

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 02. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2020)

zum Thema:

Neubau der Mühlendammbücke

und **Antwort** vom 22. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25828
vom 02.12.2020
über Neubau der Mühlendammbücke

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Inwieweit gibt es ein Mobilitätskonzept für die Berliner Mitte, in das sich die Dimensionierung der neuen Brücke mit einer Kfz-Belastung von 62.000 Kfz täglich einfügt? Falls nicht, warum nicht?

Frage 2:

Der StEP-Verkehr 2011 prognostiziert für den Zielhorizont 2025 eine tägliche Kfz-Belastung von 40.000 - 50.000 Kfz. Wie erklärt sich die Diskrepanz zu 62.000 Kfz? Siehe Frage 1.

Frage 3:

Wie geht der im Entwurf existierende StEP MoVe, der den StEP Verkehr 2011 ablösen soll, mit dem Straßenzug Grunerstraße bis Leipziger Straße bzw. der Berliner Mitte um?

Antwort zu 1, 2 und 3:

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Anpassungen der Rahmenbedingungen, Werte und Ausprägungen im Kontext der Fortschreibung von räumlichen Planungen und gesamtstädtischen Konzepten sind gelebte Praxis und eine notwendige Reaktion auf sich im Zeitverlauf ergebende Veränderungen.

Im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr aus dem Jahr 2011 wurde eine Teilstrategie Innenstadt entwickelt. Die zitierten Verkehrsmengen aus diesem Planwerk basieren auf einer angenommenen Dämpfung des Verkehrs auf dem in Frage stehenden Straßenzug, auch durch Umleitung des Verkehrs durch den 17. Bauabschnitt der A100 Richtung Friedrichshain und Prenzlauer Berg. Der StEP beruhte zudem auf einer Bevölkerungsprognose mit gleichbleibender Einwohnerzahl, seit 2012 ist Berlin jedoch um gut 300.000 Menschen gewachsen. Die damaligen planerischen Überlegungen waren damit an Rahmenbedingungen geknüpft, die nicht eingetreten bzw. realisiert worden sind.

Ein neues, rein auf die Berliner Mitte ausgerichtetes Mobilitätskonzept gibt es im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) nicht, da die Belange unterschiedlicher städtischer Teilräume im Kontext der Neuauflage des Stadtentwicklungsplans angemessen aufgenommen und im Rahmen der diversen Beteiligungsformate diskutiert und abgestimmt wurden. Als gesamtstädtisches Planwerk arbeitet der StEP MoVe nicht mit straßenabschnittsbezogenen Werten. Zukünftig soll im Querschnitt der Mühlendammbrücke auch eine Straßenbahnführung vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz berücksichtigt werden. Ein diesbezüglicher Variantenvergleich läuft, so dass abschließende Prognosezahlen für den Horizont 2030 noch nicht vorliegen.

Der StEP MoVe befindet sich aktuell im Mitzeichnungsverfahren. Nach dem Beschluss dieses Planwerks liegen entsprechend belastbare Aussagen vor.

Frage 4:

Wann wird der im Koalitionsvertrag fixierte Handlungsauftrag, „die im B-Plan Molkenmarkt festgesetzten Verkehrsflächen hinsichtlich Aufteilung und Gestaltung zu überprüfen und die Stadtdebatte fortzusetzen und angrenzende Bereiche einzubeziehen“, umgesetzt?

Antwort zu 4:

Bereits im März 2017 wurden die im Bebauungsplan Molkenmarkt festgesetzten Verkehrsflächen innerhalb der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hinsichtlich Aufteilung und Gestaltung überprüft und kleine Änderungen, die nicht planfeststellungsrelevant sind, vorgenommen. Die Prüfung ergab, dass eine umfangreichere Änderung aufgrund des noch in der vorherigen Legislatur erfolgten planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans nicht mehr möglich war. Im Ergebnis einer Baustellenrundfahrt mit wesentlichen Entscheidungsträgern der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Juni 2019 wurden weitere Änderungen im Bereich der Radverkehrsführung und der Spuraufteilung vorgenommen, die zu der jetzt in Umsetzung befindlichen Planung des Hauptverkehrsstraßenzuges führten. Mit der Initiative, das Klosterviertel zu einem ökologischen Musterquartier zu entwickeln, wozu es im Rahmen der Stadtwerkstatt einen umfangreichen Beteiligungsprozess gibt, werden auch wichtige angrenzende Bereiche einbezogen und die Stadtdebatte fortgesetzt.

Frage 5:

Inwieweit existiert eine Wirkungsanalyse zur Festlegung von 62.000 Kfz täglich in Bezug auf die im „Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm“ (BEK) vorgegebenen Meilensteine zur CO₂-Reduktion?

Frage 6:

Wie verträgt sich die Festlegung auf 62.000 Kfz mit der im Maßnahmenkatalog zur Einhaltung der Meilensteine des BEK vorgeschlagenen „Zero - Emission - Zone“?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Berliner Energie- und Klimaschutzkonzept zielt auf eine Reduzierung von CO₂ im Kontext der Gesamtstadt. Weder das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) noch der StEP MoVe arbeiten mit straßenabschnittsbezogenen Werten. Ein Dissens lässt

sich hieraus nicht ableiten. Wie oben beschrieben, ist mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn eine weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs vorgesehen.

Frage 7:

Auf welcher Grundlage errechnet sich der Wert von 62.000 Kfz täglich für die Dimensionierung der neuen Brücke (der StEP-Verkehr von 2011 nennt eine Zielperspektive von 40.000 - 50.000 Kfz täglich für 2025)?

Antwort zu 7:

Die Aussage der 62.000 Fahrzeuge / 24 Stunden werktags resultiert aus dem aktuellen Stand des Verkehrsmodells des Landes Berlin.

Das Verkehrsmodell wird gemäß Stand der Technik basierend u.a. auf Entwicklungsannahmen zur Bevölkerungsentwicklung (mittlere Variante gemäß Senatsbeschluss), daraus abgeleiteten Erwerbstätigenzahlen, den geplanten bzw. verabschiedeten Infrastrukturvorhaben sowie weiteren Maßnahmen (wie z.B. der Parkraumbewirtschaftung) erarbeitet. Abgesehen davon wären auch bei einer Zielperspektive von 40.000-50.000 Kfz täglich zwei Spuren pro Richtung notwendig.

Frage 8:

Inwieweit wurde das seit 2011 einsetzende Bevölkerungswachstum hinsichtlich seiner Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten einer Analyse unterzogen und wo ist dies einzusehen?

Antwort zu 8:

Die jeweils gültige Bevölkerungsprognose erarbeitet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

Aktuelle Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Berlinerinnen und Berliner werden über die regelmäßig durchgeführte Haushaltserhebung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018“ gewonnen, vgl. <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/>

Der sich aktuell im Mitzeichnungsverfahren befindende StEP MoVe wird für den Prognosehorizont 2030 differenzierte Analysen und Ableitungen darstellen.

Frage 9:

Warum werden die Gehwege beim Neubau nur mit einer Breite von 4 bis 5,25 Metern vorgegeben? (Derzeit sind es 6,35 Meter)

Weshalb wird keine Prognose zum Radverkehr und zum Fußverkehr über die neue Brücke gegeben?

Antwort zu 9:

Die Angabe von 4 Metern stellt ein Mindestmaß je Fußweg dar, der den Vorgaben der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) entspricht. Darüber hinaus sind mit der zweiten Projektphase mit einer möglichen Umnutzung von Verkehrsflächen zukünftig Planungsansätze mit deutlich größeren Gehwegbreiten möglich. Die konkrete Breite der Fußwege auf der neuen Mühlendammbrücke ergibt sich somit erst nach Abschluss des Realisierungswettbewerbs bzw. der Planungen.

Für den zu prognostizierenden Fuß- und Radverkehr gibt es in Berlin kein eingeführtes Verfahren, das der Komplexität der Verkehre in diesem Raum gerecht wird. Die Anlage

der Gehwege- und Radverkehrsinfrastruktur in Berlin ist grundsätzlich als Umsetzung der Vorgaben der AV Geh- und Radwege und im weiteren Sinne als Angebotsplanung zu sehen.

Frage 10:

Inwieweit unterstützt der Senat den Vorschlag des Bezirkes Mitte, auf Basis eines 36-Meter-Profiles, in einer ersten Phase (Tram hier noch nicht in Betrieb, BVG-Busse fahren auf dem Radstreifen mit), eine zweite Kfz-Spur je Richtung auf den schon gebauten Tram-Streifen einzuführen und in einer zweiten Phase (Tram geht in Betrieb und ersetzt die BVG-Busse) die zweite Kfz-Spur entfallen zu lassen?

Antwort zu 10:

Ein separater Vorschlag des Bezirkes Mitte zur phasenbezogenen Aufteilung der Mühlendammbücke liegt nicht vor.

Im Rahmen des Realisierungswettbewerbes können durch die beteiligten Ingenieurinnen und Ingenieure und Architektinnen und Architekten auch diese phasenbezogene Aufteilung untersucht und bewertet werden. Hierbei muss insbesondere berücksichtigt werden, dass die Zielsetzung eine separate und leistungsfähige Straßenbahnanlage darstellt, welche in unmittelbarer räumlicher und zeitlicher Abhängigkeit zur Brückenbaumaßnahme steht. Auf Grund der zu berücksichtigenden Brückenlänge werden auch auf der Brücke mehrere Oberleitungsmaste erforderlich, welche die damit verbundenen Sicherheitsabstände bedingen. Wenn nunmehr eine Zwischennutzung der Straßenbahnanlage für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgeschlagen wird, so müssten die Oberleitungsmaste jeweils am Rand der Fahrbahnen im Gehwegbereich angeordnet werden, was in Verbindung mit den erforderlichen Oberleitungsabhängungen zu einem massiven Eingriff in die Brückenkonstruktion und Brückengestaltung führen würde.

Darüber hinaus werden während der ersten Projektphase je Fahrtrichtung 2 Fahrspuren und eine kombinierte Bus- und Radverkehrspur benötigt.

Frage 11:

Die neue Brücke setzt mit dem neuen Verkehrsprofil den Maßstab für die anschließenden Verkehrsräume (Grunerstraße, Molkenmarkt, Gertraudenbrücke, Spittelmarkt, Leipziger Straße). Eine isolierte Festlegung für die neue Mühlendammbücke entzieht allen genannten Verkehrsräumen Abwägungsmöglichkeiten, die vorhandenen öffentlichen Freiflächen teils notwendigen Verkehrsflächen, teils urbanen Freiflächen mit hohem Grünanteil und höherer Aufenthaltsqualität, zuzuordnen sind. Inwieweit ist dies mit dem Anspruch einer integrierten Planung verantwortbar?

Antwort zu 11:

Die neue Brücke muss sich in einer ersten Projektphase an den beiderseitigen Straßenquerschnitten orientieren, wobei die Straßenräume weitestgehend durch die angrenzenden festgesetzten Bebauungspläne festgelegt sind. Im Nordosten grenzt die Mühlendammbücke an den Bebauungsplan 1-14 (Molkenmarkt) und im Südwesten an den Bebauungsplan I-218 (Breite Straße). Basis für eine integrative Planung sind die darin enthaltenen planungsrechtlichen Festsetzungen für die einzelnen Flächen. Im Zuge der Straßenbahnplanung Alexanderplatz – Potsdamer Platz / Kulturforum wird es südwestlich der Mühlendammbücke straßenräumliche Anpassungen innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen geben. Erst mit der Umsetzung der in der zweiten Projektphase zur

Mühlendammbrücke vorgesehenen möglichen Umnutzung von Verkehrsflächen (z.B. Aufenthaltflächen) sind auch für die angrenzenden Verkehrsräume weitreichendere Änderungen möglich.

Frage 12:

Inwieweit ist der Zusatz in der Wettbewerbsaufgabe (Ideenteil), für einen späteren Zeitpunkt eine Umnutzung der Verkehrsflächen auf der neuen Brücke vorzusehen, leichtfertig, wenn in der Zwischenzeit alle weiteren Verkehrsräume auf das hohe/höhere Kfz-Aufkommen ausgelegt werden?

Antwort zu 12:

Zunächst ist eine Umnutzung von Verkehrsflächen, eine fortwährende Konkurrenz der Nutzungsanforderungen und der wachsende Bedarf an innerstädtischen Flächen keine Besonderheit der Mühlendammbrücke und der angrenzenden Verkehrsflächen. Auf Grund der bauwerksspezifischen Randbedingungen einer Brückenkonstruktion erfordert es insbesondere für die Planung der neuen Mühlendammbrücke ein hohes Maß an Flexibilität und Anpassungsfähigkeit. Mit den Ergebnissen zum Realisierungswettbewerb und den Lösungen für die erste und zweite Projektphase können auch Auswirkungen auf die und von den angrenzenden Verkehrsflächen abgeleitet werden, welche anschließend geprüft und bewertet werden müssen.

Frage 13:

Inwieweit fließt die Lärmentlastung der 17.000 Menschen, die an dem Straßenzug bereits wohnen, in die Gesamtbetrachtung mit ein?

Antwort zu 13:

In die Planung der neuen Mühlendammbrücke fließen auch Betrachtungen zur Lärmentlastung mit ein.

Frage 14:

Die am 9. November durchgeführte Onlineveranstaltung stieß auf reges Interesse. Inwiefern musste die YouTube-Aufzeichnung aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht werden? Weshalb wurde kein Ausblick auf das weitere Verfahren gewährt?

Antwort zu 14:

Im Rahmen der Online-Veranstaltung vom 9. November 2020 folgten auf dem YouTube-Kanal der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zeitweise über 175 Personen der Veranstaltung; im Chat und per Email wurden Fragen aufgeworfen, von denen ein Teil während der Veranstaltung behandelt werden konnten. Im Rahmen der Veranstaltung wurde ein Ausblick auf das weitere Verfahren gegeben. Weitere Informationen und Möglichkeiten zur Beteiligung sind über die Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und über mein.berlin.de möglich, so dass auch unter Berücksichtigung von datenschutzrechtlichen Gründen der Beitrag gelöscht wurde.

Frage 15:

Inwieweit fühlt sich die Senatsverwaltung an die in einem aufwendigen Prozess mit starken partizipativen Elementen erarbeiteten und vom Senat beschlossenen „Leitlinien für Beteiligung“ gebunden? Wie werden diese im konkreten Fall umgesetzt?

Antwort zu 15:

In Abhängigkeit von den projektspezifischen Randbedingungen, den aktuellen Möglichkeiten infolge der anhaltenden Corona-Pandemie und den fortlaufenden Planungs- und Bauphasen werden verschiedene Elemente und Formate der Beteiligung auch weiterhin vorgesehen und umgesetzt.

Frage 16:

Der Flächennutzungsplan von 1994 verfolgt das Ziel, die Berliner Mitte von übergeordneten Hauptverkehrsstraßen zu befreien und mit einem Modal Split von 80:20 zugunsten des Umweltverbundes zu entwickeln. Alle begleitenden Planwerke und StEP-Verkehre arbeiten seitdem an der Reduzierung des Pendler- und des Durchgangsverkehrs. Inwieweit beinhaltet der StEP MoVe dieses Ziel? Wenn ja, inwieweit kollidiert dieses Ziel mit der Planung der neuen Mühlendammbrücke?

Antwort zu 16:

Die Darstellung im Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) zeigt in der Berliner Mitte keine übergeordneten Straßen der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II oder höher. Das liegt an der Systematik des FNP, dass nur die Straßen der höheren Verbindungsfunktionsstufen 0, I und II als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen dargestellt werden. Die übergeordneten Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III (örtliche Verbindung) oder die (rosa) Straßen oder der VFS IV werden im FNP nicht dargestellt, vgl. auch <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>.

Der sich in der Mitzeichnung befindliche StEP MoVe verfolgt das Ziel, den Umweltverbund weiter zu stärken und den MIV-Anteil ambitioniert zu reduzieren.

Frage 17:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 17:

Nein.

Berlin, den 22.12.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz