



**Nachhaltige  
Mobilität in  
attraktiven  
Quartieren**

# PARADISES BUNDES- PLATZ 2030+



**POLINN/+IAUCK**  
LANDSCAPE AND URBANISM

Der Wettbewerb Zukunftsstadt ist ein Projekt des  
Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

## **IMPRESSUM**

Berlin, Mai 2016

### **HERAUSGEBER**

#### **Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf**

Abteilung Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten

Fehrbelliner Platz 4

10707 Berlin

Bezirksstadtrat Marc Schulte

[schulte@charlottenburg-wilmersdorf.de](mailto:schulte@charlottenburg-wilmersdorf.de)

### **ZIVILGESELLSCHAFTLICHER PARTNER**

#### **Initiative Bundesplatz e.V.**

Mainzer Straße 10

10715 Berlin

Mitglieder und Vorstand

[info@initiative-bundesplatz.de](mailto:info@initiative-bundesplatz.de)

[www.initiative-bundesplatz.de](http://www.initiative-bundesplatz.de)

### **WISSENSCHAFTLICHE PARTNER**

#### **Center for Metropolitan Studies | TU Berlin**

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Aljoscha Hofmann

Dr. Cordelia Polinna

Christian von Oppen

Hardenbergstraße 16-18

10623 Berlin

[www.metropolitanstudies.de](http://www.metropolitanstudies.de)

#### **Council for European Urbanism Deutschland e.V.**

Prof. Dr. Harald Bodenschatz

Aljoscha Hofmann

Christian von Oppen

[www.ceunet.de](http://www.ceunet.de)

### **KONZEPTION, RAUMWERKSTATT UND GESTALTUNG**

#### **Polinna Hauck Landscape + Urbanism**

Dr. Cordelia Polinna

Donaustraße 86

12043 Berlin

[www.polinnahauck.de](http://www.polinnahauck.de)

#### **studio amore**

Mathias Burke, Eleonore Harmel, Leon Jank

Skalitzer Str. 134

10999 Berlin

[www.studioamore.de](http://www.studioamore.de)



Ich liebe den  
Bundesplatz, weil ...

ER DIE HOFFNUNG AUF  
DAS ENDE DER  
AUTOMOBILRECHTEN STADT  
IN SICH TRÄGT.



## **1. Einführung**

Grußworte	9
Zusammenfassung	10
Großstadträume zwischen nachhaltiger Mobilität und urbanen Quartieren	14

## **2. Ausgangslage**

### **3. Dokumentation 1. Phase**

3.1 Workshop 1	30
3.2 Raumwerkstatt	33
3.3 Workshop 2	41

### **4. Ergebnisse der 1. Phase**

4.1 Raum unter der A100	46
4.2 Gewerbetreibende	50
4.3 Fahrradmobilität	54
4.4 Verknüpfung mit der Gesamtstadt	58
4.5 Tunnel	62
4.6 Platzumgestaltung	66

### **5. Fazit**

5.1 Fokus Quartier	73
5.2 Fokus Bundesallee	75
5.3 Fokus Bundesplatz	77
5.4 Zukunftsbild Bundesplatz 2030	78
5.5 Wettbewerbsphase 2	80

Abbildungsverzeichnis	84
-----------------------	----

# Grüße vom BUNDESPLATZ

Mehr als 700  
Menschen haben  
sich mit „Grüßen  
vom Bundesplatz“  
vor dem Autotunnel  
fotografieren  
lassen.





# Grußworte



Der rasante Zuzug, den Berlin derzeit erlebt, ist eine große Chance für die Stadt und wird langfristig viele Vorteile bringen. Wachsende Stadt bedeutet mehr soziale Infrastruktur, mehr Verbindungen und dichteren Takt im öffentlichen Nahverkehr, mehr wirtschaftliche Dynamik – wachsende Stadt heißt insgesamt: mehr Berlin!

Das starke Bevölkerungswachstum löst aber auch Ängste und Befürchtungen aus. Zentrales Thema sind die teurer und knapper gewordenen Wohnungen, die Sorge, dass aus den sozial gut gemischten Berliner Kiezen die Einkommensschwächeren verdrängt werden und unsere Stadt ihren einmaligen Charakter verliert. Wachstum braucht Gestaltung.

Politik, Stadtplanung und Verwaltung in Berlin haben diese Herausforderung angenommen und die Weichen für die soziale wachsende Stadt gestellt: Wir nutzen alle uns zur Verfügung stehenden Instrumente zur Mietpreisdämpfung und zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums. Berlin bleibt eine lebenswerte Stadt für alle, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder Bildung.

„Das ist meine Stadt!“ Diesen Satz sollten – auch in der Zukunft – alle Menschen in Berlin sagen können. Hierfür brauchen wir in Berlin eine breite Debatte darüber, wie die Stadt von morgen gestaltet sein soll – eine Debatte, in der jeder seine Ideen für seine Stadt einbringen kann. Diese Diskussion wird in Berlin vielerorts schon geführt. Ein besonders gelungenes Beispiel ist der Beitrag von Charlottenburg-Wilmersdorf zum Wissenschaftsjahr 2015. Gemeinsam mit einem fachkundigen Team von Wissenschaftlern und einer engagierten Bürgerinitiative hat sich der Bezirk mit dem Bundesplatz und der Bundesallee erfolgreich an der ersten Phase des Bundeswettbewerbs „Zukunftsstadt“ beteiligt und eine nachhaltige und ganzheitliche Vision 2030+ für die Zukunft dieses Stadtraums entwickelt. Modellhaft war dabei die partizipatorische Einbindung der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft als Partner auf Augenhöhe – eine grundlegende Voraussetzung für die nachhaltige Transformation von Städten und Quartieren. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und hat Politik und Verwaltung viele Anregungen gegeben, die handlungsleitend sein könnten.

In diesem Sinne wünsche ich diesem gemeinschaftlichen Projekt von Bezirk, Wissenschaft und Zivilgesellschaft einen guten Start in die 2. Phase des Wettbewerbs, die wir fachlich gern unterstützen wollen.

**Andreas Geisel**  
**Senator für Stadtentwicklung und Umwelt**



Berlin ist eine stark wachsende Stadt. Das stellt die Bezirke vor gewaltige Herausforderungen. Bei den vielen Aufgaben, die die kommunale Politik und Verwaltung Tag für Tag zu bewältigen hat, bleibt ein visionärer Blick viel zu häufig auf der Strecke.

Insofern hat sich der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ganz bewusst am Wettbewerb „Zukunftsstadt“ beteiligt, um, losgelöst von den aktuellen Herausforderungen, eine Zukunftsvision für die „Stadt von morgen“ in einem lokalen Kontext entwickeln zu können. Die Voraussetzungen dafür waren und sind hervorragend. Ein hochqualifiziertes Wissenschaftsteam und ein auf Veränderungen drängender zivilgesellschaftlicher Akteur waren bereit, mit der Kommune in dieser Wettbewerbsphase partnerschaftlich zu agieren. Und der gewählte Ort ist ideal für den Wettbewerb: Der Bundesplatz und die Bundesallee sind Spiegelbild der autogerechten Umgestaltung unserer Innenstädte in den 60er und 70er Jahren. Heutigen Anforderungen und Wünschen entsprechen sie nicht mehr, ein enormer Veränderungsbedarf ist vorhanden.

Das Ergebnis der erfolgreichen Zusammenarbeit der Akteure geht dank der eingebrachten verschiedenen Erfahrungen, Kenntnisstände, Interessen und Sichtweisen weit über die Entwicklung einer beeindruckenden Vision hinaus. In der 1. Phase des Wettbewerbs ist es gelungen, konkrete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, die das visionäre Leitbild aufgreifen und verinnerlicht haben. Die Begeisterung und das Engagement der Stadtgesellschaft für die Gemeinschaftsaufgabe „Zukunftsstadt“ waren auf der Raumwerkstatt deutlich spürbar, diese Kraft gilt es jetzt weiter zu nutzen.

**Marc Schulte**  
**Bezirksstadtrat**  
**Leiter der Abteilung Stadtentwicklung**  
**und Ordnungsangelegenheiten**

# Paradies Bundesplatz 2030+ Großstadträume morgen: nachhaltige Mobilität in attraktiven Quartieren



## **Bundesplatz und Bürgerinitiative Bundesplatz e.V.**

Der Bundesplatz in Berlin-Wilmersdorf liegt nur vier U-Bahnstationen vom Zentrum der Berliner City West entfernt, bietet jedoch keinerlei Attraktionen für BesucherInnen der Bundeshauptstadt oder die BerlinerInnen selbst. Mehr als 200.000 Fahrzeuge muss der Bundesplatz täglich verkraften. Sie queren ihn in Ost-West Richtung, teiluntertunnelt in Nord-Süd-Richtung und ohne Lärmschutz auf der aufgeständerten A100. Die Blechlawinen belasten das Quartier um den Bundesplatz über Gebühr mit Lärm und Schadstoffen und ersticken das urbane Leben, Einzelhandel und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz selbst. Angesichts historischer und internationaler Erfahrungen erweisen sich BUNDESallee und BUNDESplatz nicht nur als besondere, einmalige Orte, sondern zugleich als herausforderndes allgemeines Beispiel dafür, wie ein desurbanisierter öffentlicher Raum wieder in einen attraktiven, urbanen öffentlichen Raum transformiert werden kann.

Die zunehmend negative Entwicklung des Bundesplatzes wollten zwölf AnwohnerInnen nicht länger hinnehmen: Sie gründeten im Jahr 2010 den Verein „Initiative-Bundesplatz e.V.“ In einer Vereinscharta hielten sie das Ziel ihres bürgerschaftlichen Engagements fest: „Bundesplatz und Bundesallee sollen ihre verlorenen gegangenen urbanen Raum- und Platzqualitäten zurückgewin-

nen.“ Heute hat die Initiative über 230 Mitglieder und ist eine feste Größe im Kiez. Die Initiative redet und fordert nicht nur, sondern sie setzt auch ihre Arbeitskraft ein – für das Aufräumen am Platz, die Verschönerung durch Sträucher und Blumen, den Einsatz für Bänke und Papierkörbe wurden mehr als 5.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden geleistet. Doch Initiativenarbeit ist mehr als das Engagement auf dem Platz selbst: Ziel ist es, mit der Politik und Verwaltung ins Gespräch zu kommen und sich mit der Welt der Wissenschaft zu vernetzen. Schon 2013 wurden im Rahmen einer Zukunftswerkstatt gemeinsam mit lokalen wie internationalen ExpertInnen, gefördert, unterstützt und finanziert von Senat, Bezirk und Initiative visionäre aber auch kurzfristig realisierbare Maßnahmen entwickelt, um die städtebaulichen und verkehrlichen Missstände zu überwinden. Die Arbeit der Initiative wird inzwischen von allen Parteien des zuständigen Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf unterstützt.

## **Ziel der ersten Wettbewerbsphase: Entwicklung einer Vision 2030+**

Ziel der ersten Phase im Wettbewerb Zukunftsstadt war es, den bereits vom Bezirk, von der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft angestoßenen Prozess zur Neudefinition des autogerechten Bundesplatzes auf eine neue Ebene der Konzeptentwicklung und Realisierung von ersten Ideen zu bringen. Das Projekt „Der Bundesplatz: Zukunftsmetropole Berlin|Mobilität plus Urbanität“ hat unter Einbindung von Politik, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und der BürgerInnen eine von zwei Fachworkshops gerahmte Raumwerkstatt veranstaltet, in der eine Vision 2030+ entwickelt und kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen zur Umsetzung der Vision erarbeitet wurden.

## **Raumwerkstatt „Paradies Bundesplatz“ – ein Labor für nachhaltige Mobilität**

Das öffentliche Fest „Paradies Bundesplatz – Expedition in die Zukunft“ am 11. Oktober 2015 war der Höhepunkt des Zukunftsstadtjahres am Bundesplatz. An diesem Tag verwandelte sich der Verkehrsknotenpunkt Bundesplatz für einen Tag in ein „Paradies“ für Familien, Flaneure, FahrradfahrerInnen und Food-Enthusiasten. Die östliche Seite des Bundesplatzes war von der Höhe Varziner Straße bis zur Einmündung der Tübinger Straße für den Autoverkehr gesperrt, die ca. 50 Stellplätze für querparkende Autos waren geräumt worden. So bot sich Raum für eine ganz neue Erfahrung des Platzes ohne Autos, für Aktivitäten wie eine „Meile der Initiativen und Zivilgesellschaft“, Street Food Stände und einen Fahrradparcours für Kinder. Endlich konnte der Platz als hochwertiger Aufenthaltsort wahrgenommen werden, nicht als der vom Auto dominierte Verkehrsraum. Erstmals seit Jahrzehnten war zudem der große Parkplatz unter der Stadtautobahn geräumt worden und bot während des Straßenfestes eine imposante Kulisse für Filmvorführungen

Schwerpunkt der Raumwerkstatt war die Entwicklung der Vision 2030+ unter Beteiligung der BürgerInnen. Dafür wurde mit der Raumsafari ein neues Format der Bürgerbeteiligung entwickelt, das es den BesucherInnen ermöglichte, über konkrete Orte und Probleme im Quartier miteinander ins Gespräch zu kommen und konstruktive Veränderungs- und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren – eine Beteiligung, die deutlich über reine Information hinaus ging. Mit der Raumsafari gelang es, verschiedenste Nutzer- und Altersgruppen anzusprechen und die Herausforderungen des Bundesplatzes mit der alltäglichen Erfahrungswelt der BesucherInnen zu verknüpfen. Ergebnis war ein deutliches und quantifizierbares – wenn auch nicht repräsentatives – Stimmungsbild zu einzelnen Ideen, das zur Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbesserungsvorschläge wesentlich beiträgt.

Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Analysephasen zum Bundesplatz, der Zukunftswerkstatt 2013 und des Auftaktworkshops im Juli 2015 wurden sechs zentrale Themen und Orte im Gebiet als Stationen der Raumsafari ausgewählt. Diese Orte wurden mit Marktständen als Stationen der Raumsafari markiert und von den BesucherInnen nacheinander aufgesucht. An jeder Station fanden sich Informationstafeln mit konkreten, auf den Raum bezogenen Veränderungsvorschlägen, die bereits in anderen Städten umgesetzt wurden. Zudem wurde jeder Stand von einem Studenten und einem Mitglied der Initiative Bundesplatz fachlich betreut. Es wurde diskutiert, Fragen beantwortet und die Menschen aktiv zum Mitmachen bei spielerischen Aufgaben zum Thema aufgefordert. Die Safari schuf damit eine wichtige Basis für die folgenden konkretere Entwurfs- und Planungsphasen. Auf die Ergebnisse wurde im zweiten Workshop Ende November 2015 zurückgegriffen.

## ***Kernbotschaft: Eine neue Balance der Verkehre für eine zukunftsweisende Gestaltung des Modellquartiers Bundesplatz***

Ziel des Projekts „Paradies Bundesplatz“ ist ein Stadtplatz der Zukunft, der modellhaft und erfolgreich zwischen einem lebenswerten Quartier und einem bedeutenden urbanen Verkehrsknoten vermittelt. Der wichtigste Schlüssel einer solchen neuen urbanen Balance ist eine andere Verteilung der Platzflächen – zugunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs. Damit öffnen sich neue Spielräume für private Aktivitäten – für gewerbliche Aktivitäten vor allem in den Erdgeschosszonen am Platz, für unternehmerische Aktivitäten unter der Autobahn, für zentrale Funktionen wie den Wochenmarkt und andere Märkte. Mit der Neuverteilung der Flächen muss deren attraktive Neugestaltung Hand in Hand gehen.

Ein besonderes Augenmerk muss angesichts der innerstädtischen Lage und Verkehrsbedeutung des Platzes auf die Förderung des Radverkehrs gerichtet werden. Darin sehen wir – nicht zuletzt nach den Diskussionen mit Verwaltung, Politik, BürgerInnen - einen wichtigen Hebel, den Bundesplatz zu einem nachhaltigen Quartier umzugestalten, die Ressourceneffizienz zu steigern, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und die Aufenthalts- und Lebensqualität deutlich zu verbessern. Den Radverkehr zu fördern wird dabei nicht als Selbstzweck gesehen, sondern als Vehikel, das Quartier insgesamt lebenswerter zu machen und die Bedingungen für eine nachhaltige, postfossile Mobilität zu fördern. Dem Radverkehr höchste Priorität im Quartier einzuräumen soll nicht dazu führen, das Quartier einseitig auf diese Verkehrsart auszurichten, sondern gleichzeitig die Fußgängerfreundlichkeit zu verbessern und die Intermodalität mit dem öffentlichen Nahverkehr zu optimieren. Generell sollen die NutzerInnen durch ein hervorragendes nachhaltiges Verkehrskonzept davon überzeugt werden, dass es sinnvoll ist, auf das Auto zu verzichten, und dass es die Lebensqualität erhöht, den öffentlichen Raum anders als durch Autoverkehr zu nutzen.

Die zentralen Ziele für zukunftsweisende Gestaltung des Modellquartiers Bundesplatz wurden für die Themenbereiche Fokus Quartier, Fokus Bundesallee und Fokus Bundesplatz konkretisiert und mit Maßnahmen unterlegt.

## **Fokus Quartier – Bundesplatz als Modellquartier für nachhaltige Mobilität und Städtebau entwickeln!**

Im Quartier Bundesplatz geht es vor allem darum, die Attraktivität des Quartiers und der öffentlichen Räume zu stärken. Wichtig ist es, die verschiedenen Teilbereiche besser miteinander zu vernetzen und so der aktuell starken räumlichen Fragmentierung entgegenzuwirken. Ziel ist es, das Quartier für alle Altersgruppen besser und sicherer nutzbar zu gestalten und auch über die öffentlichen Räume und eine Nutzungsmischung gute Voraussetzungen für soziale Inklusion zu schaffen. Hierzu sollten Maßnahmen in den folgenden Bereichen umgesetzt werden:

- Intensivierung des Lärmschutzes,
- Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den P+R-Parkplatz unter der A 100,
- Stärkung der Einzelhandels- und Gewerbestruktur und des Wochenmarktes,
- Optimierung des ÖPNV-Knotens.

## **Fokus Bundesallee – die Bundesallee als Achse der nachhaltigen Mobilität umgestalten!**

Für die Bundesallee liegt der Fokus der Vision 2030+ darauf, die Dominanz des Autoverkehrs spürbar zu reduzieren und die Straße wieder in eine attraktive Allee mit attraktiver Zentrumsfunktion und einer hohen Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer umzuwandeln. Weniger Autoverkehr auf der Bundesallee ist die zentrale Voraussetzung für mehr Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Flächengerechtigkeit der verschiedenen Verkehrsträger und für eine nachhaltige Mobilität im Gebiet. Hierzu sollten Maßnahmen in den folgenden Bereichen umgesetzt werden:

- Reduzierung des motorisierten Verkehrs,
- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten,
- Attraktive Radverkehrsinfrastruktur,
- Stärkung des Boulevards.

## **Fokus Bundesplatz – den Bundesplatz als Quartierszentrum zurückerobern!**

Den Bundesplatz als Quartierszentrum zurückerobern ist ein zentraler Aspekt der Vision 2030+. Auch für dieses Ziel gibt es kurzfristig und eher mittel- bis langfristige realisierbare Maßnahmen – besonderer Diskussionspunkt wird hier in den kommenden Jahren der Umgang mit dem Autotunnel sein. Zum Bundesplatz selbst sollten Maßnahmen in den folgenden Bereichen konkretisiert bzw. umgesetzt werden:

- Zugänglichkeit und Gestaltung des Platzes.
- Szenarien für den Umgang mit dem Tunnel.

Als modellhafter innerstädtischer Platz der Zukunft wird der Bundesplatz seinem Namen wieder gerecht werden.

# Großstadträume zwischen nachhaltiger Mobilität und urbanen Quartieren



Ich liebe den  
Bundesplatz, weil

auf kurzen Wegen  
der Einkauf, das Kino  
der öffentliche Nahverkehr  
zu erreichen ist.

Bundesplatz und Bundesallee – der einzigartige Name verpflichtet. National und international. Diese Verpflichtung sahen schon die Nachkriegsplaner: Sie verwandelten modellhaft den alten Quartiersmittelpunkt Kaiserplatz in einen Autoverkehrsknoten mit trennendem Tunnel und die alte Kaiserallee in eine autobahnähnliche Transitstrecke. Dazu kam eine querende Stadtautobahn. Solche verlorenen öffentlichen Räume auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität wieder zu urbanisieren, ist eine zentrale Zukunftsaufgabe – auch anderswo. Nicht durch ein Zurück in die kaiserliche Vergangenheit, sondern mit Blick auf eine bessere Zukunft.

## **Wiedergewinnung großstädtischer Hauptstraßen und Plätze**

Hauptstraßen repräsentieren mit ihren Plätzen die Großstädte jenseits ihrer Zentren, sie geben jeder Großstadt ihre besondere Form. Sie prägen nicht nur die anliegenden Quartiere, sondern die gesamte Großstadtre-gion. Die großstädtischen Hauptstraßen und ihre Plätze entstanden vor dem Ersten Weltkrieg. Sie waren höchst urbane Quartierszentren, schön gestaltet und eine erste Adresse. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden sie mit erheblichen öffentlichen Mitteln autogerecht umgebaut. Als Folge der damit verbundenen Unfallgefahren, des Lärms und der Luftverschmutzung verloren sie viele Funktionen, ihre Schönheit, ihren materiellen Wert, kurzum ihre Attraktivität. Sie sind nicht mehr der Stolz der anliegenden Quartiere und oft zu einer schlechten Adresse geworden. Heute eröffnet sich die historische Chance, die Attraktivität der Hauptstraßen und Plätze wieder zurück zu gewinnen. Ein unübersehbarer Wandel der Mobilität, aber auch eine neue Intensität der Nutzung von Stadträumen durch ihre BürgerInnen werden die Hauptstraßen und Plätze verändern.

## **Überwindung der Fragmentierung**

Dass die Hauptstraßen mit ihren Plätzen nicht nur Probleme bereiten, sondern zugleich ein Schlüssel zur Lösung dieser Probleme sind, ist weithin unbestritten. Was aber konkret zu tun ist, bleibt offen. Wir erleben zurzeit einen lebhaften Wettbewerb unterschiedlicher punktueller Lösungsvor-schläge: mehr Elektro(auto)mobilität, mehr Fahrradverkehr, mehr Stra-ßenbahnen, mehr Fußverkehr, dazu Carsharing, Bike Rentals, futuristisch anmutende Monorails usw. Für jeden dieser Lösungsvorschläge gibt es schöne gezeichnete Visionen, aber eben nur für eine, isolierte Lösung. Die große Herausforderung ist es, für unterschiedliche Ideen einen gemein-samen Raum zu gestalten: die Hauptstraße der Zukunft. Einen Raum, der sowohl dem Transitverkehr wie dem urbanen Alltag der angrenzenden Quartiere dient. Einen Raum, der nicht nur eine Transitzone ist, sondern auch ein Aufenthaltsort. Einen Raum, an dem sich die zentralen Funktionen der angrenzenden Quartiere bündeln. Einen Raum, der immer seine Be-sonderheiten hat, schön gestaltet ist und sich von anderen Straßenräumen unterscheidet.

## **Gestaltung einer gesellschaftlichen Debatte**

Nachhaltige Hauptstraßen der Zukunft können nur im Rahmen einer breiten gesellschaftlichen Auseinandersetzung entstehen, in die sich die betroffe-nen BürgerInnen, aber auch ExpertInnen, Verwaltungsleute und Politike-rInnen einbringen – mit ihren jeweiligen Erkenntnissen und Vorschlägen. Die zahlreichen vorliegenden Ideen und Visionen müssen zur Kenntnis

genommen, breit diskutiert und miteinander abgestimmt werden. Doch der Diskurs ist nur dann wirksam, wenn er schließlich in Entscheidungen mündet. Denn mit unseren Entscheidungen von heute werden wir die Weichen für die Hauptstraßen von morgen stellen. Gute Ideen sind notwendig, aber allein nicht hinreichend. Sie müssen durch den Dschungel fragmentierter Kompetenzen, Vorschriften und Interessensgeflechte, aber auch durch die Mühlen einer weithin geschwächten öffentlichen Hand. Damit gewinnt die zivilgesellschaftlich begleitete Gestaltung des Prozesses der Ideenfindung und Umsetzung eine Schlüsselrolle.

## ***Bundesallee - Modell eines urbanen Boulevards***

Die Bundesallee ist die zentrale Achse einer Stadtfigur von europäischem Rang, die im Auftrag des großen privaten Stadtentwicklers Johann Anton Wilhelm von Carstenn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts geplant wurde. Mit den drei aufwändig gestalteten Schmuckplätzen bildete sie das lineare Zentrum eines großen neuen Stadtteils. Die Allee war das städtebauliche Rückgrat des aufstrebenden Südwestens von Berlin, das die Stadt Charlottenburg mit den neuen Villenkolonien verband. Anders als heute wurde diese Verbindungsstraße als Allee gestaltet, die vielen Bedürfnissen entgegenkam, dem Durchgangsverkehr wie dem lokalen Fußverkehr, gleichzeitig bot sie mit den Schmuckplätzen zentrale Orte mit hoher Aufenthaltsqualität. Diese prächtige Großstadtstraße, früher Kaiserallee genannt, wurde seit 1955 mit immensen öffentlichen Mitteln autogerecht ausgebaut, als Modell einer autogerechten Großstadtstraße in einer autogerechten Modellstadt. Eine der bedeutendsten im 19. Jahrhundert geplanten Straßen Berlins wurde so zur autogerechtesten Stadtstraße West-Berlins mit zwei Tunnels. In diesen Jahren wurde schließlich auch die Stadtautobahn gebaut, die heute in Höhe des Bundesplatzes die Bundesallee quert. Die Folgen sind unübersehbar: Die Bundesallee verlor ihre Attraktivität, die Autos verdrängten die FußgängerInnen. Die Bundesallee separierte die Nachbarschaften, sie schuf nur schwer überwindbare Barrieren – und dies in der Innenstadt Berlins, nicht irgendwo draußen vor der Stadt. Heute dient sie vor allem der Verbindung von Stadtautobahn und City West – verkehrspolitisch ein Anachronismus. Vor diesem Hintergrund kann die Bundesallee erneut zu einem Modell werden, als Beispiel der Transformation einer autogerechten Hauptstraße in einen attraktiven urbanen Boulevard neuen Typs, der unterschiedlichen Verkehren dient und die anliegenden Quartiere wieder miteinander verknüpft. Und der den Bewohnerinnen und Bewohnern dieser Quartiere als Zentrum dient, auch den Flüchtlingen, die mit der Registrierungsstelle an der Bundesallee 171 eine wichtige Anlaufstelle in Berlin erhalten haben.

## ***Bundesplatz - Modell eines urbanen Großstadtplatzes***

Die Bundesallee wird heute durch große, platzartige Räume gegliedert: den inoffiziell so genannten Spichernplatz im Norden, den Bundesplatz in

der Mitte und den Friedrich-Wilhelm-Platz im Süden. Alle drei Plätze sind heute alles andere als attraktive Großstadtplätze. Der heutige Bundesplatz, das städtebauliche Herz der gesamten Stadtfigur aus der Zeit von Johann Anton Wilhelm von Carstenn, wurde zum Modell der Zerstörung eines Stadtplatzes aus dem 19. Jahrhundert, zu einem lärm- und feinstaubbelasteten, wenig schönen Ort. Unort möchte man fast sagen. Am Bundesplatz triumphiert noch heute die autogerechte Stadt von gestern: Tunnel, Kreuzung und Autobahnquerung bilden dort einen einzigartigen Auto-Verkehrsknoten am inneren Rand der Berliner Innenstadt. Noch halten sich am Platz einige urbane Einrichtungen, etwa Läden und Restaurants, ein Kino. Inzwischen breiten sich aber auch Spielhallen, Wettbüros und Billiggastromie aus. Doch auch der Bundesplatz kann wieder zu einem attraktiven und schönen Quartierszentrum mit wohngebietsadäquaten Dienstleistungen und einer guten Wohnadresse werden, der mehr Platz für Fuß- und Fahrradverkehr sowie Raum für CarSharing & Co. bietet, ein verbindender Raum, ein Raum für Kommunikation, ein Knoten nachhaltiger Mobilität, langfristig mit geschlossenem Tunnel. Zudem muss auch das umgebende Quartier, insbesondere an der Wexstraße und entlang der Autobahn, gestärkt werden. Im Raum unter der Stadtautobahn kann ein Umsteigezentrum neuer Mobilität entstehen: mit CarSharing- und Leihfahrrad-Angeboten, mit Elektroschnellladestationen, einem Fahrradparkhaus, aber auch mit Platz für (temporäre) weitere Nutzungen.

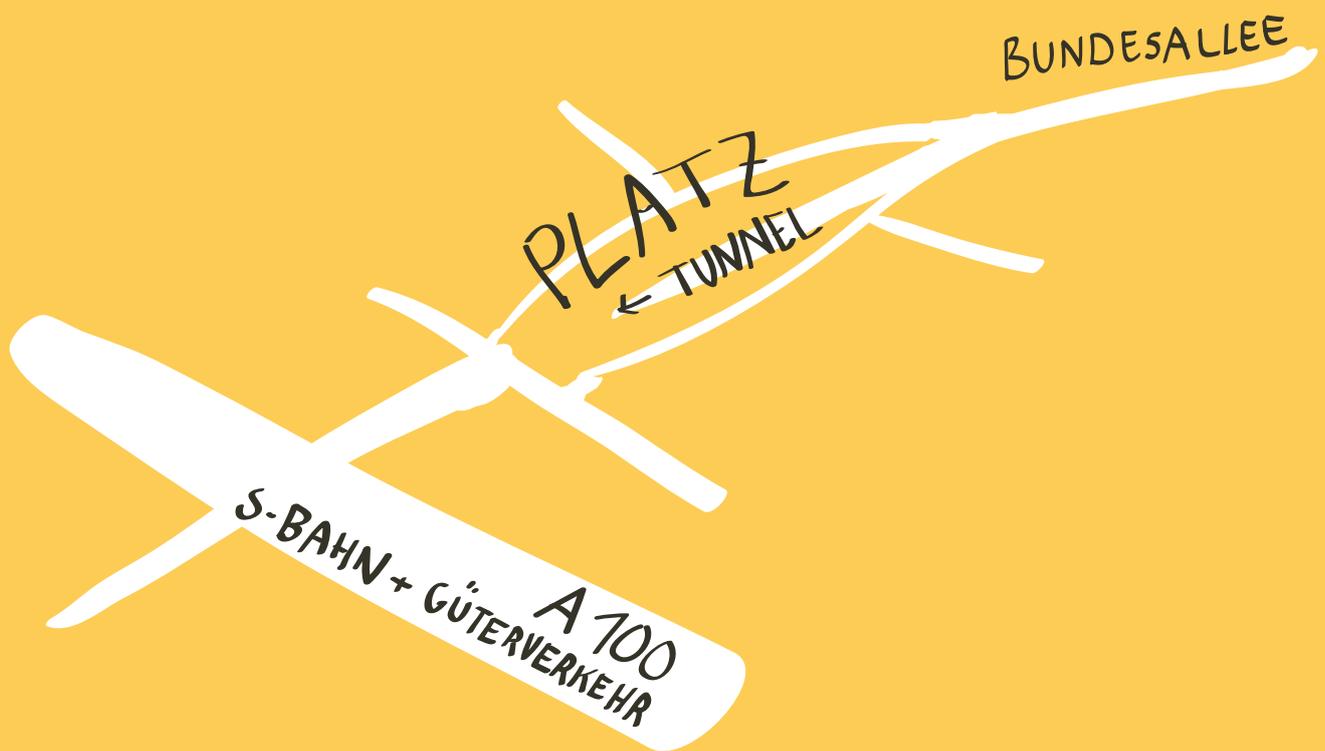
## ***Zentrum zivilgesellschaftlichen Engagements***

Der Umbau des Bundesplatzes als Zentrum der Bundesallee hat bereits begonnen. Wichtigster Akteur ist die Initiative Bundesplatz, die sich seit 2010 beharrlich für eine bessere Zukunft des Platzes engagiert. Mit inzwischen über 230 Mitgliedern ist sie eine der größten Bürgerinitiativen Berlins, wenn nicht die größte überhaupt. Die Initiative redet und fordert nicht nur, sondern sie setzt auch ihre Arbeitskraft ein – für eine Verbesserung der Lebensverhältnisse am Bundesplatz. Dazu gehören das Aufräumen am Platz, die Verschönerung durch Sträucher und Blumen, die Pflege der Beete, aber auch der Einsatz etwa für Bänke und Papierkörbe. Dazu gehört auch die Erhaltung und Wiedersichtbarmachung der bedeutendsten Skulptur auf dem Platz, der Winzerin von Friedrich Drake, die 1910 aufgestellt wurde. Diese Figur, jetzt eine Kopie, ist ein Symbol des Platzes, Symbol einer besseren Vergangenheit, Symbol der schwer erträglichen Gegenwart, Hoffnungsträger einer besseren Zukunft. Es geht auch um die Verbesserung der Verhältnisse an dem wichtigen Kreuzungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs, am U- und S-Bahnhof Bundesplatz. Und es geht auch um die großen Autoverkehrsstraßen, die sich am Platz schneiden, die Nordsüdtrasse der Bundesallee und die Ostwesttrasse Wex- und Detmolder Straße, die wiederum als Zubringer zur Stadtautobahn fungieren. Doch Initiativenarbeit ist mehr als das Engagement auf dem Platz selbst: Ziel ist es, mit der Politik und Verwaltung ins Gespräch zu kommen und sich mit der Welt der Wissenschaft zu vernetzen. Die Arbeit der Initiative wird inzwischen von allen Parteien des zuständigen Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf unterstützt.



BUNDEPLATZ

# AUSGANGS- LAGE



**VON EINEM „STRASSEN-  
BEGLEITGRÜN“, WELCHES  
WIEDER ZU EINEM PLATZ  
WERDEN SOLL.**



## **Problemlage**

Der Bundesplatz in Berlin-Wilmersdorf. Nur vier U-Bahnstationen vom Zentrum der Berliner City West entfernt, bietet er anders als sein anspruchsvoller Name, seine Lage und seine Geschichte vermuten lassen, keinerlei Attraktionen für BesucherInnen der Bundeshauptstadt oder die BerlinerInnen selbst. Hinweise in Reiseführern sucht man vergebens. Dem Platz fehlt einfach alles, was einen Stadtplatz ausmacht.

VerkehrsteilnehmerInnen und AnwohnerInnen sind gleichermaßen frustriert, weil die Stadt an diesem Ort nicht mehr funktioniert. Mehr als 200.000 Fahrzeuge muss der Bundesplatz täglich verkraften. Sie queren ihn in Ost-West Richtung, teiluntertunnelt in Nord-Süd-Richtung und ohne Lärmschutz auf der aufgeständerten A100. Die Blechlawinen belasten das Quartier um den Bundesplatz über Gebühr mit Lärm und Schadstoffen und ersticken das urbane Leben. Hinzu kommt noch die Lärmbelastung aus dem schienengebundenen Güterfernverkehr ab 2016 und von der S-Bahn, die wie die A 100 ebenfalls ohne Lärmschutz über den Bundesplatz und durch das Stadtquartier geführt werden. Die Verwahrlosung und Fragmentierung des öffentlichen Raums sind deutlich sichtbar. Insbesondere die Gebiete östlich und südlich vom Platz leiden unter dem „Verlust der Mitte“. An Wex- und Detmolder Straße sterben die Fachgeschäfte; Spielcasinos, Wettbüros, Billiggastonomie treten an ihre Stelle. Auch für den Drogenhandel ist der Bundesplatz zu einem attraktiven Umschlagplatz geworden. Die Vielfalt des urbanen Lebens ist verloren gegangen.

Der Bundesplatz selbst, einst einer der schönsten Schmuckplätze Berlins, ist seit Inbetriebnahme des Tunnels durch die nördliche, 175 m lange vier-spurige offene Rampe zerschnitten, seiner ursprünglichen Fläche um den wesentlichen Teil beraubt und zweckentfremdet. Das verbliebene öffentliche Grün wurde zum „Straßenbegleitgrün“ erklärt und in die niedrigste Grünpflegestufe eingestuft. Der Platz verwehrte, vermüllte und verlor jegliche Aufenthaltsqualität. Die gutgemeinte Abschirmung des Restgrüns durch 2,20 Meter hohe Ziegelmauern und Zäune in den 1960er-Jahren machte alles noch schlimmer. Hinter diesen Mauern spielte sich über Jahrzehnte all das ab, was gemeinhin zu den Schattenseiten der Großstadt zählt. Der Bundesplatz war zu einem Unort und Angst-Raum geworden. AnwohnerInnen, BesucherInnen, Beschäftigte der anliegenden Büros und Praxen sowie die BewohnerInnen eines Seniorenwohnhauses hielten sich dort nicht mehr auf.

6  
JAHRE

ÜBER  
200  
MITGLIEDER

## Gründung der Initiative Bundesplatz

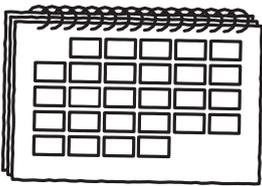
Die zunehmend negative Entwicklung des Bundesplatzes wollten zwölf AnwohnerInnen nicht länger hinnehmen: Sie gründeten im Jahr 2010 den Verein „Initiative-Bundesplatz e.V.“ In einer Vereinscharta hielten sie das Ziel ihres bürgerschaftlichen Engagements fest: „Bundesplatz und Bundesallee sollen ihre verloren gegangenen urbanen Raum- und Platzqualitäten zurückgewinnen. Die quartierspezifischen Qualitäten des Stadtquartiers müssen erhalten und vitalisiert werden. Dazu wollen wir in Zeiten knapper finanzieller und personeller Ressourcen den Dialog zwischen allen Akteuren im Stadtquartier anstoßen und fördern.“ Heute hat die Initiative über 230 Mitglieder und ist eine feste Größe im Kiez.

Der frisch gegründeten Bürgerinitiative wurde schnell klar, dass sie Vorleistungen erbringen musste, um von der Stadtgesellschaft, der Politik und der Verwaltung wahr- und ernst genommen zu werden. Zu ambitioniert und unrealistisch erschienen den EntscheidungsträgerInnen auf Bezirks- und Landesebene die städtebaulichen und verkehrspolitischen Ideen und das Vorhaben der Initiative. Zu Beginn ging es zunächst einmal darum, Aufmerksamkeit zu erzielen und ein Bewusstsein für den misshandelten und geschundenen Platz in der Mitte des Stadtquartiers zu wecken.

Schon in dieser frühen Phase suchte der Verein die Unterstützung durch die Wissenschaft: Im Oktober 2010 startete das von Prof. Wolfgang Christ angestoßene städtebauliche Entwurfsprojekt „Reurbanisierung der Moderne: Berlin-Los Angeles“ an der Professur Entwerfen und Städtebau I, Bauhaus-Universität Weimar, in Kooperation mit Prof. Dr. Harald Bodenschatz, TU Berlin – ein Schritt, dem direkt eine Städtebau-Werkstatt (Charrette) zur Reurbanisierung des Bundesplatzes folgte. Das Projekt wirkte wie ein Brandbeschleuniger: Mehr als 100 AnwohnerInnen traten dem Verein bei, nachdem sie die Ausstellung der Studienarbeiten zum Bundesplatz und zur Überwindung der autogerechten Stadt im Amerika-Haus in Charlottenburg



besucht hatten. Die Zusammenarbeit mit den WissenschaftlerInnen und den StudentInnen gab den Aktiven der Initiative das Selbstbewusstsein, auf dem richtigen Weg zu sein. Sie lernten, dass Stadtqualität unmittelbar mit der baulich-gestalterischen Qualität von Plätzen und Straßen zusammenhängt und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums die Voraussetzung und der Schlüssel jeder erfolgreichen (Re)urbanisierungsstrategie ist. Und sie begriffen, dass sie über den Bundesplatz hinaus zusätzlich die Bundesallee, den Volkspark und den Friedrich-Wilhelm-Platz in den Fokus rücken mussten. Aber auch die StudentInnen und die WissenschaftlerInnen profitierten von der Zusammenarbeit: Ihnen bot sich die Chance, im Dialog mit hoch motivierten AnwohnerInnen eines Stadtquartiers Ideen und Konzepte zu entwickeln und deren Tragfähigkeit zumindest ansatzweise zu testen. In den folgenden Jahren gab es weitere Kooperationen mit Universitäten, die den Bundesplatz als Ort für Studienprojekte nutzten.



GIEß - UND  
PFLEGEPLAN



PFLEGE  
VON  
5.500m<sup>2</sup>  
GRÜNFLÄCHE

22m<sup>3</sup>  
HUMUS

2.000  
STAUDEN -  
PFLANZEN

### **Praktische Aktivitäten der Initiative am Platz**

2011 wagte die Initiative ein „Wilmsdorfer-Sommermärchen“. Sie beschloss, die Verwahrlosung zu stoppen, die riesigen Dimensionen des Platzes erlebbar zu machen, Blickbeziehungen und -achsen wieder herzustellen und das Restgrün einladender zu gestalten. Während in einem ersten Schritt die Mitglieder den Platz entmüllten, nahmen eine Gartenarchitektin und ein Botaniker eine gründliche Über- und Neuplanung des vorhandenen Restgrüns vor, einschließlich der Hochbeete. Zuvor katalogisierten sie die vorhandene Vegetation, nahmen Bodenproben und ermittelten die dringendsten Handlungsbedarfe für Rodungen, Umsetzungen, Bodenaustausche, Rückschnitte und Neupflanzungen. Besondere Sorgfalt wurde auf die Konzeption und Neupflanzung von Stauden- und Schmuckbeeten verwandt.

Mit großem persönlichen Einsatz an den Wochenenden und finanziellen Engagement setzte die Initiative die ambitionierte und qualifizierte Planung ihrer Grünexperten um. 22 m<sup>3</sup> Humus und Mulch wurden verarbeitet und 2.060 Stauden gepflanzt. An den Arbeitseinsätzen nahmen immer zwischen 20 und 40 Mitglieder teil. So erhielt der Platz wieder ein Stück Aufenthaltsqualität zurück. Schon bald bildeten sich Trampelpfade (desire lines), die ehemalige Wegebeziehungen revitalisierten. Am augenfälligsten war die „Neuinszenierung“ der „Winzerin“ von Drake. Sie steht jetzt mitten in einem Stauden-Schmuckbeet. An der Südwestspitze des Restgrüns entstand ein prächtig blühender Staudengarten. Das Ergebnis: Die erhoffte Wirkung trat ein – der Platz gewann wieder neue NutzerInnen.

Ermutigt durch diesen Erfolg, den wachsenden Zuspruch von AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden und die steigende Mitgliederzahl stellte sich die Initiative einer weiteren Herausforderung: dem Abriss der 2,20 m hohen Ziegelmauern. Die Mauer war autogerecht in Perfektion: Sie verhinderte jede spontane Querung in das öffentliche Grün außerhalb der

einzigem Ampel am Süde des Platzes. Der Abriss, gemeinsam mit dem Oberstufenzentrum für Bautechnik (OZB), brachte die Mitglieder der Initiative physisch zwar im wahrsten Sinne des Wortes „an den Rand der Erschöpfung“, das Ergebnis dieser Aktion entschädigte jedoch für alle Mühen. Plötzlich waren die Dimensionen des Bundesplatzes wieder für jedermann erlebbar, Durchblicke von Ost nach West waren möglich und jeder konnte sich vorstellen, dass dieser Platz einmal das vitale Herz des Quartiers war, seine Mitte bildete und die anliegenden Kieze miteinander verband. Doch nicht nur auf dieses gestalterische, ästhetische und stadtbildgerechte Ergebnis konnten die InitiatorInnen stolz sein: Das „Public-Private-Partnership“- Projekt war zugleich ein Beweis, dass sich viel bewegen lässt, wenn BürgerInnen, Verwaltung, demokratische Parteien, Bezirkspolitik und Unternehmen einvernehmlich und gemeinschaftlich für ihr Quartier an einem Strang ziehen. Nach dem Abriss trat die Initiative sogleich als Bauherr auf und errichtete, wiederum in Zusammenarbeit mit dem OZB, ein Werkzeughaus für die regelmäßige Grünpflege.

Die intensive Beschäftigung mit dem Platz führte zu biografischen Spurensuchen. Der Heimatforscher Wolfgang Holz hatte bei seinen Recherchen über Carl Diercke (1842-1913) herausgefunden, dass der Pädagoge und Kartograf am Kaiserplatz 12 seinen Lebensabend verbracht hatte. Aus Anlass seines hundertsten Todesjahres im Jahr 2013 initiierte die Initiative eine Erinnerungstafel. Das positive Echo darauf motivierte die Mitglieder, weiter nach berühmten ehemaligen NachbarInnen zu forschen. Und sie wurden fündig: Es war im letzten Jahrhundert für KünstlerInnen und WissenschaftlerInnen hoch attraktiv, hier zu wohnen und zu arbeiten. Die Initiative entwickelte daraus gemeinsam mit dem Marie-Curie-Gymnasium und dem Unternehmen Stromnetz Berlin ein Erinnerungsprojekt. SchülerInnen sprayten 2014 unter Anleitung eines Street-Art-Künstlers die Porträts der früheren Nachbarn auf zwei Transformatorenhäuser an den Platzseiten.

Von Frühjahr bis Herbst lädt die Initiative zu regelmäßigen „Pflege- und Pflanztagen“ auf den Bundesplatz ein. Müll, Überbleibsel des Drogenkonsums und Fäkalien werden entsorgt, Vandalismusschäden beseitigt, gestohlene Stauden und Sträucher ersetzt sowie das Laub entsorgt. Oft sind diese Termine mit Info-Aktionen über die Ziele der Initiative kombiniert. Insgesamt haben die Mitglieder mittlerweile weit mehr als 5.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden im öffentlichen Grün des Platzes geleistet. Sichtbar wird dieses Engagement immer früh im Jahr, wenn hunderte Krokusse und Tulpen blühen, die von den Freiwilligen der Initiative im Herbst zuvor gesetzt wurden. Bei Kindern und Jugendlichen Engagement für die Qualität des öffentlichen Raums zu wecken, ist Ziel eines Projekts, das von der Arbeitsgruppe Grün mit benachbarten Schulen durchgeführt wird. Gegenwärtig überlegt die Initiative, wie auch Flüchtlinge einbezogen werden können.

Für ihre Freiraumaktivitäten im öffentlichen Grün erhielt die Initiative zwei renommierte Preise: 2012 für das Projekt „Macht Platz – Naturraum

5000  
STUNDEN  
EHRENAMT



DEUTSCHER  
NATURSCHUTZPREIS  
2012



ERWIN-BARTH-PREIS  
FÜR EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT  
2013

Bundesplatz“ den Deutschen Naturschutzpreis – Bürgerpreis sowie 2013 den Erwin-Barth-Preis für ehrenamtliches Engagement in der Grünpflege, verliehen vom Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.

## ***Politische und zivilgesellschaftliche Vernetzung***

Den Gründungsmitgliedern war klar, dass es keine einfachen und schnellen Lösungen für die komplexe Problematik rund um den Bundesplatz geben würde. Ohne die Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Hand würde es keine Fortschritte geben. Überschätzt hatte die Initiative jedoch die Bereitschaft der zuständigen Verwaltungen, sich mit ihrem Anliegen auseinanderzusetzen. Sie erfuhr auch, dass es zum politischen Alltag gehört, wenn Aussagen zur Partizipation in der Stadtplanung in einer Broschüre der Senatsverwaltung und tatsächliches Handeln auseinanderklaffen. In dieser frühen Phase musste sie lernen, dass verkehrliche und städtebauliche Fehlplanungen der Vergangenheit und die daraus resultierenden negativen Folgen nicht zwangsläufig von den EntscheidungsträgerInnen in der Gegenwart „angepackt“ werden, nur weil eine Initiative dies auf die Agenda setzen möchte.

Doch die Initiative ließ sich nicht entmutigen und suchte vor allem das Gespräch mit den politischen Parteien vor Ort in Wilmersdorf und den Fraktionen in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV), weil sie hier am ehesten Bürgernähe, Problembewusstsein und Verständnis erwartete. Sie organisierte Kiezzrundgänge für MandatsträgerInnen und WahlkreisbewerberInnen auf kommunaler-, Landes- und Bundesebene. Zusätzlich nahmen Aktive der Initiative regelmäßig an Veranstaltungen, Symposien und Kongressen zu stadtentwicklungspolitischen Themen teil, beteiligten sich an den Debatten und bauten auf diese Weise ein weit gespanntes Netzwerk auf, auch zu anderen Bürgerinitiativen.

Den Schwerpunkt bildete jedoch der konsensorientierte Dialog mit dem Bezirksamt, der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf und den Wahlkreisabgeordneten aus dem Abgeordnetenhaus. Ein regelmäßiger Austausch baute wechselseitige Vorbehalte ab, förderte das Verständnis füreinander und führte zu Ergebnissen: Die BVV und ihre Ausschüsse beschäftigten sich in mehreren Sitzungen intensiv mit den Anregungen der Initiative und fassten ab Spätsommer 2011 und den folgenden Jahren eine Reihe von Beschlüssen zur Aufwertung des Bundesplatzes. Auch wenn die Umsetzung sich wegen der komplexen und fragmentierten Zuständigkeiten zwischen Bezirks- und Senatsverwaltung noch lange hinziehen sollte, so war doch ein Anfang gemacht. Mit großer Zustimmung registrierten die Mitglieder der Initiative, dass sämtliche Abstimmungen zu Bundesplatzthemen in der BVV parteienübergreifend nahezu einstimmig erfolgten. Zum guten Klima zwischen Bürgerinitiative und kommunaler Politik trägt auch bei, dass alle im Kommunalparlament vertretenen Fraktionen eine Mitgliedschaft in der Initiative erworben haben und so frühzeitig in die Meinungsbildung und

Planungen der Initiative eingebunden sind. Auch Mitglieder des Abgeordnetenhauses aus den Regierungsfraktionen traten der Initiative bei.

Mit dem Fachbereich Grünflächen des Bezirksamtes schloss die Initiative 2012 eine erste Pflegevereinbarung über die öffentlichen Grünflächen ab. Der Bezirk unterstützt dieses ehrenamtliche Engagement bislang jährlich mit Sachmitteln aus dem Programm „Freiwilliges Engagement in Nachbarschaften“ (FEIN). Dagegen kam der Dialog mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nur sehr zögerlich in Gang. Lange Zeit waren nur informelle Kontakte möglich. Erst auf der Zukunftswerkstatt und im Verlauf des Wettbewerbs „Zukunftsstadt“ ergaben sich „offizielle“ Kontakte zur Fach- und politischen Ebene. Im Mai 2015, ein halbes Jahrzehnt nach Beginn der bürgerschaftlichen Diskussion über die Zukunft dieses Stadtquartiers, besuchte der zuständige Senator für Stadtentwicklung und Umwelt das Bundesplatzquartier.

Einen hohen Stellenwert hatte für die Initiative stets die Kooperation mit StudentInnen, WissenschaftlerInnen, Universitäten und Fachhochschulen in Berlin, Cottbus, Erfurt, Kassel, Los Angeles und Weimar, darunter auch ein von der Deutsch-Polnischen Wissenschaftsstiftung gefördertes Projekt. Im Dialog mit der Wissenschaft qualifizierte sich die Initiative und weitete ihren Blick auf städtische Zusammenhänge, was wiederum hilfreich für die Gespräche mit der Politik und Verwaltung war. Bei den engagierten Laien setzte die gemeinsame Arbeit mit den Experten und den StudentInnen viel Kreativität frei. Die lebhaften Diskussionen führten auch immer wieder dazu, dass die Initiative Positionen und Forderungen reflektierte, auf den Prüfstand stellte und gegebenenfalls anpasste. Zusätzlich halfen diese Kontakte der Initiative, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen und an den Zielen festzuhalten.

Zudem pflegt die Initiative Kontakt zu Verbänden und Institutionen wie z.B. AFCD, VCD und ist mit anderen Bürgerinitiativen, die ähnliche Ziele haben, gut vernetzt. Dem Beispiel am Bundesplatz folgend, haben sich etliche Initiativen gebildet, die von Politik und Verwaltung lebenswerte, urbane Stadträume einfordern.

Den vorläufigen Höhepunkt der Kooperation mit der öffentlichen Hand, zivilgesellschaftlichen Akteuren und der Wissenschaft bildete die „Zukunftswerkstatt Bundesplatz“ im Herbst 2013. Gemeinsam mit lokalen wie internationalen ExpertInnen, gefördert, unterstützt und finanziert von Senat, Bezirk und Initiative, wurden visionäre aber auch kurzfristig realisierbare Maßnahmen entwickelt, um die städtebaulichen und verkehrlichen Missstände zu überwinden. Aus 35 konkreten Schritten, die Handlungsclustern zugeordnet wurden, destillierte die Initiative für den Stadtraum 15 Kernpunkte. Sie beinhalteten pragmatische Lösungsansätze, die – den politischen Willen vorausgesetzt – überwiegend bereits kurzfristig angegangen und umgesetzt werden können.



6  
JAHRE



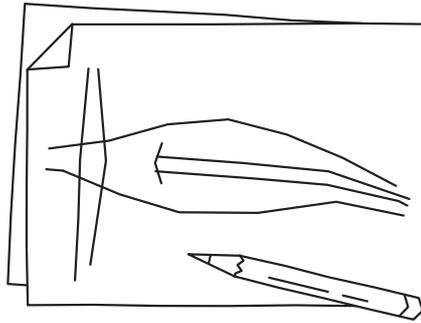
PFLEGE  
VON  
5.500m<sup>2</sup>  
GRÜNFLÄCHE



Rettung  
der  
Winterin  
←



2.000  
STAUDEN-  
PFLANZEN



CHARRETTE  
MIT DER BUNHAUS-  
UNIVERSITÄT +  
TU BERLIN

500  
STUNDEN  
EHREN



TEMPORÄRER  
ZEBRA-STREIFEN



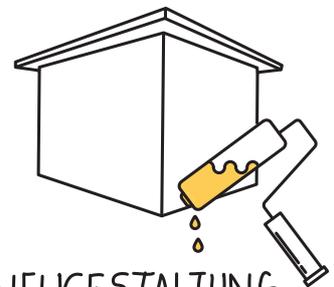
ERWIN-BARTH-PREIS  
FÜR EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT  
2013

ÜBER  
200  
MITGLIEDER



13.8.2012:  
Abriss von mehr als  
100m Mauer  
auf dem Platz

22m<sup>3</sup>  
HUMUS



NEUGESTALTUNG  
TRAFOWÄNDCHEN

# BUNDESPLATZ



STRICK-  
GUERRILLA

REGELMÄSSIGE  
PUTZAKTIONEN



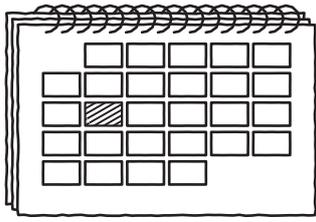
ENTWURF  
LANDSCHAFTS-  
ARCHITEKTUR  
UNI KASSEL  
WS 14/15

Mai 2015  
SENATOR FÜR  
STADTENTWICKLUNG  
UND UMWELT  
besucht den  
Bundesplatz



DEUTSCHER  
NATURSCHUTZPREIS  
2012

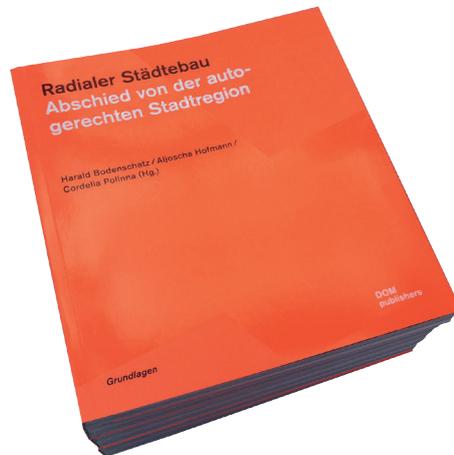
OO  
DEN  
AMT



GIEß- UND  
PFLEGEPLAN

ZUKUNFTS-  
WERKSTATT

75  
PUNKTE  
PLAN





# DOKUMENTATION 1. PHASE

AUFTAKT



RAUM-  
WERKSTATT



EXPERTEN-  
WORKSHOP

**EIN BEISPIELHAFTER  
PROZESS VON  
BÜRGERBETEILIGUNG  
AUF AUGENHÖHE**

## Prozessgestaltung

Ziel der ersten Phase im Wettbewerb Zukunftsstadt war es, den bereits vom Bezirk, von der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft angestoßenen Prozess zur Neudefinition des autogerechten Bundesplatzes auf eine neue Ebene der Konzeptentwicklung und Realisierung von ersten Ideen zu bringen. Das Projekt „Der Bundesplatz: Zukunftsmetropole Berlin|Mobilität plus Urbanität“ hat unter Einbindung von Politik, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und der BürgerInnen eine von zwei Fachworkshops gerahmte Raumwerkstatt veranstaltet, in der eine Vision 2030+ entwickelt und kurz-, mittel- und langfristige Handlungsoptionen zur Umsetzung der Vision erarbeitet wurden.

In einem integrierten, prozessorientierten und transdisziplinären Prozess wurden dabei Ideen zu folgenden Fragestellungen entwickelt, die in die Vision Bundesplatz 2030+ eingeflossen sind:

- Wie und in welchem Umfang kann der motorisierte Individualverkehr im Quartier und auf den Durchgangsstraßen reduziert werden und welchen Beitrag kann hier eine Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs leisten? Wie könnten dann Verkehrsflächen zurückgebaut und wie müsste der öffentliche Raum angepasst werden, um die Bedeutung des Ortes als leistungsfähiger Transferraum und Knotenpunkt verschiedener Mobilitätsformen zu wahren und gleichzeitig den Weg für eine nachhaltige Mobilität zu bereiten?
- Welchen Beitrag zum Umbau in einen Zukunftsort der nachhaltigen Mobilität und in ein energie- und ressourceneffizientes Stadtquartier können innovative Konzepte wie Carsharing Gemeinschaften, Regenwassermanagement, „Urban Gardening“ bis hin zu „Urban Farming“ leisten?
- Wie können entsprechende Informationen (off- und online) verfügbar gemacht werden und wie kann auch der Stadtraum als Kommunikationsmedium genutzt werden?
- Wie können die Bundesallee und der Bundesplatz als Zentrum eines wandlungsfähigen, zukunftsorientierten und zugleich lebenswerten, sozial inklusiven sowie gender-, alten- und kindergerechten (access for all) Stadtquartiers umgestaltet werden?
- Wie können die Qualitäten des Ortes in Bezug auf den öffentlichen Raum, Soziokultur, städtebauliche Gestalt, Nutzungsmischung etc. reaktiviert und gestärkt werden?
- Welche Maßnahmen können eine präventive gesundheitsfördernde Gestaltung des öffentlichen Raums fördern?

Die erste Wettbewerbsphase umfasste drei strategische Veranstaltungen, die der Kommunikation und inhaltlichen Klärung des Projekts „Paradies Bundesplatz“ dienten: einen Workshop zum Auftakt, eine Raumwerkstatt auf dem Bundesplatz als Höhepunkt und einen Workshop zur Verarbeitung und Weiterführung.

## Auftaktveranstaltung im Rathaus Charlottenburg

Die Wahl des Ortes für den ersten Workshop am 17. Juni 2015 war Programm: Der Saal der Bezirksverordnetenversammlung im Rathaus Charlottenburg bot die angemessene Bühne für die Vorstellung und Diskussion des Zukunftsstadt-Projekts „Der Bundesplatz: Zukunftsmetropole Berlin|Mobilität plus Urbanität“ durch die PartnerInnen des Projektes und deren Gäste aus Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Presse, insgesamt etwa 60 Personen. Der Saal stand symbolisch für das Projekt – als Ort der Information, der **gesellschaftlichen Debatte und Auseinandersetzung, aber auch der mittelfristig notwendigen Entscheidungsfindung durch Beschlüsse.**

Zunächst präsentierten sich die PartnerInnen des Projekts – der zuständige Bezirksstadtrat Marc Schulte, Charlottenburg-Wilmersdorf, der Vorsitzende der Initiative Bundesplatz, Wolfgang Severin, dann Prof. Dr. Dorothee Brantz und Dipl.-Ing. Christian von Oppen als Vertreter des Center for Metropolitan Studies sowie Prof. Dr. Harald Bodenschatz und Aljoscha Hofmann vom Council for European Urbanism Deutschland. Dazu kamen weitere Beiträge aus wissenschaftlicher Perspektive, ein Vortrag zur integrierten Verkehrsplanung von Prof. Dr. Oliver Schwedes, TU Berlin, sowie – mit Blick auf europäische Vorbilder – ein Vortrag zum Kernthema „Mobilität plus Urbanität“ von Dr. Cordelia Polinna, Polinna Hauck Landscape + Urbanism, Think Berlin. Das Schwester-Projekt aus Berlin, „Die nachhaltige Mierendorff-INSEL 2030“, das ebenfalls als Projekt der Zukunftsstadt ausgewählt worden war, wurde durch Prof. Dr. Birgit Wiese und Andrea Isermann-Kühn vorgestellt.

Inhaltlich standen das Themenfeld **nachhaltige Mobilität und neue Urbanität in der Großstadt im Zentrum des Workshops.** Erinnerung wurde an die wechselhafte Geschichte von großstädtischen Hauptstraßen und ihren Plätzen im Laufe der letzten 150 Jahre. Hier lassen sich vor allem drei große Phasen unterscheiden: (1.) ihre Entstehung und Konsolidierung, (2.) ihr autogerechter Umbau und Niedergang sowie (3.) Ansätze einer Neugeburt im Zeichen nachhaltiger Mobilität und veränderter Verhaltensweisen im öffentlichen Raum. Der Blick auf die Geschichte ist keineswegs nur von historischem Interesse, sondern er verdeutlicht, dass wir heute an einem **möglichen Wendepunkt stehen, der aber nur wirksam werden kann, wenn er politisch gewollt und aktiv gefördert wird.** Vor diesem Hintergrund gewinnen modellhafte Erfahrungen aus anderen Großstädten eine besondere Bedeutung, da sie zeigen, dass eine Wende möglich ist und wie sie gestaltet werden kann bzw. welche Hindernisse und Probleme damit verbunden sein

können. Solche Beispiele wurden von Cordelia Polinna vorgeführt, vor allem aus Kopenhagen (etwa der Sønder Boulevard) und London (etwa Acton Town Square, Tottenham High Street und Whitechapel High Street).

Angesichts dieser Entwicklungen erweisen sich BUNDESallee und BUNDESplatz nicht nur als besondere, einmalige Orte, sondern zugleich als herausforderndes allgemeines Beispiel dafür, wie ein desurbanisierter öffentlicher Raum wieder in einen attraktiven, urbanen öffentlichen Raum transformiert werden kann. Dieser Aspekt wurde von Christian von Oppen entfaltet, der zunächst die Geschichte der Bundesallee und den Verfall ihres Straßenraums wie ihrer Plätze vor Augen führte, um dann in einem zweiten Schritt mögliche Veränderungen anzudeuten, nicht zuletzt mit Blick auf Arbeiten, die durch Studentinnen und Studenten der Bauhaus-Universität in Weimar unter der Leitung von Prof. Wolfgang Christ in Zusammenarbeit mit der Initiative Bundesplatz bereits 2011 erarbeitet worden sind.

Aufgrund seiner Rolle als höchst komplexer Verkehrsknoten eignet sich der Bundesplatz als Zentrum der Bundesallee für ein Modell gestalteter Verkehrswende von überregionalem Interesse. Denn an diesem Platz kreuzt sich nicht nur der Autoverkehr in Nord-Süd- wie Ost-West-Richtung, sondern auch die Nord-Süd-U-Bahn (Linie 9) und die Ringbahn. Der Verkehrswissenschaftler Oliver Schwedes betonte in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit einer integrierten Verkehrsplanung. Eine solche Planung umfasse, so Schwedes, „die Erarbeitung von Konzepten zur Gestaltung einer Mobilität, die wirtschaftliche Kreisläufe sowie gesellschaftliche Teilhabe nachhaltig gestaltet, indem nach Möglichkeit Verkehr vermieden, negative Folgen reduziert und notwendiger Verkehr ressourcensparend abgewickelt wird.“

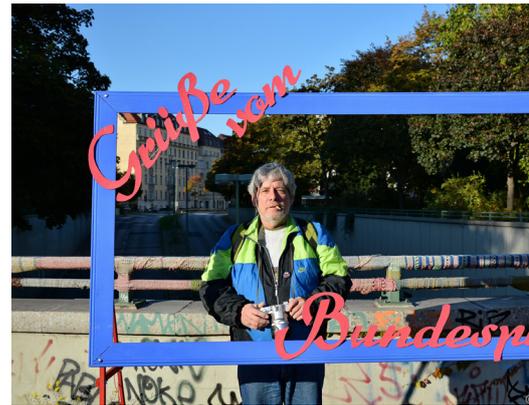
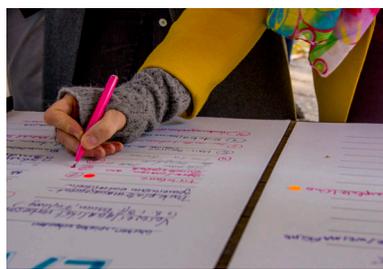
Auf der abschließenden Podiumsdiskussion, an der unter der Leitung von Aljoscha Hofmann neben Marc Schulte, Cordelia Polinna, Oliver Schwedes und Wolfgang Severin auch Petra Nothdorf und Horst Wohlfahrt von Alm, beide Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, teilnahmen, wurden strategische Fragen des weiteren Vorgehens besprochen, insbesondere die geplante öffentlichkeitswirksame Raumwerkstatt – eine Großveranstaltung auf dem Bundesplatz, der für diesen Zweck teilweise verkehrsberuhigt werden sollte.

## „Paradies Bundesplatz“ – ein Labor für nachhaltige Mobilität

Die Raumwerkstatt „Paradies Bundesplatz – Expedition in die Zukunft“ am 11. Oktober 2015 von 12 bis 18 Uhr war der Höhepunkt des Zukunftsjahres am Bundesplatz. An diesem Tag verwandelte sich der Verkehrsknotenpunkt Bundesplatz für einen Tag in ein „Paradies“ für Familien, Flaneure, FahrradfahrerInnen und Food-Enthusiasten. Die östliche Seite des Bundesplatzes war von der Höhe Varziner Straße bis zur Einmündung der Tübinger Straße für den Autoverkehr gesperrt, die ca. 50 Stellplätze für querparkende Autos waren geräumt worden. So bot sich **Raum für eine ganz neue Erfahrung des Platzes ohne Autos**, für einen Aufenthaltsort unter Bäumen, der die Qualitäten des Bundesplatzes zu Tage förderte.

Auf der freien Fläche fanden auf der **„Meile der Initiativen und Zivilgesellschaft“** und der **„Straße der Zukunft“** mehr als 30 Aussteller mit ihren Ständen Platz – Initiativen, Verbände, Parteien, UnternehmerInnen aus dem Kiez und Gastronomen aus aller Welt, die nahezu 5.000 Gäste über ihre Angebote informierten und kulinarisch versorgten. Der Schwerpunkt der teilnehmenden Initiativen und Unternehmen lag im Themenfeld der nachhaltigen Mobilität. So gab es Stände nicht nur von in der Bezirksverordnetenversammlung vertretenen Parteien, sondern auch vom VCD, dem ADFC, von Unternehmen aus den Branchen E-Mobilität und Radverkehr. Elektromobile (Scooter, Personal Transporter, Einräder, E-Cars) standen zum Kennenlernen und Ausprobieren bereit, präsentiert von Firmen und Verbänden wie Scooterhelden und Stromnetz Berlin GmbH, Forum Carsharing mit Bundesverband CarSharing, Stadtmobil Berlin, CiteeCar. Ein Fahrradparcours des ADFC Berlin animierte Kinder dazu, ihre Geschicklichkeit auf zwei Rädern auszutesten. Endlich konnte der **Platz einmal als hochwertiger Aufenthaltsort wahrgenommen werden, nicht als der vom Auto dominierte Verkehrsraum**, den man als FußgängerIn gerne so schnell wie möglich hinter sich lässt. Das „Kaiserwetter“ tat ein Übriges, um die Raumwerkstatt, das erste Fest am Bundesplatz seit der Eröffnung des Straßentunnels im März 1967, zu einem überwältigenden Erfolg zu machen.

Als weiteres Highlight der Raumwerkstatt ist zu verbuchen, dass erstmals seit Jahrzehnten der große Parkplatz unter der Stadtautobahn geräumt wurde. Dieser hatte sich aufgrund der Tatsache, dass Autos hier kostenlos und überdacht abgestellt werden können, zu einem Stellplatz für Dauerparker entwickelt. Der unübersichtliche, dunkle, vom Verkehrslärm dominierte Raum unter der Autobahn wird zudem als öffentliche Bedürfnisanstalt missbraucht – das Entfernen der Autos ermöglichte hier also auch die dringend notwendige Säuberung durch die Berliner Stadtreinigung. Während des Straßenfestes bot der Raum nun eine imposante Kulisse für Filmvorführungen – gezeigt wurden vielfältige Kurzfilme zum Thema „Stadt und Mobilität“ aus Metropolen wie London, Zürich, Amsterdam, Hangzhou, New York oder Kopenhagen, die vom Bundesplatz-Kino, einer anspruchs-





vollen und bedeutenden kulturellen Einrichtung am Platz, präsentiert wurden. Am Abend wurde zum Ausklang der 1927 erschienene experimentelle Dokumentarfilm „Berlin – Die Sinfonie der Großstadt“ von Regisseur Walther Ruttmann gezeigt. Die sonst beklemmende Atmosphäre des dunklen Ortes wurde zudem durch eine Lichtinstallation im Rahmen von „Berlin leuchtet“, zuvor als „Festival of Lights“ bekannt, wesentlich verbessert.

Die Zukunft kann man nicht gestalten, wenn man die Geschichte nicht kennt. Deshalb erinnerten die InitiatorInnen der Raumwerkstatt an diesem Tag an das jüdische Leben am damaligen Kaiserplatz. Unter großer Beteiligung der AnwohnerInnen und Repräsentanten des öffentlichen Lebens wurde mit der Enthüllung einer Gedenktafel an den bedeutenden jüdischen Fotojournalisten und Porträtisten Fritz Eschen (1900-1964) erinnert. Fritz Eschen hatte am Kaiser-/Bundesplatz 1 den Terror der Nationalsozialisten überlebt. Die Laudatio hielt der Experte für Pressefotografie und Pressegeschichte, Bernd Weise. Der Rechtsanwalt, Notar und Verfassungsrichter a.D., Klaus Eschen, erinnerte in seinem Grußwort, dass sein Vater hier neben allem Terror und Gleichgültigkeit auch nachbarschaftliches solidarisches Verhalten erfuhr.

Erstmalig erlebte der Bundesplatz an diesem Tag eine Präsentation der Gewerbetreibenden. Unter der Federführung der „Arbeitsgemeinschaft der UnternehmerInnen“, die sich kurz zuvor gegründet hatte, präsentierten Handel, IT-Unternehmen und die Gesundheitswirtschaft ihre Innovationskraft und Ideen zur Nachhaltigkeit im urbanen Umfeld.

Schwerpunkt der Raumwerkstatt war die **Entwicklung der Vision 2030+ unter Beteiligung der BürgerInnen**. So wurde der Tag auch für strukturierte inhaltliche Debatten zur nachhaltigen Umgestaltung des Bundesplatzes genutzt, bei der die AnwohnerInnen und BesucherInnen intensiv mitwirken konnten. Dafür wurde mit der **Raumsafari ein neues Format der Bürgerbeteiligung entwickelt**, das es den BesucherInnen ermöglichte, über konkrete Orte und Probleme im Quartier miteinander ins Gespräch zu kommen und konstruktive Veränderungs- und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren – **eine Beteiligung, die deutlich über reine Information hinaus** ging. Mit der Raumsafari gelang es, **verschiedenste Nutzer- und Altersgruppen anzusprechen** und die Herausforderungen des Bundesplatzes mit der alltäglichen Erfahrungswelt der BesucherInnen zu verknüpfen. Ergebnis war ein deutliches und quantifizierbares – wenn auch nicht repräsentatives – Stimmungsbild zu einzelnen Ideen, das zur Weiterentwicklung und Konkretisierung der Verbesserungsvorschläge wesentlich beiträgt.

Basierend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Analysephasen zum Bundesplatz, der Zukunftswerkstatt 2013 und des Auftaktworkshops im Juli 2015 wurden **sechs zentrale Themen und Orte im Gebiet als Stationen der Raumsafari ausgewählt**. Dort treten Probleme und Herausforderungen, aber auch Chancen für eine Umgestaltung besonders deutlich zutage. Diese Orte wurden mit **Marktständen als Stationen der Raumsafari** markiert und von den BesucherInnen nacheinander aufgesucht. An jeder

*paradise lost*  
**CAN'T BUY  
ME LOVE**  
BABY YOU CAN  
RIDE MY BIKE  
THEN WE COULD  
BE HEROES  
**HIGHWAY  
TO HELL**  
Neverending  
Story

Station fanden sich Informationstafeln und konkrete, auf den Raum bezogene Aufgaben. Zudem wurde jeder Stand von einem Studenten und einem Mitglied der Initiative Bundesplatz fachlich betreut: Es wurde diskutiert, Fragen beantwortet und die Menschen aktiv zum Mitmachen aufgefordert. Auf einer Stempelkarte wurde der Besuch der einzelnen Stationen bestätigt, und mit der Abgabe einer vollständigen Karte war die Teilnahme an einer Verlosung möglich.

Auf den Informationstafeln an den sechs Stationen wurden jeweils

- die **zentrale Herausforderung des Ortes** bzw. des Themenkomplexes als Frage zugespitzt dargestellt,
- die **Probleme mittels Zeichnungen veranschaulicht**, verortet und konkretisiert,
- historische oder **vertiefende Informationen** als Hintergrund und zur inhaltlichen Einordnung des Themas zusammengeführt.

An jeder Station wurden zudem drei **Beispiele mit Vorbildcharakter** – auch aus anderen Städten – präsentiert, die zeigen, wie dort mit vergleichbaren Situationen umgegangen wird. So wurde eine Bandbreite von möglichen Veränderungen aufgezeigt, die in verschiedene Richtungen gehen, unterschiedlich radikal sind oder verschiedene Schwerpunkte setzen. Diese Best-Practice-Beispiele veranschaulichen zudem, dass auch an anderen Orten, in anderen Städten mit ähnlich aussichtslos erscheinenden Orten wie dem Bundesplatz bereits Verbesserungen umgesetzt wurden und möglich sind. Die BesucherInnen erhielten Klebepunkte, mit denen sie darüber **abstimmen konnten, welche der drei Veränderungsmöglichkeiten ihnen am besten gefiel und verfolgt werden sollte**. Zudem gab es die Möglichkeit, weitere Vorschläge zu unterbreiten oder die ausgewählten Beispiele zu kommentieren. Die Safari schuf mit diesen quantitativen – wenn auch nicht repräsentativen – Erhebungen eine wichtige Basis für die folgenden konkretere Entwurfs- und Planungsphasen, in die das Projekt Bundesplatz jetzt einmündet. Auf diese Ergebnisse konnte bereits im zweiten Workshop Ende November 2015 zurückgegriffen werden.

Darüber hinaus gab es an den Stationen spielerische Elemente, die die BesucherInnen dazu anregten, die Fragen mit ihrem eigenen Alltag und eigenen Erfahrungen zu verknüpfen und die Themen auch für Kinder erfahrbar machten. So konnten die BesucherInnen u.a.:

- für die sonst durch Stellplätze blockierten Flächen auf der Straße mittels farbiger Klebebänder fantasievoll neue Nutzungen skizzieren;
- bunte Karten damit beschriften, warum sie gerne am Bundesplatz sind oder was ihr schönstes Erlebnis am Platz war;
- ihre Lieblingsorte im Quartier (Cafés, Läden, Restaurants oder öffentlicher Raum/Parks) mit einem Fähnchen auf einer „Schatz“-Karte markieren;
- Lärm schätzen und Lärmquellen miteinander vergleichen und mit dem Lärm der Autobahn in Bezug setzen;

- sich in einem Bilderrahmen vor dem Autobahntunnel fotografieren lassen und somit ein Erinnerungsfoto vor dem Relikt der zu Ende gehenden einseitig automobilen Epoche erhalten.

## **Zukunftsforum**

Zusätzlich zu der Raumsafari gab es im Rahmen des „Zukunftsforums“ im Veranstaltungsraum der Caritas am Bundesplatz **Vorträge und eine Podiumsdiskussion**. An der Podiumsdiskussion zum Thema **„Partizipation in der Stadtentwicklung und Mobilitätspolitik“** nahmen teil: Franziska Becker (MdA, SPD), Wolfgang Aichinger (VCD Bundesgeschäftsstelle), Martin Delius (MdA, Piraten), Stefan Evers, (MdA, CDU), Yannik Haan (Sprecher des Forums Netzpolitik der Berliner SPD), Alexander Kaas Elias (BVV C-W, B90/Die Grünen), Harald Wolf (MdA, Die Linke), Moderator war Christian von Oppen, Center for Metropolitan Studies.

In der Diskussion über die zukünftige Gestalt unserer Städte scheint das Schlagwort „Urbanität“ eine Schlüsselfunktion einzunehmen, dabei sind die Bilder, die mit dem Begriff assoziiert werden, sehr unterschiedlich. So beobachtet Wolfgang Aichinger, dass der Begriff zwischen den scheinbaren Widersprüchen zwischen dem Mythos der Geschwindigkeit und Schnelligkeit, über die Bilder von suburbanen Welten bis hin zur fußgängerorientierten Stadt zu finden sei. Bei genauerer Betrachtung zeige sich jedoch, dass dieser Widerspruch eine veraltete Vorstellung von Mobilität. So wünschten sich 82 Prozent der AutofahrerInnen eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs in der Hoffnung, dass damit die Lebensqualität in den Städten stiege.

Wie sich die urbanen Räume wandeln, das würden die Städte Münster oder Kopenhagen zeigen, meinte Alexander Kaas Elias. Der Mobilitätswandel sei in den beiden Städten schon weit vorangekommen. Es zeige sich aber auch, dass mit dem Wandel eine komplexe Verkehrsplanung erforderlich sei. Neben Fahrradschnellwegen seien eine intelligente Infrastruktur sowie eine Vernetzung von Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr erforderlich, um einen wirklichen Mobilitätswandel herbeizuführen. Mit der zum Teil in der Berliner Politik und Verwaltung herrschenden „Windschutzscheibenperspektive“ sei dieser aus ökonomischer und ökologischer Sicht erforderliche Wandel nicht zu vollziehen.

Harald Wolf erinnerte daran, dass die Widerstände gegen den Mobilitätswandel und den damit verbundenen Stadtumbau nicht nur von der Auto-lobby kommt, sondern auch von den vielen AnwohnerInnen, die infolge der wachsenden Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt sich häufig nur noch Wohnungen an den stark befahrenden Magistralen leisten können. Der Prozess des Stadtumbaus könne nicht auf Kosten bestimmter Bevölkerungsgruppen erfolgen, das Gleiche gälte für den Verkehrsraum. Hier dürfe es nicht dazu kommen, dass verschiedene Interessensgruppen gegeneinander ausgespielt werden.

Dass der Zielkonflikt zwischen verschiedenen Interessensgruppen häufig so schwer aufzulösen zu sein scheint, läge daran, dass Berlin keine geeigneten Beteiligungsformate böte. So würden zwar auf Senats- und Bezirksebene Angebote formuliert, die dazu aufriefen sich einzubringen, jedoch scheitern all diese Formate an der fehlenden Verbindlichkeit. Das regelmäßige Ignorieren des abgefragten bürgerlichen Engagements führe zur Frustration und langfristig zur Politikverdrossenheit. Bezüglich der Beteiligungsverfahren an der Stadtentwicklung müsse der Bürgerin und dem Bürger ein initiativrecht zugesprochen werden, damit für ihr Engagement Planungssicherheit bestünde. Zur Zeit scheiterten die meisten Prozesse an der Verwaltung sowie an den Widersprüchen zwischen Senat und Bezirk.

Dass die Berliner Politik nur „schwerfällig“ auf Wünsche zur Gestaltung einer lebenswerten Stadt reagiert, bestätigte auch Franziska Becker. Doch sie zeigte sich überzeugt, dass man zwei entscheidende Punkte bald abhaken könne: eine Querungshilfe zum Bundesplatz und ein Tempo 30-Limit. Beides kommt – so die Hoffnung – in Kürze.

## ***Auswirkungen der Raumwerkstatt***

Nicht nur die Resonanz am „Paradiestag“ selbst, sondern auch das Echo danach war überwältigend: **Im Bezirksparlament gab es spontan und fraktionsübergreifend anhaltenden Beifall**, als Bezirksstadtrat Marc Schulte über die Raumwerkstatt berichtete. Das Erlebnis der Raumwerkstatt hat eine Wirkung entfaltet, die weit über den bloßen Beifall hinausgeht: Trotz der immer noch vorhandenen Unzulänglichkeiten und Missstände wird der Bundesplatz endlich wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen. **In den Medien und bei den relevanten Verbänden finden die beteiligten Akteure seither leichter Gehör**. Spontan fand sich ein Sponsor, der die Beleuchtung unter der A100 und der Brücke über den Platz finanzieren wollte. In den Wochen und Monaten danach gründeten sich innerhalb und im „Weichbild“ der Carstenn’schen Figur weitere zivilgesellschaftliche Initiativen. Sie fordern eine Revision der autogerechten Stadt und bringen Verwahrlosungstendenzen, Lärm und fragmentierte Räume in einen Zusammenhang mit überdimensionierter Verkehrsinfrastruktur und falschen verkehrspolitischen Prioritäten. Einen großen Mitgliederschub erhielt die Bürgerinitiative des nur wenige hundert Meter südlich vom Bundesplatz gelegenen Friedrich-Wilhelm-Platzes. Neue Initiativen bilden sich an der Kreuzung Blisse-, Uhland- und Mecklenburgische Straße, an der Berliner Straße zwischen Bayerischer Platz und Bundesallee sowie in der Hanauer Straße.

**Handel und Gewerbe am Bundesplatz haben die Bedeutung eines funktionierenden urbanen öffentlichen Raums erkannt** und werden seither mit gemeinsamen kleineren Aktionen eigenständig aktiv – ein schöner Erfolg der Raumwerkstatt. Es kommt auch zu gemeinsamen Eingaben der Wirtschaft an Politik und Verwaltung, z.B. die Bitte um eine zügige Umsetzung der zugesagten Querungen in das öffentliche Grün des Platzes und Tempo 30

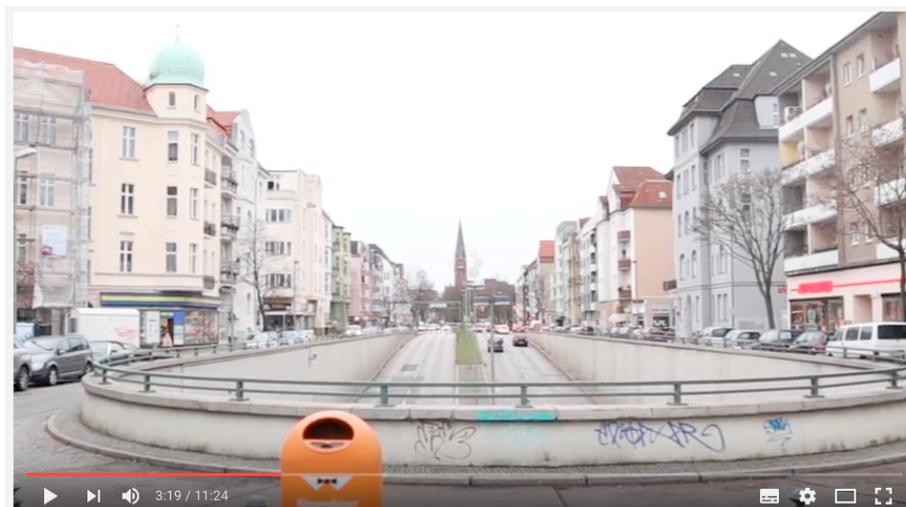
an den Spangen. Für die Initiative Bundesplatz war das „Paradies“ ein Konjunkturprogramm: Es gab einen starken Zuwachs an Mitgliedern. Zudem suchten zwei technologieorientierte Unternehmen den Kontakt zum „Zukunftsstadt-Team“, um Lösungen für die Probleme an Bundesplatz und Bundesallee zu erproben: Bigbelly aus den USA, eines der international führenden Unternehmen für intelligente, IT basierte Smart Waste and Recycling Solutions, sowie ein inländisches Unternehmen, das an innovativen Lösungen für Lärminderung und Schallschutz an schienengebundenen Verkehrswegen arbeitet.

Sechs Monate nach dem „Paradies Bundesplatz“ ist die Aufbruchsstimmung jedoch einer gewissen Ernüchterung gewichen; die zivilgesellschaftlichen Akteure sind zunehmend enttäuscht, weil die von der Politik noch unter dem Eindruck des Erfolgs der Raumwerkstatt angekündigten Maßnahmen, wie z.B. Tempo 30, bessere Querungsmöglichkeiten in das Platzgrün, Beleuchtung unter der A100 derzeit nicht so schnell umgesetzt werden wie erwartet. Die Realität Berlins holt die Visionen ein. Umso wichtiger wird es, auch Strategien zur Überwindung dieser Blockaden zu erproben.

## **Filmische Dokumentation von Sabeth Kerkhoff**

Sabeth Kerkhoff begleitete die Vor- und Nachbereitungen sowie die Raumwerkstatt selbst mit der Kamera. Daraus entstand die 15-minütige Dokumentation „Paradies Bundesplatz“, die auf YouTube frei verfügbar ist. Sie gibt Einblicke in die Hintergründe, Ziele und erlaubt jenen, die nicht dabei waren, retrospektiv noch einmal die besondere Atmosphäre zu erahnen. Denen, die dabei waren hilft sie die Erinnerung wachzuhalten und – so bleibt zu hoffen – bestärkt sie darin sich für eine lebenswertere Zukunft des Platzes einzusetzen.

<https://youtu.be/Gw9rmrs0hyA>



### **Paradies Bundesplatz**

Sabeth Kerkhoff  
[Abonnieren](#) 34

6 Aufrufe

[+](#) Hinzufügen [➔](#) Teilen [...](#) Mehr

[👍](#) 0 [👎](#) 0

Veröffentlicht am 07.06.2016

Paradies Bundesplatz.

Eine filmische Dokumentation der Raumwerkstatt am 11. Oktober 2015 von Sabeth Kerkhoff

Bei schönstem „Kaiserwetter“ lockte die Raumwerkstatt über 5.000 Neugierige zu einem außergewöhnlichen Teilnehmungsformat. Alt und Jung, AnwohnerInnen, BerlinerInnen und viele weitere Interessierte strömten auf den Bundesplatz, um ihn an diesem einen Tag in neuer Form zu

# Wie geht es weiter am Bundesplatz? Entwicklung der Vision 2030+

Zentrales Ziel des zweiten Workshops am 30. November 2015 war es, ein planerisches Zielbild für den Bundesplatz zu entwerfen – die Vision 2030+ – und wichtige Bausteine für die weitere, immer konkreter werdende Planung zu definieren. Zu den ca. 25 TeilnehmerInnen des Fachworkshops zählten ExpertInnen aus Verwaltung, Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Moderiert wurde der Fachworkshop von Klaus Overmeyer, Professor für Landschaftsarchitektur an der Bergischen Universität Wuppertal und Gründer des Büros Urban Catalyst <sup>studio</sup>, das auf akteursgetragene Stadtentwicklungsprozesse spezialisiert ist. Nach einer Begrüßung durch Marc Schulte, Stadtentwicklungsstadtrat (SPD), und Klaus Overmeyer wurden die TeilnehmerInnen zunächst durch einen Vortrag von Professor Harald Bodenschatz, Center for Metropolitan Studies, auf das Thema „Großstadträume von morgen zwischen neuer Mobilität und urbanen Quartieren“ eingestimmt (siehe Kapitel 1 der Dokumentation).

Cordelia Polinna (Polinna Hauck Landscape + Urbanism) präsentierte die Auswertung der Raumsafari im Rahmen der Raumwerkstatt „Paradies Bundesplatz“ (siehe Kapitel 4 dieser Dokumentation). In der folgenden Diskussion wurde deutlich, dass das große Interesse der AnwohnerInnen und AnliegerInnen für die Förderung der **Lebensqualität im Quartier weiter unterstützt werden muss. Besonders wichtig ist eine produktive Allianz mit der Verwaltung, um die konkreten nächsten Schritte auch umsetzen zu können.** Darüber hinaus wurde über das Planfeststellungsverfahren für die geplante Güterfernverkehrsstrecke entlang des Stadtringes diskutiert. Hier muss geprüft werden, ob sich Synergieeffekte nutzen lassen, beispielsweise um ein neues Lärmschutzkonzept zu erreichen.

Auf den Ergebnissen der Raumsafari aufbauend galt es nun, eine möglichst konkrete, von BürgerInnenwillen und ExpertInnenmeinung getragene **Vision 2030+ sowie einen Maßnahmenplan für die Re-Urbanisierung des Stadtraums Bundesplatz/Bundesallee zu entwickeln.** Vision und Maßnahmenplan werden wesentliche Bestandteile für die Bewerbung zur nächsten Stufe des Bundeswettbewerbs Zukunftsstadt sein (siehe Kapitel 5 dieser Dokumentation). Dabei war es wichtig, mit den beim Workshop beteiligten politischen VertreterInnen und anderen ExpertInnen abzustimmen, welche Ziele für den Bundesplatz wünschenswert sind und was realistisch in welcher Schrittfolge umsetzbar ist.

# BABY YOU CAN RIDE MY BIKE

WUSSEN SIE SCHON?  
IST ES  
AUTO  
UNSI

Auch wenn  
fließende  
fahrer  
eigen  
boile  
rier  
entlastet.  
Die exakt  
herausrag  
haaring Stat  
Errichtung

BABY YOU CAN RIDE MY BIKE  
BESSERE  
RADWEGE

Die Möglichkeiten, Radverkehr zu stärken und Umstiegsmöglichkeiten zu anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln zu verbessern, sind vielfältig. Auch im Bereich des Quartiers Bundesplatz wäre es vorstellbar, ein Fahrradbus oder einen Fahrradschulbus zu installieren. Wann steigen Sie ein?

Achtung, Mundra  
Unter www.mundra...  
Lebhaber...  
Haupt...  
Haupt...

# ERGEBNISSE 1. PHASE

**IDEEN FÜR DEN BUNDES-  
PLATZ, DAS QUARTIER  
UND EINE BUNDESALLE  
DER ZUKUNFT**

# Ich liebe den BUNDESPLATZ weil...

wir meistens hier forst-  
chen spielen

VIELE LEUTE SICH UM IHN  
KUMEN! UND DIE PFLANZEN  
WÄSSERN!

**Trotz Verkehr, Lärm und  
dem vernachlässigtem  
Stadtraum lieben viele  
Menschen den Bundes-  
platz. Warum, haben sie  
uns auf mehr als 100  
Statements erzählt.**

...es viele schöne Gesäfte  
und Restaurants  
gibt....

man alles gut erreichen  
kann!

Ich hier wohne  
und weil die Bäume  
hier so schön aussehen  
von der Sonne da  
durchstrahlt.

man die Häuser  
so schön sehen kann  
Ganz viele Bäume.

auf kurzen Wegen  
des Einkaufs, das Kino  
des öffentlichen Nahverkehrs  
zu erreichen ist.

Ich hier meine große  
Liebe gefunden  
habe!

hier was richtig  
Kiezstruktur u. Leben kann

ich hier immer wieder  
ein freundliches Wort im  
Kiosk/Supermarkt / im  
Bäckerladen zu hören  
bekomme.

ich als Radfahrer die  
Nord-Süd Verbindung vom  
Wedding nach Sbg. Lite benötigt

die Verkehrsanbindung genial  
ist (Ringbahn, U9, Bus)  
und es somit super  
zentral & gut erreichbar  
ist

wir hier ins Kino gehen können,  
einkauf machen, schnell mit  
der U9 in die Stadt fahren  
und mit dem S-Bahn  
zum Tempelhofer Feld  
zum mir auch Feld  
leben!!

Hier mein Schreibwaren  
geschäft ist.

Ich es mag unter  
Tunnel zu fahren.

Ein  
Knotenpunkt ist.

ich hier wohnen und  
das seid 45 Jahren

## GESTÜHT ZUR GESCHICHTE BERLIN

SCHON KEINE OMA  
HIER GROSS GEWOSEN  
IST.

man von hier aus in  
die ganze Stadt starten  
kann

ich das kind  
hier mag

er mich an meine  
Kindheit erinnert.

Weil ich hier  
lebe und das so  
schön  
ist.

In der ersten Wettbewerbsphase ermöglichten die beiden Workshops und die Raumsafari im Rahmen der Raumwerkstatt „Paradies Bundesplatz“ eine vertiefte inhaltliche Auseinandersetzung und Weiterentwicklung der relevanten Themen für den Bundesplatz. Auf Grundlage der Vorarbeiten der Bürgerinitiative konnten sowohl mit BürgerInnen sowie mit der Verwaltung der Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf, mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VertreterInnen politischer Parteien und verkehrspolitischer Organisationen intensive Debatten dazu geführt werden, wie der Bundesplatz samt Umgebung zukünftig in ein nachhaltiges, weniger autodominantes Quartier umgewandelt werden kann. Kontinuierlich wurden Entwicklungsschritte und Ideen während dieses Diskussionsprozesses durch die wissenschaftlichen PartnerInnen mit aktuellen Forschungsergebnissen rückgekoppelt und dadurch qualifiziert.

Die folgende Darstellung fasst die Diskussionsergebnisse der Workshops und der Raumsafari zusammen, gegliedert in die Themenbereiche Fokus Quartier, Fokus Bundesallee und Fokus Bundesplatz.

## Raum unter der A100

# *paradise lost*



Der Raum unter der A100 wurde für die Raumwerkstatt entmüllt, gereinigt und von Autos befreit, um mit einer temporären Beleuchtung und einer Zwischennutzung als Kino auf die Potentiale des Ortes aufmerksam zu machen.

# WIE GEHT ES WEITER MIT DEM RAUM UNTER DER AUTOBAHN?



#### 4.1.1 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Die Umgestaltung und Belegung des heutigen „Angstraums“ unter der Stadtautobahn A100 ist ein vordringliches Anliegen der AnwohnerInnen – die Dunkelheit, die derzeitige Nutzung als Parkplatz und als informelle Bedürfnisanstalt, die problematischen Zugänge zur S- und U-Bahn. Mit seinem Flächenpotenzial stellt er jedoch gleichzeitig auch eine große Chance dar. Erste Maßnahmen zur Aufwertung des Raums unter der Stadtautobahn könnten die Entfernung überflüssiger Stadtmöbel und eine übersichtlichere Anordnung der Parkplätze sein. Zusätzlich kann der Raum durch eine künstlerische Gestaltung und ein Lichtkonzept aufgewertet werden. Darüber hinaus könnte auf der Stadtautobahn A100 zur Lärmreduktion Tempo 60 eingeführt werden. Das Ziel ist, eine stadtunverträgliche Infrastruktur in den gelebten Stadtraum zu integrieren, die Räume unter der Autobahn nicht als Restraum zu betrachten, sondern sie aktiv zu nutzen.

### **Angstrraum**

Der große Parkplatz unter der Autobahn direkt am S + U Bhf. Bundesplatz ist aufgrund schlechter Beleuchtung und mangelnder Einsehbarkeit gerade in den Abend- und Nachtstunden ein klassischer „Angstrraum“, der besonders die Nutzung des östlichen S-Bahn-Einganges und der Bushaltestellen einschränkt.

### **Zwischennutzung**

Unter der Stadtautobahn könnte im Sommer ein Freiluftkino stattfinden, um diesen sehr gut erreichbaren Ort durch eine kulturelle Nutzung zu beleben. Denkbar sind auch andere Nutzungen wie ein Club oder Konzerte.

### **Knotenpunkt**

Die Zu- und Übergänge zum öffentlichen Nahverkehr, aber auch die Flächenangebote für den Radverkehr müssen ausreichend gestaltet sein, um die Funktion des Bundesplatzes als multimodaler Knotenpunkt einer nachhaltigen Mobilität zu fördern.

# paradise lost

4.1.2

## BEST-PRACTICE ANDERSWO

Räume unter einer Autobahn als Chance zu sehen und dort z.B. lärmintensive Nutzungen unterzubringen, die dennoch den Ort beleben, ist in anderen Städten schon gut gelungen. Wie könnte man den Raum unter der A100 nutzen? Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:

### Temporäre Events

Das Projekt "Folly for a Flyover" nutzte für einen Sommer den Raum unter einer aufgeständerten Autobahn für Kinovorstellungen und andere Veranstaltungen. Es entstand ein neuer öffentlicher Raum. Sitzgelegenheiten und Kulisse wurden gemeinsam mit Anwohnern errichtet.

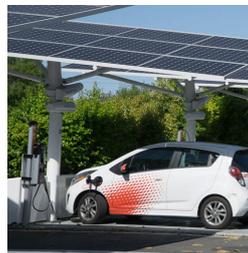
45%



### Skaterpark

In San Francisco wurde unter einem Highway ein Skaterpark untergebracht, der die trennende Wirkung des Viadukts mindern sollen und gleichzeitig den Ort belebt. Daneben gibt es auch weitere Angebote für Jugendliche, deren erhöhter Geräuschpegel an diesem Ort niemanden stört.

36%



### Hub für nachhaltige Mobilität

Der Raum unter der Autobahn bietet die Möglichkeit, einen Knoten für nachhaltige Verkehrsarten zu etablieren, beispielsweise E-Mobil Ladestationen oder eine Ausleihstation für Lastenräder und Pedelecs. Die hervorragende Anbindung des Bundesplatzes an den öffentlichen Nahverkehr würde zweifellos zum Erfolg des E-Mobility Hub beitragen.

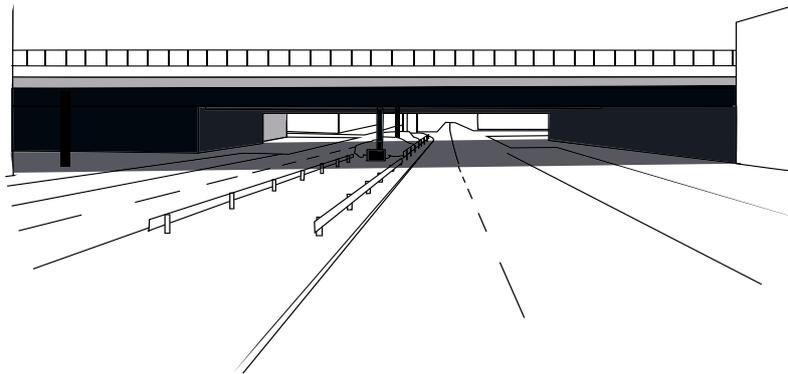
19%

### Weitere Anregungen

Darüber hinaus wurden weitere Anregungen für mögliche Nutzungen gegeben, die sich teilweise ergänzen, die jedoch auch nacheinander umgesetzt werden könnten: Jugendfreizeitheim und Club sowie öffentliche Toiletten. Dringend wurde auch gefordert, Maßnahmen gegen den Lärm der A 100 und der zukünftig parallel laufenden Güterfernverkehrsstrasse der Bahn zu entwickeln und umzusetzen. Zudem wurde vielfach der Wunsch geäußert, den Raum durch farbige Anstriche oder ein Beleuchtungskonzept umzugestalten und sicherer zu machen.

#### 4.1.3 FAZIT

# VOM ANGSTRAUM ZUM ERLEBNISRAUM



Der Raum unter der A 100 hat das Potenzial, sich von einem Angstraum zum Erlebnis- und Möglichkeitsraum zu entwickeln, in dem vielfältige, voneinander auch unabhängige Nutzungen Raum finden können. Voraussetzungen dafür sind:

- ein Lärmschutzkonzept für Autobahn A 100 und Güterfernverkehrsstrasse,
- die Umsetzung eines Beleuchtungs- und Gestaltungskonzeptes,
- der Bau einer öffentlichen Toilette.

Parallel kann ein langfristiges Nutzungskonzept entwickelt werden, das den Bereich zu einer Servicestelle für nachhaltige Mobilität macht (mit E-Tankstelle, Fahrradparkhaus mit Reparaturwerkstatt, Ausleihstation für Lastenräder oder Pedelecs, Hub zur Feinverteilung von Gütern) oder das eine Anlage für SkateboardfahrerInnen vorsieht. Sehr schnell kann die Fläche zudem durch temporäre Nutzungen aktiviert werden – durch Kino oder Musikveranstaltungen wie im Rahmen der Raumwerkstatt „Paradies Bundesplatz“ erprobt, oder auch durch eine temporäre Skateranlage oder andere Sportveranstaltungen

# Gewerbetreibende CAN'T BUY ME LOVE



Ein Street-Food-Markt und Aktionen der Einzelhändler während der Raumwerkstatt zeigten wie die Gestaltung und Belegung des urbanen Raumes und Einzelhandel bzw. Gastronomie voneinander profitieren.

## WIE KÖNNEN EINZELHÄNDLER UND GASTRONOMEN AUCH IN ZUKUNFT EINE CHANCE HABEN?



#### 4.2.1 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Die Attraktivität des Bundesplatzes wird auch durch Einzelhandel, Gastronomie oder Einrichtungen wie das Kino mitbestimmt. Das Quartier und die verbliebenen aktiven Einzelhändler leiden unter dem wachsenden Leerstand von Gewerbeimmobilien und dem zunehmenden Angebot von nicht quartiersbezogenem Gewerbe wie Spielcasinos, Wettbüros, AutohändlerInnen und Motorradzubehör. Ein „Runder Tisch Gewerbe“, der die Bedürfnisse der Händler klärt, ein Leerstandsmanagement, das Konzepte für gezielte Vermarktung oder Zwischennutzungen entwickelt sowie gemeinsame Aktionen können helfen, die Einzelhandelsstruktur im Quartier zu stärken.

### **Einseitige Nutzung Netzwerk**

Neben anderen Gründen führt auch die hohe Verkehrsbelastung in vielen Lagen zum Abwandern des klassischen Einzelhandels. Vermehrt entstehen introvertierte und wenig urbane Nutzungen wie Wettbüros und Spielcasinos, die allgemein als Anzeichen einer negativen Entwicklungsdynamik verstanden werden.

Die bestehenden Angebote sollten gestärkt und um weitere ergänzt werden. Zudem sollte eine Vernetzung der bestehenden AnbieterInnen befördert und gemeinsame Aktivitäten gestärkt werden.

### **Wochenmarkt**

Eine Aufwertung und Stärkung des Wochenmarktes in der Mainzer Straße, vor allem aber eine Verlagerung Richtung Bundesplatz könnte dazu beitragen, die Gewerbestruktur im Gebiet insgesamt attraktiver zu machen.

# CAN'T BUY ME LOVE

## 4.2.2 BEST-PRACTICE ANDERSWO

In vielen Städten und Einkaufsstraßen werden EinzelhändlerInnen unterstützt, um ihre Konkurrenzfähigkeit zu stärken. Viele Projekte entstehen in Zusammenarbeit mit KünstlerInnen und DesignerInnen. Was wird in anderen Städten getan, um eine lebendige Ladenstruktur zu fördern, und müsste am Bundesplatz getan werden? Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:



Nationalestraat  
Antwerpen

### Kunstaktion

18%

Die EinzelhändlerInnen in der Nationalestraat in Antwerpen haben sich zusammengeschlossen und von verschiedenen KünstlerInnen ihre Schaufenster verzieren lassen, so dass der Gang durchs Quartier zu einer Open-Air-Ausstellung wird.

### Wegweiser 40%

In London wurden kleine Einzelhändler als wichtige Arbeitgeber, aber auch als äußerst bedeutend für die Identität und Aufenthaltsqualität der Quartiere identifiziert. Auf lokale Firmen wird an der Blackhorse Lane mit ungewöhnlichen, künstlerisch gestalteten Werbemaßnahmen hingewiesen, gleichzeitig erfolgte eine systematische Beschilderung.



Black Horse Lane  
London

### Karte

Mit der "Schatzkarte Neukölln" vernetzen sich kleine, unabhängige Gewerbetreibende. Mehrmals im Jahr erscheint ein liebevoll gezeichneter Stadtplan mit Geschäften und Restaurants. Neue Läden werden schnell bekannt. Zudem wird zweimal jährlich eine Shopping-Nacht der teilnehmenden Geschäfte organisiert.

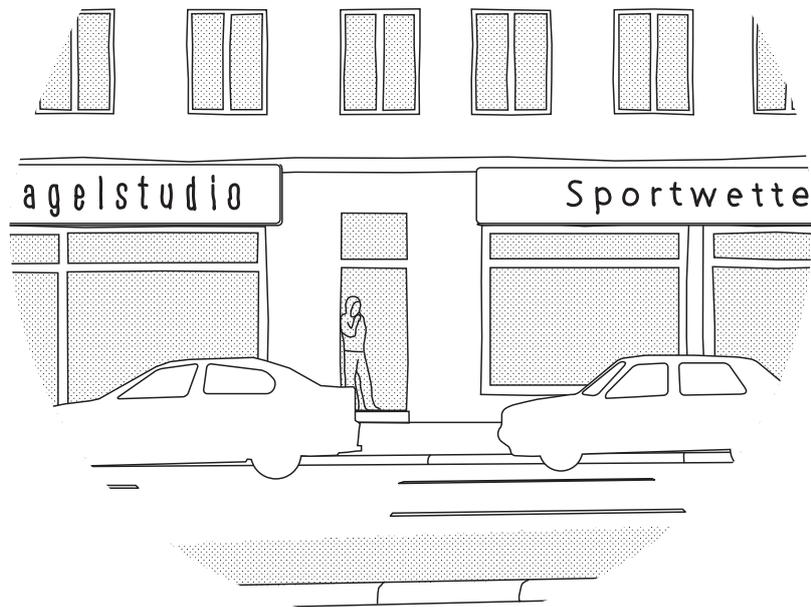


42%

### Weitere Anregungen

Durch Gespräche am Safari-Stand während der Raumwerkstatt wurde deutlich, dass sich viele BesucherInnen im Quartier eine vielfältige Einzelhandelsstruktur mit Fachgeschäften wie z.B. einer Metzgerei oder einem Fischgeschäft wünschen. Ältere AnwohnerInnen bemerkten, dass es diese früher im Quartier gegeben hätte. Das veränderte Einkaufsverhalten heute macht solchen Geschäften jedoch das Überleben schwer. Als große Qualität des Quartiers wurde der in der Mainzer Straße stattfindende Wochenmarkt gesehen.

# DIE SCHÄTZE AM BUNDESPLATZ SICHTBAR MACHEN



Die Situation des gesamten Quartiers ist als Zusammenhang von Wohnungen, öffentlichen Räumen, den Stationen des öffentlichen Nahverkehrs, aber vor allem auch den gewerblichen, sozialen und kulturellen Nutzungen und Einrichtungen sehr stark von der verkehrlichen Situation am Bundesplatz beeinflusst. Das Ziel, den Bundesplatz wieder als Zentrum eines gemischtgenutzten, integrierten Quartiers der kurzen Wege zu beleben, das von breiten gesellschaftlichen Schichten und allen Altersgruppen genutzt werden kann, kann nur erreicht werden, wenn die Barrierewirkung der Verkehrsinfrastrukturen und die Verkehrsbelastung infrage gestellt werden.

Neben einer Neuausrichtung des Verkehrs am Bundesplatz kann die Situation der Gewerbetreibenden schon kurzfristig dadurch verbessert werden, dass sie besser miteinander vernetzt und ihre Sichtbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit gestärkt werden. Von besonderer Bedeutung ist die Verlagerung des Wochenmarktes auf den Bundesplatz. Damit wird die Zentrumsfunktion dieses bedeutenden Platzes als Ort der Begegnung und des Austauschs symbolisch und funktional für jeden sicht- und erlebbar.

## Fahrradmobilität

# BABY YOU CAN RIDE MY BIKE



Statt parkenden Autos konnten die Spangen entlang des Bundesplatzes während der Raumwerkstatt für einen Fahrradparcour genutzt werden.

# IST ES GERECHT, DASS AUTOS GROSSE FLÄCHEN AUF UNSEREN STRASSEN BELEGEN?



#### 4.3.1 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Auch am Bundesplatz ist der öffentliche Raum deutlich zugunsten des fließenden und stehenden Autoverkehrs verteilt. FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen müssen sich einen kleinen Teil der Fläche teilen. Der Umstieg vom eigenen Auto auf nachhaltige Mobilitätsformen soll durch innovative Angebote wie Car- oder Bikesharing sowie durch sichere, attraktive und barrierearme Zugänge zum öffentlichen Nahverkehr ermöglicht werden. So kann am Bundesplatz ein „Modellquartier für nachhaltige Mobilität“ entstehen. Die exzellente Einbindung in das Netz von U- und S-Bahn bietet hierfür hervorragende Voraussetzungen. Denkbar sind etwa eine Car- und Bikesharing-Station, ein Fahrradparkhaus unter der Stadtautobahn oder die Errichtung einer Tankstelle für Elektromobilität.

### **Bessere Radwege**

In der Wex- und Detmolder Straße gibt es bislang nur unzureichende und irreführende Fahrspuren, die mitunter eine Gefahr für RadfahrerInnen darstellen. Hier könnten neue Radwege angelegt werden. Studien zeigen, dass die sicherste Variante gut sichtbare Fahrradwege auf der Straße sind.

### **Neue Balance der Verkehrsarten**

Entlang der Bundesallee könnten die Radwege durch die Umwidmung einer Fahrspur vom Bürgersteig auf die Straße umgelegt werden. So entsteht mehr Platz für FußgängerInnen und gastronomische Außenflächen vor Cafés und Restaurants.

### **Fahrradstraße**

Die vorhandene Fahrradstraße Prinzregentenstraße kann in Richtung Süden über die Wexstraße hinaus verlängert werden. Nur sinnvolle Anschlüsse in ein stadtweites Radwegenetz ermöglichen schnelle und sichere Fahrradverbindungen über längere Distanzen.

# BABY YOU CAN RIDE MY BIKE

## 4.3.2 BEST-PRACTICE ANDERSWO

Die Möglichkeiten Radverkehr zu stärken und Umsteigemöglichkeiten zu anderen nachhaltigen Verkehrsarten zu verbessern, sind vielfältig und werden in vielen Städten ausgetestet. Im Bereich des Quartiers Bundesplatz, an der Grenze zwischen innerer und äußerer Stadt, liegt es auf der Hand, Maßnahmen umzusetzen, die den Radverkehr fördern, etwa ein Fahrradparkhaus oder einen Fahrradschnellweg. Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:

65%



## Fahrrad- schnellweg

Die Fahrrad-„Autobahn“ in Kopenhagen ermöglicht es Radfahrern, große Distanzen sicher und ohne häufig an Ampeln warten zu müssen, zurücklegen zu können. Für weite Strecken läuft der Fahrradschnellweg durch einen Park und ist so eine vielgenutzte und attraktive Alternative zum Auto.



Exhibition Road  
London

## Shared Space

Die Exhibition Road in Kensington ist die zentrale Achse im Londoner Museumsviertel Kensington. In Anlehnung an das Verkehrskonzept „shared space“ sind die verschiedenen Nutzungen nicht durch unterschiedliche Materialien oder Niveaus voneinander abgegrenzt, Poller und andere Begrenzungen wurden entfernt. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer nehmen dadurch mehr Rücksicht aufeinander.

76%

## Rad-Service Station

Öffentliche Luftpumpen und Reparaturstationen entlang der großen Fahrradrouten sind nur kleine Details, haben jedoch einen großen Nutzen.



## Weitere Anregungen

Sehr schnell wurde bei Diskussionen am Safaristand deutlich, dass die BesucherInnen die drei vorgestellten Referenzprojekte als sich ergänzende Bausteine eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes für den Bundesplatz sehen. Die Ideen schließen sich nicht aus, sondern können miteinander kombiniert werden, insbesondere der Fahrrad-Highway und die Mini-Werkstätten/Service Stationen. Die Idee des Shared Space bzw. von Begegnungsräumen wurde für die Bundesallee aufgrund des starken Verkehrs auch kritisch gesehen, könnte aber an anderen Orten im Gebiet erprobt werden.

# STÄRKUNG DES RADVERKEHRS AM BUNDESPLATZ!



Den Radverkehr am Bundesplatz in den Fokus der Umgestaltungsmaßnahmen zu rücken, ist ein Ansatz, der vielfältige Chancen bietet: Das Quartier liegt an einem wichtigen Nahverkehrsknoten im Südwesten Berlin, so dass hier die Möglichkeit besteht, lokalen Radverkehr mit längeren Distanzen zu verknüpfen und die Intermodalität zu stärken. Die großen, aktuell dem Autoverkehr vorbehaltenen Flächen am Bundesplatz bieten die Möglichkeit zur Umnutzung für einen sicheren und komfortablen Radverkehr. So kann auch ein wichtiges Zeichen für die Flächengerechtigkeit gesetzt werden. Von zentraler Bedeutung ist es, die unübersichtlichen und auf den Autobahnzubringerverkehr ausgerichteten Kreuzungen am Bundesplatz für RadfahrerInnen – natürlich auch für FußgängerInnen – sicherer zu gestalten, so dass mehr Menschen Radfahren als sichere Möglichkeit der Fortbewegung wahrnehmen. Ein Ansatz könnte etwa die Umgestaltung im Sinne des Konzepts der geschützten Kreuzung („protected intersection“) sein.

## Verknüpfung mit der Gesamtstadt

# THEN WE COULD BE HEROES



Während der Raumwerkstatt ermöglichte ein temporärer Zebrastreifen das sichere Queren auf den Platz, der dadurch zu einem lebendigen Quartierszentrum wurde.

## WIE KANN DIE BUNDESALLEE VERBINDEN ANSTATT ZU TRENNEN?



#### 4.4.1 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Bislang müsste man ein Held/eine Heldin sein, wenn man die Bundesallee außerhalb der wenigen Ampeln überqueren möchte: Gitter, Zäune, Tunneleinfahrten und Au-toverkehr bewirken, dass die „Allee“ wie eine trennende Schneise wirkt. Wer den Volkspark Wilmersdorf von Ost nach West durchqueren möchte, ist auf eine nicht barrierefreie Brücke angewiesen. Notwendig wären neben der Entfernung der Drän-gelgitter eine Veränderung des Straßenquerschnitts, die Reduzierung der Fahrspuren und die Verbreiterung des Mittelstreifens. Zentrale Maßnahmen zur sicheren Querung des Volksparkes wären zudem Zebrastreifen und Tempo 30 auf der Bundesallee.

### **Übersichtlichkeit**

Bis zur Fahrspur vorgezogene Gehwegbereiche verringern die zu querenden Strecken und erhöhen die Übersichtlichkeit. Die Leitplanke entlang der Spange an der Mainzer Straße sollte entfernt werden. Auf der Platzfläche müssten die Ränder geöffnet werden.

### **Shared Space - Begegnungszonen**

Die Kreuzungen von Bundesallee mit Detmolder- und Wexstraße könnten sich als Testfelder für Begegnungsräume eignen.

### **Barrierefreiheit**

Die Einrichtung einer ebenerdigen und barrierefreien Quermöglichkeit der Bundesallee würde einen massiven Qualitätsgewinn für die Nutzung des Parks bedeuten.

# THEN WE COULD BE HEROES

## 4.4.2 BEST-PRACTICE ANDERSWO

Es gibt vielfältige gestalterische und verkehrsplanerische Möglichkeiten, die Barriere Wirkung von Straßen zu mindern und Fußgängern und Radfahrern mehr Priorität einzuräumen. Wie kann die "Hürde Bundesallee" überwunden und die Straße zu einer attraktiven Allee gestaltet werden? Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:

### 60% Boulevard

In Kopenhagen wurde die aus Süden in die Stadt führende Radiale zum Sønder Boulevard umgestaltet: Grün- und Spielflächen bilden eine neue Mittelachse. Radwege wurden deutlich verbreitert und die Spuren für den Autoverkehr wurden reduziert.



### 34% Less is more

Mit einfachen, aber wirkungsvollen Maßnahmen wurde für mehr Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Straße gesorgt. Wichtige Maßnahmen wären das Entfernen unnötiger Elemente auf dem Bürgersteig, der Einsatz hochwertiger Materialien und eine Verbreiterung der Fußwege sowie eine sichere Mittelinsel, die auch zum Abstellen der Fahrräder genutzt wird.

Kensington High Street  
London



### Weitere Anregungen

Am Safari-Stand wurde von vielen Festbesuchern gefordert, das Tempo für AutofahrerInnen zu reduzieren und durch Radarfallen die Einhaltung des Tempos zu kontrollieren. Darüber hinaus sollen an den Ampelquerungen die Grünphasen für Fußgänger verlängert werden.

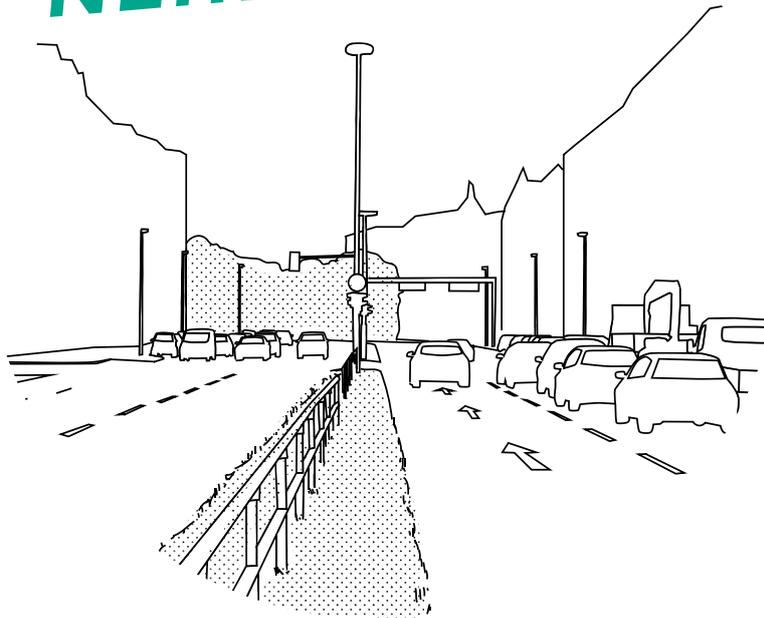
Woolwich  
London



### Super- 6% crossing

Die breite „supercrossing“ im Londoner Stadtteil Woolwich gibt Fußgängern viel Raum zum Überqueren der Straße und stärkt die Beziehung zwischen den Quartieren.

# EINE NEUE ALLEE FÜR ALLE NUTZERINNEN UND VERKEHRSTEIL- NEHMERINNEN



Die Bundesallee wieder zu einer Allee umzugestalten, die dieses Namens würdig ist, zu einem den Fuß- und Radverkehr fördernden urbanen Boulevard, war die Quintessenz der Diskussionen zur Bundesallee im Rahmen der Raumwerkstatt und der Workshops. Die Dominanz des Autos und den autobahnartigen Charakter auf vielen Abschnitten der Straße zu mindern und so zu einer höheren Aufenthaltsqualität zu kommen, ist ein wichtiger Schritt, der dazu führt, dass andere Nutzungen der Gehwege, etwa durch Verweilmöglichkeiten, oder der Erdgeschosse in den Bereich des Möglichen rücken.

Kurzfristige Verbesserungen könnten durch Verkehrskontrollen und Tempolimits bereits sehr schnell umgesetzt werden. Diese könnten die AnwohnerInnen und NutzerInnen der Straße spüren lassen, wie eine Straße mit zivilisiertem Autoverkehr wirken würde und den Weg für bauliche Maßnahmen ebnen. Deutlich wurde, dass die Flächen, die durch eine Reduzierung der Autospuren frei werden, ein großes Potenzial für neue Nutzungen mit höherer Aufenthaltsqualität bieten. Ähnlich wie auf dem Sønder Boulevard könnten auch in der Bundesallee Spiel- und Sportflächen, Grünzonen oder Gastgärten für Gastronomie entstehen, die dazu beitragen, dass die Bundesallee als urbaner Boulevard wahrgenommen wird. Die Reduzierung des Autoverkehrs könnte zudem Flächen freisetzen, die dafür genutzt werden könnten, die Bedingungen für Radfahrer deutlich zu verbessern, u.a. durch bessere Abstellflächen, durch komfortable Radwege und sichere Kreuzungslösungen.

4.5  
Tunnel

# HIGHWAY TO HELL



Eine botanische Führung und Station erklärte die Vielfalt der Pflanzen auf dem Bundesplatz - auf der Mauer zur Tunnelleinfahrt.

## WAS SOLL IN ZUKUNFT AUS DEM TUNNEL WERDEN?



# HIGHWAY TO HELL

## 4.5.2 BEST-PRACTICE ANDERSWO

Große Infrastrukturbauwerke wie eine Unterführung bzw. ein Tunnel sind beim Bau und im Unterhalt sehr kostspielig. Was kann man mit diesem riesigen Bauwerk in Zukunft anfangen? Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:

### Zuschütten 56%

Die Unterführung für Autos im Zentrum Karlsruhes wurde 2015 zugeschüttet. Auch der Tunnel am Breitscheidplatz in der City West wurde zugeschüttet – allerdings mit finanzieller Beteiligung eines privaten Investors.



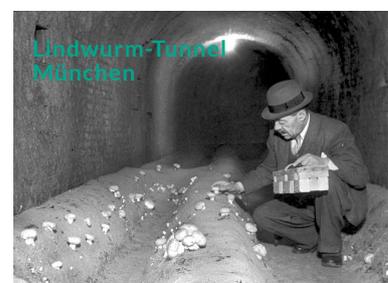
### Radparkhaus 37%

Das Fahrradparkhaus Bern mit Werkstatt und Fahrradverleih am Hauptbahnhof verknüpft Fahrradfahren und öffentlichen Verkehr optimal.

### Weitere Anregungen

Die Barrierewirkung des Tunnels und der Rampen soll durch eine möglichst weitgehende Deckelung der Ausfahrten gemindert werden. Dadurch vergrößert sich die Platzfläche, für FußgängerInnen entstehen bessere Querungsmöglichkeiten und eine Begrünung wird möglich. Sofern eine Stilllegung des Tunnels erfolgt, soll das Raumpotential genutzt werden, z.B. für ein Parkhaus (Park + Ride), einen Club, eine Skateranlage etc. Zu klären bleibt bei dieser Lösung, wohin dann die Autos ausweichen und ob durch eine Stilllegung die Situation auf dem Platz nicht noch unerträglicher wird.

### 7%

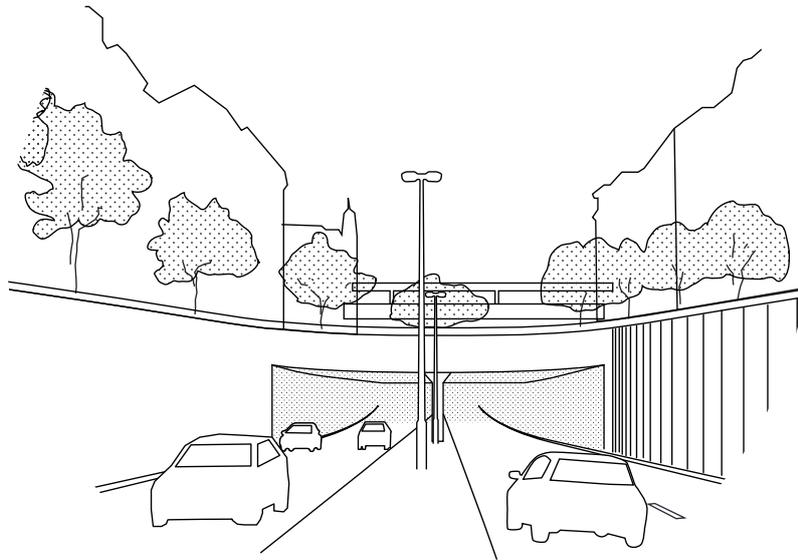


### Pilzzucht

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden im Lindwurm-Tunnel in München Pilze gezüchtet.

#### 4.5.3 FAZIT

# MUTIGE VISIONEN MIT UNGEWÖHNLICHEN LÖSUNGEN DENKEN!



Sowohl bei den Workshops als auch in den Gesprächen mit BürgerInnen bei der Raumsafari hat sich gezeigt, dass der zukünftige Umgang mit dem Tunnel eine sehr komplexe und auch emotionale Fragestellung ist, auf die es keine einfachen Antworten gibt. Von allen Akteuren wird anerkannt, dass der Tunnel eine dramatische Barriere im Gebiet ist, die vielfältige Belastungen auslöst: Die Einfahrten bilden eine unüberwindbare Trennung des Quartiers mit Nebenwirkungen für Gewerbetreibende, BewohnerInnen etc. Vor allem durch den Tunnel wird der Verkehr auf der Bundesallee autobahnartig beschleunigt und besonders durch die nördliche Tunneleinfahrt ist der Bundesplatz selbst in großen Bereichen nicht nutzbar.

Gleichzeitig wird jedoch auch argumentiert, dass durch den Tunnel der oberirdische Verkehr reduziert wird und dass eine Schließung des Tunnels noch zu deutlich mehr Verkehr auf dem Platz führen würde. Welche Vision für den Umgang mit dem Tunnel zu entwickeln ist, konnte in der ersten Phase des Wettbewerbs Zukunftsstadt nicht abschließend geklärt werden. Deshalb wird es ein Schwerpunkt der zweiten Phase sein, für den Umgang mit dem Tunnel auch mutige Visionen mit ungewöhnlichen Lösungen zu konzipieren.

## Platzumgestaltung

# Neverending Story



Während der Raumwerkstatt entwickelte sich der Platz zu einem vielfältig genutzten, bunten und lebendigen Ort und vielen Menschen wurden zum ersten Mal die Qualitäten dieses sonst vom Verkehr dominierten Ortes deutlich.

## WARUM VERBRINGEN WIR NICHT MEHR ZEIT AUF DEM BUNDESPLATZ?



#### 4.6.1 HERAUSFORDERUNGEN UND POTENTIALE

Die Initiative Bundesplatz e.V. hat in den letzten Jahren viel getan, um die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu verbessern. Trotzdem bedarf der Bundesplatz einer neuen zeitgemäßen Freiraumgestaltung. Diese umfasst die Bepflanzung, die Wegestruktur und Bodenbeläge, eine Neuinterpretation der Nutzungszonen sowie die Schaffung neuer Aufenthaltsorte und Angebote für verschiedene Bedürfnisse und Aktivitäten. Diese neuen Orte sollen Kommunikation anregen und helfen, den Bundesplatz wieder zu einem Mittelpunkt des Quartiers zu entwickeln. Solche Angebote müssen alle gesellschaftlichen Schichten und Nutzergruppen einschließen.

### Überblick

Die Bewegung auf dem Platz ist durch zahlreiche Sichtblockaden und Hindernisse eingeschränkt. Um BesucherInnen und NutzerInnen des Platzes einzuladen, neue Wege zu gehen, sollten Büsche ausgelichtet und Hindernissen wie Metallzäune und Leitplanken entfernt werden.

### Pfade

Wichtig ist es neue Wege in den nördlichen Teil des Platzes anzubieten und hierbei auf die sich abbildenden „Desirelines“ (Trampelpfade) einzugehen.

### Identität

Eine zeitgemäße Neuinterpretation des Platzes sollte auch auf die Geschichte des Ortes eingehen. Gleichzeitig ist die Statue „Winterin“ für die Identität des Ortes wichtig und sollte besser zugänglich sein.

# Neverending Story

46.2  
BEST-PRACTICE  
ANDERSWO

Würden Menschen mehr Zeit auf dem Platz verbringen, wenn der Bundesplatz attraktiver gestaltet wäre und weitere Nutzungen böte? Welche Qualitäten müsste so ein neu gestalteter Bundesplatz bieten? Die Abstimmung zu den drei vorgegebenen Optionen hat die folgenden Ergebnisse ergeben:

45%  
Woolwich  
London



## Raum zum Entspannen

Durch die Re-Organisation der Straßen und des Busverkehrs im Zentrum Woolwichs (London) konnten Flächen für einen neuen Stadtplatz „erobert“ werden. Die Plätze haben mit vielfältigen Sitzmöglichkeiten, Wasserspielen und Public-Viewing-Leinwänden das Angebot für den Aufenthalt im Quartierszentrum deutlich gesteigert.

27%

## Raum für alle

Bei der Umgestaltung des kleinen Tiergartens wurde darauf geachtet, dass das Konzept möglichst alle bisherigen NutzerInnen – auch Obdachlose, Drogen- oder Alkoholabhängige – mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen einbezieht und ihnen Raum gibt.



Ottopark  
Berlin-Moabit



Volleyballplatz auf dem Grünstreifen des „Gürtel“ Wien

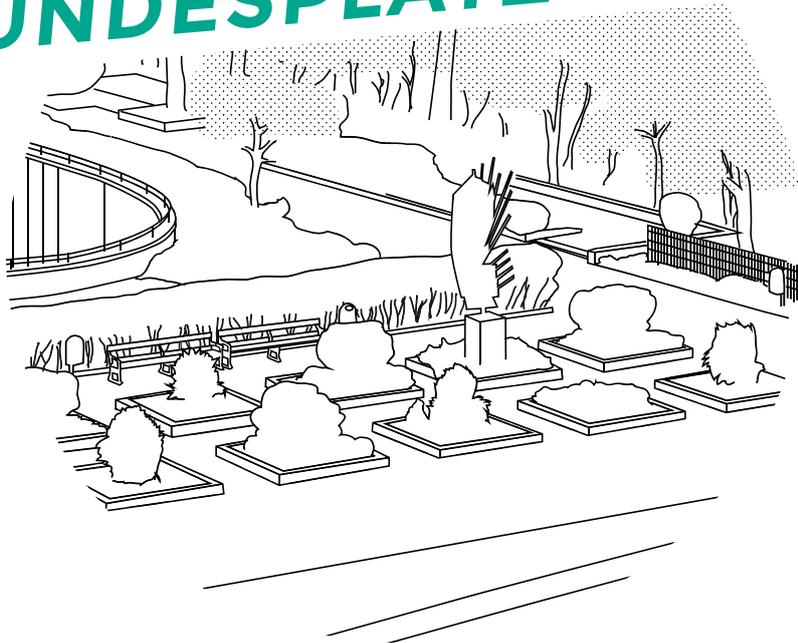
## Raum für Aktivität 28%

Auf dem breiten Mittelstreifen des Gürtels in Wien wurden auf den Mittelstreifen Sportanlagen errichtet – Basketball und Streetball-Plätze, Anlagen für Skater etc. Diese verursachen selbst nicht unerheblichen Lärm, so dass sie sich mit dem Autoverkehr gut arrangieren. Und sie können Defizite an Grünflächen, die in den angrenzenden, dicht bebauten Quartieren vorhanden sind, zumindest für eine jugendliche Zielgruppe ausgleichen.

## Weitere Anregungen

Vielen BesucherInnen fiel es schwer, sich eine Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Platz MIT der Tunneleinfahrt vorzustellen. Die BesucherInnen wollten sich nicht zwischen den drei Varianten entscheiden, sondern forderten eine Kombinationslösung, die Bedürfnisse verschiedener Alters- und Nutzergruppen berücksichtigen sollen.

# WENIGER VERKEHR, LÄRM- UND SCHADSTOFF- BELASTUNG FÜR DEN BUNDESPLATZ 2030+!



Die Gestaltung des Bundesplatzes selbst ist ein Thema, das stark damit zusammenhängt, welche Ideen für die anderen Fragestellungen entwickelt werden, insbesondere für den Umgang mit dem Tunnel. Nur bei weniger Verkehr, weniger Lärm- und Schadstoffbelastung und weniger Gefahr durch den Autoverkehr werden die Menschen mehr Zeit am und auf dem Bundesplatz verbringen. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird es nicht schwierig sein, vielfältige Nutzungen auf dem Platz anzubieten, die für verschiedene Zielgruppen attraktiv sind – schließlich ist der Platz groß genug. Vom Beach-Volleyballfeld oder Spielplatz bis zum grünen Garten, dem Boule-Platz oder dem Café gibt es zahlreiche Möglichkeiten, die den Ort zu einem grünen Begegnungsort im Quartier machen könnten.



# FAZIT



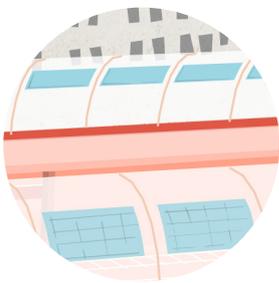
Eine neue Balance  
der Verkehre für  
eine zukunftsweisende  
Gestaltung des  
Modellquartiers  
Bundesplatz

Ziel des Projekts „Paradies Bundesplatz“ ist es, den Berliner Bundesplatz zu einem Stadtplatz der Zukunft zu transformieren, der modellhaft und erfolgreich zwischen einem lebenswerten Quartier und einem bedeutenden urbanen Verkehrsknoten vermittelt. Der wichtigste Schlüssel einer solchen neuen urbanen Balance ist eine andere Verteilung der Platzflächen – zugunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs. Damit öffnen sich neue Spielräume für private Aktivitäten, für gewerbliche Aktivitäten vor allem in den Erdgeschosszonen am Platz, für unternehmerische Aktivitäten unter der Autobahn, für zentrale Funktionen wie den Wochenmarkt und andere Märkte. Mit der Neuverteilung der Flächen muss deren attraktive Neugestaltung Hand in Hand gehen.

Ein besonderes Augenmerk muss angesichts der innerstädtischen Lage und Verkehrsbedeutung des Platzes auf die Förderung des Radverkehrs gerichtet werden. Darin sehen wir – nicht zuletzt nach den Diskussionen mit Verwaltung, Politik, BürgerInnen - einen wichtigen Hebel, den Bundesplatz zu einem nachhaltigen Quartier umzugestalten, die Ressourceneffizienz zu steigern, einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten und die Aufenthalts- und Lebensqualität deutlich zu steigern. Den Radverkehr zu fördern, wird dabei nicht als Selbstzweck gesehen, sondern als Vehikel, das Quartier insgesamt lebenswerter zu machen und die Bedingungen für eine nachhaltige, post-fossile Mobilität zu fördern. Dem Radverkehr höchste Priorität im Quartier einzuräumen soll nicht dazu führen, das Quartier einseitig auf diese Verkehrsart auszurichten, sondern gleichzeitig die Fußgängerfreundlichkeit zu verbessern und die Intermodalität mit dem öffentlichen Nahverkehr zu optimieren. Generell sollen die NutzerInnen durch ein hervorragendes nachhaltiges Verkehrskonzept davon überzeugt werden, dass es sinnvoll ist, auf das Auto zu verzichten und dass es die Lebensqualität erhöht, den öffentlichen Raum anders als durch Autoverkehr zu nutzen.

# Das Gebiet um den Bundesplatz als Modellquartier für nachhaltige Mobilität und Städtebau entwickeln!

Im Quartier Bundesplatz steht die Stärkung der Attraktivität des Quartiers und der öffentlichen Räume im Vordergrund. Erreicht werden soll eine bessere Vernetzung der verschiedenen Teilbereiche und eine Reduzierung der aktuell starken räumlichen Fragmentierung. Ziel ist es, das Quartier für alle Altersgruppen besser und sicherer nutzbar zu gestalten und auch über die öffentlichen Räume und eine Nutzungsmischung gute Voraussetzungen für soziale Inklusion zu schaffen. Hierfür ist eine modellhafte integrierte planerische Herangehensweise an die Bereiche Verkehrsplanung, Gestaltung öffentlicher Räume, Wirtschafts- und Gewerbeförderung, Städtebau etc. notwendig. Es sollte eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt werden:



### **Lärmschutz**

Durchführung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 100 und der parallel laufenden Güterfernverkehrsstrasse der Bahn.



### **P+R-Parkplatz**

Neudefinition des heutigen Angstraums unter der A100 als freundlichen und sicheren Ort. Dies kann kurzfristig durch ein neues Lichtkonzept und die Errichtung einer öffentlichen Toilette erreicht werden. Darüber hinaus wäre dringend die Umwandlung in einen gebührenpflichtigen Parkplatz geboten. Mittelfristig sollte für den Raum ein Nutzungskonzept entwickelt werden, das neue Mobilitätskonzepte (Orte für Car- und Bikesharing, die Umsetzung eines E-Mobility-Hubs, Feinverteilungszentrum für nachhaltigen Güter-/Lieferverkehr) oder Sportflächen (Anlage für Skater) forciert und die Potenziale des Raumes mit hervorragender Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr nutzt.



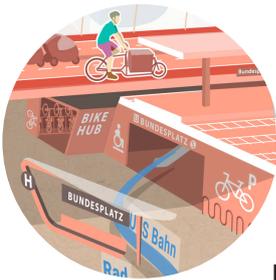
### **Einzelhandels- und Gewerbestruktur**

Stärkung der lokalen Einzelhandels- und Gewerbestruktur durch verschiedene Maßnahmen, etwa durch eine analoge und digitale „Schatzkarte“, die die Vielfalt der Angebote im Quartier verdeutlicht oder durch besondere Hinweisschilder oder Markierungen im öffentlichen Raum. Die Einrichtung eines „Runden Tisches“ oder anderer Treffpunkte sowie eines Geschäftsstraßenmanagements könnten eine bessere Vernetzung der Gewerbetreibenden und eine Stärkung des Standortes fördern. Nur eine vielfältige und attraktive lokale Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur kann das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ einlösen!



### **Wochenmarkt**

Aufwertung und Stärkung des Wochenmarktes durch die mittelfristige Verlegung auf den Bundesplatz. Schon heute leistet der Wochenmarkt, der aktuell in der Mainzer Straße stattfindet, einen zentralen Beitrag für ein attraktives Einzelhandelsangebot und eine hohe Lebensqualität im Quartier. Dieser Beitrag könnte durch die Verlegung und etwa die Organisation weiterer Kunst-, Vintage- oder Street Food-Märkte zu besonderen Anlässen gesteigert werden.



### **Öffentlicher Nahverkehr**

Weiterer Ausbau des Knotenpunktes Bundesplatz, der heute bereits gut an S- und U-Bahn angebunden ist. Im Hinblick auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung besteht Verbesserungspotenzial bei der Übersichtlichkeit und der Zugänge der Stationen. Zudem kann die Intermodalität durch eine Verknüpfung mit einem Bike- und Carsharing Angebot deutlich gesteigert werden – Platz dafür wäre auf den unwirtschaftlichen Flächen unter der Autobahn.

Mittelfristig sind Planungen zu entwickeln, wie – von einem neuen Verkehrskonzept für das Quartier – die baulichen Barrieren gemindert werden können, etwa durch verbesserte Sichtachsen, durch einen geeigneten Umgang mit den Tunnelrampen oder durch gestärkte Fußwegeverbindungen.

## Die Bundesallee als Achse der nachhaltigen Mobilität umgestalten!

Für die Bundesallee liegt der Fokus der Vision 2030+ darauf, die Dominanz des Autoverkehrs spürbar zu reduzieren und die Straße wieder in eine attraktive Allee mit starker Zentrumsfunktion und einer hohen Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer umzuwandeln. Weniger Fläche für den Autoverkehr ist die zentrale Voraussetzung für mehr Sicherheit, höhere Aufenthaltsqualität, größere Flächengerechtigkeit der verschiedenen Verkehrsträger und eine nachhaltige Mobilität im Gebiet. Hierzu sollte eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt werden:



### **Motorisierter Verkehr**

Reduzierung der Dominanz des Autoverkehrs auf der Bundesallee und am Bundesplatz und damit Senkung von Schadstoffen, Lärmemissionen und Gefahrenquellen. Um mehr Raum für nachhaltige Mobilitätsformen freizusetzen, ist es mittelfristig notwendig, die Anzahl der Fahrstreifen auf der Bundesallee jeweils auf maximal zwei Richtungsspuren plus Parkstreifen und an den Kreuzungen je nach Situation zusätzlich einen oder zwei Abbiegestreifen zu reduzieren.

Kurzfristig wäre eine Tempobegrenzung auf 30 km/h auf der Bundesallee – auch in den Tunneln – sowie auf der Wex- und Detmolder Straße zielführend. Der Rückbau der autobahnähnlichen Schutzplanken, Zäune, Sperren etc. ist notwendig, um den Charakter der Allee zu verändern und bereits durch die Gestaltung zu verdeutlichen, dass die Bundesallee nicht mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden soll.



### **Barrierefreie Querungsmöglichkeiten**

Schaffung von sicheren, gefahrlosen Querungsmöglichkeiten entlang der Bundesallee – auch in Form von Zebrastreifen – als zentrale Voraussetzung für die Überwindung der Fragmentierung der angrenzenden Quartiere. Die Nutzbarkeit des Volksparks Wilmersdorf kann von einer ebenerdigen Querungsmöglichkeit – die die West-Ost-Verbindung für RadfahrerInnen und FußgängerInnen verbessert – profitieren. Insbesondere auch für die Bereiche der Tunnellein- und -ausfahrten sind Lösungen zu entwickeln.



### **Attraktives Radverkehrsinfrastruktur**

Mittelfristige Umgestaltung der Verkehrsflächen in Bundesallee und auf dem Bundesplatz, so dass sie den aktuellen Erkenntnissen in Bezug auf einen sicheren, komfortablen und gleichberechtigten Radverkehr entsprechen: Hierzu gehören mindestens zwei – besser drei Meter breite, geschützte Radwege in jede Richtung; geschützte Kreuzungen („protected intersections“); ausreichend Abstellmöglichkeiten vor allem im Umfeld von Geschäften und Gastronomie sowie den Stationen des öffentlichen Nahverkehrs; Serviceeinrichtungen für eine schnelle Radreparatur sowie Ausleihstellen für Lastenfahräder, Kinderanhänger, Pedelecs etc. Die Verbesserung der Radinfrastruktur macht eine Umwidmung und Umverteilung von Verkehrsflächen nötig.



### **Stärkung des Boulevards**

Die Bundesallee muss wieder eine „Allee“ werden. Aufwertung der Fußwege und Aufenthaltsflächen durch die Schaffung von Verweilmöglichkeiten und Bepflanzungen. Eine so erreichte geringere Autoverkehrsbelastung eröffnet die Möglichkeit der Ansiedlung von den öffentlichen Raum belebenden Erdgeschossnutzungen, etwa Geschäfte, Gastronomie etc. Auch der Mittelstreifen bietet – vom ruhenden Verkehr befreit – vielfältige Umnutzungspotenziale, etwa Sport- und Spielflächen, die eine gesundheitsfördernde Wirkung entfalten können.

# Den Bundesplatz als Quartierszentrum zurückerobern!

Den Bundesplatz als Quartierszentrum zurückzuerobern ist ein zentraler Aspekt der Vision 2030+. Auch für dieses Ziel gibt es kurzfristig wie eher mittel- bis langfristige realisierbare Maßnahmen – besonderer Diskussionspunkt wird hier in den kommenden Jahren der Umgang mit dem Autotunnel sein.



### **Zugänglichkeit und Gestaltung des Platzes**

Aufhebung der Nutzungseinschränkungen und -defizite des Platzes aufgrund mangelnder Zugänglichkeit und nicht mehr zeitgemäßer Gestaltung. Die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten auf Höhe der Mainzer und Tübinger Straße und eine Umgestaltung des öffentlichen Grünraumes unter Berücksichtigung von desire lines/Trampelpfaden in Hinblick auf vielfältige Nutzungen und Zielgruppen würden dem Platz unabhängig von der Diskussion über den Tunnel zu neuer

Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit verhelfen. Voraussetzung dafür ist es, die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf den Tunnelumfahrungen/Spangen auf 30 km/h zu reduzieren. Um gerade auch den Anwohnern des Platzes zu signalisieren, dass sich auf dem Bundesplatz „etwas bewegt“, ist es wichtig, hier schnell erste Zeichen einer Umgestaltung zu setzen, etwa durch temporäre Maßnahmen.



### **Tunnel – wie geht es weiter**

Für den zukünftigen Umgang mit dem Tunnel gibt es keine einfache Lösung – fest steht nur, dass sein einschneidender, trennender Charakter drastisch gemindert werden muss, wenn sich die Situation am Bundesplatz positiv verändern soll. Es gibt eine große Bandbreite von Szenarien für den Umgang mit dem Bauwerk: etwa die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit im Tunnel und auf den Spangen, eine „Deckelung“ der Rampen, so dass die Einfahrten einen Teil ihrer trennenden Wirkung verlieren, bis hin zu Stilllegung, Umnutzung oder Rückbau des Tunnels. Im Rahmen der ersten Wettbewerbsphase konnte jedoch kein Konsens gefunden werden, weswegen in der zweiten Phase hier auch verstärkt das technisch, verkehrsplanerisch und städtebaulich Machbare und Wünschenswerte ausgelotet werden muss. Sollte es zu einer Stilllegung des Tunnels kommen, wäre anzustreben, das Raumpotenzial anderweitig zu nutzen – als Park + Ride + Bike oder etwa als „Museum der Autogerechten Stadt“, einem Ort der den nationalen und globalen Prozess des Rückbaus dieses städtebaulichen Erbes dokumentiert.

KM 12

EINKAUF AUF DEM MARKT

KM 11

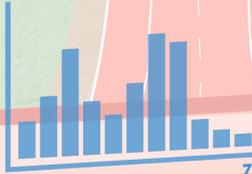
FREUNDE IM VOLKSPARK WILMERSDORF TREFFEN

KM 8

KINDER ABHOLEN

BUNDESPLATZ

NUTZER



AUSGELIEFERT: 65/89 PAKETE  
73%

PACKSTATION

Park+Ride

SCHATZKARTE BUNDESPLATZ

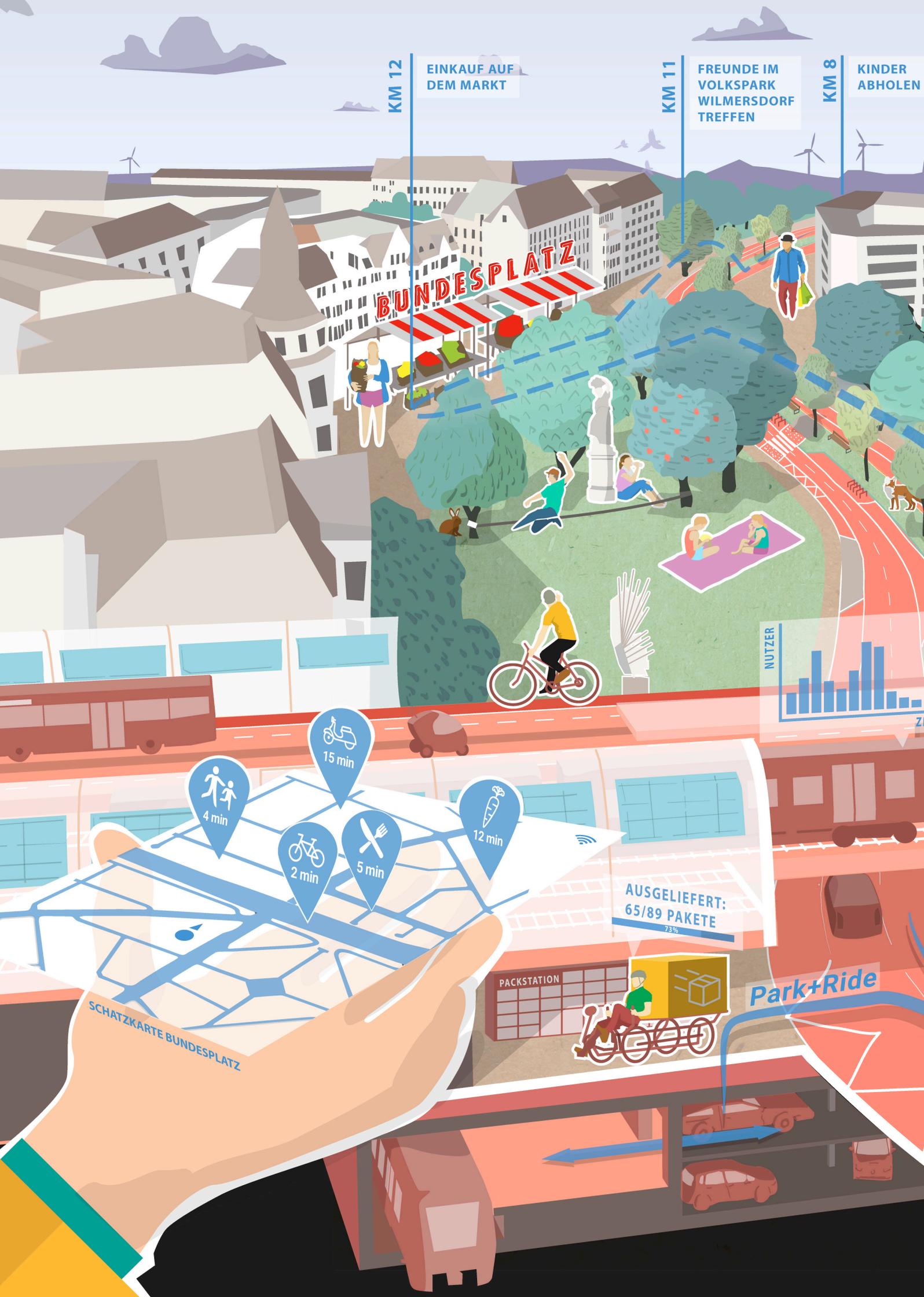
4 min

15 min

2 min

5 min

12 min



KM 0  
BÜRO IN  
MITTE

- 425 Kalorien
- 22 Minuten
- 4,3 kg CO<sub>2</sub>



PENDLERSTRÖME  
30.5.2020 17:12

# Zeit- und Maßnahmenplan

In der zweiten Wettbewerbsphase sollen in Vorbereitung der Reallabore der dritten Phase gemeinsam mit VertreterInnen der Verwaltung, AnwohnerInnen und der wissenschaftlichen PartnerInnen die hier vorgestellten Ergebnisse der ersten Wettbewerbsphase evaluiert und eine vertiefte Konzeptplanung erarbeitet werden. Hierzu zählen Konzepte für nachhaltige Mobilität rund um das Quartier, die Revitalisierung der Bundesallee mit stadtteilübergreifender Wirkung sowie ein Gestaltungskonzept für den Bundesplatz selbst. Die Ergebnisse haben nicht nur ortsspezifische Relevanz, sondern eine übergreifende Bedeutung in der praktischen Umwandlung der autogerechten zur lebenswerten Stadt. Herausforderungen, die auch andernorts bestehen, werden am Bundesplatz aktiv angegangen, erste Bausteine für die Stadt der Zukunft sind gelegt. Mit einem modellhaften innerstädtischen Platz der Zukunft wird der Bundesplatz seinem Namen wieder gerecht.

Der Maßnahmenplan besteht aus einer Mischung schnell umsetzbarer **„Sofortmaßnahmen“** und der **Verfolgung langfristiger Ziele**. Zeitnah sollen weitere Aktionen, Workshops und Interventionen vor Ort stattfinden, um die Potentiale des Ortes weiter auszuloten und zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten und Nutzungen auszutesten. In Expertenwerkstätten und Runden Tischen sollen mit Unterstützung der wissenschaftlichen Partner problemorientierte Strategien und detailliertere Lösungen vertieft ausgearbeitet werden. Langfristige Vorhaben werden in Form vorbereitender Maßnahmen wie Machbarkeitsstudien, Prüfaufträge und Anträge bereits in dieser Phase angestoßen.

Zentrales Element der zweiten Wettbewerbsphase ist die **Platztransformation „Paradies-Prototyp“**: Im Rahmen einer mehrwöchigen Aktion auf dem Bundesplatz wird durch ein temporäres Bauwerk ein Kristallisationspunkt auf dem Platz geschaffen. Dieses temporäre Bauwerk wird auf der einen Seite ein Ort der Diskussion und innovativen Bürgerbeteiligung sein, in dem die Umgestaltung des Bundesplatzes zu einem nachhaltigen Quartier weiterentwickelt und debattiert wird. Auf der anderen Seite verdeutlicht das Bauwerk selbst sehr anschaulich, welches Veränderungspotenzial der Platz enthält, wie seine Aufenthalts- und Nutzungsqualität gestärkt werden kann.

Während der gesamten zweiten Phase findet eine kontinuierliche **wissenschaftliche Prüfung** der Weiterentwicklung der Vision Bundesplatz 2030+ und der dafür konzipierten Maßnahmen statt, d.h. eine Rückkopplung mit (internationalen) Good-Practice-Beispielen, eine Evaluierung der Bürgerbeteiligung, Analyse und Folgenabschätzung von Entwicklungsszenarien und Varianten etc.

Die **Aktivierung des Quartiers** Bundesplatz im Sinne der Vision 2030+ kann in der zweiten Wettbewerbsphase durch ein Maßnahmenbündel gestartet werden: Durch Wegweiser und eine „Schatzkarte“ der wichtigen Orte (kulturelle und soziale Einrichtungen, Gastronomie, Einzelhandel etc.), die ansprechend gestaltet werden, durch die Verlagerung des Marktes aus der Mainzer Straße auf den Bundesplatz, durch Zwischennutzungen auf der Fläche unterhalb der A100 – etwa eine temporäre Skateranlage oder Kinoveranstaltungen, wie sie bereits im Rahmen der Raumwerkstatt

„Paradies Bundesplatz“ stattfand. Für die Finanzierung dieser Maßnahmen werden im weiteren Prozess zusätzliche Partner (Gewerbetreibende, Sponsoren) gesucht.

Das **Teilkonzept „Fokus Quartier – Bundesplatz als Modellquartier für nachhaltige Mobilität und Städtebau entwickeln!“** wird mit den Schwerpunkten „fahrradfreundliches Quartier“ und „gemischtes, attraktives Quartier“ im Verlauf der gesamten zweiten Wettbewerbsphase weiterentwickelt. Dazu soll ein „Runder Tisch der Hauseigentümer“ ebenso gehören wie die Entwicklung eines langfristigen Konzeptes für den Raum unter der A 100 etwa als Fahrrad-Hub. Ergebnis wird ein detailliertes Konzept sein, das die Ziele der Vision 2030+ auf Quartiersebene darstellt und mit einem umsetzungsreifen Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan unterlegt.

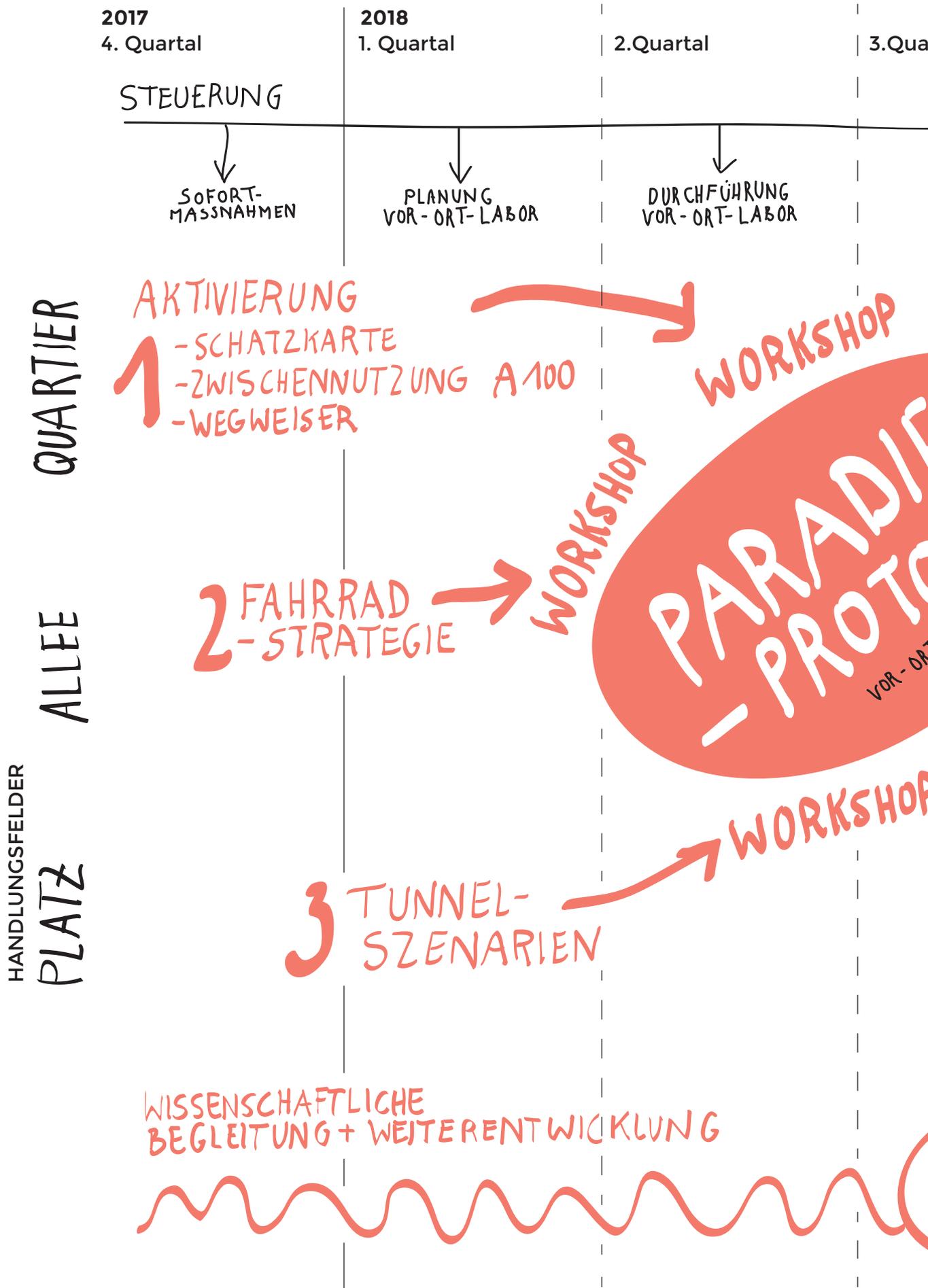
Das **Teilkonzept „Fokus Bundesallee – die Bundesallee als Achse der nachhaltigen Mobilität umgestalten!“** wird in der zweiten Wettbewerbsphase mit den Schwerpunkten Radinfrastruktur, barrierefreie Querungsmöglichkeiten der Allee (insbesondere im Bereich des Volksparks Wilmersdorf) und Entwicklung eines Boulevards für das 21. Jahrhundert weiterentwickelt. Ergebnis wird ein detailliertes Konzept sein, das die Ziele der Vision 2030+ auf Ebene der Bundesallee darstellt und mit einem umsetzungsreifen Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan unterlegt.

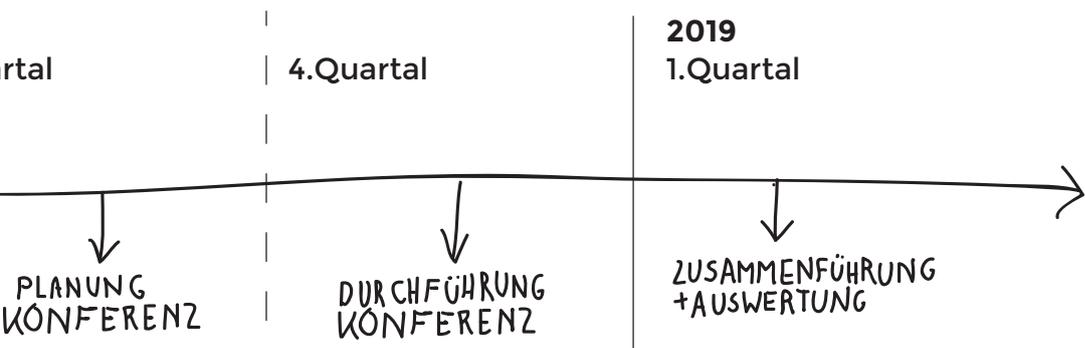
Das **Teilkonzept „Fokus Bundesplatz – den Bundesplatz als Quartierszentrum zurückerobern!“** wird in der zweiten Wettbewerbsphase mit den Schwerpunkten zukünftiger Umgang mit dem Tunnel und Gestaltung des Platzes vertieft. In der Entwicklung von Szenarien für einen möglichen Umgang mit dem Tunnel liegt eine besondere Herausforderung der zweiten Phase, da hier vielfältige verkehrliche, politische, finanzielle, städtebauliche etc. Faktoren miteinbezogen werden müssen. Ergebnis wird ein detailliertes Konzept sein, das die Ziele der Vision 2030+ auf Ebene der Bundesallee darstellt und mit einem umsetzungsreifen Maßnahmen-, Zeit- und Kostenplan unterlegt. Eine zentrale Rolle für das Teilkonzept „Fokus Bundesplatz“ spielt das temporäre Bauwerk zur Platztransformation.

Die Teilkonzepte werden aus der **Gesamtvision Bundesplatz 2030+** abgeleitet und mit dieser Vision während des gesamten Prozesses rückgekoppelt. Alle Maßnahmen fügen sich in die Gesamtvision ein und tragen dazu bei, sie zu konkretisieren. Die Gesamtvision vereinigt darüber hinaus auch die Maßnahmen-, Zeit- und Kostenpläne der Teilkonzepte, so dass zum Ende der zweiten Wettbewerbsphase ein mit allen Akteuren – v.a. dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmtes Umsetzungskonzept vorliegt.

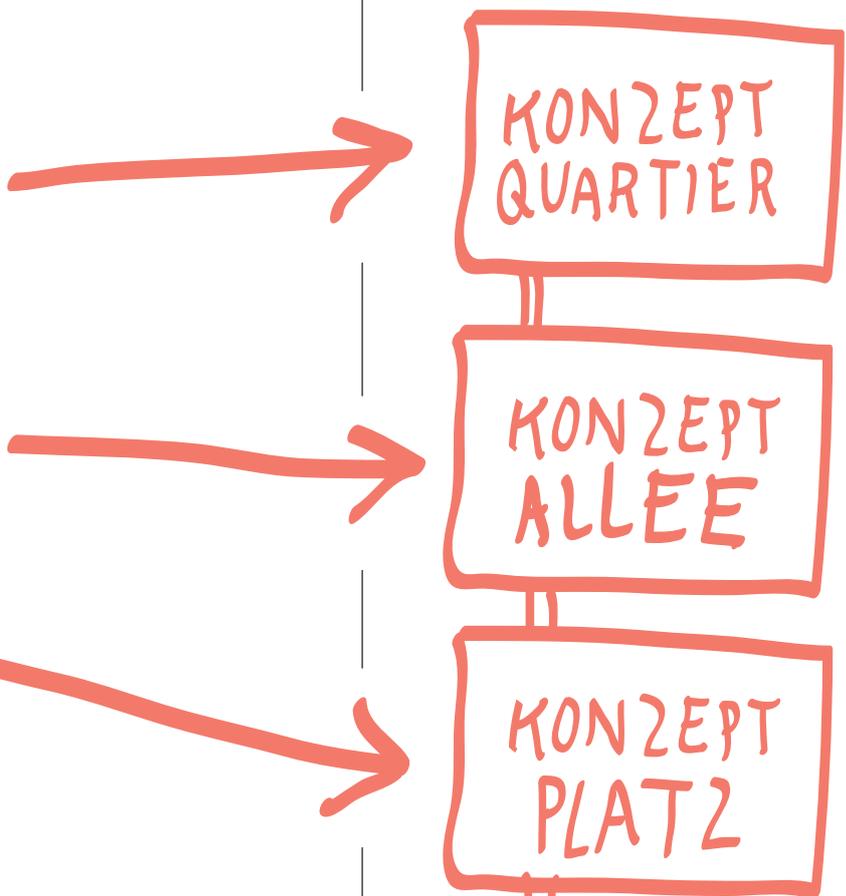
Im Rahmen der Platztransformation im Frühsommer 2017 finden auf dem Bundesplatz mehrere Planungsworkshops statt, die die Gesamtvision Bundesplatz 2030+ und die Teilkonzepte gemeinsam mit allen Akteuren und auswärtigen ExpertInnen weiterentwickeln und die Öffentlichkeit in den Prozess miteinbeziehen.

Schwerpunkt des letzten Drittels der zweiten Wettbewerbsphase wird eine große **Konferenz mit internationaler Beteiligung zum Thema „Eine neue Balance der Verkehre für eine zukunftsweisende Gestaltung des Modellquartiers Bundesplatz“** sein, auf dem die Ergebnisse des Planungsprozesses und die zukünftigen Ideen mit der Fachöffentlichkeit und Wissenschaft diskutiert werden. Die Konferenz dient zum einen der inhaltlichen Abstimmung und Rückversicherung der Vision in Hinblick auf ihren Innovationsgehalt, zum anderen der Verbreitung des Beispiels Bundesplatz als nationales und internationales Referenzprojekt für einen nachhaltigen Umbau autogerechter Großstadtquartiere und für innovative Formate der Bürgerbeteiligung.





ES  
OTYP  
LABOR



ÜBERSETZEN  
DER BÜRGERVISION

GESAMT-  
VISION  
2030+

KONFERENZ

~~MASSNAHMEN  
ZEIT- UND  
KOSTENPLAN~~

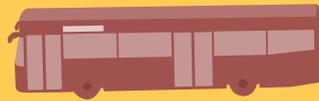
## **Abbildungsverzeichnis**

S. 3: E. Harmel, S. 8: Senator für Stadtentwicklung und Umwelt Andreas Geisel (SPD) © Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, S. 9: SPD Berlin, S. 14: unbekannt, S. 18: M. Burke, S. 20: F. Guschmann, S. 28: M. Burke, S. 34/35: M. Burke, F. Guschmann, S. Marzahn, S. 40: Screenshot der YouTube-Seite; wS. 42: M. Burke, S. 46: S. Marzahn, S. 47: E. Harmel, S. 48: (oben) Assemble Studio, (unten links + rechts) E. Harmel, S. 50: F. Guschmann, S. 51: E. Harmel, S. 52: (oben + mitte) C. Polinna, (unten) Screenshot Schatzkarte Neukölln, S. 54: S. Marzahn, S. 55: E. Harmel, S. 56: C. Polinna, S. 58: F. Guschmann, S. 59: E. Harmel, S. 60: (links + unten): C. Polinna, (rechts) Transforming Cities, S. 62: M. Burke; S. 63: E. Harmel, S. 64: (oben + links) C. Polinna, (unten) © Rudi Dix / Heinz, S. 66: M. Burke, S. 67: E. Harmel, S. 68: (oben) E. Harmel, (links) Latz + Partner Landschaftsarchitekten, (rechts) C. Polinna

Alle weiteren Illustrationen: studio amore/M. Burke, E. Harmel, L. Jank



DEUTSCHER  
NATURSCHUTZPREIS  
2012



5000  
STUNDEN  
EHRENAMT



# BUNDESPLATZ



- 425 Kalorien
- 22 Minuten
- 4,3 kg CO<sub>2</sub>



ERWIN-BARTH-PREIS  
FÜR EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT  
2013

