



**SPD BERLIN**

**Fachausschuss XI Mobilität**

## **BERLIN - Bundesallee und Bundesplatz**

Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt

**Positionspapier**

# INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	3
Berlins Irrweg zur autogerechten Stadt: Am Beispiel von Bundesallee und Bundesplatz	4
Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt: Eine neue Perspektive für die Bundesallee und den Bundesplatz – Visionen/Zielvorstellungen	6
Kurz- und mittelfristig notwendige und umsetzbare Maßnahmen:	8
1. Bundesallee/Bundesplatz	8
1.1 Ab City West (Spichernstraße/Hohenzollerndamm) bis Walther-Schreiber-Platz	8
1.2 Bundesallee-Mittelinsel unter der A100/S-Bahn	14
2. Detmolder und Wexstraße: Von der „Ersatzautobahn“ zu aufenthaltsfreundlichen Straßen im Kiez	15
3. P&R-Platz unter der A100: Eine Chance für den „Angstraum“	17
ZUSAMMENFASSUNG	21

## EINLEITUNG

Vor dem 2. Weltkrieg reisten die meisten Menschen in Deutschland mit der Bahn. Dafür stand ihnen ein sehr gut ausgebautes Eisenbahnnetz zur Verfügung. Der Anteil derjenigen, die ein Auto besaßen, war gering. 1938 gab es in Deutschland 715.000 private PKWs, bei etwa 78 Millionen Einwohner\*innen<sup>1</sup>.

Die Massenmotorisierung setzte in den 1950er Jahren ein. „... Bis 1960 hatte die bundesdeutsche Gesellschaft den Motorisierungsrückstand gegenüber Großbritannien und Frankreich aufgeholt. Das Jahr 1960 markierte auch in anderer Hinsicht einen Wendepunkt in der Verbreitung des Autos: Zum ersten Mal machten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mehr als 50 Prozent der Pkw-Halter aus. ...“<sup>2</sup>.

Mit dem rapide ansteigenden Individualverkehr verschaffte sich der PKW in Westdeutschland eine Dominanz im öffentlichen Raum, die dazu führte, dass nicht nur immer mehr Städte und Landstriche „autogerecht“ umgebaut werden, sondern selbst das Straßenverkehrsrecht die Autos bevorzugt<sup>3</sup>. Den Anstieg des städtischen Autoverkehrs erkennt man auch an der Zunahme der Fußgängerampeln. Sonst würde der Verkehr vermutlich zusammenbrechen.

„Eine autogerechte Stadt ist eine an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientierte Stadt. Das Schlagwort leitet sich vom Titel des 1959 erschienenen Buches „Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“ des Architekten Hans Bernhard Reichow ab. ... Beim Neu- und Wiederaufbau der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg orientierten sich Stadtplaner überwiegend an der das Automobil bevorzugenden Charta von Athen (CIAM) von 1933. Wohnen und Gewerbe wurden damit häufig voneinander getrennt. Fortan wurden auch zahlreiche suburbane Satellitenstädte („Schlafstädte“) geplant“<sup>4</sup>.

Im Zuge dieser Fixierung auf das Auto – auch als Symbol von Freiheit, weil man sich grundsätzlich ja jederzeit in Bewegung setzen und ein individuell gewähltes Ziel ansteuern kann – war es jahrzehntelang selbstverständlich, dass man(n) gleich nach der Volljährigkeit den Führerschein machte und völlig normal, sich so schnell wie möglich ein eigenes Auto anzuschaffen. Der „Virus Auto“, so Hermann Knoflacher, verbreitete sich rasant. Es gab immer mehr „Infizierte“ und deshalb auch relativ wenig Widerstand gegen die Betonschneisen, auch „Bundesautobahnen“ genannt, die sich durch das Land zogen und auch vor den Städten nicht Halt machten. Damit nicht genug: Auch in den Städten selbst wurden Straßen „autobahnähnlich“ umgebaut und dafür gewachsene Stadträume und soziale Zusammenhänge zerstört<sup>5</sup>.

Trotz der seit langem nachgewiesenen negativen Auswirkungen des steigenden Individualverkehrs für Lebensqualität, Gesundheit und Klima und der Tatsache, dass der städtische Raum für die Durchsetzung der Bedürfnisse des Autos völlig ungeeignet ist, ist das Beharrungsvermögen auch der politisch Verantwortlichen, an diesen Strukturen festzuhalten, beachtlich.

Dieses Positionspapier, in dem am Beispiel der Bundesallee und des Bundesplatzes in Berlin-Wilmersdorf aufgezeigt wird, welche Narben die „autogerechte Stadt“ dort hinterlassen hat, und vorgeschlagen wird, wie diese „Wunde“ im gleichen Zeitraum, in dem sie entstanden ist, wieder geheilt werden könnte, ist verbunden mit der Hoffnung, dass sich dieses Beharrungsvermögen zugunsten eines Bewusstseins für die Wiedergewinnung von Lebens- und Aufenthaltsqualität im städtischen Raum auflöst.

---

<sup>1</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249900/umfrage/historische-entwicklung-von-kraftfahrzeugen-in-deutschland/>; [https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_der\\_Volkszahlungen\\_in\\_Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Volkszahlungen_in_Deutschland) [3.4.2023].

<sup>2</sup> <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/deutschland-in-daten/221008/der-durchbruch-des-motorisierten-strassenverkehrs/> [3.4.2023].

<sup>3</sup> <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/magazin/detail/zeitenwende-im-stra%C3%9Fenverkehrsrecht> [3.4.2023].

<sup>4</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte\\_Stadt](https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte_Stadt) [3.4.2023].

<sup>5</sup> Hermann Knoflacher „Virus Auto – Die Geschichte einer Zerstörung“, Ueberreuter, Wien 2009.

## Berlins Irrweg zur autogerechten Stadt: Am Beispiel von Bundesallee und Bundesplatz<sup>6</sup>

Die Bundesallee verläuft von Norden nach Süden. Sie beginnt in Charlottenburg, führt durch Wilmersdorf und Schöneberg, bis sie an der Bezirksgrenze zu Steglitz-Zehlendorf in den Walther-Schreiber-Platz mündet.

Im Zuge einer aus heutiger Sicht verfehlten, kurzsichtigen Berliner Verkehrspolitik in den 1960er Jahren wurde sie – auch durch Herausnahme der Straßenbahn – „autogerecht“, um viel Platz für immer mehr Verkehr zu schaffen. Sie wird auf ihrer vollen Länge von rund 3,7 Kilometern von der U9 unterfahren (Barrierefreie U-Bahnhöfe: Spichernstraße, Güntzelstraße, Berliner Straße, Bundesplatz, Friedrich-Wilhelm-Platz).

Ab Höhe Spichern-/Nachodstraße und Hohenzollerndamm, wo die Verkehrslenkung unübersichtlich und damit auch für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlich ist, sieht sie aus wie eine Autobahn, an deren Rand ein paar Häuser stehen. An die ehemalige Kaiserallee mit dem Kaiserplatz (heute Bundesplatz) als „Schmuckplatz“ erinnern allenfalls breite Fußwege und einzelne Vorgärten am Bundesplatz. Verstärkt wird dieser Eindruck noch durch zwei längere Autotunnel, die sowohl Wilmersdorf als auch Schöneberg zerschneiden. Der Bundesplatz ist eine überdimensionierte Kreuzung, an dessen südlichem Ende die Bundesallee von der A100 und der S-Bahn überquert wird.



Bundesallee in Richtung Berliner Straße (Norden)



Bundesallee in Richtung Bundesplatz (Süden)



Einfahrt Tunnel an der Badenschen Straße  
(Richtung Norden)



Einfahrt in den weiteren Tunnel am Bundesplatz  
(Richtung Süden)

<sup>6</sup> Quellen: Harald Bodenschatz/Aljoscha Hofmann/Cordelia Polinna (Hg.) Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtregion, Berlin 2013; Harald Bodenschatz/Cordelia Polinna (Hg.) 100 Jahre Gross-Berlin, Verkehrsfrage und Stadtentwicklung, Berlin 2017; Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e. V./Harald Bodenschatz/Benedikt Goebel/Christina Gräwe (Hg.) Unvollendete Metropole, 100 Jahre Städtebau für Gross-Berlin, Berlin 2020; Initiative Bundesplatz e. V. (Hg.) Zukunftswerkstatt Bundesplatz, Berlin 2014; Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (Hg.) Nachhaltige Mobilität in attraktiven Quartieren – Dokumentation Wettbewerb Zukunftsstadt, Berlin 2016.

Der Bundesplatz wurde 1875 als Straßburger Platz angelegt und 1888 in Kaiserplatz umbenannt. Diesen Namen trugen Allee und Platz bis 1950. In jenem Jahr wurde gegenüber der heutigen Universität der Künste (UdK) das Bundeshaus, die Vertretung der noch jungen Bundesrepublik Deutschland in Berlin, eröffnet – und der „Kaiser“ vom „Bund“ abgelöst.

Die Bundesallee und der Bundesplatz, seit dem Umbau als „angerähnliche Platz mit sechs Straßeneinmündungen“<sup>7</sup> gestaltet, sind in Beton und Asphalt gegossene Monumente der autogerechten Stadt. Eine der auffälligsten geometrischen Stadtraumformen von Berlin aus dem Ende des 19. Jahrhunderts mit europäischem Rang, die „Carstenn-Figur“, wurde von der Verkehrsplanung in den im Zuge des Umbaus systematisch zugunsten von je drei Autospuren und je einer Parkspur sowie zwei Tunneln fast komplett zerstört<sup>8</sup>. Die zentrale Achse dieser Figur, die heutige Bundesallee, als linearer Grünraum ausgeprägt, diente dazu, die Stadt Charlottenburg mit den aufstrebenden Quartieren im Südwesten von Berlin zu verbinden.

Verlierer\*innen dieser verfehlten Stadtgestaltung sind, neben den anliegenden Quartieren, die großartigen Plätze, das Großstadtgrün, Zufußgehende, Radfahrende und die Straßenbahn.

Seit dem „autogerechten“ Umbau trennen und fragmentieren Bundesallee und Bundesplatz die Nachbarschaften und bilden nur schwer überwindbare Barrieren. Asphalt und Beton des überdimensionierten Straßenraums wärmen sich im Sommer sehr stark auf. Wie eine riesige Heizschlange zieht sich die Bundesallee durch die Quartiere. Das soziale und ökologische Klima leidet durch Versiegelung, fehlendes Grün, zehntausende Fahrzeuge am Tag, Lärm, Feinstaub, Abgase und Aufheizung.

### **Bundesallee und Bundesplatz neu planen**

Bundesallee und Bundesplatz müssen deshalb neu geplant werden. Gesellschaftliche Herausforderungen wie Energiekrise, Klimawandel, Ressourcenknappheit und eine veränderte Mobilität sowie ein neues Verhalten im öffentlichen Raum fordern in der Stadtentwicklung, im Städtebau und in der integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung einen Paradigmenwechsel. Stadtquartiere müssen sich dadurch auszeichnen, dass man in ihnen gut leben kann, dass sie eine vielfältige Nutzung anbieten und sich durch Nähe, Erreichbarkeit zu Fuß und kommunikative Räume auszeichnen. Unterschiedlichste Lebens- und Arbeitsformen und Gemeinschaft müssen ebenso möglich sein wie Teilhabe.

Die „Narbe der autogerechten Stadt“ mitten in Berlin kann ein ideales nationales und internationales Vorzeigeprojekt für einen menschen- und klimagerechten Umbau überkommener städtebaulicher und verkehrlicher Infrastruktur sein, denn alle Metropolen stehen vor der Aufgabe, ihre Radialstraßen zu reurbanisieren und daraus qualifizierte Stadträume zu schaffen. Das ist eine der wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Aufgaben der Zukunft für eine neue Generation von Planer\*innen und Politiker\*innen.

Der komplette Rückbau der Tunnel und die Verringerung der Verkehrsflächen hätten nicht nur positive Auswirkungen auf die Wilmersdorfer Kieze, sondern würden auch die Lebensqualität in Schöneberg (Friedenau/Friedrich-Wilhelm-Platz) und Steglitz verbessern. Endlich böte sich die Chance, konzeptionell über eine andere Lenkung der Verkehrsströme im Berliner Südwesten nachzudenken, weitere Rückbauprojekte miteinander zu verzahnen und Wege für eine postfossile Mobilität aufzuzeigen.

Der Fachausschuss Mobilität will mit dazu beitragen, dass das Vorzeigeprojekt Bundesallee und Bundesplatz realisiert wird. Was in 10 Jahren Bauzeit durch fehlgeleitete Verkehrsplanung angerichtet worden ist, kann innerhalb von 10 Jahren auch wieder rückgebaut und neugestaltet werden.

---

<sup>7</sup> <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/ueber-den-bezirk/freiflaechen/plaetze/artikel.156565.php> [3.4.2023].

<sup>8</sup> „Als Carstenn-Figur bezeichnet man in Berlin eine regelmäßige städtebauliche Straßenstruktur mit einer Allee im Zentrum eines umlaufenden Straßenzuges, der von vier Plätzen eingefangen wird.“ Näheres zur nördlichen und südlichen Carstenn-Figur an der Bundesallee: <https://de.wikipedia.org/wiki/Carstenn-Figur> [3.4.2023].

Im Fokus stehen dabei die Bundesallee ab Spichern-/Nachodstraße und Hohenzollerndamm bis Walther-Schreiber-Platz, einschließlich Bundesplatz und P&R-Platz unterhalb der A100, sowie Detmolder und Wexstraße. Nach eingehenden Untersuchungen vor Ort wurde eine Vision für die komplette Neugestaltung entwickelt und Vorschläge für kurz- und mittelfristige Verbesserungen erarbeitet.

## **Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt: Eine neue Perspektive für die Bundesallee und den Bundesplatz – Visionen/Zielvorstellungen**



(Eigene Darstellung, über Streetmix.org erstellt)

*„Eine gute Stadt ist wie eine gute Party.  
Die Gäste bleiben, weil es ihnen gefällt.“  
(Jan Gehl: Städte für Menschen)*

### **Die Bundesallee als „Boulevard der Möglichkeiten“**

Die Bundesallee soll ihre lineare Zentrumsfunktion zurückgewinnen, als Beispiel einer Transformation in einen attraktiven urbanen Boulevard neuen Typs, der unterschiedlicher Mobilität dient, die anliegenden Quartiere wieder miteinander verknüpft, eine Zentrumsfunktion übernimmt und neue Gestaltungs- und Handlungsoptionen eröffnet.

Der Leitgedanke für eine Umgestaltung der Bundesallee folgt dabei dem Prinzip, das Straßenland, ausgehend von den Gebäudekanten, „von außen nach innen“ zu betrachten und zu planen. Damit stehen der Gehweg und die Bedürfnisse seiner Nutzer\*innen an erster Stelle. Dann folgen die Radinfrastruktur und Straßenbegrünung. Die Fahrbahn für Autos ergibt sich aus der übrigbleibenden Fläche. So wird nicht nur eine adäquate und sichere Infrastruktur für Zufußgehende und Radfahrer\*innen geschaffen, sondern durch die weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in die Straßenmitte werden auch die Ausmaße an Lärm und Emissionen für die Anwohner\*innen reduziert.

Neben diesen Veränderungen des Straßen- und Stadtbildes müssen auch die Erdgeschosse und Ladenzeilen der angrenzenden Gebäude als Teil des öffentlichen Raums in den Blick genommen werden. Mit einer Rekultivierung des Geschäftslebens und Nachverdichtung des Gebäudebestands sind die besten Voraussetzungen dafür gegeben, die Bundesallee wieder zu einem Aufenthalts- und Anziehungsort für die Menschen in den Kiezen und in der ganzen Stadt zu machen.

### **Bundesallee ab City West (Spichern- und Nachodstraße/Hohenzollerndamm sowie Bundesplatz)**

Für die Bundesallee stellen wir uns in diesem Bereich daher folgende Umgestaltung mit entsprechendem Querschnitt vor:

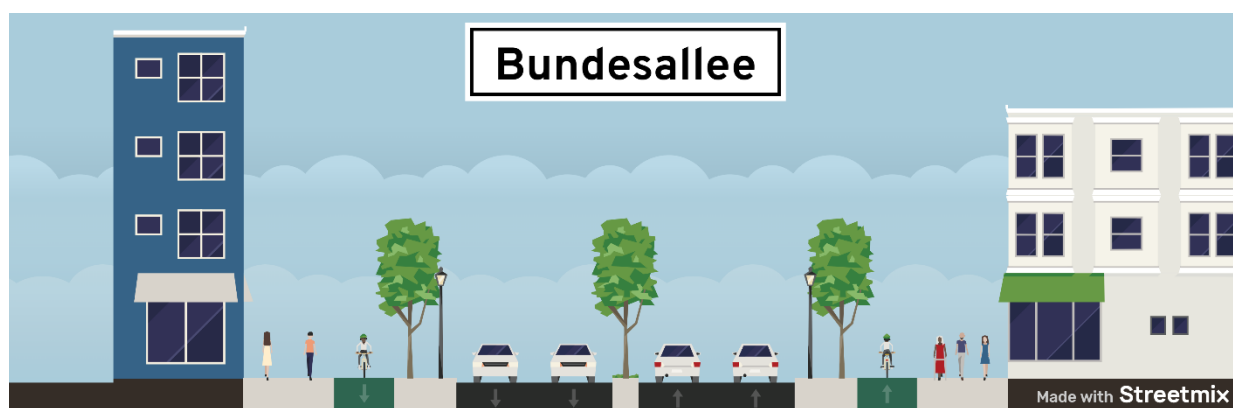
Der Knotenpunkt zwischen Spichern- und Nachodstraße sowie Hohenzollerndamm muss komplett neu geordnet werden. Die Gehwege behalten ihre jetzigen Ausmaße bei, müssen aber im gesamten Verlauf mindestens so breit gestaltet sein, dass auch ein problemloses Begegnen von Kinderwagen und Menschen mit Rollator oder im Rollstuhl möglich ist. Die bereits bestehende Baumbepflanzung am Rande der Gehwege wird weitestmöglich nachverdichtet, wobei die Zwischenräume dazu genutzt werden

können, Bänke und Sitzgruppen zur Entspannung und Kommunikation zu installieren. Der momentan auf den Gehwegen geführte Radweg wird im Abschnitt Spichernstraße bis Friedrich-Wilhelm-Platz auf die jeweils linke Seite der angesprochenen Baumreihen verlegt und auf die vom Mobilitätsgesetz festgeschriebenen Breiten von 2,00 - 2,30 Metern ausgebaut. An Knotenpunkten wird eine sichere und verständliche Führung des Radverkehrs sichergestellt.

Auf dieser Strecke soll auf beiden Seiten eine zweite Baumreihe links vom Radweg entstehen. Diese zusätzliche Straßenbegrünung verwandelt die Bundesallee von einem Transit- in einen Aufenthaltsraum und wird einen positiven Effekt auf das Mikroklima in der Bundesallee haben. Zudem hätte dieser neugeschaffene parkähnliche lineare Grünraum das Potenzial, den Bundesplatz mit dem Volksparkgrün und darüber hinaus zu vernetzen. Zwischen den Bäumen ist wiederum Platz für Abstellmöglichkeiten verschiedener Fahrzeuge, Ladezonen, Aufstellflächen für Taxi- und andere Dienste und weitere Entsiegelung. Damit gibt es für den MIV in der Straßenmitte insgesamt vier Fahrspuren, wobei der Mittelstreifen erhalten bleibt und die Teilbepflanzung möglichst weiter verdichtet wird.

Dafür ist es unabdingbar, dass beide Tunnel samt der Auf- und Abfahrtsrampen beseitigt werden. Mit der Schließung des Tunnels an der Berliner Straße werden Fahrbahnbreite und -fläche deutlich verringert und bieten viel Potenzial, diese Kreuzung ggf. zu einem geschütztem Kreisverkehr - vorzugsweise nach niederländischer Art - umzubauen. Die Innenfläche des Kreisverkehrs soll eine für Wilmersdorf identitätsstiftende Gestaltung erhalten.

### Bundesallee zwischen Friedrich-Wilhelm-Platz und Walther-Schreiber-Platz



(Eigene Darstellung, über Streetmix.org erstellt)

Hier sind die Platzverhältnisse im Vergleich zum nördlichen Abschnitt unterschiedlich und erfordern einen anderen Lösungsweg. Das Querparken bis zur Lefèvrestraße ist aufzuheben und ein Längsparken zwischen der bestehenden Baumbepflanzung anzuordnen, um den Radweg nach links verschieben und auf 2,00 – 2,30 m erweitern zu können. Dabei sollen auch Abstellflächen für Zweiräder geschaffen werden. Die Fahrspuren für den MIV am Walther-Schreiber-Platz werden auf eine pro Richtung reduziert, so dass die Busspur mittig auf der Fahrbahn neben dem neu zu schaffenden Radweg verläuft. Die Haltestellen müssen zu Kaphaltestellen<sup>9</sup> umgebaut werden, um die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste zu gewährleisten.

### Vision Bundesplatz

Der Bundesplatz, mit seinem deutschlandweit einzigartigen Namen, muss seine verloren gegangene Stadtplatzfunktion zurückgewinnen und als lokales und regionales Zentrum die benachbarten Quartiere verbinden und stärken. Dies ist der Dreh- und Angelpunkt der hier präsentierten Vorstellungen zu seiner Umgestaltung.

<sup>9</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Haltestellenkap> [3.4.2023].

Dieses Ziel ist nur durch die Schließung des darunterliegenden Autotunnels und den Rückbau der dazugehörigen Auf- und Abfahrtsrampen zu erreichen<sup>10</sup>. Der Platz kann und soll so seine ursprüngliche Hufeisen-Form wiedererhalten. In einer Vorstudie von Spath+Nagel wird diese Variante, die wir befürworten, bereits präsentiert und eine Realisierung der neuen Platzform in zwei Ausbaustufen anvisiert<sup>11</sup>.

Mit Schließung des Tunnels entsteht danach eine neue Mittelinsel nördlich des Platzes. So können Zufußgehende das Platzinnere auch von Norden her erreichen. Die beiden Querungen östlich und westlich des Bundesplatzes auf Höhe von Mainzer und Tübinger Straße sollen erhalten bleiben.

So wird der Bundesplatz wieder zu einem Aufenthalts- und Identifikationsraum der Anwohnenden und der benachbarten Kieze. Die Ausgestaltung des Platzinneren sollte durch einen Wettbewerb entschieden werden, bei dem die Meinungen und Bedürfnisse der Anwohnenden Gehör finden, und der gleichzeitig in einem sehr überschaubaren zeitlichen Rahmen stattfinden muss, um eine vielfältige Nutzung nicht noch länger hinauszuzögern. Unumgebares Anliegen muss aber der größtmögliche Erhalt und die Ergänzung des Baumbestandes im Sinne einer klimaresilienten Gestaltung sein.

### **Vision Friedrich-Wilhelm-Platz**

Ebenso wie der Bundesplatz soll auch der Friedrich-Wilhelm-Platz in seiner Fläche vergrößert und mit einer Verschönerung und klimaresilienten Anpassung wieder Anzugs- und Treffpunkt für die Menschen im Kiez werden. Dabei müssen bei der auch längst überfälligen Neugestaltung und Verkehrsführung rund um die „Kirche zum guten Hirten“ die Meinungen und Bedürfnisse der Anwohnenden berücksichtigt werden.

### **Kunstwerke im öffentlichen Raum**

Bereits heute finden sich entlang der Bundesallee Kunstwerke wie die Bronzeskulptur des „Speerwerfers“ von Karl Möbius auf der Höhe des Volksparks, die „Winzerin“-Statue von Friedrich Drake und der „Phoenix“ von Bernd Wilhelm Blank auf dem Bundesplatz. Sie kommen allerdings durch die Straßen- und Platzgestaltung kaum zur Geltung. Diese besser herauszustellen und durch weitere Kunstwerke als „Landmarken“ entlang der Bundesallee und auf den Plätzen zu ergänzen, würde diesen reurbanisierten Stadtraum auch kulturell bereichern.

8

## **Kurz- und mittelfristig notwendige und umsetzbare Maßnahmen**

Für den gesamten Bereich der Bundesallee und der Plätze gilt, dass die Ampelschaltungen für Zufußgehende angepasst werden müssen, damit man die andere Straßenseite ohne Unterbrechung erreichen kann und nicht immer wieder auf der Mittelinsel „strandet“, umwogt von Abgasen und Lärm des fließenden Verkehrs. Auch die Straßenbeleuchtung ist so anzupassen, dass sie vorrangig Gehwege und nicht Fahrbahnen beleuchtet.

### **1. Bundesallee/Bundesplatz**

#### **1.1 Ab City West bis Walther-Schreiber-Platz**

##### **Verbindungsspange Spichernstraße/Meierottostraße**

Eine Spange über die Bundesallee von der Spichernstraße führt auf die Meierottostraße zu. Dort ist aber die Einfahrt verboten. Die Meierottostraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Bundesallee. Deshalb erscheint diese Spange als sinnlos und erhöht nur die Komplexität der gesamten Kreuzung.

---

<sup>10</sup> Überlegungen, stattdessen eine oder beide Spangen am Bundesplatz zu schließen lehnen wir ab. Dies würde nur zu einer Verlagerung des Verkehrs in die anliegenden Wohnstraßen führen und den Tunnel und damit seine raumtrennende und lärmverstärkende Wirkung legitimieren.

<sup>11</sup> Spath+Nagel: Bundesplatz - Städtebauliche Aufwertung: Vorstudie im Auftrag des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Juli 2021.





Meierottostraße



Blick von Bundesallee in Richtung Spichernstraße (ganz rechts im Bild die IBB)

**Vorschlag:** Schließung der Spange. Überflüssige Straßeninfrastruktur kann somit aufgelassen und muss nicht instandgehalten werden. Im Ergebnis erwarten wir eine Beruhigung des Umfelds und eine Erweiterung von Grünflächen.

### Einbiegung Bundesallee in die Spichernstraße



Querung über Bundesallee (von Süden) über Mittelinsel nach Bundesallee (Norden)



Bundesallee, dreispurig (von Süden). Rechts: Spichernstraße, zweispurig. Parallele Radwege

Das Einbiegen für Pkw verläuft zweispurig. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen werden gezwungen, eine abseits in der Spichernstraße gelegene Querung (mit Mittelinsel) zu benutzen. Sie können nicht einfach dem Straßenverlauf folgen. Insbesondere für Radfahrer\*innen erscheint diese Abweichung von der Bundesallee als Benachteiligung. Das wird durch den zusätzliche Halt auf der Mittelinsel. Dadurch wird begünstigt, dass Radfahrer\*innen den kürzeren und gefährlicheren Weg auf der Bundesallee wählen, um geradeaus in Richtung Kurfürstendamm zu fahren.

**Vorschlag:** Schaffung einer „normalen“ Abbiegesituation für Pkw auf nur einem Streifen. Gegebenenfalls auch Abschaffung der Mittelinsel. Damit wird eine bessere Übersichtlichkeit für Autofahrer\*innen und eine höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger\*innen, insbesondere Radfahrer\*innen, geschaffen. So entfällt der „Anreiz“, bei Rot vom Radweg auf die Mittelinsel zu fahren, zur schnelleren Querung der Kreuzung in einem Zug.

### Einbiegung Nachodstraße

In Richtung Westen existieren im Abstand von 5 Metern zwei gekennzeichnete Radstreifen in dieselbe Richtung: Einmal als Radweg in beide Richtungen, einmal nur als Radweg in Richtung Westen. Die Querung für Fußgänger\*innen wird dadurch von beiden Seiten umfasst. Für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen ist die Situation gleichermaßen verwirrend. Die Verkehrssicherheit für Fußgänger\*innen ist dadurch unnötig eingeschränkt.

**Vorschlag:** Einer der beiden Radstreifen wird aufgelassen, die entsprechende Markierung beseitigt. So wird es für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen an einer durch ein Übermaß an Markierungen unübersichtlichen Kreuzung sicherer. Eine Neuordnung dieser Kreuzung für mehr Übersichtlichkeit und eine verbesserte Nutzung ist anzustreben.

### **Regensburger Straße/Bundesallee**

Von der Regensburger Straße führt eine große torartige Öffnung (direkt neben der IBB) auf die Bundesallee. Dort beginnt – mitten auf dem Gehweg – plötzlich ein Radweg, der zur Regensburger Straße führt. Und von ihr weg. Und der nur nach links, Richtung Nachodstraße, zweispurig ist.

Vorschlag: Den gesamten Radweg zwischen Nachod- und Spichernstraße nur einspurig Richtung Norden führen. Im Rahmen einer Neukonzeption dieses Verkehrsknotens auch das Radverkehrskonzept erneuern.



Durchgang zur Regensburger Straße, wo dann der Radweg weitergeht.



Vom Durchgang Regensburger Straße/Bundesallee blickt man plötzlich auf ein kurzes Stück Radweg, das, wenn auch nur wenige Meter bis zur Nachodstraße, in beide Richtungen führt.



Zwischen IBB und Nachodstraße

### **Trautenauststraße/Bundesallee**

Wenn, was oft vorkommt, Rechtsabbiegende in die Bundesallee (Richtung Norden und Süden) fahren, dann übersehen sie immer wieder Kinder, die bei Grün auf die Querung laufen, um in die dortige Grundschule zu kommen.

Vorschlag: Hier sollten zusätzliche Warnsignale installiert werden.

### **Berliner Straße/Bundesallee - Radwege in beide Richtungen**

Die Radwege beginnen jeweils in beide Richtungen nur wenige Meter vor der Kreuzung und enden wenige Meter nach der Kreuzung. In der Mitte der Kreuzung, auf der Mittelinsel, parken PKW in beide Richtungen. Durch die mangelnde Übersichtlichkeit wird die Sicherheit der Radfahrer\*innen eingeschränkt.

Vorschlag: Verbot des „grauen“ Parkens durch Verkehrszeichen (Halteverbot) und Durchziehen der Radwegsmarkierung. Wir erreichen damit sowohl eine bessere Übersicht als auch mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer\*innen.



Kurzer Radweg auf KFZ-Spur Berliner Straße/  
Bundesallee (hier von Osten; aus Richtung  
Westen identisch)

### **Bundesallee /Berliner Straße - Radweg Richtung Norden**

Ein markierter Radweg läuft rechts von der Bundesallee (auf dem Gehweg). Zusätzlich gibt es mitten auf der Straße - an der Abzweigung zur Berliner Straße - in Mittellage neben den Parkplätzen eine etwa 10 Meter lange Markierung für Räder.

Vorschlag: Entfernung der Markierung. Wir erreichen eine bessere Übersichtlichkeit und mehr Klarheit (auch für KFZ-Fahrer\*innen). Außerdem sollten alle Markierungen in diesem Bereich überprüft werden, denn es existieren historisch entstandene Markierungen nebeneinander, zum Teil ohne erkennbaren Sinn.

### **Volkspark Wilmersdorf - Querung neu ordnen**



Querung Bundesallee: Ohne größeren  
Umweg nur über die nicht barrierefreie  
Fußgängerbrücke möglich

Der Volkspark wird aktuell durch die Bundesallee in zwei Teile getrennt. Die Brücke, die die Bundesallee überspannt, ist nicht barrierefrei. Stattdessen ist sie ein Nadelöhr für die Parkbesucher\*innen. Und auch ein Relikt der „autogerechten Stadt“.

Vorschlag: Auf Höhe des Volksparks Wilmersdorf ist eine breite, ebenerdige, durch Lichtsignalanlagen gesicherte Überquerungsmöglichkeit der Bundesallee für Zufußgehende und Radfahrer\*innen einzurichten, um beide Teile des Volksparks Wilmersdorf barrierefrei zu verbinden. Die Brücke sollte abgerissen werden, sobald eine Sanierung ansteht.

### **Bundesallee/Kreuzung Hildegardstraße bzw. Durlacher Straße**

Der grüne Pfeil in Richtung Süden (Einbiegung Hildegardstraße) ist für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlich. Es kam bereits zu Unfällen. Gleichzeitig wird die nicht vorhandene Möglichkeit zum Linksabbiegen (in die Durlacher Straße) aus Richtung Norden und Süden (in die Hildegardstraße) permanent ignoriert.



Kreuzung Bundesallee-Hildegard-/  
Durchlacher Straße (von Norden)

Ergebnis sind ständige Beinahe-Kollisionen von Pkw und damit verbundenes lautstarkes Hupen.  
Vorschlag: Entfernung des grünen Pfeils an der Ecke Bundesallee/Hildegardstraße. Gleichzeitig soll das Links-Abbiegen in beiden Richtungen ermöglicht werden. Das reguliert auch den Verkehrsfluss an der Kreuzung und wirkt dämpfend auf die Geschwindigkeit.

### **Bundesplatz - Fußgängerquerung von Tübinger und Mainzer Straße**



Querung Mainzer Straße/Bundesplatz



Querung Tübinger Straße/Bundesplatz

Die Fußgängerquerungen wurden vor einigen Jahren eingerichtet. Gleichzeitig wurde aber auf einen Vorrang des querenden Fußgängerverkehrs gegenüber dem Pkw-Verkehr verzichtet. Zu bestimmten Zeiten müssen sich die Fußgänger\*innen wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der Nicht-Einhaltung des bestehenden Tempolimits von 30 km/h in großer Zahl ihre Querungen erkämpfen. Die Querungen sind daher für Fußgänger\*innen aktuell als potenziell gefährlich einzuschätzen.  
Vorschlag: Zügige Einrichtung von Zebrastreifen zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger\*innen. Damit wird auch eine bessere (weil ungefährlichere) Nutzbarkeit des Grünbereichs des Bundesplatzes möglich. Eine Geschwindigkeits-Messanlage („Blitzer“) zur Sicherheit des querenden Fußgängerverkehrs soll eingerichtet werden. Das sollte auch positive Effekte auf den Verkehr auf dem Bundesplatz haben, wo zu schnell und auch bei Rot gefahren wird.

### **Unterstützung des Marktgewerbes**

Für die Händler\*innen sind an den Markttagen in den Spangen von 06:00 bis 15:00 Uhr Park- und Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

## Abbiegen von der Bundesallee in den Südwestkorso (Richtung Süden)



Bundesallee Richtung Südwestkorso (rechts)

Als Relikt des ehemaligen Ausbaus des Südwestkorso existiert noch heute eine zweispurige Abbiegung auf der Bundesallee in den Südwestkorso. Diese Abbiegung mündet aber unmittelbar hinter der Kreuzung auf dem Südwestkorso in nur einen Fahrstreifen. Daneben gibt es einen Radstreifen auf der Fahrbahn (der die alte ehemalige Fahrspur für den Pkw-Verkehr ersetzt). Es existiert für abbiegende Pkw keine Beschilderung oder ein Warnhinweis. Sie sehen sich unmittelbar nach dem zweispurigen Abbiegen einer Verengung auf einen Fahrstreifen ausgesetzt, inklusive möglicher Gefährdung der Radfahrer\*innen auf dem neu eingerichteten Radstreifen.

Vorschlag: Es bedarf dringend der Abschaffung der Abbiegespur in der Mitte der Fahrbahn auf der Bundesallee. Beschilderung und Markierung müssen entsprechend geändert werden. Durch die Reduzierung der Abbiegestreifen auf einen wird für Autofahrer\*innen und Radfahrer\*innen ein Gefahrenpunkt beseitigt. Es wird auch ruhiger, weil das ständige Hupen unterbleibt.

## Friedrich-Wilhelm-Platz – Rund um die Kirche zum Guten Hirten



Friedrich-Wilhelm-Platz. Verkehr kommt hier aus der südlichen Bundesallee

Der Friedrich-Wilhelm-Platz – mit der „Kirche zum Guten Hirten“ in der Mitte, ist ein sehr lauter Verkehrs-„Hot Spot“. Von Norden nach Süden fließt der Verkehr östlich an der Kirche vorbei über die Bundesallee, entweder halbrechts zum Walther-Schreiber-Platz, oder geradeaus, in die fast parallel zur Bundesallee verlaufende Schmiljanstraße, von dort Richtung Rheinstraße zur Saarstraße. Oder aber nach ganz rechts auf die mehrspurige Wiesbadener Straße, die südwestlich der Kirche liegt.

Die Radwege am Friedrich-Wilhelm-Platz sind schmal und kurvig, teilweise unübersichtlich geführt, und in einem schlechten Zustand. Der Fußverkehr wird fast völlig vernachlässigt. Es gibt mehrere U-Bahn-Eingänge. In Höhe Bundesallee 76 A, fast Ecke Friedrich-Wilhelm-Platz, wird der Gehweg durch den Radweg so stark eingeschränkt, dass man die Kitakinder nicht allein auf den Gehweg laufen lassen kann. Sie könnten direkt mit einem Fahrrad kollidieren!

Vorschlag: Der gesamte Friedrich-Wilhelm-Platz muss kurzfristig verkehrlich und zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität neugestaltet und für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer werden.

## Friedrich-Wilhelm-Platz bis Walther-Schreiber-Platz



Friedrich-Wilhelm-Platz Richtung Walther-Schreiber-Platz

Beide Gehwege sind durch einen schmalen Radweg verkürzt. Dieser ist teilweise durch überlange, nebeneinander parkende Fahrzeuge verstellt. Dieser Teil der Bundesallee ist parkraumbewirtschaftet. Ab Lefèvrestraße, wo die Parkbuchten enden, geht die Bundesallee in eine als Busspur eingerichtete 3. Fahrspur über. Auf die Busspur führt dann auch der Radweg (auf der Seite Walther-Schreiber-Platz Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz genau umgekehrt).

Der Fußverkehr ist durch auf den Gehwegen parkende motorisierte Zweiräder, Scooter und Fahrräder sowie diverse Aufsteller und Außengastronomie der dort ansässigen Einzelhandelsgeschäfte zusätzlich eingeschränkt.



Richtung Walther-Schreiber-Platz



Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz

Vorschlag: Zugunsten breiterer Fuß- und Radwege sollte hintereinander geparkt werden. Die Übergänge von den Radwegen auf die Busspuren – und umgekehrt – müssen verkehrssicher für Radfahrer\*innen gestaltet werden. Das Verbot von motorisierten Zweirädern muss konsequent durchgesetzt werden. Fehlende feste Abstellplätze für E-Scooter sind zwingend erforderlich. Ebenso Fahrradbügel auf der Fahrbahn an den Straßenecken, die bisher mit Fahrzeugen zugeparkt sind.

### 1.2 Bundesallee-Mittelinsel unter der A100

Der Teil der Bundesallee, der sich unterhalb der A100 befindet (auf Höhe des P&R-Platzes) ist mit einer zugeparkten Mittelinsel und den S+U-Bahnzugängen ein un gepflegter, lauter Ort.



Mittelinsel (Richtung Norden)



Mittelinsel (Richtung Süden)

Vorschlag: Anstelle parkender Autos sollte dieser Bereich so begrünt werden, dass die Verkehrssicherheit durch die Bepflanzung nicht beeinträchtigt werden kann.

## 2. Detmolder und Wexstraße:

### Von der „Ersatzautobahn“ zu aufenthaltsfreundlichen Straßen im Kiez

Detmolder und Wexstraße sind Ausgangspunkte und Ziele von Verkehr, der über Bundesallee und Bundesplatz fließt<sup>12</sup>. Sie sind Durchgangsstraßen sowie Autobahnzubringerinnen und -abfahrten. Detmolder und Wexstraße haben den Status einer „Stadtstraße“. Sie sind gemäß der Kategorisierung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)<sup>13</sup> als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin<sup>14</sup>.

Beide Straßen weisen erhebliche Verkehrsmengen auf. Die Wexstraße aufgrund ihrer Ausgestaltung jedoch mehr. Sie verfügt auf der Nordseite über drei Spuren für das Auto, davon eine zum Längsparken. Der Radverkehr muss auf dieser Seite eine Autospur nutzen. Die Südseite umfasst einen geschützten Radweg zwischen Bundesplatz und Prinzregentenstraße, der bis März 2023 umgesetzt wurde<sup>15</sup>, sowie zwei Fahrspuren ohne Parkmöglichkeiten. Die Detmolder Straße hat je eine überbreite Richtungsspur und Querparkplätze sowie auf dem Bürgersteig je einen veralteten Radweg<sup>16</sup>. Die uneinheitliche Wegführung stellt eine Gefahr für den Radverkehr dar. Beide Straßen sind bislang kein Bestandteil einer Planung zu Radergänzungs- oder Radvorrangnetz<sup>17</sup>.

15

<sup>12</sup> Betrachtet werden (in West-Ost-Richtung) die Detmolder Straße von Blissestraße bis Bundesplatz sowie die Wexstraße vom Bundesplatz bis Prinzregentenstraße, teilweise auch bis zum Innsbrucker Platz.

<sup>13</sup> [https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere\\_stepmove.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrspolitik/step/broschuere_stepmove.pdf) [3.4.2023].

<sup>14</sup> [https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/uebergerordnetes\\_strassennetz\\_bestand\\_2023.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/uebergerordnetes_strassennetz_bestand_2023.pdf) [3.4.2023].

<sup>15</sup> <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1293623.php> [9.4.2023].

<sup>16</sup> Hier ist für das Jahr 2024 eine Baumaßnahme zu Sanierung und Verbreiterung der Hochbordradwege in Planung: <https://www.infravelo.de/projekt/detmolder-strasse-1/> [9.4.2023].

<sup>17</sup> Gemäß § 43 MobG BE werden unabhängig von Radvorrang- oder -ergänzungsnetz Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen eingerichtet. Beide Straßen haben damit Radinfrastruktur zu erhalten.



2 Spuren und Radstreifen südliche Wexstraße



2 Spuren, Parkstreifen, kein Radweg in der nördlichen Wexstraße



Abbiegesituation Wexstraße/ Bundesplatz



Kreuzung Wexstraße/Prinzregentenstraße:  
Die Radspur endet ohne gelungene Einbindung der Fahrradstraße



Üppige Spurbreite Detmolder Straße



Querparken in der Detmolder Straße

Von der Wexstraße biegen die Pkw in Stoßzeiten wegen des hohen Aufkommens teilweise (illegal) in zwei Spuren nach rechts in Richtung Bundesplatz und Bundesallee ab. Das führt zu Gefährdungen von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen – aber auch von Pkw-Fahrer\*innen, die sich regelkonform verhalten. Baulich muss das Kap für Rad und Fuß in der Höhe der Fußgängerampel um einige Meter in den Bundesplatz hinein verlängert werden, um das zweireihige Abbiegen unmöglich zu machen. Das erhöht die Sicherheit für alle (sich regelkonform verhaltenden) Verkehrsteilnehmenden.

Bei Stau auf der Autobahn weicht Verkehr mitunter auf die parallelen Detmolder oder Wexstraße aus. Das große Verkehrsaufkommen ist Gefahren-, Lärm- und Schadstoffquelle. Gesicherte Querungen für Zufußgehende bestehen in der Detmolder Straße von West nach Ost nur an Blisse- und Weimarer Straße, am Bundesplatz und in der Wexstraße an der Prinzregentenstraße. Die Ampelphasen sind zu kurz. Radabstellinfrastruktur fehlt weitgehend. Die Wexstraße ist keine Tempo-30-Zone und nicht Teil der Umweltzone. Die Detmolder Straße ist nur zwischen 22 und 6 Uhr Tempo-30-Zone und Teil der Umweltzone; wengleich die Beschilderung nicht eindeutig ist.

Verkehr und bauliche Anlage fragmentieren die Kieze und erschweren Querungen. Damit einher geht insbesondere in der Wexstraße eine gewisse Verwahrlosung durch Baulücken und Leerstand in Erdgeschossen. Durch diesen Strukturwandel ist Vielfalt des urbanen Lebens verloren gegangen.



In der Detmolder Straße gibt es einreihig Stadtbäume auf kleinsten Baumscheiben. Die Wexstraße ist wesentlich uneinheitlicher baumbestanden, hat jedoch einen Mittelstreifen.

Detmolder und Wexstraße sollen für alle Mobilitätsformen und durch bessere Aufenthaltsqualität attraktiver und sicherer werden. Sie sollen Stadtteilstraßen statt Autobahnnebenstrecken sein. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen soll zugleich ein Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“ geleistet werden.

#### Vorschläge:

- Das Tempo wird in beiden Straßen rund um die Uhr unter Bezugnahme auf Gefährdung und Emission auf 30 km/h begrenzt. Sie erhalten Straßenleuchten, die vor allem den Fußverkehrsraum ausleuchten;
- Für beide Straßen ist ein Lieferzonen-Konzept umzusetzen;
- Umfassende Barrierefreiheit wird – insbesondere im Fuß- und Radverkehr – gewährleistet;
- Die Ampelzeiten werden einheitlich fußgänger- und radfahrerfreundlich ausgestaltet und für Geradeaus- und Abbiegeverkehr getrennt<sup>18</sup>;
- Eine exakte Beschilderung für Radwege, Umwelt- und Tempozone wird eingeführt;
- Die Wexstraße wird – mindestens bis Prinzregentenstraße – Umweltzone;
- Die Querung der Wex- in Höhe der Bernhardstraße wird mit einer Bedarfsampel oder einem Zebrastreifen (kurzfristig) aufgewertet;
- Die Autobahnanschlussstelle 16 „Wexstraße“ wird mit der Anschlussstelle 17 „Innsbrucker Platz“ zusammengezogen. Die Abfahrt und die Auffahrt von der Wexstraße werden geschlossen und zurückgebaut. Die Wexstraße wird wieder als einheitliche Straße nördlich der A100 geführt;
- In der Wexstraße wird auf der Nordseite eine Richtungsspur zur Fahrradspur umgewidmet. Der Radweg auf der Südseite wird nach zu erfolgreicher Schließung der Autobahnauffahrt zwischen Prinzregentenstraße und Innsbrucker Platz verlängert;
- Die Radquerung von der Wexstraße in östlicher Richtung in die Bruchsaler Straße wird ermöglicht. Eine sichere Abbiegelösung wird für den Radverkehr in östlicher Richtung in die Prinzregentenstraße geschaffen;
- In der Wexstraße werden auf der Nordseite Vorstreckungen an Prinzregenten-, Bruchsaler und Bernhardstraße realisiert. Vereinzelt werden zwischen Innsbrucker und Bundesplatz Längsparkplätze durch neue Baumscheiben ersetzt. Vor und nach den Kreuzungsbereichen entlang der Wexstraße werden (mindestens zwischen Bundesplatz und Prinzregentenstraße) vor und nach den Vorstreckungen Radbügel eingerichtet;
- Der Grünstreifen in der Mitte der Wexstraße wird verbreitert und der Baumbestand darauf mit widerstandsfähigen Arten verdichtet;
- Der Radweg in der Detmolder Straße wird vom unebenen Gehweg auf die (ausreichend breite) Straße verlegt (dann je 2,00 - 2,30 m). Die Parkplätze werden beidseitig von Quer- in Längsparkplätze umgewandelt (bezirklich zugestimmte Umbauplanung Variante 4<sup>19</sup>);
- In der Detmolder Straße entfallen insbesondere vor Kreuzungen einzelne Parkplätze, um Platz für Radbügel zu schaffen;
- Vor der Südseite der Detmolder Straße kurz vor dem Bundesplatz (Höhe Nr. 65 - 68) werden Baumscheiben geschaffen, sobald der Radweg auf die Straße verlegt wurde.

17

### **3. P&R-Platz unter der A100: Eine Chance für den „Angsträum“**

Die 105 x 28 m große Fläche unterhalb der A 100-Autobahnbrücke am Bundesplatz – östlich von der Bundesallee, befindet sich im Eigentum des Bundes (zuständig ist die Autobahn GmbH) und

<sup>18</sup> Betrifft: Detmolder Straße-Blissestraße; Detmolder Straße-Bundesplatz bzw. Wexstraße-Bundesplatz, Wexstraße-Prinzregentenstraße.

<sup>19</sup> <https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/to020.asp?TOLFDNR=47680> [3.4.2023].

wird als kostenloser P&R-Platz mit 75 Stellplätzen angeboten.



Blick von der Bundesallee auf den P+R-Platz



Zugelassen sind Fahrzeuge bis 3,5 t und bis 3,40 m Höhe



Die Zufahrt für KFZ erfolgt über die Bernhardstraße, Seitenstraße der Wexstraße

Über die Bundesallee ist der Zugang zu Fuß oder per Zweirad möglich. Auf der nördlichen Seite verläuft zwischen Bundesallee und Bernhardstraße ein etwa 2,50 m breiter, schlecht beleuchteter Fußweg.



Fußweg Bundesallee Richtung Bernhardstraße



Fußweg Bernhardstraße Richtung Bundesallee

Neben der A 100 und der Autobahnbrücke befindet sich der S+U-Bahnhof Bundesplatz. Dieser ist über den barrierefreien Haupteingang an der Bundesallee erreichbar, vor dem es auch eine Bushaltestelle gibt. Aktuell hält dort nur der Bus 248.



Bushaltestelle



Parkplätze neben der Bushaltestelle.  
Richtung Bundesplatz

Am Ende, kurz vor der Kreuzung Bundesplatz, befindet sich ein Taxistand. Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen. Außerdem sind von der Bundesallee aus auf der östlichen und westlichen Seite Zugänge per Treppe, Rolltreppe und Fahrstuhl zur U9 sowie zum S-Bahnhof.

Vom P&R-Platz aus hat man einen Blick auf die S-Bahn.



S-Bahndamm rechts vom S-Bahn-Eingang  
(Zugang von der Bernhardstraße), mit Blick  
auf den S-Bahnhof



Ein weiterer, nicht barrierefreier und schlecht  
beleuchteter Zugang zu S-Bahn ist unterhalb  
der Autobahnbrücke und nördlich oder west-  
lich nur über den P&R-Platz erreichbar. Von  
der Bundesallee oder von der Bernhardstraße.

Der als P&R-Platz genutzte Raum (Lärm von der A100, der S-Bahn und der Bundesallee) ist dunkel, ungepflegt, und schmutzig. Wegen der hohen Feinstaubbelastung und des Lärms sollte man sich dort nur für kurzzeitig aufhalten. Die Anwohner\*innen nennen diesen Platz auch „Angstraum“. Er dient, besonders entlang dem S-Bahn-Damm, auch als Müllhalde oder „illegaler“ Abstellplatz, z. B. für ausrangierte Möbel. Und obwohl in der Fahrgasse (Einfahrt von der Bernhardstraße) beidseitig ein eingeschränktes Halteverbot gilt, das gut ausgeschildert ist, wird dort geparkt.

Die fünf LED-Straßenleuchten links und rechts der Längsseiten beleuchten die Parkfläche. Ebenso die diversen Lampen mit Neonröhren. Die Fußwege auf der Bundesallee vor dem (Bundesallee) und seitlich des P&R-Platzes (Bundesallee – Bernhardstraße) sind weitgehend unbeleuchtet und werden deshalb bei Dunkelheit immer wieder insbesondere von Frauen gemieden.



Außer dem Fachausschuss Mobilität fordern vor allem Initiativen von Anwohner\*innen am Bundesplatz und am Friedrich-Wilhelm-Platz, also engagierte Bürger\*innen, die dort wohnen sowie in der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf vertretene demokratische Parteien seit Jahren eine Umgestaltung dieser Fläche, die – zum Beweis, was dort möglich sein könnte – vor einigen Jahren auch schon mal temporär mit einem innovativen Lichtkonzept ausgestattet wurde und als Freilichtkino diente.

Der Bund als Eigentümer der Fläche ist verantwortlich für den verwaorlosten Dunkelraum mitten in der Stadt, an einem wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt mit viel Fußverkehr. Er hat dazu beigetragen, diesen Zustand durch die Unterstützung und Kostenübernahme einer Grundreinigung und dauerhaften Müllvermeidung sowie Mitfinanzierung eines alternativen Nutzungskonzepts signifikant zu verbessern. Bei der Umsetzung dieses Nutzungskonzepts ist zu beachten, dass die Fläche unterhalb der Autobahn aufgrund der hohen Feinstaub- und Lärmbelastung nicht für längere Aufenthalte geeignet ist.

#### Vorschläge:

- Die Fläche ist für eine Mobilitätsstation (Jelbi) und das Parken von Fahrrädern, Scootern, Motorrollern und -rädern sowie für Schließfächer vorzusehen. Sollten P&R-Plätze erhalten bleiben müssen, sind mindestens 50 % für die neue Nutzung auszuweisen;
- Das Lichtkonzept wird der neuen Nutzung angepasst und schließt die Bundesallee vor dem Platz und den Fußweg zwischen Bundesallee und Bernhardstraße ein;
- Eine regelmäßige Reinigung und Entmüllung sind zu beauftragen;
- Das Leitsystem – einschließlich S+U-Bahn – ist zu verbessern bzw. zu erneuern.

## ZUSAMMENFASSUNG

Bundesallee und Bundesplatz stehen beispielhaft dafür, wie autogerechte Strukturen einen gewachsenen, urbanen Stadtraum zerstören können. Der derzeitige Zustand zeugt von einem besonders unsensiblen und brachialen, kompromisslos-konsequenten Umgang mit der Stadtlandschaft zugunsten des KFZ-Verkehrs. Andere Mobilitätsarten sind dadurch bis heute marginalisiert.

Die ursprüngliche Anlage der Bundesallee und der dortigen Schmuckplätze als städtebauliches Element mit Aufenthaltsqualität und Stadtgrün ist auf ganzer Linie zu einem versiegelten Niemandsland verkommen, das nur noch durchquert wird. Die Zerschneidungswirkung zwischen den angrenzenden Kiezen ist immens.

Die beiden Tunnel auf der Strecke verstärken den autobahnähnlichen Charakter und die enorme verkehrliche Belastung. Gerade der südliche Tunnel hat den Bundesplatz faktisch seiner Platzfunktion beraubt.

Diese Tunnel sind in die Jahre gekommen und sanierungsbedürftig.

Es ist der richtige Moment, um über die Zukunft von Allee und Plätzen nachzudenken und diesen Stadtraum wieder menschengerecht umzugestalten. Bundesallee und Bundesplatz sollen deshalb zum Modellprojekt einer lebenswerten Stadt mit Mobilität und Aufenthaltsqualität für alle werden.

Innerhalb von 10 Jahren wurden diese Vorzeigallee und ihre Schmuckplätze für das Auto entstellt. Innerhalb von 10 Jahren können sie wieder aufblühen!

Mit einer Vielzahl von kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die die Hauptziele der Schließung der beiden Tunnel, der Restrukturierung rund um Hohenzollerndamm und Spichernstraße und der Plätze rahmen, werden die Menschen wieder in den Mittelpunkt gestellt, Mobilität statt KFZ-Verkehr gefördert, die Sicherheit erhöht, die Aufenthaltsqualität verbessert, die städtebaulichen Wurzeln betont und Kieze wieder verbunden. An die Stelle dieses versiegelten Transitraums tritt ein begrünter Lebensraum.

Berlin bietet sich hier die Chance, aufzuzeigen, wie autogerecht ausgebaute Magistralen umgebaut und an die heutigen Bedürfnisse und Herausforderungen angepasst werden können. Daher sollten auf Bundes- und EU-Ebene Mittel eingeworben und diese beispielhafte Reurbanisierung als Projekt der Städtebauförderung angemeldet werden.

Am Beispiel Bundesallee und Bundesplatz bietet sich die große Chance, städtebaulich ins 21. Jahrhundert durchzustarten: mobil, ökologisch, verbindend und sozial!

**STAND: Juni 2023**

Redaktion AG Bundesallee/Bundesplatz/Fachausschuss Mobilität:  
Werner Faber, Andre Loraj, Wolfgang Severin, Sybille Uken, Lennart Weyandt.

©SPD Berlin