

Breitenbachplatz: Drei Vorschläge für die Zukunft - Sie sind nach Ihrer Meinung gefragt



Der **Tagesspiegel** berichtet aktuell:

Seit Dienstag, 18. Januar, können Sie kommentieren, was das Zeug hält: Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz stellt auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de die drei ausgewählten Planvarianten für die Zukunft des Breitenbachplatzes vor. Sie erinnern sich: Das Abgeordnetenhaus beschloss im Sommer 2019, dass die Autobahnbrücke über dem Platz zurückgebaut werden sollte. Die Frage stellte sich: Wie kann und sollte das geschehen? Soll sie ganz verschwinden? Wo soll die Autobahn aufhören? Wie könnte der Tunnel unter dem Wohnhaus „Die Schlange“ an der Schlangenbader Straße zukünftig genutzt werden? Also wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Nach einem Kiezspaziergang vor Ort und einem Experten-Workshop (da blieben Fachleute und Bürgervertreterinnen und -vertreter weitgehend unter sich) sind jetzt drei mögliche Szenarien vorstellbar:

Variante 1.A-II: Die Brücke wird abgerissen, die Tunnelröhren bleiben aber für den Autoverkehr geöffnet.

Damit PKW, LKW, Motorräder und Busse künftig in den Tunnel und auf den Autobahnzubringer kommen, müsste in dieser Variante die Auf- und Abfahrt an der

Schlangenbader Straße neu entstehen. Über den Breitenbachplatz fließt dann der Verkehr auf zwei Fahrstreifen je Richtung zu ebener Erde weiter. Die Planer sehen auf dem Platz einen „umfangreichen“ Flächengewinn – es gibt frischen Platz auf dem aktuell zerschnittenen Platz zwischen Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Variante 2.A-I: Die Brücke wird abgerissen, nur eine Tunnelröhre in einer Richtung bleibt für Autos offen.

Der ersten Variante sehr ähnlich, aber: Verkehr auf der Autobahn und im Tunnel wird nur in einer Richtung zugelassen (zum Beispiel: Sie können vom Funkturm nach Steglitz rollen, zurück müssten Sie die A103 und die Stadtautobahn nutzen). Der Vorteil dieser Variante ist, dass nur eine Tunnelröhre für Autos und Co. benötigt würde; in der anderen Röhre könnten Fahrräder oder Busse rollen (oder ein Schwarzlicht-Minigolf-Platz installiert werden; nur so eine Idee).

Variante 3: Die Brücke kommt weg, der Tunnel wird geschlossen, die Auffahrten werden abgerissen.

Der Breitenbachplatz wäre frei vom massiven Betonbauwerk, der Verkehr würde dank der neuen „Sackgassenlage“ deutlich reduziert. „Die Variante bietet im städtebaulichen Sinn außerdem den größten Umgestaltungsspielraum und Flächengewinn durch den Rückbau aller verkehrlichen Bauwerke“, schreiben die Planer im erläuternden Text. Was man mit den beiden Tunnelröhren macht, müssten sich findige Köpfe noch ausdenken. Mit Variante 3 gewännen die Anwohnerinnen und Anwohner das größtmögliche Plus an Lebensqualität (und auch wir, die wir nicht am Breitenbachplatz wohnen, würden sicherlich immer wieder zu allerlei Marktbesuch, Spaziergang, Boule-Spiel und Kneipengang auf den neuen Platz gelockt werden). Autofahrer müssten dann aber einen Umweg vom Süden Berlins zur westlichen Stadtautobahn in Kauf nehmen. Aber wäre es ein großer Umweg? Fast drei Kilometer mehr stünden auf dem Kilometerzähler ihres Gefährts, wenn Sie vom Steglitzer Kreisel über die A103 und A100 zum Bauhaus am S-Bahnhof Halensee fahren wollten. Erstaunlich jedoch: Auf der längeren Route benötigen Sie laut Google Maps 9 Minuten – ebenso wie aktuell über die Tempo-30-Schildhornstraße und den Autobahnzubringer ab Breitenbachplatz.

Wie finden Sie die drei Vorschläge?

Die Senatsverwaltung will es wissen, die Planer auch – und ich bin auch neugierig. Auf mein.berlin.de ist jeder konstruktive Kommentar und jede Idee gerne gesehen. „Berlin muß endlich zu lebenswerten Stadt für die Gemeinschaft werden“, schreibt zum Beispiel Nutzer **elixias** und wünscht sich eine neue „Begrünungsanlage sowie Ausbau der ÖPNV- und Fahrradinfrastruktur in Zusammenarbeit mit den Anwohnern“. **Jejred** findet es gut, dass die bestehenden Parkplätze unter der Brücke wegfallen würden, „die freiwerdenden Flächen könnten entsiegelt und begrünt werden, dies ... tut auch dem generellen Stadtklima gut“. Und **Käptn Graubart** sorgt sich, dass nur bei der Variante 3 der bestehende Radverkehr zwischen Südwestkorso und Freier Universität nicht ausgebremst werde.

Diskutieren Sie mit – erst am 15. März schließt das Ideen-Sammel-Portal wieder! Mein Tipp: Lesen Sie zuerst das pdf-Dokument „Ergebnisse der 1. Projektphase“. Die Autoren stellen nicht nur die drei obigen Varianten vor; sie berichten auch von der Findungs-Geschichte – es gab ursprünglich zwölf Varianten, von denen im Fachleute-Workshop jedoch neun verworfen wurden.

Inhalt

Anlass / Zielsetzung der Untersuchung	4
Projektphasen	5
Was ist bisher geschehen?	6
Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!	10
Was folgt in der nächsten Phase der Machbarkeitsuntersuchung?	10

Ergebnisse der 1. Projektphase

Anlass / Zielsetzung der Untersuchung

Mit dem Bau der ehemaligen Bundesautobahn A 104 in den 1970er und 1980er Jahren wurde der Breitenbachplatz an der Grenze der beiden Bezirke Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf in seiner Funktion als zusammenhängende und die Quartiere verbindende Platzanlage erheblich gestört. Die nach dem städtebaulich-verkehrlichen Leitbild der „autogerechten Stadt“ errichteten Rampen- und Brückenanlagen zwischen Schildhornstraße und dem Tunnel Schlangenbader Straße bilden eine erhebliche räumliche und funktionale Barriere, zerschneiden die ehemals zusammenhängenden Stadträume und erzeugen ausgeprägte städtebauliche Missstände. Der gesamte Platzraum wird durch die Verkehrsanlagen und den Kfz-Verkehr dominiert – die Aufenthaltsqualität sowie stadträumliche und gestalterische Qualitäten leiden darunter.

Im Jahr 2006 wurde der Status des Straßenabschnittes von der Mecklenburgischen Straße bis zur Schildhornstraße und damit auch der Brücke über den Platz – durch die Entlassung der ehemaligen Bundesautobahn A 104 aus der fernstraßenrechtlichen Widmung – verändert. Die Entscheidung über Änderungen an der bestehenden Verkehrsanlage liegt nunmehr bei den gegenwärtigen Straßenbaulastträgern, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) Abt. V und den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Am 06.06.2019 hat das Abgeordnetenhaus beschlossen, untersuchen zu lassen, wie der Bereich um den Breitenbachplatz städtebaulich-verkehrlich neugeordnet und aufgewertet werden kann, um den Stadtraum für die Menschen wieder attraktiver und lebenswerter zu machen.

Um zu klären, unter welchen städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Rückbau der Autobahnbrücken und Anlagen zwischen Schildhornstraße und Tunnel Schlangenbader Straße möglich ist, soll eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung sollen die Anforderungen, Potenziale und Folgen untersucht und bewertet werden, die sich aus einem Abriss bzw. dem weitgehenden Rückbau und Umbau der Brücken über den Breitenbachplatz und eine ebenerdige Führung des motorisierten Verkehrs entlang des Platzes bzw. im benachbarten Straßennetz ergeben. Wenn das Ergebnis der Untersuchung dazu führt, dass die Brücken zurückgebaut werden können, soll im Anschluss ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung folgen. Dieses dient dann als Grundlage für ein notwendiges formelles Planverfahren.

Der Senat verfolgt mit den Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern das Ziel, auch bei gesetzlich nicht geregelten (sogenannten „informellen“) Planungen wie dieser Machbarkeitsuntersuchung, eine möglichst breite und frühzeitige Teilhabe am Verfahren zu ermöglichen. Die Ziele, Möglichkeiten aber auch Grenzen der Beteiligung an der Machbarkeitsuntersuchung können im [Beteiligungskonzept Breitenbachplatz](#) nachgelesen werden.

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie ist es im Verlauf des Bearbeitungsprozesses bereits zu Anpassungen des (ursprünglichen) Beteiligungskonzepts gekommen. Je nach Verlauf der Pandemie können sich auch im Jahr 2021 weitere Anpassungen ergeben. Dies gilt insbesondere für die Vor-Ort-Veranstaltungen, die zum Teil durch Online-Beteiligungen ersetzt wurden bzw. künftig zu ersetzen sind.

Projektphasen

Die Machbarkeitsuntersuchung gliedert sich in drei übergeordnete Projektphasen:

1. Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse und Variantenvorauswahl

Die Basis der Untersuchung bildet eine umfassende Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse der bestehenden Rahmenbedingungen und Belange. Neben der Auswertung vorhandener sowie erhobener Daten durch Zählungen und Ortsbegehungen durch das Planungsteam, ist es das Ziel, mit der Verwaltung und den unterschiedlichen Akteuren/ Stakeholdern und der interessierten Öffentlichkeit, bestehende Chancen/ Restriktionen zu erfassen und somit gemeinsam eine umfassende Grundlage für die weitere Bearbeitung zu schaffen. Außerdem erfolgt in der ersten Projektphase die Herleitung und verbale Bewertung der denkbaren und "undenkbaren" Varianten zum Umgang mit den Bauwerken (Brücke, Rampen, Tunnel) rund um den Breitenbachplatz. Im Rahmen des ersten Workshops wurden drei Varianten ausgewählt, die vertiefend untersucht werden sollen (s. Abschnitt „Was ist bisher geschehen?“).

Die Veröffentlichung der Ergebnisse der ersten Projektphase erfolgt mit dieser Kurzdokumentation, die über „meinBerlin“ kommentiert werden kann (s. Abschnitt „Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!“).

2. Erarbeitung und Konkretisierung möglicher städtebaulich-verkehrlicher Varianten, Ermittlung und Ausarbeitung der Vorzugsvariante

In der zweiten Projektphase erfolgt die planerische Ausarbeitung der vorab festgelegten Varianten, u.a. hinsichtlich einer möglichen Trassenführung und Dimensionierung der benötigten Verkehrsanlagen sowie der städtebaulich-freiräumlichen Potenziale im Umfeld des Platzes. Die quantitative Bewertung der Varianten erfolgt anhand von Aspekten, Anforderungen und Zielen bezüglich des Städtebaus, der Verkehrsqualität und -sicherheit, der Umsetzbarkeit, der Nachhaltigkeit, der Ökologie und Wirtschaftlichkeit.

Die Arbeitsergebnisse dieser zweiten Projektphase werden im Rahmen des zweiten Workshops vorgestellt und es wird gemeinsam eine Vorzugsvariante ermittelt.

Nach der Ermittlung der Vorzugsvariante und der Sammlung planungsrelevanter Hinweise in der zweiten Projektphase erfolgt deren detaillierte und finale Ausarbeitung durch das Planungsteam.

3. Abschließende Dokumentation und Präsentation/ Veröffentlichung der Ergebnisse

Nach dem finalen Workshop werden die Beiträge reflektiert und die Ergebnisse der Untersuchung im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung bzw. digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt und erörtert. Die zusammenfassenden Dokumentationen der Workshops und Veranstaltungen sowie der Abschlussbericht werden auf der Homepage der SenUVK veröffentlicht.

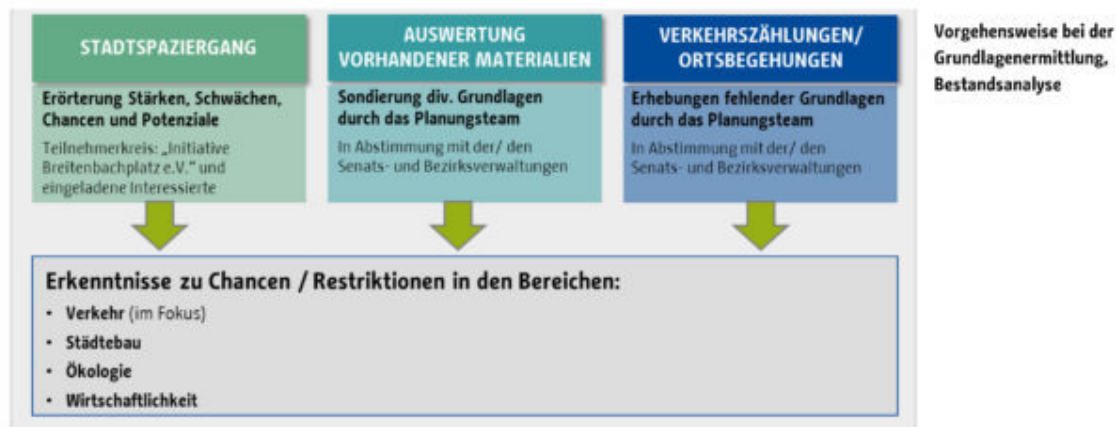
Was ist bisher geschehen?

Grundlagenermittlung, Bestandsanalyse

Im Rahmen der Grundlagenermittlung / Bestandsanalyse wurde ein Stadtpaziergang mit der Initiative Breitenbachplatz e.V., der Berliner Senats- (SenUVK und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) sowie der Bezirksverwaltung Charlottenburg-Wilmersdorf und dem Planungsteam im näheren Umfeld des Platzes durchgeführt. Ziel war es, erste Hinweise zu Mängeln im öffentlichen Raum sowie Ideenvorschläge für eine zukunftsgerechte Entwicklung des Breitenbachplatzes und seiner angrenzenden Räume zu sammeln. Die Dokumentation des Stadtpaziergangs finden Sie [hier](#).

Parallel fand die Zusammenstellung, Erhebung und Auswertung sowie Aufbereitung verschiedener Materialien/ Daten durch das Gutachterteam statt.

Die hierdurch gesammelten Erkenntnisse zu bestehenden Konflikten aber auch Chancen in den Bereichen Verkehr (bspw. Verkehrsmengen, Radverkehr, ruhender Verkehr, Unfallanalyse etc.), Städtebau (bspw. Siedlungs- und Nutzungsstrukturen, Denkmalschutz, Städtebaurecht) und Ökologie (bspw. Lärm- und Luftbelastung) bilden die Grundlage für die weitere Bearbeitung.



©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

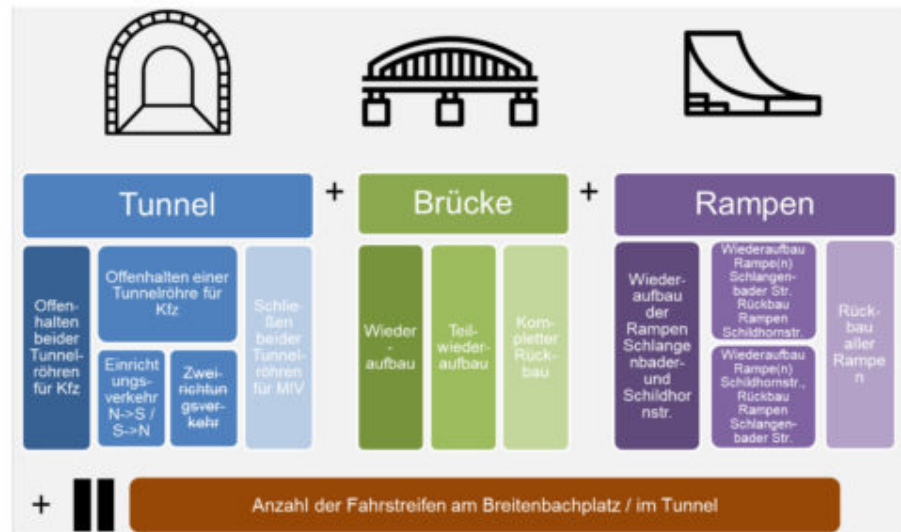
Variantenentwicklung

Im nächsten Schritt wurden alle denkbaren und „undenkbaren“ Varianten zum zukünftigen Umgang mit den Verkehrsanlagen gesammelt und verbal (qualitativ) bewertet. Die Herleitung der Varianten erfolgte in Bezug auf den Umgang mit den Brücken- und den Rampenanlagen Schildhornstraße und Schlangenbader Straße (jeweils Abriss ohne Wiederaufbau, Abriss mit Teil-Wiederaufbau und Abriss mit komplettem Wiederaufbau) und dem Tunnel (Offenhalten des gesamten Tunnels, Offenhalten einer Tunnelröhre oder Schließen des gesamten Tunnels) sowie die mögliche Führung des Kfz-Verkehrs am Platz und im Tunnel.

Die gutachterliche Prüfung hat ergeben, dass die Zukunftsfähigkeit der Brückenbauwerke nicht gegeben ist und daher bei mittel- bis langfristigen Überlegungen bzw. Planungen davon ausgegangen werden sollte, dass die vorhandenen Überbauten zurückgebaut werden müssen. Somit sind ein Erhalt bzw. eine Sanierung der Brückenanlagen nicht realistisch.

Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz | Ergebnisse 1. Projektphase

Herleitung aller denkbaren und „undenkbaren“ Varianten zum zukünftigen Umgang mit den Verkehrsanlagen



©HOFFMANN-LEICHTER

Aus den oben angeführten Kombinationsmöglichkeiten, ergaben sich zwölf denkbare (weil aus sicherheitstechnischen Gründen umsetzbare) Varianten (s. folgende Tabelle).

Diese wurden anhand von acht Kriterien (Städtebau/ Stadtgrundriss, Flächengewinn, Immission/ Emission, Verkehrsqualität Kfz, Potenzial Umweltverbund, Stadtverträgliche Mobilität, Umsetzbarkeit, Kosten) durch das Planungsteam verbal-argumentativ (qualitativ) bewertet und innerhalb des (geschlossenen) ersten Workshops mit den Teilnehmenden (bestehend aus Vertretern der Senats- und den Bezirksverwaltungen, der Politik und div. Stakeholdern wie Interessensvertretungen aus der Zivilgesellschaft, Vereinen, Wohnungsbauunternehmen etc.) erörtert und diskutiert.

Kurzbeschreibung der 12 Varianten (Umgang mit den Bauwerken, Fahrstreifen)			Nr.
	Tunnel wie Bestand FS in Tunnel wie Bestand Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung		1.A-I
	Tunnel wie Bestand Reduzierung FS in Tunnel Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung		1.A-II
	Tunnel wie Bestand Reduzierung FS in Tunnel Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung		1.B.1-I
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Brücke in verringerter Breite Je 2 FS am BBP pro Richtung		1.B.1-II
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung		1.B.2
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Brücke in voller Breite Je 2 FS am BBP pro Richtung		1.C.1
	Tunnel wie Bestand FS Tunnel wie Bestand Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in voller Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung		1.C.2
	1 Tunnelröhre (1 Richtung: S-> N) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Rückbau Brücke Je 1 FS am BBP pro Richtung		2.A-I
	1 Tunnelröhre (1 Richtung: N->S) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Rückbau Brücke Je 2 FS am BBP pro Richtung (sonst Rückstaugefahr)		2.A-II
	1 Tunnelröhre (1 Richtung) für MIV offen Entfall Rampen Schlangenbader Straße Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung		2.B
	1 Tunnelröhre (1 Richtung) für MIV offen Brücke in verringerter Breite Je 1 FS am BBP pro Richtung		2.C
	Tunnel komplett für MIV gesperrt Entfall aller Rampen Rückbau Brücke Je 1 FS am BBP pro Richtung		3

Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz | Ergebnisse 1. Projektphase

Im Workshop erfolgte eine Vorauswahl der drei weiter zu vertiefenden Varianten durch die Teilnehmenden, die von der SenUVK bestätigt wurde. Diese werden nachfolgend kurz beschrieben:

Variante 1.A-II



Kurzbeschreibung Variante 1.A-II

©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Beide Tunnelröhren bleiben für den Kfz-Verkehr geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden. Am Breitenbachplatz werden je Richtung zwei Fahrstreifen erhalten, deren Lage angepasst werden kann, während die Anzahl der Fahrstreifen im Tunnel reduziert werden.

Am Platz werden umfangreiche Flächenpotenziale freigesetzt, wodurch neue städtebauliche, freiräumliche und funktionale Gestaltungsmöglichkeiten entstehen. Durch den Flächengewinn und die Möglichkeit, einzelne Fahrstreifen im Tunnel alternativ nutzen zu können, z.B. für den Radverkehr oder den öffentlichen Personennahverkehr (wird derzeit geprüft), bestehen gute Voraussetzungen zur Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer stadtverträglichen Mobilität und des Umweltverbundes.

Durch den Rückbau der Brücke werden zudem zukünftige Instandhaltungskosten gesenkt. Als negativ können längere Fahrtzeiten für den Kfz-Verkehr sowie die potenziell zunehmenden Immissionen am Platz durch den ebenerdigen Kfz-Verkehr interpretiert werden.

Variante 2.A-I



Kurzbeschreibung Variante 2.A-I

©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Eine der beiden Tunnelröhren bleibt für den Kfz-Verkehr in eine Richtung geöffnet, sodass Zu- und Ausfahrtrampen in bzw. aus dem Tunnel benötigt werden.

Machbarkeitsuntersuchung Breitenbachplatz | Ergebnisse 1. Projektphase

Die andere Tunnelröhre kann eine neue Nutzung erfahren. Am Breitenbachplatz wird je Richtung ein Fahrstreifen erhalten, dessen Lage angepasst werden kann.

Diese Variante stellt eine der besten Optionen für den Städtebau mit einem großen Flächengewinn dar. Sie bietet großes Potenzial durch die mögliche Umnutzung einer kompletten Tunnelröhre z. B. für den Radverkehr bzw. den ÖPNV. Durch den Rückbau der Brücke werden Instandhaltungskosten gesenkt.

Für die Anlieger mit Kfz entstehen hierbei Umwege und es stellt sich die Frage der Umsetzbarkeit: Kann ein „Einrichtungs-Autobahnzubringer“ umgesetzt werden?

Variante 3

Kurzbeschreibung Variante 3



©HOFFMANN-LEICHTER/ GRUPPE PLANWERK

Bei dieser Variante werden das Brückenbauwerk und damit auch die Rampen an der Schildhornstraße zurückgebaut. Beide Tunnelröhren werden für den Kfz-Verkehr geschlossen und somit für neue Nutzungen frei. Die Zu- und Ausfahrtsrampen in bzw. aus dem Tunnel werden in ihrer jetzigen Form nicht mehr benötigt. Am Breitenbachplatz wird je Richtung ein Fahrstreifen empfohlen, dessen Lage angepasst werden kann.

Diese Variante setzt ein großes Zeichen für den Umweltverbund. Der Kfz-Verkehr am Platz kann deutlich reduziert werden, da nur noch für Anlieger ein Grund für das Zu- und Ausfahren besteht („Sackgasse“). Die Variante bietet im städtebaulichen Sinn außerdem den größten Umgestaltungsspielraum und Flächengewinn durch den Rückbau aller verkehrlichen Bauwerke. Zudem werden hier die Instandhaltungskosten am stärksten gesenkt. Für die Anlieger mit Kfz entstehen auch in dieser Variante Umwege. Die Umsetzbarkeit steht in Frage, da (aufgrund des erheblichen Eingriffs in das übergeordnete Straßennetz) Ausweichverkehre auch in der erweiterten Umgebung zu erwarten sind.

Werden Sie aktiv! Kommentieren Sie die erste Phase!

An dieser Stelle möchten wir Ihnen die Möglichkeit geben, die Auswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten auf „[meinBerlin](#)“ zu kommentieren. Äußern Sie Ihre Gedanken, ergänzen Sie die Aussagen und präsentieren Sie Ihre Ideen. Falls Sie Rückfragen haben, können Sie diese natürlich auch gerne stellen.

Ihre Kommentare werden gesammelt, sortiert und finden in der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung.

Was folgt in der nächsten Phase der Machbarkeitsuntersuchung?

Im weiteren Verfahren findet die vertiefende Ausarbeitung und Untersuchung der drei ausgewählten Varianten statt.

Hierbei werden neben qualitativen Bewertungen auch quantitative Analysen unter Berücksichtigung der bereits genannten Kriterien Verkehr, Städtebau, Ökologie und Wirtschaftlichkeit vorgenommen. Letztlich gilt es, die Machbarkeit aller drei Varianten umfangreich zu prüfen.

Im Folgenden sind einige Themenschwerpunkte und Fragestellungen aufgeführt, denen das Planungsteam in der zweiten Phase der Bearbeitung nachgehen wird.

- Welche verkehrlichen Auswirkungen (je Variante) sind auf das umliegende Straßennetz zu erwarten? Inwieweit verlagert sich der Kfz-Verkehr durch Reduzierung von Fahrstreifen oder Wegfall von Straßenverbindungen in benachbarte Straßen?
- Welche Größenordnung hat der Verkehr, der bisher über die Brücken am Breitenbachplatz und künftig ebenerdig geführt wird?
- Welche Möglichkeiten der Verkehrsführung existieren am Breitenbachplatz?
- Welche umweltbezogenen Auswirkungen (Luft / Lärm) werden je Variante erwartet?
- Welche Auswirkungen und Chancen ergeben sich für den Städtebau und die Gestaltungsmöglichkeiten am Platz?

Die ausgearbeiteten Varianten und ihre Bewertungen werden anschließend diskutiert. Im Ergebnis soll eine Vorzugsvariante festgelegt werden, die daraufhin vollständig ausgearbeitet wird.

Auch in dieser Phase ist die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. In Abhängigkeit der dann gültigen Corona-bedingten Regelungen wird diese digital oder in Form einer Präsenzveranstaltung stattfinden.

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Offizieller Start für KunstRaum in der Künstlerkolonie Berlin



Das künstlerische und kulturelle Leben in der historisch bedeutsamen Wohnsiedlung Berliner Künstlerkolonie in Wilmersdorf ist reich und vielfältig. Was den Bewohnerinnen und Bewohnern aber bisher fehlte, war ein eigener Raum, der für öffentliche Darbietungen, Ausstellungen und Zusammenreffen genutzt werden kann. An der Adresse Breitenbachplatz 1 in den Kolonnaden der Anlage und in direkter Nachbarschaft der „Läden der Künstlerkolonie“ stellt Vonovia nun dauerhaft einen frisch renovierten Raum für vielfältige kulturelle Nutzungen zur Verfügung. Der als „KunstRaum“ getaufte Ort wurde von Bewohnern und kuratiert vom Verein KünstlerKolonie Berlin e.V. bereits in den letzten Monaten intensiv genutzt. Der Tag des offenen Denkmals, bei dem am 13. September 2020 Rundgänge durch die gesamte Künstlerkolonie angeboten werden, stellt nun auch den offiziellen Startschuss für den „KunstRaum“ als Begegnungsort für die Öffentlichkeit dar. Aktuell stellt dort die Künstlerin Sabrin Zaher Gemälde aus, die während des Corona-Lockdowns entstanden sind.

„Der KunstRaum am Breitenbachplatz basiert auf einer Idee, die zusammen mit dem Verein Künstlerkolonie e.V. entstanden ist. Dadurch soll die Siedlung lebendiger werden, was im Sinne der Ursprungsidee ist. Auch von Seiten vieler Mieter wurde uns als Vonovia immer wieder der Wunsch entgegengebracht, einen Ort der Begegnung in der Künstlerkolonie zu schaffen, der ganz vielseitig einsetzbar ist, sei es für Ausstellungen, Lesungen, kleine Konzerte,

Filmvorführungen oder einfach nur für ein Zusammentreffen und den künstlerischen Austausch“, sagt Jennifer Mathwig, Regionalleiterin Berlin-Mitte bei Vonovia.

Christian Sekula, Vorstand des Vereins Künstlerkolonie Berlin e.V. sagt: „Ein interkultureller Treffpunkt für den Kiez um den Breitenbachplatz und Platz für neue künstlerische Kreativität. Ganz in der Tradition der 1927 gegründeten Künstlerkolonie in Berlin Wilmersdorf.“

Die erste große Ausstellung mit Bezug zur Gründungsgeschichte der Künstlerkolonie widmet sich ab Mitte September den beiden Erstbewohnern Claire Philipp-Tellier und Geno Ohlischlaeger. Die Malerin und der Komponist zogen 1927 bzw. 1928 noch während der Bauphase in die Künstlerkolonie ein. Die Ausstellung öffnet am 16. September 2020 um 16 Uhr im Beisein der Tochter des Künstlerpaares. Die festen Ausstellungszeiten danach sind immer Mittwochs von 16 bis 19 Uhr.

Die geführten Rundgänge durch die Künstlerkolonie im Rahmen des „Tags des offenen Denkmals“ finden am 13. September 2020 um 11 und 14 Uhr statt. Treffpunkt ist das Lateinamerika-Institut in der Rüdesheimer Straße 54.

Genauere Informationen zum Veranstaltungsprogramm und zu den Führungen sind unter <https://kueko-berlin.de/> zu finden.

Über Vonovia als Eigentümer der Wohnsiedlung Berliner Künstlerkolonie

Vonovia ist seit Mitte der 1990er-Jahre Besitzer der Künstlerkolonie mit insgesamt 551 Wohnungen im Altbau und 138 Einheiten im Neubau. Mit der Genossenschaft Deutscher Bühnen-Angehöriger (GDBA) und dem Verein Künstlerkolonie e.V. steht Vonovia in regelmäßigem Austausch und ist sich der hohen Verantwortung für diese über die Grenzen Berlins hinaus bedeutsame Wohnhausanlage bewusst. Frei werdende Wohnungen werden vorab der GDBA bei gedeckelter Miete für GDBA-Mitglieder angeboten. Gemeinsam wird das Ziel verfolgt, bei Neuvermietung mehr als 80% der Wohnungen in der Künstlerkolonie mit Künstlern und künstlerisch tätigen Menschen zu belegen. Vonovia sieht sich verpflichtet, aktiv den Zuzug auch von jüngeren Künstlern zu fördern. Damit soll das traditionsreiche künstlerische Flair mit Bewohnern, die an Bühnen und literarisch tätig sind, erneuert und der besondere Charakter der Künstlerkolonie erhalten werden. Vonovia verfolgt in der Künstlerkolonie ein langfristiges Engagement, das durch Partnerschaft mit den Bewohnern und Institutionen geprägt ist.

Senat schreibt Studie zum Abriss der Brücke am Breitenbachplatz aus



Senat schreibt Studie zum Abriss der Brücke am Breitenbachplatz aus. Viele Bürger sind sich mit Landes- und Bezirkspolitikern einig darin, dass die Autobahnbrücke über dem Breitenbachplatz verschwinden sollte, weil sie den Platz an der Grenze zwischen Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf verschandelt. Bereits im Mai 2019 forderte das Berliner

Abgeordnetenhaus den Senat auf, eine Machbarkeitsstudie für den Abriss in Auftrag zu geben. Dann geschah lange nichts, wie die Abgeordnetenhausfraktion der CDU im vorigen Januar kritisierte. Nun hat die Senatsverkehrsverwaltung einen Zeitplan vorgestellt.

Im April beginne die Ausschreibung der Studie, hieß es Donnerstag bei einer Präsentation, zu der die Senatsverwaltung in ihre Räume im Haus am Kölnischen Park in Mitte eingeladen hatte. Die eigentliche Untersuchung könne im Sommer starten und solle dem Abgeordnetenhaus vor den nächsten Berliner Wahlen im Herbst 2021 vorgelegt werden. Anschließend sei ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren nötig.

Die Brücke könne „theoretisch“ noch acht bis zehn Jahre genutzt werden, schätzt die Verwaltung von Umwelt- und Verkehrssenatorin **Regine Günther** (Grüne). Eine Sanierung lohne sich nicht mehr. Deshalb stünden nur „entweder ein Ersatzneubau oder der Rückbau/Umbau“ zur Wahl, heißt es in der schriftlichen Fassung der Präsentation. Gemäß dem Abgeordnetenhausbeschluss werde außerdem geprüft, wie man die „Randbebauung des Stadtplatzes wiederherstellen“, den Durchgangsverkehr reduzieren und eine Tempo-30-Zone einrichten könne. Dazu wurde im Haus am Kölnischen Park eine Ausstellung mit Ideen von Studierenden der Hochschule Bremen eröffnet.

© leute-c.dobberke@tagesspiegel.de

Neues vom Breitenbachplatz



Liebe Freundinnen und Freunde des Breitenbachplatzes,

es gibt Neues zu berichten:

- 60 Master-Studierende der Architektur und der Stadtplanung aus Bremen und Bordeaux haben sich mehrere Tage mit **Zukunftsideen für den Platz** und seine Umgebung befasst. Die Ergebnisse haben wir zusammengefasst. Link: ogy.de/kw4s

- Nach den **Grünen** Steglitz-Zehlendorf/CharlottenburgWilmerdsdorf haben sich auch die Wilmerdsdorfer **Sozialdemokraten** in Form eines Gesprächs mit Bürgermeister Reinhard Naumann und BI-Sprecher Ulrich Rosenbaum mit der Zukunft des Breitenbachplatzes befasst. Die Mehrheitsmeinung der sehr gut besuchten Versammlungen war jedes Mal eindeutig für einen Abriss der Brücke und eine Neugestaltung des Areals.

- Als dritte Partei **lädt nun die CDU zum öffentlichen Gespräch** unter dem Motto „Von der auto- zur menschengerechten Stadt“, und dieses Mal verspricht es besonders munter zu werden, weil neben BI-Sprecher Ulrich Rosenbaum vor allem der ehemalige Senatsbaudirektor **Hans Stimmann** zu Wort kommt, der über das Monster Schlangenbader Straße promoviert hat und heute so weit gehen würde, den Abzweig Schmargendorf an der A 100 zu schließen. Termin: **28. November um 19 Uhr** im Theater Jaro, Schlangenbader Straße 30. Einladender ist der CDU-Ortsverband Dahlem.

- Bei dieser Gelegenheit sei der Hinweis erlaubt, dass uns vorgeworfen wird, wir würden die **Verkehrszahlen** verschweigen. Das Gegenteil ist richtig. Seit sechs Jahren hat ein Kartenausschnitt mit den Zahlen des Verkehrsaufkommens von 2009 seinen festen Platz ganz vorne auf unserer Internetseite. Nur: Die Zahlen sind kein Argument, vor dem Ist-Zustand zu kapitulieren. Die Senatsbauverwaltung hat vom Abgeordnetenhaus den Auftrag bekommen, sich darüber Gedanken zu machen.

- Kennen Sie das **Geheimnis der sieben Säulen**, die derzeit neben dem zentralen U-Bahn-Zugang auf dem Breitenbachplatz stehen? Dann schauen Sie mal auf www.breitenbachplatz.de

- Sorgen macht uns der Zustand des schon wieder **geschlossenen Restaurant–Cafés Breitenbachplatz/Ecke Dillenburger Straße**, das als einstiges Café Telschow seit 1930 den Platz prägt. Wie wir hören, bietet der Eigentümer die Räume zum Kauf oder zur Miete auch für eine Verwendung an, die nichts mehr mit Gastronomie zu tun hat. So zum Beispiel für eine Physiotherapie-Praxis. Das würde den Charakter der Ecke grundlegend verändern.

- Noch einmal die Bitte: Damit wir effektiv arbeiten können, sind wir auf **Spenden** angewiesen. Konto Nr. DE43 1005 0000 0190 8717 09 bei der Sparkasse Berlin (BIC: BELADEBE), Kontoinhaber: Verein Initiative Breitenbachplatz.

Mit herzlichen Grüßen

Ihre Initiative Breitenbachplatz



Verein zur Förderung der Initiative Breitenbachplatz e.V.

Ulrich Rosenbaum – Lutz Pietschker – Angelika Biermann – Irene Liebau

Grünflächen am Ludwig-Barnay-Platz



Auf Initiative der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen wurde unser Antrag in der Sitzung der BVV CW am 24. Oktober 2019 beschlossen, dass der Ludwig-Barnay-Platz eine bessere Grundpflege, neue Bänke und Papierkörbe erhält.

Die Gartenanlage wird mittelfristig neu gestaltet werden können. Wir danken Ansgar Gusy und allen Fraktionen der BVV CW.

D A N K E

Künstlerkiosk am Ludwig-Barnay-Platz



Unser Antrag den Bündnis 90 / Die Grünen in die BVV CW eingebracht haben, zur der Initiative den Kiosk für die Künstlerkolonie am Ludwig-Barnay-Platz als Ort der Kunst zu nutzen, wurde in der BVV CW am 24. Oktober 2019 beschlossen. Wir danken insbesondere Dagmar Kempf, Ansgar Gusy und Christian Wapler und allen anderen Fraktionen der BVV CW.

Förderverein für den Breitenbachplatz gegründet



Am 3. September 2019 wurde vom Amtsgericht Charlottenburg der „Verein zur Unterstützung der Initiative Breitenbachplatz e.V.“ ins Berliner Vereinsregister eingetragen. Der mit der erforderlichen Zahl von Mitgliedern gegründete Verein will die Bürgerinitiative beim Fundraising und überall dort unterstützen, wo eine Rechtsform für die Arbeit zur Entwicklung des Platzes hilfreich ist. Das gilt insbesondere für die Begleitung der mit dem Beschluss des Abgeordnetenhauses angekündigten Machbarkeitsstudien zum Brückenabriss durch fachlich kompetente Stellungnahmen und für die Durchführung von Anwohnerveranstaltungen. Nachdem sich der Kreis der Aktiven der Initiative Breitenbachplatz gegen die Umwandlung in einen e. V. ausgesprochen hatte, wurde das Modell des im Hintergrund wirkenden, schlanken Fördervereins gewählt. Mit dabei sind auch zwei Vertreter der Anwohnerinitiative Schorlemerallee sowie ein Vorstandsmitglied des Vereins Künstlerkolonie e.V.

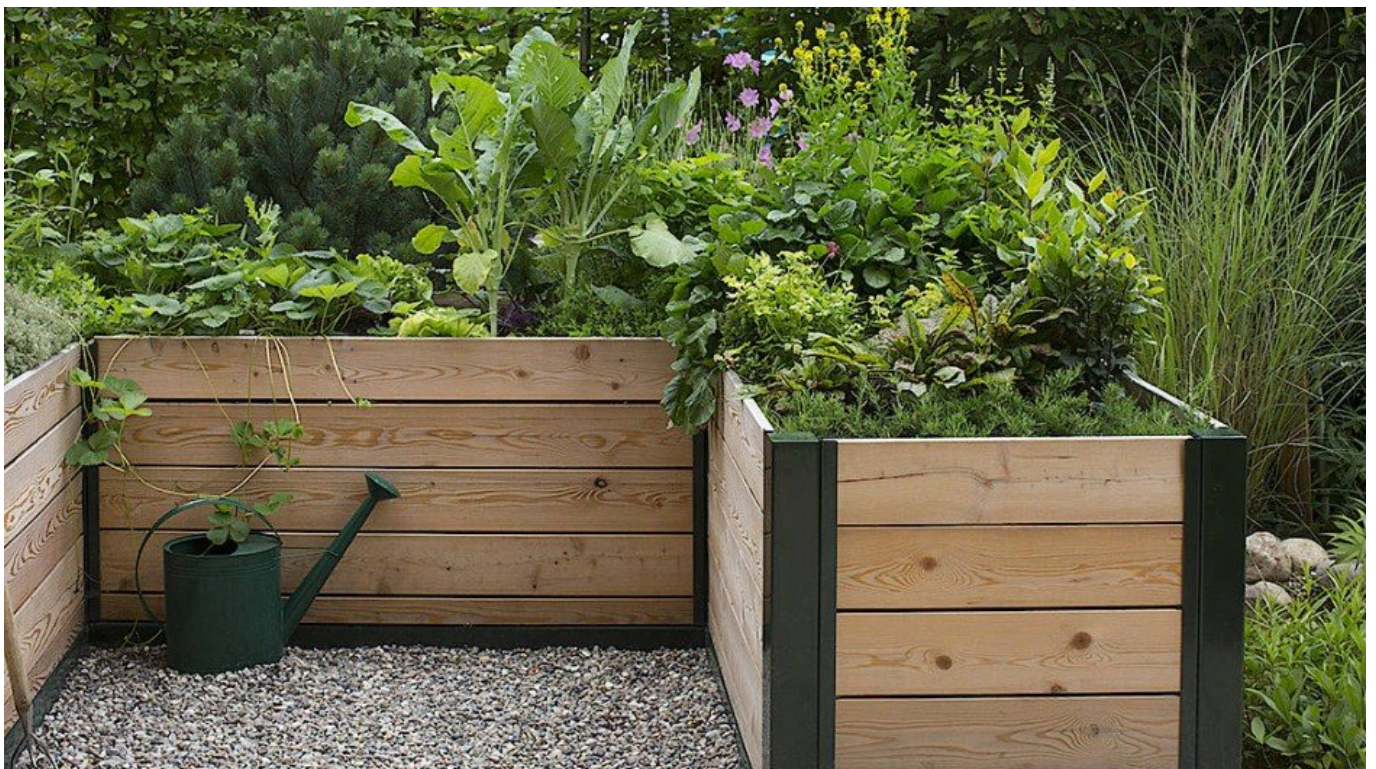
In der Gründungsversammlung wurden (auf dem Foto von rechts nach links) gewählt: Ulrich Rosenbaum (Vorsitzender), Lutz Pietschker (stv. Vorsitzender), Angelika Biermann (Schatzmeisterin) und Irene Liebau (Schriftführerin). Silke Hebert fungiert als Revisorin.

Gemeinsam Gärtnern in der Künstlerkolonie



Wir verschönern zusammen unsere Künstlerkolonie.

Mach mit !



Gemeinsam Gärtnern

Hallo Liebe Nachbar*innen,

Wir wollen in unserem Garten zwischen den Gebäuden vom Steinrückweg und Südwestkorso ein **Hochbeet bauen**, um bei uns im Garten Gärtnern zu können. Eine tolle Gelegenheit sich kennen zu lernen und nebenbei noch Bio-Gemüse zu produzieren.

Wer hat Lust mitzumachen? Dann füllt bitte den kleinen Fragebogen aus und hinterlasst eure Kontaktdaten:

Ich möchte gerne mitgärtnern:

Name _____

Adresse _____

Kontakt (E-Mail/Telefon/Handy) _____

Kleiner Fragebogen:

- Ich möchte gerne mitmachen und habe im Monat ca. _____ Tage/ in der Woche ca. _____ Stunden Zeit.
- Ich habe schon Gartengeräte/ Werkzeug, und bin bereit es zur Verfügung zu stellen (Was? Hacke/Säge/Hammer etc)

- Ich habe ein PKW/Lastenfahrrad und bin bereit bei der Abholung/Transport von Material (ab und zu) zu helfen (was? PKW?)

- Anregungen, Kommentare und Vorschläge

Rückmeldung bitte in den Briefkasten einwerfen/ oder abgeben bei:

Margaretha Wolff

Steinrückweg Nummer 4

oder per E-Mail: margarethawolff@gmail.com

Herzliche Grüße und hoffentlich bis bald 😊

Bitte aktiviere JavaScript in deinem Browser, um dieses Formular fertigzustellen.

Name *

Vorname

Nachname

E-Mail *

Kommentar oder Nachricht *

Message

Senden

Informeller Verbund der Mieterinitiativen Charlottenburg Wilmersdorf



Die Mieterinitiativen unseres Bezirkes haben sich zu einem informellen Netzwerk zusammengeschlossen. Wir sammeln und berichten dort über den gesamten Bezirk hinweg über Probleme, Initiativen, Veranstaltungen, Statements der Politik, Bürgerinitiativen und erfolgversprechende Vorgehensweisen.

Wer sich beteiligen möchte – sei es auch nur durch Informationen oder kleine Spenden – ist herzlich willkommen.



„RESPEKT FÜR DIE MENSCHEN IN UNSERER STADT“



**Netzwerk der
Bürgerinitiativen Breitenbachplatz und
Wilmsdorfer Mitte,
Initiativen Bundesplatz, Friedrich-Wilhelm-Platz
und Prinzregentenstraße,**

Stadtteilinitiative um den Leon-Jessel-Platz

Die Qualität der Stadträume in Wilmersdorf, Friedenau und Dahlem zeitgerecht neu denken, reparieren und wieder sichtbar machen sowie Nachbarschaften stärken. Darum geht es unserem Netzwerk von Bürgerinitiativen!

Unser Stadtraum – zwischen Lietzenburger Straße im Norden und der Bezirksgrenze nach Dahlem am Breitenbachplatz im Südwesten, von der Konstanzer Straße im Westen, über den Bundesplatz bis zur Prinzregentenstraße im Osten und der Gegend um den Friedrich-Wilhelm-Platz in Friedenau als südlichem Abschluss – ist Zeugnis einer einzigartigen historischen Stadtbaukunst.

Frühere Stadtplanung zielte auf die Lebensqualität der Quartiere

Mit der Carstenn'schen Planung entstand ein Netz aus repräsentativen Boulevards wie Hohenzollerndamm und Bundesallee sowie Stadtplätzen wie Bundes-, Prager oder Friedrich-Wilhelm-Platz. Die durchdachten, hochwertigen Plätze boten den dort wohnenden und arbeitenden Menschen urbane Orte der Begegnung und Erholung und verliehen den Quartieren mit ihrer hervorragenden Aufenthaltsqualität eigene Identitäten.

So schufen die früheren Stadtplaner einen repräsentativen und dennoch sozialraumorientierten Stadtraum, der die Menschen aller Schichten zueinander brachte und in dem Straßen und Plätze gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmer, vom Fußgänger bis zum Automobilisten, angelegt waren.

Diese städtebauliche Qualität ist in weiten Bereichen zerstört

Unser Stadtraum wurde zunächst durch die Bomben des Zweiten Weltkrieges teilweise und ab den 60er Jahren durch die überdimensionierten Verkehrsplanungen der „autogerechten Stadt“ weitgehend zerstört. Unter dem Motto „Der Verkehr muss fließen“ wurden vertraute Umgebungen, Straßen, Plätze und Nachbarschaften geopfert, gewachsene Strukturen „funktional gegliedert“. Mit dem Siegeszug des Autos verschoben sich die Prioritäten: erst das Auto, dann der Mensch. Mehrspurige Straßen und Schienen kreuzungsfreien Fahrens wurden zum obersten Gebot des Städtebaus. Nicht mehr die Attraktivität für die Anwohner sondern die für die „Durchfahrenden“

war nun oberstes Ziel der Stadtplanung. Plätze, Sichtachsen und Quartiere haben vielerorts ihr Gesicht, ihre Bezüge, ihre Geschlossenheit verloren.

Es ist Zeit, die verfehlte Stadtplanung der Nachkriegsjahrzehnte zu korrigieren

Zwar führte in Berlin der Protest gegen die Planung der Westtangente schon Mitte der 70er zu einem zaghaften Umsteuern der Politik; der Abriss der Brücke über den Kurt-Schumacher-Platz, das Zuschütten des Tunnels am Breitscheidplatz waren weitere Zeichen des Abschieds vom Glauben an aufwändige Verkehrsbauten. Der sich nun ankündigende Abriss der Brücke über den Breitenbachplatz setzt ein aktuelles Ausrufezeichen: Die „autogerechte Stadt“ ist an ihre Grenzen gestoßen, an soziale, wirtschaftliche und ökologische. Das Netzwerk fordert daher ein Programm für den Rückbau der autogerechten Stadt.

Menschengerecht heißt nicht autofeindlich

Es geht darum, dass unsere Stadt wieder vom Menschen her gedacht und für Menschen gebaut wird. Dazu muss die Aufteilung der Verkehrsräume vom Kopf auf die Füße gestellt werden: Die Verkehrsplanung der Zukunft muss bei den Bedürfnissen der Fußgänger ansetzen, dann der Radfahrer, schließlich des ÖPNV und erst dann beim motorisierten Individualverkehr.

Gemeinsam fordern wir:

Politik, Verwaltung und Planung müssen die historische und städtebauliche Qualität unseres Stadtraumes erkennen, durch ihr Handeln bewahren und stadtverträglich neu definieren:

- Die Kieze müssen am Menschen orientiert weiterentwickelt, die Nachbarschaften gestärkt und wiederhergestellt werden.
- Den Magistralen muss das Trennende genommen, die Strukturen und Sichtachsen der Carstenn'schen Planungen müssen als erhaltenswerte Elemente der Orientierung und sozialräumlichen Gliederung einbezogen und erlebbar werden,

Verkehrs- und Stadtgestaltung müssen unter den Prämissen der Flächengerechtigkeit und der Gleichwertigkeit aller

Verkehrsteilnehmer generell neu fokussiert werden und sich weg bewegen von der auto- hin zur menschengerechten Stadt:

- Kiezzentren erhalten, stärken oder sogar erst erstellen
- die Bedeutung der Plätze als Zentren der Begegnung und Erholung sowie zur Kiezbindung

erkennen und ihren Erlebnis- und Aufenthaltswert neu herstellen, sichern oder steigern
- Stadträume rekonstruieren durch Schließen von Baulücken, Bildung von Raumkanten sowie durch gartenarchitektonische Maßnahmen, Entsiegelung und Anlage neuer Grünflächen
- attraktive Freiräume durch Einschränkung des Privatverkehrs in die City und Parkraumbewirtschaftung schaffen
- Lösungen entwickeln für eine optimale und faire Nutzung der Verkehrsflächen für ÖPNV, Liefer- und Individualverkehr durch modifizierte Mobilitätskonzepte und verändertes Mobilitätsverhalten
- Verkehrsflüsse optimieren durch modal Mix, verbesserten, verbilligten und umsteigefreundlichen ÖPNV und Umstrukturierung des Lieferverkehrs durch innerstädtische Verteilerzentren
- Verkehrsflüsse beruhigen, verlangsamen und gerechter organisieren durch Tempolimits, Kreisverkehre, Zebrastreifen, intelligente Ampelregelungen, Ausbau des Fahrradwege- Netzes durch Fahrradstraßen und Schnellwege für Radler; eigene Zonen für Lieferverkehr

Die Wunden der „autogerechten Stadt“ müssen durch behutsame Reparatur geheilt werden, um so die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Menschen zu verbessern und die hohe Stadtqualität dieses Großraumes wiederzuerlangen und weiterzuentwickeln:

- Rekonstruktion der Bundesallee als Boulevard und Promenade mit Baumreihen, ebenso die Wiederherstellung des Südwestkorsos mit

begrünter Mittel-Promenade (Entsiegelung)

- Reduzierung der Fahrstreifen auf Bundesallee, Hohenzollerndamm, der Uhlandstraße und der Mecklenburgischen Straße
- Rückbau der Breitenbachplatzbrücke und Wiederherstellung des historischen Platzgrundrisses
- Zuschütten der beiden Bundesallee-Tunnel.
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Wilmersdorfer Mitte, Wiedervereinigung

der Teile von Volkspark und Wilhelmsaue mit Möglichkeiten zur ebenerdigen Querung der

Straßen

- Schließung der Prinzregentenstraße (für Autos) im Bereich Volkspark

Respekt vor diesem einzigartigen Berliner Stadtraum!

Heilen und reparieren! Menschengerecht umgestalten! Aktiv werden jetzt!

Daher arbeiten wir Initiativen, die wir in diesem Stadtraum aktiv sind, zusammen.

Mit unserem Netzwerk wollen wir diese hohe Stadtqualität bewahren, reparieren und auf zeitgemäße Weise weiterentwickeln. Den beteiligten Initiativen ist bewusst, dass wir unsere jeweils lokalen Aktivitäten und Projekte in ein übergeordnetes Konzept und Vorgehen einbinden müssen. Als engagierte Bürgerschaft müssen wir diesen Stadtraum im Großen denken. Konzepte und Lösungen für die Teilräume müssen sich nahtlos in eine Gesamtschau einordnen und diese stützen. Nur so können wir Politik und Verwaltung auffordern, ebenfalls im Großen zu handeln.