



**Anlage zum Resümee Bürgerveranstaltung:
Ergebnis Stakeholdergespräche**
Stand: 27.03.2021

Stakeholdergespräche im Vorfeld der Online-Bürger*innenbeteiligung sowie der Informationsveranstaltung rund um die Neugestaltung der Mühlendammbücke in Berlin-Mitte (März 2021)

Hintergrund

In Berlins historischer Mitte erstreckt sich zwischen Breite Straße und Molkenmarkt die Mühlendammbücke. Der Bau über die Spree mit herausragender Innenstadtlage ist von besonderer historischer Bedeutung, verband an dieser Stelle bereits im 13. Jahrhundert ein Knüppeldamm aus Holzbohlen die Städte Berlin und Cölln. Seit den 1960er Jahren verläuft dort eine rund 45 Meter breite und 116 Meter lange Spannbetonbrücke. Aufgrund des mittlerweile schlechten Bauwerkzustands, der konstruktive Mängel und Defizite in der Tragfähigkeit aufweist, muss nun zügig ein Ersatzneubau geplant und errichtet werden.

Teil des für den Ersatzneubau ausgelobten Realisierungswettbewerbs ist eine umfangreiche Bürger*innenbeteiligung. Diese besteht – coronabedingt – aus digitalen Veranstaltungen sowie einer Online-Beteiligung. Diese bietet Bürger*innen die Möglichkeit, auf mein.berlin.de vom **5. bis zum 24.3.2021** Anmerkungen und Kommentare einzubringen, die im weiteren Verlauf des Wettbewerbs berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wurden im Vorfeld der online gestalteten Umfrage sowie der **Bürger*inneninformationsveranstaltung am 23.3.2021** Interviews mit ausgewählten Stakeholdern geführt. Diese konnten ihre Themen adressieren und sich zu dem Gesamtvorhaben äußern. Die Interviews wurden telefonisch oder per Video-Call durchgeführt.

Ziele

Ziel der Gespräche war es, im Vorfeld der Beteiligung zu erfahren, welche Themen die Stakeholder wirklich bewegen, was ihnen besonders wichtig ist und welche Erwartungen sie an das Projekt sowie das partizipative Verfahren haben. Hierbei ging es darum, bereits Aktive bzw. direkt Betroffene zu Wort kommen zu lassen, da sie repräsentativ für mehrere Stakeholder-Gruppen stehen. Diese Gespräche ermöglichten es, im Vorfeld ein Gespür für Wünsche, Sorgen und Kritik zu erhalten.

Zitate aus den Gesprächen (s. u.) wurden nach Freigabe durch die Interviewten im Rahmen der Veranstaltung am 23.3. präsentiert und zeigten differenzierte Meinungen rund um das Vorhaben auf. Indem den Stakeholdern ein Gesicht gegeben wird, kann die Debatte von einer abstrakten auf eine konkrete sowie persönliche Gesprächsebene geholt werden. Es zeigt: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nimmt die Anmerkungen und Bedenken der Menschen wahr und ernst.

Stakeholder

(in alphabetischer Reihenfolge)

- Annette Ahme, Vorsitzende Berliner Historische Mitte e. V.
- Hendrik Blaukat, Vorsitzender Interessengemeinschaft Leipziger Straße e.V.

- Steffen Fiedler, Abteilungsleiter Bautechnische Anlagen Straßenbahn im Bereich Fahrwege
- Eckhard Hasler, Urbanist und Stadtnachdenker, aktiv bei Changing Cities Central
- Dr. Lutz Kaden, Public Affairs Manager Verkehr bei der IHK Berlin
- Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler, Ehrenamtlicher Koordinator CC-Central, Mitglied beim Verein Changing Cities e. V.
- Lutz Mauersberger, Sprecher der Allianz für einen neuen Mühlendamm und Leiter des Berlin-Mitte Archivs
- Heinrich Philipp, Abteilung Verkehr & Technik, ADAC Berlin-Brandenburg
- Roland Stolte, Vorsitzender des House of One

Ergebnisse

Thema Partizipation

Das Thema Beteiligung war für alle Stakeholder besonders wichtig und wurde von einem Großteil gleich zu Beginn – ohne Nachfrage – angesprochen. Hierbei gab es vor allem Kritik am bisherigen Prozess.

Einig war sich die Mehrzahl der Interviewten darin, dass die bisherigen Beteiligungsangebote nicht wirklich partizipativ seien, sondern vor allem informellen Charakter hatten. Besonders die Veranstaltung im November 2020 sei als Bürger*innenbeteiligung getarntes politisches Präsentieren gewesen, bei dem keine wirkliche Mitsprache erfolgt sei. Darüber hinaus sei die Veranstaltung und das dort Gesagte nicht dokumentiert und im Nachgang zugänglich gewesen. Es hätte keine Informationen zur Auswertung gegeben. Das wurde der Verwaltung als Intransparenz ausgelegt. So wurde denn auch deutlich der Wunsch geäußert, jegliche Form von Informationsveranstaltungen und Bürger*innenbeteiligungen, ob vor Ort oder online, zu protokollieren, zu dokumentieren und öffentlich zugänglich zu machen, um auch später noch den Prozess nachvollziehbar zu machen.

Es kam auch mehrfach der Vorwurf auf, die Beteiligung sei deshalb so schlecht gemacht, damit sich das Engagement der Bürger*innen von selbst erschöpft, weil es keine Ergebnisse gibt. Dann könne die Verwaltung im Nachgang darauf verweisen, Beteiligung durchgeführt zu haben, ohne dass diese tatsächlich sinnvoll gestaltet gewesen sei. Einige der Befragten gingen sogar soweit, dahinter eine Strategie der Verwaltung zu vermuten.

Grundsätzlich gab es den Wunsch, „echte“ Partizipation zu ermöglichen, die lange laufe, öffentlich kommuniziert werde, einflussnehmende Mitsprache und eine transparente Ergebnisaufbereitung beinhalte. Denn nur so könne ein Prozess entstehen, in dem die Debatten nicht immer bei null anfangen. Außerdem hätte dieser bereits im Vorfeld der Auslobung durchgeführt werden müssen, denn nun seien bestimmte Eingaben nicht mehr möglich.

Es wurde bedauert, dass die Beteiligungsangebote immer erst sehr kurzfristig angekündigt werden und dann, wie die jetzige Umfrage auf meinBerlin, nur sehr kurz laufen. Mehrfach wurde gesagt, man habe das Gefühl, die Verwaltung mache jahrelang nichts und dann müsse plötzlich alles ganz schnell gehen, weil die Brücke kurz vor dem Einsturz stehe. Dann sei ein umfassender Beteiligungsprozess aus Zeitgründen nicht mehr möglich. Auch das wurde der Senatsverwaltung als Taktik ausgelegt.

Weitere Kritikpunkte und Wünsche waren:

- Besseres Ergebnismanagement. Die Senatsverwaltung soll klar und transparent kommunizieren, wo tatsächlich noch Mitsprachemöglichkeiten vorhanden sind und was bereits feststeht.
- Die Beteiligungsversuche der Senatsverwaltung werden – jenseits der formalen Beteiligung – nicht ernstgenommen. Die Kommunikation dazu ist zu schlecht, es gibt eine Verschleppungstaktik und die Möglichkeiten auf meinBerlin sind zu gering. Die Seite ermöglicht keine echte Beteiligung.
- Wenn Bürger*innenveranstaltungen nur reine Informationsveranstaltungen sind, sollen sie auch als solche bezeichnet werden (Erwartungsmanagement).
- Es soll keine Betroffenenbeteiligung (nur Menschen in Berlin-Mitte, Initiativen o. ä.) stattfinden, sondern ganz Berlin einbezogen werden. Denn solche Entscheidungen, wie der Neubau der Mühlendammbrücke, haben Einfluss auf die gesamte Stadt. Als Beispiel wurde hier der Bürger*innenrat genannt.
- Es sollten mehrere repräsentative Umfragen durchgeführt werden.
- Der Beteiligungsprozess sollte langfristig über mehrere Jahre geführt werden, damit sich Beteiligte intensiv mit dem Thema befassen können.
- Der Habitus muss sich ändern. Momentan vermittele die Verwaltung, sie erkläre den Bürger*innen, wie die Welt funktioniert und man müsse ihr nur vertrauen. Da möchten Menschen nicht mehr mitmachen und fühlen sich auch nicht wahrgenommen.
- Wie bei allen Fachveranstaltungen müssen bei digital durchgeführten Veranstaltungen ebenfalls die wesentlichen Ergebnisse und Veranstaltungsinhalte umfassend zugänglich gemacht werden.

Positiv hervorgehoben wurden die durchgeführten Stakeholder-Gespräche als Ansatz, um im Vorfeld in die Themen hineinzuspüren und zu zeigen, das Interesse an differenzierten Meinungen besteht.

Thema Verantwortlichkeiten

Kritisch wurde von fast allen Interviewten gesehen, dass SenUVK und SenSW keine klaren Verantwortlichkeiten kommunizieren. Oft heiße es aus der Verwaltung: Für diesen Aspekt sind wir nicht zuständig und es werde an die andere Stelle verwiesen. Hierdurch entstünde zum einen das Gefühl, man möchte nicht transparent mit Bürger*innen kommunizieren, sondern nur Verantwortung von sich weisen. Zum anderen werde viel Zeit und Energie damit verschwendet, weil es scheint, als würden SenUVK und SenSW sich gegenseitig ausspielen, anstatt an einem Strang zu ziehen. Bürger*innen hätten dadurch das Gefühl, das – mal wieder – nicht passiere.

Der Wunsch kam auf, dass erarbeitete Ergebnisse in rechtsverbindliche Beschlüsse gegossen werden, die auch dann gelten, wenn es einen politischen Wechsel des Senats am Ende einer Legislatur gibt. Denn ansonsten würden alle Diskussionen und erarbeiteten Ergebnisse obsolet. Sinnvoll sei es, dass nicht in Verwaltungs-, sondern in Projektstrukturen gearbeitet werde, damit alle involvierten Institutionen (Senatsverwaltungen, Bezirksamt, Bundeswasseramt, Denkmalschutzamt ...) in Echtzeit und lösungsorientiert zusammenarbeiten können. Hierfür müssen sie im Sinne einer AG regelmäßig (alle 3 Wochen)

zusammensitzen und Entscheidungen treffen, in die auch die Bürger*innen involviert seien sollten.

Unter den Befragten herrschte Konsens, dass Stadt- und Verkehrsplanung unbedingt zusammengedacht und zusammen entwickelt werden müssten. Deshalb sei es so wichtig, dass die Verwaltungen eng zusammenarbeiten. Ein Gesprächspartner wünschte sich, dass neben SenUVK und SenSW auch andere Stimmen zu Wort kommen – sowohl aus der Verwaltung als auch aus der Zivilbevölkerung.

Thema öffentliche Wahrnehmung des Vorhabens

Vielfach kam bei dem Thema Wahrnehmung auch wieder der Vorwurf auf, dass die Beteiligung – wie oben beschrieben – mangelhaft sei. Auch in der Diskussion wünschen sich einige der Interviewten mehr Transparenz und zuverlässige Informationen. Vor allem die Datenlage sei nicht ausreichend, etwa zum Zustand der Brücke, zur Bewertung eben dieses Zustands oder auch zum tatsächlichen Verkehrsaufkommen in Berlin (Mitte). In mehreren Gesprächen wurde darauf hingewiesen, dass die aktuellen Prognosen auf veralteten Zahlen von 2014 beruhten.

Fast alle Interviewten betonten, dass die Brücke nur ein kleiner Baustein, im Zuge der Mobilitätswende sei. Aber sie könnte dahingehend Vorbildcharakter bekommen. Das sollte bei der Kommunikation berücksichtigt werden. Es werde nach wie vor zu wenig und intransparent über das gesamte Vorhaben berichtet, weshalb die Öffentlichkeit sich nicht ausreichend informiert fühle und unzufrieden sei. Vielfach sei die Wahrnehmung, die Verwaltungen würden vermitteln: „Vertraut uns, wir machen das schon richtig und wissen, wie es geht.“ Die Ergebnisse zeigen aber, dass das Gegenteil der Fall und diese Formulierungen nur leere Versprechungen seien.

Mehrere Gesprächspartner*innen sagten, dass bei der Debatte zwischen den Menschen vor Ort und den sich einbringenden Initiativen ein großer Konsens herrsche. Es gäbe eine große Einigkeit, wenn es um die Verkehrsreduzierung oder die Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund um die Mühlendammbücke gehe. Diese Einigkeit werde aber von den Verwaltungen ignoriert. („Die machen dann trotzdem, was sie wollen und ignorieren den vorherrschenden Konsens in der Bevölkerung.“) Schlimmer noch, zwei Gesprächspartner sagten, manche Gruppen haben das Gefühl, sie würden gegeneinander ausgespielt (Auto- gegen Radfahrer, Anwohner*innen gegen Gewerbe vor Ort...). Wenn man aber mit allen spricht, herrsche relativ großer Konsens.

Thema Neugestaltung der Mühlendammbücke

Bei der Neugestaltung der Mühlendammbücke kamen unterschiedliche Themen, Bedarfe und Vorstellungen zur Sprache. Insgesamt waren sich fast alle einig, dass dem motorisierten Verkehr zukünftig weniger Platz eingeräumt werden solle. Darüber hinaus ginge die Schwerpunktsetzungen (Was ist besonders wichtig?) auseinander.

Gewünscht und angemerkt wurden unter anderem:

- Von mehreren Gesprächspartner*innen wurde positiv bewertet, dass es zwei Planungsphasen gibt und somit an die Zukunft der Stadt gedacht wird.

- Ein Gesprächspartner sagte klar, dass er die zwei Planungsphasen eher zwiespältig sehe, mit der Begründung, dass eine Verhaltensänderung beim MIV so gar nicht erst zustande käme und Autofahrer*innen auch später auf zwei Spuren pro Richtung beharren werden.
- Die Brücke muss zukünftig schmaler werden und stärker für Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV (Tram und Bus) ausgelegt sein. Das muss jetzt schon mitgeplant werden.
- Zukunftswerkstatt soll vor Ort verankert werden.
- Auf Anfragen und Eingaben muss im Vorfeld eingegangen werden. Jetzt ist es eigentlich schon zu spät, weil die Auslobung bereits da ist. Das hätte früher passieren müssen.
- Die Gebäude entlang der Achse wenden sich faktisch von der Straße ab. Sie sind nicht einladend oder zugänglich. Das muss durchbrochen werden
- Es soll eine Aufwertung stattfinden, indem Aufenthaltsqualität geschaffen wird – auf der Brücke selbst und in den angrenzenden Kiezen.
- Die Brücke soll nur noch so viele Spuren wie nötig bekommen. Also nur noch eine pro Seite für den MIV. Der Rest des Platzes soll Radfahrer*innen, Fußgänger*innen sowie Bussen und der mittigen Tram gehören. In diesem Zuge sollte auch die Gertraudenstraße schmaler gestaltet werden.
- Eine schmalere Brücke bedeutet einen städtebaulichen Mehrwert für die gesamte Umgebung. Das zieht mehr Menschen, u. a. Touristen, an.
- Die Ästhetik des Funktionalen sollte grundsätzlich in Berlin eine größere Bedeutung bekommen. Anhand der Mühlendammbücke kann dies unter Beweis gestellt werden.
- Schon heute ist der touristische Verkehr in Berlin-Mitte besonders groß. Wenn das House of One und das Humboldt-Forum eröffnen, wird es noch mehr Fußverkehr geben. Dem muss die Mühlendammbücke gerecht werden, indem sie vor allem für die Fußgänger gebaut wird.
- Die Planer*innen sollten eine zeitgenössische Sprache für die Brücke finden, ohne die historische Verbindung zu kappen.
- Die Gestaltung der Brücke sendet ein wichtiges Signal für die gesamte Gestaltung der Berliner Innenstadt.
- Die Debatte um die Neugestaltung wird zu verkehrslastig geführt und zu wenig städtebaulich. Es ist wichtig, sich anzugucken, was früher funktioniert hat, ohne dass man dadurch zwangsläufig zur Kaiserreich-Ästhetik zurück will.
- In der historischen Mitte gibt es mehrere Brücken. Die Mühlendammbücke ist Teil eines Brücken- sowie eines Gebäudeensembles. Das muss berücksichtigt werden.
- Selbst, wenn die Brücke schmaler wird, so ist sie immer noch 114 Meter lang. Will das wirklich jemand bei Wind und Wetter zu Fuß zurücklegen?
- Die wichtigste Frage dreht sich um die Raumgestaltung. Wie bindet man etwa das Nikolaiviertel ein und schafft dort sowie in den anderen Kiezen lebendige Räume?
- Eine bessere Anbindung der Fischerinsel ist unbedingt notwendig.
- Momentan bietet der gesamte Bereich auf und um die Brücke keinerlei Aufenthaltsqualität. Das muss sich zukünftig ändern!
- Die Aufenthaltsqualität auf der Brücke sollte unbedingt verbessert werden, etwa durch Kolonnaden. Es braucht keinen billigen Budenzauber, sondern eine hochwertige Gestaltung.
- Der Bereich zur Schleuse hin sollte als Balkon zur Spree gestaltet werden.

- Berlin könnte mit der Mühlendammbrücke einen Sehnsuchtsort schaffen, wie es die Rialtobrücke für Venedig ist, indem sie ästhetisch und mit einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet wird.
- Die Kieze um die Mühlendammbrücke herum müssen unbedingt auch gestaltet werden. Die Brücke ist das Bindeglied. Dieses muss jedoch die Kieze auch wirklich gut anbinden.
- Wer in festen Spuren denkt, verhindert Querungen auf der Brücke. Diese sollte es aber unbedingt geben!
- Die Mühlendammbrücke war früher nicht nur eine Ost-West-Verbindung, sondern auch eine Süd-Verbindung (Fischerinsel). Das wäre auch heute wieder für Fußgänger*innen denkbar.
- Barrierefreiheit ist bei der Planung unabdingbar. Hier kann man auch nicht mit dem Denkmalschutz argumentieren. Die Brücke soll schließlich nutzbar und menschenfreundlich sein.
- In Mitte muss ein integriertes Viertel geschaffen werden – vom Hackeschen Markt bis zum Brandenburger Tor und inkl. Nikolaiviertel.
- Es braucht eine Vor-Ort-Präsenz in der Stadt, ein Andockladen, in dem die Menschen sich über die Mühlendammbrücke, den Prozess etc. informieren können.
- Der Wohndruck in Berlin ist hoch. Deshalb brauchen wir mehr Wohnungen. Trotzdem müssen kleine Freiflächen erhalten bleiben, um eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.
- Mitte braucht einen Neuanfang hinsichtlich verkehrlicher und städtebaulicher Lösungen. Momentan werden alte Fehler immer nur ausgebessert, aber nichts wird ganzheitlich optimiert.
- Die Mühlendammbrücke sollte nur mit zwei Autospuren geplant werden – und viel Platz für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen.
- Der Zustand der Brücke ist nicht so schlecht, dass sie sofort einstürzt. Man könnte nach und nach Spuren reduzieren, anstatt sie jetzt abzureißen und in der ursprünglichen Breite wieder aufzubauen. Dadurch würde man die spätere, schmalere Breite nach und nach kreieren und die Menschen könnten sich so langsam dran gewöhnen.
- Die Nutzbarkeit der Brücke sollte im Vordergrund stehen. Gestalterisches sollte untergeordnet werden.
- Gut, dass in zwei Phasen gedacht wird. Der Verkehr sollte auch erst dann reduziert werden, wenn er nicht mehr nötig ist. Was aber heute schon überflüssig ist, ist ein breiter Parkstreifen.
- Gebäuden auf der Brücke könnten auch künstlich historisierend wirken. Deshalb eignen sie sich ggfs. nicht.
- Die neue Brücke sollte möglichst unauffällig gestaltet sein und besser den Blick auf die umliegenden Gebäude freigeben.
- Die aktuelle Fußgängerführung im Nikolaiviertel ist ein Affront gegen Fußgänger*innen. Das zukünftig besser werden, etwa, indem Fußgänger*innen auf der Brücke queren und nicht darunter.
- Es sollten moderne, nachhaltige Materialien verwendet werden.
- Von der bautechnischen Seite her betrachtet, sei es gerade beim Neubau einer Brücke fatal, wenn Verhältnisse geschaffen würden, die sich später eventuell als nicht

zukunfts-fähig herausstellen, sich dann aber nicht mehr ändern lassen. Stellt sich eine Brücke nachträglich als zu großzügig bemessen heraus, kann man mittels Veränderung der Raumaufteilung die Brücke verhältnismäßig leicht dem neuen Bedarf anpassen. Wird die Brücke jedoch zu schmal oder mit einer zu geringen Belastbarkeit gebaut, ist es fast unmöglich, sie nachträglich dem höheren Bedarf anzupassen.

Thema Verkehr

Das Thema Verkehr und Mobilitätswende wurde von fast allen Gesprächspartner*innen als besonders relevant in Bezug auf die Neugestaltung der Mühlendammbücke gesehen. Wobei es auch vereinzelt die Kritik gab, dass die gesamte Debatte nur aus verkehrlicher Sicht geführt werde und damit städtebauliche Aspekte wie die Gestaltung und die Aufenthaltsqualität auf der und um die Brücke herum zu stark in den Hintergrund rückten. Bis auf die Stimmen aus Wirtschaftsverband und Automobilclub sprachen sich alle Interviewten für eine drastische und zeitnahe Reduktion des Verkehrs aus. Diese sollte umgehend erfolgen und auch baulich erzwungen werden. Hierzu gab es folgende Argumente und Hinweise:

- Der Klimanotstand ist real. Wieso wird da noch über eine verkehrsfreundliche Brücke diskutiert? Die zukunfts-fähige Stadt muss heute geplant und umgesetzt werden.
- Besser heute als morgen mit der Verkehrswende beginnen - und schmaler planen.
- Der Anspruch, dass der Verkehr immer durch Mitte geleitet werden muss, ist vollkommen falsch. Davon sollte man sich lösen. Es muss vielmehr um den Menschen, der dort lebt oder sich aufhalten möchte, gehen.
- Im Fokus steht immer noch der MIV und damit die Brückenbreite. Trotzdem die Mühlendammbücke gegenwärtig Teil einer wichtigen Verkehrsader in Mitte ist, heißt das nicht, dass man hier nicht reduzieren kann. Der Straßenraum muss sukzessive umgebaut werden, wenn der Verkehr in den nächsten zwanzig Jahren nachhaltiger gestaltet werden soll.
- Für den Verkehr muss es andere Lösungen geben als die Mühlendammbücke und das historische Zentrum in Mitte. Hier soll es eine touristische Altstadt anstatt einer Transitstrecke geben
- Grundsätzlich sollten Bundesstraßen nicht durch die Stadt führen - das gilt auch für Berlin-Mitte.
- Ein Tempolimit unter 50 km/h sollte für diesen Bereich diskutiert werden. Immerhin handelt es sich um den ältesten Teil Berlins - das sollte man wertschätzen.
- Seit den 90ern geht es darum, den MIV drastisch zu reduzieren. 30 Jahre später gibt es - zumindest, wenn man die Debatte rund um die Mühlendammbücke betrachtet - immer noch keinen Plan, das umzusetzen.
- Die Achse um die Mühlendammbücke ist entscheidend für die gesamte Stadt. Deshalb ist es so wichtig, sie verkehrsoptimiert für eine Zukunft mit weniger MIV zu bauen.
- Der Großteil des Verkehrs ist Fußverkehr. Deshalb sollte die Diskussion sich nicht immer um den MIV drehen, sondern aus einem anderen Blickwinkel betrachtet werden.

- Andere Großstädte haben solche Schneisen in der Innenstadt einfach für den Durchgangsverkehr gesperrt. Zielverkehr kann weiterhin erlaubt sein.
- Eine Tram ist eine sehr gute Idee für die Brücke. Auf der Bernauer Straße ist sie – entgegen anfänglicher Zweifel – beispielsweise eine Erfolgsgeschichte geworden.

Von Seite der IHK und dem ADAC die zum einen als Anlieger, zum anderen aus Sicht der Wirtschaft argumentierten, gab es andere Argumente als von den restlichen Gesprächspartnern. Hier wurde ein sofortiges Zurückdrängen des Verkehrs kritisch gesehen. Argumente dagegen waren etwa:

- Die Mühlendammbrücke ist die einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung. Da kann man nicht plötzlich den Verkehr reduzieren. Die Brücke sollte erst dann schmaler gebaut werden, wenn der Verkehr faktisch reduziert ist.
- Der Mühlendamm ist eine der wichtigsten Berliner Hauptverkehrsstraßen im Ortsteil Mitte und Teil der Bundesstraße B1 – er trägt in Mitte einen erheblichen Verkehrsanteil in Ost-West-Richtung.
- Wenn die Brücke von Anfang an schmaler gebaut wird, entsteht ein Nadelöhr, das permanent verstopft sein wird.
- Städtebaulich wird nichts gewonnen, wenn die Brücke schmaler wird. Selbst, wenn zukünftig mehr Fahrräder und weniger Autos fahren werden, braucht es Platz.
- Die Debatte um die Reduktion des Verkehrs wird oftmals an den Pendler*innen aus dem Berliner Umland vorbeigeführt. Tatsächlich nutzen nicht nur Anwohner*innen und Touristen die Brücke, sondern auch viele Handwerksbetriebe aus Brandenburg nutzen sie als Verbindungsachse.
- Wenn der Autoverkehr von derzeit vier auf nur noch eine Spur je Richtung reduziert werden sollte, befürchten wir in Zukunft einen Verkehrskollaps auf dieser wichtigen Ost-West-Achse (mit all seinen negativen Begleiterscheinungen von Stau bis zu möglichen Umweltbelastungen, was Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsverlagerung auf andere Straßen angeht) .
- Bei der Mobilitätswende-Debatte wird oft vergessen, dass eine wachsende Stadt und damit eine wachsende Wirtschaft mehr Platz benötigt und nicht weniger. Wenn wir den Auto- und damit den Lieferverkehr zu stark zurückdrängen, gibt es ein Wachstumshemmnis. Irgendwo muss der Verkehr lang und LKW werden zum Transport weiterhin gebraucht.
- Bei der Brückenkonstruktion sollte der Schwerlastverkehr mitgedacht werden. Auch, wenn er nur sehr selten gebraucht wird. Aber wenn etwas Großes transportiert werden muss, sollte das technisch auch möglich sein, sowohl von der Belastung als auch von der Transporthöhe her.

Fazit

Insgesamt wurde in der Mehrheit der Gespräche deutlich, dass eine große Unzufriedenheit herrscht, was den Prozess der Bürger*innenbeteiligung sowie die Transparenz der Verwaltung betrifft. Hier wurde sogar Kalkül hinter vermutet und gefordert, dass die Beteiligung zukünftig (in diesem Projekt, aber auch in Bezug auf andere Infrastrukturprojekte) unbedingt besser werden muss.

Die Zusammenarbeit von SenSW und SenUVK wurde negativ bewertet und vielfach über unklare Verantwortlichkeiten geklagt. Es besteht das vorherrschende Gefühl, dass beide Verwaltungen sich gegenseitig immer die Verantwortung und somit den „Schwarzen Peter“ zuschieben. Hoffnung, dass sich das oder der Beteiligungsprozess verbessert, gab es nicht.

Beim Thema Neugestaltung der Mühlendammbücke, gab es sehr unterschiedliche Schwerpunkte. Vielfach wurde – in Verbindung mit Mobilitätswende und Verkehr – auf die zukunftsfähige Stadt hingewiesen. Und darauf, dass die Mühlendammbücke bedeutenden Einfluss auf die gesamte Stadtplanung habe. Von neun Gesprächspartner*innen waren sieben für eine starke Reduktion des Verkehrs – lieber heute als morgen – sowie für eine deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität.

Zitate von Interviewten

Annette Ahme, Vorsitzende Berliner Historische Mitte e. V.

„Bürgerbeteiligung sollte die gesamte Bevölkerung Berlins einbinden, nicht nur die Menschen vor Ort bzw. die engagierten Initiativen. Das braucht Zeit. Zufallsräte wie in Dänemark oder derzeit auf Bundesebene würden sich eignen – auch für die Debatte rund um die Mühlendammbücke. Der Beteiligungsprozess ist hier viel zu kurz angelegt.“

„Grundsätzlich sollten Bundesstraßen nicht durch die Stadt führen – das gilt auch für Berlin-Mitte. Der Verkehr muss im Sinne der Mobilitätswende drastisch reduziert werden.“

„Die zukünftige Mühlendammbücke sollte nur noch eine städtebauliche Petitesse sein und nicht mehr für solche Massen an Verkehr ausgelegt werden. Es braucht mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer!“

„Jetzt einen Neubau zu planen, der dann irgendwann umgebaut werden soll, wenn weniger Verkehr durch Mitte rauscht, ist nicht zielführend. Man könnte sehr gut die bestehende Brücke in ihrer Spurenbreite reduzieren, um ihrem aktuellen Zustand gerecht zu werden und die Menschen an die schmalere Variante zu gewöhnen. Das würde sehr viel Geld sparen.“

„Der Wohndruck in Berlin ist hoch. Deshalb brauchen wir mehr Wohnungen. Trotzdem müssen kleine Freiflächen erhalten bleiben, um eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.“

Hendrik Blaukat, Vorsitzender Interessengemeinschaft Leipziger Straße e.V.

„Alle zuständigen Verwaltungen und Institutionen sollten zusammen in Projektstrukturen arbeiten, um weitgehend in Echtzeit Entscheidungen treffen zu können. Anscheinend agieren die einzelnen Verwaltungen und Ämter aktuell weitgehend im eigenen Zuständigkeitsbereich und reichen ihre Arbeitsergebnisse schlicht weiter. Würde eine regelmäßige, ergebnisorientierte Abstimmung in einer AG erfolgen, könnte man zügig etwas erreichen. Die Anforderungen in unserer Stadtgesellschaft sind zu groß, als dass diese ‚auf die lange Bank‘ geschoben werden dürften!“

„Alle Entscheidungen – wie etwa eine zukünftige Reduktion der Brückenbreite – müssen verbindlich sein. Auch dann, wenn es einen politischen Wechsel im Senat gibt. Ansonsten fängt man immer wieder bei null an.“

„Mit den Entscheidungen zur Mühlendammbücke kann die Senatsverwaltung ein Zeichen setzen und zeigen, dass sie die Menschen in Berlin ernst- und wahrnimmt und eine lebenswertere Stadt für alle planen und realisieren möchte.“

„Die Mühlendammbücke sollte unbedingt eine städteverträgliche Brücke sein, die die Kieze außen herum sinnvoll anbindet. Zum Beispiel könnte man sie niedriger anrampen und so zugänglicher gestalten.“

„Wir wünschen uns eine Tram auf der Mühlendammbücke, weil diese essenziell für die zukünftige Verkehrsaufteilung in Berlin-Mitte ist. Andere sinnvolle Lösungen für eine Entlastung der 17.000 Anwohner entlang der Leipziger Straße hat bisher noch niemand präsentiert.“

Eckhard Hasler, Urbanist und Stadtnachdenker, aktiv bei Changing Cities Central

„Um Entscheidungen treffen zu können und eine informierte Bürgerschaft adäquat zu beteiligen, braucht es mehr Transparenz. Dazu gehören aktuelle Verkehrszahlen, nachvollziehbare Angaben zum Zustand der Brücke, klare Zuständigkeiten und ernst gemeinte Bürgerbeteiligung. Daran mangelt es derzeit“

„Um eine lebenswertere Stadt zu schaffen, sollten wir nicht nur über den Verkehr auf und um die Mühlendammbücke diskutieren. Es geht auch um die Straßen und Gebäude rundherum. Wir müssen endlich anfangen, Mobilität und Stadtentwicklung zusammenzudenken und zusammenhängend zu entwickeln.“

„Straßen sind in erster Linie öffentliche Räume – Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen ist nur eine von vielen Funktionen, die diese Räume künftig leisten müssen. Wie dringend wir gut für alle nutzbare Räume in der Stadt benötigen, hat nicht zuletzt die Pandemie gezeigt.“

Dr. Lutz Kaden, Public Affairs Manager Verkehr bei der IHK Berlin

„Die Mühlendammbücke ist Teil der einzigen leistungsfähigen Ost-West-Verbindung im Berliner Zentrum. Wenn hier täglich 10.000 Autos weniger fahren sollen, fragen wir uns, wohin dieser Verkehr abgeleitet wird.“

„Als IHK haben wir Bedenken, dass bei den Planungen zur Mühlendammbücke der notwendige Wirtschaftsverkehr nicht mitgedacht wird. Deshalb ist es sinnvoll, in zwei Phasen zu denken, wie die Ausschreibung es vorsieht. So kann der Verkehr auch erst dann reduziert werden, wenn er tatsächlich nicht mehr notwendig ist.“

„Wenn von Anfang an eine schmale Brücke gebaut wird, schaffen wir hier ein zentrales Nadelöhr, das dauerhaft verstopft sein wird und so das Umfeld überlastet.“

„Für uns stehen beim Bau der Brücke die Nutzungsaspekte im Vordergrund. Aber wenn ich mir etwas wünschen dürfte, würde ich aus ästhetischer Sicht eine möglichst unauffällige Brücke bevorzugen, die den Blick auf die umliegenden Gebäude zulässt.“

„Auch, wenn die Debatte um die Mobilitätswende wichtig und richtig ist, darf bei verkehrlichen Entscheidungen nicht vergessen werden, dass auch Elektrofahrzeuge Platz brauchen.“

„Zwar wird es keine regelmäßigen Großraum- oder Schwerlasttransporte über die Brücke geben, aber dennoch muss die Notwendigkeit bei der Planung berücksichtigt werden – etwa für Mobilkrane. Die Konstruktion muss solche Transporte – für den Bedarfsfall – zulassen.“

„Eine wachsende Stadt mit einer wachsenden Wirtschaft benötigt auch verkehrlichen Platz. Das darf bei den Maßnahmen im Rahmen der Mobilitätswende nicht vergessen werden.“

„Zur Funktion der Brücke gehört ganz wesentlich auch, dass die Spannweite und die lichte Höhe weiterhin das Wenden von Schiffen vor der Schleuse zulassen und alle Versorgungsleitungen unter dem Träger Platz finden.“

Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler, Ehrenamtlicher Koordinator CC-Central, Mitglied beim Verein Changing Cities e. V.

„Bei fast allen infrastrukturellen Vorhaben in Berlin gibt es zu wenig Bürgerbeteiligung. Dadurch geht viel Know-how aus der Zivilgesellschaft verloren. Wir brauchen unbedingt eine bessere Kooperation zwischen Verwaltung und Bürgerinnen und Bürgern, damit Wissen und Ressourcen genutzt werden und nicht jede Debatte immer wieder bei null anfängt.“

„Bei der Planung sowie der dazu geführten Debatte rund um die Mühlendammbücke gibt es keine verlässliche Prognosegrundlage hinsichtlich der Verkehrsentwicklung. Die Verwaltungen beruft sich auf Zahlen von 2014. Es bedarf dringend aktueller Erhebungen, um weitere Entscheidungen treffen zu können.“

„Wir brauchen klare und transparente Verantwortlichkeiten – nicht Zuständigkeiten – der Verwaltungen, um bei der Mühlendammbrücke weiterzukommen und Prozesse transparent zu machen. Hier sind die Verwaltungen in der Pflicht, Klarheit zu schaffen.“

„Wir fordern eine zukunftsfähige Stadt. Der Neubau der Mühlendammbrücke soll ein Teil davon sein.“

Roland Stolte, Vorsitzender des House of One

„Die Neugestaltung der Mühlendammbrücke ist ein Präzedenzfall von großer Bedeutung; sie bestimmt mit, welche Bedeutung und welcher Rang zukünftig in Berlins Mitte einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität gegeben wird.“

„Die Brücke sollte bei aller Funktionalität eine architektonische Schönheit werden, gerade hier, an der historischen Verbindung der mittelalterlichen Stadtteile Berlin und Cölln. Städtebau und Verkehrswende sind gerade hier zusammenzudenken.“

„Es ist an der Zeit, langfristig zu planen und mutig zu agieren. Das heißt, die Brücke sollte schon heute – bezogen auf den Verkehr – schmaler angelegt werden. Nur so ergibt sich ein städtebaulicher Mehrwert für das gesamte Umfeld.“

„Spätestens, wenn das Humboldt-Forum und dann auch das House of One geöffnet sind, wird es noch mehr Touristen in Berlins historischer Mitte geben; Besucherinnen und Besucher, die flanieren wollen, aus dem Nicolaiviertel zur Breiten Straße und zum Petriplatz, die sich in niveauvoll geplanten Stadträumen wohlfühlen und sich in einem sichern und lebensfreundlichen Umfeld bewegen können. Dem muss gerade auch der Neubau der Mühlendammbrücke gerecht werden.“

Steffen Fiedler, Abteilungsleiter Bautechnische Anlagen Straßenbahn im Bereich Fahrwege

„Unsere Anforderung an die neue Straßenbahntrasse ist eine geradlinige Streckenführung auf einem besonderen Bahnkörper. Außerdem benötigen wir eine ausreichende Bauhöhe für einen geeigneten Oberbau. Das sollte aber bei einem Brückenneubau kein Problem sein.“

„Als Bürger wünsche ich mir ordentliche Fuß- und Radwege, das kommt mir in Berlin noch zu kurz.“

„Im Fokus der Diskussion steht bisher der motorisierte Individualverkehr und damit die Brückenbreite. Die Mühlendammbrücke ist momentan Teil einer wichtigen Verkehrsader in Berlin. Das heißt aber nicht, dass man hier nicht reduzieren kann. Auch wenn's wehtut. Wir müssen sukzessive Straßenraum umbauen, wenn wir den Verkehr in den nächsten zwanzig Jahren nachhaltiger gestalten wollen.“

„Dass wir in der Öffentlichkeit ausführlich darüber reden, welche Funktionen die Mühlendammbücke in Zukunft haben soll und wie sie dafür beschaffen sein muss, finde ich positiv.“

„Ganz ohne Auto geht es nicht, das ist klar. Aber den Realisierungswettbewerb in zwei Phasen aufzuteilen, sehe ich eher zwiespältig. Alle, die mit dem Auto unterwegs sind, werden auch in der zweiten Phase noch darauf beharren, dass zwei Spuren für den Individualverkehr nötig sind. Dann doch besser schon heute anfangen mit der Verkehrswende und schmaler planen.“

„Bei Grundinstandsetzungen und Neubaustrecken der Straßenbahn führen wir natürlich auch Informations- und Beteiligungsveranstaltungen durch. Es hilft auf jeden Fall, wenn sich Anwohner*innen oder auch Gewerbetreibende bereits in Gruppen zusammenschließen und sich zu ihren Hinweisen und Ideen austauschen. Wir empfehlen das sogar. Die Veranstaltungen verlaufen so strukturierter und man beschäftigt sich nicht von Beginn an mit den kleinteiligsten Fragen.“

Heinrich Philipp, Abteilung Verkehr & Technik, ADAC Berlin-Brandenburg

„Was den Neubau der Mühlendammbücke anbelangt, so halten wir vom ADAC Berlin-Brandenburg es für besonders wichtig, dass es hierdurch nicht zu größeren Verkehrsstörungen wie etwa Staus und negativen Begleiterscheinungen – erhöhten Umweltbelastungen wie Lärm, Schadstoffe, Zunahme der Verkehrsverlagerungen in andere Straßen – kommt. Deswegen beunruhigt uns die Vorstellung, die Mühlendammbücke könnte nach ihrem Neubau, bei einer derzeitigen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mehr als 70.000 Kraftfahrzeugen nur noch eine geringere Breite beziehungsweise eine auf nur noch einen Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr pro Richtung reduzierte Fahrbahn aufweisen.“

„Der Mühlendamm, der über die Mühlendammbücke führt, ist eine der wichtigsten Berliner Hauptverkehrsstraßen im Ortsteil Mitte und Teil der Bundesstraße B1. Neben der nördlich verlaufenden Magistrale aus Straße des 17. Juni, Unter den Linden, Schloßplatz und Karl-Liebknecht-Straße trägt der Mühlendamm im Bereich Berlin-Mitte einen erheblichen Verkehrsanteil in Ost-West-Richtung und wird daher entsprechend stark vom Straßenverkehr frequentiert.“

„Wenn man es von der bautechnischen Seite her betrachtet, ist es gerade beim Neubau einer Brücke fatal, wenn Verhältnisse geschaffen werden, die sich später eventuell als nicht zukunftsfähig herausstellen, jedoch nachträglich nicht mehr zu ändern sind. Stellt sich eine Brücke nachträglich als zu großzügig bemessen heraus, kann man mittels Veränderung der Raumaufteilung die Brücke verhältnismäßig leicht dem neuen Bedarf anpassen. Wird die Brücke jedoch zu schmal oder mit einer zu geringen Belastbarkeit gebaut, ist es fast unmöglich, sie nachträglich dem höheren Bedarf anzupassen.“

„Die Mühlendammbücke ist verkehrlich und stadtgesterisch ein wichtiges Bauwerk. Es ist daher verständig und gut, wenn sich viele Interessierte wie auch viele am Straßenverkehr maßgeblich beteiligte Gruppen wie Ver- und Entsorgungsunternehmen, Rettungsdienste, Polizei, IHK, Fuhrgeuerbeinnung aber auch Anwohner, Kaufleute etc. an der Diskussion um die Neugestaltung der Mühlendammbücke beteiligen.“

„Wir vom ADAC Berlin-Brandenburg nutzen jede Möglichkeit, um Erfahrungen und Ideen aus der Praxis zu sammeln und uns im Sinne von Verbesserungen des Straßenverkehrs auf fachlicher Ebene an der Diskussion zu beteiligen. Dabei sind Meinungen und Anregungen unserer Mitglieder wie auch anderer am Straßenverkehr Beteiligter von großer Bedeutung für uns.“

„Alle Ergebnisse der bisherigen und noch kommenden Veranstaltungen sollten protokolliert und öffentlich zugänglich gemacht werden, um auch später der Nachwelt den Prozess zu verdeutlichen und die Planungs-Ideen des Bauwerks zu konservieren!“

„Der Vorteil von Online-Veranstaltungen liegt unter anderem auch darin, dass die Teilnahme einfacher und bequemer ist, weil die An- und Abfahrt zum und vom Veranstaltungsort wegfällt. Gerade in Corona-Zeiten ist dies sehr hilfreich. Auch werden Wortmeldungen vereinfacht, weil nicht erst umständlich Mikrofone weitergereicht werden müssen. Wie bei allen Fachveranstaltungen kommt auch bei digital durchgeführten Veranstaltungen dem anschließende Zugänglichmachen wesentlicher Ergebnisse und Veranstaltungsinhalte eine besondere Bedeutung zu.“