



**Resümee der Bürgerveranstaltung**  
Stand: 25.03.2021

## Epilog

Die Neugestaltung der Mühlendammbrücke in Berlin-Mitte wird seit längerem kontrovers diskutiert. Bündnisse und Initiativen, die sich zur „Allianz für einen neuen Mühlendamm“ zusammengeschlossen und Forderungen aufgestellt haben. Die Hauptstadtresse berichtet umfassend über das Thema und andere Interessenverbände sowie Bürger\*innen fordern Mitsprache.

Um im Vorfeld des Realisierungswettbewerbs Stimmen aus der Bevölkerung einzufangen und konkrete Ideen zu sammeln, hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) verschiedene Beteiligungsformate angeboten. Neben ausführlichen Gesprächen mit unterschiedlichen Akteuren der Stadtgesellschaft, gab es eine Online-Umfrage sowie die Möglichkeit, auf der Beteiligungsplattform meinBerlin Eingaben zu verschiedenen Themen (Technik/Konstruktion, Kiezanbindung, Nutzung/Gestaltung, Verkehrsplanung/Verkehrsraumgestaltung) zu machen. Darüber hinaus gab es eine digitale Veranstaltung, bei der Bürger\*innen in kleinen Arbeitsgruppen weitere Ideen sammeln konnten.

Die Ergebnisse aus den persönlichen Gesprächen, die vor der Online-Beteiligung stattfanden, sind in einem Stakeholderbericht zusammengefasst. Diese werden um die hier dargestellten Ergebnisse aus

- Pressemonitoring
- Online-Umfrage
- Online-Ideensammlung
- Online-Veranstaltung

ergänzt.

Die Ergebnissammlung wird den teilnehmenden Teams des Realisierungswettbewerbs zur Verfügung gestellt und kann von diesen bei der Entwicklung ihrer Wettbewerbseinreichungen berücksichtigt werden.

## Pressemonitoring

Das Interesse am Thema Mühlendammbrücke ist in der Hauptstadtresse groß. Das Vorhaben wird seit 2018 kontinuierlich begleitet. Vielfach kommen Gegner\*innen der Neubaupläne (z. B. Baustadtrat Ephraim Gothe, SPD; Benedikt Goebel, Gesellschaft Historisches Berlin; Max Landero, Fraktionsmitglied SPD) zu Wort. Aber auch der Senat erhält die Möglichkeit, Stellung zu nehmen.

Teilweise wird – vor allem in den Kommentaren und Meinungsartikeln – massive Kritik an den Plänen des Senats sowie der mangelnden Bürger\*innenbeteiligung im Prozess geübt:

- „...was der Senat als Neubau plant, kann in keiner Weise überzeugen.“ (Berliner Morgenpost)

- „Die nun ohne Bürgerbeteiligung durchgezogene Planung für den Ersatzneubau verspielt die Chance, daraus ein lebendigeres Stadtquartier zu machen.“ (Berliner Morgenpost)
- „Alle Planungen stehen jedenfalls wieder auf null.“ (B.Z.)
- „Doch statt des seit Jahren angemahnten Mobilitätskonzepts für den Straßenzug und die Berliner Mitte greift man bei der Mühlendammbücke lieber in die Mottenkiste der autogerechten Stadt. Nach der versprochenen Verkehrswende sieht das wahrlich nicht aus.“ (Berliner Morgenpost)
- „Der Auslobungstext sorgt für Empörung.“ (Berliner Morgenpost)
- „Scharfe Kritik an Plänen der Verkehrsverwaltung für die Mühlendammbücke.“ (Berliner Morgenpost)
- Anwohner beklagen fehlende Bürgerbeteiligung bei der Mühlendammbücke (Berliner Morgenpost)

Die hier genannten Artikelausschnitte und Headlines erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr spiegeln sie wider, wie relevant das Thema Mühlendammbücke für die lokalen Medien ist, die nicht zuletzt die öffentliche Meinung nachhaltig mitprägen. Die Neugestaltung steht im Fokus der Wahrnehmung.

Neubau der Mühlendammbücke

## Autobahn oder Stadtjuwel

44 – 39 – 34? Wie viele Meter breit wird die neue Mühlendammbücke, und wie wird sie aussehen? Ein Realisierungswettbewerb bietet Chancen für Änderungen.

Maritta Tkalec, 29.6.2020 - 08:34 Uhr

Berliner Zeitung, 29.6.2020

Streit um Mühlendammbücke

21.09.2020, 11:05 Uhr

## Wichtige Berliner Brücke könnte von sechs auf zwei Fahrspuren reduziert werden

72.800 Fahrzeuge fahren täglich über die Mühlendammbücke, das marode Bauwerk soll abgerissen und ab 2023 neu gebaut werden. Über die Breite gibt es Streit. [VON JULIA WEISS](#)

Tagesspiegel, 21.9.2020

Streit um Mühlendammbücke

21.09.2020, 11:05 Uhr

## Wichtige Berliner Brücke könnte von sechs auf zwei Fahrspuren reduziert werden

72.800 Fahrzeuge fahren täglich über die Mühlendammbücke, das marode Bauwerk soll abgerissen und ab 2023 neu gebaut werden. Über die Breite gibt es Streit. [VON JULIA WEISS](#)

Deutsche Bauzeitung, 21.9.2020

VERKEHR IN MITTE

## Mühlendammbrücke: Berliner wollen Aufenthaltsqualität **M+**



23.03.2021, 21:15 | Lesedauer: 2 Minuten  
Julian Würzer

Berliner Morgenpost, 23.3.2021

VERKEHR

## Baustadtrat will schmalere Mühlendammbrücke **M+**



16.02.2021, 17:32 | Lesedauer: 3 Minuten  
Julian Würzer

Berliner Morgenpost, 16.2.2021

STRASSENVERKEHR

## Neubau der Mühlendammbrücke: „Das ist schizopren“ **M+**



Aktualisiert: 10.11.2020, 19:00 | Lesedauer: 6 Minuten  
Christian Latz

Berliner Morgenpost, 10.11.2020

VERKEHR IN MITTE

## Mühlendammbrücke soll langfristig einspurig werden **M+**



Aktualisiert: 14.01.2021, 06:20 | Lesedauer: 5 Minuten  
Christian Latz

Berliner Morgenpost, 14.1.2021

24.03.2021, 15:07 Uhr  
**Sitzgelegenheiten oder Vorbild Ponte Vecchio?** Berliner können im Netz Vorschläge zur Mühlendammbrücke einreichen

Tagesspiegel, 24.3.2021

**Straßenverkehr**

## Kompromiss im Streit um den Neubau der Mühlendammbrücke

Initiativen fordern eine stadtverträgliche Lösung. Nun kommt ihnen Verkehrssenatorin Günther entgegen. Ein Bewertungskriterium soll stärker betont werden.

Peter Neumann, 9.12.2020 - 17:13 Uhr

Artikel anhören

Berliner Zeitung, 9.12.2020

Nach dem Neubau

## Mitte will die Mühlendammbrücke vierteln – nur noch zwei Autospuren

B.Z., 21.9.2020

STADTENTWICKLUNG

### Neue Mühlendammbrücke: Rolle rückwärts in der Verkehrswende

Aktualisiert: 21.09.2020, 05:59 | Lesedauer: 7 Minuten

Isabell Jürgens

Berliner Morgenpost, 21.9.2020

Nadelöhr in Berlin-Mitte

## Verkehrschaos Mühlendammbrücke bleibt noch viele Jahre

B.Z., 6.10.2020

KOMMENTAR

### Mühlendammbrücke – ein Griff in die Mottenkiste

Aktualisiert: 21.09.2020, 05:59

Isabell Jürgens

Berliner Morgenpost, 21.9.2020

STADTENTWICKLUNG

### Wettbewerb für Mühlendammbrücke startet trotz Kritik

Aktualisiert: 01.10.2020, 06:00 | Lesedauer: 2 Minuten

Isabell Jürgens

Berliner Morgenpost, 1.10.2020

Berlin / Mühlendammbrücke

## Dinosaurier aussterben lassen

Widerstand gegen Planung des Senats für Ersatz der Mühlendammbrücke

Von Nicolas Šustr 05.11.2020, 17:00 Uhr / Lesedauer: 3 Min.

neues deutschland, 5.11.2020

GASTBEITRAG

### Stadtplaner: Sie wissen nicht, was sie tun



Aktualisiert: 27.09.2020, 07:00 | Lesedauer: 4 Minuten

Hans Stimmann

Berliner Morgenpost, 27.9.2020

STADTENTWICKLUNG

### Bündnis will Pläne für neue Mühlendammbrücke stoppen



Aktualisiert: 08.03.2019, 14:29 | Lesedauer: 4 Minuten

Christian Latz

Berliner Morgenpost, 8.3.2019

Verkehrswende

## Keine Idee, keine Strategie: die misslungene Planung für die Mühlendammbrücke

Wie soll der private Autoverkehr in der Innenstadt verringert werden? Welches Konzept gibt es für die Anbindung neuer Wohnquartiere an den öffentlichen Verkehr? Die Verwaltung macht Gestaltungsansagen, trifft aber keine Entscheidungen.

Friedemann Kunst, 10.10.2020 - 16:27 Uhr

Berliner Zeitung, 10.10.2020

KOMMENTAR

## Mühlendamm bleibt ein Unort



10.11.2020, 17:32  
Christian Latz

Berliner Morgenpost, 10.11.2020

## Zusammenfassungen der Ergebnisse aus den Beteiligungsformaten

Auf der Beteiligungsplattform meinBerlin hatten Bürger\*innen vom 5. bis 24. März die Möglichkeit, online Vorschläge zur Neugestaltung der Mühlendammbrücke zu formulieren. Hierbei sollten sie ihre Eingaben thematisch in vier Schwerpunkte clustern:

- Technik/Konstruktion
- Kiezanbindung
- Nutzung und Gestaltung
- Verkehrsplanung/Verkehrsraumgestaltung

Im Bereich „Weitere Ideen“ konnten sie darüber hinaus Vorschläge und Anmerkungen formulieren, die sich keiner der oben genannten Kategorien zuordnen ließen. Insgesamt erfolgten rund 200 Eingaben, von denen es 88 in der Kategorie Verkehr gab. Darüber hinaus gab es 105 Kommentare unter der Online-Umfrage, an der sich insgesamt 370 Teilnehmer\*innen beteiligten. Etwa die Hälfte der Umfrageteilnehmer\*innen kam laut eigener Herkunftsangabe aus dem Vorhabengebiet in Berlin-Mitte, alle anderen (52%) von außerhalb des Einzugsgebiets. Die Eingaben erfolgten teilweise mit Klarnamen, teilweise mit Synonym und konnten zudem positiv oder negativ bewertet werden. (Daumen „hoch“/“runter“-Klick)

Vielfach wurden grundsätzliche Inhalte zur Mobilitätswende eingebracht und diskutiert. Diese können im Rahmen dieses Berichts nicht berücksichtigt werden. Hier werden vor allem die Eingaben dargestellt, die sich auf die Mühlendammbrücke beziehen.

Neben der Online-Beteiligung gab es am 23. März 2021 eine digitale Bürger\*innenveranstaltung, bei der die Teilnehmenden in kleinen Arbeitsgruppen die Vorschläge der Online-Beteiligung sowie der Stakeholder-Interviews ergänzen konnten. Auch hierbei sollten sie ihre Inhalte wieder in die oben genannten Themenkategorien einordnen.

Die Ergebnisse aus Online-Beteiligung und Veranstaltung sind in den jeweiligen Kategorien zusammengefasst. Sie sind teilweise wörtlich wiedergegeben, um ein authentisches Bild zu spiegeln, in einigen Fällen verkürzt oder verständlich formuliert, ohne den Inhalt zu verändern. Die Punkte sind ungewichtet. Weder Reihenfolge noch Mehrfachnennung stellen eine Gewichtung dar.

Sowohl bei der Online-Beteiligung als auch bei der Veranstaltung gab es eine Bandbreite an Vorschlägen, die teilweise vollständig konträr waren. Von der Forderung nach einer reinen Fußgängerbrücke und damit massiver Reduzierung des MIV bis hin zu einer mehrspurigen Autobrücke, die Schwerlasttransporte zulässt, war alles vertreten. Das Meinungsbild war so divers, dass sich daraus keine belastbaren quantitativen Ergebnisse ableiten lassen. Mit der Auswahl der unten genannten Kommentare soll die Diversität dieses Meinungsbildes widerspiegelt werden. Die einzelnen Eingaben werden als qualitatives Ergebnis verstanden. Auch die Ergebnisse der Umfrage sollten nicht als quantitatives (oder gar repräsentatives) Urteil missverstanden werden – auch, weil die Teilnehmer\*innenzahl sowie die Kontrollmöglichkeiten verfälschender Einflüsse der Plattform dazu nicht ausreichend sind. Allerdings bietet die Umfrage eine gute Übersicht über die heterogene Erwartungshaltung derjenigen, die sich hier äußern. Die Auswertung liegt bei.

## Nutzung und Gestaltung

Die Eingaben sind nicht gewichtet und in einer zufälligen Reihenfolge. Sie bieten einen Überblick über die Ideen und Vorschläge im Rahmen der Online-Beteiligung sowie der digitalen Veranstaltung.

- Die Brücke sollte zum Verweilen einladen können und nicht nur dem Durchgangsverkehr dienen. (Bsp. Oberbaumbrücke und Fußgängerweg)
- Mindestens so schön wie der Oberbaumbrücke soll sie werden - danke dafür.
- Es müssen Oasen geschaffen werden, die zum Verweilen einladen. Hierfür sollte die Anbindung in die Kieze genutzt werden.
- Sitzgelegenheiten schaffen, v.a. Fischerinsel ältere Anwohner:innen
- Ich wünsche mir eine inspirierende Brücke mit einem menschlichen Maßstab, die hohe Aufenthaltsqualitäten aufweist.
- Brücke muss auch ein Aufenthaltsraum sowie ein Begegnungsort sein, nicht nur Verbindung von A nach B
- Es könnte links und rechts Geschäfte geben wie bei der Rialto-Brücke in Venedig oder einseitig, um den Blick von Brücke zu erhalten; durchbrochen, um Sichtachsen zu erhalten
- Die wiederaufgerufene Kolonnade kann in historisierender oder moderner Formensprache weitergedacht und entworfen werden. Entscheidend ist die gekonnte Kombination von statisch erforderlichem Tragwerks-Überbau mit den Wand- und Pfeiler-Stellungen der Kolonnade.
- Jenseits der funktionellen Nutzung sollte es Orte zum Verweilen geben, evtl. Sitzecken am Brückenanfang oder kleine Erker, um aufs Wasser zu gucken.
- Die Brücke sollte ermöglichen, zu flanieren, zu betrachten, nachzudenken, auszuruhen, das Gespräch zu pflegen, in Ruhe die verschiedenen historischen Schichten zu erkunden und mit Interessierten zu besprechen.
- 4 m sind zu schmal für Fußgänger – auch schon vor Coronazeiten.
- Die Brücke sollte begrünt werden (um die Brücke herum wurden ca. 80 Bäume gefällt).
- Die Brücke sollte sich optisch sowie in ihrer Nutzbarkeit in den Stadtraum integrieren.
- Gebäude „Zukunfts-/Stadtwerkstatt“ AUF der Brücke?

- In die Trag-/Fachwerkstruktur könnten Pavillons oder Arkadengänge integriert werden, um Begegnungsorte auf der Brücke zu schaffen und die in der Zukunft nach Phase 2 freiwerdenden Lastreserven der Konstruktion sinnvoll zu nutzen. Hier könnte die Stadtwerkstatt ihren neuen, permanenten Standort als Zukunftswerkstatt finden.
- Ich wünsche mir für die zweite Phase eine Umgestaltung zwischen der Kreuzung am Molkenmarkt und der Kreuzung Fischerinsel in der Form, dass der Autoverkehr nur noch auf einer Brückenseite fahren kann. Die Seite zum Nikolaiviertel kann dann als Flaniermeile, Aufenthaltsplatz und Fahrradstrecke umgenutzt werden.
- Die Bestandsbrücke mit ihren hohen Spannbetonüberbauten, massiven Widerlagern und starken Anrampungen (zur Erreichung einer für den Schiffsverkehr notwendigen Durchfahrtshöhe unter der Brücke) stört das städtische Umfeld erheblich. Die Gestaltung und Konstruktion der neuen Brücke muss dafür eine Lösung finden, der Überbau darf zukünftig nicht mehr die Massivität haben wie beim Bestandsbauwerk.

### Historischer Kontext

- Bitte keine Austauschbarkeit, sondern nachhaltige Stadtreparatur betreiben, welche dieser historisch wichtigen Achse würdig ist. Die meisten Berliner/-innen wissen gar nicht, dass diese Spreekreuzung zwei Keimzellen der heutigen Stadt verbindet. Diese Relevanz muss durch die Gestaltung erlebbar gemacht werden.
- Orientierung am alten Stadtgefüge
- aufgrund der historischen Lage Brücke würdig gestalten
- Einfach etwas Historisches nachbauen, bringt der Berliner Mitte an diesem Ort auch nichts.
- Es muss keine historische Brücke sein, sie kann auch modern gestaltet werden, sollte aber dem Stadtraum würdig sein.
- Eine Orientierung an der historischen Gestaltung der Brücke wäre wünschenswert.
- Berlin soll so eine Art Freiluftmuseum werden?
- Die „historische Altstadt“ wurde leider vom Krieg zerstört. Seitdem wurden neue Gebäude und neue Verkehrswege gebaut. Und einen dieser Verkehrswege sollte man in seiner Funktionalität erhalten. Denn es gibt auch Tausende Menschen, die sich jeden Tag durch Berlin bewegen möchten oder sogar müssen.

- Die meisten Menschen auf der Straße „lesen“ Architektur und Gestaltung anders als theoretisch in Architektur gebildete Menschen. Dieser Tatsache sollte mehr Raum gegeben werden, als einer ideologischen Ausschachtung der Gestaltungsprinzipien.
- Die Brücke sollte an das alte Berlin in seiner opulenten Form erinnern.
- Dabei gilt selbstverständlich das Historische zu berücksichtigen, es handelt sich um einen repräsentativen Ort in Berlin der seine Würdigung braucht.
- Statt eine Brücke zu bauen, die wir in 50 Jahren wieder abreißen, sollten wir eine Brücke bauen, die die vermisste Altstadt des Nikolaiviertels und die Alte Münze berücksichtigt und gleichzeitig die Zukunftsarchitektur auf der Fischerinsel inspiriert! Es soll eine ewige Verbindung gebaut werden, nicht nur eine zeitsparende Überbrückung.
- Bezug zur Geschichte herstellen, Gestaltung ganzteiliger denken (Molkenmarkt, Humboldtforum, historische Mitte) und nicht als Solitär.
- Ich wünsche mir eine städtebaulich vollintegrierte Brücke, die nicht die ästhetische Qualität des Autobahndreiecks Neukölln besitzt, sondern die ihren eigenen Ort bildet. Rein verkehrliche Zweckbauten sind Nicht-Orte (auch, wenn man ein paar Stühle draufstellt) und Fremdkörper in der Stadt. Dafür ist der Raum einfach zu schade, wenn man eh schon umbaut, sollte auch versucht werden, das Maximum rauszuholen (wie bei jedem anderen Stadtraum auch - hier nur eben auf Stelzen). Das Wasser besitzt dafür gute Anknüpfungschancen.

### Weitere Vorschläge

Die Zukunft: Der Mühlendamm ist „Sehnsuchtsort“, hier verabredet man sich, hier machen Hochzeitspaare Fotos, das ist zukünftig DER Ort in der Stadt, wo man gewesen sein muss. Der Verkehr sollte sich der Aufenthaltsnutzung unterordnen, kein Planen in Einzelstreifen und Bereiche für einzelne Verkehrsteilnehmer, kein Durchgangsverkehr! Das ist kein Ort, den man schnell passiert, sondern zu dem man hinfährt. An jeder Stelle möchte ich von einem Brückengeländer zum anderen laufen können, nicht nur an 120m weit auseinanderliegenden Ampeln. Es muss eine enge Verknüpfung zu den benachbarten Plätzen, dem Molkenmarkt und dem Köllnischen Fischmarkt geben, die ihrerseits eine hohe Aufenthaltsqualität und eine eigene Platzgestaltung haben sollten. Wichtig erscheint mir auch die Wiederherstellung der Fischerbrücke als Fußgänger- und Radfahrverbindung nach Süden zum Wohngebiet Fischerinsel/Inselbrücke/U-Bahnhof Märkisches Museum.

### **Ein Kulturzentrum auf der Mühlendammbrücke**

Anstatt die Tendenz zum Transitraum weiter zu verstärken, sollte dieser Ort Aufenthaltsqualität bieten. Die Vernetzung umgebender Orte mit hoher Aufenthaltsqualität steht im Fokus dieses Entwurfes. Zum einen soll der Ort Mühlendammbrücke dadurch selbst einer ebenbürtigen Einbindung in den Stadtraum zugeführt werden, zum anderen soll die Umgebung im Umkehrschluss eine Anreicherung erfahren. Hierzu ist die Mühlendammbrücke durch Entfernen des eigenständigen Mittelstreifens für die zukünftige Straßenbahntrasse verschmälert, um im Stadtraum bemerkbar zu werden. Die Straßenbahn soll die Spur mit PKWs teilen.

Des Weiteren ist die Wiederbelebung einer Brückenkreuzung mit der historischen Fischerbrücke als neuinterpretierte Fußgängerverbindung zwischen Fischerinsel und Mühlendamm angedacht. In Anlehnung an das historische Kolonnadenmotiv, welches im Süden am Köllnischen Fischmarkt vorhanden und im Norden im Bebauungsplan vom Molkenmarkt zukünftig vorgesehen ist, erhält die Brückenkreuzung ebenfalls Kolonnaden, welche die Aufgabe übernehmen, Besuchende allseitig zu verknüpfen und neben der Verkehrsstraße fußgängerfreundlich zu führen.

Eine begehbare Grünfläche in der Spree gliedert sich durch eine barrierefreie Freitreppe an der Fischerbrücke und den Gebäudeentwurf selbst in die Gesamterschließung ein. Die Inselform leitet sich aus der weiterhin zu gewährleistenden Passierbarkeit für den Schiffsverkehr ab und gibt somit maßgeblich die Form für den Fokusbereich, die Planung eines neuen Mühlengebäudes, vor. Das vordergründige Ziel, einen erneuten Reiz zu setzen, konnte mit der einfachen Wiedereinführung historischer Nutzungen von Vorgängerbauwerken nicht bewerkstelligt werden. Eine reine Gewerbe- oder Büronutzung entsprechend dem historischen Mühlendamm oder der Städtischen Sparkasse konnte sich aufgrund bereits vorhandener Einrichtungen in der Umgebung nicht durchsetzen. Darüber hinaus ließen sich diese Räume nicht mit der exponierten Lage und dem öffentlich zugänglichen Erschließungsgedanken vereinbaren.

Unser Ansatz ist, beide Uferseiten wie ehemals die Schwesterstädte Alt-Berlin und Cölln zu verbinden und einen gemeinsamen Treffpunkt zu stärken, der nicht wie damals durch den Handel von Waren, sondern durch den Austausch von für heute bedeutsameren Kulturgütern geschieht, die für eine breite Masse zugänglich sein sollen. In diesem Zusammenhang wird das Leitprinzip einer Agora als wichtiges Glied der Gesellschaft im Entwurf eingebracht und räumlich intro- und extrovertiert. Diese Grundsätze durchdringen das Raumprogramm und beleuchten Möglichkeiten, in verschiedenen Interessensbereichen umgesetzt zu werden. Der Gebäudeentwurf teilt sich somit in Analogie zur Geschichte zweier Städte beidseitig des Mühlendamms in zwei differenzierte Körper, die durch eine gemeinsame Erschließung im Zentrum und einer untereinander verknüpfbaren Nutzung trotzdem vereint werden. Zusätzlich wird eine gemeinsame Architektursprache verwendet, welche sowohl von ablesbaren historischen Referenzen als auch einem eigenständigen Gestaltungsanspruch in Verbindung mit einer transparenten Nutzung geprägt ist. So ist beispielsweise konzipiert, dass bei Bühnenvorstellungen die gegenüberliegenden Tanzstudios zu Probezwecken benutzt werden können oder Einzelbüromöglichkeiten bei Bedarf zur Verfügung stehen.

Siehe Abbildung 1 im Anhang

### **Ein Wahrzeichen für Berlin- der neu gestaltete Mühlendamm**

Der Mühlendamm ist einzigartig in Berlin. Seine 800-jährige Geschichte war immer geprägt von Wirtschaft (Mühlen), Handel (Kolonnaden und angrenzende Märkte, später Sparkassengebäude), natürlich dem Verkehr, indem er die beiden angrenzenden Städte Berlin und Kölln verband. Und natürlich die Schifffahrt, die übrigens bis 1896 über den Spreekanal abgewickelt wurde, erst dann gab es hier eine Schleuse. Der Kurfürst ließ diesen wichtigen Ort von keinem geringeren als dem Architekten Nehring mit Kolonnaden ausstatten, damit der Mühlendamm der Residenzstadt würdig sei.

Diese Bedeutung muss der Mühlendamm wiedererlangen, nur übersetzt in unsere Zeit. Neben den viel diskutierten Verkehrsfragen, werden Ideen gesucht, wie der neue Mühlendamm wieder zu einem Wahrzeichen Berlins werden kann, der Bundeshauptstadt würdig.

Man kann Elemente aus der Vergangenheit neu interpretieren, die Nutzungen sind dann sicherlich eher kultureller Art, Gastronomie oder ein Ort, wo sich Bürger treffen können, um ihr Recht auf Bürgerbeteiligung wahrzunehmen, ein Diskussions- und Ausstellungsort - ein Haus der Bürger.

Das beiliegende Bild ist eine Entwurfsstudie, die sich mit der Neuinterpretation historischer Elemente des Mühlendamm auseinandersetzt und versucht, die angrenzenden ältesten Plätze von Berlin zu verbinden, einschließlich der Wiederherstellung der Fischerbrücke als Verbindung nach Süden. Der mit Kolonnaden überdachte nördliche Teil der Brücke ist wie ein Balkon über der Spree mit Blick zum Dom und weiteren Brücken - eine mögliche Idee.

Siehe Abbildung 2 im Anhang

## Technik/Konstruktion

Die Eingaben sind nicht gewichtet und in einer zufälligen Reihenfolge. Sie bieten einen Überblick über die Ideen und Vorschläge im Rahmen der Online-Beteiligung.

- Eine Mühlendammbücke mit nur rund 32 m Breite hätte genügend Kapazität (...), so könnte die Brückenfläche um über 1.500 qm verkleinert werden, was immense Planungs-, Bau- und Unterhaltungskosten einspart.
- Einsatz von Flüsterasphalt, damit die Aufenthaltsqualität erhöht wird.
- Ein Mittelpfeiler ist aufgrund des Schiffsverkehrs unter der Brücke nicht möglich.
- Es wäre wünschenswert die derzeit starke Anrampung der Brücke durch Einfügen eines zusätzlichen Brückenpfeilers in der Flussmitte zu verringern. Die Spree ist hier gut 70 Meter breit und der Schiffsverkehr vor der Schleuse würde m. E. trotzdem gut funktionieren. Dies könnte auch eine behindertengerechte Verbindung der Brücke mit den Uferwegen erleichtern.
- Die Fahrgastschiffe können auch nördlich der Brücke wenden, die Spree ist dort genauso breit. Außerdem bestimmen wohl nicht die Touristen-Schiff-Reeder mit ihren immer länger werdenden Schiffen die Stadtgestaltung. Die Wirtschaftsschiffahrt kam auch vor 1935 zurecht. Die größeren (längeren) Schiffverbände haben ja noch den Teltowkanal zur Umfahrung.
- Fläche, schmalere Umsetzung als EIN Bauwerk
- Die Auslegung für Schwerlastverkehr beachten:  
→ Wirtschaftsverkehr, Straßenbahn, ggf. Militär
- Innovative 2-Phasenplanung: Es braucht eine optimierte Bauphasenplanung, um eine Blockade der Tram-Realisierung zu verhindern und es müssen verbindliche Prozesse definiert werden, die auf eine Tram hinauslaufen und auch bei einem Senatswechsel weiterhin gelten.
- Die Schlankheit der Brücke muss gegeben sein.
- Wünschenswert ist ein oben liegendes Tragwerk, geringere Anrampung und bessere Anbindung an ALLE Kieze
- Brücke in den Stadtraum integrieren, nicht als Fremdkörper in Berlins Mitte planen.
- Ersatz durch eine Brücke aus Eisen/Stahl (vergleichbar mit der Friedrichbrücke zum Museum).

- Man hätte sogar über die Nutzung der Wasserkraft nachdenken können, was aber durch die Verlegung des Wehres neben die Schleuse nicht mehr möglich ist - verpasste Chance.
- Wehr/Schleuse mit Fischtreppe
- Sinnvoll wäre die Wiedereinbringung einer Turbine zur ökologischen und preisgünstigen Stromerzeugung für die Ausleuchtung der Brücke und der Ufer.
- Es gibt viele überzeugende internationale Beispiele für neue Brücken, die meist durch spektakuläre Tragwerke auffallen. An dieser Stelle sollte Berlin sich mal nicht lumpen lassen.
- Durch ein oberhalb der Überbauten liegendes Tragwerk könnte der Querschnitt des Fahrbahnträgers reduziert werden. Damit böte sich auch die Möglichkeit einer geringeren Anrampung. Das Gegenargument ggf. höherer Unterhaltungskosten eines obenliegenden Tragwerks kann für diesen zentralen Ort der Berliner Innenstadt nicht gelten. Eine Fachwerk- oder Bogenbrücke könnte insgesamt filigraner gestaltet und damit besser im Stadtbild integrierbar sein. Eine geringere Anrampung hätte erhebliche, positive städtebauliche Wirkung bei der barrierefreien Anbindung der Uferwege, des Nikolaiviertels, des Areal der alten Münze und der Fischerinsel.
- Verkehrswendebrücke: ich schlage folgenden Ablauf des Baus und der Nutzung vor  
Siehe Abbildung 3 im Anhang
- Wenn die Schiffe sowieso unter der Brücke wenden müssen, kann dann nicht auch eine Anlegestelle unter der Brücke gebaut werden?
- Bitte viel Licht unter der Brücke!!!

### Weitere Ideen

#### **Mühlendamm und Fischerbrücke - niedrigere Konstruktion**

Der Mühlendamm war jahrhundertlang mit den Mühlen, Kolonnaden und Handelshäusern ein kleines eigenes Viertel mitten in der Spree, verbunden mit dem Köllnischen Fischmarkt, dem Molkenmarkt und über die Fischerbrücke verbunden mit den südlichen Stadtteilen. Auch beim vorletzten Umbau 1896 blieb die Fischerbrücke erhalten und war über der Spree T-förmig mit dem Mühlendamm verbunden – eine anspruchsvolle Ingenieursaufgabe. Zusammen mit den Gebäuden auf dem Mühlendamm, der tatsächlich noch ein Damm war und nur drei Durchlässe für die Spree hatte (Schleuse, Mühlengerinne und Wehr), war diese vorletzte Mühlendamm-Gestalt immer noch eine sehr differenzierte und dem historischen Ort angemessen. Letzterem trug man zum Beispiel auch dadurch Rechnung, dass die Standbilder der Markgrafen Albrecht der Bär und Waldemar an der Einmündung der Fischerbrücke aufgestellt wurden.

Die neue Mühlendammbücke soll und kann diesen Vorgängerbau nicht kopieren, aber die Wiederanbindung der ehemaligen Speicherinsel (heute der kleine Park an der Inselbrücke) über die Fischerbrücke erscheint mir wichtig, auch im Hinblick der barrierefreien Verbindung mit dem Spreeufer. Gerade um die Barrierefreiheit auf beiden Seiten der Mühlendammbücke zu erreichen, sollte das Fahrbahnniveau deutlich abgesenkt werden. Die angekündigte Nicht-Barrierefreiheit bei der Verbindung zum Rolandufers ist nicht akzeptabel.

Ein weiterer Stropfweiler, der zur Verminderung der Konstruktionshöhe beitrüge, sollte möglich sein. Die Fahrgastschiffe müssen nicht zwangsläufig unter der Brücke wenden, direkt neben der Brücke ist die Spree genauso breit. Außerdem kann der Senat sicherlich eine maximale Schiffslänge festlegen. Die Reeder mit ihren immer länger werdenden Schiffen können doch nicht die Stadtgestaltung bestimmen!

Siehe Abbildung 4 im Anhang

### **Repräsentative Kolonnaden, Fachwerksbrücke/Halbparabelträger statt Spannbeton**

Eine beiderseitige Kolonnade kann auch als Fachwerk für die unterliegende Fahrbahn dienen. Damit haben auch Schiffe genug Platz zu wenden. Mit richtiger Planung ergibt sich eine repräsentative Fassade für die Fachwerksbrücke. Damit die Seitenkonstruktion die Tram trägt, muss die Brücke entsprechend schmal sein. Natürlich braucht man dann keinen Pfeiler und die Brücke kann entweder modern oder wie auf dem Entwurf von Helmut Maier „klassisch“ konzipiert werden. Für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Nutzung der Brücke ist für Fußgänger und Fahrradfahrer eine einladende Verbindung zwischen Berlin und Cölln zu schaffen.

Siehe Abbildung 5 im Anhang

## **Kiezanbindung**

Die Eingaben sind nicht gewichtet und in einer zufälligen Reihenfolge. Sie bieten einen Überblick über die Ideen und Vorschläge im Rahmen der Online-Beteiligung sowie der digitalen Veranstaltung.

- Bei der Planung der Brücke muss die Barrierefreiheit unbedingt berücksichtigt werden.  
  
Eine Fahrstuhlösung hätte gegenüber Rampen auch den Vorteil, den Fuß- und Radverkehr auf der Fischerinsel zu entflechten.
- Der Mühlendamm muss für alle Menschen gut erreichbar sein. Die Verbindungen von tiefergelegenen Uferwegen auf die Brücke müssen barrierefrei sein. Von der Straße Spreeufer sollte man direkt auf die Mühlendammbrücke gelangen, stufenlos. Die in der Ausschreibung formulierte nicht ausführbare Barrierefreiheit beim Anschluss an das Rolandufer ist INAKZEPTABEL!
- Bei der Planung der Brücke muss die Barrierefreiheit unbedingt berücksichtigt werden. Es kann doch nicht sein, dass hier mit dem Denkmalschutz argumentiert wird. Die Teilhabe von allen Menschen zu ermöglichen ist definitiv wichtiger als der Denkmalschutz.
- Eine sichere Straßenüberquerung muss in Höhe der jeweiligen Uferwege gewährleistet sein, nicht erst an Ampeln an der Breiten Straße oder am Molkenmarkt.
- Brücke sollte auch für Fußgänger überquerbar sein.
- Querung der Brücke oben drüber oder darunter.
- Mehrere Querungen auf der Brücke mitdenken.
- Lieber mehr investieren bei der Planung und Gestaltung des Weges unter der Brücke für die Fußgänger, als eine Querung auf der Brücke erzwingen.
- Helligkeit unter der Brücke schaffen, damit Wege sicher genutzt werden können.
- Ergebnisse des Prozesses rund um die Mühlendammbrücke gleich für zukünftige Gestaltung von Gertraudenbrücke und Waisenbrücke mitdenken.
- Verbindung zu weiteren Brücken wie Waisenbrücke und Fischerbrücke schaffen.
- Und noch eine Brücke gehört ergänzt – die Fischerbrücke, die früher von der Inselbrücke kommend den Mühlendamm mitten über der Spree traf – eine

spektakuläre Ingenieursleistung. Ganz früher gab es sogar ein Portal auf dem Mühlendamm in den Kolonnaden, die den Zugang zur Fischerbrücke markierte.

- Bis zum Abriss der Altbebauung auf der Fischerinsel gab es von der Mühlendammbrücke abgehend eine Uferstraße am östlichen Ufer der Fischerinsel zur früheren Friedrichsgracht. Der heutige Uferweg ist kompliziert zu erreichen und bietet wenig Anreize. Daher wäre eine Mitplanung des ehemaligen Straßenzuges für Fußgänger / ggf. Radfahrer eine sinnvolle Maßnahme.
- Die gesamte Achse im Stadtraum denken. Hierzu gehört u. a. die Gertraudenbrücke. Hier darf die Beteiligung nicht vergessen werden. Diese ist relevant.
- Molkenmarkt bei der Neugestaltung konzeptionell mitdenken
- Ufer zugänglich machen, vor allem auf der Nordseite
- barrierefreie Anbindung zu Ufer und Brücke
- Die Anbindung ans Spreeufer ist eine gute Chance, die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern
- Leipziger Park mitdenken
- Bezüglich der Waisenbrücke könnte man auch Investoren einbinden, die an solch einer Verbindung interessiert wären. Soweit ich weiß, baut Signa gerade einen Bürokomplex um. Eine direkte Verbindung zum Märkischen Museum würde die zwei angestaubten Teile der Stadt sicherlich beleben und Berliner/-innen aus ihren Kiezen locken. Eine Verbindung mehr zum Molkenmarkt für die Menschen, die aus Richtung Kreuzberg kommen.
- Verbindung von Alt-Kölln und Alt-Berlin, von Molkemarkt, Köllnischem Fischmarkt und Inselbrücke (via Fischerbrücke) schaffen.
- Wie kann die Brücke eine echte Verbindung werden (auch quer über die Brücke). Auch für Menschen, die nicht Verkehrsteilnehmer:innen sind? Welche soziale Qualität gewinnt die künftige Brücke über die ästhetische, funktionale und technische Qualität hinaus? Und nicht erst für Phase II.
- Bitte schaffen Sie einen unmittelbaren Zugang zwischen der geplanten Straßenbahnhaltestelle beim Nikolaiviertel bis zur Brücke und dem darunterliegenden Uferweg und gleich mit Fahrstuhl.
- Ist es nicht auch möglich, einen Uferweg zwischen der Fischerinsel und dem Humboldtforum herzustellen?

## Weitere Ideen

Im Moment gibt es viele Gründe als Fußgänger den Mühlendamm zu meiden. Wenn man dennoch darüber läuft, ist es zugig und laut. Auch die angrenzenden Plätze, der Molkenmarkt und der Köllnische Fischmarkt (dem man seinen Namen wieder geben muss), haben keinerlei Aufenthaltsqualität und wenn es nach den bisherigen Senatsplanungen ginge, bliebe das auch so. Eine trostlose Straßenwüste mitten in der Altstadt. Wohnen ist an der Autoverkehrsstrasse mit 70.000 Kfz baurechtlich untersagt, am Molkenmarkt plant der Senat Schallschutzwände und die WBM hat lange darüber diskutiert, wer an der Straße wohnen soll – Rentner? Studenten? Im Erdgeschoss gibt es Müllräume und geschlossene Flächen, ähnlich wie bei dem Haus der Deutschen Wirtschaft. Sieht so eine lebendige Innenstadt aus?

Der Umbau des Mühlendamms soll den Anfang machen, diesen Stadtraum an Berlins ältestem Ort für die Berliner und ihre Besucher zurückzugewinnen. Es ist eben nicht nur eine Verkehrsstrasse und Durchgangsverkehr sollte unterbleiben. Der Mühlendamm ist das Koppelglied zwischen den beiden ältesten Plätzen der Stadt, die endlich auch eine eigene Gestaltung erfahren sollten – nicht nur ein verkehrstechnokratisches Spurenwirrwarr – und die angrenzenden Bauten brauchen lebendige Erdgeschosszonen. Bei weniger Lärm kann auch überall gewohnt werden – das sollte das Ziel sein!

Zusätzlich soll der Mühlendamm über die Fischerbrücke nach Süden angebunden werden – z. B. als kurzer Weg zum Märkischen Museum. Aus drei Himmelsrichtungen kommend kann man sich dann auf der neuen Mühlendammbrücke treffen.

Das Motiv der Kolonnaden könnte man aufgreifen, um sogar trockenen Fußes von einer zur anderen Spreeseite zu kommen.

Siehe Abbildung 6 im Anhang

## **Endlich Chance für ECHTE Kieze**

Definition: Kiez = nordostdeutsch, besonders berlinisch: städtischer Bereich mit einer eigenen Infrastruktur als Lebenszentrum seiner Bewohner

Was für ein Euphemismus, eine überdimensionierte Straßenkreuzung (Molkenmarkt) einen Kiez zu nennen. Ebenso erschließt sich mir auch beim „Kiez Breitestraße“ nicht die Bedeutung. Wie kann ein Hotel, eine Bibliothek und ein Haus der Wirtschaft einen Kiez bilden?

Richtig. An diesen Orten fehlt jede Menge Infrastruktur. Es gibt keinen Supermarkt auf der Fischerinsel, keinen im Nikolaiviertel, auch nicht in der Breitestraße und auch nicht am Molkenmarkt.

Wenn in der Breitestraße, an der Fischerinsel und im Klosterviertel dann irgendwann Wohnungen gebaut wurden und entsprechend dann auch einmal an die Nahversorgung gedacht wurde, könnte eventuell so etwas wie ein Kiez entstehen.

Allerdings werden Kieze normalerweise nicht von 6-spurigen Autobahnen durchschnitten.

## **Verkehrsplanung / Verkehrsgestaltung**

Die Eingaben sind nicht gewichtet und in einer zufälligen Reihenfolge. Sie bieten einen Überblick über die Ideen und Vorschläge im Rahmen der Online-Beteiligung sowie der digitalen Veranstaltung. In beiden Formaten fand eine lebhafte Debatte darüber statt, ob die Innenstadt zukünftig „autogerecht“ oder „menschengerecht“ gestaltet werden sollte. Diese stellen wir hier verkürzt dar und bemühen uns darum, Eingaben mit dem Fokus auf die Gestaltung der Brücke wiederzugeben.

Auch die Umfrage (MultipleChoice ca. 370 Teilnehmer\*innen und zusätzlich Kommentare) zeigt die Bandbreite der Meinungen. (Abbildungen der Umfrage im Anhang)

Es gibt zwei wesentliche Meinungsgruppen:

### **Gruppe 1**

- Mit der jetzigen Breite hätten alle genug Platz! Jetziger Platz für Fußgänger sollte gleich bleiben, dann eine Radspur, Bus/Straßenbahn teilen sich eine ÖPNV-Spur, und drei Auto-Spuren wie vorher auch.
- Ich wünsche mir eine Brücke, die groß und breit genug ist für einen schnellen Straßenbahnverkehr, schnellen Durchgangsverkehr und weniger Lieferverkehr.
- Die Leipziger Str. sollte eine wichtige Verkehrsachse bleiben.
- Selbst wenn sich der Verkehr in diesem Bereich in den kommenden Jahren reduzieren sollte, werden noch immer erhebliche Verkehrsmengen zu bewältigen sein. Es sollten in jeden Fall zwei Fahrstreifen je Richtung für den Individualverkehr plus einer separaten Busspur je Richtung sowie einer Radspur entstehen.
- Die Pendler werden natürlich trotzdem noch dort langfahren, bloß dass es bei einer schmaleren Brücke dann mehr Stau geben wird.
- Es ist zuerst einmal ein übergeordnetes Verkehrskonzept für die Berliner Mitte nötig, bevor man ein Nadelöhr dort schafft.
- Weiterhin hohe Bedeutung der Mühlendammbrücke bei der Verkehrsbewältigung (insb. Gewerbe), Alternativen sind noch nicht da!
- Auf 2 Autospuren je Richtung sollte trotzdem nicht verzichtet werden. Es ist nun einmal der Hauptverbindungsweg durch die Stadt von Südwesten nach Nordosten. Dieser kann nicht über andere Wege ersetzt werden.

### **Gruppe 2**

- Damit erzeugt man den Verkehr, den man in Zukunft haben möchte: mehr sauberen Radverkehr, weniger umweltschädigenden Autoverkehr.

- Betrachtet man die lange Dauer der Maßnahmen und die Dringlichkeit der Probleme, erscheint es mir absolut notwendig, den Autoverkehr schon in Projektphase 1 auf eine Fahrspur einzuschränken!
- Der Neubau der Brücke ist eine hervorragende Gelegenheit, zu zeigen, wie man eine „Hauptverkehrsader“ nachhaltig und klimaverträglich gestalten kann. Deshalb muss der Umweltverbund hier Priorität haben und ausreichend Platz für die Straßenbahntrasse vorgesehen werden.
- Ich möchte eh weniger Autos in Berlin Mitte und eine Brücke, die für mich als Fußgängerin keine völlige Qual ist.
- Ich wünsche mir einen Tram-Anschluss, eine breite Radspur (5m je Richtung) und die Reduzierung des MIV auf eine Spur je Richtung. Zusätzlich sollte die Brücke einen barrierefreien Zugang zum Wasser bieten und Grünflächen bieten.
- Eine Stadt, und eine Brücke mitten in der Stadt, soll für Menschen und nicht für Autos gebaute werden. Das heißt mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV. Weniger Lärm und Abgase.
- Die Brücke sollte ein Symbol für die Verkehrswende sein!
- die Bereiche der einzelnen Verkehrsteilnehmer gesondert betrachten und gestalten
- Entlang der Achse leben 17.000 Menschen. Welche Priorität wird hier gesetzt? Schutz von Menschen und Natur oder Pendlervorzüge?
- Aufenthaltsqualität und Lebensqualität können nur mit Reduzierung des Autoverkehrs erreicht werden. Sonst will hier niemand sein.
- Ob eine Untertunnelung die Lösung der Verkehrsfragen ist? Oder das Verkehrsproblem doch nur an die Enden des Tunnels verlagert? Auf jeden Fall passt die Brücke, so wie bisher, nicht mehr in die Zeit.
- Bedürfnisse der Anwohner sollten im Fokus stehen.
- Auslegung für weniger Verkehr, eine Spur reicht aus
- Die bauliche Gestaltung der Mühlendammbrücke sollte deutlicher auf die notwendige Verkehrsberuhigung der Berliner Mitte hinwirken.
- nur zur Erinnerung: Im FNP von Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (Amtsblatt, S. 31), zuletzt geändert am 15. September 2020 (Amtsblatt, S. 5060:) ist der Mühlendamm „keine übergeordnete Hauptverkehrsstraße“!

- Ich finde es vor allem wichtig, dass separate Radwege/-spuren hinzukommen, denn im Moment ist Radfahren dort einfach keine Option. Dann hätte man viel mehr Anreiz, auf das Auto zu verzichten.

Das Thema Tram wurde ebenfalls kontrovers diskutiert. In diesem Bericht geben wir nicht die Debatte wieder, die sich darum dreht, ob eine Tram über die Mühlendammbrücke notwendig und sinnvoll ist. Wir haben uns auf die zwei gestalterischen Kontroversen fokussiert. Zu beiden unten genannten Punkten gab es mehrere Eingaben. Eine eindeutige Tendenz lässt sich nicht ableiten, vielmehr stehen sich hier auch wieder Befürworter und Gegner gegenüber:

- Es wird ein extra Gleiskörper für die Tram benötigt.
- Optisch und für die Querung der Brücke wäre ein extra Gleiskörper für die Tram ein großes Hindernis

### Weitere Ideen zum Thema Tram:

Der Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) begrüßt die Bürger\*innenbeteiligung zum Realisierungswettbewerb für den Ersatzneubau der Mühlendammbrücke mit dem Ziel, die veralteten Planungen der „autogerechten Stadt“ zu überwinden. Mit dem Neubau der Mühlendamm-Brücke besteht die Chance, für die Stadt in diesem ältesten Innenstadtquartier Berlins eine Richtungsänderung zu bewirken und sich den Herausforderungen der „Verkehrswende“ zu stellen.

Deshalb begrüßen wir die Senatsplanungen, über die Mühlendammbrücke wieder eine Straßenbahn fahren zu lassen. Der DBV fordert für die Straßenbahn einen eigenen Bahnkörper, nur so können deren Systemvorteile voll ausgenutzt werden. Eine entsprechende „Grüne Welle“ für die Bahn wird vorausgesetzt.

Die in der Nähe des Bauwerks geplanten Haltestellen für Bus und Straßenbahn müssen für Fußgänger\*innen bequem und barrierefrei erreichbar sein, ebenso wie die Uferwege und umgebenden Kieze. Dafür ist es notwendig, dem Rad- sowie Fußverkehr mehr Raum auf der Brücke zu geben, wie es auch das Mobilitätsgesetz vorsieht.

Der Verzicht auf Autofahrspuren darf kein Tabu sein. Dadurch kann eine schmalere und damit kostengünstigere Brückenkonstruktion (auch als filigrane Fachwerk- oder Bogenbrücke) realisiert werden.

Der DBV erwartet, dass durch den Prozess der Planung der Mühlendammbrücke die Planung der Straßenbahnstrecke nicht verzögert, sondern zügig vorangetrieben wird, damit der öffentliche Berliner Nahverkehr bald attraktiver wird.

Als Sprecher des Berliner Fahrgastverbandes IGEB möchte ich, dass dort eine Brücke entsteht, die den Belangen des ÖPNV zeitgemäß Rechnung trägt. Dazu ist in der Mitte eine abgetrennte ÖPNV-Spur anzulegen, die Tram und Bus vorbehalten ist.

Dem PKW-Verkehr ist in Zukunft wesentlich weniger Platz einzuräumen.

Die äußere Gestaltung sollte sich an der Bedeutung des historischen Orts und Bebauung orientieren.

Mein Alltag besteht aus mehreren Verkehrsmitteln, Fuß- und Radverkehr zu gleichen Teilen, gelegentlich mit dem Auto. Künftig möchte ich auch mit der Tram über die Brücke fahren (oder gar nicht fahren, sondern mich nur auf der Brücke als kommunikativem Ort in der Stadt aufhalten). Was ist mir dann am wichtigsten? Natürlich das alles klug (und meinerwegen radikal) zusammenzudenken. Das Denken in Schubladen wird weder der Entwurfsaufgabe noch der Beteiligung gerecht.

### **Verkehrswendebrücke**

Die Brücke ist eine Verkehrsbrücke im Sinne von Fortbewegung von A nach B. Dieser Funktion soll sie künftig für alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichermaßen gerecht werden. Also je eigene Wege/Spuren für Fußgänger:innen, Radverkehr, Busse, Autos und Tram. Das ist schon Herausforderung genug. Wenn diese ästhetisch ansprechend /ökologisch gestaltet werden (Tram: mit Rasen/Grün; ansprechende Brückengeländer/-balustraden, ... ) und in der Brückenmitte noch Sitzgelegenheiten hinzukommen, z. B. in das Geländer/Steinmauer, ist es prima.

### **Weitere Themen**

Die Eingaben sind nicht gewichtet und in einer zufälligen Reihenfolge. Sie bieten einen Überblick über die Ideen und Vorschläge im Rahmen der Online-Beteiligung sowie der digitalen Veranstaltung. In beiden Formaten wurden weitere Themen genannt, die sich nicht in die vier vorgegebenen Kategorien einteilen ließen. Vor allem das Thema Beteiligung war vielfach diskutiert.

- Zukünftig Beteiligung früher und langfristiger planen
- Es braucht mehr Transparenz: Umfassend erklären, warum bestimmte Entscheidungen getroffen werden. Verkehrswissenschaftliche Grundlagen nutzen und Fachexpertise einbringen. Emotionale Diskussion können dadurch versachlicht werden.
- auch die mit einbeziehen, die nicht an digitalen Veranstaltungen teilnehmen wollen.
- Mühlendammbücke oder Gertraudenbrücke könnten als Vorbild für die fachübergreifende Projektarbeit dienen. In Projektstrukturen arbeiten, nicht in

Linienstrukturen. Die Mühlendammbücke könnte ein Musterfall für Projektarbeit in der Verwaltung werden.

- Ich wüncbe mir eine integrierte Planung: Es geht nicht nur um technische und verkehrliche Fragen, sondern die Planung muss breiter gedacht werden. Keine Entweder-oder-Brücke, sondern eine Sowohl-als-auch-Brücke. Die komplexen Anforderungen, die bestehen, sollen so gut wie möglich in Übereinstimmung gebracht

### Fazit

Das diverse Meinungsbild rund um die Neugestaltung der Mühlendammbücke spiegelt sich in der Umfrage, den Online-Eingaben sowie den Eingaben im Rahmen der digitalen Veranstaltung wider. Die Bürger\*innen sind uneins und formulieren unterschiedliche Nutzungsanforderungen und Wünsche.

Um dieser komplexen Aufgabe gerecht zu werden, bedarf es einer Brücke, die möglichst viele Anforderungen vereint. Der Bau in zwei Phasen ist deshalb sinnvoll und richtig. Er muss jedoch in der jeweiligen Phase kompromissfähig sein. In Phase 1, in der dem MIV noch mehr Platz eingeräumt werden soll, muss bereits auf die Belange der Mobilitätswendebefürworter eingegangen werden. Ebenso darf in Phase 2 nicht vollständig auf die Möglichkeit, Liefer- und Zubringerverkehr über die Mühlendammbücke zu leiten, verzichtet werden. Eine „Sowohl-als-auch-Brücke“, anstatt einer „Entweder-oder-Brücke“.

# HIER MITTENMANG

Mail: [post@hier-mittenmang.de](mailto:post@hier-mittenmang.de)

Web: [www.hier-mittenmang.de](http://www.hier-mittenmang.de)