

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Betriebe

8. Sitzung
1. Juni 2022

Beginn: 14.06 Uhr
Schluss: 17.03 Uhr
Vorsitz: Jörg Stroedter (SPD), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Sachstand Coronaregeln und Hilfen
(auf Antrag aller Fraktionen)

[0021](#)
WiEnBe

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

**Pilotprojekt Flaniermeile Friedrichstraße gescheitert
– welche Lösung gibt es für den Einzelhandel und
den Wirtschaftsverkehr?**

(auf Antrag der Fraktion der FDP)

[0065](#)

WiEnBe

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich darf die Anzuhörenden begrüßen – hier bei uns im Raum und in weiter Entfernung, das ist ja coronabedingt immer noch so –: Herrn Christian Andresen, Präsident des Hotel- und Gaststättenverbandes Berlin – DEHOGA Berlin – herzlich willkommen hier in der Runde, Herr Andresen! –, und Herrn Guido Herrmann, Vorstandsvorsitzender DIE MITTE e. V. Auch herzlich willkommen bei uns in der Runde! Dann sind digital zugeschaltet – ich sehe sie auch beide – Frau Anja Schröder, Geschäftsführung Planet Wein, Weinhandel am Gendarmenmarkt – herzlich willkommen, Frau Schröder! – und Herr Dr. Dirk von Schneidmesser, wissenschaftlicher Mitarbeiter IASS Potsdam, Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung. Herzlich willkommen hier im Ausschuss! – Gemäß § 26 Abs. 7 könnten wir ein Wortprotokoll erstellen lassen. Ich gehe davon aus, das ist gewünscht. – Ich sehe Nicken. Dann werden wir das tun. Dann kommen wir zur Begründung des Besprechungsbedarfs durch die Fraktion der FDP, und ich freue mich auf die Begründung von Herrn Czaja. – Bitte sehr!

Sebastian Czaja (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich bin dem Ausschuss sehr dankbar, dass wir uns gemeinsam darauf verständigen konnten, diese Anhörung heute auf die Tagesordnung zu setzen, dass wir es auch im Wirtschaftsausschuss beraten, denn die Friedrichstraße ist eine auch für die Wirtschaft relevante Straße in der Stadt, und wer sich die Entwicklung rund um das Pilotprojekt der Flaniermeile anschaut, der muss sich mit den Fragen auseinandersetzen, die uns täglich vergegenwärtigt werden, nämlich Ladenschließungen, Umsatzrückgang, Besuchermangel, eine Vielzahl an Unternehmen, die deutlich machen, wie schwierig die Situation in der Friedrichstraße ist, seitdem das Pilotprojekt dort aufgesetzt wurde, eine Situation, die wenig mit dem zu tun hat, was sich vielleicht einst Friedrich der Große mit dem großen Flaneur dachte. In der Friedrichstraße zu flanieren, ist weitaus schwieriger geworden. Manch einer sagt sogar, man fühlte sich als Fußgänger sicherer, als dort noch Autos fuhren. Insoweit ist vieles zu hinterfragen, und es ist vor allen Dingen festzuhalten, dass fast 75 Prozent der Anrainer sich gegen diesen Verkehrsversuch ausgesprochen und zahlreiche Initiativen, Verbände und Institutionen dieses Vorhaben begleitet und kritisch geprüft haben und vor allen Dingen die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Händlerinnen und Händler bereit sind, in einen konstruktiven Dialog einzutreten.

Dieser konstruktive Dialog, insbesondere mit der Initiative und dem Aktionsbündnis „Rettet die Friedrichstraße!“, einem Zusammenschluss vieler Akteure vor Ort und dem Verein DIE MITTE e. V., kann nur stattfinden, wenn es keine Einbahnstraße bleibt. Es muss zum heutigen Zeitpunkt festgehalten werden, dass weder der Wirtschaftssenator noch die Verkehrsministerin hier eine Dialogbereitschaft gezeigt haben noch der Wirtschaftssenator nach meinem Kenntnisstand in einen intensiven Austausch mit den Initiativen gegangen ist, und deshalb die Stimme der Wirtschaft sich durch die Landesregierung bisher nicht zu Wort gemeldet hat.

Das kann der Ausschuss heute leisten, indem wir kritisch-konstruktiv auf die Herausforderungen der Friedrichstraße schauen, aber auch sehr lösungsorientiert darauf gucken, denn wir sind der Auffassung, dass die Friedrichstraße nicht nur eine relevante Straße in Berlins Mitte ist, sondern es vielmehr auch darum geht, wie wir die gesamte Mitte dort gestalten. Das, was jetzt an Lösungsvorschlägen auf dem Tisch liegt, nämlich das Problem der Fahrradrowdys in die Charlottenstraße zu verlagern, wird zu weiteren Problemen und Herausforderungen führen, und deshalb müssen auch wir als Wirtschaftsausschuss ein vitales Interesse daran haben, dass es ein quartiersorientiertes Gesamtkonzept sowohl für den stationären Handel, für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für die gesamte kulturelle Entwicklung rund um den Gendarmenmarkt, ein wesentlicher Bestandteil im Übrigen auch der touristischen Mitte Berlins, wo wir bisher aus Sicht der Freien Demokraten kein gutes Bild in die Welt senden. Gerade wenn es um die Friedrichstraße geht, sieht man doch sehr deutlich, dass am Ende die Verbindung zwischen einem Wirtschafts- und einem Tourismuskonzept und der Frage: Wie kann man Verkehrsströme der Zukunft lenken? – nicht aufgeht, sondern hier sehr brachial ideologisch vorgegangen wird.

Wir haben auch durch die Berichte im Hauptausschuss zur Kenntnis nehmen dürfen, was den Steuerzahler dieses Projekt mittlerweile gekostet hat. Es waren, glaube ich, 214 000 Euro, die bisher dafür verwendet wurden, und man fragt sich: Wofür? – Wenn das Ergebnis das Schließen von Ladengeschäften ist, obwohl wir immer wieder sagen, wir wollen den stationären Handel stärken und ihm unter die Arme greifen, und wir jetzt zur Kenntnis nehmen, dass viele Geschäfte für immer ihre Tür geschlossen haben werden, wenn das Ergebnis ist, dass es keinen konzeptionellen Ansatz für den Wirtschaftsraum und damit die Gesamtentwicklung dieser Mitte gibt, dann ist es dringend geboten, dass wir uns als Wirtschaftsausschuss damit beschäftigen. Ich freue mich sehr über die Bandbreite an Anzuhörenden, die sich heute die Zeit nehmen, und hoffe, dass wir aus den ideologischen Gräben herauskommen im Sinne dieser Straße, im Sinne eines relevanten Wahrzeichens für Berlin, für unsere Hauptstadt in der Welt und am Ende den stationären Handel stärken und die Interessen moderieren, statt sie weiter dort vor Ort gegeneinander auszuspielen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Czaja, für die Begründung! – Dann begrüße ich jetzt Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal für die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. – Sie sind jetzt zugeschaltet. Herzlich willkommen im Ausschuss! – Dann können wir jetzt in die Anhörung eintreten. – Herr Andresen! Wir fangen mit Ihnen an, ungefähr gut fünf Minuten als Einführung, wir wollen ja vor allen Dingen auch miteinander diskutieren und Fragen stellen. Sie haben das Wort!

Christian Andresen (DEHOGA Berlin): Vielen Dank! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Abgeordnete und alle, die zugeschaltet sind! Ich freue mich sehr, dass ich heute zu diesem Thema Stellung nehmen darf. Fünf Minuten halte ich gerne ein. Trotzdem möchte ich noch weiter ausholen als Herr Czaja. Ich habe diese Straße das erste Mal im Jahr 1992 mit meinen eigenen Augen gesehen, als ich mit meiner Familie durch das Brandenburger Tor und in der Straße Unter den Linden spazieren gegangen bin und dann in der Friedrichstraße. Was ich gesehen habe, konnte ich damals nicht glauben: Zerstörte Gebäude, eine Baugrube der Galeries Lafayette. Ich habe meine Mutter gefragt – ich selbst kam aus Hamburg –, warum sie mich dorthin führt, hier wäre ja eigentlich nichts, und es würde wahrscheinlich Jahrzehnte dauern, um diese Mitte wieder zu aktivieren. Dann hat mich mein berufliches Leben 1998 nach Berlin und mit einem Projekt in die Friedrichstraße gebracht. Ich betreibe mit meinem Geschäftspartner dort die Mandala Suites, zwischen der Mohren- und der Kronenstraße. Als wir dieses Projekt 1997 eröffnet haben, war der Bürgersteig vor der Tür noch nicht fertig, und am Tag gingen ungefähr fünf Passanten durch die Friedrichstraße hin und her.

Dann haben wir den Aufstieg der Friedrichstraße miterlebt, der gleichzeitig in dem Zeitraum der Abstieg – damals – des Kurfürstendamms war, was schade für Berlin war, aber zum Glück prosperiert der Kurfürstendamm wieder. In der Straße haben wir immer mehr erlebt, dass ausländische Besucher gesagt haben: Das ist etwas ganz Besonderes, was ihr da in Berlin geschafft habt, mit der Straße Unter den Linden und der Friedrichstraße. Die historische Mitte fängt an zu leben. Wenn wir Unter den Linden spazieren gehen und nicht so genau hingucken – es fehlen ja noch ein paar Bäume und Gastronomie –, ist das Weltklasse, was die grundsätzliche Infrastruktur angeht. Besser kann man es auch in Paris und in London nicht haben. – Deswegen bin ich sehr traurig darüber, dass ich in den letzten Jahren, wiederum auch mit eigenen Augen, täglich sehen musste, wie die Friedrichstraße in diesem Projekt – ich darf sagen – noch nicht ganz, aber fast gestorben ist. Der Beginn war – es ist klar, dass es einen neuen Abschnitt geben musste – die Baustelle der neuen Kanzlerbahn, die Unter den Linden gebaut worden ist. Es ist auch gut, dass sie da ist, es ist ein hervorragendes Projekt geworden, aber der Verkehr hat natürlich einen Abschnitt bekommen und ist nicht mehr in die Friedrichstraße reingekommen. Wir haben das Quartier 207, das sich dann quasi aufgelöst hat.

Dann kam der Verkehrsversuch. Seitdem, kann ich Ihnen berichten, ist die Frequenz vernichtend. Abends ist kein Mensch mehr da. Heute habe ich gelesen, dass sich ein Architekt Gedanken zum Thema Piazza gemacht hat. Er hat gesagt, Piazza ist schwierig, denn Piazza hat etwas damit zu tun, dass auch die Gastronomie da ist, sodass man abends eine Belebung hat. Die ist nicht da. Wir haben mittlerweile zerschmissene Scheiben. Wenn man in der Woche abends hinget, ist die Straße komplett tot. Man kann mittags hingehen, dann gibt es ganz viele Geschäftsleute, die in diesen Gebäuden arbeiten und mittags ein Angebot suchen, um sich zu verpflegen. Man kann am Wochenende hingehen, wenn Touristen die Straße als Durchgangsstraße benutzen, um zur Straße Unter den Linden zu kommen. Die Attraktivität hat, wie gesagt, deutlich abgenommen. Wir erleben seit Jahren immer wieder, dass die Straße überhaupt nicht mehr erreicht werden kann, wenn große Veranstaltungen in Berlin sind. Dann kommen Sie mit dem Auto nicht mehr aus diesem Zentrum heraus. Auch das möchte ich Ihnen heute noch mal mitgeben. Ich sehe es einfach so, dass man, wenn man einen Versuch hat, der gescheitert ist, den zumindest erst mal zurücknehmen sollte. Das ist mein Empfinden dazu.

Meine Empfehlung wäre, die historische Mitte gesamt zu denken. Wir haben einen Versuch in Hamburg gesehen. Man hat dort zum Beispiel, bevor man die Hafen-City errichtet hat, einen digitalen Zwilling gebaut. Ein digitaler Zwilling bedeutet: Ich habe ein Programm, in dem ich sehen kann, wenn ich welche Straße wie für was nutze, was das mit dem Verkehrskonzept macht, was das mit den Flüssen in den Straßen und auf den Fahrradwegen und mit der Attraktivität der gesamten historischen Mitte macht. Denn wir haben Probleme mit Anlieferungen. Ich persönlich habe jeden Tag wirklich beleidigte Gäste, die sagen, der Taxifahrer schmeißt sie irgendwo in der Mohren- oder Kronenstraße abends raus, und dann müssen sie sich den Eingang selber suchen. Abschließend möchte ich sagen, dass wir uns selber verwendet und Kontakt mit der zuständigen Behörde aufgenommen und dort geschildert haben, was unser Problem ist, worauf man mir einfach einen Brief geschrieben hat, ich solle doch die Rezeption in die Kronenstraße verlegen, dann wäre das Problem gelöst, was bei uns baulich überhaupt nicht geht. Man fühlt sich da nicht ernst genommen.

Wie gesagt, die Straße ist eine historische Straße. Wir können, glaube ich, den Versuch nicht einfach so stehenlassen und weiter versuchen, es irgendwie zu verschlimmbessern, sondern unsere Empfehlung wäre, den Versuch zurückzunehmen und gemeinsam neu zu denken, damit die Attraktivität der historischen Mitte noch mal nach vorne gebracht wird und Berlin in der Zukunft an Attraktivität für Bewohner, Anwohner, Gewerbetreibende und auch für die Besucher gewinnt. – Danke schön!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Andresen, für Ihre Stellungnahme! – Wir machen weiter mit Herrn Herrmann für die Interessengemeinschaft. – Bitte sehr, Herr Herrmann!

Guido Herrmann (DIE MITTE e. V.): Vielen Dank! – Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Staatssekretäre! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich danke mich auch noch mal für die Möglichkeit, dass wir hier vortragen können. Es ist wichtig und sicherlich nicht zu spät, aber an der Zeit, glaube ich, dass wir uns auch in diesen Gremien mit der Situation in der Mitte und vor allen Dingen rund um die Friedrichstraße beschäftigen. Ich möchte noch mal kurz an die Ausgangssituation erinnern, die wir hatten; Herr Andresen hat es eben schon angesprochen. Wir haben acht Jahre lang eine Baustelle gehabt, Unter den Linden und in der Friedrichstraße, was für die Friedrichstraße – ich habe es immer ein bisschen salopp gesagt – die Situation herbeiführte, dass wir im Grunde genommen acht Jahre einen Schrank vor der Tür hatten. Sie werden sich das im privaten Bereich selber vorstellen können: Wenn Sie acht Jahre einen Schrank vor der Tür haben, kommen irgendwann keine Gäste mehr. Das Gleiche galt für die Leipziger Straße. Die Situation war also schwierig.

Ich spreche das deswegen an, weil wir dann, vor ungefähr drei Jahren, mit dem Bezirksbürgermeister und mit der damaligen Senatorin für Wirtschaft ein Gespräch geführt und um Wirtschaftshilfe für die Friedrichstraße gebeten haben, um Strukturhilfe, weil wir gesagt haben, der Bereich ist nahezu ausgeblutet. Wir wollen jetzt aber gemeinsam vorangehen und etwas tun, um die Attraktivität der Friedrichstraße, wenn die U-Bahn eröffnet wird, wieder hochzuziehen. Es ist klar, dass das dann benötigt wird. Was haben wir bekommen? – Einen Verkehrsversuch, mehr oder weniger über Nacht, und eine geschlossene Straße! Das war gar nicht unser Ansinnen und auch nicht unser Antrag. Das war es vor zehn und auch vor drei Jahren nicht.

Wir haben daraufhin ein relativ breites Bündnis geschlossen, mit dem DEHOGA, der IHK, dem Handelsverband Berlin-Brandenburg und auch mit vielen anderen Anrainern. DIE MITTE selber, will ich noch sagen, vertritt 160 Unternehmen und Institutionen im Bereich der historischen Mitte. Wir haben probiert, Kriterien zu benennen, auch mit den einzelnen Verwaltungen, denn es ging nie darum, sich in irgendeiner Art und Weise gegen das Fahrrad oder für das Auto zu positionieren – das muss ich ganz klar sagen –, sondern es ging immer darum, den Stadtraum attraktiv zu gestalten und – ich glaube, da finden wir uns eigentlich alle wieder – eine Rückgewinnung des Stadtraums zu ermöglichen, wie wir es im Grunde genommen architektonisch nach der Wiedervereinigung gemacht haben. Herr Andresen hat es angesprochen.

Aber diese Situation haben wir jetzt nicht. Warum haben wir sie nicht? Warum haben wir nicht bestimmte Kriterien, die man gerade für einen Verkehrsversuch eigentlich benötigt, um überhaupt mal festzulegen, was die Parameter für den Versuch sind? Wenn ich sie nicht festlege, kann ich am Ende nichts bemessen, jedenfalls nicht seriös bemessen. Sie sind trotz mehrfacher Nachfragen nie vorgelegt worden, weswegen wir meinen, dass die Ergebnisse des Verkehrsversuchs für uns jetzt im Grunde genommen ohne Wert sind, jedenfalls seriöserweise. Ich bitte um Verständnis, dass die Anrainer und Händler da nicht mitgehen können. Das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt: Wir haben eine Gestaltung, die sich möglicherweise an einem Sommertag, am Nachmittag und vielleicht noch an einem Wochenende oder Feiertag gut gestaltet. Aber Berlin hat wie jede andere Stadt auch 365 Tage, und es gibt Regen, Winter und Herbst usw. Da muss die Friedrichstraße auch funktionieren, und sie soll auch funktionieren. Die Situation haben wir im Moment nicht. Ich lasse jetzt mal die Fahrradspuren usw. weg.

Ich muss sagen, dass wir mit den beteiligten Verwaltungen eigentlich eine fast Nullkommunikation hatten, bis zum Regierungswechsel, bis Frau Jarasch gekommen ist, was ich hier durchaus positiv bemerken will, weil Frau Jarasch das Signal gegeben hat, dass sie sich um die Dinge kümmern will. Wir hatten auch schon erste Besprechungen, aber wir sind eben noch nicht so weit. Es gibt ein paar Silberstreifen am Horizont, aber eben nur ein paar. Ich glaube, wir müssen etwas konsequenter da herangehen.

Was fordern wir unsererseits? – Erster Punkt: Es muss der Rückbau dieser jetzigen Situation stattfinden. Es darf nach den acht plus zwei Jahren, die ich Ihnen genannt habe, jetzt keine Grauzone und keinen Zwischenschritt mehr geben. Es muss jetzt konsequent herangegangen werden, weil alles andere die Friedrichstraße im Kern erstickt, wahrscheinlich auch die drum herum liegenden Straßen. Darüber wird die Vertreterin vom Aktionsbündnis sicherlich etwas sagen.

Zweiter Punkt: Es hat nach der Wiedervereinigung in allen Bereichen, gerade im architektonischen Bereich, Gott sei Dank und richtigerweise internationale Wettbewerbe für die architektonische Gestaltung gegeben. Warum? – Wir sind Hauptstadt, und gerade die Friedrichstraße und auch Unter den Linden sind die Visitenkarte. Sie gehört, wie Alfred Kerr einmal gesagt hat, nicht nur den Berlinerinnen und Berlinern, sondern auch allen Gästen. Darauf sind wir auch stolz. Deswegen haben wir vorgeschlagen, dass es einen internationalen Wettbewerb für die Rückgewinnung des Straßenraumes gibt, wo an erster Stelle nicht die Frage „Auto oder Fahrrad?“ steht. Wir glauben, dass Mobilität beides ist und man beides miteinander vereinbaren kann.

Dritter Punkt: Eine richtige Beteiligung. Es hat in den ganzen Jahren keine richtige Anrainerbeteiligung gegeben. Das muss ich so sagen. Nun mag man Bürger- und Anrainerbeteiligung unter verwaltungswissenschaftlichen Gesichtspunkten unterschiedlich sehen. Fakt ist aber: Steuern zahlen alle. Deswegen würden wir gerne – das ist eigentlich der wesentliche Punkt für uns, dort sind viele Arbeitsplätze, steuerzahlende Unternehmen – zu einem richtigen Beteiligungsverfahren – in Anführungszeichen – auf Augenhöhe kommen.

Der letzte Punkt: Die Initiativen, die hier tätig sind, sind alle ehrenamtlich tätig. Wir haben uns wirklich die Beine ausgerissen, wenn ich das so sagen darf. Die Initiativen sind jetzt teilweise natürlich finanziell arg an die Grenze geraten. Wir brauchen diese Strukturhilfe. Ich kann Ihnen versichern, dass wir mit 220 000 Euro im Jahr etwas anderes machen, um wenigstens wieder einen Kern zu setzen und die Attraktivität mindestens in Ansätzen wieder zu gestalten.

Ich bin dankbar für Ihre Rückfragen. Eine Botschaft möchte ich gerne in die Runde geben und hoffe, dass das heute auch herauskommt: Lassen Sie uns bitte nicht allein! – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Herrmann, für Ihre Ausführungen! – Dann machen wir weiter mit Frau Schröder. – Bitte sehr!

Anja Schröder (Planet Wein) [zugeschaltet]: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Staatssekretärinnen und Staatssekretäre! Sehr geehrte Abgeordnete! Ich bedanke mich herzlich dafür, hier vorsprechen zu dürfen. Mein Name ist Anja Schröder. Ich bin die Inhaberin von Planet Wein am Gendarmenmarkt. Ich habe hier in der Charlottenstraße ein ganz klares Bild dieser Situation. Ich habe 2005 mein Geschäft hier, ganz gezielt in diesem Stadtquartier, eröffnet. Kriterien damals waren eine sehr gute Erreichbarkeit, eine hohe Kaufkraft, eine starke Besucherfrequenz und eine sehr gute Touristendichte.

Ganz kurz zum Verkehrsversuch, denn dieser hat hier alles verändert. Der Verkehrsversuch wurde vorpandemisch geplant, inmitten einer weltweiten Pandemie umgesetzt, freihändig, aufgrund fehlender valider Daten, Stichpunkt Pandemie, verlängert und am 17. Dezember 2021 von der damaligen Senatorin Günther als erfolgreich verabschiedet mit dem Einleitungsverfahren der Entwicklung für die Straße; zu dem Zeitpunkt ohne Daten, ohne die Auswertung des Senats. Das hat in dieser Straße hier einen ordentlichen Ruck gegeben und selbstverständlich auch in dem sogenannten Nahbereich.

Anfang 2022 gründete sich dann durch meine Initiative das Aktionsbündnis „Rettet die Friedrichstraße!“, weil es höchste Zeit ist, mit einer ganz klaren und eindeutigen Forderung, wie Guido Herrmann gerade schon sagte, den Verkehrsversuch umgehend zu stoppen und auf null zurückzuführen. Das Aktionsbündnis stellt ganz klar die Ergebnisse des Senats infrage und hat diese auch schon widerlegt. In Zusammenarbeit mit PlaceSense haben wir Mobilitätsdaten metergenau ausgewertet, haben diese sogar um den Coronaeffekt bereinigt und beweisen können, dass die ehemals frequenzstarke Friedrichstraße um 33 Prozent an Frequenz und somit an Kaufkraft verloren hat. Das Unternehmen PlaceSense hat uns diese Daten zur Verfügung gestellt und wird auch schon von anderen großen Immobiliengesellschaften genau für diese Auswertung genutzt.

Ich muss aber gar nicht so ein digitales System nutzen, um den aktuellen Zustand der Friedrichstraße zu beschreiben. Es reicht ein Spaziergang oder das, was ich gemacht habe, ich habe mir Zeit genommen, bin in der Friedrichstraße, in den Seitenstraßen und in der Charlottenstraße von Filiale zu Filiale gegangen. Ich kann Ihnen eines sagen: Es gibt genau zwei Unternehmen, die sich für diesen Verkehrsversuch Flaniermeile aussprechen. Der Rest ist dagegen. Es gibt vier Unternehmen, die sich sehr neutral halten, weil es für sie kaum eine Veränderung gab, aber der Rest ist durch den Verkehrsversuch wirtschaftlich sehr beansprucht. Es gibt Filialen, die Umsatzwerte aus der City-West dagegenhalten können, um den Coronaeffekt herauszurechnen. Es kam zu 15 Schließungen in den letzten zwei Jahren.

Ich als Anrainerin der Charlottenstraße habe noch mal ein ganz anderes Bild, denn ich bin mit meinem Weinhandel mit angeschlossener Gastronomie hier 2005 in eine verkehrsberuhigte Seitenstraße gezogen. Mit elf weiteren Restaurants sind wir hier. Wir haben Gastgärten, hatten eine Rechts-vor-links-Regelung und immer schon eine 30-er-Zone. Es war also ruhig hier. In den letzten zwei Jahren haben wir 140 Prozent mehr Verkehr zu verzeichnen. Von Staus über die chaotische Liefersituation kann sich jeder, der mal in der Nähe ist, morgens, nachmittags und abends ein eigenes Bild machen.

Auch die neuen Ideen der Senatorin sind für uns hier keine Alternative, denn 500 Meter Straßensperrung in der Friedrichstraße ohne Mehrwert führen gerade zu kilometerlangen Nahbereichskonzepten, die erfunden und erarbeitet werden müssen. Ich sage wirklich „erfunden“, denn erarbeiten kann man es kaum, weil wir jetzt schon permanent an unsere Grenzen stoßen. Es funktioniert einfach nicht. Warum sollte es denn auch funktionieren? Es hat ja vorher ganz wunderbar funktioniert. Es gibt ganz viele Ideen, wie man diesen Bereich attraktiv umgestalten kann. So, wie es jetzt ist, kann und darf es nicht bleiben.

Wir befinden uns gerade in einer sehr schwierigen wirtschaftlichen Situation. Wir haben vielleicht die Pandemie hinter uns oder sind nach wie vor noch mittendrin, sind auf jeden Fall sehr geschwächt. Gastronomie und Handel haben aktuell keinen Atem mehr für weitere Versuche. Wir haben wahnsinnig stark gelitten und leiden aktuell unter den stark gestiegenen Energiekosten. Ich glaube nicht, dass irgendein Unternehmen diesen weiteren Versuch der Senatorin mit einer Piazza mitgehen kann.

Abschließend: Ein wesentlicher Teil der historischen Mitte von Berlin hat an dieser Stelle massiven Schaden genommen. Hier wird ein unter Touristen beliebtes, für Berliner identitätsstiftendes und für geschäftliche Anrainer funktionierendes Viertel gerade kaputtgeplant. Das Aktionsbündnis ist zu 100 Prozent gesprächsbereit. Wir wollen unbedingt mitarbeiten. Wir wollen unbedingt an den Ausarbeitungen für die Umgestaltung mitwirken und eine echte Beteiligung. Wir fordern, dass wir mitspielen, mitagieren dürfen, um diese gesamte schöne Berliner Mitte weiterhin zu gestalten. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr, Frau Schröder! – Dann als Letzter Herr Dr. von Schneidmesser! Sie haben das Wort. – Bitte sehr!

Dr. Dirk von Schneidmesser (IASS Potsdam) [zugeschaltet]: Wunderbar! Vielen Dank für die Einladung! Sehr geehrte Ausschussmitglieder! Sehr geehrte Staatssekretäre und Staatssekretärinnen! Stadtzentren und Einkaufsstraßen in Deutschland stehen vor mannigfaltigen Herausforderungen. Dazu gehören die Konkurrenz mit dem Onlinehandel, mit anderen nahegele-

genen Standorten – hier ist die Mall of Berlin sicherlich mitzudenken –, steigende Mietpreise und natürlich auch die Coronapandemie. So ist es auch in der Friedrichstraße. Diese Herausforderungen betrafen die Friedrichstraße auch schon vor dem Verkehrsversuch. Ich selber arbeitete in der Friedrichstraße 180 zwischen 2013 und 2017. Damals waren die Folgen dieser Herausforderungen schon zu spüren. Damals gab es einen Leerstand von Gewerbeflächen und die Sorge, dass sich das ausbreitet. 2019, weniger als ein Jahr vor dem Verkehrsversuch, ergab die Untersuchung des Immobiliendienstleisters Jones Lang LaSalle, dass circa 25 Prozent der Ladenflächen in der Friedrichstraße leer standen. Diese Herausforderungen waren alle schon vor dem Verkehrsversuch, der im August 2020 startete, da. Daher wundert es mich etwas, dass der Verkehrsversuch für das vermeintliche Scheitern der Friedrichstraße als Handelsstandort verantwortlich gemacht wird.

Wie aber kann man, können wir, diesen Herausforderungen begegnen? – Es gibt leider keine Pauschallösung, aber wir schauen uns relativ genau die Entwicklungen in Innenstädten und den Einkaufsstraßen im In- und Ausland an. Dabei bieten sich einige Anhaltspunkte. Das Erste und vielleicht Wichtigste ist die Funktionsvielfalt, eine Bandbreite an unterschiedlichen Angeboten, Aktivitäten und Nutzungen ist das A und O. Dann gehört natürlich die Steigerung der sogenannten drei A's dazu: Die Anziehungskraft durch eine steigende Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Standortes. Wie kann das gehen? – Aufenthaltsqualität und Attraktivität zu steigern, wird sehr oft in ganz vielen Städten erfolgreich durch eine Reduktion des Autoverkehrs sowie den ruhenden Autoverkehr erreicht. Das bedeutet mehr Raum für Aufenthalt und blau-grüne Infrastruktur, die die Attraktivität steigern, weniger Lärm, weniger Gefahr durch Verkehr. Die Funktionsvielfalt hat mit dem Verkehrsversuch begrenzt etwas zu tun, kann aber natürlich dazu beitragen, dass die Erreichbarkeit und die Nutzung der öffentlichen Räume vielfältiger werden.

Eine Verkehrsberuhigung unterschiedlicher Art bis hin zur Fußgängerzone gibt es bereits, und es sind auch oft relativ erfolgreiche Modelle. Prof. Rolf Monheim hat diese Entwicklung der Fußgängerzonen und anderer Verkehrsberuhigungskonzepte in Deutschland ziemlich genau dokumentiert, angefangen in den Siebzigerjahren. Es zeigt sich immer wieder ein ähnliches Muster. Die Idee einer Verkehrsberuhigung unterschiedlichster Art und einer Fußgängerzone kommt auf. Die Händler und Händlerinnen und die Wirtschaftsverbände positionieren sich oft dagegen oder sind mindestens skeptisch. Wenn die Fußgängerzone oder die Verkehrsberuhigung kommen, sind nach einer nicht zu langen Zeit auch die Gewerbetreibenden dafür, weil sie merken, dass es gut für das Geschäft ist. Das beobachten wir immer wieder im In- und Ausland. Das scheint sehr häufig zu gelten, nicht nur bei Fußgängerzonen, auch bei der Umwidmung von Kfz-Flächen in Busspuren, Radspuren, Gehwege, grüne und blaue Infrastruktur.

Warum sich das immer wiederholt, wollen wir am IASS besser verstehen. Deswegen haben wir eine Studie in Berlin gemacht, in der wir mehr als 2 000 Besucherinnen und Besucher von zwei Einkaufsstraßen – nicht von der Friedrichstraße, sie unterscheiden sich sicherlich in einigen Aspekten von der Friedrichstraße – und 145 Händlerinnen und Händler befragt haben. Die Ergebnisse decken sich mit den Ergebnissen, die wir in anderen Städten in Deutschland und auch international immer wieder sehen. Zum Einkauf kommt nämlich die große Mehrheit der Kundinnen und Kunden mit dem Umweltverband, also zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fahrrad. Die wenigsten Kundinnen und Kunden kommen mit dem Kfz. Die Händlerinnen und Händler aber schätzen die Rolle des Autos als Transportmittel für die Kun-

den als viel höher ein, als es in der Tat der Fall ist. Unsere Analyse zeigt, dass die Händlerinnen und Händler selber in viel größerer Zahl mit dem Kfz kommen als die Kunden. Das liegt auf der Hand, sie müssen wahrscheinlich viel öfter Waren in größeren Mengen transportieren als der durchschnittliche Kunde. Wir haben diese und weitere Daten analysiert und erklären uns diese Positionierung der Händlerinnen und Händler mit dem sogenannten Consensus Bias. Das heißt im Grunde genommen, dass man von sich auf andere schließt. Das liegt auf der Hand und ist auch gar nicht verkehrt. Es ist ja nicht die Aufgabe der Händlerinnen und Händler zu wissen, wie die Kunden zu ihnen kommen. Es ist deren Aufgabe, Waren unter die Menschen zu bringen und gute Angebote zu machen. Von der Politik und den Wirtschaftsverbänden würde ich mir aber tatsächlich vorstellen, dass es ein bisschen evidenzbasierter zugeht.

Diese Dynamik können wir in vielen Städten beobachten. Neuere Beispiele: Freiburg weitet seine Fußgängerzone aus. In Wien haben wir eigentlich ein ganz gut vergleichbares Fallbeispiel zur Friedrichstraße, die Mariahilfer Straße ist ein fast zu großer Erfolg als Fußgänger/-innenzone. In Madrid, nachdem es die Reduzierung der Zugänge für bestimmte Kfz gab und die Nachfolgeregierung das rückgängig machen wollte, sind die Händlerinnen und Händler auf die Barrikaden gegangen. Sie wollten das nicht haben. In Genf und Barcelona beobachten wir, dass der Leerstand von Gewerbeflächen runtergeht, wenn Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen werden.

Aber zurück zur Friedrichstraße: Der Verkehrsversuch federte vermutlich einige Folgen der eingangs genannten, übergeordneten Herausforderungen ab, also die Konkurrenz mit dem Onlinehandel, die Konkurrenz mit anderen nahegelegenen Standorten, die steigenden Mietpreise, was, glaube ich, in der Friedrichstraße ein ganz wichtiges Thema ist, und natürlich die Coronapandemie. Die Friedrichstraße steht vermutlich viel besser da, als wenn es den Verkehrsversuch nicht gegeben hätte. Warum sage ich das? – Der Verkehrsversuch hat vieles erreicht. Es ist nicht perfekt, es ist ja auch ein Versuch und soll weiterentwickelt werden; das ist klar. Aber die Luftqualität in der Friedrichstraße hat sich verbessert, Stichwort Aufenthaltsqualität. Der Lärmpegel in der Friedrichstraße hat sich reduziert, das zählt auch auf die Aufenthaltsqualität ein. Die Verkehrssicherheit ist gestiegen. Der Kfz-Verkehr hat sich natürlich reduziert. Der Fuß- und Radverkehr hat in der Friedrichstraße zugenommen. Der Fußverkehr im Gebiet rund um die Friedrichstraße hat deutlich zugenommen. Die Aufenthaltsqualität hat sich verbessert. Basierend auf Daten, die ich mir von WHAT A LOCATION anschauen durfte, bleiben die Besucherinnen und Besucher länger dort.

Die Verkehrszählungen durch LK Argus zeigen zwei interessante und positive Entwicklungen, die ich kurz nennen will, bevor ich zum Schluss komme. Während des Verkehrsversuchs haben deutlich mehr Menschen in der Friedrichstraße die Fahrbahn gequert. Das lese ich als etwas Positives für den Handel, dass Menschen bequem den Zugang zu beiden Straßenseiten haben, die Schaufenster von beiden Seiten sehen können. Wenn sie etwas entdecken, was attraktiv ist, können sie ohne so viele Probleme, wie es sie vorher gab, herübergehen. Das Zweite ist, dass während des Verkehrsversuchs in der Friedrichstraße deutlich mehr Menschen stehenblieben, als sie zu Fuß in der Friedrichstraße unterwegs waren. Das deutet auf ein gutes Potenzial beispielsweise für Gelegenheitseinkäufe hin.

Fazit: Ein Rückbau beziehungsweise eine Wiederherstellung der vorherigen Situation wäre meines Erachtens ein gefährlicher Weg für die Friedrichstraße als Handelsstandort.

Der Weg, den man mit dem Verkehrsversuch in der Friedrichstraße eingeschlagen hat, ist durchaus ein Weg mit viel Potenzial. Mit dem, was man daraus lernt, kann man eine gute, bessere, permanentere Gestaltung der Straße anvisieren und angehen. Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität kann man erhöhen. Dafür braucht es Platz zum Verweilen, für den Aufenthalt und für blau-grüne Infrastruktur. Dafür muss man nicht unbedingt in die U-Bahn-schächte reinbohren. Ein Verkehrsversuch kann auf jeden Fall helfen, die Herausforderung, vor der die Friedrichstraße steht, anzugehen. Man kann damit zur Attraktivität, zur Aufenthaltsqualität und somit zur Anziehungskraft des Standortes beitragen, aber es kann nicht als alleinige Maßnahme den Trend, der viele Jahre vor dem Verkehrsversuch startete, umkehren, Stichwort: Funktionsvielfalt. Da muss mehr gemacht werden als nur ein verkehrliches Umdenken, aber das kann und müsste natürlich ein Baustein sein. – Damit bin ich erst mal fertig, aber bin natürlich noch für Fragen und die Diskussion dabei. Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank an alle Anzuhörenden! – Bevor wir jetzt in die Runde der Kolleginnen und Kollegen gehen, hat Herr Staatssekretär Biel um das Wort gebeten. – Bitte sehr!

Staatssekretär Michael Biel (SenWiEnBe): Sehr geehrter Vorsitzender! – Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Erst mal herzlichen Dank an die Anzuhörenden! Ich glaube, eines zeigt das ganz deutlich: Ohne diejenigen, die in der Praxis vor Ort die Friedrichstraße jeden Tag erleben, egal in welcher Situation, wird kein Schuh daraus. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe ist deshalb völlig sicher, dass die Weiterentwicklung mit einem umfassenden Beteiligungskonzept der Anrainerinnen und Anrainer zu vollziehen ist. Ich bin sehr dankbar, Staatssekretärin Niedbal wird das sicherlich gleich bestätigen, dass die Absprachen zwischen SenUMVK und SenWiEnBe in Zukunft anders aussehen werden, als es in der alten Legislaturperiode der Fall gewesen ist. Wir haben im Senat darüber gesprochen und werden gemeinschaftlich, im Übrigen auch mit SenSBW, die Dinge jetzt vorantreiben. Mein Kollege Tino Schopf ist für den Bereich zuständig und hat mit der Kollegin Niedbal dazu schon Gespräche geführt.

Herr Czaja! An der Stelle der zarte Hinweis von mir, das werden Sie in der Stadt und in der Wirtschaft wahrscheinlich schon das eine oder andere Mal gehört haben: Natürlich sind mein Senator und auch beide Staatssekretäre in allen Wirtschaftsfragen unterwegs und suchen den Kontakt auch in dieser Frage. Ich glaube, Herr Andresen ist morgen mit dem Senator zusammen. Wir haben darüber schon telefoniert. Wir werden auch einen Vor-Ort-Termin machen. Ich habe auch schon mit Galeristen über diese Frage gesprochen. Das werden wir natürlich weiterführen. Eines war für mein Haus in der Hausleitung völlig klar: Ohne dass wir mit am Tisch sitzen, wird es dazu keine weiteren Beschlüsse geben. Das haben wir miteinander vereinbart. Es ist im Senat Konsens, dass wir das anders machen, als es vorher der Fall gewesen ist. – Das als einführende Worte.

Herr von Schneidmesser! Ich bin ein bisschen überrascht über Ihre Aussage, dass die Friedrichstraße schlechter dastehen würde als ohne diesen Versuch. Die Parameter, die Sie genannt haben, unterstreiche ich alle. Die Verbesserungen gibt es in der Tat, aber wir müssen natürlich, und das ist in diesem Ausschuss die erste Pflicht, aus wirtschaftspolitischer Sicht gucken, was mit den Einzelhändlerinnen und Einzelhändlern passiert, die vor Ort ansässig sind. Das können wir nicht ausblenden. Da müssen wir unterstützend helfen bzw. die Sorgen, die hier formuliert wurden, ernst nehmen. Mein Eindruck ist, dass das in der Weiterentwicklung die-

ses Pilotprojektes von allen Seiten so angegangen wird, dass das ernst genommen wird. Ich jedenfalls für die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe kann das zusichern, und das werden hier anwesende Anzuhörende sicherlich bestätigen können.

Es sind nicht einfach nur irgendwelche Unternehmen, die dort sitzen. Der gastronomische Bereich und generell der Einzelhandel sind für die Touristinnen und Touristen dieser Stadt, für die Menschen, die in dieser Stadt leben, von größter Bedeutung. Sie sind Aushängeschild für diese Stadt und ziehen Menschen an. Insofern haben sie per se schon etwas mit Lebendigkeit und Attraktivität in dieser Stadt zu tun. Deswegen ist es ganz wichtig, dass sie mit am Tisch sitzen und ihre Problemanzeigen, die sie auch heute wieder geschildert haben, ernst genommen werden.

Herr Czaja! Um auf Sie noch mal Bezug zu nehmen: Ich kann noch berichten, dass mein Haus natürlich nicht nur in Gesprächen ist, sondern auch finanzielle Mittel bereitgestellt hat, um das Thema Attraktivität in dieser Straße noch mal anders darstellen zu können. Es gab in der Vergangenheit Marketingmittel über die WdM-Mittel. Wir stehen vor der Entscheidung, ob wir das so weitermachen. Ich jedenfalls bin sehr dafür, dass wir diesen Weg weitergehen. Das Thema Attraktivität von Einkaufsstraßen und Belebung von Zentren ist nicht nur Teil des Neustartprogramms, sondern wird uns in den nächsten Jahren alle beschäftigen, auch diesen Ausschuss. Mein Senator ist sehr bereit, da an vorderster Stelle mitzuwirken. Das bedeutet Kommunikation, das bedeutet auch Förderstrukturen, und die kann ich an der Stelle zusagen. Die Höhe kann ich Ihnen noch nicht zurufen, aber wir sind natürlich gewillt, das Thema auch in dieser Frage anzugehen.

Abschließend möchte ich nur noch mal betonen, dass ich, egal wo ich in den letzten Wochen und Monaten gewesen bin, die dringliche Bitte immer wieder formuliert gehört habe, dass der Dialog bereit aufgestellt sein muss. Das habe ich ernst genommen. Das hat auch mein Staatssekretärskollege Tino Schopf sehr ernst genommen, der Senator sowieso. Deswegen gibt es die zukünftigen Abstimmungsrunden, wo wir mit beteiligt sind. Ich freue mich auf den weiteren Dialog, damit wir in der Tat nicht nur die Friedrichstraße in den Blick nehmen, sondern ein Gesamtkonzept für die Region, für die umliegenden Straßen so aufbereiten, dass keine Straße unter- oder überfordert ist und auch kein Problem, das vorher angezeigt war, ignoriert wird. Mein Eindruck ist, dass Staatssekretärin Niedbal, mein Kollege Tino Schopf, die Senatorin und der Senator sich darauf verständigt haben und dass wir gemeinschaftlich in eine gute Zukunft schauen können mit der klaren Ansage: Alle an einen Tisch, alle Probleme auf einen Tisch und dann gemeinschaftlich eine Lösung suchen! – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Jetzt frage ich mal Richtung Senatsverwaltung für Mobilität: Frau Dr. Niedbal! Möchten Sie auch ein Statement abgeben? – Dann könnten Sie das jetzt tun.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) [zugeschaltet]: Sehr gern! Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Möglichkeit und die Einladung hier in diese Runde! Ich kann berichten, dass wir heute auch im Mobilitätsausschuss über die Friedrichstraße gesprochen haben. Sie merken, das ist ein Thema, das viele bewegt und bei dem wir noch viel zu diskutieren haben.

Ich möchte insgesamt kurz auf vier Punkte eingehen. Wir haben nach unseren Befragungen festgestellt, dass die Anrainerinnen und Anrainer vor und nach dem Versuch mit dem Zustand nicht zufrieden waren. Das heißt zum einen, das deuten wir zumindest so, dass es einen großen Wunsch nach Veränderung gibt. Dass man sich mit dem jetzigen Zustand nicht befriedigt fühlt, ist nicht originär durch den Verkehrsversuch entstanden, sondern es wurde durch die Anzuhörenden schon deutlich, dass es davor strukturelle und bauliche Aspekte gab wie die U-Bahn, die zu diesem Zustand geführt haben. Das teilen wir. Deshalb ist es ein Versuch gewesen. Der nächste Schritt ist zu gucken, was man ganz konkret verbessern kann.

Zum einen haben wir durch das Nahbereichskonzept gesagt, dass die Verlagerung des Radverkehrs aus der Friedrichstraße in die Charlottenstraße erfolgen soll und es in der Friedrichstraße somit keinen Konflikt zwischen Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr mehr geben wird. Deshalb möchten wir, dass die Charlottenstraße sobald wie möglich zur Fahrradstraße wird. Frau Schröder! Wir hatten uns in einem digitalen Dialogverfahren schon mal kennengelernt. Ich kenne zumindest Studien, die sagen, dass Fahrradfahrer mehr Geld ausgeben, weil sie nämlich viel direkter an den einzelnen Einzelhandelsgeschäften vorbeikommen. In der Tat ist aber die Charlottenstraße die Straße, die jetzt durch die Verlagerung des Autoverkehrs stärker belastet wurde. Das ist durch das Nahbereichskonzept herausgegangen. Ich will Ihnen nur vermitteln, dass wir die Ergebnisse daraus sehr ernst nehmen und lösen wollen, was unmittelbar geändert werden muss.

Der dritte Punkt ist, das klang auch schon an, dass die strukturellen Effekte sicherlich durch Corona verstärkt im Einzelhandel zugeschlagen haben. Das ist kein Effekt, der nur die Friedrichstraße betrifft, sondern auch andere Orte in Berlin, aber letztendlich weltweit. Genau deshalb gibt es die Absprache, das hatte mein Kollege, Staatssekretär Biel, schon ausgeführt, dass zwischen Senatorin Jarasch und Senator Schwarz das Einvernehmen besteht, dass für uns speziell dieser Aspekt, die Verödung durch diese strukturellen Effekte im Einzelhandel in den Innenstadtlagen, ein generelles Thema ist. Uns eint der Wunsch, dass wir das gemeinsam verändern möchten durch mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Deshalb, das wäre der vierte Punkt, möchte ich gern schon jetzt die Einladung in Richtung Gestaltungswettbewerb aussprechen. Das ist eine ernst gemeinte Beteiligung an der Stelle. Wir haben jetzt gesagt, dass das Teileinziehungsverfahren läuft. Solange das läuft, wird noch kein Wettbewerb stattfinden können, aber wenn das vollzogen ist, dann möchten wir mit einer breiten Beteiligung in diesen Gestaltungswettbewerb reingehen, und dazu werden wir unsere Kolleginnen und Kollegen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen einbeziehen, denn, das klang auch schon an, es ist nicht irgendeine Straße in Berlin, sondern es ist eine der wichtigsten Straßen aus ganz unterschiedlichen Aspekten. – Vielen Dank erst mal! In der Runde ist auch Dan Orbeck, ein Kollege aus meiner Verwaltung, der das Nahbereichskonzept begleitet hat und für Rückfragen zur Verfügung stünde, was Daten oder genauere Details rund um den Verkehr anbelangt. Das nur als Hinweis. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Staatssekretärin, für Ihr Statement! – Dann gehen wir jetzt in die Runde der Fraktionen und beginnen mit der CDU-Fraktion, mit dem Kollegen Gräff. – Bitte, Sie haben das Wort!

Christian Gräff (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich mache es mal umgekehrt. Ausnahmsweise würde ich mal ein Statement vorweg machen, vor den Fragen, und möchte

mich bei allen Anzuhörenden ausdrücklich bedanken. Ich glaube, man spürt ein bisschen, dazu komme ich gleich, bei dem Statement der Staatssekretärin, dass nicht sein kann, was nicht sein darf. Wenn ein Projekt nicht so gut gelaufen ist, vielleicht gescheitert ist, dann muss man auch die Größe haben, es zuzugeben, und das ist, glaube ich, hier der Fall. Ich war, ehrlich gesagt, von dem Statement ein wenig schockiert, denn Sie haben gerade deutlich gemacht, dass man normalerweise einen Dialogprozess mit all denen beginnen und vielleicht auch ein Konzept für die Zukunft erarbeiten müsste. Ich bin sehr dafür. Dass nicht alles so bleiben kann – das sage ich als jemand, der sehr lange im Einzelhandel selbstständig tätig gewesen ist –, wie es ist, ist allen klar, ich hoffe es jedenfalls, den allermeisten Einzelhändlerinnen und Einzelhändlern und auch Gastronomen und auch der Hotellerie, aber vor allem dem stationären Einzelhandel. Normalerweise ist es so, dass man sich zunächst einmal zusammensetzt und Gedanken macht. Jetzt zu sagen, wir nehmen mal den Fahrradverkehr aus der Friedrichstraße raus, machen auf jeden Fall eine Einziehung in der Parallelstraße, und dann verlagert sich der ganze Verkehr in die nächste Parallelstraße, und dann reden wir mal darüber, wie wir das inhaltlich machen, ist auf jeden Fall der falsche Weg.

Es gibt zwei Stufen. Die erste Stufe würde ich eigentlich abhaken. Das ist nämlich der Zeitpunkt vor der Wahl. Ich glaube, da wollte man ein bisschen übertünchen, dass man in Berlin insgesamt beim Radverkehr nicht so viel geschafft hat. Da hat man gesagt: Okay, dann machen wir jetzt in der Friedrichstraße so ein Vorzeigeprojekt, und dann ist das eine tolle Sache für Changing Cities und viele andere. Wir haben mit Sicherheit auch ein Stück weit einen Kampfplatz. Dann haben wir das abgehakt, und dann können sich alle erst mal damit beschäftigen.

Dann der Umgang damit nach der Wahl: Da möchte ich an Herrn Czaja anschließen und sagen: Was dann passiert ist, ist mitnichten, dass weder die Senatsverwaltung für Mobilität noch die Senatsverwaltung für Wirtschaft erst mal hergegangen ist und gesagt hat: Lasst uns miteinander einen Runden Tisch bilden und darüber sprechen, wie die Situation ist –, sondern wenn ich es richtig in Erinnerung habe, wieder alle Beteiligten in der Friedrichstraße, in der Charlottenstraße, in dem gesamten Quartier, das man betrachten muss, aus der Zeitung erfahren haben, wie es jetzt weitergehen soll.

Deswegen hätte ich noch ein, zwei Fragen an den Senat. Mich würde interessieren, was eigentlich mit dem umfangreichen Marketingkonzept ist, denn auch das, was wir jetzt hier haben, die Situation, die heute da ist, sollte vom Bezirk mit einem umfangreichen Marketingkonzept begleitet werden. Das hat sicherlich auch etwas mit dem Thema der jahrelangen Baustelle zu tun. Wie sieht es da eigentlich aus? Gibt es das? Das betrifft vielleicht auch andere Kieze in Mitte, wo man möglicherweise sagen kann: Schaut doch mal in die Friedrichstraße um die Ecke! Das kann interessant sein. – Mich würde auf jeden Fall interessieren, wie weit der Bezirk gekommen ist, denn die Mittel sind zur Verfügung gestellt worden. Können Sie ganz konkret etwas zum Zeitplan sagen, denn ich glaube, dieses Parlament wird auf gar keinen Fall akzeptieren – Ich wundere mich ein bisschen über diese grün-geführte Senatsverwaltung, dass man sonst nach Basisdemokratie schreit, aber hier Basisdemokratie keine Rolle mehr spielt, weil, wie gesagt, genau das, was nicht sein kann, nicht sein darf. Mich würde der genaue Zeitplan interessieren, wann denn jetzt die Teileinziehung stattfindet, wann der Prozess der Beteiligung beginnt und wie das zeitlich ineinandergreift.

Wenn ich mir last but not least die Bemerkung erlauben darf, es gibt noch einige Kolleginnen und Kollegen hier im Raum, die sehr viele Fragen haben: Herr Schneidmesser! Ich hätte mir gewünscht – Ich hatte mir während des Vortrags mal Ihre Internetseite angeschaut. Sie sind Politikberater und kein Verkehrsplaner. Insofern in den Raum zu stellen, dass die Luftqualität sich verbessert hat, hat nach der Schilderung der Unternehmen, wie dramatisch die Situation ist, nicht nur durch die Verkehrsmaßnahmen in der Friedrichstraße, sondern was auch mit Corona und vielen anderen Dinge zu tun hat – das widerspricht sich doch ein wenig, um mich mal freundlich auszudrücken. Es ist nur ein Wunsch zu sagen, ich gestalte irgendetwas um, die Luftqualität hat sich verbessert. Das glaube ich im Übrigen auch. Die Luftqualität in der Charlottenstraße, 50 Meter weiter, hat sich mit Sicherheit nicht verbessert. Aber das sind alles keine Fakten. Das ist außer dem Thema Luftqualität alles „wünsch dir was“. Insofern würde ich gern den genauen Zeitplan und das, was beim Marketing vor sich geht, von Ihnen wissen. Ich hoffe, dass die Unternehmerinnen und Unternehmer nicht nur in der Friedrichstraße, sondern auch drum herum nicht weiter unter dieser Willkür, die dort passiert, leiden müssen, sondern dass dort jetzt wirklich basisdemokratische Prozesse in Gang gesetzt werden. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege Gräff! – Dann bin ich selbst für die SPD-Fraktion dran.

Jörg Stroedter (SPD): Ich würde gern eine Sache vorab feststellen, gerade zu dem, was Sie vorgetragen haben: Es gibt auch einige neue Kollegen in diesem Ausschuss. Ich bin schon etwas länger hier und weiß, was beschlossen worden ist. Das war ein Pilotprojekt in der Friedrichstraße, das war keine Dauerlösung. Es war klar, dass nach Ende dieses Pilotprojektes eine Auswertung stattfindet mit Kriterien, die zu prüfen sind, auch unter Beteiligung der dort Betroffenen. Das scheint mir wichtig zu sein, und das ist nicht Bestandteil eines Koalitionsvertrags gewesen, das will ich auch mal so deutlich sagen, sondern hier muss eine ganz objektive Bewertung gemacht werden.

Ich begrüße sehr, Herr Staatssekretär Biel und Frau Staatssekretärin Niedbal, was Sie beide gesagt haben, dass Gespräche stattfinden, dass der Versuch vorhanden ist, eine gemeinschaftliche Lösung zu finden. Ich will aus diesem Grunde mal ein paar Fragen stellen.

Frage eins ist: Wenn man jetzt zu dem Ergebnis kommt, dass die Lösung, wie man sie jetzt hat: Autos raus und gleichzeitig Fahrradfahrer und Fußgänger in der Konstellation, wie sie jetzt ist, mit einer, das muss man sagen, Fahrradrennstrecke, dass die Fußgänger gefährdet sind und die Aufenthaltsqualität nicht vorhanden ist – Wenn man jetzt die Fahrräder rausnehmen will: Welche Konzeption liegt denn jetzt vor zu diesem Modell einer Piazza? Dazu gibt es unterschiedliche Auffassungen. Vielleicht könnte das von den beiden Senatsverwaltungen gesagt werden. Wie soll die Einbeziehung der Geschäfte und der Gastronomen dort vor Ort sein?

In dem Zusammenhang würde ich die Frage stellen: Wenn man das schon so macht, müsste man nicht dann das Projekt leicht erweitern? Welchen Sinn macht es, dass es an der Französischen Straße endet? Müsste es nicht wenigstens bis zur Behrenstraße gehen? Auch dort ist von den Geschäften her, von der Restauration her eine ähnliche Situation. Dieser Abbruch an der Stelle macht aus meiner Sicht keinen Sinn.

Dann würde ich gern wissen, wie man sich das vorstellt, wie der Lieferverkehr ablaufen und wo der Autoverkehr landen soll. Wenn ich nach der Straße eins, die Straße zwei rausnehme, also die Charlottenstraße zur Fahrradstraße mache, ist das eine reine Verdrängung in die weiteren Straßen, ohne dass dadurch ein Effekt eintritt. Deshalb würde ich Sie, Herr Herrmann und Herr Andresen, gern fragen: Sie sind diejenigen vor Ort. Herr Andresen! Sie sind jemand, der den Verband leitet und sich die Klagen anhören muss. Unser Ziel hier im Wirtschaftsausschuss, dort befinden wir uns und nicht im Verkehrsausschuss, muss doch sein zu erreichen, dass die Händlerinnen und Händler, die Gastronominnen und Gastronomen dort vor Ort mit der Situation leben können. Da ist meine Frage, Herr Herrmann, an Sie: Welche Lösung würden Sie denn sehen, wie man die Friedrichstraße aufwerten kann, wie man das Konzept überarbeiten kann? Ich würde gern von Ihnen wissen, wie viele Geschäftsschließungen tatsächlich in dem Bereich Friedrichstraße und Anlieger eingetreten sind und wie die Debatte mit Ihren Kolleginnen und Kollegen über die weitere Entwicklung ist. Wir haben hier Frau Schröder für Planet Wein, die eine relativ klare Position geäußert hat.

An Sie, Frau Schröder, auch mal die Frage zur Charlottenstraße: Im Augenblick haben Sie zu Recht gesagt, dass der Verkehr, der in der Friedrichstraße nicht stattfindet, jetzt in der Charlottenstraße stattfindet. Wie ist dort die Situation vor Ort? Gibt es Einschränkungen? Gibt es möglicherweise Händler, die aufgeben? Gibt es Leerstand? Wie ist Ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung? Sie haben vorhin als Beispiel gesagt, dass man im Vergleich zum Ku'damm, wo man Filialen in einzelnen Bereichen hat, den Unterschied feststellen konnte, ob es wirklich an Corona liegt oder ob es ein spezifischer Grund in diesem Bereich ist. Vielleicht können Sie das noch ausführen.

Frau Staatssekretärin Niedbal würde ich gern die Frage stellen, wie Sie sich vorstellen, wie der ganze Anlieferverkehr laufen soll, wie es mit den Parkhäusern, die dort sind, laufen soll. Das ist auch ein ganz wichtiger Punkt, der geklärt werden müsste.

Herr Schneidmesser! Ich habe die Ehre, auch der energiepolitische Sprecher meiner Fraktion zu sein, und ich habe auch die Enquetekommission „Neue Energie“ geleitet. Sie können sich mal den Bericht ansehen. Ich glaube, ich habe noch nie die Argumentation gehört, dass ich die Luftqualität über eine Straße verbessern kann. Wenn, dann brauche ich ein Gesamtkonzept. Das kann nicht die Lösung sein, die uns hier weiterhilft. Hier müssen auch die Interessen derjenigen, die dort wohnen und arbeiten, eine Rolle spielen, sonst ist das gar nicht messbar, sonst muss man an der Stelle auch andere Effekte einbeziehen, die übrigens in der Innenstadt auch durch Corona entstanden sind. Wir wissen auch, dass wir in der Situation des Lock-downs eine andere Situation hatten. – Das war es von meiner Seite aus.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann gehe ich wieder in die Rolle des Ausschussvorsitzenden, und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Kollege Wapler, hat das Wort.

Christoph Wapler (GRÜNE): Schönen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch vielen Dank an alle Anzuhörenden! Es war eine große Bandbreite und durchaus abgewogene Stellungnahmen. Dafür möchte ich mich noch mal bedanken. Wir wollen etwas für die Friedrichstraße tun, da sind wir uns, glaube ich, hier alle einig, und wir müssen etwas für die Friedrichstraße tun, gerade für den Einzelhandels- und Gewerbestandort in der Friedrichstraße. Es ist gut, dass wir das hier diskutieren. Es ist gut, dass wir das hier im Wirtschaftsausschuss diskutie-

ren, denn die Friedrichstraße hat schon seit längerer Zeit Probleme. Es ist nicht so, dass es erst seit diesen Verkehrsversuch Probleme gibt. Die gibt es schon längere Zeit.

Herr Herrmann! Sie sind schon länger im Gespräch gewesen. Ich habe schon viele Artikel dazu gesehen, dass Sie sich schon längere Zeit um die Friedrichstraße kümmern, und das ist der Grund, weil die Friedrichstraße insgesamt problembehaftet ist, dass es diesen Verkehrsversuch überhaupt gegeben hat. Deshalb bin ich froh über einen konstruktiven Dialog ohne Polemik. Probleme gibt es viele. Ein paar haben Sie genannt, den U-Bahnbau, die Eröffnung der Mall of Berlin. Die haben wir noch gar nicht angesprochen. Die ist sicherlich ein wesentlicher Faktor. Es sind die Gewerbemieten und die Frage des Geschäftsbesatzes dort. Insgesamt sehe ich, und das kommt bei der Befragung der Anrainer/-innen in den Studien zum Ausdruck, die begleitend zu dem Verkehrsversuch erstellt worden sind, dass ein großer Wunsch nach Veränderung spürbar ist und eine Abkehr vom Status quo. Es kann nicht die Lösung sein, die Friedrichstraße jetzt wieder mit Autos zu fluten und zu glauben, alles wäre damit wieder gut, sondern wir brauchen tatsächlich eine Weiterentwicklung und eine Neukonzeption.

Ich glaube, die Friedrichstraße kann exemplarisch für Innenstädte insgesamt sein, das haben wir auch schon gesagt, denn die klassische Innenstadt als solche ist von gestern. Die Konkurrenz des Onlinehandels ist da, die dem stationären Einzelhandel zu schaffen macht. Überall nimmt der Leerstand zu. Man muss sich wirklich fragen, ob man mit dem Festhalten an der autogerechten Stadt nicht die Krise des Einzelhandels eher noch verschärft, denn tatsächlich sind Umsätze heute nicht mehr damit verbunden, wie gut erreichbar die Straße mit dem Auto ist. Das ist, glaube ich, die Erkenntnis, die wir haben. Die geht nicht nur aus dieser begleitenden Studie, sondern, Herr Schneidmesser hatte es angesprochen, auch aus Untersuchungen in anderen Städten hervor. Deshalb ist es gut, dass wir uns hier gemeinsam Gedanken machen, auch in diesem Ausschuss zusammen mit der Senatswirtschaftsverwaltung, was wir für die Friedrichstraße tun können und wie wir dem Einzelhandel helfen. Dazu müssen wir diese Stadtstraße mit den Anrainer/-innen, das hat Frau Jarasch so angekündigt, aber auch mit den Nutzer/-innen, den Kundinnen und Kunden, mit der Zivilgesellschaft und mit den Verbänden der Friedrichstraße zusammen attraktiver gestalten, und, so habe ich Frau Niedbal verstanden, dieser Prozess wird jetzt in aller Breite beginnen.

Wichtig ist meines Erachtens noch mal die Erkenntnis: Die Verkehrsberuhigung und die neuen Chancen für den Einzelhandel gehen Hand in Hand. Dieser Gegensatz ist tatsächlich ideologisch, dass es da einen Gegensatz gäbe, dass die Verkehrswende zulasten des Einzelhandels gehen würde. Das ist nicht der Fall. Es geht tatsächlich beides, und es muss auch gehen. Ich weiß nicht, ob Sie sich daran erinnern können – hat Herr Wegner das wirklich gesagt? –: Man kam so gut über die Straße wegen des Dauerstaus. – Das kann ja nicht sein Ernst sein. Das ist sicherlich kein Zustand, den wir uns für die Friedrichstraße zurückwünschen würden, sondern wir brauchen eine gute, hochwertige Gestaltung. Es kommt tatsächlich darauf an, wie man es macht. Es gibt genügend Beispiele dafür, wie das in anderen Städten gut gelöst worden ist. Die Friedrichstraße muss sich verändern, damit sie tatsächlich wieder attraktiv und wieder zu einer der führenden Einkaufsstraßen in Berlin wird. Insofern bin ich auf die Vorstellung nicht nur von der Verwaltung, sondern auch von Ihnen gespannt, wie Sie sich die Zukunft vorstellen. So platt – die Autos wieder rein, und dann wird die Friedrichstraße schon von selbst wieder anfangen zu laufen – denken Sie, glaube ich, auch nicht. Lassen Sie uns gemeinsam dar-

über diskutieren, wie wir die Aufenthaltsqualität erhöhen, wie wir die Attraktivität erhöhen und wie wir neue Chancen für den Einzelhandel dort eröffnen!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Für die FDP-Fraktion Herr Kollege Reifschneider!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an alle, die aus eigener Erfahrung und mit jeweiliger unterschiedlicher Kompetenz dazu zur Anhörung berichtet haben! Es ist sehr erfreulich und erfrischend, was für eine Perspektivenvielfalt zutage tritt.

Die FDP-Fraktion unterstützt Experimente, denn manches muss man tatsächlich einfach mal ausprobieren, und dann wird man feststellen, ob es funktioniert oder nicht. Wenn ein Experiment scheitert, dann muss man sich das eben eingestehen und daraus Schlussfolgerungen ziehen. Am besten spricht man sich, bevor man den experimentellen Versuchsaufbau macht, mit den Betroffenen ab. Das ist hier in der Friedrichstraße nicht in ausreichendem Maße gelungen. Es ist auch nicht gelungen, die Schlussfolgerungen richtig zu ziehen. Das liegt ein Stück weit an der Senatsverwaltung und an der Art und Weise, wie die Vorgängerin, insbesondere die von Frau Jarasch, mit den beteiligten Stakeholdern kommuniziert hat oder eben auch nicht kommuniziert hat. Es liegt auch ein Stück weit, und da muss man auch fair sein, an der Coronaphase, denn ein Experiment zum Einzelhandel durchzuführen, während die Touristinnen und Touristen nicht in der Stadt sind und die Leute, die sonst in der Friedrichstraße arbeiten oder dorthin gehen, nicht dorthin gehen, weil sie im Homeoffice sind, das ist natürlich schon auch gewagt, das als Basis für weitreichende politische Schlussfolgerungen zu nehmen.

Wir haben das Problem, dass wir in der Friedrichstraße eine zu enge Diskussion führen, und auch der Senat hat das heute wieder bestätigt, denn wir brauchen ein Gesamtkonzept für die historische Mitte von Berlin. Es ist eigentlich toll, was wir da haben, wenn man sich das anguckt.

Wir haben Unter den Linden, den Checkpoint Charlie im Süden, das Brandenburger Tor und die Museumsinsel. Das sind Dinge, wo Leute hingehen. Wir haben den Gendarmenmarkt als großen tollen öffentlichen Platz, und entsprechend größer muss die Perspektive sein. Wir sollten uns nicht nur auf die Friedrichstraße fokussieren, auf 500 Meter, und dafür einen Gestaltungswettbewerb durchführen, sondern gucken, wie wir die historische Mitte Berlins für die Zufußgehenden, für die Fahrradfahrerinnen und -fahrer attraktiv kriegen. Wie kriegen wir sie hinreichend attraktiv – ich verstehe, da gibt es durchaus Dissonanzen zwischen uns und dem Senat – auch für den Autoverkehr? Noch gibt es Autos in der Stadt, und die Zahl der Autos in der Stadt ist erst mal noch gestiegen und nicht gesunken. Wie kriegen wir sie attraktiv für den ÖPNV, damit die Busse dort nicht im Stau stehen? Das muss in eine Gesamtbetrachtung eingehen. Das ist nicht gelungen, und es wird auch nicht gelingen, so wie der Senat aktuell vorgeht. Das muss man ganz klar sagen, denn ansonsten betreibt der Senat Augenwischerei.

Der Senat sagt ganz klar, und das sollte man sich immer wieder bewusst machen: Wir werden die Charlottenstraße bis Ende 2022 nach Möglichkeit in eine Fahrradstraße verwandeln, erstens. Zweitens: Wir werden auf jeden Fall das Teilstück der Friedrichstraße entwidmen. Der Antrag ist gestellt. Es wird geprüft. Im Sommer wird das erfolgen, und dann, wird gesagt, führen wir einen Gestaltungswettbewerb für die Friedrichstraße durch – das hat die Frau

Staatssekretärin heute Morgen im Verkehrsausschuss berichtet wie auch eben –, aber erst, wenn das abgeschlossen ist. Sobald irgend ein Anrainer, Anlieger Rechtsmittel gegen die Entwidmung einlegt, und es gab schon öffentliche Ankündigungen, dass das geschehen wird, wird sich der Gestaltungswettbewerb verzögern. Das heißt, alles, was an Beteiligung durchgeführt wird, findet in den Schranken statt. Die Charlottenstraße wird auf jeden Fall bereits 2022 in eine Fahrradstraße verwandelt, und nach Vorstellung des Senats wird die Friedrichstraße für den Autoverkehr entwidmet. Damit beschränkt man sich vor einem Beteiligungsverfahren unnötig, denn es gibt durchaus intelligente Lösungen, die zumindest zeitweise Verkehr durch die Friedrichstraße erlauben würden und trotzdem zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen.

Wir hatten als FDP-Fraktion öffentlich vorgeschlagen, dass man Teile der Friedrichstraße gern als Shared Space nutzen könnte, wo auch Autoverkehr möglich ist, beispielsweise durch versenkbare automatische Poller in der Zeit bis 11 Uhr am Vormittag, sodass der Lieferverkehr reinfahren kann, oder am späteren Abend, wenn die Kundenfrequenz nicht mehr so hoch ist, Möglichkeiten geschaffen werden. Wir hatten auch noch andere Vorstellungen. Auf die will ich jetzt nicht im Einzelnen eingehen. Wenn man auf jeden Fall die Friedrichstraße teilentwidmen möchte, nimmt man sich Lösungsoptionen für einen größeren Blick auf die historische Mitte Berlins, und das ist ein Fehler.

Dem Handel jetzt zu sagen: Macht mal Vorschläge, wir legen euch das Korsett an, aber macht mal Vorschläge! –, ist ein bisschen unvorteilhaft. Fairer wäre es gewesen, sich erst zusammenzusetzen und zu fragen: Wie könnten wir, beispielsweise in einem Gestaltungswettbewerb und mit einem Verkehrskonzept für die historische Mitte Berlins, Lösungsoptionen haben, die alle mittragen? – und dann die politischen, administrativen Schlussfolgerungen daraus zu ziehen. Wenn dabei eine Teilentwidmung der Friedrichstraße erforderlich sein sollte, dann macht man das. Wenn es so sein sollte, dass die Charlottenstraße zu einer Fahrradstraße wird, okay. Wenn es bedeutet, eine Einbahnstraßenregelung für die Glinkastraße einzuführen, könnte man das machen. Da muss man ein anderes Vorgehen haben. Da muss man ein bisschen ergebnisoffener reingehen und nicht sagen: Wir nehmen Dinge schon vorweg, und nachdem wir das vorweggenommen und eure Interessen dabei nicht berücksichtigt haben, dürft ihr aber eure Interessen für den ganzen Rest äußern. – Das ist ein bisschen schade.

Ich fand es ein bisschen seltsam von Herrn Schneidmesser vom IASS Potsdam mit diesem fast schon paternalistischen Gestus, den Händlern zu erklären, dass sie nicht wissen, wie ihre Kundinnen und Kunden in ihre Geschäfte kommen. Die Charlottenstraße, die Friedrichstraße und drum herum sind vom Einzelhandel, teilweise von der Gastronomie und Kultur geprägte Straßen. Da sollte man doch ganz stark darauf achten, was die Einzelhändlerinnen und Einzelhändler, was die Gastronomen über ihre eigene Lage wissen und was sie sich selbst für ein florierendes Geschäft wünschen, denn es geht nicht darum, einfach nur Aufenthaltsqualität in der Friedrichstraße als Selbstzweck zu erhöhen, das kann man wollen, sondern es geht darum, eine Einkaufsstraße als Shoppingstraße zu erhalten bzw. ihre Attraktivität wieder zu steigern, und das wird ohne die Händlerinnen und Händlern nicht gelingen. Es gehören natürlich auch das Quartier 207 dazu und die anderen. Der Senat müsste fragen: Wie kommen wir in einen Dialog mit den Eigentümern der Gebäude, mit den Vermieterinnen und Vermietern, aber auch mit dem Handel, der schon vor Ort ist, um ein attraktives Portfolio an Läden zu schaffen, an Vermarktung der historischen Mitte?

Deswegen haben wir als FDP-Fraktion gefordert, dass man die historische Mitte insgesamt betrachtet, dass man sowohl ein Verkehrskonzept für die historische Mitte macht, sodass man weiß: Wie kommt man von Ost nach West, wie kommt man von Nord nach Süd durch dieses Viertel? Wie haben wir den überörtlichen Verkehr, den lokalen Verkehr und insbesondere den Lieferverkehr sinnvoll abgewickelt? – Aber man sollte auch solche Dinge berücksichtigen wie Kultur und Geschichte. Es gibt tolle kulturelle Institutionen vor Ort, die auch der Bildungs- und Wissensvermittlung dienen. – [Damiano Valgolio (LINKE): Kommt noch eine Frage?] – Natürlich kommt noch eine Frage. Vielen Dank! Die hätte ich nicht vergessen. Sie sind doch meiner Meinung, oder? Vielen Dank!

Ich frage den Senat, warum Sie nicht stärker einen offenen Beteiligungsprozess durchführen, ohne schon wesentliche Elemente der verkehrlichen Gestaltung vorwegzunehmen, warum Sie nicht diese wesentlichen Elemente offenlassen bis zu dem Prozess, wo Sie sich mit den Stakeholdern abgestimmt haben, um ein Gesamtkonzept für Handel, Kultur, Gastronomie und Aufenthalt für die historische Mitte Berlins zu erzeugen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann der Kollege Valgolio für Die Linke.

Damiano Valgolio (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die Anzuhörenden! – Herr Kollege! Ich wollte nicht unhöflich sein und Sie unterbrechen, aber wir sind in der Fragerunde. Wir haben die Anzuhörenden aus der Wirtschaft hier. Die haben alle auch noch etwas anderes zu tun. Ich finde, wir sollten uns auf deren Anliegen einlassen, Fragen stellen und nicht eine halbe Stunde lang verkehrspolitische Reden ans Volk halten. Am Ende sind Sie zur Frage gekommen. Wir diskutieren das hier unideologisch und faktenbasiert, und das ist auch gut so. Deswegen vielen Dank an die Anzuhörenden für Ihre Einschätzungen aus erster Hand! Ich glaube, wir kommen nicht umhin festzustellen, dass dieses Projekt unter der Ägide des alten Senats nicht optimal gelaufen ist. Deswegen ist es sehr gut, dass wir von der Senatsverwaltung für Wirtschaft und auch von der Senatsverwaltung für Verkehr gehört haben, dass das jetzt anders laufen soll. Ich glaube, das ist angekommen, und wir bauen alle darauf, dass die berechtigten Anliegen der Wirtschaft und der Anrainer zur Geltung kommen.

Die Frage ist ganz konkret, was man anders machen kann. Es ist nicht optimal gelaufen. Nach meiner Erfahrung: Wenn man genau das Gegenteil von etwas macht, das nicht optimal gelaufen ist, dann ist das in der Regel auch nicht das Gelbe vom Ei, sondern dann kommt in der Regel etwas heraus, was auch nicht richtig top ist. Deswegen scheint mir die Forderung nach Rückbau und alles wieder auf Anfang zu setzen, ein bisschen unterkomplex zu sein. Deswegen meine Frage insbesondere an die Unternehmer, die dort geschäftsansässig sind, aber eigentlich an alle Anzuhörenden: Was muss konkret anders gemacht werden, damit das Potenzial, das in der Verkehrsberuhigung liegt, das, glaube ich, niemand leugnet – deswegen haben wir in allen anderen europäischen Hauptstädten sehr große Fußgängerzonen, sehr große Einkaufsstraßen, die den dort ansässigen Unternehmen durchaus nutzen –, auch Ihnen nützt, Stichwort: Lieferverkehr, Wirtschaftsverkehr, Erreichbarkeit? Wie kann man das zusammenbringen? Wie kann man das Interesse nach Verkehrsberuhigung, nach Flanierorten, nach schönen Fußgängerzonen mit den Interessen der dort ansässigen Händler und Unternehmer zusammenbringen? Was muss konkret passieren, und was können wir heute schon, deswegen machen wir die Anhörung, aus Ihrer Sicht in die Debatte einspeisen und im Protokoll festhalten? Das ist meine Frage. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann habe ich die Kollegin Bozkurt für Bündnis 90/Die Grünen.

Tuba Bozkurt (GRÜNE): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Herzlichen Dank den Anzuhörenden! Es war eine sehr interessante Sichtweise, die wir teilweise gehört haben. Vielen herzlichen Dank dafür, auch dass Sie das so faktenreich dargelegt haben! Ich bin sehr glücklich darüber, dass wir eine wirtschaftspolitische Debatte darüber führen, inwieweit wir die Flaniermeile oder das Pilotprojekt weiterführen. Sie wissen vielleicht, ich zitiere einmal kurz aus dem Koalitionsvertrag, wir haben gesagt, um dem vorzugreifen: Das war ein Pilotprojekt, und jetzt soll darüber nachgedacht werden, wie das Konzept der Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums mit den Anliegerinnen und Anliegern weitergehen kann. Das wird überprüft, gemeinsam mit den Anliegerinnen und Anliegern weiter entwickelt, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die kommerzielle Nutzung des Straßenlandes zu steuern.

Wir haben einiges dazu gehört, dass die Problematik, die in der Friedrichstraße besteht, schon länger bekannt ist, sehr viel mit strukturellen Problemen zu tun hat und deshalb eine Strukturförderung sinnvoll wäre. Das fiel ein paar Mal. Ich möchte ein paar Titel zitieren. 1996 hatte die „taz“ schon darüber geschrieben. Der Titel lautete „Die Renommiermeile im Abseits“. Da hatte die „taz“ über die Friedrichstraße geschrieben und angemerkt, dass es Schwierigkeiten mit der Friedrichstraße gibt. 2019 hat die „Süddeutsche“ geschrieben: „Berlin – Leerstand statt Luxus“. Es ging darum, dass die Friedrichstraße wirtschaftlich ein Problemfall geworden ist. 2016 hatte der ADAC die Idee, die Friedrichstraße zu einer verkehrsberuhigten Straße zu machen. Das stand im „Tagesspiegel“. Und 2009 gab es Leerstandsprobleme wegen zu hoher Mieten. Wohlgermerkt, die Leerstandsprobleme gibt es jetzt auch, weil der Leerstand tatsächlich so gewollt ist, weil man das besser steuerlich absetzen und abschreiben kann, und es keine Bereitschaft gibt, die Mieten in Höhe von 50 Euro pro Quadratmeter zu senken. Diese Bereitschaft gibt es nicht. Auch bei den Mietverträgen, die teilweise auf zehn Jahre befristet sind oder mindestens zehn Jahre andauern müssen, gibt es keine Bewegung. Diese Problematiken gibt es, und das wurde in dem Artikel 2009 festgehalten.

Wenn wir jetzt darüber nachdenken oder darüber sprechen, was denn die Anrainer/-innen, die Anwohner/-innen und auch die Menschen, die dort tagtäglich vorbeigehen, sagen: Da gab es verschiedene Auszählungen, verschiedene Auswertungen. So hatte die IHK am Anfang des Verkehrsversuchs eine Erhebung gemacht und auch einige Monate nach dem Start, und beide Umfragen ergaben, dass es eine Mehrheit der Befragten gibt, die den Verkehrsversuch unterstützen.

Dann liegen uns neue Erkenntnisse vor. In einem Artikel in der „Berliner Zeitung“ vom März 2022 geht es darum, dass 65 Prozent mehr Besucher/-innen, eine längere Verweildauer und höhere Ausgaben identifiziert werden konnten. Jetzt sprechen wir in diesem Ausschuss nicht über Mobilitätspolitik. Wir sprechen über die wirtschaftspolitischen Maßnahmen, die wir ergreifen müssen, um die sozial-ökologische Transformation Berlins voranzutreiben. Das, darauf haben die Senatsverwaltung für Wirtschaft sowie SenUMVK schon Bezug genommen, geht, wenn man in ein Transformationsbündnis geht. Offensichtlich sind diese Schritte schon eingeleitet worden. Insofern habe ich den Eindruck, dass wir auf einem guten Weg sind, weil von Ihnen, Herr Herrmann und Herr Andresen, gewünscht wurde, dass man Sie mitnimmt und

Sie mehr beteiligt. Den Punkt sehe ich auch hundertprozentig. Ich begrüße es sehr, dass die Senatsverwaltung sich in die Richtung entwickelt.

Ich sehe den Punkt mit den Strukturhilfen und möchte gern, dass wir das weiter aus wirtschaftspolitischer Perspektive besprechen, um noch mal zu sagen: Wir müssen die sozial-ökologische Transformation Berlins vorantreiben. Es führt kein Weg daran vorbei. Wir müssen jetzt nur in die Lage kommen, dass die Wirtschaft, dass der Handel diese Transformation mitgehen kann. Wir müssen Ihnen den Weg erleichtern, und das können wir nur, wenn wir Sie mitnehmen, wenn wir uns Ihre Sorgen und Nöte anhören. Da bin ich zu 100 Prozent bei Ihnen. Wir dürfen allerdings nicht vergessen, dass nicht Autos einkaufen gehen, sondern Menschen. Das heißt, diese Debatte werden wir immer wieder führen, wenn wir sie ideologisch so aufladen und nicht an den Fakten orientiert argumentieren. – Danke sehr!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann habe ich noch den Kollegen Hansel für die AfD-Fraktion.

Frank-Christian Hansel (AfD): Vielen Dank! – Ich wollte eigentlich gar nichts mehr sagen, denn die Position, die der Kollege von der FDP ausführlich ausgesprochen hat, ist auch unsere. Das war sehr einleuchtend. Aber nach der Einlassung der Kollegin hier gegenüber muss ich doch noch mal sagen: Wenn man sich die Anhörung der Kollegen aus der Praxis anschaut, dann versucht, es schönzureden und diesen Impuls für die ökosozialologische Transformation, dann ist genau das der Beweis für rein ideologiebetriebene Politik. Wenn die Leute, die an der Friedrichstraße vorbeischaun, das hier hören, dann wundere ich mich nicht, dass wir, wie jetzt in NRW, 45 Prozent Nichtwähler haben. Das geht völlig an der Realität der Leute vorbei. Wenn hier Umfragen gebracht werden, dann sind das vielleicht Leute, die dort vorbeigehen, oder es sind Umfragen von Leuten, die sich vielleicht damit befasst haben, aber was die Bürger an der Friedrichstraße haben, und ich gehe dort wirklich vorbei – Ich bin seit 1986 in Berlin und habe die gesamte Entwicklung mitbekommen, Herr Andresen auch. Natürlich ist es beim Einzelhandel schwierig und die Entwicklung mit dem Onlinehandel. Das wissen wir doch alles, aber jetzt einfach zu sagen: Die Autos müssen raus, und dafür wird die Fahrradstraße gemacht –, diese Vorfestlegung, darauf hat der Kollege auch hingewiesen, geht einfach so nicht. Das muss tatsächlich ergebnisoffen bleiben. Dafür kann man nur plädieren. Ich bin mir ganz sicher, dass das eine ganz wichtige Frage für den Wirtschaftssenator und seine Verwaltung wird, der nicht parteigebundenen ist, der eigentlich nicht ideologiegetrieben ist, wie er damit am Ende umgeht. Das ist eine Messlatte, an der er sicher gemessen wird. Das wollte ich nur mal ganz klar zum Ausdruck gebracht haben.

Die Ideologie: Wir sehen es am Flughafen BER. Wir sind hier im Wirtschaftsausschuss. Das ist auch Tourismus. Die Fluglinien, die Billiglinien, gehen weg, weil hier aus klimaideologischen Gründen – Dazu gab es Anträge aus der Koalition, die Preise anzuheben. So macht man Wirtschaft kaputt. So macht man eine Hauptstadt kaputt. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Ich habe keine weiteren Wortmeldungen, und dann gehen wir jetzt in die Beantwortungsrunde. – Herr Andresen! Sie haben als Erster das Wort.

Christian Andresen (DEHOGA Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit von Ihnen und dass wir die Möglichkeit haben, hier so offen über dieses

Thema zu reden und zu diskutieren! Ich begrüße es sehr, dass sich die Senatsverwaltungen gemeinsam an einen Tisch setzen, weil ich glaube, dass das Schnittstellenprobleme sind, die gemeinsam vorher geklärt werden müssen.

Ich rufe Sie auf, von ganz weit oben auf dieses Thema zu schauen. Wir haben gar nicht über die Hotellerie gesprochen, nur ganz kurz nebenbei. Wenn Sie die Charlottenstraße zu einer Fahrradstraße machen, dann schneiden Sie Verkehr vom Rocco Forte Hotel, vom Regent Hotel, vom Luc und vom Hilton ab. Wenn Sie sich morgens, machen Sie sich bitte die Arbeit, mal in die Friedrichstraße begeben und schauen, wie diese Händler dort beliefert werden: Es kommen die großen 7,5-Tonner rückwärts in die Straße reingefahren, 300 Meter, 400 Meter lang – wir haben Glück bis heute, dass dort noch niemand zu Schaden gekommen ist, denn die Schlagzeile möchten wir nicht lesen –, und das ist jeden Tag, jeden Morgen der Fall. Da fahren Müllwagen rückwärts die Straße rein und blockieren die Straße, da sind Autos, die nicht aus Garagen rauskommen. Ich weiß auch nicht, wie Sie die Garagen, die übrigens im Quartier 205, 206 und 207 tagtäglich vollgefüllt sind – Da müssen Sie morgens um 9 Uhr mal runtergehen. Das sind ungefähr 1 000 Garagenplätze unter diesen drei verbundenen Gebäuden. Abends stehen noch zehn Autos drin, und morgens sind die voll. Es kommen ganz viele Leute, um in diesen Workspaces obendrüber zu arbeiten. Wir haben uns hier noch nicht damit beschäftigt: Wie funktioniert dieser Lebensraum überhaupt? Was passiert, wenn wir dort eine Fahrradstraße machen, den Lieferverkehr noch schwieriger machen und den Hoteliers die Anfahrten wegnehmen?

Ich plädiere noch mal dafür, einen digitalen Zwilling zu nehmen – in Hamburg ist das mit Bundesmitteln finanziert worden, das kann man hier auch aufsetzen – und zu gucken: Wie spielen wir diese historische Mitte von Berlin – Die ist Weltklasse. Das ist besser als in Paris und in London, wenn wir uns das von Anfang an von oben anschauen. Ich bin auf gar keinen Fall gegen oder für Fahrrad hier, Auto dort. Ich kann auch Ihre Fragen leider nicht beantworten, was wir als Händler, Gastronomen oder Hoteliers brauchen, denn ich bin kein Stadtplaner. Ich kann sagen: Ich brauche eine attraktive Gegend, wo Menschen sich bewegen und sagen: Ich fühle mich hier wahnsinnig wohl, ob ich Anwohner bin, ob ich arbeitender Mensch bin, der von außen kommt, um in Berlin zu arbeiten, ob ich Tourist oder Besucher bin. Ich brauche einfach ein attraktives Umfeld. – Und das kann ich nicht aus einem Versuch – Ich bin Unternehmer. Ich mache jeden Tag genug Fehler, schwere Fehler, aber wenn ich merke, ich habe einen Fehler gemacht, dann nehme ich den zurück. Unser Ansinnen ist nicht, zurücknehmen und das Alte herstellen, sondern zurücknehmen und neu denken. Ich kann Ihnen nicht sagen, was die richtige Lösung ist. Da muss es eine Ausschreibung geben, und zwar über die gesamte historische Mitte. Wenn Sie sich die Mühe machen und gehen Unter den Linden lang, wo ungefähr 30 Bäume, seitdem dort die U-Bahn fährt, fehlen – „Unter den Linden“ heißt diese Straße. Vielleicht kann man sie mal wieder so herstellen, wie sie früher mal war.

Dann haben wir ein Schloss, eine Sensation. Das ist fertig geworden. Das ist mit größtmöglichem Einsatz von Herrn von Boddien in der Mitte dieser Stadt realisiert worden. Ich glaube, wir können jeden Tag froh darüber sein, dass wir dieses Gebäude haben. Dann geht es bis zum Brandenburger Tor vor. Wenn wir diesen ganzen Lebensraum neu denken und attraktiv machen, kommen auch Händler. Wir hören sicherlich gleich von Herrn Herrmann, wie viele Händler weg sind. Wenn Sie durch die Straße gehen, sehen Sie, dass jedes zweite Schaufenster leer ist. Die Händler kommen nicht, wenn wir sagen, wir stellen noch drei Bäume hin.

Dann kommt kein neuer Händler und sagt: Ich siedle mich hier an –, sondern es muss das gesamte Umfeld bespielt werden. Unter den Linden verdient einen gastronomischen Neustart. Da haben wir einfach keine richtige Struktur und Kultur drin. Wie gesagt, meine Bitte an Sie: Lassen Sie uns größer denken für Berlin!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Andresen! – Dann, Herr Herrmann, haben Sie das Wort.

Guido Herrmann (DIE MITTE e. V.): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank! – Entschuldigung! Ich habe mir Ihren Namen nicht gemerkt oder aufgeschrieben, aber ich wollte direkt auf das eingehen, was Sie gesagt haben. Sie haben davon gesprochen, dass 2019 ein großer Artikel herauskam, in dem über die Strukturprobleme der Friedrichstraße berichtet wurde. Ich glaube, die „Süddeutsche“ haben Sie genannt. Ich hatte in meinem Vortrag genau dargestellt, dass wir 2019 den Senat und den Bezirk nach Beendigung oder in Kenntnis dessen, dass die Baustelle bald beendet wird, um Strukturhilfe gebeten haben. Ich will das nur noch mal darstellen.

Sie sprachen von einer Transformation. Unser Ansinnen war nichts anderes, als einen Transformationsprozess zu beginnen. Was wir bekommen haben, war ein Verkehrsversuch, und das ist für uns ein fundamentaler Unterschied. Warum ich dieses anspreche? – Sie fragten nach Maßnahmen, was Sie machen können. Ich glaube, man muss das ein bisschen einteilen, in Ziel eins, Ziel zwei und Ziel drei, wenn ich es mal so sagen darf. Natürlich weiß jeder Unternehmer, mit Verlaub, wo seine Kunden herkommen oder wo sie herkommen müssen, sonst wäre er kein Unternehmer und sonst würden wir hier alle nicht sitzen. – Das nur mal eingeworfen. Aber wir haben Jahre verloren, das muss man ganz klar sagen. Wir haben jetzt drei Jahre verloren. Das heißt, es wird eine schnelle Lösung nicht geben. Deswegen: Lieferverkehre auf welcher Stelle? Publikumsverkehr auf welcher Stelle? Das ist im Moment gar nicht so relevant. Fakt ist: Wir müssen einen Zustand herstellen, der es uns ermöglicht, neu zu denken und nicht in eingegrenzten Dimensionen zu denken. Dazu gibt es gute Ansätze, das habe ich hoffentlich vorhin deutlich gemacht, die auch aus dem Hause der Senatorin kommen. Ich glaube, das ist schon ein anderer Wind. Da gibt es eine andere Ansprache auch uns gegenüber, aber da muss man auch erst wieder Vertrauen aufbauen. Da bitte ich um Verständnis. Die Leute geben ihr Geld. Investoren, Händler usw. geben dort ihr Geld.

Damit kann ich gleich die Frage beantworten, die Sie, Herr Vorsitzender, gestellt haben: Wie viele sind denn gegangen? – Es gibt sicherlich unterschiedliche Zahlen, manche sind auch dazugekommen. Die Frage ist immer auch ein bisschen, wer geht. Es gibt das eine oder andere Unternehmen, wo ich es mir gar nicht wünschen möchte, dass die gehen oder dass es auch nur im Ansatz erwähnt wird, auch nicht in den Medien, denn ich glaube, dann sprechen wir über ganz andere Dimensionen. Dann haben wir nämlich Situationen, und da sind wir jetzt im wirtschaftspolitischen Teil – – Das, was der große Aufschlag Berlins nach der Wiedervereinigung war, auch für die historische Mitte, auch für die Friedrichstraße, ist auch mit Namen verbunden, und wenn der eine oder andere wegbricht – – Davon haben wir nicht viele. Ich kann Ihnen jetzt Prozentzahlen nennen, 35 Prozent, 50 Prozent. Das ist, glaube ich, relativ irrelevant, denn es geht nicht nur um die 200 Meter Straße. Die Aussagekraft, die jetzt entstanden ist, ist die Tatsache: Wir wollen gemeinsam – – Wir haben alle einen Schatz an dieser Stelle, das dürfen wir nicht verkennen, einen großen Schatz.

Und etwas wird hier immer nicht erwähnt, was ich Ihnen zumindest mitgeben möchte: Die Friedrichstraße braucht keinen Markenkern. Die Friedrichstraße ist die einzige Straße auf der ganzen Welt, die durch zwei Blöcke gegangen ist. Die Friedrichstraße ist die einzige Straße auf der Welt, wo alle Gäste, die hierherkommen, genau dieses ablesen können: eine Geschichte, die gut endet. Es ist zu kurz gesprungen, dieses nur mit einem Verkehrsversuch beantworten zu wollen, denn die Friedrichstraße beginnt am Checkpoint Charlie – mehr muss ich, glaube ich, jetzt nicht sagen –, und sie endet über den Tränenpalast hinaus am Oranienburger Tor. Mehr muss ich nicht sagen. Die Botschaft dieser Straße ist nicht: Freie Fahrt für freie Bürger, womit auch immer, mit dem Rad oder mit dem Auto, sondern Freiheit. Das ist die Botschaft der Straße, und das ist, glaube ich, der Markenkern, und auf dem muss man aufbauen. Das geht bis hin zum U-Bahnhof Französische Straße. Wir haben viele historische Möglichkeiten dort und man sieht viele Punkte. Der U-Bahnhof Französische Straße ist im Moment ein Geisterbahnhof. Viele wissen gar nicht, was ein Geisterbahnhof war. Dann machen Sie ihn wieder zu einem. Dann wissen die Leute auch, wie es an der Stelle ausgesehen hat. Wir haben viele Möglichkeiten.

Wenn Sie ein Marketingkonzept aufbauen, dann brauchen Sie als Erstes Authentizität, und die hat die Friedrichstraße. Das ist ein Schatz. Den hat, wie Herr Andresen gesagt hat, keine andere Straße der Welt, und da ist es im Moment erst mal zweitrangig, wo der Verkehr langläuft. Ich glaube, das ist der wesentliche Punkt. In dem Moment, wo wir es aber einschränken, und da bitte ich um Verständnis – – Aus meiner Sicht haben Sie es auch wieder mit Verkehr begründet. In dem Moment, wo wir es verkehrlich in irgendeiner Art und Weise einschränken, nehmen wir uns eigentlich die Spielräume. Wir plädieren ganz klar, das ist unser wichtigster Ansatzpunkt: Wir haben nach der Wiedervereinigung vieles, auch die Privatwirtschaft, im internationalen Bereich nach vorn gegeben, denn es ist keine Stadtstraße. Es ist eine Straße, die international gesehen wird. Dort gehen die Gäste hin. Ich freue mich darüber, je mehr Gäste kommen, bei mir zu Hause oder auch ansonsten, und das sollten wir alle, denke ich. Da sind wir auch ein bisschen Statthalter in Mitte, und das wollen wir auch gern sein. Dafür haben wir unsere Energie und auch unser Geld gegeben, aber wir brauchen an der Stelle die Hilfe, und die Hilfe heißt: Aufsetzen an einem neuen Nullpunkt. Ich sage nicht: zurück auf „Los“. Ich sage, aufsetzen an einem neuen Nullpunkt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Herrmann, für Ihre Beantwortung! – Dann, Frau Schröder, haben Sie das Wort.

Anja Schröder (Planet Wein) [zugeschaltet]: Herzlichen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender! – Ich habe gern gelauscht. Ich habe viel gehört, aber noch mehr erleben wir hier. Es kam die Frage, was mit dem Verkehr in der Charlottenstraße ist, was den Leerstand in der Charlottenstraße angeht und ob man sagen kann, ob es corona- oder versuchsbedingt hier zu Veränderungen kam. Der Verkehr in der Charlottenstraße, wie vorhin schon erwähnt, ist chaotisch viel, 140 Prozent. Das ist sogar eine Senatszahl. Wir würden es wahrscheinlich sogar noch höher ziehen. Das ist für uns untragbar. Das ist eine Situation, die nicht geht, aber die neue Idee einer Fahrradstraße mit Anlieger- und Lieferverkehr ist für mich ebenso undenkbar, denn wir erleben täglich genau das, was meine Vorredner schon erwähnt haben, den Lieferverkehr über die Charlottenstraße in die Stichstraßen, und das Ganze kann ich mir mit dem Fahrrad und dem Auto nur sehr schwer vorstellen. Für mich klang das alles eher wie eine Reaktion und leider nicht wie eine geplante Verkehrssituation mit Konzept.

Wir haben seit zwei Jahren den Verkehr hier in der Charlottenstraße hart kritisiert. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen, dass wir als reine Restaurantstraße – Gott sei Dank haben wir aktuell noch keine Resturantschließungen. Alle Gastronomen haben während der Pandemie fast vorrangig geschlossen gehabt. Vielleicht erinnern Sie sich, dass die meisten ihre Gaststätten nicht in vollem Ausmaß öffnen konnten. Gehen Sie doch mal in die Charlottenstraße! Setzen Sie sich doch zu Lutter & Wegner oder zu uns hier vorn in Richtung Leipziger Straße! Hier stehen permanent Autos, und über die Lebens-, Aufenthalts- und Luftqualität möchte ich gar nicht sprechen. Die ist desaströs. Wir haben uns doch aber hier nie damit auseinandersetzen müssen. Warum muss denn eine Straße im Nahbereich sich auf einmal mit einer Hauptverkehrsstraßensituation auseinandersetzen? Warum muss denn jetzt auf einmal der Verkehr hier durch diese Straße fahren, nur damit 500 Meter Straße frei von Verkehr sind?

Die Friedrichstraße hat sicherlich ein Problem, aber es war niemals der Verkehr, denn die florierende Zeit der Friedrichstraße war die Zeit, als der ganz normale Verkehr dort floss. Man hat in der Friedrichstraße eingekauft. Es ging gar nicht darum, dass man vor einem Geschäft sein Auto abstellen konnte. Es ging um die Erreichbarkeit der Tiefgaragen, die Erreichbarkeit des gesamten Nahbereiches. Die Probleme der Friedrichstraße sind nicht der Verkehr, und ich glaube, alle Beteiligte hier wissen ganz genau, wo die großen Schwierigkeiten sind. Das ist etwas, was wirtschaftspolitisch ganz anders angegangen werden muss. Das hat nichts mit dem Verkehr und auch nichts damit tun, warum der gesamte Nahbereich jetzt darunter leiden muss, denn wir haben uns nie für eine Hauptverkehrsstraße entschieden. Wir sind als Gastronomen immer schon, wie es sich übrigens auch in anderen Städten ganz klar darstellt, immer in die Nebenstraßen gegangen. Die Idee der Senatorin, eine Piazza auf der Friedrichstraße zu eröffnen, ist in meinen Augen leider wirklich lächerlich. Wir haben einen der schönsten Plätze Berlins vor der Tür, wenige Schritte von einer neu entstehenden Piazza mit allem, was dazugehört. Wir haben Gastronomen ringsherum, wir haben einen wunderschönen Platz, nämlich den Gendarmenmarkt.

Mit vier versenkbaren Pollern – um jetzt ganz kurz auf die Verkehrsideen zurückzukommen – könnten wir temporär hier jeden Tag eine Piazzasituation schaffen, und zwar kurzfristig, ohne dass wir lange Ausschreibungen, lange Planungsprozesse etc. brauchen. Wir sind hier am Limit, und es hat keiner mehr Zeit, weiter darauf zu warten, dass Entwidmungen stattfinden, dass Teilentziehungen stattfinden. Das Ganze kostet jeden einzelnen Unternehmer hier tatsächlich Umsatz. Und, ja, es gibt Veränderungen im Verkehr, wir werden nämlich aktuell gemieden. Wir hören jeden Tag von unseren Kunden, wie schwer es ist, die historische Mitte hier zu erreichen. Das führt aber nicht dazu, dass die Leute sagen: Okay, dann nehme ich jetzt eben die U-Bahn oder die S-Bahn! –, sondern sie meiden einfach den gesamten Bereich und gehen dann auf das Onlinegeschäft.

Ich möchte dennoch den Standort hier nicht aufgeben und meine Weine in Zukunft nur noch online verkaufen. Wir haben hier Fachpersonal, wir haben hier eine Kompetenz, die international bekannt ist. Ich möchte, dass die Leute hier zu mir in den Laden kommen und mich erreichen. Es geht mir nicht darum, dass die Leute direkt vor die Tür fahren und hier parken können, sondern es geht darum, dass wir insgesamt eine schlechte Erreichbarkeit haben, und damit komme ich wieder auf den Punkt zurück: Wir brauchen, bitte, eine große Betrachtung dieses gesamten Bereiches. 500 Meter Straße – ich habe es vorhin schon gesagt – führen zu kilometerlangen Nahbereichskonzepten, die jetzt schon nicht funktionieren. Sperrung der

Charlottenstraße bedeutet gleichzeitig Verlagerung des Verkehrs auf die nächste Straße, nämlich die Markgrafenstraße, auch eine reine Restaurantstraße, die übrigens ab Quartal vier auch noch mit dem gesamten Baustellen- und Umgestaltungslärm zu kämpfen hat plus dem Baustellenverkehr, Lieferverkehr, Tourismusverkehr etc. pp. Auch diese Straße ist dafür nicht ausgelegt. Keine dieser Straßen kann diesen Verkehr abfedern. Das funktioniert leider nicht.

Was muss gemacht werden? – Grundsätzlich das, was auch Guido Herrmann gesagt hat. Wir müssen uns hier mal kurz erholen können, und wir brauchen ein sinnvolles Konzept. Wir brauchen eine Beteiligung. Man muss unbedingt mit den Anrainern, den Gastronomen und natürlich auch mit den Touristen und Berlinern sprechen, um ein sinnvolles Konzept zu erarbeiten. Wir brauchen keine neue Piazza in der Friedrichstraße. Wir brauchen sinnvolle Mieten, sinnvolle Geschäfte, aber die kommen in dieser aktuellen Situation nicht. Das bedeutet, wir haben hier die nächsten Jahre keine Veränderung, sondern werden abgehängt vom restlichen Teil Berlins, und das ist für diese historische Mitte wirklich eine ganz schlechte Entwicklung. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Schröder! – Ich müsste jetzt die Sitzung erst mal unterbrechen und in die Lüftungspause gehen. Es ist jetzt fünf nach. Wir treffen uns um 16.20 Uhr zur Fortsetzung. Bitte pünktlich und bitte alle den Raum verlassen! Das ist die Vorschrift. Danke sehr!

[Lüftungspause von 16.03 bis 16.23 Uhr]

Ich darf Sie bitten, wieder Platz zu nehmen. Wir sind auch schon etwas über die Zeit. Die Zuschaltungen sind auch wieder da. Wir setzen mit unserer Anhörung fort. – Herr von Schneidmesser, Sie sind der Nächste für Ihr Antwortstatement, bitte sehr!

Dr. Dirk von Schneidmesser (IASS Potsdam) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Zuerst zum Abgeordneten von der CDU: Ja, das stimmt, ich bin kein Verkehrsplaner, ich komme in der Tat aus den Sozialwissenschaften und der Demokratieforschung, wo ich mich in den letzten Jahren immer wieder fokussiert habe auf Demokratie, demokratische Prozesse und urbane Entwicklungen. Gerade deswegen weiß ich, wie wichtig es ist, belebte und lebendige Orte in der Stadt zu haben, wo Menschen aus den unterschiedlichsten Gruppen oder Schichten sich begegnen und lernen, miteinander umzugehen. Das ist nämlich ein Grundstein unserer Demokratie, dass wir diese Orte haben. Diese Orte sind bedroht, und wir machen uns zu Recht Sorgen darüber, denn sie sind wichtig, und ein starker lokaler Handel spielt darin eine essenzielle Rolle, um diese Orte der Begegnung zu erhalten oder gar zu schaffen. Das ist die Erklärung, wie ich dahin gekommen bin, meinen Fokus auf diese Art der urbanen Transformationen zu legen. Diese Orte brauchen wir nicht zuletzt für unsere Demokratie, und deswegen finde ich es gut und will mich hier bei allen Beteiligten dafür bedanken, dass das Ziel geteilt wird – es ist nämlich nicht gegeben, das habe ich auch anders erlebt –, nämlich das Ziel eines lebendigen Stadtteils mit einer starken lokalen Wirtschaft und attraktiven, sicheren öffentlichen Räumen, die eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.

Ich weiß nicht, ob es ein Vorwurf war, dass alles, was ich vorgetragen habe, keine Fakten sind. Dem würde ich widersprechen. Alles, was ich vorgetragen habe, basiert auf Fakten entweder aus Erhebungen von mir oder meinem Team, die dann begutachtet und in wissenschaftlichen Zeitschriften publiziert worden sind, die Verkehrserhebungen beispielsweise des LK

Argus in der Friedrichstraße aus einer Erhebung des Immobiliendienstleisters, Papiere und Kapitel von Prof. Monheim und anderen Kollegen. Das kann ich Ihnen auch sehr gerne ausführen und die entsprechenden Referenzen geben. Wenn Sie sich dafür interessieren, setzen Sie sich gern in Verbindung mit mir!

Zu dem Abgeordneten von der FDP: Danke für den Hinweis, und ich entschuldige mich oder bitte um Verzeihung, wenn das paternalistisch rüberkam. Ich glaube, da war die Idee, dass ich Ihnen gegenüber, Frau Schröder, paternalistisch aufgetreten bin. Das war nicht die Absicht, und wenn das so rüberkam, bitte ich um Verzeihung.

Was ich darlegen will, ist, dass wir aus den Erfahrungen von vielen anderen Städten lernen können und sollten, denn was wir hier diskutieren, wurde bereits so ähnlich immer wieder in ganz vielen Städten diskutiert, und es lohnt sich, sich diese Beispiele anzuschauen und daraus zu lernen. Das habe ich getan, und das habe ich versucht, jetzt auch hier rüberzubringen, auch das Ergebnis, dass tatsächlich die Händler und Händlerinnen das Mobilitätsverhalten ihrer Kunden und Kundinnen oft nicht sehr genau einschätzen. Das haben wir hier in Berlin gefunden, das deckt sich mit Ergebnissen aus Graz, aus dem englischen Bristol und London, und das sollten wir auch zur Kenntnis nehmen, wenn wir diese Diskussion haben und auf die Evidenz eingehen.

Zu dem Abgeordneten von der Linken: Das finde ich eine sehr spannende Frage, was konkret passieren muss. Da sollten wir tatsächlich – das ist natürlich die dankbare Aussage des Wissenschaftlers – auf die Evidenz eingehen, und da können wir auch ziemlich genau hinschauen und einiges davon lernen, beispielsweise dass wir jetzt jüngere Leute haben, die die Friedrichstraße besuchen, als es noch vor 2019 der Fall war. Das deutet wahrscheinlich auch auf eine veränderte Kaufkraft hin, und möglicherweise können wir daraus Schlüsse ziehen, was wir mit unseren Angeboten machen oder wie wir sie justieren müssen oder können.

Wir sehen durch die Daten von WHAT A LOCATION, dass wir tatsächlich in diesem Bereich der Friedrichstraße fast bei der Besucherzahl vor der Pandemie angelangt sind. Dieser Trend ist ähnlich wie in anderen Stadtteilen von Berlin. Beispielsweise habe ich mir das im Vergleich mit dem Tauentzien angeschaut, und da sehen wir grob auch einen ähnlichen Trend, was die Besucherzahl angeht. Wir sehen auch, dass durch die Pandemie die Menschen im Grunde genommen ihre eigenen Kieze entdeckt haben, das heißt, zum Beispiel Leute aus Weißensee, die vor der Pandemie vielleicht öfter in die Friedrichstraße gekommen sind, tun das jetzt weniger. Die Leute in den Außenbezirken oder in anderen Städten, in den Speckgürteln, haben quasi ihre Nachbarschaften vor Ort entdeckt und gehen weniger oft in die Innenstadt. Das ist ein Wissen, das wir für unser Denken, unsere Vorschläge und unsere Konzepte beispielsweise für die Friedrichstraße nutzen können. Die Besucherinnen und Besucher sind lokaler, und in der Friedrichstraße sind sie auch jünger. Der Anteil der männlichen Besucher ist leicht gestiegen. Das ist gegebenenfalls auch sehr interessant. Das sollten wir uns genauer überlegen, wenn wir weitere Konzepte besprechen.

Weitere Konzepte wie beispielsweise Gewerbeflächen für junge Unternehmen, beispielsweise Designerinnen und Designer, die sich die Mieten in der Friedrichstraße nicht leisten können, weil sie noch in den frühen Phasen ihres Unternehmerinnen- und Unternehmerdaseins sind, für drei Monate möglich zu machen, dass sie dort so etwas wie einen Pop-up-Shop haben und in gewisse Örtlichkeiten dann auch rotierende junge, frische Unternehmer und Unternehme-

rinnen reinkommen können. Das ist ein Konzept, das sehr gut gegen das Aussterben oder die Verödung von einigen Innenstädten beigetragen hat, dass diese Orte noch lebendig und attraktiv bleiben.

Stichwort Funktionsvielfalt, warum nicht überlegen, wie man es möglich machen kann, ein Seniorenheim in der Friedrichstraße zu haben. Dann kommen vielleicht nach der Arbeit die Kinder oder Enkelkinder und wollen um die Ecke auch speisen gehen. Wir haben auch gute Konzepte aus Wien in der Mariahilfer Straße. Ein lokaler Handelsverband hat dort die Verteilung der Onlinebestellungen übernommen. Man kann, wenn man Bestellungen abgeliefert, Aufkleber auf die Pakete kleben: Hey, wussten Sie, es gibt einen Hutmacher 500 Meter um die Ecke von Ihnen? – oder Ähnliches, sozusagen andere Arten, wie man das Bewusstsein schafft, was es alles Tolles in der eigenen Nachbarschaft gibt. Das sind viele Vorschläge, die über die Verkehrssituation und das, was den Verkehrsversuch an sich betrifft, hinausgehen. Die sollten auf jeden Fall da miteinfließen, und ich bin auf jeden Fall zuversichtlich, dass hier der Wirtschaftsausschuss genau der richtige Ort dafür ist. Ich freue mich auf jeden Fall, denn diese Art von Gedanken, Konzepten und vor allem die vielversprechenden neuen Konzepte, mit denen andere Standorte gute Erfahrungen machen, können direkt hier eingesetzt werden. Ich hoffe, ich habe alle Fragen, die an mich gerichtet worden sind, beantwortet, und danke noch mal für das Zuhören.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr von Schneidemesser, für Ihr Statement und Beantwortung! – Dann frage ich jetzt mal in den Ausschuss, ob es weitere Wortmeldungen gibt. – Die FDP. Wer will zuerst? – Der Chef wahrscheinlich. Herr Fraktionsvorsitzender, Sie haben das Wort! – Dann Sie, Herr Reifschneider, bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank! – Ich mach es ganz kurz und zwanglos, dieses Mal nicht der Hierarchie folgend. Die kurze Frage an den Senat, nachdem er alle Argumente gehört hat und den Wunsch nach Beteiligung des Gewerbes und der Händler und Anlieger vor Ort: Ist der Senat, SenUMVK, bereit, die Teilentwidmung der Friedrichstraße so zu verzögern oder verschieben, bis ein Gesamtkonzept für die historische Mitte Berlins erarbeitet ist, oder nicht?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Herr Kollege Czaja!

Sebastian Czaja (FDP): Das wird Sie jetzt nicht überraschen, wir sind da abgestimmt und geschlossen als Freie Demokraten. Das wäre genau meine Frage gewesen.

Jörg Stroedter (SPD): Gibt es weitere Wortmeldungen von Kollegen aus den Fraktionen? – Das sehe ich nicht. – Dann Herr Staatssekretär Biel!

Staatssekretär Michael Biel (SenWiEnBe): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! – Vielen Dank, dass ich noch mal ein Stück weit Bezug nehmen kann auf das, was aufgeworfen wurde in Richtung SenWiEnBe! Ich fange mal mit einer prinzipiellen Äußerung an, die mir an der Stelle noch mal wichtig ist. Wir haben in der Diskussion, die wir miteinander gerade geführt haben, und die Argumente, die ausgetauscht wurden, auch die Problemanzeigen, die aufgebracht wurden durch die Gewerbetreibenden, ganz deutlich sehen können, dass ein Fehler, der gemacht wurde, schwerwiegend ist, und zwar, dass es keine Nullmessung gegeben hat, bevor das Pilotprojekt gestartet wurde.

Dann könnte man nämlich heute auch leichter vergleichen. Das können wir jetzt nicht mehr nachholen. Die Situation ist so, wie sie ist, aber das hätte man sicherlich am Anfang machen können, dass man eine Befragung vorab vollumfänglich macht und dann eine nach Beendigung des Pilotversuches. – Das als Eingangsstatement.

Herr Gräff! Sie hatten mich gefragt, wie es zum Runden Tisch bzw. zur Einladung der Ergebnisverkündung kam. – Da würde ich Sie bitten, dass Frau Dr. Niedbal darauf reagiert, weil SenUMVK eingeladen hat und nicht SenWiEnBe. Das Thema Marketingkonzept hatten Sie auch noch mal abgefragt. Das läuft bis zum 30. Juni 2022. Dann erfolgt die Bewertung und Auswertung. Ich sage Ihnen gerne zu, dass ich auch noch mal verschriftlicht an Sie gebe, was das bisher gekostet und welche Bestandteile das Konzept gehabt hat. Ich hätte es hier. Wenn Sie wollen, lese ich es Ihnen vor. – Okay, machen wir schriftlich. Wunderbar!

Herr Reifschneider! Sie hatten noch mal das Thema Gesamtkonzept angesprochen. – Da habe ich mich vielleicht nicht ganz richtig ausgedrückt. Genau das meinte ich mit meinen Worten vorhin, dass man sich mehr als nur die Friedrichstraße oder die Charlottenstraße angucken muss. Da rennen Sie bei mir offene Türen ein, dass man sich das natürlich als Gesamtkonzept historische Mitte anschauen muss, um Lösungen zu finden, die alles umfassen. Ich bin davon überzeugt, bevor weitere Fakten geschaffen werden, dass die breite Beteiligung, die angekündigt ist, umgesetzt sein muss. Anders werden wir das nicht zufriedenstellend – – Man wird nie etwas hinbekommen, was alle zufrieden stellt. Das ist schon klar. Das wird auch niemand hier im Raum bestreiten. Aber wir sollten die Beteiligung, die angekündigt war und ist, auch durchsetzen. Ich hatte Ihnen geschildert, dass das auch für die Senatsseite gilt. SenWiEnBe und auch SenSBW sitzen mit am Tisch. Frau Niedbal hat das gerade auch ausgeführt.

Dann gucke ich noch mal, ob ich etwas vergessen habe. – Auf ideologische Fragen und Parteibücher gehe ich jetzt mal nicht ein. – Herr Andresen hatte das Thema digitaler Zwilling vorgestellt oder aufgerufen. Das ist ein beeindruckendes Projekt, das man im Übrigen in Berlin auch schon besichtigen kann. Siemensstadt Square hat das vollzogen, und wer sich dafür interessiert, sollte sich das mal anschauen. Ich glaube, das ist eine gute Art, um Stadtentwicklung zu betreiben, um alle Problemfelder, die es gibt, im Vorhinein mit den jeweiligen Akteurinnen und Akteuren abzustimmen. Deswegen ist der digitale Zwilling die Art des zukünftigen Bauens und Planens. Das ist sicherlich aus heutiger Sicht ganz schön aufwendig, aber je mehr das gemacht wird, umso leichter wird es, glaube ich. Deswegen ist es ein gutes Beispiel, wie man solche Dinge bearbeiten kann. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Staatssekretär! – Dann, Frau Staatssekretärin Dr. Niedbal, haben Sie das Wort!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Ich gehe vielleicht noch mal auf die erste Frage ein, die liegt schon ein bisschen länger zurück, das Thema Fahrplan Teileinziehung. Ich komme gleich noch mal auf die Frage von Ihnen, Herr Reifschneider, konkret zu sprechen. Den Fahrplan hatten Sie auch fast selber schon skizziert, das heißt, das Ganze ist mit der Absicht der Teileinziehung auch bekannt gemacht worden zum 20. Mai. Wenn entsprechender Widerspruch eingelegt wird und auf diesen Widerspruch reagiert wird, gehen wir davon aus, dass zum Spätsommer eine Entscheidung dazu vorliegt.

Es wurde mehrfach gesagt, das ganze Verfahren sei nicht basisdemokratisch und ideologisch geprägt. Ich stehe immer sehr für faktenbasiertes Herangehen und möchte deswegen eine Zahl zitieren. Ich verstehe, dass wir uns hier im Wirtschaftsausschuss befinden und deshalb insbesondere auf die Anliegen des Einzelhandels und der Gastronomie eingehen. Die Zahl, finde ich, ist schon eindeutig. Von knapp 1 000 Befragten begrüßten 82 Prozent eine dauerhaft verkehrsberuhigte Friedrichstraße. Eine solche Zahl spricht ja auch für sich. Ich finde, damit deutet sich nicht nur eine klare Mehrheit an, sondern das ist für uns die Absprungbasis. Wir haben durch diesen Verkehrsversuch gelernt und erfahren, wie Menschen darauf reagiert haben, und wir haben Schlüsse daraus gezogen. Das ist das Ergebnis des Nahbereichskonzepts, das wir den Anrainerinnen und Anrainern vorgestellt und das wir diskutiert haben. Insofern, und das hatte Herr Andresen auch deutlich gemacht, geht es nicht darum, das alles auf null zurückzustellen, sondern auf dieser Basis weiterzumachen und zu gucken: Wo haben wir denn jetzt keine Mehrheiten? Wo hat es nicht funktioniert?

In dem Zusammenhang möchte ich auch noch mal kurz auf das Thema Fahrradstraße eingehen, denn das bedeutet nicht, vielleicht ist das ein Missverständnis gewesen, dass dort nur Fahrrad gefahren werden darf. Das bedeutet, dass sehr wohl auch der Anlieferverkehr dort einfahren darf und wir insofern jetzt keine weitere Verdrängung haben oder eine Anlieferung der Geschäfte drum herum damit verunmöglichen. So ganz verstanden, aber das ist vielleicht der Grund, Frau Schröder, warum wir dann in Kontakt und im Dialog bleiben müssen, habe ich Ihr Petitum nicht, weil Sie zu Recht sagen, Sie sind besonders stark belastet durch den Kfz-Verkehr. Andererseits haben Sie sich aber auch schon, ohne dass wir da jetzt vertieft darüber diskutiert haben, gegen die Fahrradstraße ausgesprochen, die übrigens auch Bestandteil vom Radverkehrsplan ist. Das ist eine Netzplanung, die erst mal unabhängig vom Verkehrsversuch Friedrichstraße zu sehen ist, was sich aber aus unserer Sicht gut hier einfügt.

Um noch mal auf die Frage von Herrn Reifschneider konkret zu sprechen zu kommen: die Teilentwidmung verzögern. – Sie ist jetzt offiziell gestartet. Insofern kann man da jetzt quasi nichts verzögern. Ich sehe jetzt aber, ich hatte die Zahl genannt, auch keine Grundlage, warum wir sagen, wir müssen das jetzt alles komplett auf null drehen und dem Autoverkehr den kompletten Vorrang geben.

Wenn es okay ist, Herr Vorsitzender, würde ich gerne unter anderem zu der Frage Lieferverkehr und Luftqualität Herrn Orbeck die Möglichkeit geben, zwei, drei weitere Fakten zu nennen, weil es hier in den Runden angesprochen wurde. Dann hätten wir das vielleicht hier noch mal zusammen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich will nicht grundsätzlich dagegen sein, aber das müsste dann wirklich sehr kurz sein. Das passt nicht in diesen Ausschuss hier. Das ist durch den einen oder anderen eingeführt worden, ist aber nicht Grundlage des Ausschusses. Also bitte dann kurz!

Dan Orbeck (SenUMVK) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Dann ganz kurz: Wir haben natürlich in unserer umfassenden Analyse des Verkehrsversuchs auch den Lieferverkehr betrachtet. Im Ergebnis zur Situation ohne Verkehrsversuch wurden die Lieferzonen verdreifacht. Diese wurden hinsichtlich der Auslastung ausgewertet. Sie waren höchstens zu 47 Prozent belastet. Wir haben auch eine umfassende Analyse per Videobeobachtung gemacht, wie sozusagen die Liefersituation funktioniert, was nicht so gut funktioniert, und auch da sind keine grundlegen-

den Probleme aufgefallen. Das bezieht sich natürlich vor allem auf die Friedrichstraße. In der Charlottenstraße wurde keine Videobeobachtung gemacht. Auch da wird das Nahbereichskonzept reagieren, indem man bei Einrichtung der Fahrradstraße auch dort die Situation des Lieferverkehrs verbessert.

In Bezug auf die Luftdaten war es natürlich so, logischerweise, dass in der Friedrichstraße die Luft besser wurde, und zwar auf das Niveau des normalen städtischen Hintergrundniveaus. In den Straßen, insbesondere in der Charlottenstraße, wo sich die Kfz-Verkehre, wie schon angeführt, verdoppelt haben, ist natürlich auch die Luftsituation schlechter geworden. Allerdings muss man da sagen, im Gesamtergebnis gibt es diesen berühmten Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit, und der ist auch in der Charlottenstraße im Jahresmittel deutlich um bis zu 40 Prozent unterschritten worden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann Herr Kollege Czaja, bitte sehr!

Sebastian Czaja (FDP): Herr Vorsitzender, vielen Dank! – Ich möchte nur noch mal nach den Ausführungen der Staatssekretärin Niedbal etwas herausarbeiten. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, mit Blick auf die Entwidmung der Friedrichstraße und das laufende Verfahren bleibt wenig Spielraum, tatsächlich das, was hier heute im Rahmen der Anhörung durch alle Fraktionen und die Anzuhörenden als Wunsch herausgearbeitet wurde, ein umfassenderes Beteiligungsformat und -verfahren zu finden, innerhalb kürzester Zeit aufzusetzen, weil die Zeit immens kurz ist. Sie sprechen vom Spätsommer. Das bedeutet, dass im Grunde damit das eintritt, was mein Kollege Felix Reifschneider eingangs beschrieben hat, dass relevante Tatsachen durchaus vorweggenommen werden und damit der Horizont, in dem man sich tatsächlich in das Beteiligungsverfahren begibt und in den Austausch, wesentlich enger wird. Erstens sehe ich das als Widerspruch zu den Ausführungen, die dankenswerterweise Herr Biel gemacht hat in Bezug darauf, wie die Interessen hier miteinander moderiert werden können. Ich bitte noch mal um Klarstellung, ob ich Sie da richtig verstanden habe, dass der Spielraum für die Akteure sich mit dem Zeitfenster Spätsommer dieses Jahres schließt. So habe ich Sie zumindest verstanden.

Zweiter Punkt: Sie haben zu Recht noch mal auf die Fahrradstraße hingewiesen und darauf, dass das eine Maßnahme ist, die nicht im direkten Bezug zur Friedrichstraße steht, sondern in der Strategie des Ausbaus des Fahrradnetzes für Gesamtberlin. Dennoch ist es wichtig, das in einem Gesamtkontext zu betrachten und damit das Gesamtwerk historische Mitte zu betrachten. Insoweit würde mich daraus für mich jetzt die Frage ergeben, wie Sie dort gewährleisten können, sofern Sie es wollen, dass man das dennoch in das Gesamtkonzept der historischen Mitte einbettet.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege!

Jörg Stroedter (SPD): Ich habe mich selber auf die Redeliste gesetzt, weil ich doch nach dem letzten Beitrag, Frau Dr. Niedbal, von Ihnen etwas irritiert bin. Ich würde deshalb an die Wirtschaftsverwaltung die Frage stellen. Ich habe das hier als eine sehr angenehme Sitzung empfunden, wo wir Argumente ausgetauscht haben und wo allen auch klar war, dass die Einbeziehung der Beteiligten hier vor Ort, insbesondere durch die Argumente auch von Herrn Herrmann und Frau Schröder, sozusagen Grundbasis ist. Ich habe das vorhin einleitend schon mal gesagt. Die Friedrichstraße, so wie sie jetzt ist, war ein Pilotprojekt. Das ist kein verbind-

lich abgeschlossenes Projekt der alten Koalition gewesen und ist auch nicht Bestandteil des Koalitionsvertrages. Ich kann mir schlechterdings nicht vorstellen, und da würde ich gern die Meinung der Wirtschaftsverwaltung hören, dass wir das ohne Senatsbeschluss entsprechend hier machen, dass wir das ohne Bürgerbeteiligung, ohne Anliegerbeteiligung so machen. Ich glaube, das sich im Ausschuss hier auch anders ergeben in der Diskussion. Ich will das auch mal sehr deutlich sagen: Es bringt auch nichts, wenn man laufend neue Forderungen an die Öffentlichkeit trägt. Da muss man sich dann auch relativ genau an das halten, was entsprechend vereinbart ist. Da würde ich gerne von der Wirtschaftsverwaltung eine entsprechende Positionierung bekommen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. – Dann, Herr Staatssekretär Biel, hätten Sie das Wort!

Staatssekretär Michael Biel (SenWiEnBe): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! – Vielen Dank! Die Fragen von Herrn Czaja sind in Richtung SenUMVK gewesen. So habe ich das verstanden. Dann gehe ich gern darauf ein, was der Herr Vorsitzende gerade gesagt hat. – Dem kann ich nicht widersprechen. Das sind Fakten, die Sie gerade aufgezählt haben. Ich kann noch mal wiederholen, was ich gerade gesagt habe. Mir und der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe liegt sehr viel daran, was wir heute miteinander besprochen haben, auch auf den Weg zu bringen. Vorhin kam der Begriff Runder Tisch. Ich weiß nicht, ob wir immer Runde Tische machen müssen, aber dass wir zumindest ein Dialogformat entwickeln, wo die Kritikpunkte, die noch mal im Nachgang zum Pilotversuch aufgekommen sind, miteinander besprechen, um Lösungen zu finden, und zwar breit aufgestellt, das heißt, alle, die sich entlang der Friedrichstraße entwickeln und was die umliegenden Anrainerstraßen angeht, mit an den Tisch holen. Dafür wird mein Senator und werden beide Staatssekretäre, die Hausleitung, arbeiten, und so habe ich Frau Niedbal auch verstanden, dass wir den Dialog genauso führen werden. Deswegen kann es morgen noch keine Entscheidung geben, Herr Czaja, weil wir diesen Dialog noch nicht geführt haben.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann könnten wir den Tagesordnungspunkt abschließen, und ich darf mich sehr herzlich bei allen Anzuhörenden bedanken, dass Sie heute bei uns waren, sowohl persönlich als auch digital. – Herr Kollege Czaja!

Sebastian Czaja (FDP): Herr Vorsitzender! Ich will nur noch mal eine Aussage der Staatssekretärin auf meine Frage hin haben. Die ist nicht getätigt worden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich dachte, der Punkt war jetzt erledigt. – Dann, Frau Dr. Niedbal, haben Sie noch mal das Wort!

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) [zugeschaltet]: Vielen Dank! – Ich hatte mich sozusagen virtuell gemeldet, aber das konnten Sie, glaube ich, gar nicht sehen. Ich weiß nicht, ob es prozessual einfach nur ein Missverständnis gibt. Ich habe doch nicht gesagt, dass wir jetzt kein Beteiligungsverfahren hätten. Im Gegenteil, ich finde es richtig, dass wir im Dialog stehen und bleiben, und beim Gestaltungswettbewerb ist es doch genau die Frage: Wie setzen wir den auf? – Darüber werden wir gemeinsam sprechen. Da wird es eine Beteiligung geben. Der Dialog wird in keinsten Weise abbrechen. Insofern stimme ich da meinem Kollegen Herrn Biel voll zu. Wir werden gemeinsam als Senatsverwaltungen – SenWiEnBe und

SenUMVK – im Dialog bleiben und dann eine gemeinsame, für alle tragbare, gute Lösung finden. Das bedeutet, das war nur der Hinweis auf die weiteren Zahlen, dass wir damit eine gute Grundlage gefunden haben und auf der Basis weitermachen können. Dafür stehen wir weiterhin auch im Dialog. Dafür sind wir offen. Es geht doch jetzt genau um die Frage, wie diese Ausgestaltung, wie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund um die Friedrichstraße aussehen kann.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Herr Czaja, damit ist Ihre Frage auch von der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz beantwortet. Dann frage ich noch mal: Gibt es andere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt? – Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich noch mal sehr herzlich bei Ihnen allen bedanken, Frau Schröder, Herr Andresen, Herr Herrmann und Herr Dr. von Schneidemesser, dass Sie persönlich oder digital bei uns waren. Wir warten jetzt wie immer auf die Anfertigung des Wortprotokolls und können dann sozusagen so lange vertagen.

Punkt 4 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 19/0017

**Neustart statt Weiter so: Siedlungsverträgliches
Grundwassermanagement – auch im Neuköllner
Blumenviertel**

[0001](#)

WiEnBe

UVK(f)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.