



# FLANIERMEILE FRIEDRICHSTRAÙE

## Zwischenbericht – Datenstand Juni 2021

## IMPRESSUM

**Herausgeberin:**

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)  
Referat IV B  
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

**Unter Mitwirkung von:**

SenUVK  
Referat I C

Bezirksamt Mitte von Berlin  
Wirtschaftsförderung  
Rathaus Tiergarten  
Mathilde-Jacob-Platz 1, 10551 Berlin

LK Argus GmbH  
Margrafenstraße 62/63, 10969 Berlin

**Titelfoto:**

Ralf Rühmeier

**Stand:**

Berlin, Oktober 2021

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Grundlegende Informationen.....</b>	<b>5</b>
2.1. Ziele .....	5
2.2. Das Projekt Flaniermeile Friedrichstraße .....	5
2.3. Auswirkungen der Pandemie .....	7
<b>3. Verkehr .....</b>	<b>10</b>
3.1. Verkehrsmengen im Kfz-, Fuß- und Radverkehr .....	10
3.1.1. Datenlage und Methodik .....	10
3.1.2. Ergebnisse .....	12
3.2. Verhalten im Fußverkehr.....	15
3.1.2. Datenlage und Methodik .....	15
3.2.2. Ergebnisse .....	15
3.3. Kfz-Lieferverkehr .....	18
3.3.1. Datenlage und Methodik .....	18
3.3.2. Ergebnisse .....	18
3.4. Ruhender Kfz-Verkehr .....	19
3.4.1. Datenlage und Methodik .....	19
3.4.2. Ergebnisse .....	19
3.5. Unfalldaten.....	20
3.5.1. Datenlage und Methodik .....	20
3.5.2. Ergebnisse .....	20
3.6. Fazit.....	21
<b>4. Umwelt.....</b>	<b>22</b>
4.1. Luft.....	22
4.1.1. Datenlage und Methodik .....	22
4.1.2. Ergebnisse .....	24
4.1.3. Fazit.....	25
4.2. Lärm .....	26
4.2.1. Datenlage und Methodik .....	26
4.2.2. Ergebnisse .....	27
4.2.3. Fazit.....	27
<b>5. Wirtschaft .....</b>	<b>28</b>
5.1. Datenlage und Methodik .....	28
5.1.1. Befragung zur Evaluation von „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstraße“.....	29
5.1.2. Passant*innen-Befragung .....	29
5.1.3. Online-Befragung der gewerbetreibenden Anrainer*innen .....	29
5.2. Ergebnisse der Befragungen .....	30
5.2.1. Ergebnis der Befragung zur Evaluation von „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstraße“ .....	30
5.2.2. Ergebnisse der Passant*innen-Befragung.....	30
5.2.3. Ergebnisse der Befragung der Gewerbetreibenden .....	33
5.3. Fazit.....	34
<b>6. Zusammenfassung und Ausblick .....</b>	<b>35</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>36</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>37</b>

# 1. EINLEITUNG

Die Friedrichstraße soll langfristig in einen attraktiven und modernen Stadtraum umgewandelt werden.

Durch eine bessere Luftqualität, weniger Lärm und mehr Platz für Fußgänger\*innen sollen die **Aufenthaltsqualität** der Friedrichstraße gesteigert und neue Kund\*innen angezogen werden. Der **Einzelhandels- und Gewerbestandort** Friedrichstraße soll gestärkt werden.

Um diese Transformation einzuleiten, wurde Ende August 2020 das Projekt **Flaniermeile Friedrichstraße** ins Leben gerufen. Seitdem gehört ein autofreier Abschnitt der Friedrichstraße zwischen Französischer Straße und Leipziger Straße den Fußgänger\*innen und Radfahrenden. Dieser Impuls soll, zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs, die Friedrichstraße neu beleben und attraktiver machen. Während des Verkehrsversuchs, der bis Ende Oktober 2021 terminiert ist, laufen umfangreiche Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung, zur Lärm- und Schadstoffbelastung sowie zur Resonanz von Besucher\*innen und Kund\*innen der Friedrichstraße. Über die Nebenstraßen und ausgewiesene **Lieferzonen** ist die Ver- und Entsorgung durchgängig sichergestellt. Die parallel laufende Marketingkampagne: „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstraße“, adressiert die gesamte Friedrichstraße als Flanier- und Einkaufsmeile.

In zahlreichen sowohl analogen als auch digitalen Austausch- und Beteiligungsformaten der Senatsverkehrsverwaltung und des Bezirksamts Mitte haben Anrainer\*innen und die interessierte Stadtgesellschaft Hinweise und Rückmeldungen gegeben, die kontinuierlich in die Ausgestaltung des Projekts einfließen. Das Projekt wird fortlaufend evaluiert. Einen ersten Zwischenstand hat das Land Berlin im Dezember 2020 veröffentlicht.<sup>1</sup> Basierend auf diesem Sachstand wurde der Verkehrsversuch bis Ende Oktober 2021 verlängert. Der vorliegende Bericht schreibt den Zwischenstand vom Dezember 2020 fort und umfasst den Erkenntnisstand bis einschließlich Juni 2021. Nach Projektende wird ein abschließender Projektbericht verfasst, der voraussichtlich Anfang 2022 finalisiert ist.

<sup>1</sup> Abrufbar unter: <https://www.berlin.de/friedrichstrasse/ueber-das-projekt/weitere-materialien/>

## 2. GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

### 2.1. Ziele

Die Einrichtung der **Flaniermeile Friedrichstraße** verfolgt folgende (Teil-)Ziele:

- Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität für Berliner\*innen und Tourist\*innen,
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrs,
- Stärkung des Einzelhandels- und Gewerbestandortes Friedrichstraße,
- Verbesserung der Luftgüte und Verminderung der Lärmbelastung,
- Attraktivitätssteigerung der Friedrichstraße und ihres Umfelds.

Zugleich wird darauf geachtet, dass die bislang bestehenden Bedarfe (zum Beispiel gewerbliche Anlieferungen, Arztbesuche, Erreichbarkeit der Geschäfte, Parkmöglichkeiten) der Anrainer\*innen und Besuchenden der Friedrichstraße weiterhin bedient werden können. Ebenso sollten die ÖPNV-Verkehre nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Gesamtziel des Projektes ist es, eine Entscheidungsgrundlage dafür zu schaffen, ob und wie gegebenenfalls entsprechend langfristige, dauerhafte Veränderungen in der Friedrichstraße vorgenommen werden können, durch die die formulierten Teilziele erreicht werden können.

### 2.2. Das Projekt Flaniermeile Friedrichstraße

Die Flaniermeile besteht vom 29. August 2020 bis 31. Oktober 2021 im Zentrum Berlins. Die Sperrung der Friedrichstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr basiert auf der verkehrsrechtlichen Anordnung eines Verkehrsversuchs der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO: „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“

Die Abteilungen I, II und IV der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), der Bezirk Mitte (Wirtschaftsförderung) sowie externe Dienstleister\*innen führen projektbegleitende Untersuchungen durch:

- LK Argus wertet **Verkehrsdaten** der SenUVK aus und führt Erhebungen durch, um die Auswirkungen der Sperrung für den motorisierten Verkehr auf die Verkehrsarten Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr im Umfeld der Straße zu ermitteln (Kapitel 3).
- Begleitend dazu werden durch die SenUVK und dem Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS) Potsdam die **Umwelteffekte** im Umfeld untersucht (Kapitel 4).
- Das Bezirksamt Mitte von Berlin begleitet den Verkehrsversuch durch eigene Untersuchungen zu den Auswirkungen auf das **wirtschaftliche Umfeld** (zum Beispiel Nutzungsverhalten, Aufenthaltsqualität) in der Friedrichstraße (Kapitel 5).

Der ursprünglich bis Ende Januar 2021 angelegte Verkehrsversuch wurde auf Grundlage des ersten Zwischenstandes der **projektbegleitenden Untersuchungen** (Dezember 2020) bis Ende Oktober 2021 verlängert. Resultierend aus diesen Untersuchungen und Hinweisen insbesondere von den Anrainer\*innen erfolgten verkehrliche und gestalterische Anpassungen.

Die Friedrichstraße ist während des Projektes zwischen Französische Straße und Leipziger Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr (mit Ausnahme elektrischer Kleinstfahrzeuge) gesperrt. Durch in den Nebenstraßen ausgewiesene **Ladezonen für Kfz** ist die Belieferung der Geschäfte auf der Friedrichstraße gewährleistet. Für Angestellte und Besucher\*innen sind die Geschäfte und Büros über mehrere Parkhäuser in unmittelbarer Nähe mit dem Kfz erreichbar.



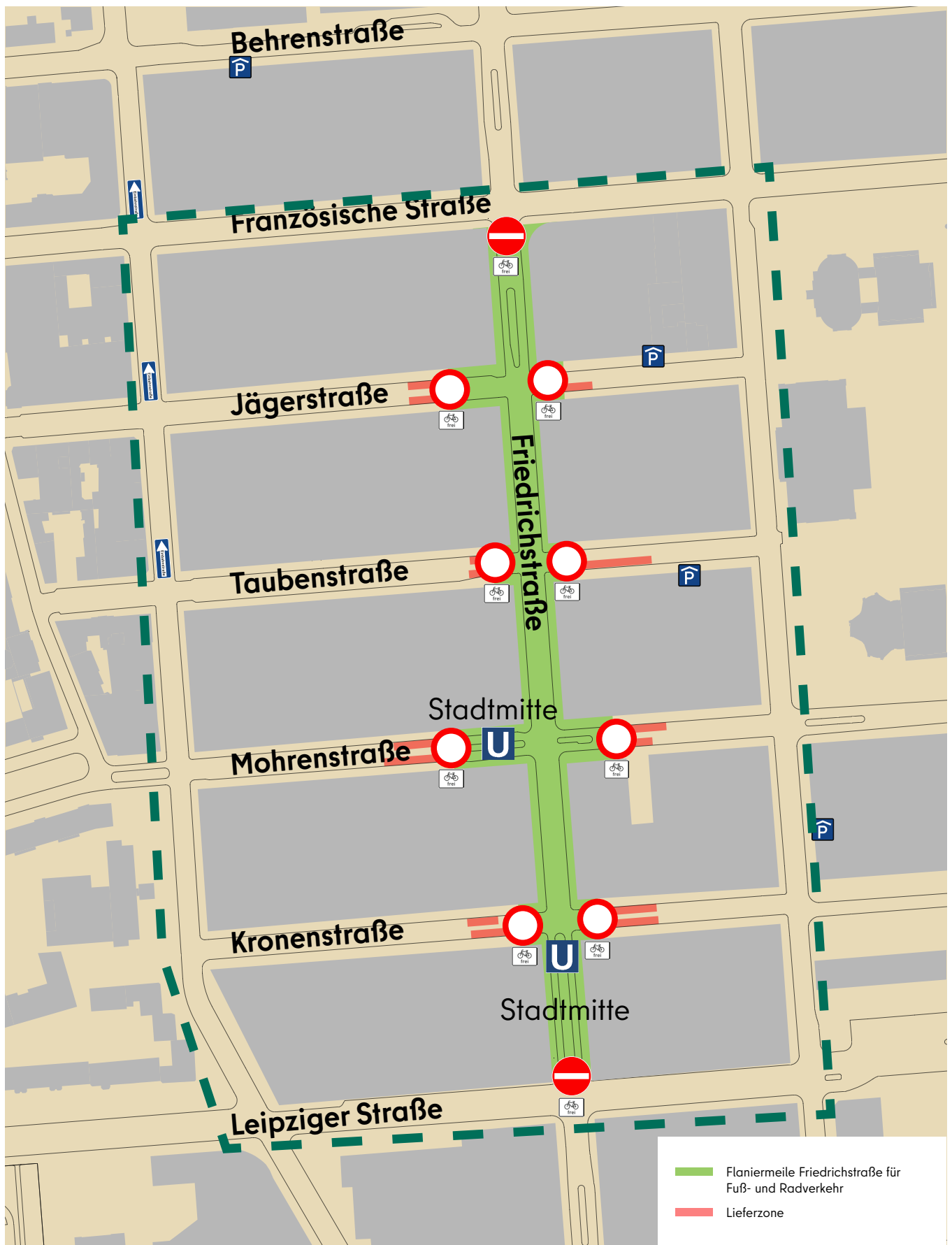


Abbildung 1: Umgebungskarte der Flaniermeile Friedrichstraße

Radfahrenden steht ein pro Fahrtrichtung zwei Meter breiter Radweg zur Verfügung. Diese sogenannte **Safety Lane** kann und soll auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden. Der Seitenraum (Gehwege) steht ausschließlich dem Fußverkehr entlang der Friedrichstraße zur Verfügung. Nach entsprechenden Hinweisen aus der Stadtgesellschaft wurden zur Verbesserung der Barrierefreiheit zwei Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) über den Radweg eingerichtet.

Die **Nachtbuslinie N6** wird in Abstimmung mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) während des Projektzeitraumes durch die Charlottenstraße geführt. Zur Vermeidung von Reisezeitverlusten wurden temporär unterstützende verkehrliche Maßnahmen in der Charlottenstraße (zum Beispiel nächtliche Parkverbote) und im weiteren Umfeld (zum Beispiel eine zusätzliche Haltestelle) umgesetzt.

Bereits vor Projektbeginn gab es ein Parkleitsystem in der Friedrichstraße. Für den Projektzeitraum wurde das bestehende Leitsystem angepasst. Zusätzlich wurden weitere Behindertenparkplätze in den Seitenstraßen der Flaniermeile Friedrichstraße angeordnet.

Die Fahrbahnflächen zwischen den Gehwegen und der mittig verlaufenden Safety Lane sind für die Gestaltung und Nutzung als Aufenthaltsbereiche vorgesehen:

**Gewerbetreibenden** stehen sogenannte gläserne „Showcases“ zur Verfügung, um ihre Waren zu präsentieren. Zur Begrünung tragen Bäume in Pflanztrögen und überwiegend begrünte Stadtmöbel bei. „Parklets“ mit Tischen und Sitzgelegenheiten und weitere Sitzgelegenheiten dienen dem öffentlichen Aufenthalt. Gewerbetreibende können ihre Außengastronomie in den Straßenraum erweitern oder für anderweitige Nutzungen des öffentlichen Straßenraums entsprechende Sondernutzungsanträge stellen.

### 2.3. Auswirkungen der Pandemie

Die Corona-Pandemie sowie die Maßnahmen zu deren Eindämmung haben seit Frühjahr 2020 Auswirkungen auf den sozialen Umgang miteinander im ganzen Land - auch in der Friedrichstraße. Regeln wie das Abstandhalten, das Reduzieren gesellschaftlicher Kontakte, darüberhinausgehende behördliche Auflagen, wie zum Beispiel Zugangsbeschränkungen für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung, oder auch Beherbergungsverbote führen zu einer andauernden Sondersituation mit entsprechenden Folgen für öffentliche Räume, in denen das gewohnte soziale Leben nicht mehr stattfinden konnte wie zu vorpandemischen Zeiten.

Daher haben die Corona-Pandemie sowie die Maßnahmen zu deren Eindämmung auch vielfältige Auswirkungen auf alle Bereiche der Evaluation (Wirtschaft, Umwelt und Verkehr), Beispiele:

- das allgemeine Verkehrsaufkommen,
- die Wahl des Verkehrsmittels,
- die Bedeutung des Homeoffice einerseits und die Nutzung von Büros (Beschäftigtenzahl und Frequenz) andererseits,
- die Bedeutung des Onlinehandels einerseits und die Bedeutung des Einzelhandels andererseits,
- die Reisemöglichkeiten und -gewohnheiten,
- das Touristenaufkommen,
- soziale Kontakte (Gruppengröße und Frequenz),
- das Besucher\*innen- und Kund\*innenaufkommen.

Diese Auswirkungen betreffen die Evaluation oft gleichzeitig in mehreren Bereichen, die einander bedingen. So sind etwa Arbeitskräfte der umliegenden Büros und Dienstleistungsunternehmen eine wichtige Zielgruppe für die Friedrichstraße – als Konsument\*innen für die Gastronomie und Kund\*innen für den Einzelhandel und Verkehrsteilnehmende im Berufsverkehr. Bei einer stärkeren Bedeutung des Homeoffice führt das zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen und gleichzeitig zu einer geringeren Nutzung der Gastronomie und des Einzelhandels.

Die Pandemie kann dabei auch als Beschleunigerin des Strukturwandels im Einzelhandel wirken. Davon sind insbesondere die Sortimente Bekleidung und Schuhe oder Uhren und Schmuck betroffen – und damit Sortimente, die auf der Friedrichstraße stark vertreten sind.

Die tatsächlichen Auswirkungen der Pandemie lassen sich nicht präzise quantifizieren beziehungsweise zuordnen. Es kommt zur Überlagerung von Effekten. Die Pandemie-Situation erschwert damit generelle Aussagen zu den wirtschaftlichen, aber aufgrund der Rückkopplungen auch zu den verkehrlichen Effekten der Flaniermeile.

Mit der Verlängerung bis zum 31. Oktober 2021 ist daher das Ziel verbunden, eine valide Datenbasis zu schaffen, um belastbare und aussagekräftige Ergebnisse zu schaffen. Eine ausreichend breite Datengrundlage ist erforderlich, um beispielsweise Vorher-Während-Vergleiche schlüssig und belastbar ziehen zu können. Auch die Erstellung von Zeitreihen muss möglich sein, um seriöse Aussagekraft über die Entwicklung des Verhaltens über einen belastbaren Zeitraum zu erhalten.

Zur besseren Beurteilung der bislang erhobenen Daten mit Blick auf die Pandemie gibt die folgende Tabelle die Einschränkungen des öffentlichen Lebens wieder, die das Verhalten beeinflussen haben. Dabei stellt die Tabelle in der Hauptsache auf die Termine der Verkehrserhebungen ab (vergleiche Tabelle 1).



	Zähltag	Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie
vor dem Verkehrsversuch	14.07.2020 (Sommerferien)	Es gilt eine Obergrenze von maximal einer Person je 10 Quadratmeter Ladenfläche.* Der Verzehr von Speisen und Getränken in Gaststätten ist nur an Tischen und mit Mindestabstand von 1,5 Meter sowie mit Anwesenheitsdokumentation in geschlossenen Räumen erlaubt. Tanzveranstaltungen sind verboten, Diskotheken sind geschlossen.
	13.08.2020	Keine zusätzlichen relevanten Änderungen gegenüber Juli 2020.
während des Verkehrsversuchs	10.09.2020	Keine zusätzlichen relevanten Änderungen gegenüber Juli 2020.
	06.10.2020	Eine Anwesenheitsdokumentation für Gaststätten gilt auch im Freien.
	05.11.2020	Restaurants, Bars sowie Kneipen sind (abgesehen vom Mitnahme-kauf) geschlossen, ebenso Freizeiteinrichtungen. In der FriedrichstraÙe ist das Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung Pflicht. Touristische Übernachtungen in Hotels sind untersagt.
	15.12.2020	Keine zusätzlichen relevanten Änderungen gegenüber November 2020. <i>Ab dem 16.12.2020 galten stärkere Einschränkungen, wie die SchlieÙung von Geschäften, Friseuren und Kosmetiksalons, die sich infolge der Ankündigung bereits am Vortag auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt haben können.</i>
	21.01.2021	Der GroÙteil der Geschäfte sowie Friseure und Kosmetiksalons sind geschlossen. Einige Jahrgänge wie Abschlussklassen der Schulen sind je nach Inzidenz in Prasensunterricht mit halber Klassenstarke zururckgekehrt. Es gilt je nach Inzidenz ein 15-Kilometer-Radius bei der Bewegungsfreiheit mit triftigem Grund. (Dies gilt für Nichtberliner*innen sowie für Berliner*innen ab der Stadtgrenze.) Private Zusammenkünfte sind nur noch mit einer nicht zum eigenen Haushalt gehörenden Person erlaubt.
	18.02.2021	Verschärfte Maskenpflicht in Geschäften und dem ÖPNV durch Tragen von medizinischen Masken. Alkoholverbot im Freien nur noch in Grünanlagen und auf Parkplätzen.
	18.03.2021	Je nach Inzidenz und GroÙe des Geschäfte kann der Einzelhandel sowie die Kultur (Museen etc.) normal oder nach Terminbuchung öffnen. Weitere Jahrgänge der Schulen sind je nach Inzidenz in Prasensunterricht mit halber Klassenstarke zururckgekehrt. Kontakte sind mit einem weiteren Haushalt bis maximal 5 Personen über 14 Jahre erlaubt.
	20.04.2021	Verschärfte Maskenpflicht in Geschäften und dem ÖPNV durch Tragen von FFP2-Masken für Personen über 14 Jahre. Unternehmen dürfen maximal 50 Prozent der Bildschirmarbeitsplätze besetzen. Berliner*innen müssen einen negativen Corona-Test der letzten 24 Stunden zum Einkaufen in Geschäften, für Besuche im Friseur- oder Kosmetiksalon, in Museen und Galerien vorweisen. Erleichterungen für vollständig geimpfte Personen bezüglich der Testpflicht.

\* Der Zutritt zu Kaufhusern und Einkaufszentren ist von den Betreibern gesondert zu regulieren. Dabei gilt die Mindestfläche von 10 Quadratmeter pro Person für alle dort befindlichen Verkaufsflächen. Anreize zum Aufenthalt in Kaufhusern und Einkaufszentren dürfen nicht geschaffen werden.

Tabelle 1: Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie an den Zähltagen

## 3. VERKEHR

Dieses Kapitel beschreibt Datenauswertungen für den Zeitraum August 2020 bis Juni 2021, die für eine Bewertung des Verkehrsversuchs notwendig sind sowie erste Ergebnisse der Verkehrsentwicklung:

- die Verkehrsmengen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr),
- das Aufenthaltsverhalten (nach Beobachtung),
- der Wirtschaftsverkehr (Laden/Liefern nach Beobachtung) und
- das Unfallgeschehen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr).

Die Verkehrsmengen werden von SenUVK – Abteilung VI über einen Dienstleister erhoben.

### 3.1. Verkehrsmengen im Kfz-, Fuß- und Radverkehr

#### 3.1.1. Datenlage und Methodik

Die zur Bewertung der Verkehrsentwicklung notwendigen Verkehrszahlen werden im Rahmen von Videozählungen seit Juli 2020 erhoben. Gezählt werden der Kfz-, Rad- und Fußverkehr. Bis Juni 2021 sind zwei Erhebungen vor Einrichtung und bisher acht Erhebungen während des Verkehrsversuchs erfolgt. Nach einer Erhebungspause in den Monaten Mai und Juni 2021 erfolgen monatlich von Juli bis September drei weitere Erhebungen während des Projektzeitraums. Die folgende Abbildung zeigt die Zählstellen.

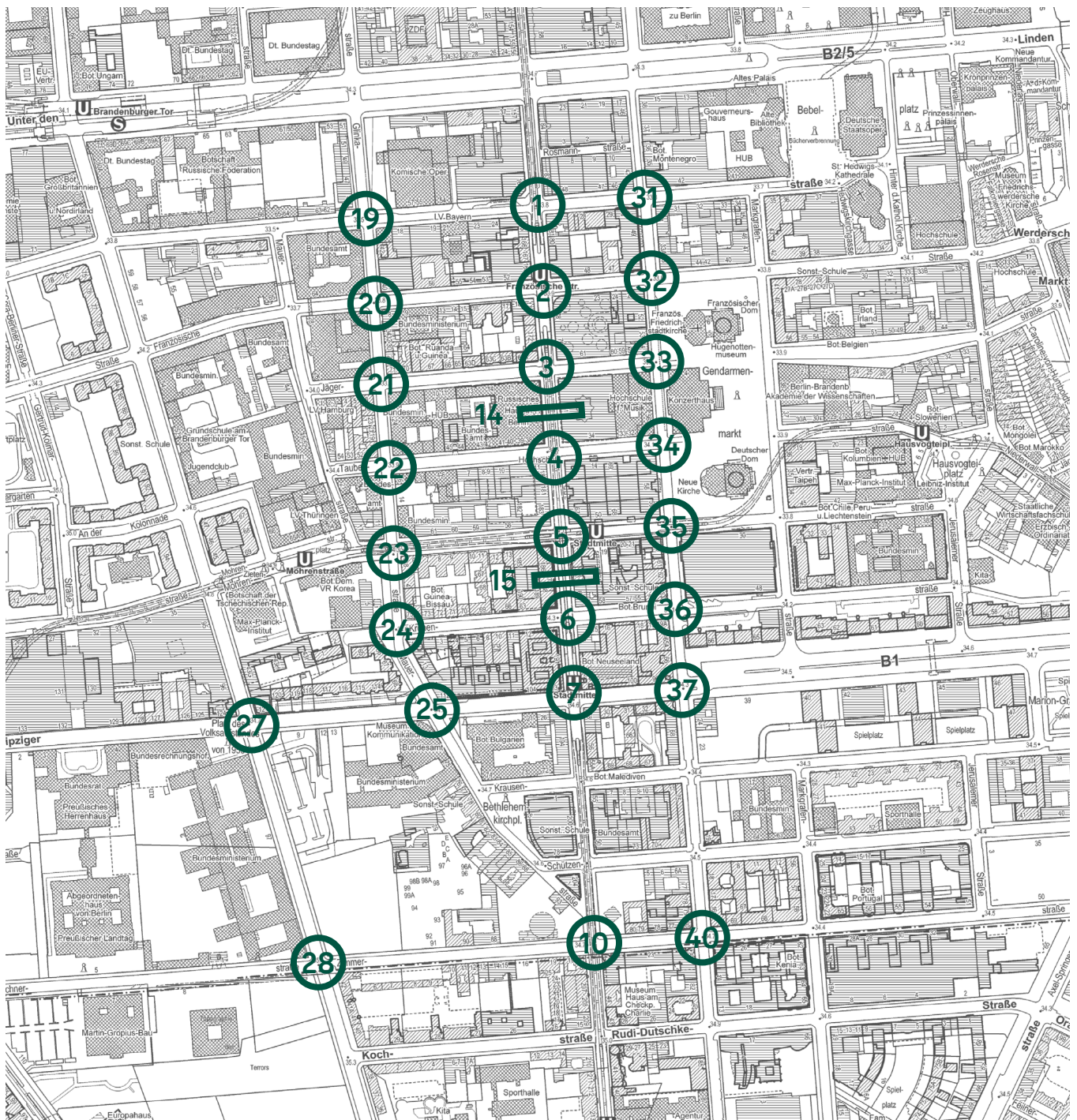


Abbildung 2: Standorte der Zählstellen des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs | Kreis = Zählung des Kfz- und Radverkehrs am Knotenpunkt | Rechtecke und Kreise 1 bis 10 = zusätzliche Erfassung des Fußverkehrs im Querschnitt (Quelle: SenUVK - IV B)

### 3.1.2. Ergebnisse

Die folgenden Abbildungen geben die Entwicklung der Kfz-, Rad und Fußverkehrsmengen über alle zehn Erhebungen wieder. Als Referenz wurde die Vorher-Zählung am 13. August 2020 angesetzt. Die August-Zählung wurde gewählt, da sie im Gegensatz zur Juli-Zählung außerhalb der Sommerferien lag. Auch gab es gegenüber dem Vormonat keine Änderungen der Einschränkungen durch Pandemie (Tabelle 1). Datenbasis sind jeweils die Summen aller Knotenpunktsummen am jeweiligen Zähltag.<sup>2</sup> Durch die Summierung der Knotenpunktsummen ergeben sich höhere Gesamtverkehrsstärken, als tatsächlich vorhanden waren, da beispielsweise ein Fahrzeug, welches durch die komplette Friedrichstraße im Untersuchungsgebiet fährt, an jedem neuen Knotenpunkt ein weiteres Mal gezählt wird. Darstellung und Vergleich von absoluten Verkehrsmengen sind daher nur bedingt aussagekräftig.

#### ZÄHLSTELLEN FLANIERMEILE

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der Verkehrsmengen des Kfz-, Rad und Fußverkehrs über alle zehn Zähltage für die vier Knotenpunkte innerhalb des Verkehrsversuchs.<sup>3</sup> Mit Blick auf die beiden Vorher-Zählungen wird deutlich, dass die Verkehrsmengen für alle Verkehrsarten von Juli zu August 2020 zugenommen haben. In der Folge sind keine Kfz-Verkehrsmengen zu verzeichnen.

Der Vergleich der Entwicklung der Rad- und Fußverkehrsmengen zeigt die höheren Schwankungen beim Radverkehr. Im September 2020 liegen die Verkehrsmengen circa 45 Prozent höher als im August 2020, im Februar 2021 circa 40 Prozent niedriger. Die Radverkehrsmengen haben zwischen September und Februar mit Ausnahme des Dezembers stetig abgenommen und nehmen seit März wieder zu. An fünf der acht Während-Zähltage (Zähltag während des Verkehrsversuchs) waren die Radverkehrsmengen höher als im August 2020. Besonders bemerkenswert ist dies für November und Dezember, Monate in denen die Radverkehrsmengen für gewöhnlich niedriger sind.

Beim Fußverkehr schwanken die Verkehrsmengen während des Versuchs zwischen circa 15 Prozent bis circa -35 Prozent im Vergleich zum August 2020. Zu- und Abnahmen wechseln von Monat zu Monat. Dabei ist der Verlauf zwischen September und Dezember 2020 stark schwankend und von Januar bis April 2021 vergleichsweise stabil bei circa 65 Prozent der Fußverkehrsmengen im August 2020.

Zwischen Oktober 2020 und Januar 2021 verlaufen Zu- und Abnahmen der Rad- und Fußverkehrsmengen parallel. Beiden Verkehrsarten gemein ist der starke Rückgang von Dezember zu Januar. Neben saisonalen Effekten liegt ein Zusammenhang zu den stark verschärften Pandemie-Maßnahmen nahe. Ein Verkehrsmengenzuwachs tritt erst mit der April-Zählung auf, hier vor allem beim Radverkehr.

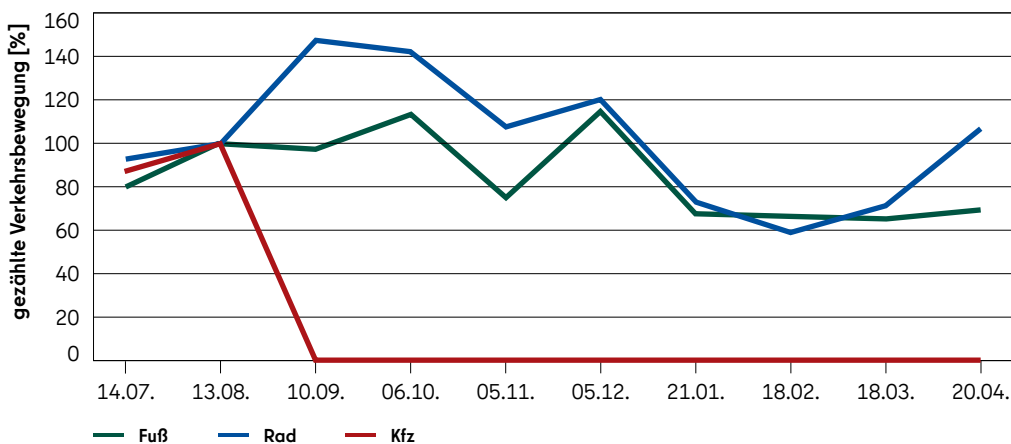


Abbildung 3: Entwicklung der Kfz-, Rad und Fußverkehrsmengen an den vier Knotenpunkten im Gebiet des Verkehrsversuchs Flaniermeile

<sup>2</sup> An den Zähltagen 18. März 2021 und 20. April 2021 wurden die Knotenpunkte 21, 22, 24 und 36 (siehe Abbildung 3) nicht berücksichtigt. Die Datenbasis umfasst diese Knotenpunkte nicht und bildet sich nur aus Knotenpunkten, die an jedem Zähltag erfasst wurden.

<sup>3</sup> Knotenpunkte der Friedrichstraße mit der Jäger-, Tauben-, Mohren- und Kronenstraße.



### ZÄHLSTELLEN GESAMTES UNTERSUCHUNGSGEBIET

Abbildung 4 zeigt die Entwicklung der Verkehrsmengen des Kfz-, Rad und Fußverkehrs über alle zehn Zählstage für die Knotenpunkte im gesamten Untersuchungsgebiet (vergleiche Fußnote 2 auf Seite 12). Die Entwicklungen der Verkehrsarten verliefen grundsätzlich unterschiedlich. Jedoch fielen die drei niedrigsten Verkehrsmengen für alle Verkehrsarten in den Zeitraum Januar bis März 2021.

Beim Kfz-Verkehr verzeichnet der Referenzmonat August 2020 die höchsten Verkehrsmengen. Während des Verkehrsversuchs fielen die Werte auf bis zu circa 70 Prozent des Maximums ab (Januar und Februar 2021). Im März und April nahmen die Kfz-Verkehrsmengen wieder zu, überstiegen jedoch noch nicht den Tiefstwert des Jahres 2020 im Monat November.

Die Entwicklung der Radverkehrsmengen zeigt ähnlich wie bei den Zählstellen der Flaniermeile die höchsten Schwankungen und nimmt auch einen ähnlichen Verlauf. Im September 2020 lagen die Verkehrsmengen circa 15 Prozent höher als im August 2020, im Februar 2021 circa 60 Prozent niedriger. Der Vergleich von Abbildung 3 und Abbildung 4 macht deutlich, dass sich die Entwicklung der Radverkehrsmengen entlang der Flaniermeile und im gesamten Untersuchungsgebiet unterscheidet. In der Flaniermeile waren die Anstiege des Radverkehrs höher als im Untersuchungsgebiet und die Rückgänge geringer.

Die Entwicklung der Fußverkehrsmengen im gesamten Untersuchungsgebiet ist ähnlich, wie bei den Zählstellen der Flaniermeile. Jedoch fallen die Spitzen bei der Bilanz entlang der Flaniermeile höher aus. Mit Blick auf das gesamte Untersuchungsgebiet erreichten die Verkehrsmengen nur im Oktober und Dezember 2020 das Niveau der Referenzzählung im August 2020. In den anderen Monaten lagen die Fußverkehrsmengen zum Teil deutlich niedriger, von Januar bis April 2021 bei circa 60 bis 65 Prozent der Referenzzählung.

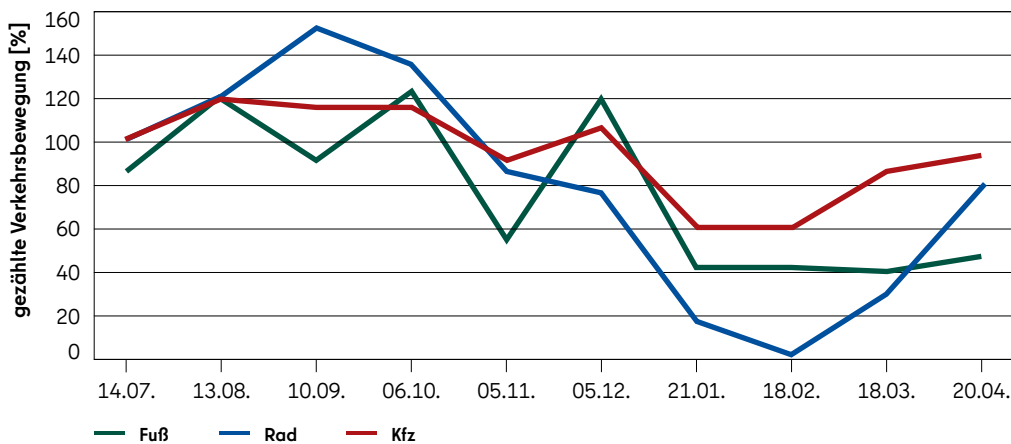


Abbildung 4: Entwicklung der Kfz-, Rad und Fußverkehrsmengen im gesamten Untersuchungsgebiet (Gesamtbilanz)

### VORHER-WÄHREND-VERGLEICH

Aus Abbildung 4 kann auch abgeleitet werden, welche Monate für einen Datenvergleich mit und ohne Verkehrsversuch geeignet sind. Im Oktober 2020 lagen die Verkehrsmengen der drei Verkehrsarten am ehesten wieder auf dem Niveau von August 2020. Mit Blick auf die bisherigen zehn Zählstage könnten diese beiden Monate für Vergleiche der Situation mit und ohne Verkehrsversuch herangezogen werden. Nachteilig bewertet wird, dass die Zählung im Oktober nur rund zehn Wochen nach Einrichtung des Verkehrsversuchs erfolgte. So ist zu diesem Zeitpunkt noch keine Etablierung oder Gewöhnung an die neue Verkehrssituation anzunehmen. Für belastbare Aussagen wird daher empfohlen, die ausstehenden Zählungen von Juli bis September 2021 abzuwarten und zu prüfen, ob ein besser geeigneter Vergleichsmonat vorliegt.

Für eine erste Tendenz, die durch weitere Zählungen zu überprüfen ist, erfolgt im Folgenden ein Vorher-Während-Vergleich.

Im Oktober 2020 wurden in den Straßenabschnitten (Querschnitten) der Friedrichstraße zwischen Behrenstraße und Leipziger Straße circa 40.300 Kfz-Fahrbewegungen weniger gezählt, als im August 2020. Entlang der Glinkastraße - Mauerstraße treten zwischen Behrenstraße und Leipziger Straße circa 10.300 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr auf, entlang der Charlottenstraße circa 19.000 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr. Die deutlich höheren Mehrbelastungen treten in der Charlottenstraße auf, die die Mehrzahl der Verlagerungen aufnimmt. Relativ betrachtet kommt es in beiden Parallelstraßen in einigen Straßenabschnitten zu einer Verdopplung der Kfz-Fahrbewegungen. Die Verkehrsstärkenzuwächse in beiden Straßenzügen fallen geringer aus als die Verkehrsstärkenabnahmen in der Friedrichstraße. Den circa 40.300 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> weniger in der Friedrichstraße stehen circa 29.300 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr in beiden Parallelstraßen gegenüber. Der Kfz-Verkehr nutzt verschiedene Alternativstrecken und etwa 11.000 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> in Nord-Süd-Richtung (circa 27 Prozent) weichen wahrscheinlich geräumiger aus.

Beim Radverkehr wurden im Oktober 2020 in den Straßenabschnitten (Querschnitten) der Friedrichstraße zwischen Behrenstraße und Leipziger Straße circa 10.700 Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr gezählt, als im August 2020. Entlang der Glinkastraße - Mauerstraße treten zwischen Behrenstraße und Leipziger Straße circa 1.600 Rad-Fahrbewegungen<sup>4</sup> weniger auf, entlang der Charlottenstraße circa 4.200 Kfz-Fahrbewegungen<sup>4</sup> weniger. Den circa 10.700 Rad-Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr in der Friedrichstraße stehen circa 5.800 Rad-Fahrbewegungen<sup>4</sup> weniger in beiden Parallelstraßen gegenüber. Damit gibt es mit dem Verkehrsversuch in Nord-Süd-Richtung etwa 4.900 Rad-Fahrbewegungen<sup>4</sup> mehr als vorher (circa +46 Prozent). Die Zunahme des Radverkehrs in der Friedrichstraße übersteigt die stellenweisen Abnahmen in anderen Bereichen deutlich. Eine hohe Anziehungswirkung der Flaniermeile für den Radverkehr ist erkennbar und eine Bündelungswirkung ist wahrscheinlich.

Für den Fußverkehr können keine derartigen Vergleiche gezogen werden, da seine Verkehrsmengen nur entlang der Friedrichstraße erhoben wurden.

---

<sup>4</sup> Durch die Summierung der Querschnittssummen ergeben sich höhere Gesamtverkehrsstärken, als tatsächlich vorhanden waren, da beispielsweise ein Fahrzeug, welches durch die komplette Friedrichstraße im Untersuchungsgebiet fährt, in jedem neuen Querschnitt ein weiteres Mal gezählt wird.



### 3.2. Verhalten im Fußverkehr

#### 3.1.2. Datenlage und Methodik

In der Flaniermeile wurde das Verhalten des Fußverkehrs mit Video-Kameras erhoben und anschließend analysiert. Die Erhebungen fanden beziehungsweise finden im August 2020 vor Einrichtung des Verkehrsversuchs und im November 2020, August 2021 und September 2021 während des Verkehrsversuchs statt.

Die ersten beiden Erhebungen erfolgten an zwei Abschnitten der Friedrichstraße: zwischen Tauben- und Jägerstraße sowie zwischen Kronen- und Mohrenstraße. Bei den beiden Erhebungen in 2021 werden zwei Abschnitte zwischen Mohren- und Taubenstraße beobachtet. Mit dieser Anpassung wird auf die im Frühjahr angepasste Möblierung (Parklets, Begrünung etc.) reagiert.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Fußverkehrs-Beobachtung in 2020 zusammengefasst. Die Auswertung für 2021 erfolgt im Anschluss an die ausstehende Erhebung im September.

#### 3.2.2. Ergebnisse

Das Videomaterial wurde hinsichtlich folgender Themen analysiert und ausgewertet:

- gehen längs der Straße,
- queren der Fahrbahn und
- stehen bleiben und verweilen.

##### LÄNGS GEHEN

In beiden Untersuchungsräumen gibt es während des Verkehrsversuchs im November deutlich weniger Wege als im August vor dem Verkehrsversuch. Im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße sinkt die Wegezahl von 2.037 vor dem Verkehrsversuch auf 1.267 während des Versuchs (Tabelle 2). In der Taubenstraße fanden vorher 2.086 Wege und während des Versuchs 1.491 Wege statt (Tabelle 3).

	12-13 Uhr		15-16 Uhr		Summe	
	vorher	während	vorher	während	vorher	während
Nord ► Süd	585 (229   356)	403 (232   171)	493 (266   227)	241 (132   109)	1.078 (495   583)	644 (364   280)
Nord ◀ Süd	535 (238   297)	378 (217   161)	424 (232   192)	245 (127   118)	959 (470   489)	623 (344   279)
Summe	1.120 (467   653)	781 (449   332)	917 (498   419)	486 (259   227)	<b>2.037</b> <b>(965   1.072)</b>	<b>1.267</b> <b>(708   559)</b>

Tabelle 2: Längs gehen im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße vor und während des Verkehrsversuchs | Anzahl der Wege gesamt (davon Westseite | Ostseite)

	12-13 Uhr		15-16 Uhr		Summe	
	vorher	während	vorher	während	vorher	während
Nord ► Süd	606 (196   410)	466 (198   268)	437 (189   248)	306 (135   171)	1.043 (385   658)	837 (333   439)
Nord ◀ Süd	571 (189   382)	388 (154   234)	472 (198   274)	331 (108   223)	1.043 (387   656)	809 (262   457)
Summe	1.177 (385   792)	854 (352   502)	909 (387   522)	637 (243   394)	<b>2.086</b> <b>(772   1.314)</b>	<b>1.491</b> <b>(595   896)</b>

Tabelle 3: Längs gehen im Abschnitt Tauben-/Jägerstraße vor und während des Verkehrsversuchs | Anzahl der Wege gesamt (davon Westseite | Ostseite)

**QUEREN DER FAHRBAHN**

- In beiden Untersuchungsräumen stieg die Anzahl der Fahrbahnquerungen trotz insgesamt geringerer Wegezahlen (Tabelle 4 und Tabelle 5). Im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße fanden vor dem Verkehrsversuch 65 Querungen und während des Versuchs 90 Querungen statt. Im Abschnitt Tauben-/Jägerstraße nahm die Zahl der Querungen von 36 auf 106 Querungen zu. Die Auswertungen differenzieren zwei Arten der Fahrbahnquerung:
  - das Queren geschieht von Bord zu Bord oder
  - beim Queren überschreitet die Person den Bord nur auf einer Seite und läuft davor oder danach auf der Fahrbahn.

	12-13 Uhr		15-16 Uhr		Summe	
	vorher	während	vorher	während	vorher	während
West ► Ost	27 (21   6)	29 (11   18)	9 (5   4)	9 (7   2)	36 (26   10)	38 (18   20)
West ◀ Ost	16 (11   5)	44 (24   20)	13 (6   7)	8 (3   5)	29 (17   12)	52 (27   25)
Summe	43 (32   11)	73 (35   38)	22 (11   11)	17 (10   7)	<b>65 (43   22)</b>	<b>90 (45   45)</b>

Tabelle 4: Queren der Friedrichstraße im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße vor und während des Verkehrsversuchs | Anzahl der Querungen gesamt (davon Bord zu Bord | andere)

	12-13 Uhr		15-16 Uhr		Summe	
	vorher	während	vorher	während	vorher	während
West ► Ost	11 (6   5)	36 (8   28)	10 (6   4)	35 (5   30)	21 (12   9)	71 (13   58)
West ◀ Ost	10 (1   9)	18 (4   14)	5 (2   3)	17 (2   15)	15 (3   12)	35 (6   29)
Summe	21 (7   14)	54 (12   42)	15 (8   7)	52 (7   45)	<b>36 (15   21)</b>	<b>106 (19   87)</b>

Tabelle 5: Queren der Friedrichstraße im Abschnitt Tauben-/Jägerstraße vor und während des Verkehrsversuchs | Anzahl der Querungen gesamt (davon Bord zu Bord | andere)

**STEHENBLEIBEN UND VERWEILEN**

Die Auswertung zum Stehenbleiben und Verweilen im Straßenraum umfasst alle Personen, die ihre Bewegung für mindestens zwei Sekunden unterbrechen und stehen bleiben oder sich hinsetzen. Tabelle 6 zeigt, dass in beiden Straßenabschnitten vor Einrichtung des Verkehrsversuchs mehr Personen stehen geblieben sind als während des Versuchs. Die Personen sind überwiegend allein unterwegs. Die beobachteten Gruppen umfassen bis zu vier Personen.

	Abschnitt Kronenstraße		Abschnitt Taubenstraße	
	vorher	während	vorher	während
<b>Personen</b>	<b>193</b>	<b>176</b>	<b>198</b>	<b>128</b>
davon				
allein unterwegs	109	113	98	79
in Gruppen unterwegs	84	63	100	49
<b>Gruppen</b>	<b>37</b>	<b>31</b>	<b>42</b>	<b>23</b>
mit 2 Personen	29	30	29	20
mit 3 Personen	6	1	10	3
mit 4 Personen	2	-	3	-

Tabelle 6: Stehenbleiben in den Abschnitten Kronen-/Mohrenstraße und Tauben-/Jägerstraße | Anzahl der Personen und Gruppen

Die Anlässe und Motive für das Stehen bleiben sind vielfältig. Unter allen beobachteten Tätigkeiten sind die häufigsten: Schaufensterauslage ansehen, umherschauen / orientieren, auf eine Person warten, mit einer Person sprechen, etwas aus der Tasche / dem Rucksack holen, telefonieren, fotografieren und Fahrrad an- und abschließen.

Tabelle 7 zeigt die Verweildauern in drei Klassen und statistische Kennwerte zum Stehenbleiben. Angegeben werden die Verweildauern für Personen, die allein unterwegs sind und für Personengruppen. Die Mehrheit der Vorgänge dauert weniger als eine Minute. Die Zahl der mehr als fünfminütigen Aufenthalte nimmt mit Einrichtung des Verkehrsversuchs auf insgesamt niedrigerem Niveau zu.

	Abschnitt Kronenstraße		Abschnitt Taubenstraße	
	vorher	während	vorher	während
<b>Vorgänge</b> (Anzahl Personen alleine unterwegs und Anzahl Gruppen)	146	144	140	102
<b>&lt; 1 min</b> kurzes Stehenbleiben	121 (83 %)	116 (81 %)	120 (86 %)	81 (79 %)
<b>1 - 5 min</b> längeres Stehenbleiben	22 (15 %)	24 (17 %)	20 (14 %)	15 (15 %)
<b>&gt; 5 min</b> Aufenthalt	3 (2 %)	4 (3 %)	0	6 (6 %)
<b>Minimum</b> [min:sec]	0:02	0:01	0:02	0:02
<b>Maximum</b> [min:sec]	7:38	16:11	4:45	11:29
<b>Median</b> [min:sec]	0:16	0:20	0:22	0:19
<b>Arithm. Mittelwert</b> [min:sec]	0:42	0:57	0:32	1:05

Tabelle 7: Stehenbleiben in den Abschnitten Kronen-/Mohrenstraße und Tauben-/Jägerstraße | Verweildauern und statistische Kennwerte

### 3.3. Kfz-Lieferverkehr

#### 3.3.1. Datenlage und Methodik

In zwei für die Dauer des Verkehrsversuchs eingerichteten Lieferzonen wurde Ende Juni 2021, werktags zwischen 6:00 bis 18:00 Uhr, eine Verkehrsbeobachtung per Video-Kamera durchgeführt. In beiden Lieferzonen wurden stichprobenhaft die Bildschirmfotos gesichtet und jeweils zwei Stunden mit erhöhter Aktivität des Lieferverkehrs identifiziert. Die Zeiträume mit erhöhter Lieferaktivität wurden zur Auswertung ausgewählt.

Die Auswertung differenziert als Liefern und Laden erkennbare Vorgänge sowie sonstige Halt- und Parkvorgänge. Liefervorgänge werden daran erkannt, dass Personen aussteigen und etwas tragen beziehungsweise Güter ein- oder ausladen. Sonstige Vorgänge sind zum Beispiel Ein- und Aussteigen von Personen oder Halten ohne Verlassen des Fahrzeugs. Ausgewertet wurden die Dauer des Halt- / Parkvorgangs, der Ort des Vorgangs, die Fahrzeugart und sofern erkennbar die Nutzungsart sowie Fahrmanöver (unter anderem Wenden, Rückwärtsfahren durch Lkw).

Eine Online-Befragung der gewerbetreibenden Anrainer\*innen, die unter anderem auf die Liefersituation abzielt, findet im August und September 2021 statt. Sie ist eine weitere wichtige Komponente für die abschließende Bewertung des Lieferverkehrs.

#### 3.3.2. Ergebnisse

In beiden Lieferzonen wurden binnen zwei Stunden 16 beziehungsweise 33 Halt- und Parkvorgänge beobachtet. Rund zwei Drittel der Vorgänge standen augenscheinlich nicht im Zusammenhang mit Laden und Liefern.

Bei den Halt- und Parkvorgängen kam es überwiegend nicht zu Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmender. Beeinträchtigungen ergaben sich vor allem dann, wenn Kfz außerhalb der Lieferzonen hielten. Dies kam vor, wenn Lieferzonen belegt oder durch zu wenig Platz nicht anfahrbar waren.

Im Folgenden werden weitere qualitative Beobachtungen zusammengetragen. Sie fanden bei Ortsbegehungen sowie der Sichtung des Videomaterials zur Identifizierung der Auswertungsstunden statt:

- Die ausgewiesenen Senkrechtparkstände erweisen sich für einige Fahrzeuge als zu klein.
- Da Lkw in den Sackgassen zur Friedrichstraße hin nicht wenden können, kommt es zu Rückwärtsfahrten in der Ein- oder Ausfahrt zur Lieferzone.
- Es kommt zu Wendemanövern ohne Halt- und Parkvorgänge, da Kfz irrtümlich in die Sackgasse einfahren.

### 3.4. Ruhender Kfz-Verkehr

#### 3.4.1. Datenlage und Methodik

Der ruhende Kfz-Verkehr wird im Umfeld der Friedrichstraße bis zu den Straßen Französische Straße, Charlottenstraße, Leipziger Straße und Glinkastraße – Mauerstraße untersucht (jeweils inklusive der benannten Straßen, vergleiche Abbildung 1). In dem Gebiet wurde im Mai und Juni 2021 das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen auf privaten Flächen erfasst. Zu den Sammelanlagen zählt die Tiefgarage Friedrichstadt-Passagen sowie das Parkhaus des Hilton-Hotels in der Charlottenstraße.

Die Erhebung der Parkraumbelegung findet im September 2021 statt.

#### 3.4.2. Ergebnisse

Vor dem Verkehrsversuch gab es im Untersuchungsgebiet 2.082 Kfz-Parkmöglichkeiten, davon 779 im öffentlichen Straßenraum und 1.303 in privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen (Parkhäusern).

Während des Verkehrsversuchs stehen in der Friedrichstraße keine Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Das Parkraumangebot in den Sammelanlagen blieb unverändert. Insgesamt sank die Zahl der Kfz-Parkmöglichkeiten um 79 auf 2.003 (dies entspricht einer Abnahme um knapp 4 Prozent), davon 700 im öffentlichen Straßenraum (-10 Prozent) und 1.303 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen ( $\pm 0$  Prozent). Für den Lieferverkehr sind in den Nebenstraßen der Friedrichstraße Ladezonen eingerichtet.

Das Untersuchungsgebiet liegt in den Parkzonen 2 und 15. In beiden Zonen besteht eine Bewirtschaftung von Montag bis Sonnabend 9:00 bis 22:00 Uhr bei einer Gebührenhöhe von 3 Euro pro Stunde. Auch in den beiden Sammelanlagen Friedrichstadt-Passagen und Hilton-Hotel können Kfz zeitlich unbegrenzt und kostenpflichtig parken. Tabelle 8 zeigt die Gebühren der Sammelanlagen im Vergleich zu den Parkzonen.

Die Ergebnisse zur Parkraumnachfrage / Belegung werden nach der Erhebung im September 2021 ausgewertet.

	Parkzone 2 und 15	Friedrichstadt- Passagen	Hilton-Hotel
1. Stunde	3,00 €	2,50 €	3,90 €
je weitere angefangene Stunde	3,00 €	2,50 €	3,90 €
24 Stunden (Self Parking)	39,00 €	18,00 €	34,00 €

Tabelle 8: Vergleich der Parkgebühren im Straßenraum und in Sammelanlagen

### 3.5. Unfalldaten

#### 3.5.1. Datenlage und Methodik

Die Auswertung der Unfalldaten erfolgt im Gebiet zwischen Französische Straße, Charlottenstraße, Leipziger Straße und Glinkastraße - Mauerstraße (Abbildung 1). Die Auswertung bezieht sich auf die amtliche Unfallstatistik der Polizei Berlin. Unfälle ohne Hinzuziehen der Polizei sowie Beinahe-Unfälle sind nicht erfasst.

Die Auswertung der Unfalldaten erfolgt im Projektverlauf differenziert:

- September 2019 bis August 2020 - vor Einrichtung des Verkehrsversuchs und
- September 2020 bis Oktober 2021 - während des Verkehrsversuchs.

Die Daten des Vorher-Zeitraums liegen vollständig vor. Auswertungen für die Dauer des Verkehrsversuchs erfolgen im weiteren Projektverlauf.

#### 3.5.2. Ergebnisse

Im Untersuchungsgebiet hat die Polizei im Zeitraum September 2019 bis August 2020 insgesamt 250 Unfälle aufgenommen. Die Anzahl der Unfälle pro Monat schwankt zwischen acht im Mai 2020 und 32 im September 2019. Die Verteilung im Wochenverlauf zeigt, dass die meisten Unfälle donnerstags und die wenigsten sonntags geschahen. Mit Blick auf die tageszeitliche Verteilung des Unfallgeschehens ist die stündliche Unfallzahl zwischen 8:00 Uhr und 20:00 Uhr durchweg zweistellig, in der Spitze treten mittags zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr in zwei Stunden jeweils 22 Unfälle auf.

Bei den 250 Unfällen ist kein Todesopfer zu verzeichnen. Bei der Mehrzahl der Unfälle gab es auch keine verletzten Personen (219). Bei 30 Unfällen gab es je eine leichtverletzte Person und bei einem weiteren Unfall eine schwerverletzte Person.

Bei den 250 Unfällen gibt es 500 Unfallbeteiligte. Dabei handelt es sich überwiegend um Kfz (451) und von diesen wiederum überwiegend um Pkw (367). 32 Unfallbeteiligte sind Radfahrende und zwei sind Gehende.



### 3.6. Fazit

Der Verkehrsversuch wird von Beginn an durch umfangreiche Verkehrszählungen und -beobachtungen begleitet. Dazu kommen Erhebungen im Vorlauf des Verkehrsversuchs. Die Datenerfassung ist noch nicht abgeschlossen. Insbesondere finden noch weitere Zählungen des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs, Beobachtungen des Fußverkehrs und eine Erhebung der Kfz-Parkraumbelegung statt. Unfalldaten für die Zeit des Verkehrsversuchs liegen noch nicht im erforderlichen Umfang vor.

Die Auswirkungen durch die Pandemie sind im Sommer 2021 aufgrund weniger strenger Corona-Einschränkungen voraussichtlich geringer als in den Vormonaten. Die Auswertung der Daten aus den Sommermonaten steht noch aus, so dass wesentliche Schlussfolgerungen erst im Endbericht gezogen werden können. Bei der Auswertung sind auch jahreszeitliche Effekte zu berücksichtigen, vor allem für den im Verkehrsversuch im Fokus stehenden Fuß- und Radverkehr.

Dennoch lassen sich aus den ausgewerteten Daten erste Erkenntnisse ziehen.

Die Abnahme der Kfz-Verkehrsmengen in der Friedrichstraße sind höher, als die Zunahmen in den Parallelen Glinkastraße – Mauerstraße und Charlottenstraße. Der Kfz-Verkehr nutzt in Nord-Süd-Richtung verschiedene Alternativstrecken und weicht wahrscheinlich in erheblichem Maß großräumig aus.

Die Zunahme des Radverkehrs in der Friedrichstraße übersteigt die stellenweisen Abnahmen in anderen Bereichen deutlich. Eine hohe Anziehungswirkung der Flaniermeile für den Radverkehr ist erkennbar und eine Bündelungswirkung ist wahrscheinlich.

Die Fußverkehrsmengen lagen im Bereich der Flaniermeile während des Verkehrsversuchs (September 2020 bis April 2021) nur selten höher als vorher (August 2020). Die Ursachen dafür sind wohl auf die Jahreszeit und Einschränkungen infolge der Pandemie zurückzuführen. Die Ergebnisse der Erhebungen aus dem Sommer 2021 bleiben insbesondere für den Fußverkehr abzuwarten.

Den Beobachtungen des Fußverkehrs ist zu entnehmen, dass die Passant\*innen während ihres Aufenthaltes in der Friedrichstraße deutlich häufiger die StraÙenseite wechseln als zuvor. Auch nutzen Gehende vermehrt die Fahrbahn, wengleich die deutliche Mehrzahl der Bewegungen weiter in den Seitenräumen stattfindet. Pandemiebedingt lag die Zahl der Aufenthalte im November niedriger als im August. Dennoch gab es mehr längere Aufenthalte und auch die mittlere Dauer aller Aufenthalte nahm zu.

Die Beobachtungen zum Lieferverkehr zeigen, dass die Lieferzone in der Kronenstraße zu diesem Zweck gut angenommen wurde, während bei der Jägerstraße fast alle Liefervorgänge auf der Fahrbahn stattfanden. Rund zwei Drittel der beobachteten Park- und Haltvorgänge in Lieferzonen stehen nicht mit Liefertätigkeiten im Zusammenhang. Auch wenn nur wenige starke Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmenden beobachtet wurden, könnten Konfliktsituationen ggf. durch Anpassung der bestehenden Lieferzonen oder Parkraumüberwachungen minimiert werden.

Die größten Kapazitäten im Parkraumangebot bieten zwei Sammelanlagen (Parkhäuser). Dort sowie im öffentlichen Straßenraum ist das Parken kostenpflichtig. Das Parkraumangebot sinkt durch den Verkehrsversuch nur um 4 Prozent. Wie stark der Parkdruck im Umfeld des Verkehrsversuchs ist, wird die ausstehende Erhebung der Parkraumbelegung zeigen.

Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf das Unfallgeschehen können noch nicht dargestellt werden. Vor dem Verkehrsversuch waren Gehende und Radfahrende nur selten an polizeilich erfassten Unfällen beteiligt. Hier ist aber zu berücksichtigen, dass gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmenden in Beinahe-Unfälle oder sonstige Gefährdungslagen involviert werden, die nicht von der Polizei statistisch erfasst werden.

## 4. UMWELT

### 4.1. Luft

Die Auswirkungen auf die Luftqualität in der Friedrichstraße und an den parallelen Straßen Glinkastraße und Charlottenstraße wird anhand des Indikators Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) abgeschätzt. Dieser Schadstoff stammt vorwiegend aus dem Straßenverkehr und stellt in Berlin immer noch ein Problem dar, da bis einschließlich 2020 Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschritten wurden. Die Begleituntersuchung wurde in Zusammenarbeit mit dem IASS durchgeführt.

#### 4.1.1. Datenlage und Methodik

Das Berliner Luftgütemessnetz (BLUME) von SenUVK betreibt an der Friedrichstraße zwischen Jägerstraße und Französische Straße seit vielen Jahren ein NO<sub>2</sub>-Passivsammlergerät. Im Rahmen des Verkehrsversuchs betreibt SenUVK an der Charlottenstraße und an der Glinkastraße jeweils zwischen Jägerstraße und Französische Straße seit Mitte Juni 2020 zwei weitere Passivsammler. Die NO<sub>2</sub>-Passivsammler liefern Mittelwerte für jeweils zwei Wochen.

Das IASS betreibt seit Juni 2020 kleine NO<sub>2</sub>-Messgeräte – so genannte Mikrosensoren – mit einer zeitlichen Auflösung von 5 Minuten an der Friedrichstraße, Glinkastraße und Charlottenstraße jeweils zwischen Taubenstraße und Jägerstraße. Die IASS-Geräte werden anhand der SenUVK-BLUME Geräte kalibriert, da die SenUVK-Geräte die gesetzlich vorgeschriebenen Referenzgeräte darstellen. Zudem wurde an vier Tagen ein weiteres kalibriertes Luftschadstoffmessgerät auf einem Lastenfahrzeug eingesetzt, das mit einem, dem Referenzverfahren ähnlichen, Messverfahren die Luftschadstoffbelastung an weiteren Orten bestimmen kann. Einen Überblick über die Messstandorte gibt Abbildung 5.



Abbildung 5: Überblick der stationären Messeinrichtungen (Geräte: SenUVK NO<sub>2</sub>-Passivsammler: MP562, MP701, MP702 | IASS-NO<sub>2</sub>-Messgeräte z16, z109 und z186)

Es werden die NO<sub>2</sub>-Messdaten vor und während der Verkehrsversuches miteinander verglichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Luftschadstoffmessprogramm für die Charlottenstraße und für die Glinkastraße erst im Juni 2020 begonnen hat, also weniger als drei Monate vor Beginn des Verkehrsversuchs. Nur an der Friedrichstraße reicht die NO<sub>2</sub>-Zeitreihe weit länger zurück. Um dennoch Aussagen zur Veränderung der Luftschadstoffkonzentrationen machen zu können, wird für den gleichen Zeitraum eine Analyse der NO<sub>2</sub>-Belastung in Wohngebieten durchgeführt.

In Berlin wird an vier innerstädtischen Standorten NO<sub>2</sub> gemessen, die repräsentativ für den städtischen Hintergrund sind. Dieser ist nicht unmittelbar vom lokalen Verkehr beeinflusst, sondern spiegelt vielmehr die durchschnittliche Belastung im Innenstadtbereich aufgrund aller städtischen Emissionsquellen wider. Zeitliche Veränderungen des städtischen Hintergrunds geben neben der Variabilität der Emissionsquellen zudem die meteorologische Situation wieder: bei gleichbleibendem Eintrag häufen sich Schadstoffe bei windschwachen und stabilen atmosphärischen Bedingungen – sogenannte Inversionswetterlagen – stadtweit stark.

Wird nun von den NO<sub>2</sub>-Werten der Straßenmessstellen an Friedrichstraße, Charlottenstraße und Glinkastraße der so genannte städtische Hintergrund numerisch subtrahiert, kann dadurch zu einem großen Teil auch die Variabilität der meteorologischen Bedingungen und Veränderungen der städtischen Emissionen berücksichtigt werden. Verschiedene Datenreihen dieser so genannten verkehrsbedingten Zusatzbelastung an Straßen lassen sich zudem gut untereinander vergleichen, auch wenn unterschiedliche Zeiträume betrachtet werden.

Für die Friedrichstraße wurden die NO<sub>2</sub>-Passivsammlerwerte im Zeitraum von Januar 2020 bis Juni 2021, für die Charlottenstraße und die Glinkastraße im Zeitraum von Juni 2020 bis Mai 2021 betrachtet. Für die Auswertungen der IASS-Geräte liegen Messungen im Zeitraum von Juni 2020 bis Januar 2021 vor. Hintergrundbelastungen werden für den jeweils betrachteten Zeitraum berechnet.

Da davon ausgegangen werden kann, dass der Verkehrsversuch (Schließung der Friedrichstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr) dazu führt, dass die dortigen Messungen sich den Messungen des städtischen Hintergrunds angleichen, wird diese Hypothese statistisch untersucht: zum einen wird der Student's T-Test, zum anderen der Wilcoxon-Mann-Whitney U-Test und der Kolmogorov-Smirnov Test durchgeführt, um zu untersuchen, inwieweit die Werte an der Friedrichstraße sich von den Werten im städtischen Hintergrund unterscheiden. Die gleichen Tests werden für die Charlottenstraße und für die Glinkastraße durchgeführt.

Zudem werden die Untersuchungen für unterschiedliche Windrichtungen wiederholt, da je nach Windrichtung unterschiedliche Beiträge an die Messstandorte herantransportiert werden können. Am Ende werden noch Wochenendtage sowie die Auswirkungen verschärfter Corona-Maßnahmen Mitte Dezember 2020 gesondert betrachtet.

## 4.1.2. Ergebnisse

### SENUVK - NO<sub>2</sub>-PASSIVSAMMLER

Tabelle 9 stellt die für die jeweiligen Zeiträume ermittelten NO<sub>2</sub>-Mittelwerte vor und nach Schließung der Friedrichstraße für den MIV dar. Allgemein liegen alle Werte weit unterhalb des für den Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzten Luftschadstoffgrenzwertes für NO<sub>2</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel. Der städtische Hintergrund der jeweils betrachteten Zeiträume variiert zwischen 15 und 22 µg/m<sup>3</sup>.

NO <sub>2</sub> [µg/m <sup>3</sup> ] SenUVK-Passivsammler	Friedrichstraße (Januar 2020 – Juni 2021)	Charlottenstraße (Juni 020 – Mai 2021)	Glinkastraße (Juni 2020 – Mai 2021)
vor dem Verkehrsversuch	24	17	17
während des Verkehrsversuchs	20	25	25
Differenz unter Berücksichtigung des städtischen Hintergrundniveaus	-7	1	1

**Tabelle 9: Mittelwerte der an den Passivsammlern ermittelten NO<sub>2</sub>-Werte für die jeweiligen Zeiträume**

Die NO<sub>2</sub>-Belastung ist an der Friedrichstraße von 24 µg/m<sup>3</sup> auf 20 µg/m<sup>3</sup> gesunken, gleichzeitig wurde im städtischen Hintergrund eine vorwiegend meteorologisch bedingte Erhöhung um 3 µg/m<sup>3</sup> beobachtet. Vor dem Verkehrsversuch lag der NO<sub>2</sub>-Mittelwert 6 µg/m<sup>3</sup> über dem Hintergrundniveau, während des Verkehrsversuchs liegt er um 1 µg/m<sup>3</sup> unter dem Hintergrundniveau. Betrachtet man also die relativen Änderungen, so kann der Verkehrsmaßnahme eine Reduzierung von 7 µg/m<sup>3</sup> zugerechnet werden. Dafür sind nun aber die Charlottenstraße sowie die Glinkastraße stärker durch NO<sub>2</sub> belastet. Die Konzentration erhöhte sich sowohl an der Charlottenstraße als auch an der Glinkastraße von 17 µg/m<sup>3</sup> auf 25 µg/m<sup>3</sup>. Diese Erhöhung muss jedoch in Relation zur innerstädtischen Hintergrundbelastung gesetzt werden: auch diese erhöhte sich im betrachteten Zeitraum um 7 µg/m<sup>3</sup>, sodass die relative Verschlechterung der NO<sub>2</sub>-Luftqualität nur circa 1 µg/m<sup>3</sup> beträgt.

Zusammenfassend ergibt sich aus den NO<sub>2</sub>-Passivsammlerdaten folgendes Bild: An der Friedrichstraße hat sich das NO<sub>2</sub>-Niveau auf das Hintergrundniveau reduziert, an der Glinkastraße und an der Charlottenstraße ist die NO<sub>2</sub>-Belastung angestiegen, bleibt aber immer noch um rund 38 Prozent unter dem NO<sub>2</sub>-Grenzwert.

### IASS - NO<sub>2</sub>-MIKROSENSOREN

Die Auswertung der zeitlich hoch aufgelösten IASS-Daten bestätigt die Aussage, die anhand der SenUVK-Passivsammler-Daten gemacht worden ist: Vor dem Verkehrsversuch war die Luftqualität sowohl an der Friedrichstraße als auch an der Glinkastraße und der Charlottenstraße vom lokalen Verkehr geprägt. Mit dem Verkehrsversuch hat sich die Messstelle an der Friedrichstraße von einer klassischen Straßenmessstelle zu einer städtischen Hintergrundmessstelle entwickelt.

Die IASS-Messgeräte liefern zeitlich hoch aufgelöste Daten. Daraus lassen sich sehr viel umfangreichere Analysen durchführen als mit den 2-Wochen-Werten der Passivsammler.

Sowohl der Unterschied zwischen der NO<sub>2</sub>-Belastung an Werktagen und Wochenendtagen, als auch der NO<sub>2</sub>-Unterschied zwischen Tagen mit Windrichtungen aus emissionsträchtigeren und emissionsärmeren Bereichen zeigt, dass an der Friedrichstraße kein Unterschied mehr zu einer klassischen Wohngebietsstation auftritt.

Die Messstellen an der Glinkastraße und an der Charlottenstraße zeigen an Werktagen einen deutlicheren Einfluss des Verkehrs, an Wochenenden ist dieser Einfluss nicht mehr bemerkbar. Zudem gibt es eine mögliche Indikation, dass die Glinkastraße und die Charlottenstraße nunmehr stärker belastet werden als vor dem Verkehrsversuch, auch wenn diese Zunahme gering ist.

Statistisch wird diese Aussage sowohl anhand des Student's T-Tests, als auch anhand des Wilcoxon-Mann-Whitney U-Tests und des Kolmogorov-Smirnov-Tests bestätigt. Mit dem Student's T-Test wird untersucht, ob die Mittelwerte vor und nach Verkehrsversuch für die Friedrichstraße selbst, für die Glinkastraße und für die Charlottenstraße gleich sind. Die anderen beiden statistischen Tests vergleichen die Verteilungen der zeitlich hoch aufgelösten NO<sub>2</sub>-Werte an den drei Messstationen vor und nach der Schließung.

Für die Friedrichstraße kann statistisch nachgewiesen werden, dass die NO<sub>2</sub>-Unterschiede sowohl im Mittel als auch in der Verteilung signifikant unterschiedlich sind. Dies bedeutet, dass der mit dem Verkehrsversuch nicht mehr gegeben ist. Für die Glinkastraße und für die Charlottenstraße lässt sich diese Hypothese nicht bestätigen: beide StraÙenzüge sind weiterhin vom Verkehr geprägt, unabhängig von der Windrichtung. Während der Wochenenden werden aber auch die Glinkastraße und die Charlottenstraße zu klassischen WohngebietsstraÙen, was die NO<sub>2</sub>-Belastung anbelangt. Dies ist an übrigen VerkehrsstraÙen nicht der Fall: dort dominiert auch an Wochenenden immer noch der Verkehr die Luftschadstoffbelastung.

Anhand der hochauflösenden NO<sub>2</sub>-Messwerte lässt sich auch untersuchen, wie sich die verstärkten Corona-Schutzmaßnahmen ab 16. Dezember 2020 auf die NO<sub>2</sub>-Belastung an der Friedrichstraße und den beiden ParallelstraÙen ausgewirkt haben.

Die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen an der Friedrichstraße waren nach dem 16. Dezember 2020 geringer als im städtischen Hintergrund in klassischen Wohngebieten, wo im Gegensatz zur Friedrichstraße immer noch Kfz-Verkehr, wenn auch auf geringem Niveau, vorherrscht. An der Glinkastraße und an der Charlottenstraße hingegen lag die NO<sub>2</sub>-Belastung auf dem gleichen Niveau wie im städtischen Hintergrund. Dies ist während der Wochentage klarer ausgeprägt. Am Wochenende waren die NO<sub>2</sub>-Werte bereits vor den verschärften Corona-MaÙnahmen auf Hintergrundniveau.

Die Daten des Gerätes auf dem Lastenfahrzeug können zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht für eine vertiefte Abschätzung der Änderung der Luftqualität verwendet werden.

### 4.1.3. Fazit

Die NO<sub>2</sub>-Belastung in der Friedrichstraße sank infolge des Verkehrsversuchs auf das Niveau des städtischen Hintergrunds. Die Anrainer\*innen der Friedrichstraße wurden von den lokalen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen weitestgehend entlastet. Die Luftschadstoffbelastung an der Glinkastraße und an der Charlottenstraße hingegen ist durch die Kfz-Verkehrszunahmen leicht gestiegen.

Die bislang ermittelten NO<sub>2</sub>-Werte zeigen jedoch, dass sowohl an der Friedrichstraße als auch an Glinka- und Charlottenstraße der NO<sub>2</sub>-Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel deutlich um bis zu 40 Prozent unterschritten wird.

## 4.2. Lärm

Durch den Eingriff verändert sich das Verkehrsgeschehen sowohl in der Friedrichstraße als auch in den angrenzenden Straßen des Gebietes. Die veränderten Verkehrsmengen haben Auswirkungen auf die Lärmbelastungen im Gebiet. Diese Auswirkungen werden in einem überschlägigen Verfahren ermittelt.

### 4.2.1. Datenlage und Methodik

Verkehrslärm wird üblicherweise anhand eines aufwendigen akustischen Berechnungsmodells berechnet. In dieses gehen zahlreiche relevante Größen ein, die den Verkehr und die bauliche Umgebung beschreiben. Die Ergebnisgröße ist ein gemittelter Schalldruckpegel, angegeben als A-bewerteter Schalldruckpegel in Dezibel.

Sollen nur die Veränderungen der Lärmbelastung beispielsweise infolge einer StraÙensper- rung betrachtet werden, kann unter bestimmten Bedingungen von dem aufwendigen Verfahren abgewichen werden. Wenn sich die Parameter

- bauliche Umgebung,
- StraÙenoberfläche und -Steigung,
- Fahrbahnaufteilung,
- zulässige Höchstgeschwindigkeit und
- Verkehrszusammensetzung

konstant sind, ergibt sich die Änderung des StraÙenverkehrslärmpegels allein aus der Ände- rung der Verkehrsmenge entsprechend folgender Gleichung:

$$\Delta L = 10 * \lg \frac{n1}{n2} [dB]$$

*$\Delta L$ : Änderung des Schalldruckpegels*

*$\lg$ : Logarithmus zur Basis 10*

*$n1$ : Verkehrsmenge vor der Maßnahme*

*$n2$ : Verkehrsmenge nach der Maßnahme*

Bei der Bewertung des Verkehrsversuchs ist die Änderung der Lärmbelastung durch die Sper- rung eines Abschnitts der Friedrichstraße von besonderer Bedeutung. Änderungen der zuvor genannten Parameter vor und während der Zeit der Sperrung treten bei den ersten vier ge- nannten Anstrichen nicht auf. Die Verkehrszusammensetzung ändert sich durch veränderte Lkw-Anteile vor und während der Sperrung nicht maßgeblich. Die Lkw-Anteile unterschreiten die Relevanzgrenze von 5 Prozent des Lkw-Anteils am Gesamtverkehr oder die Änderung ist so gering, dass es das Ergebnis nicht maßgeblich beeinflusst.

Grundlage der Berechnung sind nach fachinterner Abstimmung die werktäglichen Verkehrs- mengen folgender Stichtage:

- 14. Juli 2020 (Verkehrsmengen vor dem Verkehrsversuch)
- 10. September 2020 (Verkehrsmengen mit Verkehrsversuch)

Zudem wird die Anzahl der Anwohnenden aus dem aktuellen Datenstand zur kommenden strategischen Lärmkartierung 2022 abgeleitet.



## 4.2.2. Ergebnisse

Die Änderungen der Lärmbelastung und der Betroffenzahlen sind Tabelle 10 zu entnehmen. Zunahmen haben ein positives Vorzeichen, Abnahmen ein negatives. Der Angabe -20,0 gilt für die Straßenabschnitte, in denen infolge der Sperrung keine Angaben zur Menge des motorisierten Verkehrs vorliegen.

Straßenabschnitt	Änderung des Schalldruckpegels in Dezibel		Anwohnende	Abnahmen	Zunahmen
	von	bis			
Behrenstraße	1,1	3,4	59	0	59
Charlottenstraße	2,8	4,0	73	0	73
Französische Straße	2,2	3,3	35	0	35
Friedrichstraße	-20,0	-2,2	206	-206	0
Glinkastraße	2,0	4,4	223	0	223
Jägerstraße	-20,0	0,4	226	-206	11
Kronenstraße	-20,0	0,8	108	-77	15
Leipziger Straße	0,7	1,0	134	0	134
Mauerstraße	3,6	3,6	0	0	0
Mohrenstraße	-20,0	-2,0	26	-26	0
Taubenstraße	-20,0	1,9	11	-11	0
<b>Summe</b>			<b>1.101</b>	<b>-526</b>	<b>550</b>

Tabelle 10: Ergebnis der Berechnung der Lärmbelastung

In dem Erhebungsgebiet wohnen 1.101 Menschen. In den Abschnitten mit abnehmenden Verkehrsmengen beträgt die Anzahl der Anwohnenden 526, in den Abschnitten mit einer Zunahme der Verkehrsmengen 550. Für 25 Anwohnende ergibt sich keine Änderung.

In den gesperrten Straßenabschnitten sind die Veränderungen der Lärmbelastungen gravierend. Mit  $L_{den} = 71 \text{ dB(A)}$  und  $L_{night} = 64 \text{ dB(A)}$  zeigt die strategische Lärmkarte 2017 für die betreffenden Abschnitte der Friedrichstraße vormals sehr hohe Straßenverkehrslärmbelastungen, die nun entfallen. Jedoch können in den Abschnitten mit nun verstärktem motorisiertem Verkehr die Zunahmen akustisch wahrgenommen werden. Zur Veranschaulichung gilt als Faustformel im praxisrelevanten Lautstärkebereich:

- Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB wird subjektiv als Verdoppelung der Lautstärke wahrgenommen.
- Wenn unter günstigen Bedingungen wechselnd zwei Geräusche mit einem Pegelunterschied von 1 dB dargeboten werden, kann der Unterschied gerade noch erkannt werden.

Offen ist, ob die Beurteilungsgrundlage anhand zweier Stichtage angesichts sich verändernder Randbedingungen für eine abschließende Beurteilung ausreicht. Fraglich ist zudem, ob eine großräumigere Verlagerung überörtlichen Verkehrs wenige Wochen nach Straßenspernung bereits abgeschlossen war.

## 4.2.3. Fazit

Es wird zunächst die Absicherung der Datengrundlage empfohlen. Sollte sich die am 10. September 2020 ermittelte Verkehrsmenge bestätigen, wird zur Minderung der Schallpegelerhöhungen für die betroffenen Straßenabschnitte des Erhebungsgebietes die Prüfung von Maßnahmen empfohlen.

## 5. WIRTSCHAFT

### 5.1. Datenlage und Methodik

Die Wirtschaftsförderung des Bezirks Mitte steht im Rahmen des Projektes Flaniermeile Friedrichstraße in engem Austausch mit den gewerblichen Anrainer\*innen, informiert diese und ist als „Verwaltungslotsin“ Anlaufstelle für sie – auch über das Projekt hinaus. Als Austausch- und Vernetzungsmöglichkeiten hat die Wirtschaftsförderung folgende Treffen der Anrainer\*innen durchgeführt:

- 1. Netzwerktreffen der Anrainer\*innen am 02. Juli 2020
- 2. Netzwerktreffen der Anrainer\*innen am 08. Oktober 2020
- 3. Netzwerktreffen der Anrainer\*innen am 25. März 2021

Für die Wirtschaftsförderung stehen neben Gestaltungselementen im öffentlichen Raum und der Einbeziehung der betroffenen Anrainer\*innen auch die Ermittlung der Auswirkungen der Umgestaltung auf die Unternehmen, auf das Nutzungsverhalten der Friedrichstraße durch Passant\*innen sowie deren Bewertung der Umgestaltung im Fokus. Ergänzend wird eine Marketingkampagne mit dem Slogan „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstrasse“ – begleitet durch einen Beirat aus gewerblichen Anrainer\*innen der Friedrichstraße – durch eine Agentur entwickelt und gemeinsam mit den Gewerbetreibenden vor Ort umgesetzt, um die Aufmerksamkeit für die Straße insgesamt zu erhöhen. Finanziert wird die Marketingkampagne aus Mitteln der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe.

Mit Unterstützung eines technischen Dienstleistungsunternehmens (bo\_backoffice Berlin GmbH) plant und koordiniert die Wirtschaftsförderung in Zusammenarbeit mit dem Straßen- und Grünflächenamt Berlin-Mitte die gesamte Ausgestaltung der Flaniermeile Friedrichstraße sowie die dortigen Sondernutzungen der Anrainer\*innen.

Das ursprüngliche Ansinnen, grundsätzliche Daten zur wirtschaftlichen Situation der in der Friedrichstraße (Schwerpunkt Flaniermeile) ansässigen Unternehmen und Gewerbetreibenden zu erheben und auszuwerten, konnte in Anbetracht der erheblichen Auswirkungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie auf den stationären Einzelhandel sowie die örtliche Gastronomie nicht weiterverfolgt werden.

Hierbei ist eine freiwillige Bereitstellung von Daten zum Umsatz und Kund\*innenverkehr durch die Unternehmen erforderlich. Die grundlegende Bereitschaft hierzu wurde vor Projektstart abgefragt und von einigen Unternehmen zugesagt. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen der Pandemie auf den stationären Einzelhandel ist die Bereitschaft zur Übermittlung dieser Daten nicht mehr gegeben. Auf eine erneute Abfrage wurde daher verzichtet.

Grundsätzlich fokussieren sich die wirtschaftlichen Begleituntersuchungen auf das **Nutzungsverhalten**, die Aufenthaltsqualität sowie die **Wahrnehmung** und **Bewertung** des Projektes und seiner konkreten Ausgestaltung vor Ort. Die Datenbasis für diese Themen wird im Rahmen von Befragungen erhoben.

Informelle Rückmeldungen zum Projekt – die auf unterschiedlichen Kommunikationswegen eingehen beziehungsweise geäußert werden – wurden ebenfalls dokumentiert. Somit konnten mögliche Anpassungsbedarfe im Projektverlauf geprüft und – insbesondere im Rahmen der Umgestaltung der Fläche im Zuge der Verlängerung – umgesetzt werden.

Darüber hinaus werden über Befragungen, formelle sowie informelle Rückmeldungen fortlaufend Erkenntnisse zur weiteren Umsetzung – auch vergleichbarer beziehungsweise zukünftiger Projekte – generiert.

### 5.1.1. Befragung zur Evaluation von „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstraße“

Im Rahmen der Marketingkampagne: „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstrasse“ führen Honorarkräfte eine Befragung als Evaluationsbaustein durch. Hier werden, während des Verkehrsversuches, in einem A- und einem B-Test vor und nach Durchführung der Marketingmaßnahmen Passant\*innen zum Image der Friedrichstraße sowie zur Wirkung der Kampagne befragt. Im Rahmen des A-Tests wurden 154 Personen entlang der gesamten Friedrichstraße befragt. Der B-Test ist für Anfang September 2021 vorgesehen. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt nach Projektabschluss.

Teile der Evaluation können auch zur Projektbewertung herangezogen werden.

### 5.1.2. Passant\*innen-Befragung

Mit der Durchführung der Passant\*innen-Befragung sind Honorarkräfte betraut.

Die tatsächliche Durchführung der vor Ort-Befragungen war über einen langen Zeitraum in hohem Maße abhängig von der Entwicklung des Pandemiegeschehens sowie der Maßnahmen zu dessen Eindämmung. Das Infektionsgeschehen sowie Zugangsbeschränkungen und die zeitweilige Schließung des nicht nahversorgungsrelevanten Einzelhandels machten die Durchführung einer Face-to-Face Befragung aus Sicht der beteiligten Akteur\*innen vorübergehend nicht vertretbar.

Nach Durchführung eines Pretests Ende März 2021, der neben der Testung des entwickelten Fragebogens vor allem Aufschluss über das persönliche Befragen unter Pandemiebedingungen unter Testung unterschiedlicher Methoden geben sollte, fiel die Entscheidung für die Durchführung der Passant\*innenbefragung in drei über den Projektzeitraum verorteten Phasen. Es gab folgende Befragungsphasen der Passant\*innen-Befragung (alle während des Verkehrsversuches):

- 26. Mai 2021 bis 06. Juni 2021
- 24. Juni 2021 bis 18. Juli 2021
- 20. September 2021 bis 10. Oktober 2021

### 5.1.3. Online-Befragung der gewerbetreibenden Anrainer\*innen

Hinsichtlich der Durchführung während der Pandemie stand die Befragung der Gewerbetreibenden in der Friedrichstraße lange Zeit unter ähnlichen Vorzeichen wie die Befragung der Passant\*innen. Wengleich eine Onlinebefragung der Gewerbetreibenden auch ohne Infektionsrisiko hätte durchgeführt werden können, bot die Einschränkung des Zugangs für einen Großteil der in der Friedrichstraße ansässigen Betriebe sowie deren zwischenzeitlich angeordnete Schließung keine geeigneten Voraussetzungen für die Durchführung.

Erst mit der abgeschlossenen Umgestaltung der Flaniermeile Friedrichstraße im Zuge des verlängerten Projektzeitraums und die zeitgleich stetigen wie zaghaften Öffnungsschritte für Gastronomie und Einzelhandel erlaubten eine unproblematische Durchführung.

Das Befragungstool wurde durch die Wirtschaftsförderung ausgewählt und der Fragebogen dort angelegt. Der Zugang zur Befragung ist per individuellem Link nur für Gewerbetreibende entlang der Flaniermeile sowie in deren direktem Umfeld möglich. Die Befragung wurde am 13. August 2021 gestartet und 55 Unternehmen wurden zur Teilnahme eingeladen. Auf Anfrage war die Teilnahme auch für weitere Unternehmen der Friedrichstraße offen.

## 5.2 Ergebnisse der Befragungen

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Passant\*innen-Befragung, die Evaluationsbefragung zur Marketingkampagne und die Online-Befragung der gewerbetreibenden Anrainer\*innen vorgestellt.

### 5.2.1. Ergebnis der Befragung zur Evaluation von „Berlin, eine Stadt an der Friedrichstraße“

Ein vorliegendes Ergebnis des A-Tests liefert ein interessantes Bild von der Wahrnehmung der Friedrichstraße aus Sicht von Passant\*innen vor Ort. Die Frage nach dem Image der Friedrichstraße zeigt auf, dass dieses anhand der Verortung klassischer Gegensatzpaare durch die Befragten als sicher und reich sowie wenig originell und wenig modern umrissen werden kann (Abbildung 6).

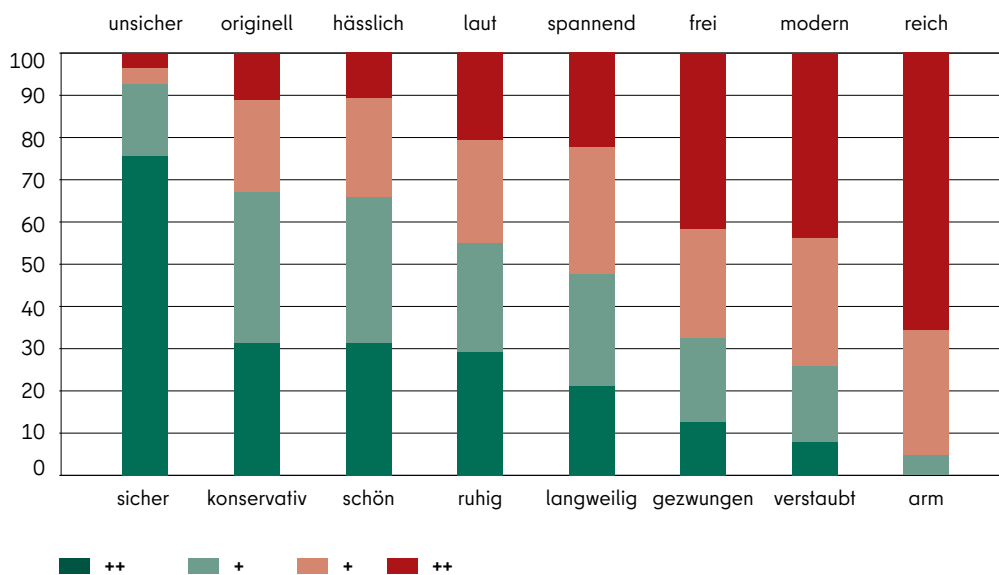


Abbildung 6: Auswertung der Antworten auf die Frage nach dem Image der Friedrichstraße im Rahmen der Marketingkampagne: „Jeder Stadtteil hat seinen eigenen Charakter. Wie verorten Sie folgende Eigenschaften der Friedrichstraße?“ (n: 154)

### 5.2.2. Ergebnisse der Passant\*innen-Befragung

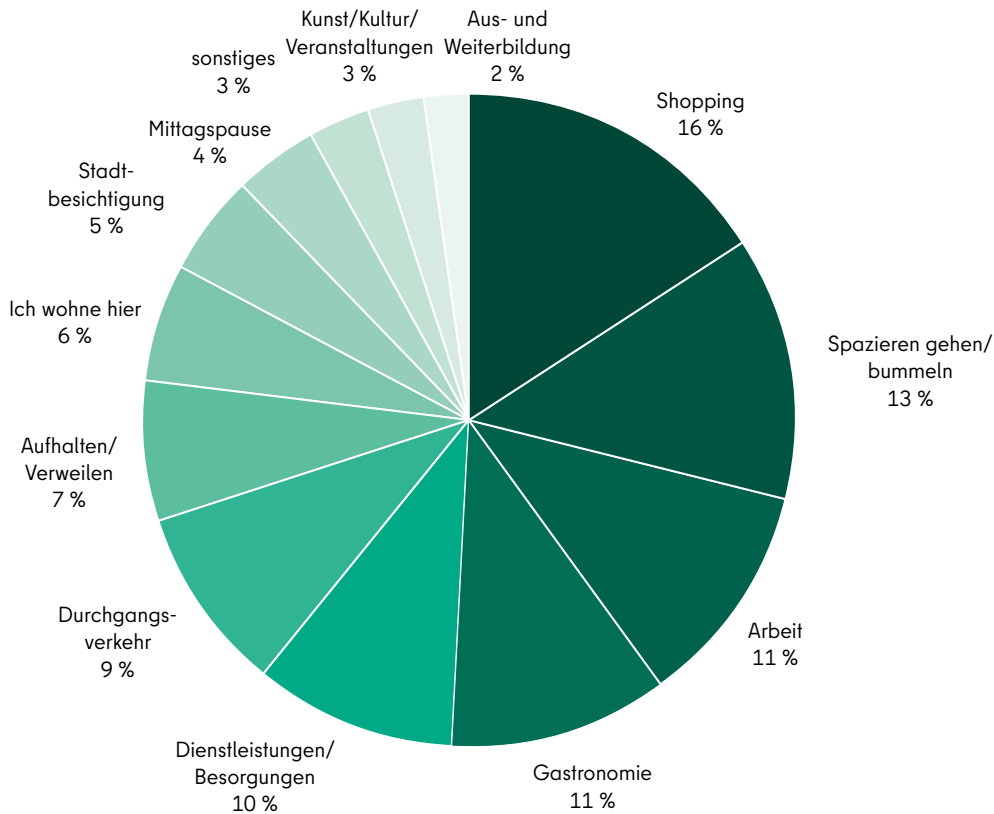
Dies ist eine Zwischenauswertung der ersten beiden Befragungsphasen mit zusammen 674 Befragten (Stand: August 2021).

Im Ergebnis ist die Wahrnehmung der Flaniermeile Friedrichstraße durch die Passant\*innen zum überwiegenden Teil positiv. So antworteten 74 Prozent der Befragten auf die Eingangsfrage „Wie gefällt es Ihnen in der Flaniermeile Friedrichstraße?“ mit *gut* und nur 15 Prozent mit *nicht gut*.

Bei Betrachtung unterschiedlicher Teilaspekte der Flaniermeile Friedrichstraße zeigen sich Unterschiede in der Bewertung. Zum einen ist laut Einschätzung durch diejenigen Befragten, die den vorherigen Zustand der Friedrichstraße kannten, wesentlich häufiger eine neutrale oder negative Antwort feststellbar als bei denjenigen, denen die Ausgangssituation nicht bekannt war. Grundsätzlich sieht der überwiegende Teil der Befragten die abgefragten Teilaspekte *positiv* beziehungsweise im Vergleich zur Ausgangssituation *verbessert*. Einzig beim Thema Barrierefreiheit ist der positive Wert geringer und auch die Kinderfreundlichkeit schneidet im Vergleich mit den anderen Aspekten weniger gut ab.

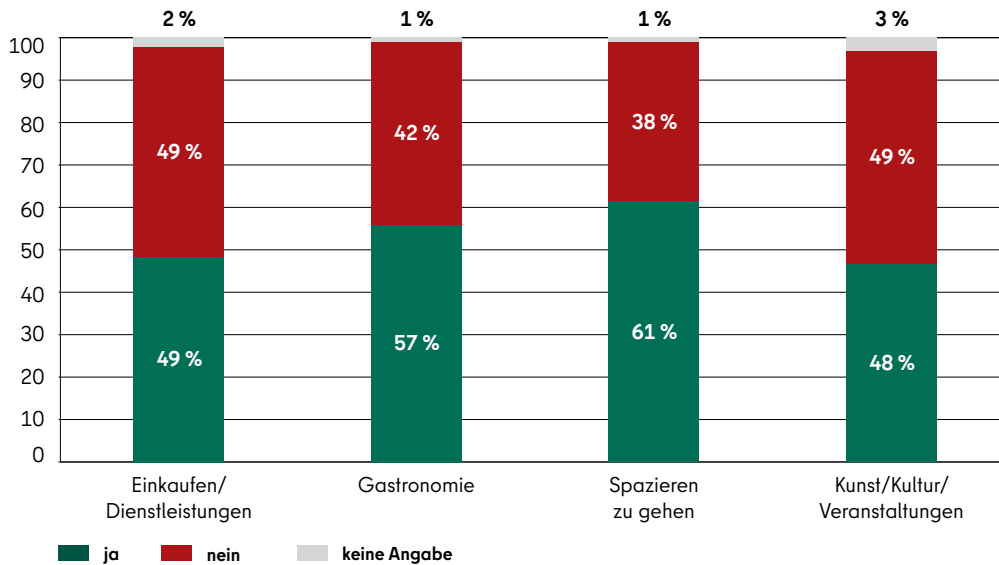
Bei diesen beiden Themen ist der Anteil der Befragten, die *keine Angabe* gewöhlt haben, jedoch mit 16 bis 20 Prozent sehr groß. Dennoch scheint bei beiden Themen Handlungsbedarf zu bestehen. 70 Prozent der Befragten geben der Verkehrsberuhigung beziehungsweise der Flaniermeile Friedrichstraße die Schulnoten 1 oder 2.

Bei der Frage nach dem Nutzungsverhalten zeigt sich die Multifunktionalität der zentral innerstädtischen Friedrichstraße. Im Vordergrund stehen mit jeweils mehr als 10 Prozent der Nennungen Shopping, bummeln, Arbeit und Gastronomie. Die umgestaltete Friedrichstraße ist also vornehmlich Einkaufs- und Arbeitsort, aber auch Treffpunkt (Gastronomie) und Ort zum Flanieren (Abbildung 7).



**Abbildung 7: Antworten auf die Frage nach dem Nutzungsverhalten (Passant\*innen-Befragung: „Warum kommen Sie in die Flaniermeile Friedrichstraße?“, n: 1.281 bei möglicher Mehrfachnennung)**

Für circa die Hälfte der Befragten ist die Einrichtung der Flaniermeile Friedrichstraße ein Anreiz, die Friedrichstraße öfter zu nutzen beziehungsweise zu besuchen. Vor allem die Aspekte „spazieren gehen“ und „Gastronomiebesuch“ sind Anreize für häufigere Besuche (Abbildung 8).



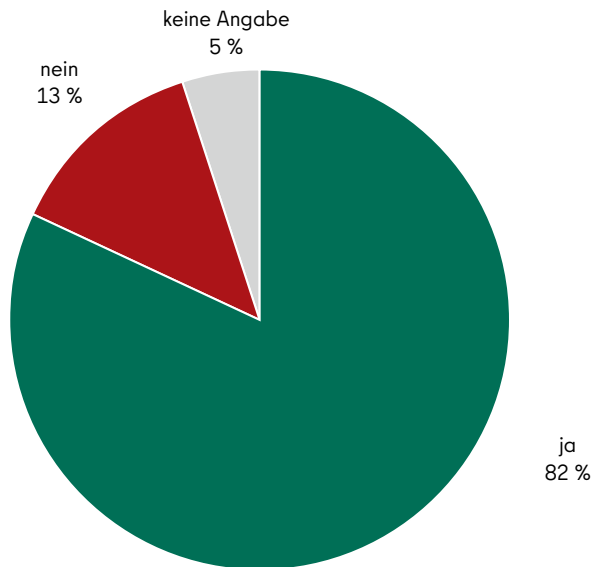
**Abbildung 8: Antworten auf die Frage nach dem Anreiz für häufigere Besuche der Friedrichstraße (Passant\*innen-Befragung: „Ist die Verkehrsberuhigung für Sie ein Anreiz öfter zu kommen, um... (zu nutzen/besuchen)?“; n: 674)**

Das vorhandene Angebot an Einzelhandel und Gastronomie wird hinsichtlich Angebotsvielfalt und Preisniveau überwiegend positiv bewertet. Der Anteil *guter* oder *sehr guter* Antworten ist jedoch beim Preisniveau des Einzelhandelsangebots mit circa 21 Prozent sehr gering, sodass hier eine Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage konstatiert werden kann. Die Angebotsvielfalt im Einzelhandel erreicht mit 46 Prozent *guter* oder *sehr guter* Antworten einen hohen Anteil positiver Rückmeldungen.

Bei der offenen Frage nach positiven und negativen Aspekten der Flaniermeile Friedrichstraße ergibt sich ein äußerst differenziertes Bild, das in detaillierterer Form erst in der abschließenden Endauswertung nach der dritten Befragungsphase präzisiert werden kann. Unter den positiven Nennungen (n = 875) treten insbesondere die Abwesenheit von Autos (173), die Sitzgelegenheiten (84), der Radfahrstreifen (68) sowie die Möglichkeit der Erholung und Entspannung (52) hervor.

Während positive Nennungen zumeist das Gesamtprojekt und dessen grundsätzliche Umsetzung hervorheben, gibt es bei der Frage nach Defiziten viele kleinteilige Verbesserungspotenziale (n = 1.047). So wird die Gestaltung als verbesserungsfähig beurteilt, wobei die Begründung (175) sowie die Sitzgelegenheiten (53) genannt wurden. Besonders häufig wurde zudem der Wunsch nach Priorisierung des Fuß- gegenüber dem Radverkehr, also ein stärkerer „Fußgängerzonencharakter“ genannt (172). 92 Befragte bemängelten das optische (zum Beispiel weil provisorische) Erscheinungsbild der Flaniermeile Friedrichstraße. Auch die Gastronomie (90) entspricht hinsichtlich Anzahl und Angebotsvielfalt nicht den Ansprüchen der potenziellen Nachfrage. Gleichmaßen gilt dies für das hohe Preisniveau des Einzelhandels (70).

Die beiden abschließenden Fragen zeigen auf, dass die Flaniermeile Friedrichstraße – trotz zahlreicher Verbesserungsvorschläge und Kritik – aus Sicht der Befragten und damit der direkten Nutzer\*innen vor Ort eine erhebliche Bedeutung hat. So wünschen sich 82 Prozent der Befragten eine dauerhafte Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße – wengleich hierbei vielfach betont wurde, dass Anpassungen nötig wären – und 13 Prozent sprechen sich dagegen aus (Abbildung 9).



**Abbildung 9: Antworten auf die Frage nach der dauerhaften Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße (Passant\*innen-Befragung: „Würden Sie eine dauerhafte Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße begrüßen?“, n: 674)**

Bei der Frage nach dem Wunsch der Durchführung ähnlicher Projekte auf anderen Straßen Berlins – also nach dem Beispielcharakter der Flaniermeile Friedrichstraße – ist der Anteil positiver Antworten sogar noch ein wenig höher: 85 Prozent sagten ja; 10 Prozent nein.

### 5.2.3. Ergebnisse der Befragung der Gewerbetreibenden

An dieser Stelle kann nur ein erster Einblick zu den Rückläufen der Befragung gegeben werden.

Es sind insgesamt 23 Rückläufe eingegangen, was circa einem Drittel der angefragten Gewerbebetriebe entspricht. Neben Einzelhandelsbetrieben unterschiedlicher Hauptsortimente und Gastronomiebetrieben sind auch Rückläufe von Dienstleistungsbetrieben (insbesondere Hotellerie) und einzelnen Unternehmen anderer Branchen eingegangen. 13 Teilnehmende geben an, direkte\*r Anrainer\*in der Flaniermeile Friedrichstraße zu sein.

Nach vorläufiger Prüfung der Antworten sind die Meinungen der Gewerbetreibenden in und an der Friedrichstraße zum Verkehrsversuch differenziert und teils kontrovers. Es gibt kritische Anmerkungen, etwa zur Gestaltung und zur Verkehrsverlagerung, aber auch positive Rückmeldungen bezüglich der Absicht, nachhaltige Verbesserungen für die Friedrichstraße herbeizuführen. Eine detaillierte Auswertung wird im Rahmen des Endberichts nach Projektabschluss erfolgen.



### 5.3. Fazit

Aus Sicht der befragten Passant\*innen ist die Bewertung des Projekts eindeutig. Wenngleich Kontroversen bezüglich Umsetzung und Gestaltung des Verkehrs sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes bestehen, würden 82 Prozent der Befragten eine verkehrsberuhigte Friedrichstraße begrüßen. Etwa die Hälfte der Befragten sieht in der umgestalteten Friedrichstraße für sich einen Anreiz, diese für unterschiedliche Aktivitäten – die zum überwiegenden Teil direkte Wertschöpfung vor Ort erzeugen – häufiger aufzusuchen. Dies in Zusammenhang mit den geäußerten Defiziten bei Einzelhandel und Gastronomie vor Ort kann und muss Anreiz für Immobilieneigentümer\*innen und Gewerbetreibende vor Ort sein, den Wünschen der Kund\*innen zu entsprechen und somit die vorhandenen Potenziale zu nutzen.

Die Kund\*innen und potenziellen Kund\*innen der Friedrichstraße haben sich zur Zukunft eindeutig geäußert: Für mehr als 80 Prozent der Befragten ist das Zurück zum ursprünglichen Zustand der Friedrichstraße keine Option – gleichzeitig werden aber Anpassungen an die persönlichen Präferenzen gewünscht. Bei 85 Prozent der Befragten gibt es den Wunsch, vergleichbare Projekte auch auf anderen Straßen in Berlin umzusetzen.

Die Auswertung der Rückläufe der Online-Befragung der gewerbetreibenden Anrainer\*innen steht noch aus. Die vorläufige Prüfung der Antworten ergab ein disparates Meinungsbild mit positiven und negativen Bewertungen und Anmerkungen zur Flaniermeile Friedrichstraße.

Insgesamt können die Auswirkungen der Flaniermeile Friedrichstraße auf die örtlichen Einzelhandel-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe kaum vom Pandemiegeschehen getrennt werden. Es sind allenfalls erste Aussagen zu den Öffnungszeiten (außerhalb der coronabedingten Geschäftsschließungen und Zugangsbeschränkungen) möglich.

In Ergänzung zu den Befragungen sind im Folgenden andere formelle und informelle Rückmeldungen zusammengefasst.

Für die Einzelhandelsbetriebe im betroffenen Bereich der Friedrichstraße liegen keine belastbaren Zahlen zur Entwicklung von Umsatz und Kund\*innenzahl vor. Laut Gesprächen der Wirtschaftsförderung mit den Unternehmer\*innen vor Ort haben einige Einzelhändler\*innen bis zum Wiederanstieg des Infektionsgeschehens (im Laufe des Oktober 2020) eine deutlich erhöhte Passant\*innenfrequenz auf der Friedrichstraße festgestellt, die sich jedoch nur in geringem Maße in den Umsatzzahlen niedergeschlagen hat.

So führt die erheblich ausgeweitete Möglichkeit zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums für gewerbliche Sondernutzungen und die nicht kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten auf Parklets beziehungsweise Sitzgelegenheiten bei entsprechender Witterung zur verstärkten Nutzung der gastronomischen Betriebe im entsprechenden Bereich.

Einen überwiegenden positiven Effekt haben die bereitgestellten Showcases. Auch Unternehmen außerhalb des für Kfz gesperrten Bereichs berichten von spürbaren positiven Effekten durch die Präsentation in den Showcases.

Gleichzeitig zeigen sich Anrainer\*innen der parallel zur Friedrichstraße verlaufenden Charlottenstraße besorgt über das in ihrer Wahrnehmung gestiegene Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Belastung durch Verkehrslärm und Emissionen. Befürchtet wird eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität und in der Folge Auswirkungen auf den Umsatz der Gastronomiebetriebe.

## 6. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Aktuell liegen zum Projekt **Flaniermeile Friedrichstraße** in allen untersuchten Bereichen (Verkehr, Umwelt und Wirtschaft) Daten und Erkenntnisse mit Stand Juni 2021 vor. In den finalen Abschlussbericht werden noch abschließende Projektbewertungen aus Erhebungen und Befragungen einfließen. Im Folgenden werden die Zwischenergebnisse zusammengefasst.

Die Ergebnisse der Passant\*innenbefragungen zur Neugestaltung der Friedrichstraße sind überwiegend positiv. Dreiviertel der Befragten bewerten diese mit gut, vier von fünf Befragten befürworten eine dauerhafte Sperrung für den motorisierten Verkehr und 85 Prozent wünschen sich ähnliche Projekte auf weiteren Berliner Straßen.

Die Kfz-Verkehrsmengen nehmen in der Friedrichstraße deutlicher ab, als sie in den Parallelen Glinkastraße – Mauerstraße und Charlottenstraße zunehmen. Der Kfz-Verkehr nutzt in Nord-Süd-Richtung verschiedene Alternativstrecken und weicht wahrscheinlich in erheblichem Maß großräumig aus.

Die Zunahme des Radverkehrs in der Friedrichstraße übersteigt die Abnahmen in anderen Bereichen deutlich. Eine hohe Anziehungswirkung der Flaniermeile für den Radverkehr ist erkennbar und eine Bündelungswirkung ist wahrscheinlich.

Die Fußverkehrsmengen lagen im Bereich der Flaniermeile während des Verkehrsversuchs (September 2020 bis April 2021) nur selten höher als vorher (August 2020). Die Ursachen dafür sind wohl auf die Jahreszeit und Einschränkungen infolge der Pandemie zurückzuführen. Die Ergebnisse der Erhebungen aus dem Sommer 2021 bleiben insbesondere für den Fußverkehr abzuwarten.

Mit Einrichtung des Verkehrsversuchs wechseln Passant\*innen während ihres **Aufenthaltes** in der Friedrichstraße deutlich häufiger die StraÙenseite oder nutzen die Fahrbahn. Die Erhebung im November 2020 zeigt mehr längere Aufenthalte und auch höhere mittlere Verweildauern. Es ist zu erwarten, dass die Erhebungen im Sommer 2021 zu ähnlichen oder stärkeren Eindrücken kommen.

Die beobachteten **Lieferzonen** werden unterschiedlich gut angenommen. Andererseits stehen viele Park- und Haltvorgänge nicht mit Liefertätigkeiten im Zusammenhang. Andere Verkehrsteilnehmenden werden zumeist nicht beeinträchtigt.

Das **Parkraumangebot** sinkt durch den Verkehrsversuch nur um 4 Prozent. Wie stark der Parkdruck im Umfeld des Verkehrsversuchs ist, wird die ausstehende Erhebung der Parkraumbelastung zeigen.

Auswirkungen des Verkehrsversuchs auf das **Unfallgeschehen** können noch nicht dargestellt werden, da Daten für die Zeit des Versuchs noch nicht ausgewertet wurden.

Die **Luftschadstoffbelastung** in der Friedrichstraße sank infolge des Verkehrsversuchs auf das Niveau des städtischen Hintergrunds. Die Anrainer\*innen der Friedrichstraße wurden von den lokalen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen weitestgehend entlastet, in der Glinkastraße und Charlottenstraße nahmen die Belastungen leicht zu. In allen Straßen wird der NO<sub>2</sub>-Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich um bis zu 40 Prozent unterschritten wird.

Zur Bewertung der **Lärmwirkung** wird zunächst die Absicherung der Datengrundlage empfohlen. Sollte sich die am 10. September 2020 ermittelte Verkehrsmenge bestätigen, wird zur Minderung der Schallpegelerhöhungen für die betroffenen Straßenabschnitte des Erhebungsgebietes die Prüfung von Maßnahmen empfohlen.

Voraussichtlich Anfang 2022 werden alle Analysen und Auswertungen der Bereiche Verkehr, Umwelt und Wirtschaft dokumentiert sein. Die Ergebnisse werden dann in Fortschreibung dieses Projektzwischenberichts in einem **Abschlussbericht** zusammengefasst. Er wird auch die Grundlagen für die Entscheidung über eine langfristige und dauerhafte Veränderung der Friedrichstraße liefern.

# TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie an den Zähltagen.....	9
Tabelle 2:	Längs gehen im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße vor und während des Verkehrsversuchs   Anzahl der Wege gesamt (davon Westseite   Ostseite).....	15
Tabelle 3:	Längs gehen im Abschnitt Tauben-/Jägerstraße vor und während des Verkehrsversuchs   Anzahl der Wege gesamt (davon Westseite   Ostseite).....	15
Tabelle 4:	Queren der Friedrichstraße im Abschnitt Kronen-/Mohrenstraße vor und während des Verkehrsversuchs   Anzahl der Querungen gesamt (davon Bord zu Bord   andere) .....	16
Tabelle 5:	Queren der Friedrichstraße im Abschnitt Tauben-/Jägerstraße vor und während des Verkehrsversuchs   Anzahl der Querungen gesamt (davon Bord zu Bord   andere) .....	16
Tabelle 6:	Stehenbleiben in den Abschnitten Kronen-/Mohrenstraße und Tauben-/Jägerstraße   Anzahl der Personen und Gruppen .....	16
Tabelle 7:	Stehenbleiben in den Abschnitten Kronen-/Mohrenstraße und Tauben-/Jägerstraße   Verweildauern und statistische Kennwerte.....	17
Tabelle 8:	Vergleich der Parkgebühren im Straßenraum und in Sammelanlagen.....	19
Tabelle 9:	Mittelwerte der an den Passivsammlern ermittelten NO <sub>2</sub> -Werte für die jeweiligen Zeiträume .....	24
Tabelle 10:	Ergebnis der Berechnung der Lärmbelastung .....	27

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Umgebungskarte der Flaniermeile Friedrichstraße.....	6
Abbildung 2: Standorte der Zählstellen des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs   Kreis = Zählung des Kfz- und Radverkehrs am Knotenpunkt   Rechtecke und Kreise 1 bis 10 = zusätzliche Erfassung des Fußverkehrs im Querschnitt.....	11
Abbildung 3: Entwicklung der Kfz-, Rad und Fußverkehrsmengen an den vier Knotenpunkten im Gebiet des Verkehrsversuchs Flaniermeile.....	12
Abbildung 4: Entwicklung der Kfz-, Rad und Fußverkehrsmengen im gesamten Untersuchungsgebiet (Gesamtbilanz).....	13
Abbildung 5: Überblick der stationären Messeinrichtungen (Geräte: SenUVK NO <sub>2</sub> -Passivsammler: MP562, MP701, MP702   IASS-NO <sub>2</sub> -Messgeräte z16, z109 und z186) .....	22
Abbildung 6: Auswertung der Antworten auf die Frage nach dem Image der Friedrichstraße im Rahmen der Marketingkampagne: „Jeder Stadtteil hat seinen eigenen Charakter. Wie verorten Sie folgende Eigenschaften der Friedrichstraße?“ (n: 154) .....	30
Abbildung 7: Antworten auf die Frage nach dem Nutzungsverhalten (Passant*innen-Befragung: „Warum kommen Sie in die Flaniermeile Friedrichstraße?“, n: 1.281 bei möglicher Mehrfachnennung).....	31
Abbildung 8: Antworten auf die Frage nach dem Anreiz für häufigere Besuche der Friedrichstraße (Passant*innen-Befragung: „Ist die Verkehrsberuhigung für Sie ein Anreiz öfter zu kommen, um... (zu nutzen/besuchen)?“, n: 674).....	32
Abbildung 9: Antworten auf die Frage nach der dauerhaften Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße (Passant*innen-Befragung: „Würden Sie eine dauerhafte Verkehrsberuhigung der Friedrichstraße begrüßen?“, n: 674).....	33

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Verkehr  
und Klimaschutz

**BERLIN**



Öffentlichkeitsarbeit  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin

[www.berlin.de/sen/uvk](http://www.berlin.de/sen/uvk)



[twitter.com/senuvkberlin](https://twitter.com/senuvkberlin)



[instagram.com/senuvkberlin](https://www.instagram.com/senuvkberlin)

Berlin, 10/2021