

Ersatzneubau der Mühlendammbücke

Erste und letzte (?) Diskussionsveranstaltung
der Senatsverwaltung für **Umwelt, Verkehr und
Klimaschutz**

am 9. November 2020

Shortcut

Berlin Mühlendammbrücke 1902 mit 5,75 Meter breiten Fußwegen

(Abriß erfolgte ab 1936 im Zusammenhang mit der Planung für ein Gauforum am Molkenmarkt)



Neue Mühlen- damnbrücke

Foto von
1971



Mühlendammbrücke mit Blick auf Nikolaiviertel und Rotes Rathaus



Ausgangssituation:

Die Mühlendammbücke muss wegen massiver Schäden in der Spannbetonkonstruktion komplett ersetzt werden.

Für den Ersatzneubau lobt die SenUVK einen Realisierungswettbewerb aus. In der Auslobung wird ein Mindestprofil von 39,60 Metern und eine Kfz-Belastung von 62.000 Kfz/24h vorgegeben.

Verkehrsbelastungen auf dem Mühlendamm

IST-Belastung 2018: 72.800 Kfz / 24h werktags

StEP Verkehr 2011 für 2025: 40 - 50.000 Kfz

Auslobung SenUVK: 62.800 Kfz

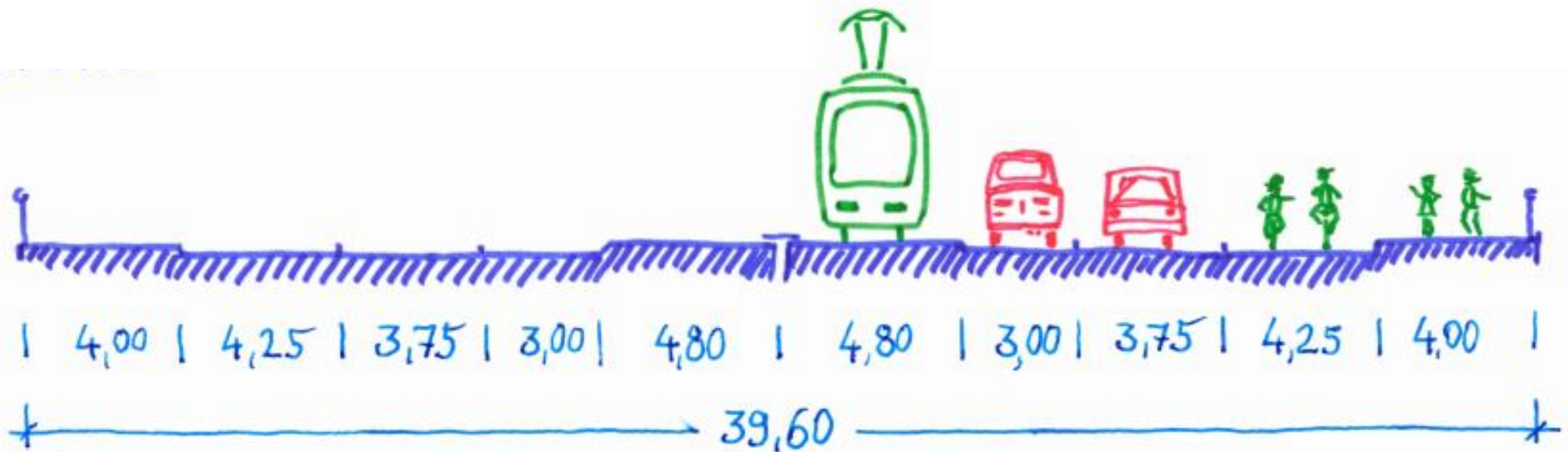
Bezirk: maximal 35.000 Kfz

Frage: warum 62.000 Kfz ?

Wettbewerbsvorgabe SenUVK

Mindest-Profil 39,60 m und 62.800 Kfz pro Tag ?

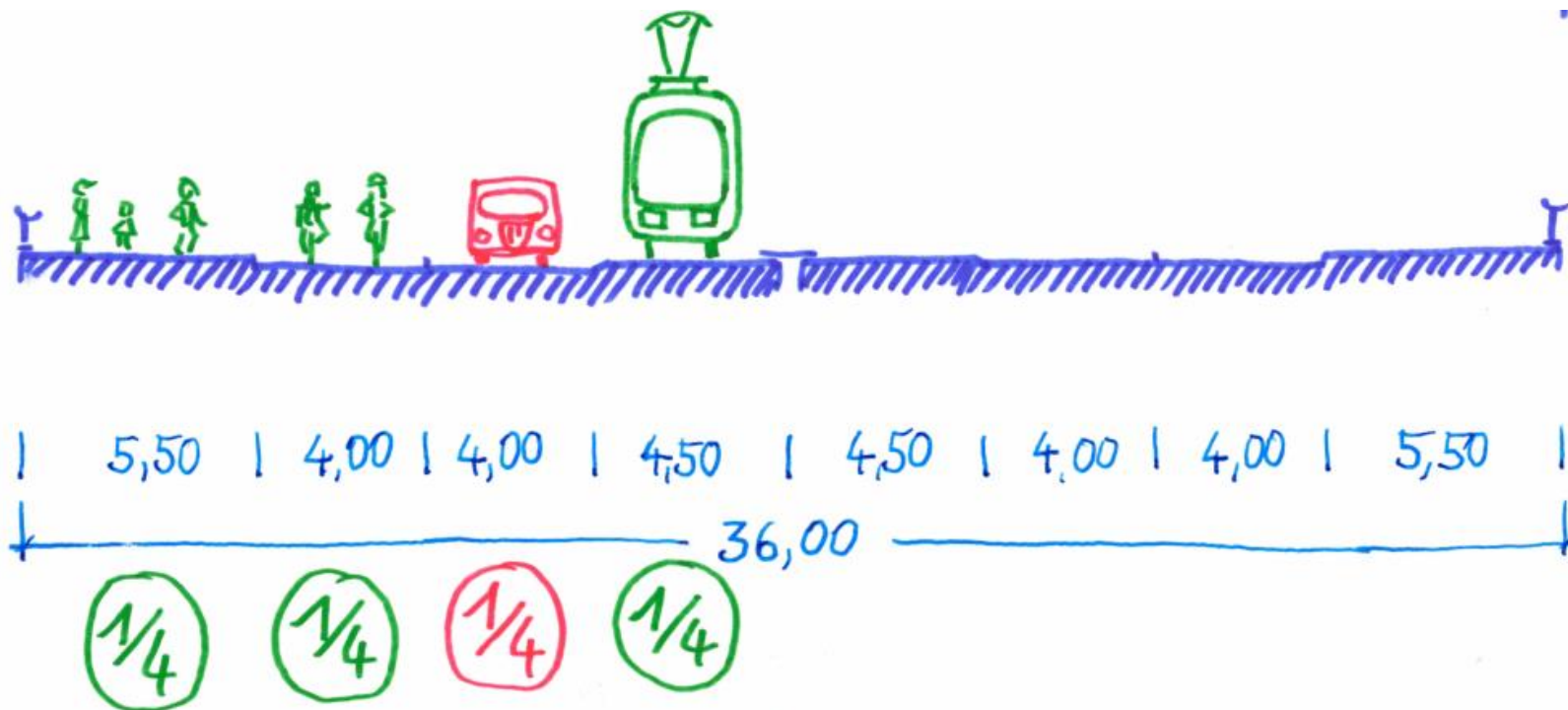
... und den schmalsten Bürgersteigen aller Zeiten?



Vorschlag Bezirk für die neue Mühlendammbücke

Brücke mit 36 m – Profil und max. 35.000 Kfz pro Tag

in einer Phase 1 vor Inbetriebnahme Tram könnten BVG-Busse auf dem Radstreifen mitfahren und auf der Tram-Bahn eine zweite Kfz Spurgeführt werden



Rückblick

Planungen nach dem Mauerfall

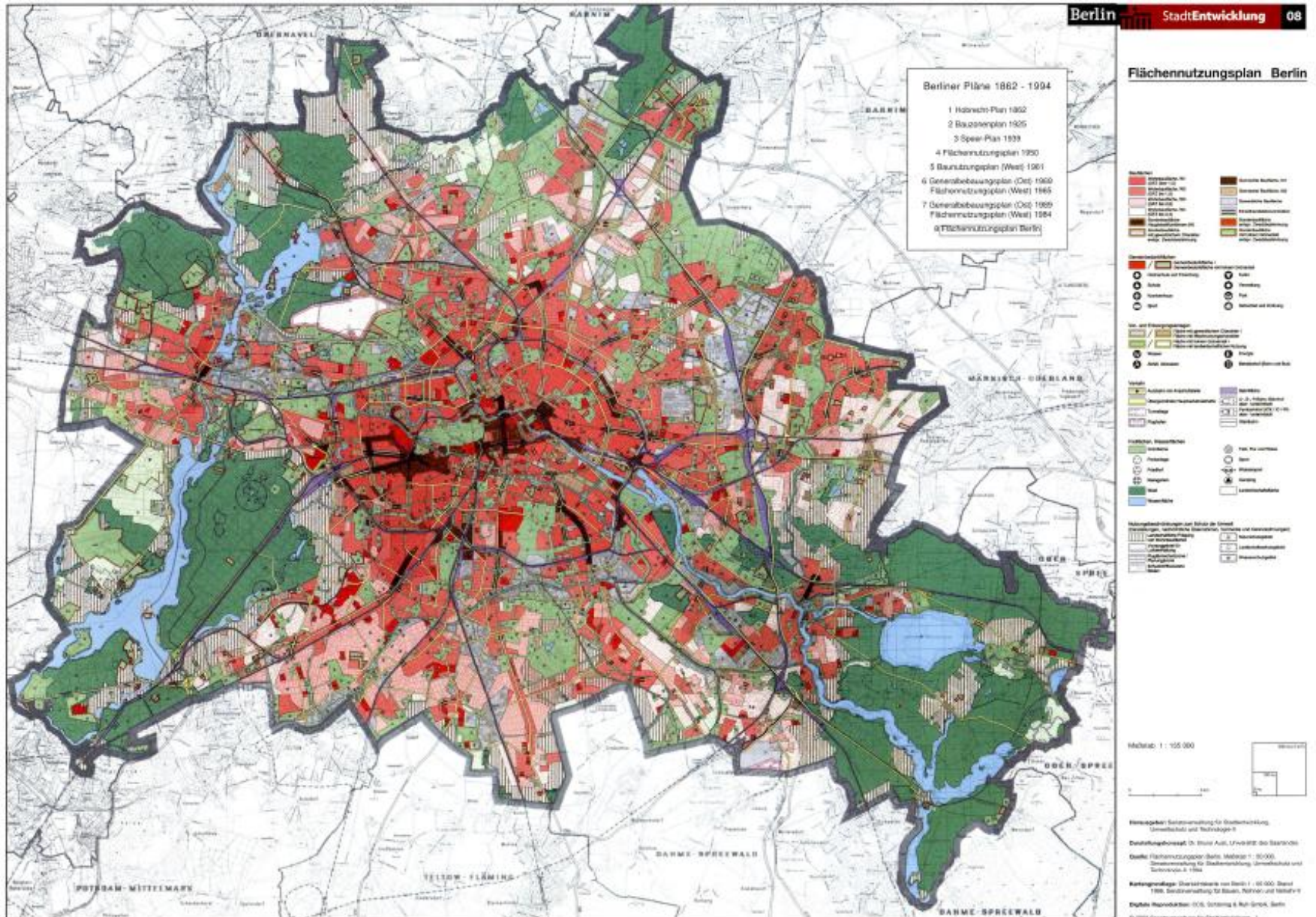
zur Reduzierung von

> Durchgangsverkehr und

> Pendlerverkehr

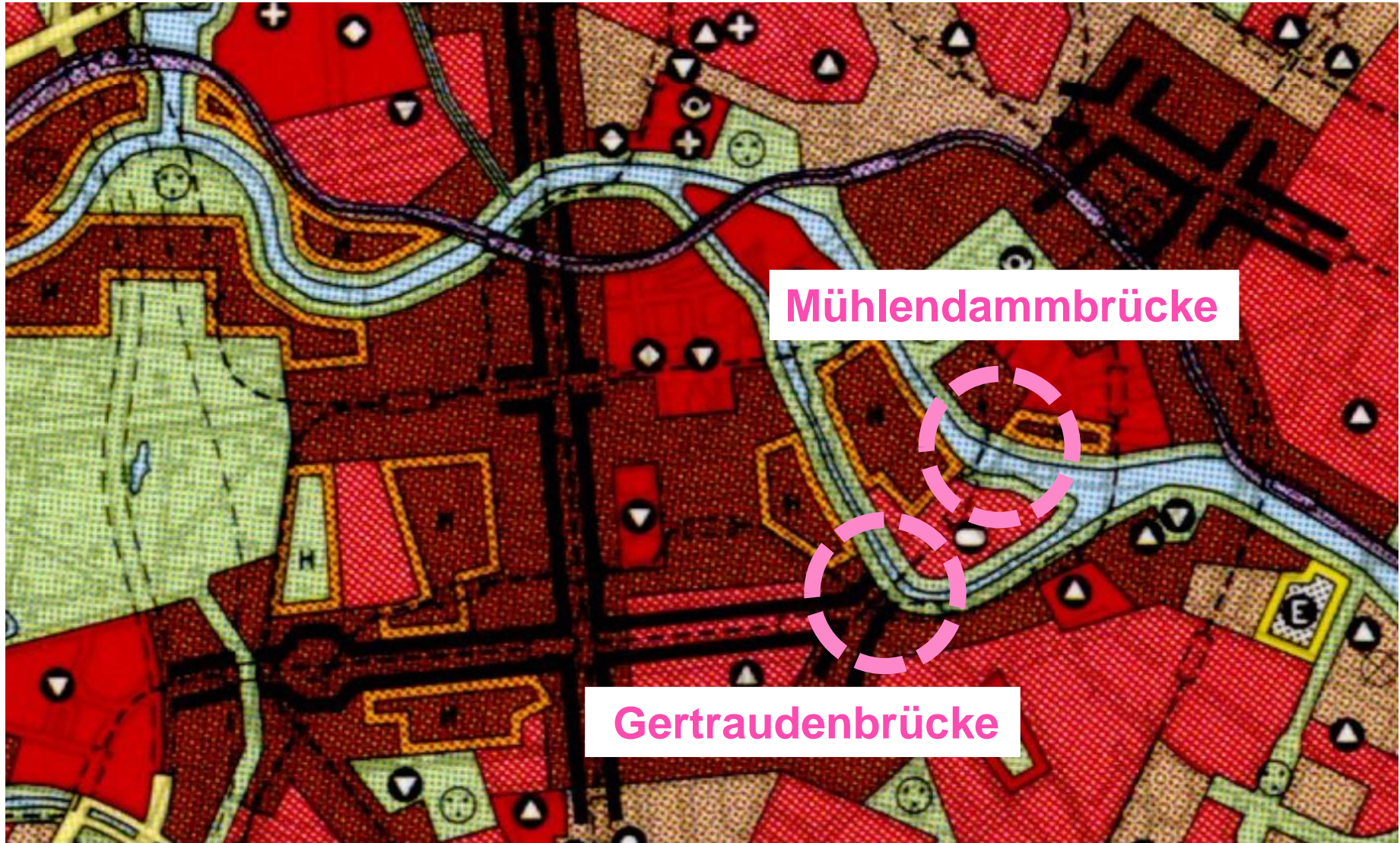
aus der Berliner Mitte

1994 – erster Flächennutzungsplan für ganz Berlin



Perspektive: keine Hauptverkehrsstraßen durch die Berliner Mitte





Planwerk Innenstadt 1999 Ausschnitt Leipziger Straße - Molkenmarkt



**Planungsstand
VOR
Senatsbeschluss
1999**

**Position SPD
Senat und Abghs**
(Fahrbahn 15 m zwischen
den Bordsteinen)



Anzahl Kfz / 24h Mühlendammbücke 40 – 50.000 Kfz im Jahr 2025



Step Verkehr 2011 IV.4.5 Teilstrategie Innere Stadt
Handlungskonzept mit 15 Maßnahmen

**... und es wurden Fakten
geschaffen...**

Die Leipziger Straße wurde zwischen Bundesrat und Markgrafenstraße auf das historische Maß verengt



Wiedergeburt der Eisenbahnstadt Berlin

VBB Liniennetz Regionalverkehr 2016



Die Metropolregion wächst. Immer mehr Menschen leben und arbeiten in Berlin und im benachbarten Brandenburg, wollen mobil sein und setzen dabei auf umweltfreundliches Bahnfahren. Das attraktive Angebot aus modernen Fahrzeugen und schnellen, häufigen Verbindungen in Berlin und Brandenburg muss allerdings mit der steigenden Anzahl der Bevölkerung mitwachsen und sich weiterentwickeln. Schneller, bequemer, verlässlicher – insbesondere für Pendlerinnen und Pendler soll das spürbar sein.

Auch wenn sich in den letzten Jahren im Schienennetz viel getan hat, reichen die Kapazitäten für die Zukunft nicht aus. Deshalb wird in Berlin und Brandenburg in den kommenden Jahren an vielen Stellen kräftig in die Verbesserung der Infrastruktur investiert.

Die Länder Berlin und Brandenburg gehen die Herausforderung gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) an. Im Projekt i2030 wurden acht Teilprojekte im Bahnnetz der Hauptstadtregion definiert, in denen Aus- und Neubaubedarf besteht:

- **West:** Berlin-Spandau – Nauen
- **Nord-West:** Prignitzexpress/Velten
- **Nord:** Nordbahn/Heidekrautbahn
- **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus/ Bahnhof Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin – Dresden/Rangsdorf
- **Süd-West:** Potsdamer Stammbahn
- **West-Ost:** RE1 Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
- **Berliner S-Bahn:** Auswahl aus insgesamt ca. 40 Einzelprojekten

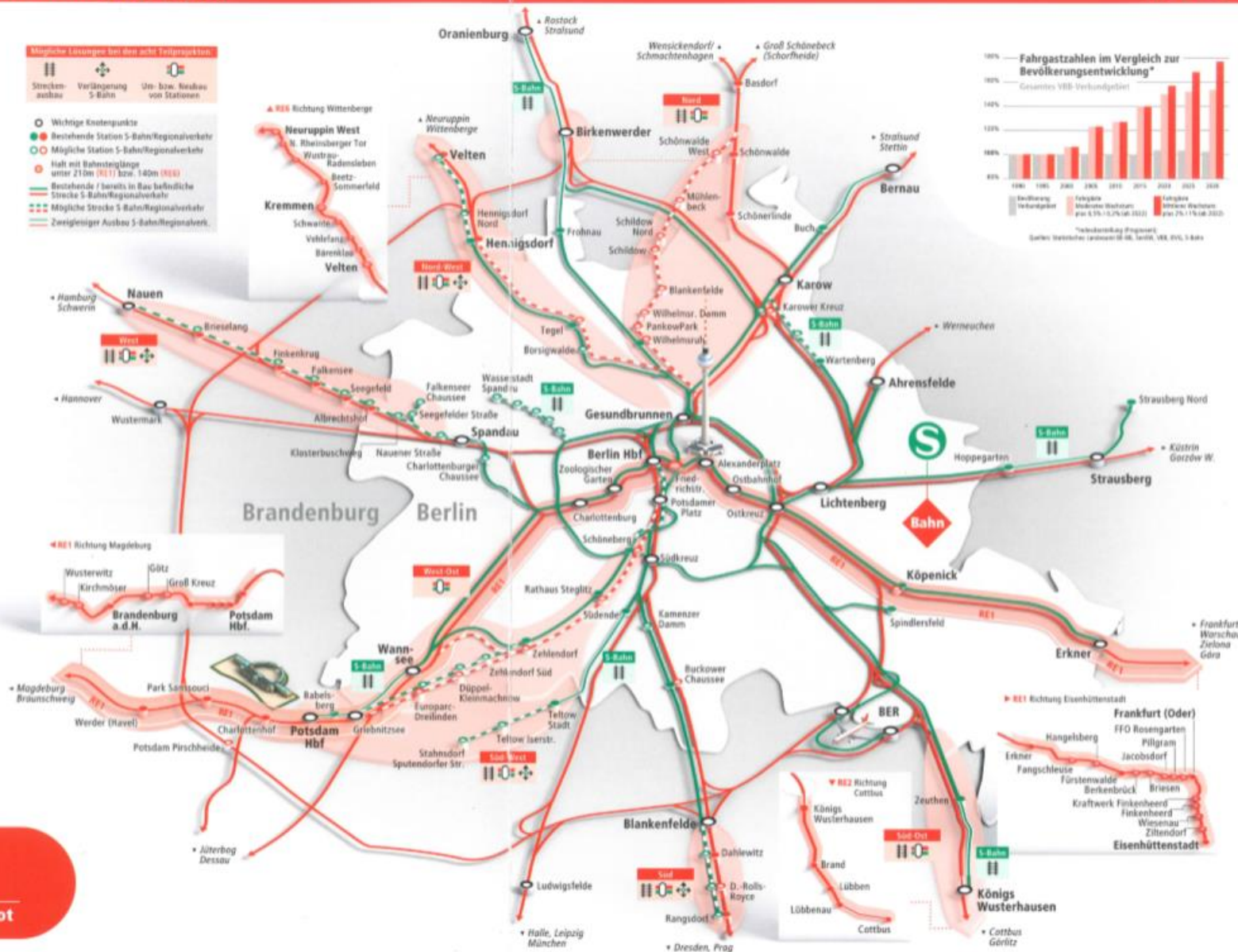
Die Ziele sind klar definiert. Für die Fahrgäste heißt das: Schnelle Verbindungen, pünktliche Züge und mehr Platz in der Bahn. Das ist i2030: Infrastruktur, Innovation und intelligente Lösungen.

i2030 – mehr Schiene für Berlin und Brandenburg.

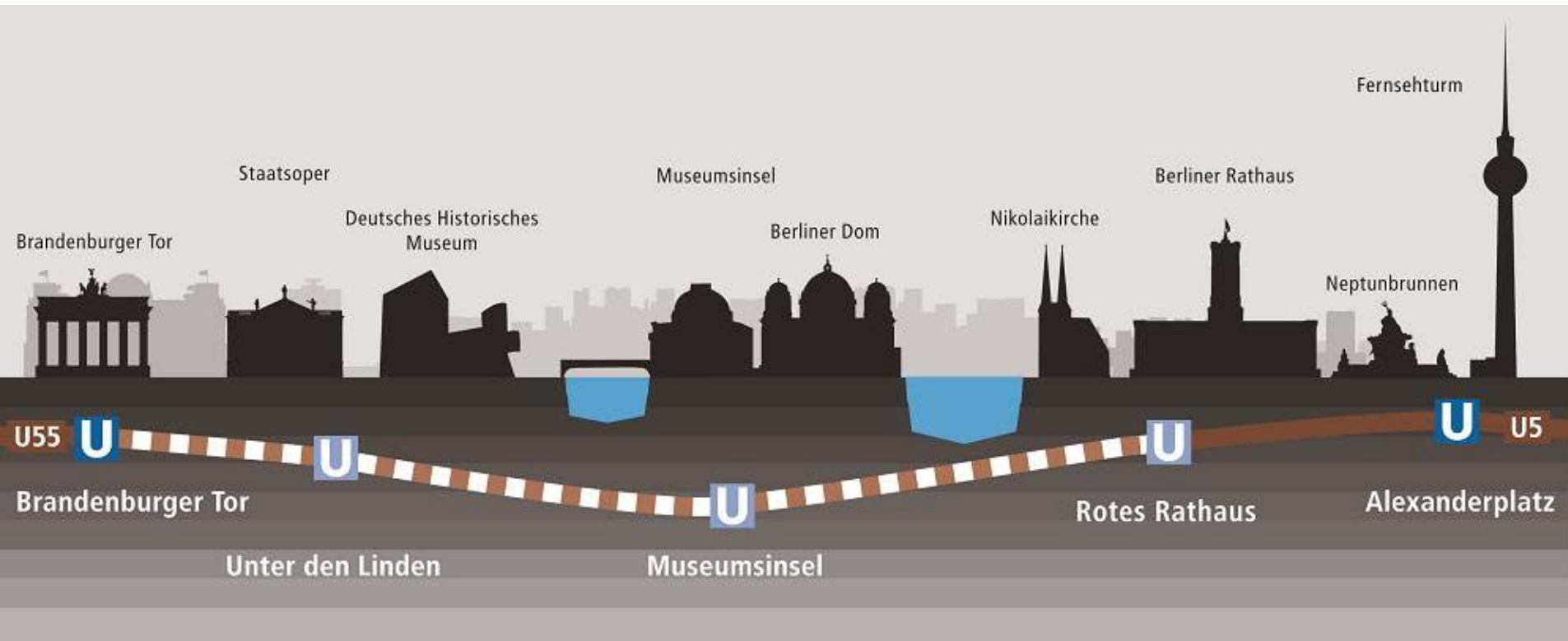
Schnelle Verbindungen, pünktliche Züge, mehr Platz in der Bahn: Attraktiveres Bahnangebot

Mögliche Lösungen bei den acht Teilprojekten

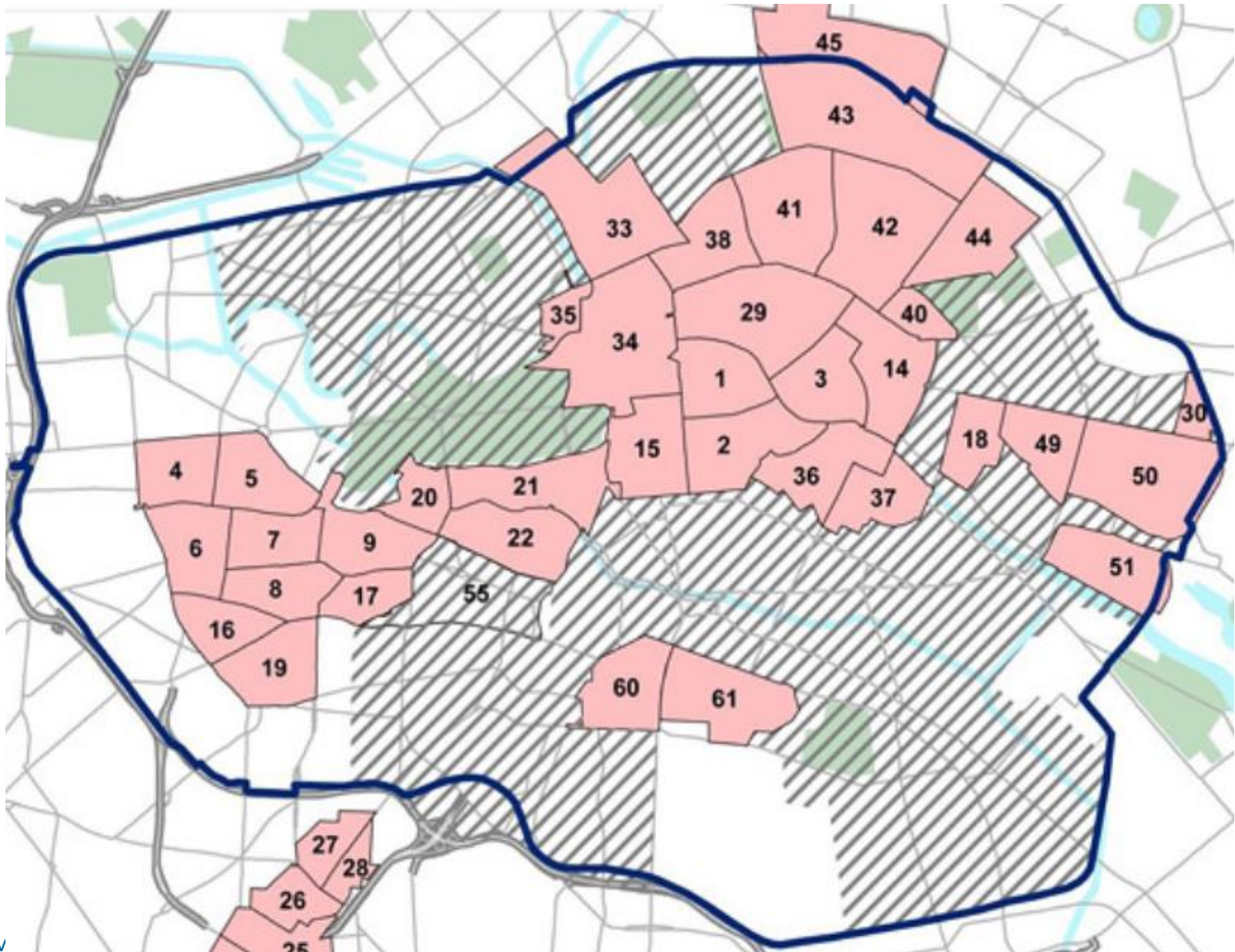
- Strecken-ausbau
- Verlängerung S-Bahn
- Um- bzw. Neubau von Stationen
- Wichtige Knotenpunkte
- Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Halt mit Bahnsteiglänge unter 210m (RE1) bzw. 140m (RE2)
- Bestehende / bereits in Bau befahrene Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- Zweigliedriger Ausbau S-Bahn/Regionalverkehr



Neubau der U-Bahnlinie 5



Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Berliner Mitte



Tram vom Alex zum Kulturforum ist beschlossen



9. November 2020

zur Mühlendammbücke

Ephraim Gothe

22

Energiewendegesetz 5. April 2016 und Änderung vom 7. November 2017 (Pariser Klima-Abkommen)

Energiewendegesetz

- ▶ **Berliner Energiewendegesetz (EW)**
vom 5. April 2016; GVBl. 2016,
72. Jahrgang, Nr. 9, S. 122



Hinweis

- ⬇ **Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Energiewendegesetzes**
(Quelle: Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin
vom 07.11.2017, Nr. 29, S. 548)

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm BEK 2030 Januar 2018



Berlin: klimafreundlicher

Wir tun was!

BEK 2030
Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030



Entwicklung Emissionen nach Verursacherbilanz , BEK Berlin

Reduktion CO2 Emissionen im Verkehrssektor 2012 -2050 minus 67 %

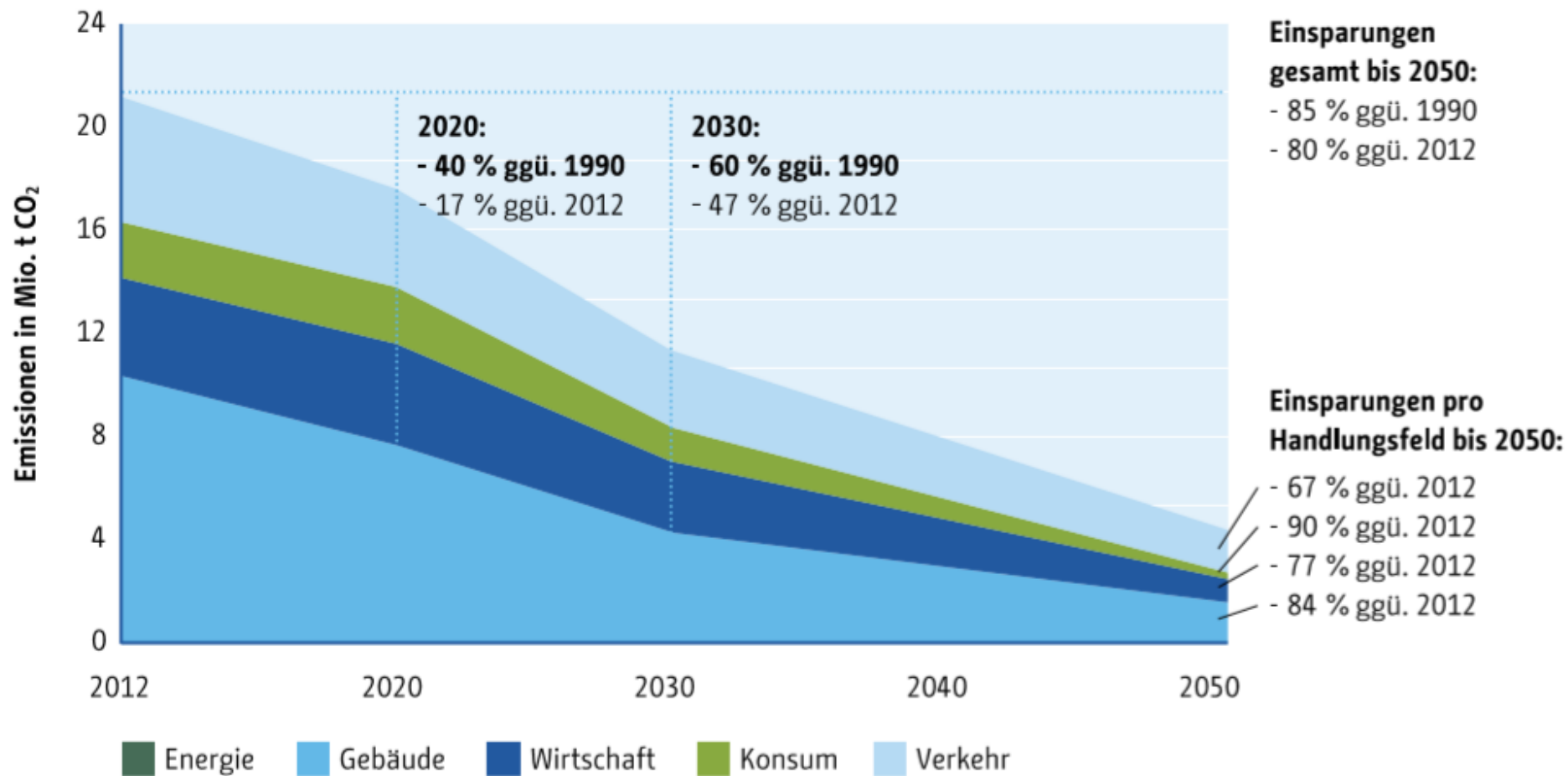


Abbildung 4: Entwicklung Emissionen nach Verursacherbilanz, Einsparziele des Landes Berlin und Einsparungen pro Handlungsfeld in Berlin

The poster features four circular portraits of speakers at the top. Below each portrait is a white box with the speaker's name and affiliation. The main title is in large red font, and the subtitle is in black. At the bottom, there are logos for the European Parliament and the Greens-EPA, along with the date and time of the event. Two more circular portraits of speakers are shown on the right side of the bottom section.

Lechtenböhrer
Wuppertal Institut

Herold
Öko-Institut

Kurwan
Wuppertal Institut

Krischer
Grüne Bundestag

“Der Weg zu 1,5 Grad”?

Vorstellung & Diskussion der 1,5°C-Studie des Wuppertal Instituts für Fridays For Future

Photo: Wuppertal Institut (CC-BY 4.0)

  **Mittwoch, 28.10.2020 | 20 - 22 Uhr**

Von und mit den Grünen MdEPs: Sven Giegold & Michael Bloss



Bedeutet für den Berliner Autoverkehr bis 2035:

- > Reduzierung der Kfz Fahrzeug - Flotte auf 1/3
- > vollständige Umstellung auf ELEKTRO

Was tun?

**Ohne Autos geht es nicht sagt
selbst die 1,5 Grad Studie**

Autos für den „Stadtservice“

Krankenwagen Polizei Feuerwehr

Handwerker Baustellenverkehr Taxis

Kundendienste Mobi-Dienste BSR

Mobilitätseingeschränkte Lieferverkehr

BVG Leitungsbetriebe Oldtimer

RAUS MUSS

- > DER DURCHGANGSVERKEHR
- > DER PENDLERVERKEHR

Mehr Innovation im Lieferverkehr: Transportprojekt „DUCKTRAIN“ der RWTH Aachen



Paris: „revolutionärer“ Umbau durch Bürgermeisterin Anne Hidalgo



Paris-Stockholm-Barcelona: von anderen Städten lernen!



Zukunftsort Berliner Mitte Focus Neue Mühlendammbrücke

- 1 Neuer Mühlendamm als Stadtbrücke
- 2 Grunerstraße - Leipziger Straße Halbierung MIV
- 3 Unter den Linden – Karl Liebknechtstraße ohne MIV
- 4 Spandauer Straße shared space ohne MIV
- 5 Friedrichstraße shared space ohne MIV
- 6 Schaffung eines „Leipziger Parks“
- 7 attraktives Umfeld für das „House of One“
- 8 Platanen-Esplanade „Alter Molkenmarkt“
- 9 Klimaresilienter Park entspr. den 10 Bürgerleitlinien



Mobilitätskonzept für die Berliner Mitte

Forderungen an Senat und Abgeordnetenhaus

...vor dem Wettbewerb

- > Anhörung im Abgeordnetenhaus
- > Einbettung des Projekts in ein Mobilitätskonzept Berliner Mitte
- > mit ernsthafter Partizipation (Bürgerleitlinien)
- > Vorplanung für den ganzen Straßenzug

