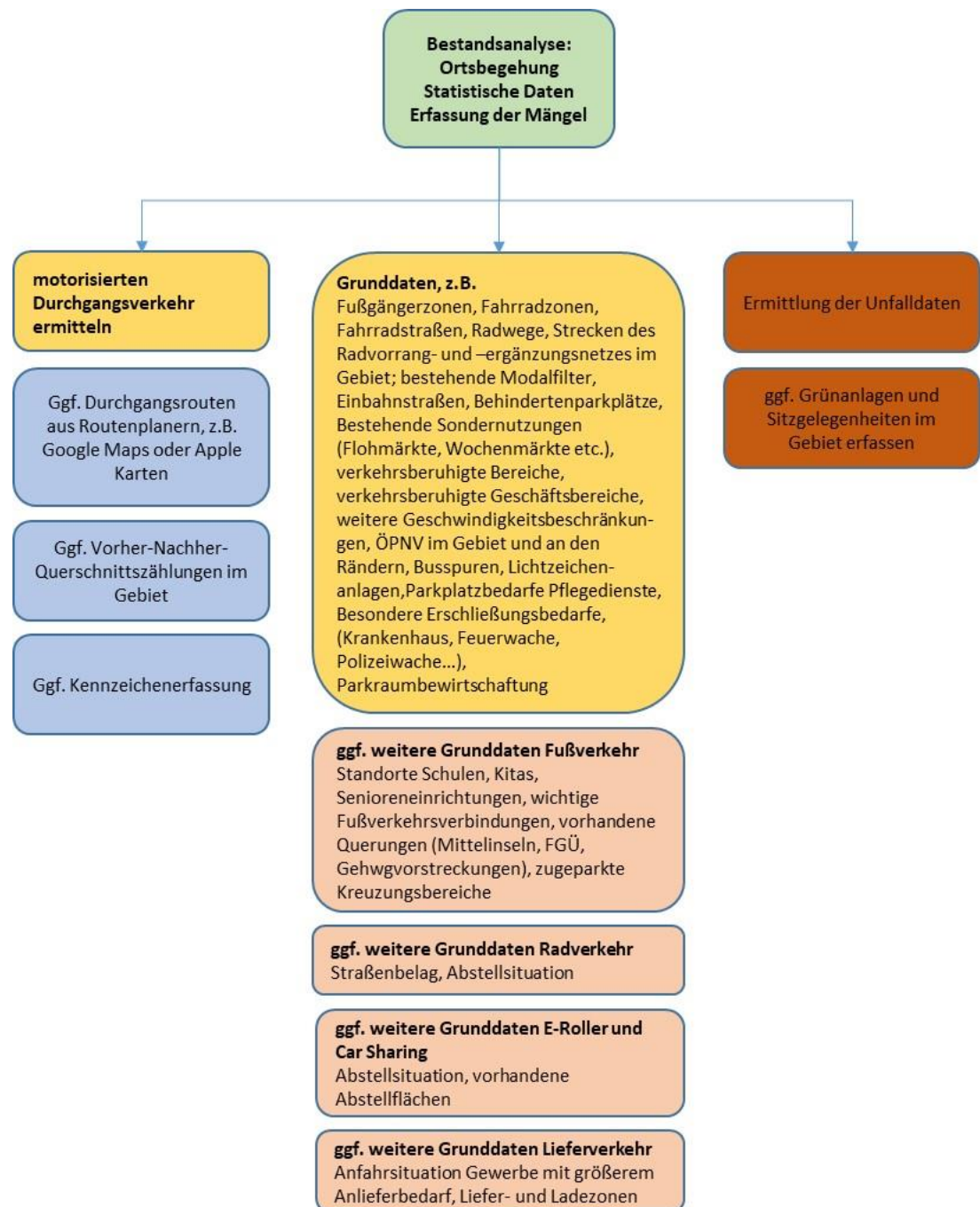
ANLAGE 1: ABLAUFDIAGRAMME



Ablaufdiagramm 1: Verfahrensablauf zur Einführung von Kiezblocks



Ablaufdiagramm 2: Städtebauliches Kiez-Verkehrskonzept



Ablaufdiagramm 3: Bestandsanalyse Gebiet

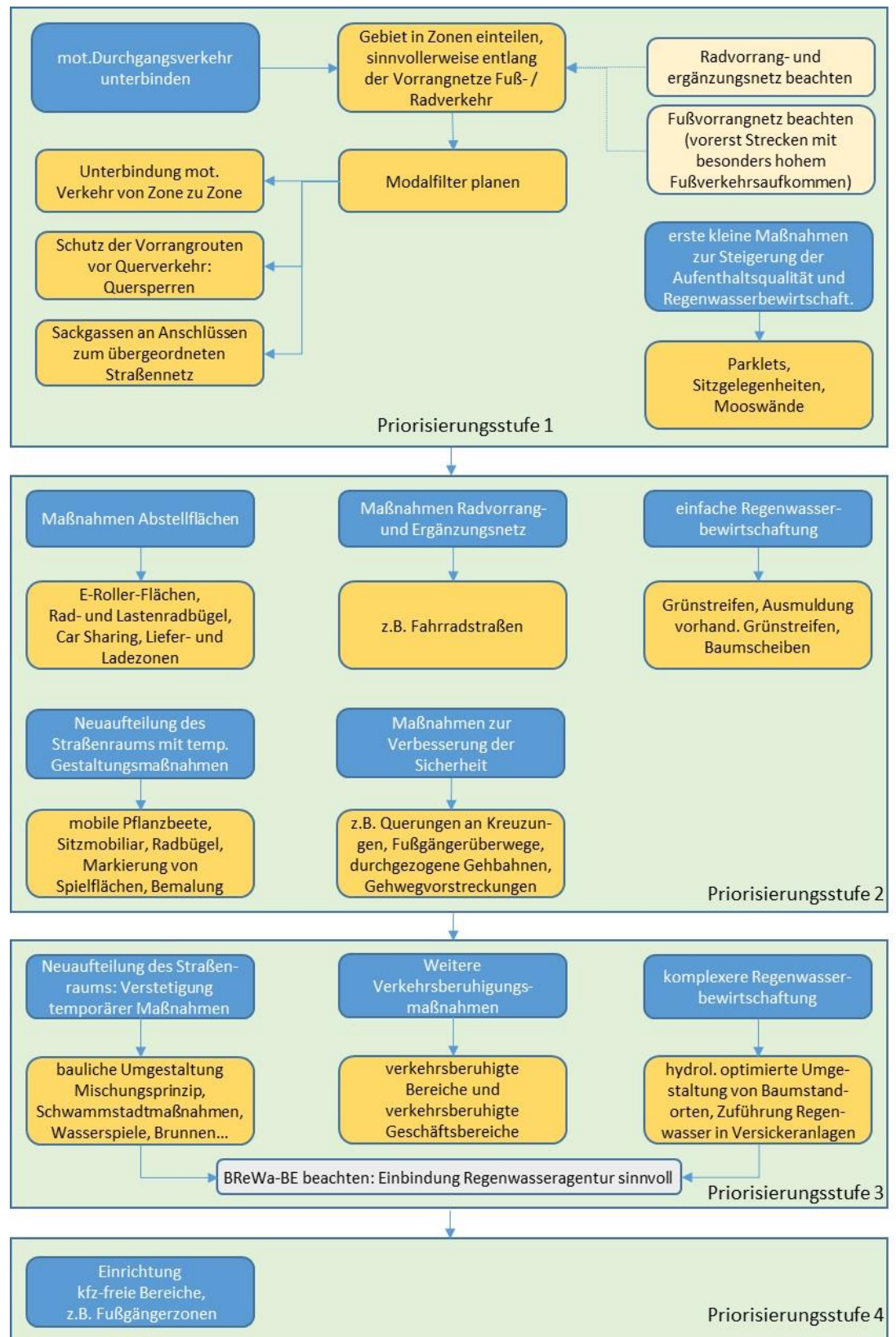


Abbildung 9: Ablaufdiagramm Maßnahmenplanung



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/umvk
twitter.com/senumvkberlin
[instagram.com/senumvkberlin](https://www.instagram.com/senumvkberlin)