

Bezirksamtsvorlage Nr. 1419

zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem 09.03.2021

1. Gegenstand der Vorlage:

Einbringung einer Vorlage - zur Kenntnisnahme bei der Bezirksverordnetenversammlung zur Drucksache Nr. 2657/V, Beschluss vom 28.01.2021 betrifft:
Analyse und Evaluierung zur „autofreien Friedrichstraße“ transparent machen.

2. Berichtersteller/in:

Bezirksbürgermeister von Dassel

3. Beschlussentwurf:

- I. Das Bezirksamt beschließt die beigefügte Vorlage - zur Kenntnisnahme – betrifft „Analyse und Evaluierung zur ‚autofreien Friedrichstraße‘ transparent machen.“ als Schlussbericht. Sie ist bei der Bezirksverordnetenversammlung einzubringen.
- II. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abteilung Ordnung, Personal und Finanzen beauftragt.
- III. Veröffentlichung: ja
- IV. Beteiligung der Beschäftigtenvertretungen: nein
 - a) Personalrat:
 - b) Frauenvertretung:
 - c) Schwerbehindertenvertretung:
 - d) Jugend- und Auszubildendenvertretung:

4. Begründung, Rechtsgrundlage und Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

bitten wir, der beigefügten Vorlage an die Bezirksverordnetenversammlung zu entnehmen.

5. Gleichstellungsrelevante Auswirkungen:

nein

6. Behindertenrelevante Auswirkungen:

nein

7. Integrationsrelevante Auswirkungen:

nein

8. Sozialraumrelevante Auswirkungen:

nein

9. Mitzeichnung(en):

keine

Bezirksbürgermeister von Dassel

Bezirksamt Mitte von Berlin
Ordnung, Personal und Finanzen

Datum: .03.2021
Tel.: 32200

Bezirksverordnetenversammlung
Mitte von Berlin

Drucksache Nr.: 2657/V

Vorlage -zur Kenntnisnahme- über Analyse und Evaluierung zur „autofreien Friedrichstraße“ transparent machen.

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 28.01.2021 folgende Anregung an das Bezirksamt beschlossen (Drucksache Nr. 2657/V)

Wir ersuchen das Bezirksamt, sich beim Senat dafür einzusetzen, dass transparent gemacht wird, nach welchen Kennziffern, Indikatoren und Vergleichsdaten der Verkehrsversuch einer autofreien Friedrichstraße analysiert und bewertet wird.

Das Bezirksamt hat am .03.2020 beschlossen, der Bezirksverordnetenversammlung dazu Nachfolgendes als Schlussbericht zur Kenntnis zu bringen:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und das Bezirksamt Mitte streben einen transparenten Umgang bei der Evaluierung des Verkehrsversuchs in der Friedrichstraße an. Eine detaillierte Ausführung zur Evaluierung des Verkehrsversuchs kann u.a. der Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Henner Schmidt (FDP) Drucksache 18/24763 des Abgeordnetenhauses entnommen werden.

A) Rechtsgrundlage:

§ 13 i.V.m. § 36 BezVG

B) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a. keine

Berlin, den .03.2021

Bezirksbürgermeister von Dassel

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Henner Schmidt (FDP)**

vom 01. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. September 2020)

zum Thema:

Wie wird das Pilotvorhaben autofreie Friedrichstraße evaluiert?

und **Antwort** vom 17. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Sep. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Henner Schmidt (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24 763
vom 01. September 2020
über Wie wird das Pilotvorhaben autofreie Friedrichstraße evaluiert?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher den hierbei betroffenen Bezirk Mitte um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und übermittelt wurde. Die übermittelte Stellungnahme ist in die Beantwortung mit eingeflossen.

Frage 1:

Wer führt die Evaluierung des Pilotvorhabens autofreie Friedrichstraße durch? Bedient der Senat sich dabei wissenschaftlicher Unterstützung?

Antwort zu 1:

Für die Gesamtevaluation des Pilotvorhabens ist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zuständig. Die Evaluation erstreckt sich auf verkehrliche, wirtschaftliche und umweltrelevante Effekte. Dafür bedient sich die Senatsverwaltung u. a. wissenschaftlicher Expertise.

Frage 2:

In welchem Gebiet erfolgt eine Evaluierung? In welchem Umkreis werden z. B. Auswirkungen auf den Auto- und Fahrradverkehr erfasst, um Verkehrsverlagerungen zu ermitteln?

Antwort zu 2:

Im Gebiet zwischen Behrenstraße (Norden), Charlottenstraße (Osten), Puttkamerstraße und Besselstraße (Süden) sowie Wilhelmstraße und Glinkastraße (Osten) werden an 42 Punkten die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen (Kfz, Rad- und Fußverkehr) erfasst. Ergänzende Erhebungen und Beobachtungen zur Aufenthaltsqualität werden in der Friedrichstraße zwischen Jäger- und Taubenstraße sowie zwischen Mohren- und Kronenstraße durchgeführt.

Geplant ist von Seiten des Bezirkes Mitte (Wirtschaftsförderung) zudem eine Passantenfrequenzmessung (einschließlich einer Option der Erfassung von Fahrradfahrenden) sowie eine stichprobenartige Befragung von Passantinnen/Passanten und Kundinnen/Kunden. Um die Veränderung der Passantenströme sichtbar zu machen, soll die Frequenzmessung an mindestens fünf, für die Kunden- bzw. Passantenströme relevanten Stellen auf der Friedrichstraße sowie ggfs. in den unmittelbar angrenzenden Straßen im Bereich zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße durchgeführt werden.

Eine Evaluierung des Pilotvorhabens im Umweltbereich erfolgt zusätzlich für Luft- und Lärmimmissionen. Untersucht werden die Luftschadstoffveränderungen in der Friedrichstraße, in der Glinkastraße und in der Charlottenstraße anhand von Messungen. Die Änderungen der Lärmimmissionen werden anhand der erfassten Verkehrsdaten berechnet.

Frage 3:

Welche Parameter werden zur Evaluierung des Pilotvorhabens verfolgt?

- a) Welche Parameter werden zur Erfassung der wirtschaftlichen Auswertungen regelmäßig verfolgt (z.B. Umsatzveränderungen der Gewerbetreibenden, Leerstand von Gewerbeimmobilien)?
- b) Welche Parameter werden zur Erfassung der verkehrlichen Auswertungen regelmäßig verfolgt (z.B. Entwicklung des Autoverkehrs in den Parallel- und Querstraßen, Entwicklung des Fahrradverkehrs, Anzahl der Fußgänger in der Friedrichstraße)?
- c) Welche Parameter werden zur Erfassung der Aufenthaltsqualität regelmäßig verfolgt (z.B. Befragungen)?

Antwort zu 3 a) bis c):

Die Erhebung von Umsätzen der Unternehmen kann nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Auf dieser Basis wurden die gewerblichen Anrainerinnen/Anrainer bereits im Vorfeld des Starts der Flaniermeile Friedrichstraße darum gebeten, ihre Umsätze der Wirtschaftsförderung des Bezirksamtes Mitte mitzuteilen.

Weiterhin werden im Rahmen regelmäßiger Netzwerktreffen die Unternehmen - gemeinsam mit dem Bezirksamt Mitte und weiteren Akteuren - u. a. auch in den Austausch über die bis dahin gemachten Erfahrungen und die Einschätzung der wirtschaftlichen Auswirkungen treten. Im betreffenden Bereich der Flaniermeile Friedrichstraße ist zudem durch die Wirtschaftsförderung des Bezirksamtes Mitte geplant, eine Leerstanderhebung von Gewerbeobjekten durchzuführen.

Neben den wirtschaftlichen Parametern werden im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Verkehrszählungen (Pkw, Lieferwagen, Lkw >3.5 t, Bus, Krad, Rad, zu Fuß Gehende und Fuß-Querungen) an 42 Knotenpunkten durchgeführt. Zusätzlich werden Daten der Unfallstatistik und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei der Evaluierung herangezogen.

Um die Aufenthaltsqualität beurteilen zu können, werden neben den Daten der bezirklichen Passantenfrequenzmessung (einschließlich einer Option der Erfassung von Fahrradfahrenden) sowie stichprobenartigen Befragungen von Passantinnen/Passanten und Kundinnen/Kunden zusätzlich, durch einen Dienstleistenden der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, ergänzende Erhebungen und Beobachtungen zur Aufenthaltsqualität, zum Querungsverhalten und zu Verweilarten / -dauer der Passantinnen/Passanten durchgeführt.

Zusätzlich zu den wirtschaftlichen und verkehrlichen Parametern werden Stickstoffdioxid-Werte in der Friedrichstraße, der Glinkastraße und der Charlottenstraße sowie elementarer und organischer Kohlenstoff in der Friedrichstraße im Zwei-Wochen-Rhythmus gemessen.

Frage 4:

Mit welcher Methodik wird die Evaluierung durchgeführt (z.B. Frequenz/ Häufigkeit der Datenerfassung, Art der Datenerfassung)?

Frage 5:

Inwieweit ist sichergestellt, dass die Parameter so erfasst werden, dass zwischen Wochentagen/ Wochenende und verschiedenen Tageszeiten differenziert werden kann?

Antwort zu 4 und 5:

Die Wahl der Erfassungsmethode in Bezug auf die Passantenfrequenzmessung steht dem Dienstleistenden des Bezirksamtes frei. Um die Strommessung im Tages-, Wochen- und Monatsgang sichtbar zu machen, ist geplant eine dauerhaft, durchgehende 24 Stunden-Frequenzmessung durchzuführen.

Die geplanten Passantenbefragungen werden vor Ort durchgeführt. Im Rahmen der Befragung sollen mehrere - mindestens zwölf - Befragungstage vor Ort in mindestens vier unterschiedlichen Zeitabschnitten durchgeführt werden. Die jeweilige Befragung wird mindestens an einem Wochentag (Montag bis Freitag), einem Samstag und einem Sonntag durchgeführt.

Die verkehrlichen Daten werden in der Regel mit Videokameras erhoben und für einen Stichtag pro Monat (7-19 Uhr) durch Dienstleister der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erfasst und ausgewertet.

Bei der Messung und Auswertung der Luftschadstoffeffekte wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom Potsdamer Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS Potsdam) unterstützt, die mit eigenen Geräten zusätzliche Messungen durchführen. Die Luftschadstoffkonzentrationen, die als Zwei-Wochen-Mittelwerte erhoben werden, erlauben keine Differenzierung zwischen Wochentagen und Wochenende. Die gemessenen und modellierten Immissionswerte, die während der Pilotphase erhoben werden, werden mit denen vor und nach der Pilotphase verglichen.

Frage 6:

In welcher Form erfolgt eine abschließende Auswertung der Evaluierung?

- a) Nach welchen Kriterien wird der Senat Erfolg oder Misserfolg des Pilotvorhabens bewerten?
- b) Welche Werte müssen die in 3. genannten regelmäßig verfolgten Parameter erreichen, um als Erfolg bzw. Misserfolg gewertet zu werden?

Antwort zu 6:

Das Vorhaben wurde auf Basis der Ist-Situation in der Friedrichstraße entwickelt und beinhaltet eine wirtschaftliche, verkehrliche und eine Umwelt-Dimension: Das Vorhaben verfolgt die Zielstellung, durch eine temporäre Nutzung des Straßenabschnitts mit Fuß- und Radverkehr die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und so zu einer Verbesserung der lokalen Effekte auf Einzelhändler und Gewerbetreibende beizutragen.

Die verkehrsrechtliche Anordnung für das Vorhaben berücksichtigt die mit der Nutzung der Friedrichstraße zusammenhängenden verkehrlichen Bedarfe.

Auf Grundlage der Bestandsdaten (Lärm/Luftgüte) aus der Friedrichstraße kann die Entwicklung der Luft- und Lärmbelastung in Bezug auf den Vorhabenzeitraum gut abgeschätzt/ dokumentiert werden.

Auf diesen Basen wird von den verschiedenen Fachebenen der Erfolg/der Verlauf des Vorhabens bewertet.

Die Ergebnisse werden in einem Gesamtbericht veröffentlicht.

Frage 7:

Welche Maßnahmen sind nach Abschluss der Evaluierung vorgesehen

- a. Im Falle einer positiven Evaluierung?
- b. Im Falle einer negativen Evaluierung?

Antwort zu 7:

Das Vorhaben wird durch verschiedene Fachbereiche auf Ebene des Bezirkes und des Senates begleitet. Gewonnene Erkenntnisse werden fachlich ausgewertet und in Beziehung gesetzt. Die Schlussfolgerungen für an das Vorhaben anschließende Maßnahmen sind von der Evaluation abhängig.

Berlin, den 17.09.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz