

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Evers (CDU)

vom 05. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. August 2022)

zum Thema:

Friedrichstraße: Flaniermeile zu Lasten Dritter?

und **Antwort** vom 19. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. August 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Evers (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12819
vom 05. August 2022
über Friedrichstraße: Flaniermeile zu Lasten Dritter?

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

Frage 1:

Ist im Abschlussbericht der Senatsverwaltung für Verkehr und Umwelt zum Verkehrsversuch „Flaniermeile Friedrichstraße“ der Umstand berücksichtigt worden, dass zur Zeit des Versuchs die Glinkastraße von der Höhe Taubenstraße bis zur Behrenstraße durch Baumaßnahmen bedingt nur als Einbahnstraße zu befahren war und wenn ja, in welcher Weise? Falls nein, warum nicht?

Antwort zu 1:

Es liegen zwei Abschlussberichte zum Projekt „Flaniermeile Friedrichstraße“ vor:

- Der „Abschlussbericht zum Verkehrsversuch“ fasst die Erkenntnisse des Verkehrsversuchs abschließend, fokussiert zusammen und basiert dabei u.a. auf umfangreichen Verkehrszählungen des Kfz-Verkehrs.
- Das „Nahbereichskonzept Friedrichstraße“ ist ein Verkehrskonzept in Ergänzungen zu den Erkenntnissen des Verkehrsversuchs mit dem Ziel, den allgemeinen Kfz-Verkehr aus der Friedrichstraße zwischen Französischer und Leipziger Straße dauerhaft herauszunehmen und zeigt die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung des Ziels, auch im Nahbereich der Friedrichstraße, auf.

Die baustellenbedingte Einbahnstraßenregelung im nördlichen Bereich der Glinkastraße ist in den dem „Abschlussbericht zum Verkehrsversuch“ zu Grunde liegenden Zählungen insofern berücksichtigt, als dass die in der Glinkastraße erhobenen Kfz-Verkehrsmengen geringer ausfallen, als sie ohne Einbahnstraßenregelung ausgefallen wären.

Im Nahbereichskonzept wird hingegen davon ausgegangen, dass die Glinkastraße nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder in beide Richtungen befahrbar sein wird. Dementsprechend sind auch die prognostizierten Verkehrsmengen auf den Zweirichtungsverkehr in der Glinkastraße ausgerichtet.

Frage 2:

Gibt es valide Schätzungen, wie hoch die Belastung für die Anwohner der Glinkastraße durch den Autoverkehr sein werden, sollten Friedrichstraße und Charlottenstraße für den Autoverkehr gesperrt werden? Wenn es dazu Schätzungen gibt, auf welchen Grundlagen beruhen sie?

Antwort zu 2:

Im Ergebnis der Analyse der Auswirkungen der dauerhaften Sperrung der Friedrichstraße und der Umsetzung des Maßnahmenkonzepts des Nahbereichskonzepts soll der Kfz-Verkehr zur nahräumigen Umfahrung der Friedrichstraße die Wilhelmstraße und Glinkastraße-Mauerstraße nutzen. Die Charlottenstraße wird nicht für den Kfz-Verkehr gesperrt, jedoch soll der Durchgangskfz-Verkehr untersagt werden („Anlieger frei“).

Bei der Prognose der zukünftigen Kfz-Verkehrsmengen im Nahbereich ist zwischen zwei Prognoseplanfällen zu unterscheiden. „Prognose-Planfall 1“ vergleicht den Zustand mit der Sperrung der Friedrichstraße und begleitenden Maßnahmen gemäß Nahbereichskonzept mit dem sogenannten „Bestands-Nullfall“, d.h. mit dem Zustand ohne Sperrung der Friedrichstraße vor dem Verkehrsversuch mit baustellenbedingter Einbahnstraßenregelung in der Glinkastraße. Der „Prognose-Planfall 2“ vergleicht den Zustand mit Sperrung der Friedrichstraße und begleitenden Maßnahmen gemäß Nahbereichskonzept mit dem Bestands-Nullfall und geht zusätzlich von veränderten Modal-Split-Werten gemäß Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) aus.

Im „Prognose-Planfall 1“ wird davon ausgegangen, dass 7.700 Kfz in 24 Stunden (sog. durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, DTV) durch die Straße fahren. Die hohe Zunahme liegt an der geringeren Verkehrsbelastung im Bestands-Nullfall infolge der baustellenbedingten Einschränkungen. Für die Glinkastraße wären nach Beendigung der Baumaßnahme auch ohne die Sperrung der Friedrichstraße wieder eine Zunahme der Verkehrsstärke und eine höhere Grundbelastung zu erwarten. So zeigt die Verkehrsmengenkarte 2014 DTV-Werte zwischen 4.100 und 6.900 Kfz.

Der „Prognose-Planfall 2“ geht von der angestrebten Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund aus. Der StEP MoVe gibt als Zielwert für den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split für das Jahr 2030 18 Prozent an. Im Rahmen der Verkehrsbefragung „SrV 2018“ wurden für Berlin ein MIV-Anteil von 26 Prozent ermittelt. Der StEP MoVe unterstellt damit eine relative Reduktion des MIV-Anteils um rund 30 Prozent. Auch im Planfall 2 liegen die Absolutwerte in der Glinkastraße-Mauerstraße mit einem DTV-Wert von 5.400 Kfz in 24 Stunden niedriger als in der Verkehrsmengenkarte 2014.

Frage 3:

Wie viele Wohneinheiten befinden sich in der Glinkastraße zwischen Taubenstraße und Behrenstraße?

Frage 4:

Wie viele Wohneinheiten befinden sich auf der entsprechenden Höhe in der Friedrichstraße und in der Charlottenstraße?

Antwort zu 3 und 4:

Der vorgehaltene Datenbestand ist nicht geeignet, eine Antwort im Sinne der Fragestellung zu den Fragen 3 und 4 bezüglich Wohneinheiten zu geben.

Gemäß den vorliegenden Daten aus der Einwohnerregisterstatistik kann jedoch angeführt werden, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner jeweils mit Hauptwohnsitz an den Örtlichkeiten gemeldet sind (Stand: 31.12.2021):

- Glinkastraße zwischen Taubenstraße und Behrenstraße: 27
- Friedrichstraße zwischen Taubenstraße und Behrenstraße: 114
- Charlottenstraße zwischen Taubenstraße und Behrenstraße: 27.

Frage 5:

Soweit die Wohndichte in Friedrich- und Charlottenstraße geringer sein sollte: Welchen Sinn sieht der Senat darin, den Autoverkehr ausgerechnet in die Straße zu leiten, die die höchste Dichte an Wohneinheiten hat?

Antwort zu 5:

Bezüglich der Wohndichte wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Die Glinkastraße-Mauerstraße ist als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) gemäß StEP MoVe Teil des übergeordneten Straßennetzes. Damit ist sie höher klassifiziert als es die Friedrichstraße (Stufe IV) war. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist sie als „Quartiersstraße“ einzuordnen und erfüllt die Funktion einer regionalen Erschließungs- oder

Hauptverkehrsstraße. Merkmale einer Quartiersstraße sind laut RASSt u. a. Abschnittslängen zwischen 100 m und 300 m, Straßenraumbreiten ab 12 m und stündliche Spitzen-Verkehrsstärken zwischen 400 Kfz und 1.000 Kfz. Unter Annahme eines Spitzenstundenanteils von 10 Prozent an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) entspricht dies täglichen Kfz-Mengen zwischen 4.000 und 10.000, die in der Glinkastraße-Mauerstraße auch mit Sperrung der Friedrichstraße unterschritten werden (vgl. Antwort zu Frage 2). Da auch die Breite der Straße bzw. die Fahrgasse (weitestgehend 6,5 m oder mehr) das flüssige Begegnen zweier Busse oder Lkw zulässt, ist sie zur Aufnahme der Umfahrvorgänge geeignet.

Gemäß den vorliegenden Ergebnissen des Verkehrsversuchs hat der Kfz-Verkehr den gesperrten Bereich der Friedrichstraße neben den betrachteten Umfahrmöglichkeiten über die Charlottenstraße, Mauerstraße-Glinkastraße und Wilhelmstraße zudem auch weiträumig umfahren. Dementsprechend ist die Mauerstraße-Glinkastraße auch in den planerischen Überlegungen des Nahbereichskonzept nur eine von mehreren Umfahrmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr.

Frage 6:

Auf welcher rechtlichen Grundlage ist nach Abschluss des Verkehrsversuchs die Friedrichstraße immer noch für den Autoverkehr gesperrt?

Antwort zu 6:

Die derzeitige temporäre Fortführung der Verkehrsregelung „Flaniermeile Friedrichstraße“ basiert auf der Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO.

Da die vorliegenden Zwischenergebnisse des Verkehrsversuchs im Herbst 2021 überwiegend positiv waren, hat der Senat entschieden, die Friedrichstraße im Abschnitt zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße bis zu einer abgeschlossenen Teileinziehung im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nicht wieder für den Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Die Ergebnisse des Abschlussberichtes vom April 2022 bestätigen die Zwischenergebnisse.

Berlin, den 19.08.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz