

- 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 und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, Ausbau des Fahrradwegenetzes durch Fahrradstraßen und Schnellwege und Infrastruktur 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 Südwestkorso mit begrünter Mittel-Promenade (Entsiegelung)
- Reduzierung der Fahrstreifen auf Bundesallee, Hohenzollern-damm, Uhlandstraße und Mecklenburgischer Straße
- Rückbau der Breitenbachplatzbrücke und Wiederherstellung des historischen Platzgrundrisses
- Zuschütten der beiden Bundesallee-Tunnel, Entsiegelung der Tunnelrampen
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Wilmersdorfer Mitte und Wiederausführung der Teile von Volkspark und Wilhelmsaue
- Möglichkeiten zur ebenerdigen Querung der Straßen schaffen, insbesondere von Bundesallee, Uhland- und Blissestraße
- Schließung der Prinzregentenstraße (für Autos) im Bereich Volkspark Wilmersdorf

RESPEKT VOR DIESEM EINZIGARTIGEN BERLINER STADTRAUM!

Heilen und reparieren! Menschengerecht umgestalten!
Verwaltungsverfahren beschleunigen! Aktiv werden jetzt!

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

- Mit unserem Netzwerk wollen wir die hohe Stadtqualität bewahren, reparieren und zeitgemäß 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.

Initiative Breitenbachplatz
info@breitenbachplatz.de

Bürgerinitiative Wilmersdorfer Mitte e.V.
info@bi-wilmersdorfer-mitte.de

Initiative Bundesplatz e.V.
info@initiative-bundesplatz.de

Initiative Friedrich-Wilhelm-Platz
vorstand@friedrich-wilhelm-platz.de

**Miteinander im Kiez e.V. –
Stadtteilinitiative um den Leon-Jessel-Platz**
info@jessel-kiez.de



NETZWERK »MENSCHENGERECHTE STADT«

WEB: menschengerechte-stadt.de

E-Mail: info@menschengerechte-stadt.de

V.i.S.d.P.: menschengerechte-stadt.de/impressum

NETZWERK MENSCHENGERECHTE STADT

Bürger- und Platzinitiativen Wilmersdorf – Friedenau – Steglitz / Dahlem



»RESPEKT FÜR DIE MENSCHEN IN UNSERER STADT«

Netzwerk der Bürgerinitiativen Breitenbachplatz und Wilmsdorfer Mitte, der Initiativen Bundesplatz und Friedrich-Wilhelm-Platz und der Stadtteilinitiative um den Leon-Jessel-Platz

Die Qualität der Stadträume in Wilmsdorf, 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 kreuzungsfreies 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.

DER CARSTENPLAN – Unser Stadtraum ist Zeugnis einer einzigartigen historischen Stadtbaukunst!

Der Landvermesser **Johann von Carstenn** schuf 1870 die nach ihm benannte **Planungsfigur** zur Bebauung des großflächigen Flurstücks »Wilmsdorfer Rittergut«. Die Figur besteht aus der Achse der Kaiserallee/Bundesallee und zwei sich spiegelnden Systemen aus Schmuckplätzen und Erschließungsstraßen im Norden und Süden.



Es ist Zeit, die verfehlte Stadtplanung der Nachkriegsjahrzehnte endlich zu korrigieren

Zwar führte in Berlin der Protest gegen die Planung der Westtangenten 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 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:**

- Kieze müssen am Menschen orientiert weiterentwickelt, Nachbarschaften gestärkt und wiederhergestellt werden
- den Magistralen muss das Trennende genommen werden
- Strukturen und Sichtachsen der Carstenn'schen Planungen müssen als erhaltenswerte Elemente der Orientierung mit attraktiv gestalteten Plätzen erlebbar sein und in die sozialräumliche Gestaltung einbezogen werden

→ **Verkehrs- und Stadtgestaltung müssen unter den Prämissen der Flächengerechtigkeit und der Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmer generell neu fokussiert werden und sich wegbewegen von der auto- hin zur menschengerechten Stadt:**

- Kiezzentren erhalten, stärken oder sogar erst neu 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 und durch gartenarchitektonische Maßnahmen, Entsiegelung und Anlage neuer Grünflächen
- attraktive Freiräume schaffen durch Einschränkung des Privatverkehrs in die City und Parkraumbewirtschaftung
- Verkehrsflächen für ÖPNV, Liefer- und Individualverkehr durch modifizierte Mobilitätskonzepte und verändertes Mobilitätsverhalten optimaler und fairer nutzen