

Protokoll Öffentliche Veranstaltung zum  
Realisierungswettbewerb Neue Gertraudenbrücke  
02.11.2021, 18-20 Uhr / Zoom-Webinar

Folgende Personen waren auf dem Bildschirm für alle Teilnehmenden sichtbar (virtuelles Podium):

**Verwaltung**

- Lutz Adam,  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Leiter der Abteilung V Tiefbau
- Elisabeth Knebelkamp,  
SenUVK, Abteilung V Tiefbau, Referat C Brücken/Ingenieurbau, Projektleiterin Neue Gertraudenbrücke
- Arne Huhn,  
SenUVK, Abteilung V Tiefbau, Referatsleiter C Brücken/Ingenieurbau
- Peter Schulz,  
SenUVK, Abteilung V Tiefbau, Referat C Brücken/Ingenieurbau
- Holger Kölling-Orb,  
SenUVK, Abteilung IV Verkehr, Referat C ÖPNV
- Maren Pretzsch,  
SenUVK, Abteilung III Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün, Referat C Freiraumplanung und Stadtgrün
- Fabian Roßmanith,  
SenUVK, Abteilung III Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün, Referat C Freiraumplanung und Stadtgrün

**Moderation**

- Dr. Ursula Flecken,  
Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

**Teilnehmende** ("Zuschauende"): 42 Personen

**Programm**

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Einführung in die Veranstaltung
- TOP 3 Einleitende Kurzumfrage mit den Zuschauenden
- TOP 4 Vorträge
- TOP 5 Diskussion
- TOP 6 Schlusswort

## TOP 1 Begrüßung

### Präsentation: Folien 1-4

Frau Dr. Flecken eröffnete die Veranstaltung, stellte die Agenda vor und kündigte Herrn Adam von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) an. Lutz Adam, Abteilungsleiter V Tiefbau, nahm als Vertreter von SenUVK und Gastgeber die Begrüßung vor und führte in die Thematik ein. Er stellte das räumliche Umfeld der Gertraudenbrücke vor (s. Luftbild, Folie 4) und erläuterte die Hintergründe des Wettbewerbs sowie die Ziele der Veranstaltung.

Für die Neue Gertraudenbrücke muss ein Ersatzneubau geschaffen werden, da aufgrund des derzeitigen Bauwerkszustandes Lastbeschränken für das Bauwerk bestehen und zusätzliche Verkehrslasten hinzukommen, u.a. die Straßenbahn. In einem Wettbewerb soll die zukünftige Straßenraumaufteilung und Nutzung der Gertraudenbrücke sowie der angrenzenden Bereiche im Zeichen der Verkehrs-/Mobilitätswende betrachtet und verkehrliche und freiraumplanerische Ideen entwickelt werden. In der heutigen Veranstaltung wird der derzeitige Stand der Überlegungen präsentiert. Es werden Kommentare, Hinweise und Ideen erbeten, die nach anschließender Prüfung in die Wettbewerbsauslobung einfließen sollen.

## TOP 2 Einführung in die Veranstaltung

### Präsentation: Folie 5

Frau Dr. Flecken stellte die Personen vor, die heute Abend als Fachexpertinnen und -experten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit den Teilnehmenden in den Dialog treten werden und gab außerdem technische Hinweise zum Veranstaltungsformat „Zoom Webinar“.

## TOP 3 Kurzumfrage

### Präsentation: Folie 6, Abbildung 1

Um mehr über die Zuschauenden und ihre Verbindung zum Projekt sowie ihr Mobilitätsverhalten (außerhalb von Pandemie-Zeiten) zu erfahren, wurde eine anonyme Kurzumfrage durchgeführt. Frau Flecken stellte die Inhalte der Kurzumfrage vor:

1. Wohnen oder arbeiten Sie im Umfeld der Neuen Gertraudenbrücke?
2. Mit welchem Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend die Gertraudenbrücke?
3. Haben Sie sich bislang im Rahmen der Straßenbahnplanung Alexanderplatz-Potsdamer Platz und / oder Mühlendammbrücke beteiligt?

37 Zuschauende nahmen an der Umfrage teil. Die Ergebnisse der Umfrage wurden für alle sichtbar eingeblendet (siehe Abbildung 1). Etwa die Hälfte der Zuschauenden kamen aus dem Umfeld der Gertraudenbrücke (49%). Die Zuschauenden nutzen die Brücken vorwiegend mit dem Fahrrad und zu Fuß (78%). Etwa 59% der Zuschauenden haben sich bislang im Rahmen der Straßenbahnplanung Alexanderplatz-Potsdamer Platz und / oder Mühlendammbrücke beteiligt.

## Kurzumfrage mit den Zuschauer\*innen

Umfrage ist beendet | 3 Fragen | 37 von 42 (88%) haben teilgenommen

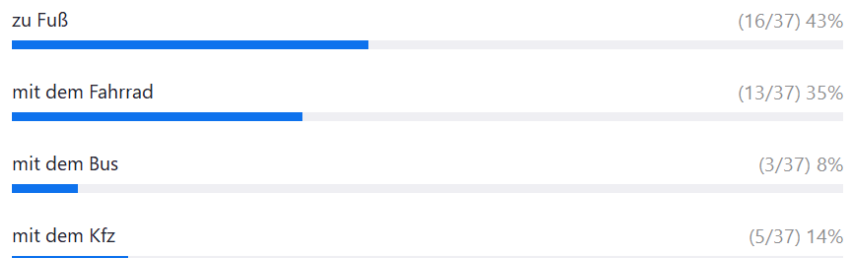
1. Wohnen oder arbeiten Sie im Umfeld der Neuen Gertraudenbrücke? (Einzelne Wahl) \*

37/37 (100%) haben geantwortet



2. Mit welchem Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend die Gertraudenbrücke (historische Gertraudenbrücke und/oder Neue Gertraudenbrücke)? (Einzelne Wahl) \*

37/37 (100%) haben geantwortet



3. Haben Sie sich bislang im Rahmen der Straßenbahnplanung Alexanderplatz bis Potsdamer Platz/Kulturforum und/oder Mühlendammbrücke beteiligt? (Einzelne Wahl) \*

37/37 (100%) haben geantwortet

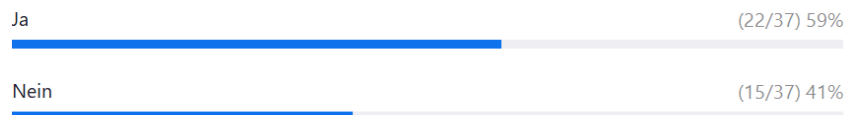


Abbildung 1: Umfrageergebnisse

## TOP 4 Vorträge

### **Elisabeth Knebelkamp: Projektvorstellung und Brücken im Wettbewerbsgebiet**

Präsentation: Folien 8-18

Ausgangspunkt für die Gestaltung der Neuen Gertraudenbrücke ist ein einstufiger Realisierungswettbewerb mit Ideenteil für die Freiräume. Die Teilnehmenden des Wettbewerbs werden durch einen vorgeschalteten öffentlichen Teilnahmewettbewerb ermittelt. Der Prozess wird begleitet durch ein Beteiligungsverfahren. Bindende Vorgaben sind der Neubau der Neuen Gertraudenbrücke in alter Lage und die Beibehaltung des Straßenverlaufs Leipziger Straße-Spittelmarkt-Gertraudenbrücke. Grundsätzliche Planungsansätze zu Straßenquerschnitten und Verkehrsverbindungen werden durch die Vorplanung der neuen Straßenbahntrasse getroffen.

Der Zeitplan sieht vor, das Bewerbungsverfahren (Teilnahmewettbewerb) im Januar 2022 einzuleiten. Im Juni sollen die Wettbewerbsbeiträge der ausgewählten Teams eingereicht werden; diese werden dann im Juli der Öffentlichkeit vorgestellt. Daraufhin folgt die Preisgerichtssichtung. Im August werden die Wettbewerbsbeiträge schließlich ausgestellt. Die Entscheidung für ein Wettbewerbsverfahren wurde getroffen, da so eine größtmögliche Vielfalt an Vorschlägen erreicht wird. Das Verfahren ist in seiner Durchführung anonym und fair, allerdings auch kosten- und zeitintensiv.

In einem nächsten Schritt gab Frau Knebelkamp detailliertere Informationen zu den im Wettbewerbsgebiet gelegenen Brücken: die Historische und Neue Gertraudenbrücke sowie die Spittelmarktbrücke. Während die Historische Gertraudenbrücke unter Denkmalschutz steht und als Bestandsbauwerk erhalten bleibt, sollen für die beiden anderen Brücken Ersatzbauwerke entstehen. Die überschüttete Spittelmarktbrücke liegt zwar im Wettbewerbsgebiet, wird aber nicht Bestandteil des Realisierungsteils.

Die Anforderungen an den Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke sind komplex; eine wichtige Rolle spielen vor allem die Neuaufteilung der bestehenden Verkehrsflächen sowie die Ausrichtung der Brückenfläche auf zukunftsfähige Nutzungen unter Beibehaltung des bestehenden Planungsrechts und der Berücksichtigung der geplanten Straßenbahnstrecke Alexanderplatz-Potsdamer Platz/Kulturforum. Weitere Aspekte sind die Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen und Infrastruktur während der Bauphasen, die Berücksichtigung der Verkehrsbeziehungen und eine flexible Anpassungsfähigkeit an zukünftige Verkehrsentwicklungen. Daneben sollen auch die Uferverbindungen und Unterquerungsanlagen, wie Rampen und Treppen in den Blick genommen werden.

## **Holger Kölling-Orb: Verkehr im Wettbewerbsgebiet**

### **Präsentation: Folien 19-29**

Herr Kölling-Orb gab im Anschluss einen Überblick über die verkehrlichen Planungen im Wettbewerbsgebiet.

Die Neue Gertraudenbrücke ist in beide Richtungen stark belastet. Das Verkehrsaufkommen soll zwar perspektivisch reduziert werden, für den Ersatzneubau der Brücke ist jedoch das für 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Dimensionierung anzunehmen. Die bedingt zwei Fahrspuren je Richtung. Zusätzlich wird zunächst eine kombinierte Bus-/Radspur angelegt, die nach Entfall des Busses in einen geschützten Radweg umgewandelt wird. Dieser Querschnitt erstreckt sich von der Mühlendammbücke bis zum Spittelmarkt. In einer zweiten Phase können bei geringerem Verkehrsaufkommen Verkehrsflächen umgenutzt werden (Grün, Bäume, Aufenthalt).

Die Planung folgt nicht mehr dem ursprünglichen städtebaulichen Rahmen des Planwerks Innere Stadt. Dieses wurde 1999 zunächst als Planwerk Innenstadt und 2011 aktualisiert als Planwerk Innere Stadt vom Senat beschlossen und stellt eine verwaltungsinterne Richtlinie dar. Allerdings kann die städtebauliche Begründung für den bereits 2001 erarbeiteten B-Plan-Entwurf nicht mehr aufrechterhalten werden, da die enthaltenen Bauflächen heute nicht mehr realisierbar sind. Gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Kulturbehörde, dem Denkmalschutz und dem Bezirksamt Mitte wurde, um die anstehenden Planungen nicht weiter aufzuhalten, die Entscheidung getroffen, den heutigen Straßenverlauf im Bereich der Neuen Gertraudenbrücke beizubehalten. Ein entsprechender Senatsbeschluss vom 3.8.2021 über Ersatzneubauten in bestehender Lage schaffte die für den Ersatzneubau der Brücke und für die fortschreitende Straßenbahnplanung benötigte Planungssicherheit.

Wesentliche Rahmenbedingungen für den Wettbewerb beziehen sich insbesondere auf die benötigte Planungssicherheit, die Beibehaltung des Straßenverlaufs Leipziger Straße–Spittelmarkt–Gertraudenstraße, die Fußverkehrsbeziehungen über die Historische Gertraudenbrücke sowie die Fahrbahnquerschnitte. Spielräume im Rahmen der Vorgaben der Verkehrsplanung liegen vor allem in der konkreten Führung des Radverkehrs und in der Gestaltung von Gehwegen und Aufenthaltsflächen in den Seitenräumen.

## **Maren Pretzsch: Freiräume im Wettbewerbsgebiet**

### **Präsentation: Folien 30-42**

Der nächste Teil der Präsentation widmete sich den Freiräumen im Wettbewerbsgebiet. Diese bilden wichtige Bewegungs- und Aufenthaltsräume und tragen zur Einzigartigkeit des Raumes bei.

Frau Pretzsch stellte zunächst die Ufergestaltung des Spreekanal vor: Angedacht ist hier die Schaffung eines barrierefreien, qualitätsvollen Aufent-

haltsbereichs mit durchgängiger Wegeverbindung. Die Wegeführung unterhalb der Gertraudenbrücke zeichnet sich aktuell durch ein enges Raumgefühl sowie fehlende Beleuchtung und Blickbeziehungen aus.

Bei der Gestaltung der Vorplätze am Spittleck soll die Möglichkeit der sicheren und qualitätsvollen Nutzung durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen geschaffen sowie die bestehenden begrünten Flächen qualifiziert werden.

Auch die Historische Gertraudenbrücke als Freifläche besitzt das Potenzial einer hohen Aufenthaltsqualität, jedoch sind hier die Probleme der Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Neuen Gertraudenbrücke und der mangelnden Einbindung in das Fußwegenetz zu lösen.

Insgesamt ist es das Ziel, in diesen Bereichen Identitätsräume herauszuarbeiten und diese miteinander zu verknüpfen. Dazu soll die sichere und qualitätsvolle Nutzung gewährleistet und bestehende Grünflächen qualifiziert werden. Es gilt die Raumpotenziale herauszuarbeiten. Wo überwiegt welche Funktion? Welcher Charakter geht damit einher? Welche Blickbeziehungen sind zu beachten? Wo können/müssen Barrierefreiheit verbessert und Angst-räume reduziert werden?

## **Elisabeth Knebelkamp: Zusammenfassung**

**Präsentation: Folien 43-46**

Abschließend fasste Frau Knebelkamp die wichtigsten Zielstellungen und Rahmenbedingungen des Wettbewerbs noch einmal zusammen: Gegenstand des Realisierungsteils ist der Entwurf einer zeitgemäßen und verkehrswendetauglichen Brücke (inkl. Aufnahme vorhandener und prognostizierter Verkehre, der neuen Straßenbahntrasse, einer hohen Qualität für den Fuß- und Radverkehr). Die angrenzenden, öffentlichen Räume und die historische Gertraudenbrücke sollen barrierefrei erschlossen werden und Flächen mit besonderen Aufenthaltsqualitäten aktiviert und qualifiziert werden.

Im Ideenteil stehen die Optimierung der Wegeführung für den Rad- und Fußverkehr im räumlichen Umfeld, die Verbesserung der Orientierung sowie die Qualifizierung befestigter und begrünter Flächen für vielfältige Funktionen im Vordergrund.

## **TOP 5 Diskussion**

Anschließend hatten die Zuschauer\*innen die Möglichkeit, in einer moderierten Diskussion ihre Fragen, Kommentare, Hinweise und Ideen live sowie über das „Frage- und Antwort-Tool“ zu äußern. Unter jedem der folgenden 6 Fragekomplexe fanden sich mehrere Beiträge verschiedener Teilnehmender.

- 1. Inwiefern wird die Verkehrswende in der der Planung zugrunde liegenden Schätzung der zukünftigen Verkehrsmengen berücksichtigt?*

Die Verwaltung orientiert sich an der ihr vorliegenden Verkehrsprognose. Diese beinhaltet bereits alle bekannten Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr.

2. *Warum wurde das Planwerk Innere Stadt aufgehoben? Warum wurde für diese wichtige Entscheidung keine Beteiligung durchgeführt?*

Die städtebauliche Begründung des auf Grundlage des Planwerks Innere Stadt entwickelten Bebauungsplan-Entwurfs 1-2 konnte nicht mehr aufrechterhalten werden, da die noch im Planwerk Innere Stadt enthaltenen Bauflächen nicht mehr realisierbar sind. Für die Planungssicherheit und zeitgerechte Realisierung der aktuellen Vorhaben war deshalb dringend ein neuer Senatsbeschluss erforderlich. Die Neue Gertraudenbrücke weist bauliche Defizite auf, die Sofortmaßnahmen erforderlich machen. Der Beschluss wurde gemeinsam mit dem Denkmalschutz und dem Bezirk getroffen.

3. *Könnte man den Neubau der Neuen Gertraudenbrücke auch näher an die Historische Gertraudenbrücke legen und dann einen Teil des Verkehrs über die Historische Brücke leiten?*

Die Historische Gertraudenbrücke besitzt eine Gradiente, die für den jetzigen Autoverkehr nur bedingt geeignet ist. Zudem hat die Brücke Denkmalstatus mit begrenzten Möglichkeiten des Umbaus.

4. *Ein Bezug zu diesem Geschichtsort ist anstrebenswert (Gertraudenstraße 16/Friedrichgracht 45a).*

Der Hinweis wird im weiteren Projektverlauf aufgenommen und genauer betrachtet.

5. *Wird im Bereich der Brücken das "gute ökologische Potenzial" gemäß der Wasserrahmenrichtlinie der EU gewährleistet? Wird ein "Animal-Aided-Design" verwirklicht werden?*

Grundsätzlich sind in allen Gestaltungsmaßnahmen von Frei- und Grünflächen der Innenstadt Biodiversität und Klimaresilienz von hoher Bedeutung. Das Konzept des Animal-Aided-Designs wird in der Auslobung mit aufgegriffen. Entsprechende Ansprüche werden in der Auslobung formuliert werden. Eine Prüfung der dort vorkommenden Fauna und der Habitatbedürfnisse ansässiger Arten wird in enger Zusammenarbeit mit den Naturschutzbehörden erfolgen und in der Planung berücksichtigt werden.

6. *Es nutzen immer mehr Leute die Wege unter der Brücke mit dem Rad und auch E-Roller als ampel- und autofreie Schnellstrecke (vor allem am Südufer). Dies macht den Weg am Ufer für Fußgänger\*innen gefährlich. Wird dies bei der Planung berücksichtigt?*

Der Hinweis wird mitgenommen und in die weitere Planung mit einfließen. Die Radwegeverbindung zu verbessern (auch oberirdisch), ist ein zentrales Ziel der Planung. Zukünftig soll es eine Querungsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe zur Gertraudenbrücke geben.

## TOP 6: Schlusswort

Nach einer Zusammenfassung der Diskussion durch Frau Dr. Flecken gibt Herr Adam einen Ausblick. Die heutige Veranstaltung wird protokolliert. Die Dokumentation wird in ca. 3 Wochen auf der Internetseite der SenUVK zur Neuen Gertraudenbrücke zu finden sein.

Vom 3. bis 16.11.2021 findet eine Online-Beteiligung auf [mein.Berlin.de](http://mein.Berlin.de) statt. Alle Beiträge im Rahmen der Beteiligung werden dahingehend ausgewertet, ob und wie sie Eingang in die Wettbewerbsauslobung finden können.

Am Vorabend der Preisgerichtssitzung (voraussichtlich im Juli 2022) werden die Wettbewerbsbeiträge vorgestellt. Die Öffentlichkeit wird dabei auch um Stellungnahme zu den Wettbewerbsbeiträgen gebeten. Die Preisgerichtsmglieder werden dabei anwesend sein.

Herr Adam bedankt sich bei allen Teilnehmenden.

Protokoll:

Lola Vortmeyer (nexus Institut)

Moderationsteam:

Sabine Schröder (nexus Institut) und Paul-Martin Richter (Planergemeinschaft): Filterung der F & A, Betreuung des Chats.

Vanessa Kügler (nexus Institut): Technische Durchführung und Steuerung des Webinar-Tools.