

Bezirksamt Mitte von Berlin
Abt. Stadtentwicklung, Soziales und Gesundheit
Bezirksstadtrat



GeschZ. (bei Antwort bitte angeben)

Bezirksamt Mitte von Berlin, 13341 Berlin (Postanschrift)

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Herrn Staatssekretär Ingmar Streese

-per Fach-

Bearbeiter/in: **Herr Gothe**

Dienstgebäude: Rathaus Wedding
Müllerstr. 146, 13353 Berlin

Zimmer **125**

Telefon **(030) 9018-44600**

Telefax **(030) 9018-44646**

Vermittlung **(030) 9018-20**

Intern **918-**

E-Mail **ephraim.gothe@ba-
mitte.berlin.de**

E-Mail nicht für Dokumente mit elek-
tronischer Signatur verwenden

Internet **www.berlin-mitte.de**

Datum **24.03.2021**

Planung einer "neuen" Neuen Gertraudenbrücke - Planung der Tram zwischen Molkenmarkt und Spittelmarkt

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Streese,

am 10. März 2021 wurde mir vom Haus SenUVK erstmals die Vorplanung für die neue Neue Gertraudenbrücke und die Vorplanung für die Tram zwischen Molkenmarkt und Spittelmarkt präsentiert.

Es wurde vereinbart, dass vor einem Senatsbeschluss zur neuen Neuen Gertraudenbrücke ein Eckpunktepapier zur weiteren Planung von Ihrem Haus mit dem Haus SenSW und dem Bezirk verfasst wird. Ich hatte zugesagt, hierzu mit dem Bezirksamt Rücksprache zu halten, was gestern erfolgen konnte.

Das Bezirksamt hat hierzu Folgendes festgehalten:

„StadtSozGesL erläutert die Rahmenbedingungen für die Erneuerung der Brückenbauwerke und der Straßenbahnplanung. Zum weiteren Prozess wurde festgelegt, dass mit einem notwendigen Senatsbeschluss auch ein Eckpunktepapier zwischen SenSW, SenUVK und Bezirk vereinbart wird. Darin enthalten sollen folgende Punkte sein:

Erhalt der alten Gertraudenbrücke / Ersatzneubau der Neuen Gertraudenbrücke auf der vorhandenen Gradienten / zum Neubau Wettbewerb / Umfassende Information und Partizipation zu den Teilprojekten Brücke, Tram, Straßenzug und Freiflächengestaltung sowie zur Verkehrsplanung in der Berliner Mitte.

Das BA fordert, dass für den Ersatzneubau der Gertraudenbrücke wie bei der Mühlendammbücke ein Wettbewerb stattfinden soll, der eine verkehrswendetaugliche Brücke in 2 Phasen zum Ziel hat. Für die Tram zum Halleschen Tor muss noch in diesem Jahr die Voruntersuchung beauftragt werden.

*Für den Straßenzug Grunerstraße bis Leipziger Straße aber auch für die anschließenden Verkehrsräume ist eine "Verkehrswerkstatt" mit vielfältigen Formaten und Partizipationsmöglichkeiten zeitnah zu beginnen. Beim Prozessdesign sind die Initiativen und Anwohner*innen einzubeziehen.*

Dienstgebäude
Rathaus Wedding
Müllerstr. 146
13353 Berlin
(Barrierefrei zugänglich)

Verkehrsverbindungen
Bahn: U6, U9, Bhf. Leopoldplatz
Bus: 120 (Rathaus Wedding)
142, 247, 327 (U-Bhf. Leopoldplatz)

Bankverbindungen:
IBAN: DE42 1001 0010 0650 5301 02
BIC: PBNKDEFFXXX Postbank Berlin
IBAN: DE75 1005 0000 0063 6080 06
BIC: BELADEBEXXX Sparkasse Berlin

Elektronische Zugangsöffnung
gem. § 3a Abs. 1 VwVfG:
post@ba-mitte.berlin.de
post@ba-mitte-berlin.de-mail.de
Twitter/Instagram: @ba_mitte_berlin
Facebook: @BAMitteBerlin

*Das BA lehnt zwischen Molkenmarkt und Spittelmarkt eine sechsstreifige, teilweise siebenstreifige Fahrbahn ab. Auch hier sind Varianten zu entwickeln, die beispielhaft für die Mobilitätswende stehen können.
StadtSozGesL wird das Eckpunktepapier dem BA zur Zustimmung vorlegen.“*

Ich bitte Sie, dies bei der Verfassung des Papiers zu berücksichtigen.

Lassen Sie mich wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Projektes für

- a) den Umgang mit dem Gründungskern von Alt-Cölln
- b) die Mobilitätswende im Rahmen des Berliner Energiewende-Gesetzes
- c) der Anwendung der Leitlinien zur Bürgerbeteiligung an der Stadtentwicklung des Senats

einige weitere Gedanken anfügen:

zu a)

Berlin kann sich glücklich schätzen, dass es gelungen ist, am Gründungsort der Stadt Alt-Cölln zwei bedeutende Bauprojekte zu platzieren: das epochale Projekt des Sakralen Bauwerkes "House of One" auf der Leerstelle der im Zuge der Straßenplanung in den 60er Jahren abgerissenen Petrikirche als Versöhnungsort der drei Buchreligionen sowie das Archäologische Zentrum, das bereits im Bau ist.

Die Vorstellung, dass daneben eine sechs- und siebenstreifige Asphaltbahn mit einem Rasengleis und Gitter zur Verhinderung des Überquerens durch Zufußgehende vorbeiführt, passt dazu nicht. Die genau so realisierte Tramführung neben der Marienkirche in der Karl-Lieb-knecht-Straße demonstriert dies beeindruckend. Zugunsten eines schnellen Auto-, Bus- und Tramverkehrs wurde die Karl-Lieb-knecht-Straße als unüberwindbare Barriere gestaltet. Dort ist eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs und die Schaffung einer Freiraumplanung angezeigt, die alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Die neue Zentralhaltestelle "Tharandter Straße" in Dresden könnte hier gestalterisches Vorbild sein.

Am Ort des „House of One“ ist die Aufgabenstellung noch anspruchsvoller, da hier wie bei der Mühlendammbrücke eine 2-Phasen Planung (Phase 1 mit zwei Kfz-Spuren je Richtung, Phase 2 mit einer Kfz-Spur je Richtung) zu ersinnen ist. Hier dürfen wir keinen Aufwand scheuen, gestalterische Alternativen zu entwerfen und gegeneinander abzuwägen. Eine Alternative mit einer Platanenesplanade finden Sie in der Anlage.

zu b)

Die Beschlusslage des Senats zur Mobilitätswende ist auf dem Papier gut (Energiewendegesetz, BEK, StEP MoVe). Ich unterstütze die Idee, den Verbrennungsmotor ab 2030 nicht mehr zuzulassen, ich erwarte jedoch eine ernsthafte Debatte mit der Stadtgesellschaft, wie dieses Ziel zumutbar umgesetzt werden kann und wie beispielsweise die Ladeinfrastruktur geschaffen werden soll.

Ich erwarte außerdem eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der 1,5 Grad Studie des Wuppertal-Instituts, die Friday for Future hat erarbeiten lassen. Wenn Berlin innerhalb Europas den Anspruch hat, Vorbild beim Klimaschutz zu sein, kommen wir darum nicht herum.

zu c)

Auch zur Partizipation der Zivilgesellschaft bei der Stadtentwicklung ist die Papierlage gut. Die Realität sieht anders aus. Bei der Kontroverse zur Aufgabenstellung des Wettbewerbes zur Mühlendammbrücke war ein monatelanges Tauziehen notwendig, um am Ende eine einzige Veranstaltung am 9. November 2020 im Vorfeld der Finalisierung der Auslobung durchzusetzen.

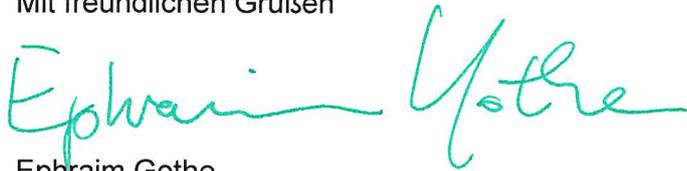
Die Weihnachten 2020 fixierte Verabredung, zügig parallel zum Wettbewerb eine umfassende Verkehrswerkstatt zum Hauptstraßenzug Grunerstraße bis Leipziger Straße und zu den angrenzenden Verkehrsräumen der Berliner Mitte mit starken partizipativen Elementen zu starten,

blieb folgenlos. Das Angebot des Bezirks, mit 20.000 Euro in Vorlage zu gehen, um wenigstens das Konzept für die Verkehrswerkstatt zu erarbeiten, blieb unbeantwortet. Die vielen Initiativen und Institutionen, die sich bereits seit vielen Monaten dringlich einbringen möchten, stehen weiter vor der Tür. Ich bitte nunmehr darum, öffentlich zu erklären, wie es der Senat mit seinen Bürgerleitlinien bei diesem zweifellos erstrangigen Projekt der Stadtentwicklung hält.

Eine Kopie des Schreibens erhält Senatsbaudirektorin Lüscher.

Nach dreimonatigen Zuwarten auf einen Prozessvorschlag zur Verkehrswerkstatt sehe ich mich gezwungen, diesen Brief öffentlich zu machen.

Mit freundlichen Grüßen



Ephraim Gothe

ANLAGE