

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) beabsichtigt, zeitnah einen Realisierungswettbewerb für eine neue Mühlendammbücke auszuloben. Über die Brücke rollen derzeit werktags täglich 72.800 Kfz. Die zu entwerfende Brücke mit einem Mindestprofil von 39,60 m soll für 62.800 Kfz täglich ausgelegt werden.

Die rotrote Koalition hat sich 2011 im Stadtentwicklungsplan Verkehr für die Zielperspektive 2025 auf 40 - 50.000 Kfz täglich verständigt und dafür ein komplexes Maßnahmenbündel beschlossen.

Der Bezirk schlägt vor, der Dimensionierung der neuen Brücke eine Verkehrsstärke von maximal 35.000 Kfz täglich zugrunde zu legen und den Verkehrsraum je zu einem Viertel auf Fuß-, Rad, Kfz- und Tramverkehr aufzuteilen.

Die SenUVK plant die zeitnahe Veröffentlichung der Auslobung des Wettbewerbes im Europäischen Amtsblatt. Der Realisierungswettbewerb ist zugleich ein Vergabeverfahren zur Beauftragung des Brückenneubaus. **Nach der öffentlichen Diskussionsveranstaltung 9.11.2020 bleiben weiter viele Fragen offen:**

18 Fragen an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zum Neubau der Mühlendammbücke:

Fragen zur konzeptionellen Einbindung des Brückenneubaus

1. Warum gibt es kein Mobilitätskonzept für die Berliner Mitte, in das sich die Dimensionierung der neuen Brücke mit einer Kfz-Belastung von 62.000 Kfz täglich einfügt?
2. Ist der auf der Homepage der SenUVK gelistete StEP-Verkehr 2011, der für den Zielhorizont 2025 eine Kfz Belastung von 40 – 50.000 Kfz prognostiziert, bereits außer Kraft gesetzt?
3. Wie geht der im Entwurf existierende StEP MoVe (Stadt-Entwicklungsplan Mobilität und Verkehr), der den StEP Verkehr 2011 ablösen soll, mit dem Straßenzug Grunerstraße bis Leipziger Straße bzw. der Berliner Mitte um?
4. Wann wird der im aktuellen Koalitionsvertrag (R2G, S.35) fixierte Handlungsauftrag, „die im B-Plan Molkenmarkt festgesetzten Verkehrsflächen hinsichtlich

Aufteilung und Gestaltung zu überprüfen und die Stadtdebatte fortzusetzen und angrenzende Bereiche einzubeziehen“, umgesetzt?

5. Gibt es eine Wirkungsanalyse zur Festlegung von 62.000 Kfz täglich in Bezug auf die im „Berliner Energie- und Klimaschutz Programm“ (BEK) vorgegebenen Meilensteine zur CO₂-Reduktion?

6. wie verträgt sich die Festlegung auf 62.000 Kfz mit der im Maßnahmenkatalog zur Einhaltung der Meilensteine des BEK vorgeschlagenen „Zero - Emission – Zone“?

Fragen zu technischen Parametern der neuen Brücke

7. Wie errechnet sich der Wert von 62.000 Kfz täglich für die Dimensionierung der neuen Brücke (der StEP-Verkehr von 2011 nennt eine Zielperspektive von 40 - 50.000 Kfz täglich für 2025)? Wurde das seit 2011 einsetzende Bevölkerungswachstum hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten einer Analyse unterzogen und wo ist sie nachzulesen?

8. Warum werden die Fußwege mit einer Breite von lediglich 4 Metern vorgegeben (derzeit 6,35 Meter)?

9. Wieso wird keine Prognose zum Radverkehr und zum Fußverkehr über die neue Brücke gegeben?

10. Könnte es zielführend sein, wenn auf der Basis des vom Bezirk vorgeschlagenen 36-Meter-Profils in einer Phase 1 (Tram noch nicht in Betrieb, BVG-Busse fahren auf dem Radstreifen mit) eine zweite Kfz-Spur je Richtung auf den schon gebauten Tram-Streifen geführt wird? In der Phase 2 (Tram geht in Betrieb und ersetzt die BVG-Busse) entfällt dann die zweite Kfz-Spur. *(Hinweis: der Vertreter des für das Planfeststellungsverfahren arbeitenden Ingenieurbüros Obermeyer hielt in der Diskussion vom 9.11. diesen Ansatz spontan für sinnvoll)*

Fragen zum Verfahren

11. Die neue Brücke setzt mit dem neuen Verkehrsprofil den Maßstab für die anschließenden Verkehrsräume (Grunerstraße, Molkenmarkt, Gertraudenbrücke, Spittelmarkt, Leipziger Straße). Eine isolierte Festlegung für die neue Mühlendammbrücke beraubt allen genannten Verkehrsräumen Abwägungsmöglichkeiten, die vorhandenen öffentlichen Freiflächen teils notwendigen Verkehrsflächen, teils urbanen Freiflächen mit hohem Grünanteil und höherer Aufenthaltsqualität zuzuordnen. Ist dies mit dem Anspruch integrierter Planung verantwortbar?

12. Ist nicht gerade der Zusatz in der Wettbewerbsaufgabe (Ideenteil), für einen späteren Zeitpunkt eine Umnutzung der Verkehrsflächen auf der neuen Brücke vorzusehen, verantwortungslos, wenn in der Zwischenzeit alle weiteren Verkehrsräume auf das hohe Kfz-Aufkommen ausgelegt wurden?

13. Bleibt neben dem breiten Verkehrsprofil auch die hohe Belastung durch Kfz-Verkehr gesetzt, entfällt bei der Anpassung des städtebaulichen Rahmens die Möglichkeit, Wohnanteile rechtlich durchzusetzen. Beispielsweise setzt sich der Bezirk bei dem im B-Plan 1 – 2ab „Spittelmarkt“ vorgesehenen großen Gebäude am Eingang der Leipziger Straße für eine Nutzung teils für Studierende, teils für Geflüchtete ein. Dies geht nur bei einer mindestens Halbierung des Kfz-Verkehrs. Warum nicht jetzt dafür die Voraussetzung schaffen?

14. Auch die Lärm-Entlastung der 17.000 Menschen, die an dem Straßenzug bereits wohnen, ist ein bedeutender Abwägungsgegenstand, der nicht betrachtet wird, obwohl er durch die neue Brücke determiniert würde. Sollte dies nicht in die Gesamtbeurteilung einfließen?

15. Die am 9.November durchgeführte Diskussionsveranstaltung im online Format stieß auf ein reges Publikumsinteresse. Inwiefern musste die Youtube-Aufzeichnung aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht werden? Wieso gab es keinen Ausblick auf das weitere Verfahren?

16. Fühlt sich die SenUVK an die in einem aufwendigen Prozess mit starken partizipativen Elementen erarbeiteten und vom Senat beschlossenen „Leitlinien für Beteiligung“ gebunden?

17. Die neue Mühlendammbrücke ist im Hinblick auf die Mobilitätswende das bedeutendste in dieser Legislatur zu entscheidende Einzelprojekt. Wieso gab es zu dieser schwerwiegenden Einzelentscheidung keine Befassung im Abgeordnetenhaus?

18. Der Flächennutzungsplan von 1994 (FNP), der mit dem größten Beteiligungsverfahren der 90er Jahre und nicht zu zählenden Befassungen im Abgeordnetenhaus entschieden und in beständiger Fortentwicklung seine heute gültige Fassung erhalten hat, hat ein Ziel immer gehabt und nie verlassen: die Berliner Mitte soll von übergeordneten Hauptverkehrsstraßen befreit und mit einem Modal Split von 80 : 20 zugunsten des Umweltverbundes entwickelt werden. Alle begleitenden Planwerke und StEP-Verkehre arbeiten seitdem an der Reduzierung des Pendler- und des Durchgangsverkehrs. Wird der StEP Move dieses Ziel mindestens bekräftigen und wenn ja, warum dann diese Planung zur neuen Mühlendammbrücke?

Ephraim Gothe

Stadtrat für Stadtentwicklung, Gesundheit und Soziales im Bezirk Mitte von Berlin