

# **Beschluss der Kreisdelegiertenversammlung der SPD Charlottenburg-Wilmersdorf vom 28. September 2012**

## **Aufwertung des Bundesplatzes**

### **Weniger Verkehr, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität!**

Die SPD-Mitglieder und das von der SPD nominierte Mitglied des Senats von Berlin werden aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass Senat und Bezirk gemeinsam einen Maßnahmenkatalog zur Aufwertung des Bundesplatzes erarbeiten. Ziel der Maßnahmen ist die Umgestaltung des Bundesplatzes zu einer hochwertigen Aufenthaltsfläche (Stadtplatz mit Grünanlage) mit hoher Nutzungsqualität für Anwohnerinnen und Anwohner.

Dazu sind langfristig folgende städtebaulichen Vorhaben anzustreben:

- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Umbau der Bundesallee zu einer stadtverträglichen Straße.
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Zuschüttung oder Deckelung des Bundesplatztunnels.
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Eindämmung der A100-Ausweichverkehre.

Um die zur Realisierung dieser Vorhaben erforderlichen stadtplanerischen Ideen und Konzepte zu entwickeln, ist der Bundesplatz als Modellprojekt für die Internationale Bauausstellung (IBA 2020) anzumelden.

Ergänzend wird der Senat aufgefordert, in Abstimmung mit dem Bezirk im Vorgriff auf die langfristigen Vorhaben folgende kurzfristig realisierbaren Maßnahmen zu prüfen:

- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zum eigentlichen Bundesplatz von den einmündenden Nebenstraßen,
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Ausweisung des Bundesplatzes als Grünfläche,
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Einführung von Tempo 30 auf den beiden Straßenspangen,
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Verbesserung des Umfelds am S/U-Bahnhof Bundesplatz,
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Zeitnahe Fertigstellung des von Anwohnern bereits im August 2011 bei der Verkehrslenkung Berlin beantragten Lärmgutachtens zur Detmolder Straße sowie
- <sup>35</sup>/<sub>17</sub> Abstimmung mit dem Bezirk Tempelhof-Schöneberg zur Zukunft des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf.

Für die Finanzierung möglicher Maßnahmen sind Förderungsmöglichkeiten der EU zu prüfen und zielgerichtete Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorzubereiten.

Darüber hinaus wird der Senat aufgefordert, in der nächsten EU-Förderperiode (2014-2020) die EFRE- und ESF-finanzierten Programme der sozialen Stadtentwicklung so auszurichten, dass auch für Stadtplätze wie den Bundesplatz entsprechende Fördermittel zum Einsatz kommen können.

### **Begründung zum Bundesplatzantrag:**

Der Bundesplatz und sein direktes Umfeld mit Bundesallee, Wexstraße und Detmolder Straße sind in ihrer jetzigen Gestaltung Relikte der autogerechten Stadt der 1960er Jahre und stehen im Widerspruch zum heutigen Verständnis einer zukunftsweisenden sozialdemokratischen Stadtentwicklungspolitik:

- <sup>35</sup><sub>17</sub> In Ost-West-Richtung gilt der Straßenzug Wexstraße und Detmolder Straße als beliebte Ausweichroute zur Bundesautobahn A 100.
- <sup>35</sup><sub>17</sub> Die Nord-Süd-Richtung über die Bundesallee zeugt durch den überdimensionierten Bestand von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) noch immer von den ursprünglichen Ideen für eine Westtangente bis zum Spichernplatz.
- <sup>35</sup><sub>17</sub> Der Bundesplatztunnel selbst entzieht zwar der Blickfläche einen Teil des Verkehrs, benötigt aber für die Ein- und Ausfahrten viel wertvollen Stadtraum.

An vielen anderen Stellen in dieser Stadt hat sozialdemokratische Stadtentwicklungspolitik in den letzten Jahren zu einer Abnahme des MIV geführt: durch Rückbau von Bausünden vergangener Zeiten, durch Ausgleichsmaßnahmen für ein Mehr an Grün, durch Stärkung eines leistungsfähigen ÖPNV, durch den stetigen Ausbau des Radwegenetzes.

Berlin hat einen Modal Split, bei dem der Anteil des MIV konstant geringer wird. Schon jetzt hat Berlin die geringste PKW-Dichte aller Großstädte in der Bundesrepublik. Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP Verkehr) sieht die Bundesallee im Planungshorizont bis 2025 zwar als übergeordnete Straßenverbindung (Verbindungsstufe II), doch steht die Entwicklung des MIV – wie eben beschrieben – hierzu im Widerspruch.

Sozialdemokratische Stadtentwicklungspolitik beschäftigte sich schon in der Historie immer mit den Zahlen der Zukunft – sie war immer visionär. Wenn sie in den 1960er Jahren vor dem Hintergrund der Zunahme privater PKW für eine Beschleunigung des MIV stand und Mobilität mit motorisierter Freiheit und Unabhängigkeit gleichzusetzen war, so muss sie mit Blick auf das Jahr 2020 ebenso zukunftsweisend gestaltet werden. Dass durch bauliche Veränderungen der Zeitgeist noch ein wenig angeschoben werden kann, das hat sich in der Vergangenheit gezeigt, das wird sich in der Zukunft zeigen.

Rechtzeitiges Agieren ist Stadtentwicklungspolitik, Reagieren ist meist nur ein verspäteter Versuch der Stadterrettung und hilft selten der Stadt und fast nie einer Partei in Regierungsverantwortung.