

Büro für Städtebau und Stadtforschung

Christian Spath, Thomas Nagel

Diplom-Ingenieure

Hamburg 65, Poppenbütteler Landstr. 26, ☎ 040/6066468
Berlin 10, Helmholtzstr. 2-9, Aufg.5/V, ☎ 030/3931460



DIE BUNDESALLEE
Fragmente einer Stadtlandschaft

Planungshistorische Untersuchung zur Planung und Entwicklung der Straße nach 1945

Gutachten im Auftrag des Bezirksamtes
Wilmerdorf von Berlin
Abt. Bauwesen
Tiefbau- und Stadtplanungsamt

Berlin im Dezember 1986

Büro für Städtebau und Stadtforschung
Christian Spath, Thomas Nagel
Berlin 10, Helmholtzstr. 2-9, Aufg.5/V
Tel. 030/393 14 60

Inhalt

0.	Vorbemerkung	3
1.	Die Bundesallee bis 1945	3
	Die Kaiserallee als Mittelachse der Carstenn-Planung	3
	Die Kaiserallee nach dem Ende des 2. Weltkrieges	7
2.	Die Bundesallee in übergeordneten Planungen	10
2.1	Die Bundesallee in den Planungen für Gesamt-Berlin, 1945-1950	10
	Kollektiv-Plan	10
	Zehlendorfer-Plan	12
	Bonatz-Plan	13
	Flächennutzungsplan 1950	14
2.2	Die Bundesallee in den Planungen für West-Berlin, 1947-1975	16
	Wettbewerb und Richtplan "Rund um den Zoo"	16
	Vorbereitungen zum Generalbebauungsplan und Baunutzungsplan	17
	Flächennutzungsplan 1965	18
3.	Einzelplanungen Bundesallee	21
3.1	Städtebauliche Planung	21
	Planung Bundesallee 1947	21
	Generalbebauungsplan	21
	Bebauungsplanung	25
3.2	Einzelobjekte der Randbebauung	32
3.3	Straßenplanung	40
	Gesamtplanung	40
	Einzelne Bereiche	42
	Fasanenstraßentunnel und Fly-Over	42
	Tunnel Hohenzollerndamm	43
	Tunnel Güntzelstraße	46
	Tunnel Berliner Straße	47
	Tunnel Bundesplatz	47
	Tunnel Friedrich-Wilhelm-Platz	54
3.4	U-Bahnplanung	54
3.5	Grünplanung	62
	Bereiche um die "Spinne"	62
	Bundesplatz	63
4.	Der Umgang mit der Bundesallee in neueren Planungen	70
	Bereichsentwicklungsplanung	71
	Flächennutzungsplanentwurf 1984	71
	Planungen in der Umgebung der Bundesallee	72
5.	Zusammenfassung	73
6.	Anmerkungen	76
7.	Verzeichnis der Abbildungen	78

0. Vorbemerkung

Die vorliegende Untersuchung zur Entwicklung der Bundesallee nach 1945 soll planungsgeschichtliche Entwicklungsstufen der Nachkriegszeit aufzeigen, deren Kenntnis nötig ist, um den heutigen baulichen Zustand des Straßenraumes der Bundesallee und ihrer Randbebauung nachvollziehen und bewerten zu können.

Das Gutachten dient der Vorbereitung einer vom Bezirksamt geplanten Ausstellung zur Kaiser- bzw. Bundesallee im Rahmen der 750-Jahrfeier Berlins.

Die Arbeit stützt sich neben der Auswertung von Literatur und Fachzeitschriften vor allem auf Akten- und Planmaterial der an der Planung beteiligten Verwaltungen.

Dabei konnte allein beim Stadtplanungsamt Wilmersdorf auf ein relativ vollständiges, gut geordnetes Planarchiv zurückgegriffen werden. Z.T. gilt dies auch für das Gartenbauamt. Vor allem die Hauptakten der Planung der Bundesallee der ehemaligen Abteilung VII des Senators für Bau- und Wohnungswesen waren nicht zugänglich und sind nach dortiger Auskunft aus Platzgründen bereits vernichtet worden. Ähnliches dürfte für die Materialien der Abteilung II gelten, die beim Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz ebenfalls nur in Bruchstücken aufzufinden waren.

Einmal mehr zeigte sich bei der Bearbeitung, daß bei der planenden Verwaltung Berlins der Umgang mit der eigenen (Planungs-) Geschichte vernachlässigt wird: Oft genug landeten Akten, Pläne und Modelle nach dem formalen Ablauf der Aufbewahrungsfrist im Abfall statt wie vorgesehen im Landesarchiv. Die wissenschaftliche Dokumentation und der Nachvollzug der Entstehungszusammenhänge vieler, die heutige Stadt wesentlich prägender Bauvorhaben wird daher -fahrlässig oder gewollt- erschwert oder bleibt dem persönlich-anekdoteschen Erinnerungsvermögen der Beteiligten verhaftet.

1. Die Bundesallee bis 1945

Die Kaiserallee als Mittelachse der Carstenn-Planung

Ab 1865 erwarb der Hamburger Kaufmann Johann Anton Wilhelm Carstenn mehrere Berliner Rittergüter, unter ihnen 1872 Deutsch-Wilmersdorf, um sie parzellieren und bebauen zu lassen. Weit außerhalb des zu dieser Zeit bebauten Gebietes Berlins und auch außerhalb des Geltungsbereiches des amtlichen Bebauungsplanes -und der damit verbundenen Grundstücksspekulationspläne Carstenn für das zahlungskräftige Berliner Publikum "vornehme Villenstädte im englischen Sinne" (1). Er konnte dabei auf seine Erfahrungen und das Kapital seines seit 1857 erfolgreich durchgeführten

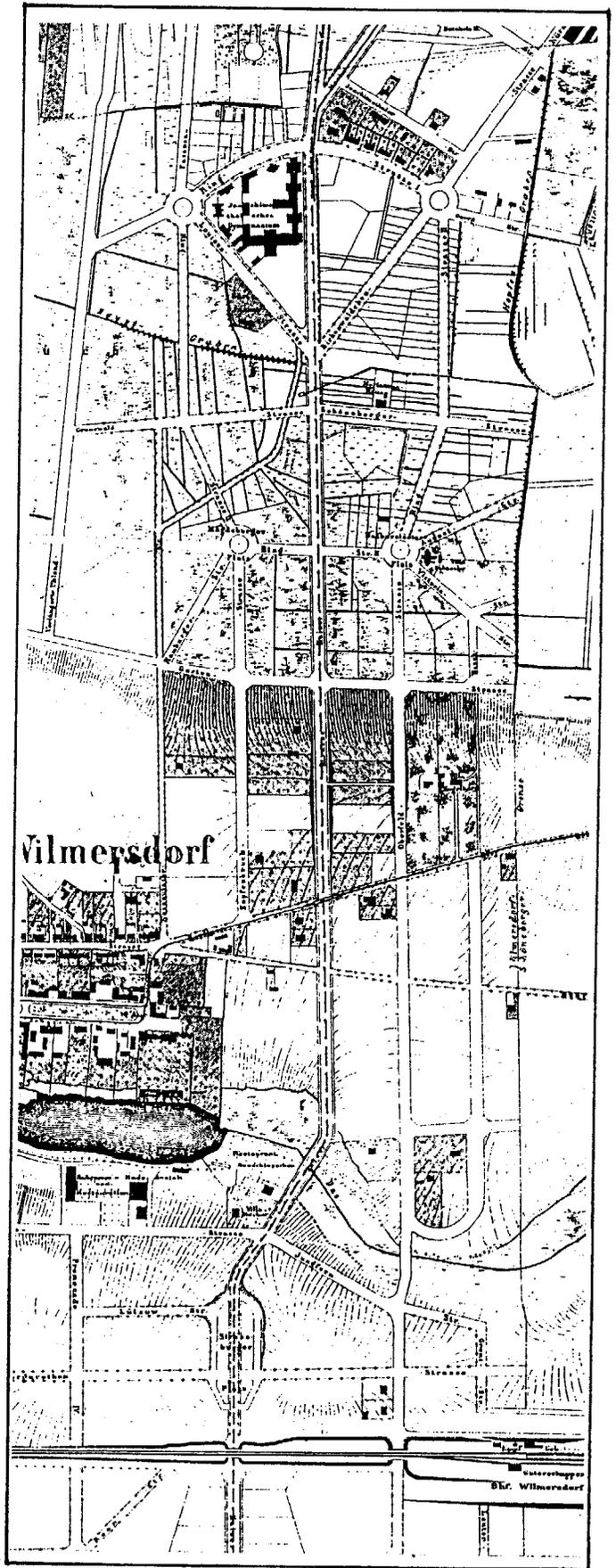


Abb. 1. (links) Übersichtsplan von Deutsch Wilmersdorf, 1907, ca. 1:4000.

Abb. 2. Liebenow-Plan, 1888, 1:12500.

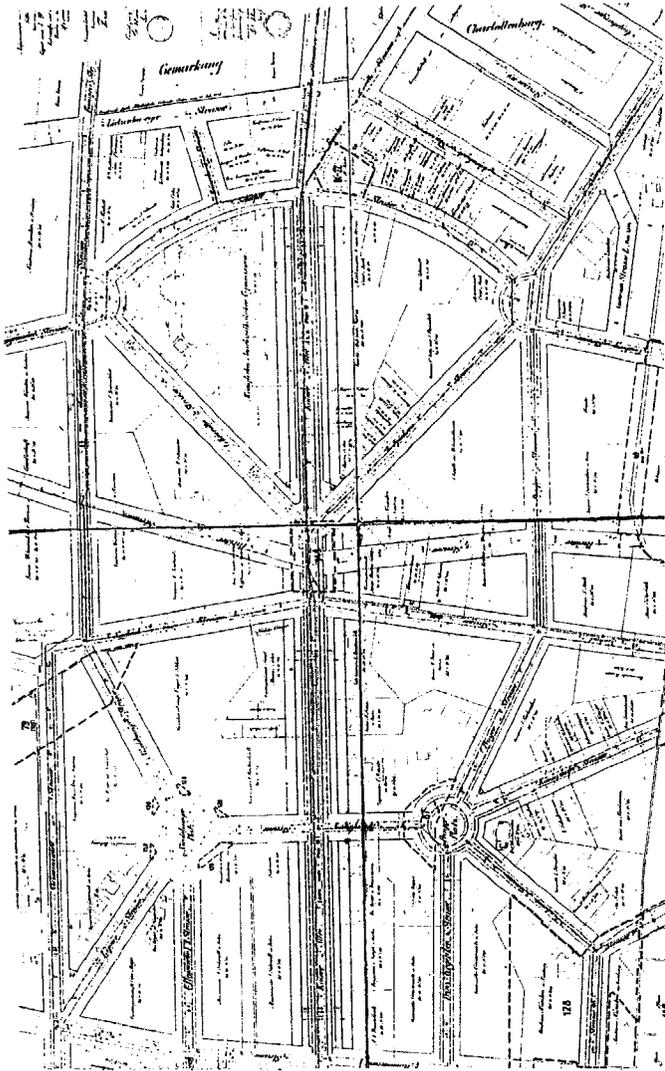


Abb. 3. Ausschnitt aus dem Bebauungsplan von Deutsch- Wilmersdorf, 1895.

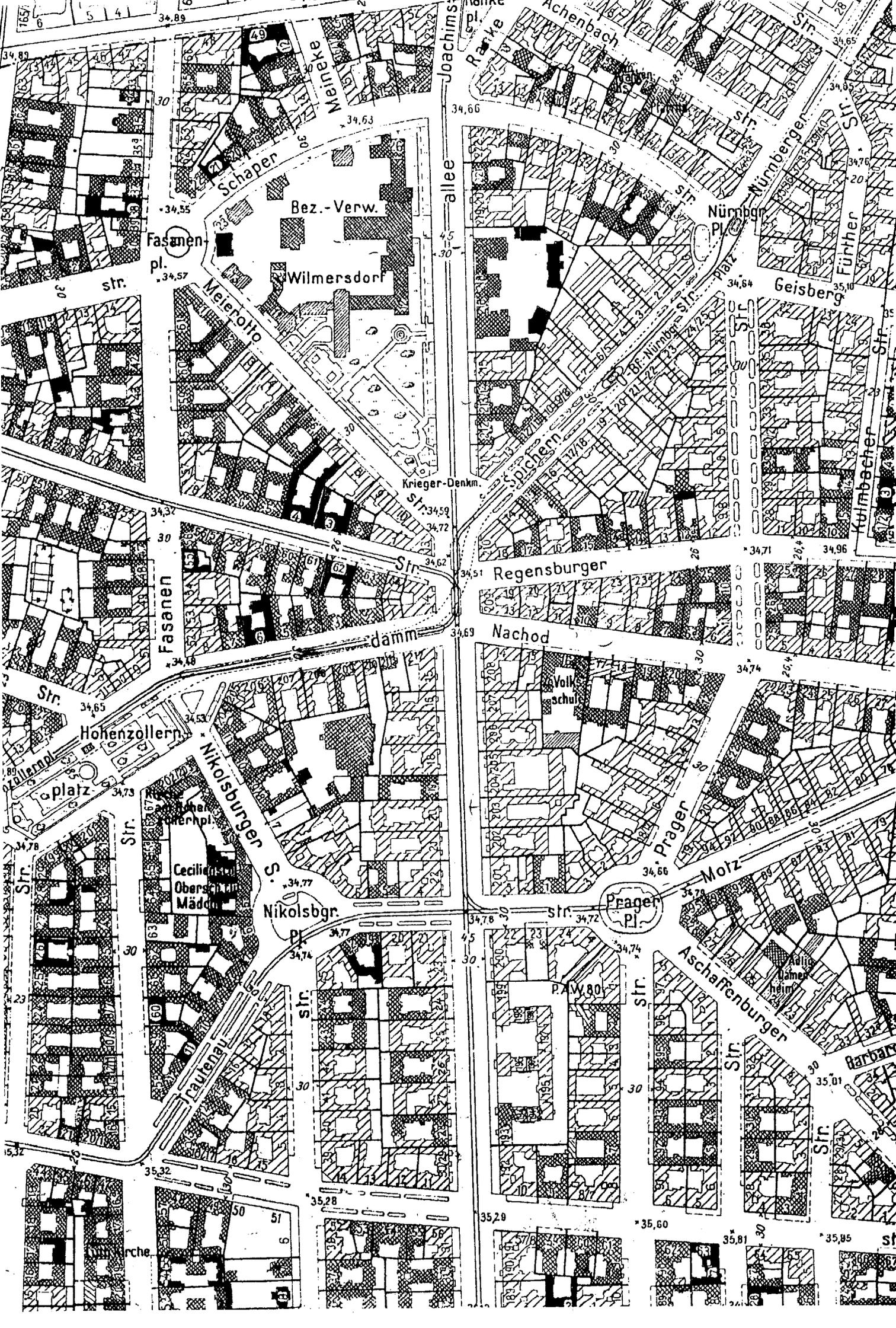


Abb. 4. Repräsentative Hausfassade: Prager Platz Nr.6.

Hamburger Projektes für den Villenvorort Wandsbek-Marienthal zurückgreifen. Nach erfolgreicher Erschließungstätigkeit in Lichterfelde ließ Carstenn 1872 unmittelbar nach dem Erwerb des Gutes Wilmersdorf und einiger umliegender Grundstücke auch hier einen Erschließungs- und Parzellierungsplan aufstellen, der das noch heute sichtbare System aus Kaiser- bzw. Bundesallee als zentraler Mittelachse und den umliegenden weitgehend symmetrisch angeordneten Platzformationen enthielt. Carstenns Straßensystem stellte die Verbindung zwischen dem südlichen Rand des Berliner Bebauungsplanes mit dem Generalszug und der traditionellen Ausfallstraße von Berlin nach Potsdam her. Klein-Villen nach dem Vorbild englischer Cottages, die Carstenn auf ausgedehnten Studienreisen kennengelernt hatte, waren auch hier als Haustyp vorgesehen. Um den gehobenen Charakter der geplanten Villen-Kolonie beim Bau der Häuser auch nach dem Übergang der Parzellen an Einzeleigentümer zu sichern, ließ Carstenn "beim Verkauf seiner Baustellen (die) landhausmäßige Bebauung durch grundbuchliche Eintragung" festschreiben (2). Einige Häuser dieses Typs sind im Ortsteil Friedenau und an der Fasanenstraße erhalten.

Auseinandersetzungen mit dem Militärfiskus brachten schon bald nach dem Erwerb des Wilmersdorfer Gutes den finanziellen Zusammenbruch des Carstennschen Unternehmens und beendeten auch seine städtebaulichen Ambitionen. Zu dieser Zeit war jedoch die Bebauung des Gebietes um die Kaiserallee noch kaum vorangekommen. Selbst der 1888 herausgegebene Situationsplan von Liebenow (3) zeigt im Norden des Carstennschen Straßenplanes nur wenige Einzelhäuser in der östlichen Schaperstraße, das Joachimsthalsche Gymnasium, sowie einsam am Prager Platz die Villa Schassler. Weiter südlich finden sich etwa im Zuge der heutigen Helmstedter Straße die Villa Engelhard sowie einige Einzelhäuser an Kaiserallee und heutiger Landhausstraße. Allein im Ortsteil Friedenau war die Bebauung mit freistehenden Häusern Ende der achtziger Jahre zwischen Kaiserallee und heutiger Rheinstraße abgeschlossen. Trotz der stockenden Bautätigkeit im Gebiet der Kaiserallee scheinen die Erschließungsstraßen bereits weitgehend vollständig angelegt worden sein. "Dem erwähnten (Carstenn-, d.Verf.) Plan entsprechend wurden die Straßen örtlich angelegt, d.h. gepflastert und mit Bäumen bepflanzt...Der markanteste Straßenzug der Anlage, die heutige Kaiserallee, hatte zwischen den Bebauungsgrenzen eine Breite von 18 Ruten oder 67,8 Meter, als Verkehrsstraße eine solche von 6 Ruten oder 22,6 Meter...Als Plätze waren vorhanden der Kaiserplatz, der Prager Platz und Nikolsburger Platz"(4). Nachdem die Einflußnahme Carstenns entfallen war und 1887 die Berliner "Mietkasernen"- Bauordnung auch für die





Vororte und die Gebiete außerhalb des Bebauungsplanes gültig gemacht wurde, entstanden im Straßensystem der Kaiserallee erste mehrgeschossige Wohnhäuser gehobenen Typs (5). 1895 trat der Wilmsdorfer Fluchtlinienplan in Kraft, der das Carstennsche Straßensystem im wesentlichen übernahm, dem Netz jedoch weitere Straßen hinzufügte (6). Um die Jahrhundertwende überzog "der Zug nach Westen" das Gebiet fast vollständig mit fünfgeschossigen Mietshäusern mit gehobener haustechnischer Ausstattung und repräsentativem Äußeren und machte es zum Wohnviertel einer gutbürgerlichen Mittelschicht. Diese Bauungsphase des ehemaligen Carstennschen Gebietes vollzog sich boomartig innerhalb nur weniger Jahre und war 1907 nahezu abgeschlossen (7). Eine Ausnahme bildet die Bebauung an Landhausstraße und Kaiserallee südlich der Güntzelstraße, wo freistehende Haustypen -z.T. bis zur Zerstörung des 2. Weltkrieges- vorherrschend blieben. Für die Wahrung des repräsentativen Charakters der Gegend um die Kaiserallee sorgten Ortsstatute, die Gewerbe und Hausfassaden, die "das Ortsbild (...) beeinträchtigen würden", ausschlossen und festlegten, daß "Prachtstraßen und -plätze dem Charakter des Ortsteiles anzupassen (und) in einer das künstlerische Empfinden befriedigenden Weise auszugestalten" waren (8). Nachdem das Gebiet bis zum ersten Weltkrieg weitgehend bebaut war, folgten in den zwanziger Jahren nur wenige Lückenschließungen. Die Kaiserallee war durchgehend mit repräsentativen Vorgärten ausgestattet, Läden sowie einige Gaststätten fanden sich vorwiegend an den Kreuzungen der einmündenden Straßen. Verschiedene Straßenbahnlinien stellten die Verbindung zu den umliegenden Stadtquartieren her, und der aufkommende Autoverkehr nahm die Kaiserallee als Nord-Süd-Verbindung in Besitz. Hier in der Hauptachse des ehemaligen Carstenn-Planes im Einzugsgebiet des aufstrebenden Westens entwickelte sich städtische Geschäftigkeit, ohne daß etwa der ökonomische Druck das bürgerliche Wohnen zu verdrängen vermochte, wie dies am nahe gelegenen Kurfürstendamm zu beobachten war. Erst die großflächigen Zerstörungen des zweiten Weltkrieges machten diesem Zustand ein Ende.

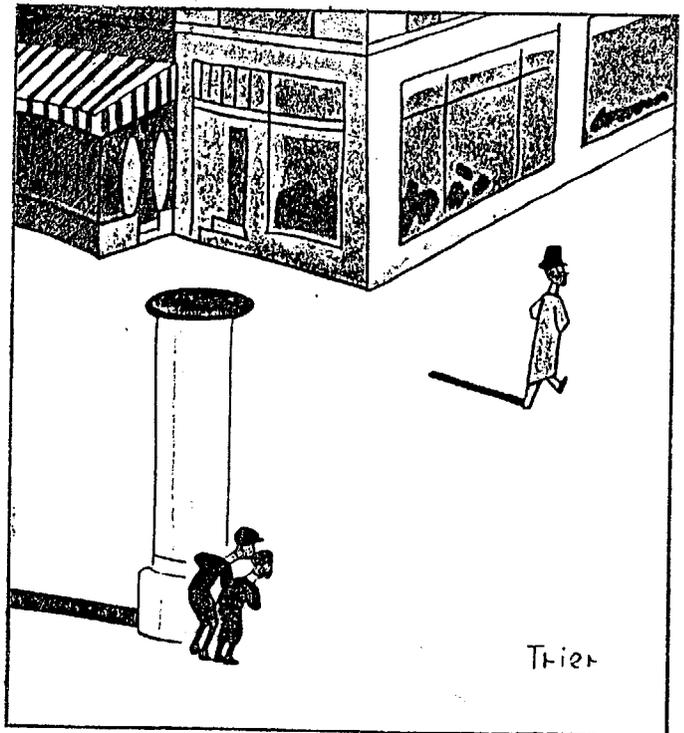
Die Kaiserallee am Ende des 2. Weltkrieges

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges war die Randbebauung der Bundesallee, die noch bis 1950 Kaiser-Allee hieß (9), in weiten Bereichen zerstört. Im Januar 1946 ordnete die Alliierte Kommandantur Berlin gegenüber dem Oberbürgermeister eine Bestandsaufnahme der zerstörten Gebäude an: "Sie werden eine Liste über alle vollständig und mehr als 50% zerstörten Gebäude und Bauwerke aufstellen, (...)" (10). Hierzu entwickelte die Abteilung für Bau- und Wohnungswesen des Magistrats

Abb. 5. (Vorhergehende Seite, oben) Querschnitt der Kaiserallee um 1925 (Ecke Trautenaustraße).

Abb. 6. (Vorhergehende Seite, unten) Ruinen an der Bundesallee 193.

Abb. 7. (Linke Seite) Schadensplan 1946: Schwarz angelegte Gebäude sind erhalten, dunkel schraffierte sind teilzerstört.



Der Dieb ging am Vorderwagen vorbei, überquerte die Gleise und steuerte auf die andere Seite der Straße. Dann fuhr die Bahn weiter, gab den Blick frei, und Emil bemerkte, daß der Mann zunächst unschlüssig stehenblieb und dann die Stufen zu einer Café-Terrasse hinaufschritt.

Der Mann hatte sich auf die Terrasse gesetzt, dicht ans Geländer, rauchte eine Zigarette und schien seelenvergnügt.

Was hatte es für einen Zweck, daß er wußte, der Mann sitzt im Café Josty an der Kaiserallee, trinkt helles Bier und raucht Zigaretten?

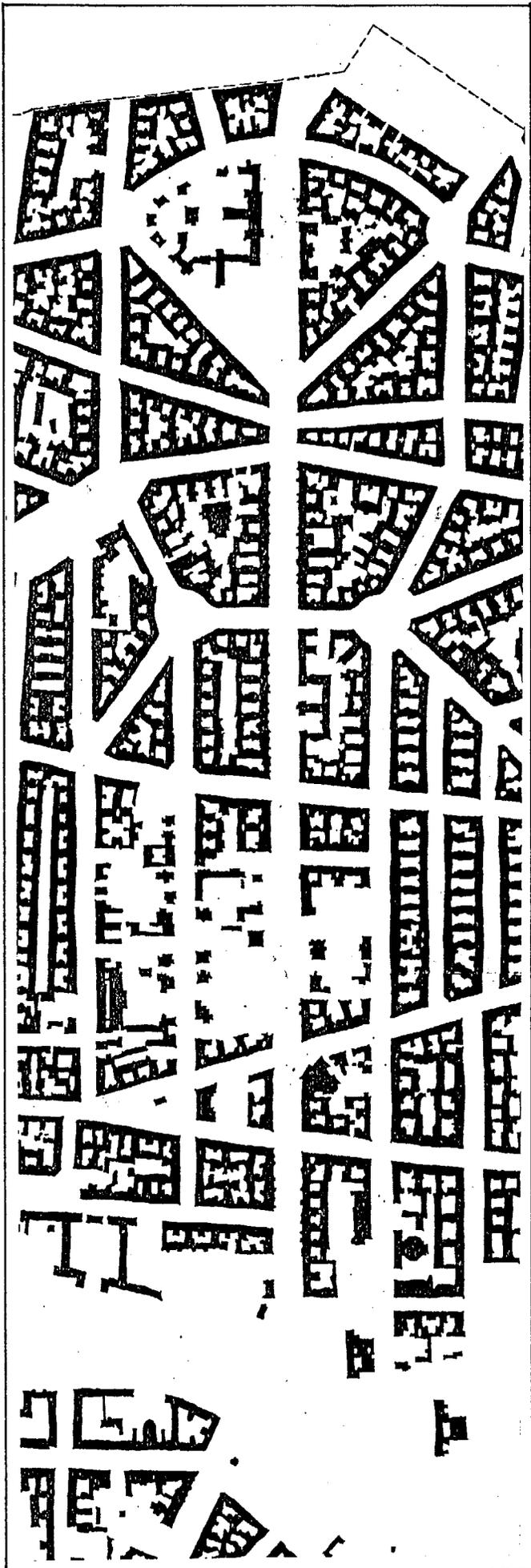
Der Mann im steifen Hut faltete die Zeitung wieder zusammen, musterte die Vorübergehenden, winkte dann blitzartig einem leeren Taxi, das an ihm vorbeifuhr. Das Auto hielt, der Mann stieg ein, das Auto fuhr weiter.

Doch da saßen die Jungen schon in einem anderen Auto, und Gustav sagte zu dem Chauffeur: »Sehen Sie das Taxi, das jetzt zum Prager Platz einbiegt? Ja? Fahren Sie hinterher, Herr Chauffeur. Aber vorsichtig, daß er es nicht merkt.«

Der Wagen zog an, überquerte die Kaiserallee und fuhr in gemessenem Abstand hinter dem anderen Taxi her.

Abb. 8. Die Kaiserallee als Schauplatz urbanen Lebens. Erich Kästner: Emil und die Detektive.

Abb. 9, Abb. 10. (folgende Seiten) Bebauungsstruktur um die Kaiserallee vor und nach dem zweiten Weltkrieg.



Ausführungsbestimmungen, nach denen festgestellt werden sollten "a. Bei welchen Bauwerken mehr als die Hälfte ihres Bestandes vernichtet ist (nachstehend als "zerstörte Bauwerke" bezeichnet) und b. bei welchen Bauwerken mehr als die Hälfte ihres Bestandes erhalten ist (nachstehend als "beschädigte Bauwerke" bezeichnet). (...) Die Schadensermittlung erfolgt nach örtlicher Besichtigung durch Sachverständige der Bezirksämter" (11).

Die Schadenskartierung der Bezirksämter gibt daher ein relativ genaues Bild auch der Zerstörung der Randbebauung der Bundesallee (12). Die Kriegszerstörung stellt sich in verschiedenen Bereichen der Straße -entsprechend der Nähe zur Zoogegend- unterschiedlich dar. Im Nordabschnitt der Bundesallee zwischen Schaperstraße und Volkspark befand sich bei Kriegsende kein einziges unzerstörtes oder nur leicht beschädigtes Gebäude, während südlich des Volksparkes -einschließlich des Bundes- und Friedrich-Wilhelm-Platzes- die Mehrheit der Häuser nur leichte Schäden aufwies. Im nördlichsten Teil der Bundesallee waren das ehemalige Joachimthalsche Gymnasium und gegenüber das Gebäude der ehemaligen Artillerie-Prüfkommission -heute Bundeshaus- sowie wenige Wohnbauten teilerstört erhalten. Südlich davon, zwischen Spichern- und Güntzel sowie zwischen Berliner Straße und Volkspark waren bis auf wenige Ausnahmen sämtliche Gebäude stark beschädigt und größtenteils nur noch als Ruinen vorhanden. Im Bereich zwischen Güntzel- und Berliner Straße, wo sich -ähnlich wie im parallelen Teil der Landhaustraße- die ursprüngliche villenartige Einzelhausbebauung gegen das Vordringen der Mietshausbebauung behauptet hatte, war das Ausmaß der Schäden dagegen etwas geringer.

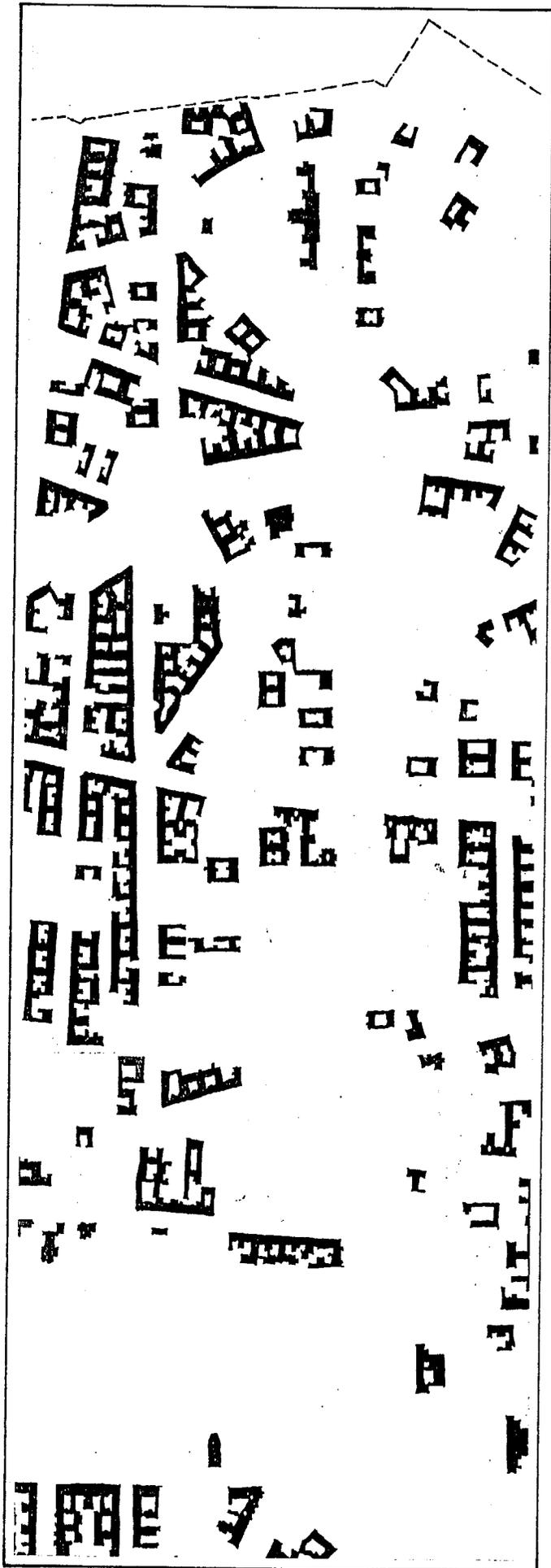
Die leicht- und mittelschwer beschädigten Wohnhäuser wurden i.d.R. innerhalb kurzer Zeit unter dem Druck der weitverbreiteten Wohnungsnot -zumindest notdürftig- wieder bewohnbar gemacht und stellen -sofern sie nicht aufgrund späterer Planungen abgebrochen wurden- die heute noch vorhandene Altbausubstanz dar. Nach der Räumung der Straßenflächen vom Trümmerschutt begann schon bald nach Kriegsende die Entrümmung der Baugrundstücke. Dies war im Grundsatz Sache der Eigentümer, jedoch hatte die öffentliche Hand von den Alliierten weitgehende Befugnisse zur Requirierung von Baumaterialien erhalten: "Materialien aller Art dürfen aus vollständig oder mehr als 50% beschädigten Gebäuden und Bauwerken (...) entnommen werden" (13), wobei "als Entschädigung nur derjenige Wert der entnommenen Materialien in Betracht (kommt), der die Kosten der Abräumung, der Materialgewinnung und des Abtransportes übersteigt" (14). Die Möglichkeit solcher "öffentlichen Entrümmung" und Gewinnung von Material, das "in erster Linie bei der Wiederherstellung von öffentlichen Gebäuden der Stadt" aber

"im Notfalle auch zur Wiederherstellung von Wohnungen" verwendet werden sollte (15), beschleunigte den Prozeß der Entrümmerng erheblich. Fotografien der angehenden 50er Jahre zeigen, daß die Mehrheit der in der Schadenskartierung als "erheblich beschädigt" eingestuft Gebäude zu dieser Zeit bereits abgeräumt war und so der "Neuplanung der Stadt", die gemeinhin als Wiederaufbau bezeichnet wird, harrten.

Gleichwohl blieben andere Gebäudeteile und Ruinen noch lange Zeit -z.T. bis heute- prägend für das Stadtbild. Dieser Gegensatz zum rigorosen Greifen der ersten Entrümmerngswelle dürfte vor allem mit der seit 1954 geänderte Rechtsgrundlage zu erklären sein, wonach eine "öffentliche Entrümmerng" nur noch auf Antrag des Eigentümers vorgenommen werden konnte (16).

So kam es, daß etwa im Bereich östlich der Bundesallee zwischen Trautenau- und Güntzelstraße Ruinen und unbebaute Flächen als "Schandfleck" noch fünfzehn Jahre nach Kriegsende die Benutzer der Bundesallee erregten. Ein Leserbriefschreiber schilderte die Zustände an der "Spinne", der Kreuzung der Bundesallee mit Hohenzollerndamm, Nachod-, Regensburger-, Spichern-, Meierotto- und Pariser Straße, drastisch: "Nicht nur, daß der Wiederaufbau äußerst langsam vor sich geht. Es ist auch noch nicht alles entrümmert. Zwischen Güntzel- und Lietzenburger Straße wuchert das Unkraut in mannshohen Büschen aus den Trümmerbergen hervor. Das Straßenpflaster ist nach dem U-Bahn-Bau in katastrophalem Zustand. Es gibt auch noch einige Holzlaternen, die ihr trübes Licht in die von Ratten verseuchte, trostlose Gegend an der Ecke Hohenzollerndamm werfen" (17).

Für die Mehrheit der Städtebauer der Nachkriegszeit war mit der in Teilen völligen Zerstörung der Hochbausubstanz der Schlußstrich unter die vielgehaßten Mietskasernen des "Steinernen Berlin" (18) gezogen. Stellvertretend für die Haltung der Fachwelt kann neben ähnlichen Stellungnahmen Scharouns und anderer prominenter Städtebauer der Zeit eine rückblickende Äußerung Le Corbusiers gelten: "Stadtplanung für die zerstörte Stadt Berlin (das Zentrum). Es handelt sich dabei um das schönste Problem, mit dem L.C. sich jemals auseinandersetzte, weil es darum ging, die Pläne für eine dem Boden gleichgemachte Stadt zu entwerfen, die in einem Arbeitsgang wiederaufgebaut werden sollte" (19). Wie solche -in Fachkreisen der Zeit offenbar weit verbreiteten- euphorischen Einschätzungen eines radikalen städtebaulichen Neuanfangs "in einem Arbeitsgang", basierend auf einer Überbewertung des Zerstörungsgrades und Verkennens der eigentums- und städtebaurechtlichen Verhältnisse, schnell verfliegen sollten, läßt sich an der Entwicklung der Bundesallee deutlich nachvollziehen.



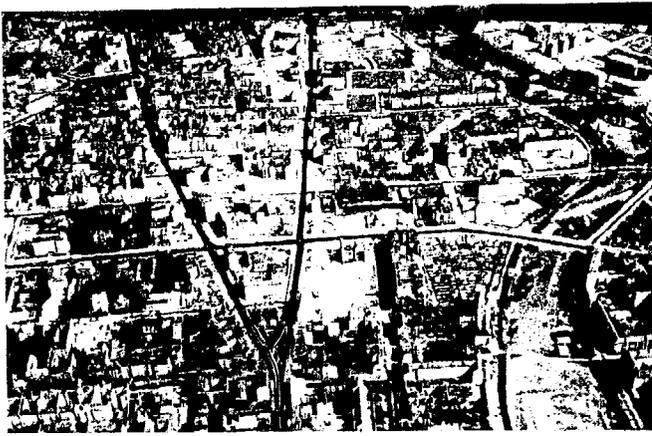


Abb. 11. Grundstoff der Stadtlandschaft ? Die Bundesallee (waagrecht im Bild) nach der Entrümmung um 1955.

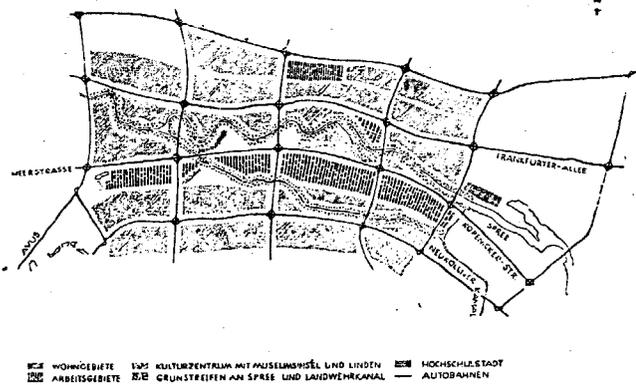


Abb. 12. Der Kollektiv-Plan.

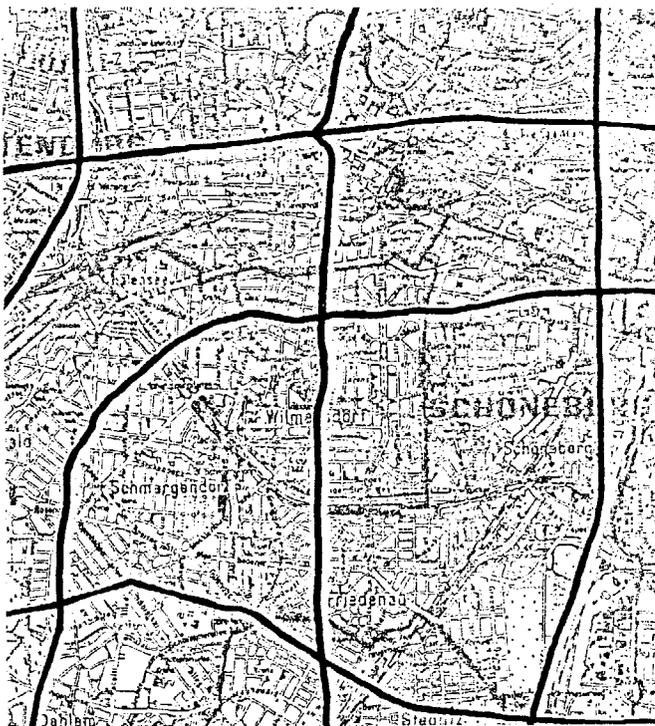


Abb. 13. Lage der Schnellstraßen des Kollektiv-Planes in Wilmerdorf.

2. Die Bundesallee in übergeordneten Planungen

2.1 Die Bundesallee in den Planungen für Gesamt-Berlin, 1945-1950

Bei der nachfolgenden Betrachtung der Planungen, die vor der politischen Teilung der Stadt entstanden, ist vor allem von Interesse, welcher Stellenwert dieser Nord-Süd-Verbindung in Bezug auf Gesamt-Berlin in den Planungen der übergeordneten Verkehrsstraßen beigemessen wurde.

Unmittelbar nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches und der Besetzung Berlins durch sowjetische Truppen begannen im Mai 1945 zwei Planungsgruppen zunächst unabhängig voneinander mit der Ausarbeitung langfristiger, gesamtstädtischer Konzeptionen.

Der Kollektiv-Plan

Der Architekt Hans Scharoun wurde von den Sowjetbehörden als erster Leiter der Abteilung für Bau- und Wohnungswesen des Magistrats von Groß-Berlin eingesetzt. Er berief eine Gruppe ihm bekannter Architekten, Stadt- und Landschaftplaner zu einem Planungsstab, der sich entsprechend der fortschrittlichen, sozialreformerischen Grundhaltung seiner Mitglieder "Kollektiv" nannte. Scharoun selber sowie die Zusammensetzung des Kollektivs stellten eine personelle Verknüpfung der Berliner Stadtplanung unmittelbar nach Kriegsende mit den städtebaulichen Ideen und Diskussionen um die "Funktionelle Stadt" in den 20er und 30er Jahren dar. Vor dem Diskussionshintergrund der grundsätzlich abgelehnten "Mietskasernenstadt Berlin" wurde die Zerstörung weiterer Teile der Innenstadt als willkommene Möglichkeit der Verwirklichung eigener städtebaulicher und stadtstruktureller Vorstellungen interpretiert: "Was blieb, nachdem Bombenangriffe und Endkampf eine mechanische Auflockerung vollzogen, gibt uns die Möglichkeit, eine Stadtlandschaft zu gestalten" (20). In seinem Plan für Berlin sah das Kollektiv einen durchgreifenden Umbau- und Umnutzungsprozeß beim "Wiederaufbau" der Stadt ohne Bindungen an die überkommenen baulichen Strukturen vor. Ziel war die "möglichst verkehrslose Stadt" (21), weshalb eine enge Zuordnung von Wohnnutzung und "Arbeitsstandorten" vorgesehen wurde. Der Plan sah eine bandartige Ansiedlung der Arbeitsgebiete zwischen Lietzensee und Kreuzberg vor (22). Der Gewerbestreifen sollte durch Grünstreifen von den nördlich und südlich anschließenden Wohngebieten getrennt werden. Das Stadtgebiet sollte von einem Straßensystem mit vier Hierarchiestufen erschlossen werden: Verkehrsstraßen 1. Ordnung als anbaufreie, reine Autoschnellstraßen, innerbezirkliche Verkehrsstraßen für den Mischverkehr, Sammel- sowie Quell- oder End-

straßen. Die Verkehrsstraßen 1. Ordnung bildeten ein rechtwinkliges Rasternetz, das weitgehend unabhängig vom überkommenen Stadt- und Straßengrundriß neu errichtet werden sollte. Die in den rechteckigen Stadtgebieten zwischen den Autostraßen 1. Ordnung gelegenen "Wohngebiete sind in Grundeinheiten für je je 4- 5000 Menschen aufgegliedert" (23), die in diesen "Grundzellen" alle Wohn- und Wohnfolgeeinrichtungen "von der Wiege bis zur Bahre" vorfinden sollten. Eine Verringerung des Berufsverkehrs sollte durch einheitlich "hohen Wohnreiz" der innerstädtischen Wohngebiete erreicht werden.

Die neuen Verkehrsstraßen erster Ordnung führen, so Scharoun, "durchs Grün, sie skandieren die innerhalb des Straßensystems liegenden Wirtschafts- und Wohneinheiten, die so nicht im Straßenwirrwarr untergehen, sondern sich als Silhouetten der Betrachtung bieten" (24). Sie bildeten gleichsam das Gerüst, innerhalb dessen sich schrittweise der völlige Umbau der Stadt Berlin vollziehen sollte.

Wie sich das Kollektiv diesen Umbau vorstellte, verdeutlichte Peter Friedrich, im Kollektiv für Verkehrsfragen zuständig, 1946 anhand eines Phasenmodells für die Quartiere beiderseits der Kaiserallee (25). So sollten zunächst die Trassen der neuen Verkehrsstraßen im bestehenden Stadtgrundriß hergestellt und an nur wenigen Stellen mit dem bestehenden Straßensystem verbunden werden. Es folgte in der nächsten Phase die Abräumung und Zusammenlegung verschiedener Bauböcke und die Neuanlage von "Wohnzellen" mit völlig neuem Erschließungssystem, während gleichzeitig Teile der Altbausubstanz vorläufig noch weiterbestand. Das vorhandene Straßensystem blieb bei dieser radikalen Umgestaltung der Stadt lediglich als Interimslösung bestehen, schon in der zweiten der dargestellten Phasen läßt sich der Grundriß der Bundesallee und die Figur der umliegenden Plätze kaum noch erkennen. In welchen Zeiträumen diese Umgestaltung der überkommenen Gebiete nach den Plänen des Kollektivs realisiert werden sollte, bleibt offen.

Die aus gesellschaftspolitischen und Städtebaulichen Überlegungen abgeleiteten umfassenden Neuordnungspläne des Kollektivs stießen bei ihrer Veröffentlichung auf politische und fachliche Kritik. Die Kritik bezog sich weniger auf das den Plänen zugrundeliegende Bild des zukünftigen Berlin als "Stadtlandschaft", als vielmehr auf die angesichts der aktuellen Probleme wie Wohnungsnot und Nahrungsmittelversorgung nur schwer vorstellbaren Realisierungsmöglichkeiten (26). *erhalten +*

Nach den letzten Gesamt-Berliner Wahlen (20.10.1946) verlor Scharoun sein Amt als Stadtbaurat. Der Bauwirtschaftsausschuß des Magistrats lehnte den Kollektiv-Plan noch 1946 als Grundlage für den Wiederaufbau ab (27). Das Kollektiv konnte seine Planun-

Abb. 14. "Beispiele für die Umgestaltung des Fuhrwerkstraßennetzes in ein Netz der Kraftwagen". Schematische Umsetzung des Kollektiv-Planes für die Quartiere um die Kaiserallee. Die Lage der Schnellstraßen entspricht nicht der im Gesamtplan.

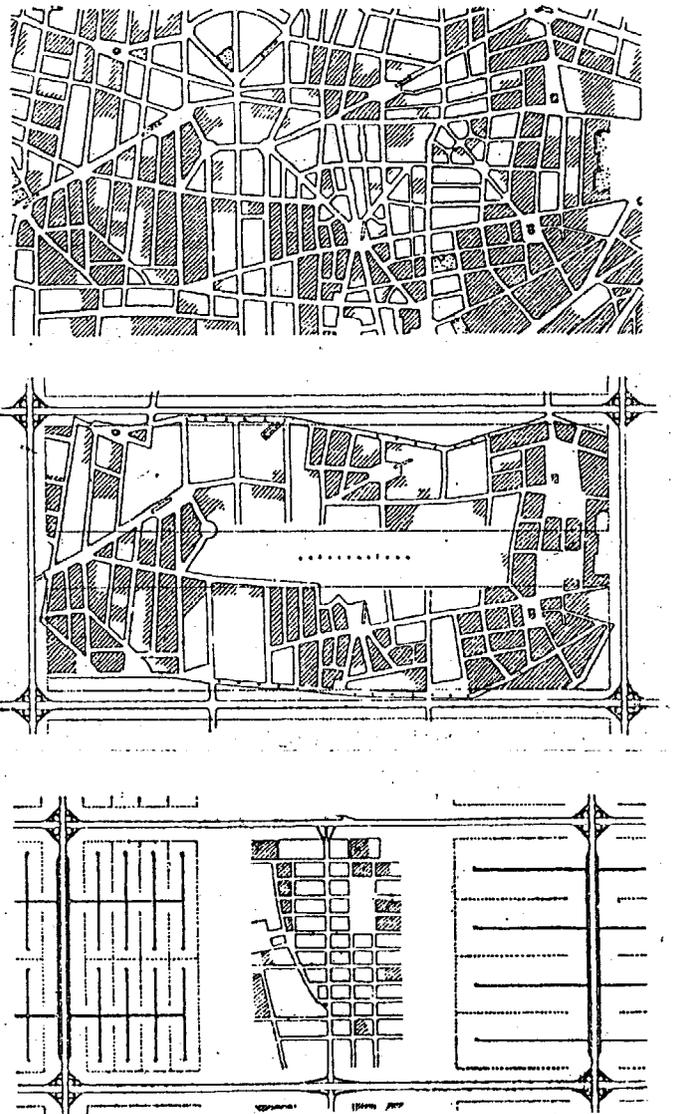




Abb. 15. Das übergeordnete Straßennetz des Zehlendorfer Planes für die Berliner Innenstadt (Ausschnitt).



Abb. 16. Das übergeordnete Straßennetz des Bonatz-Planes (Ausschnitt).

gen jedoch innerhalb der Verwaltung noch bis Ende 1948 fortführen. Wenn auch der Kollektiv-Plan in seiner Gesamtheit nicht Grundlage der Aufbauplanung wurde, kamen doch später aus dem Zusammenhang gerissene Teilstücke des Leitbildes wieder zum Tragen.

Der Zehlendorfer Plan

Parallel zum Kollektiv wurde im Auftrag des Zehlendorfer Bezirksbürgermeisters Dr. Wittgenstein ein Planungsamt für die Neugestaltung Berlins unter der Leitung der Architekten Willi Görgen und Walter Moest eingerichtet, das nach der Bildung des Groß-Berliner Magistrats als "Außenstelle Zehlendorf des Hauptamtes für Planung" übernommen wurde (28).

Ein wesentlicher Unterschied in den Planungen dieser Gruppe zum Kollektiv bestand im methodischen Vorgehen. Während der Kollektiv-Plan ein -wenn auch fragwürdiges-Ergebnis städtebaulicher und gesellschaftspolitischer Überlegungen und stadtstrukturellen Untersuchungen war, stand beim Zehlendorfer Plan pragmatisch die Abwicklung des motorisierten Verkehrs im Vordergrund. Moest begründete dies damit, daß umfassendere Pläne an wirtschaftlichen und technischen Schwierigkeiten scheiterten, ein Programm über andere Flächennutzungen völlig fehlte und ein klares Verkehrskonzept "ganz von selbst die günstigsten Standorte für die Ansetzung der verschiedenen Flächen aufzeigen" würde (29).

Das Straßennetz des Zehlendorfer Planes sah drei unterschiedliche Straßenkategorien vor. "Das die City und den Tiergarten berührende Große Kreuz der Stadtdurchquerungen, die Verbindung Kurfürstendamm-Leipziger Straße -die Geschäftsader- und das Netz gleichwertiger Hauptstraßen" (30). Das Netz der "Hauptstraßen" unterschied dabei drei sogenannte "Verteilungsgürtel" (Ringe) als "Verbindungsstraßen wichtiger Stadtteile und Gewerbegebiete" und "Ausfallstraßen", die zum Autobahnring führten. Sowohl das "Große Kreuz" als auch die "Hauptstraßen" waren überwiegend als angebaute nicht kreuzungsfreie Straßen vorgesehen, große Kreuzungen als Kreisverkehre. Das vorgeschlagene Netz übergeordneten Straßen bezog sich auf Gesamt-Berlin mit dem alten Stadtzentrum als Mitte. Eine westliche Umfahrung der Zoo-Gegend erfolgte über die zweite Ringstraße, die in etwa dem heutigen Zug Fehrbelliner Platz, Brandenburgische und Kaiser-Friedrich Straße entsprach.

Infolge der Ausrichtung des Zehlendorfer Planes auf Gesamt-Berlin und der Betonung der West-Ost Beziehungen, kam der Kaiserallee verkehrlich keine besondere Bedeutung zu, d.h. sie gehörte als Nord-Süd Achse nicht zum übergeordneten Straßensystem des Zehlendorfer Planes. Neben den Verkehrsstraßen sah der Zehlendorfer Plan "Grünwege" vor, die dem Fußgän-

ger ermöglichen sollten, "sich auch für entfernter gelegene Ziele von der Verkehrsstraße zu lösen" (31). Das Netz dieser Wege sollte eine Maschenweite von 1,5 bis 2 Kilometer haben und "von jeder Wohnung aus in der "Kinderwagenentfernung" von höchstens 15 Minuten erreichbar" sein (32). Ein solcher "Grünweg" sollte über die zerstörten Gebiete südlich der heutigen Lietzenburger Straße zu einer Grünanlage führen, die das gesamte Dreieck zwischen Bundesallee, Meierotto- und Schaperstraße, also das Gelände des ehemaligen Joachimsthalschen Gymnasiums, einnahm (33).

Der Bonatz-Plan

Im Januar 1947 übernahm der erste nach dem Krieg gewählte Magistrat von Groß-Berlin sein Amt. Stadtrat für Bau- und Wohnungswesen wurde Karl Bonatz, der in der SPD zu den Kritikern des unter seinem Vorgänger ausgearbeiteten Kollektiv-Planes gehörte, da der Plan "allzu wenig Rücksicht auf die gegebenen Voraussetzungen" nähme (34). Bonatz neigte "grundsätzlich der Methode der Zehlendorfer Planung zu, die sich damit begnügte, das nun einmal vorhandene Straßennetz zu reformieren und auszubauen" (35). Aus dem Zehlendorfer Plan wurden unter Bonatz bis Ende 1947 daher weitere Planvarianten, die sogenannten Pläne A und B entwickelt, wobei auch bei diesen Plänen die Überlegungen zum übergeordneten Straßennetz im Vordergrund standen. Grundgedanke beider Pläne war -in unterschiedlicher Ausprägung- die Umfahrung der alten City und die Ausweisung konzentrischer Ringstraßen, die weitgehend vorhandene Straßenlinien aufnahmen und diese mit Durchbrüchen ergänzten. Detaillierter als der Zehlendorfer Plan, zeigen beide Pläne neben den Ringstraßen auch Hauptdurchgangs- und Durchgangsstraßen. Sowohl im Plan A als auch im Plan B war die Bundesallee als wichtige Nord-Süd Verbindung dargestellt. Die Pläne stellten jedoch unterschiedliche Trassen für die Durchquerung oder Umfahrung der West-City dar. Während Plan A, der Walter Moest zugeschrieben wird, die später im Flächennutzungsplan 65 dargestellte Fasanenstraßentrasse zeigt, wählt Plan B eine Linienführung östlich der Stadtbahn.

Als Synthese beider Pläne entstand der "Plan 1948" (Bonatz-Plan, Plan C) als letzter in einer Gesamt-Berliner Verwaltung zustande gekommene Verkehrsplan, der Elemente aller seiner Vorgänger enthielt. Der Idee nach auf den Kollektiv-Plan zurückzuführen ist der Gedanke, die alte City mit einem Tangentenring oder -viereck zu umschließen und damit die früher Innstadtdurchquerungen aufzugeben (36). Gegenüber den Plänen A und B wurde im Bonatz-Plan die Zahl der Ringstraßen verkleinert und die Hierarchie der Straßenkategorien gestrafft. Im Unterschied zu sei-



Abb. 17. Die Kaiserallee als "D"-Straße des Bonatz-Planes (dünne Linie). Entlang der Kaiserallee ist "Wohnen" mit einer Dichte von rd. 300 Einwohner/ha vorgesehen (enge Schraffur).



Abb. 18. Lage der "S"-Straßen (Schnellstraßen) und "H"-Straßen (Hauptdurchgangsstraßen) des Bonatz-Planes im heutigen Stadtgrundriß.

nen Vorläufern sah der Bonatz-Plan in der West-Berliner City um die Zoo-Gegend keine Nord-Süd Straße in der Kategorie der übergeordneten Hauptdurchgangsstraßen ("H-Straße") vor, diese war vielmehr nach Westen in den Zug Konstanzer Leibnitzstraße verschoben. Von der Konstanzer Straße zweigte in Höhe des Preußen-Parkes eine frühe Variante der "Südtangente" ab, die von hier in gerader Linie zur Güntzelstraße führte und dann zum Nikolsburger Platz abschwankte. Über Trautenaustraße, Prager Platz und Motzstraße führte diese H-Straße dann in Richtung City. Die Kaiserallee wurde im Bonatz-Plan dagegen lediglich als gebietserschließende Durchgangsstraße ("D-Straße") dargestellt.

Der Bonatz-Plan, fertiggestellt noch vor der verwaltungsmäßigen Trennung der Stadt, war in seinem Hauptstraßengerüst eindeutig auf die alte City ausgerichtet. Die Zoo-Gegend war damit weder in der Ausprägung des Verkehrssystems, noch in der Darstellung der Flächennutzung gegenüber anderen Sub-Zentren hervorgehoben. Dies entsprach Bonatz Auffassung, der eine gleichberechtigte West-City noch in den Diskussionen um den Wettbewerb "Rund um den Zoo" ablehnte. Das Zoo-Viertel sollte zwar als Geschäfts- und Unterhaltungsgebiet mit besonderer Ausstrahlung wiedererstehen, aber "die Gegend "Rund um den Zoo" soll keineswegs ein zweites Stadtzentrum werden - eine westliche City- und der neu zu errichtenden wirklichen City in der alten Stadtmitte unangebrachte Konkurrenz machen" (37).

Nach der Trennung der Stadt und unter dem wachsenden Druck der West-Berliner Geschäftswelt konnte diese Haltung nicht lange mehr aufrecht erhalten werden. Es begann eine lange Periode, in der der Gesamtstadt-, später Wiedervereinigungsanspruch, auch für die Stadtplanung zumindest nach außen als wichtigste Prämisse galt. Gleichzeitig wurden jedoch verwaltungsintern zusätzliche Planungen erarbeitet, die stärker auf West-Berlin eingingen. Letzteres führte zur planerischen und investiven Aufwertung von Straßenzügen, die den räumlichen Ansprüchen des West-Berliner Stadtgebietes entsprachen. Ohne die öffentliche Aufmerksamkeit, die z.B. dem Stadtautobahnwestring oder der Südtangente zuteil wurden, stand hier die Bundesallee an vorderer Stelle (38).

Der Flächennutzungsplan 1950

Nach der politischen Teilung Berlins wurde für West-Berlin auf der Grundlage des nochmals überarbeiteten "Plan 48" in den Jahren 1949/50 der erste Entwurf eines Flächennutzungsplanes erstellt und 1950 vom Abgeordnetenhaus ohne Diskussion angenommen (39). Die gesetzliche Grundlage bildete das Planungsgesetz von 1949, das den Flächennutzungsplan als einen der vorbereitenden Bauleitpläne definierte (40).

Die Darstellung des Flächennutzungsplanes bezieht sich auf Gesamt-Berlin: "Es tritt (...) immer deutlicher zutage, (...) daß unser Gesamtplan für Berlin ein Kampfplan werden muß wie jede weitere politische Aktion Westberlins" hatte Bonatz 1950 erklärt (41). Und der Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan stellte klar, "daß Berlin die Bundeshauptstadt werden muß. Wäre dies nicht der Fall, so verlöre Berlin als Großstadt seinen Sinn und die Planung müßte von gänzlich anderen Voraussetzungen ausgehen" (42). Das hierin angelegte planungspolitische Problem, dem Gesamt- und Hauptstädtanspruch zu genügen, gleichzeitig aber für das isolierte West-Berliner Gebiet zu planen, wurde durch die Darstellung der Planung über die politischen Grenzen hinweg übergangen. Dies gilt insbesondere für die Konzeption des übergeordneten Straßennetzes.

Eine entscheidende Änderung gegenüber vorangegangenen Plänen besteht jedoch in der Behandlung der City. Dem Kampfanspruch entsprechend konnte ein Bedeutungsverlust der alten City, wie er faktisch für West-Berlin bestand, nicht eingeräumt werden. "Sehr nachdrücklich muß ich mich hier noch einmal gegen den Ausdruck "westliche City" wenden, sofern damit ein zweiter oder gar der zukünftige Mittelpunkt der Stadt gemeint ist" (Bonatz) (43). Das alte City-Gebiet blieb also auch für die West-Berliner Verwaltung nach außen hin Mittelpunkt der (Verkehrs-)Planung. Da dies allerdings den realen Bedürfnissen der westlichen Stadthälfte nicht entsprach, konzentrierte sich die Entwicklung hier im Bewußtsein und ökonomisch auf das Zoogebiet als (West)-City. Dieses Auseinanderfallen von faktischer Entwicklung und politischem Anspruch konnte auf die Flächennutzungsplanung nicht ohne Auswirkung bleiben. Das Problem der Klärung des Verhältnisses und des Stellenwertes von alter und West-City wurde durch die Ausweisung einer flächenmäßigen Verbindung der beiden Gebiete - dem sogenannten City-Band - umgangen. So wurden östlich des Zoogebietes große Wohngebiete Schönebergs zwischen Landwehrkanal und Generalszug, Bahnflächen und Teile der südlichen Friedrichstadt zu Teilen einer imaginären City. Dadurch erhielt der Plan eine starke Ost-West Ausrichtung, die vor allem im Netz übergeordneter Straßen aufgenommen wurde (44).

Wie seine Vorgänger (Pläne A, B und C) war der erste Berliner Flächennutzungsplan in erster Linie ein Verkehrsplan. Er stellte Hauptverkehrsstraßen sowie die Flächenutzung in generalisierten Dichtewerten dar. Das vorgesehene Netz der Hauptverkehrsstraßen zeigt, dem Bonatz-Plan ähnlich, ein auf die alte City ausgerichtetes Radial-Ring-System. Der innere Schnellstraßenring wird durch autobahnähnliche Zubringer mit dem Außenring verbunden. Die Aussagen zum Straßentyp sind im Vergleich zu den detaillierten Überlegungen vorangegangener

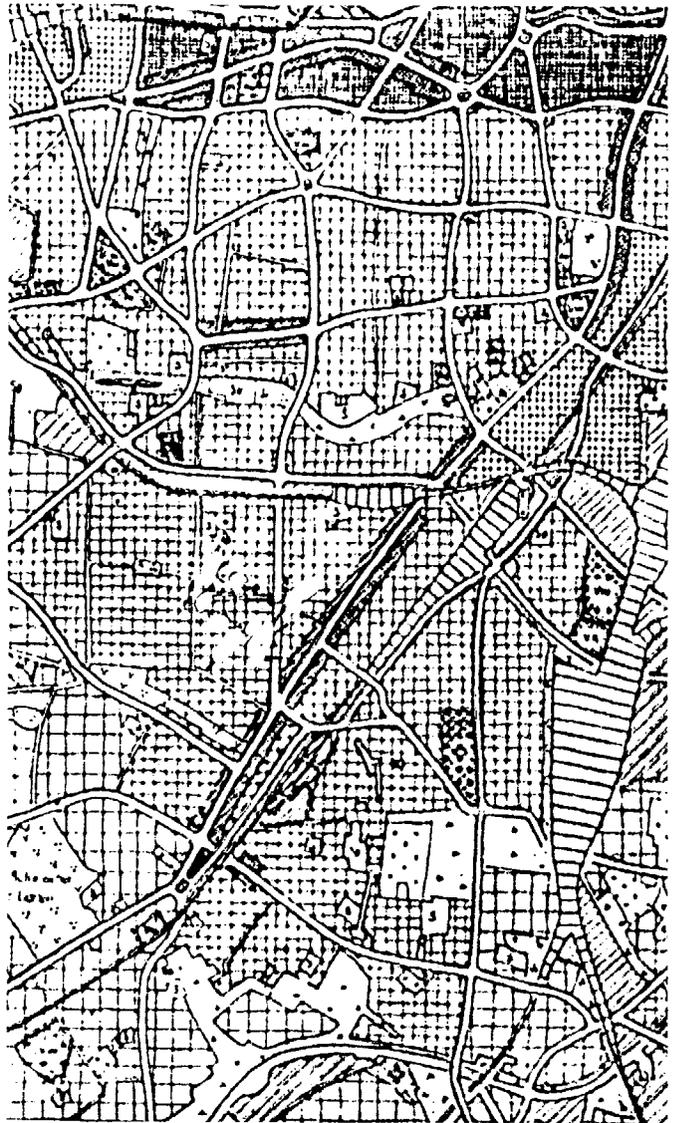


Abb. 19. Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 1950.

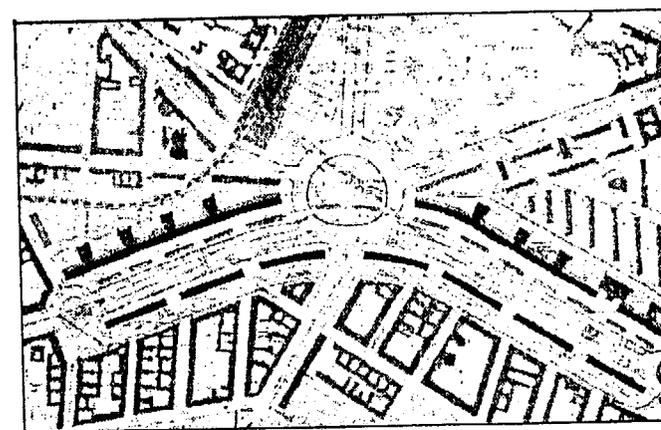
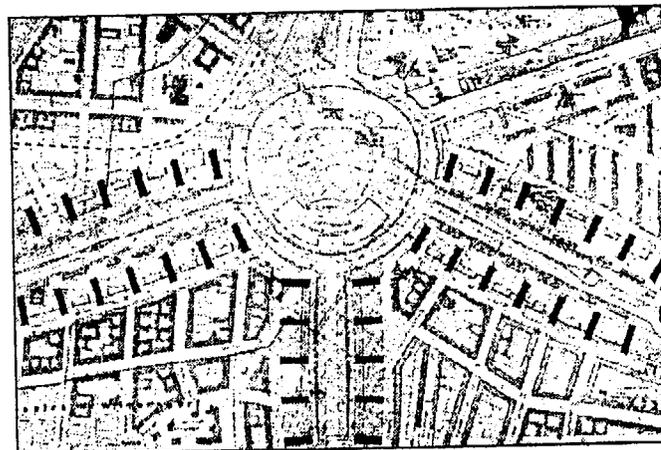
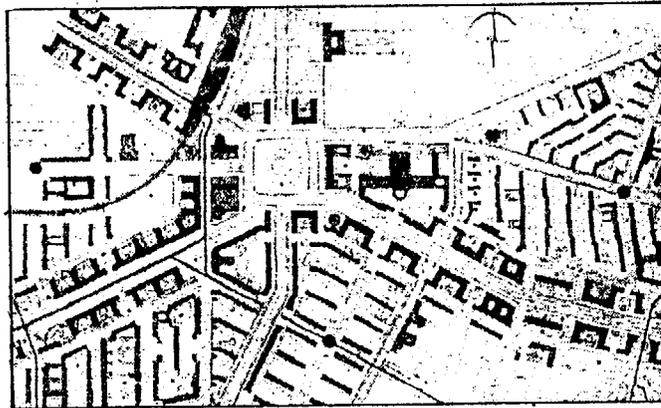
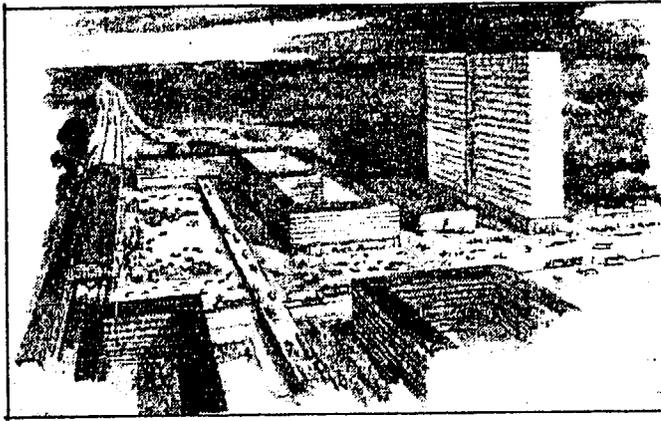


Abb. 20. Beiträge für den Wettbewerb "Rund um den Zoo". Von oben nach unten die Entwürfe von Paul Schwebes, Fr. Lüddecke und zwei Pläne der Gebrüder Luckhardt.

Pläne relativ ungenau. Unter dem Begriff "Zentrale Verkehrsstraßen" werden neben den autobahnähnlichen Zubringern Schnellstraßen als sogenannte "Verkehrstangenten", der Schnellstraßenring sowie sonstige Hauptverkehrsstraßen unterschieden. Interessant ist, daß selbst für den Schnellstraßenring keine planfreien Kreuzungen vorgesehen wurden, sondern große Kreisverkehrslösungen.

Die Bundesallee gehörte im Flächenutzungsplan 1950 zum Netz "sonstiger Hauptverkehrsstraßen". Sie war hier bereits als Teil einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung von Steglitz nach Wedding dargestellt, die die West-City im Zuge der Fasanenstraße durchqueren sollte. Entsprechend den im Plan generell gewählten plangleichen Kreuzungen, wurde die "Spinne" als großzügiger Kreisverkehr konzipiert, über den der Durchgangsverkehr in die Meierottostraße gelenkt werden sollte. Diese Lösung wurde später im Wilmersdorfer Planungsamt im Rahmen der Vorarbeiten zum Generalbebauungsplan weiterverfolgt. Als Flächenutzung war entlang der Bundesallee generell "Wohnen" mit einer "Dichte von 201-400 Einwohner/ha" vorgesehen: Es "wird in den Innenbezirken eine gelockerte mehrgeschossige (im Mittel 4-6 Geschosse) Bebauung mit nicht mehr als höchstens 600 Einwohner je ha angestrebt. Diese Bebauung ermöglicht nach den eingehenden Untersuchungen ein lufthygienisch einwandfreies Wohnen mit ausreichender Besonnung; sie ermöglicht außerdem eine ausreichende Durchgrünung, eine Aufhebung der "Versteinerung" der Stadt und der Hinterhofbebauung" (45).

2.2 Die Bundesallee in den Planungen für West-Berlin, 1947-1975

Wettbewerb und Richtplan "Rund um den Zoo", 1947-1954

Nach der Verabschiedung des Flächennutzungsplanes 1950 folgte rund vier Jahre später eine weitere offizielle Planung, die in ihren Auswirkungen Festpunkte für die Gestaltung auch der Bundesallee setzte. Die Entwicklung des Richtplanes "Rund um den Zoo", der im März 1954 beschlossen wurde (46), begann schon bald nach Kriegsende mit dem Wettbewerb "Rund um den Zoo", der vom Magistrat und der Arbeitsgemeinschaft Wiederaufbau "Rund um den Zoo", einem Zusammenschluß ansässiger Geschäftsleute, Mitte 1947 ausgeschrieben wurde (47). Die Ergebnisse dieses Ideenwettbewerbs lagen 1948 vor. Sie stellten eine breite Palette möglicher Entwurfshaltungen und Strukturauffassungen dar, die von kleinen Achsen und umbauten Rundplätzen über konsequenten Zeilenbau auf völlig abgeräumten Grundstücken bis hin zu isolierten Turmhochhäusern am Zoo- rand reichte (48). Keiner der Entwürfe er-

hielt den ersten Preis und keiner wurde Grundlage der weiteren Planung. Vielmehr trat die Bauverwaltung ein Jahr später mit einem eigenen Plan, dem sogenannten Ermisch-Plan, an die Öffentlichkeit (49). Hauptelemente dieses Planes war ein "Großer Platz" vor dem Bahnhof Zoo, ein Abriß der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, eine Neubebauung entlang der Tauentzienstraße und eine -gegenüber den z.T. gigantischen Vorschlägen im Wettbewerb- moderate Ausweitung der Straßenflächen mit der Fasanenstraße als übergeordneter Nord-Süd-Verbindung. Sowohl die Verfahrensweise der Bauverwaltung als auch der Plan selbst -vor allem wegen "kleinlicher Verkehrslösungen"- stießen auf die Kritik der Fachöffentlichkeit, die sich nach dem Wettbewerb von der Weiterbearbeitung ausgeschlossen sah. Auch der Ermisch-Plan war jedoch in der Diskussion um das Zoo-Gebiet schnell überholt. Ein solcher Plan mit weitreichenden bodenrechtlichen Konsequenzen und detaillierten städtebaulichen und stadträumlichen Vorgaben war nicht die Art von Planung, die von der Bauverwaltung erwartet wurde. Sie stand unter dem Druck ansässiger Geschäftsleute und Firmen, die nach der verwaltungsmäßigen Teilung der Stadt aus dem alten Zentrum in die West-City drängten und eine verbindliche aber offene Bauplanung als Grundlage für Investitionen suchte. Ein solcher Plan, der im wesentlichen nur die Erweiterung der Straßenflächen und allgemein die Flächennutzung regelte, wurde bis 1953 aufgestellt. "Es werden lediglich jene Planungsmaßnahmen ergriffen, die auf Grund des Verkehrs notwendig sind, um die wirtschaftliche Existenz dieses äußerst intensiven Geschäftsgebietes auf lange Sicht zu gewährleisten" (50). "Das Maß der Nutzung wird durch die jeweils geltende Bauordnung bestimmt" (51). Für die zu dieser Zeit beim Senator für Bau- und Wohnungswesen parallel betriebene Ausbauplanung der Bundesallee war der 1954 vom Abgeordnetenhaus beschlossene Richtplan "Rund um den Zoo" deshalb von Bedeutung, weil er detaillierter als der Flächennutzungsplan und parlamentarisch abgesichert die Nord-Süd-Durchquerung der West-City in der Fasanenstraßen-trasse regelte. Über diesen für die Planung der "Spinne" entscheidenden Festpunkt hinaus, wurden zwei weitere Straßenverbindungen dieser Kreuzung festgesetzt: Die Spichernstraße -wie die Fasanenstraße- als Straße I. Ordnung, die Joachimsthaler Straße als Straße II. Ordnung.

Vorbereitungen zum Generalbebauungsplan und Baunutzungsplan 1954/61

Die Stadtplanung der unmittelbaren Nachkriegszeit stützte sich zunächst auf alliiertes Einzelrecht, etwa die BK/O (46) 140 vom März 1946 nach der "die Errichtung von Neubauten mit einem Kostenaufwand von über 200.000 RM" und die

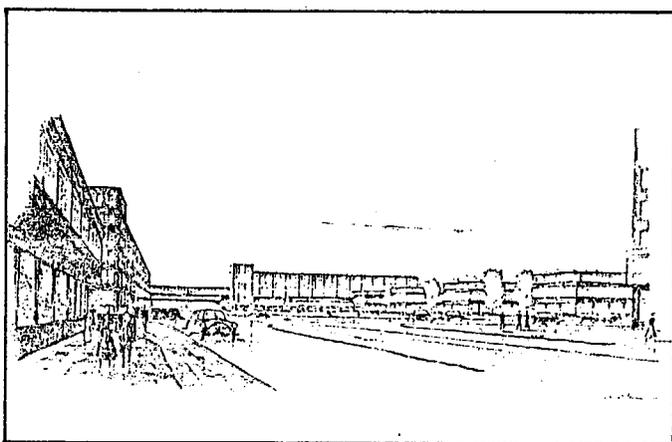


Abb. 21. Der Große Platz im Entwurf von Richard Ermisch. Im Hintergrund der Bahnhof Zoo.

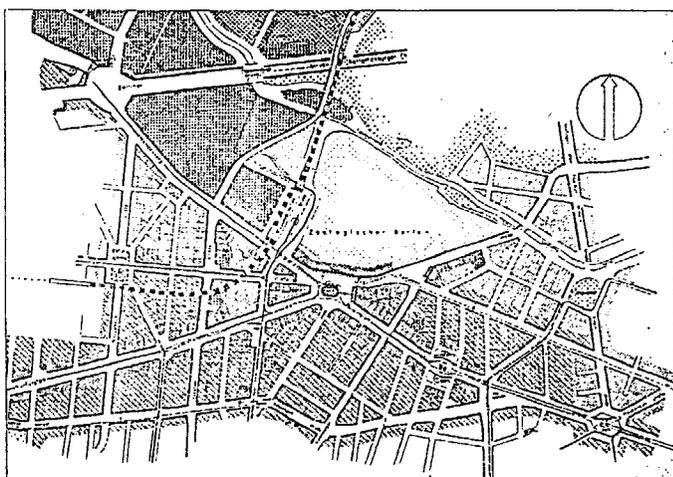


Abb. 22. Der 1954 vom Abgeordnetenhaus beschlossene Richtplan "Rund um den Zoo".



Abb. 23. Baunutzungsplan 1961. Der Bereich innerhalb der Punkt-Strich-Linie um die Bundesallee wird als gemischtes Gebiet festgesetzt.

"Wiederinstandsetzung von Gebäuden" mit einem Kostenaufwand von mehr als 500.000 RM "bis zur Genehmigung des Wiederaufbauplanes für Berlin" verboten wurde (52). Ende 1949 dann folgte das Berliner Planungsgesetz, das in Verbindung mit der jeweiligen Bauordnung die rechtliche Grundlage der städtebaulichen Planung bis zum Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes 1961 darstellte (53). Das Planungsgesetz sah eine vierstufige Bauleitplanung vor, zu denen folgende Pläne gehören sollten: "der Gebietsplan als vorbereitender überörtlicher Plan, der Flächennutzungsplan und der Generalbebauungsplan als vorbereitende örtliche Pläne und der Bebauungsplan als endgültiger örtlicher Plan" (54).

Nachdem der Flächennutzungsplan 1950 in Kraft getreten war, begannen die bezirklichen Planungsämter, Entwürfe zum Generalbebauungsplan für wichtige Teilbereiche zu entwickeln, die mit der Hauptverwaltung abgestimmt und von dieser in den Hauptplan übernommen werden sollten. Trotz umfangreicher Vorarbeiten der Haupt- und Bezirksverwaltungen kam jedoch ein vollständiger Generalbebauungsplan mit all seinen in §13 des Planungsgesetzes vorgesehenen Regelungen -u.a. Art und Maß der Nutzung, Straßen- und Nahverkehr, Grünflächen und Infrastruktur- während der Geltungszeit des Planungsgesetzes offenbar wegen der Fülle der zu regelnden Probleme nicht zustande. Stattdessen wurden Teilpläne des Generalbebauungsplanes, wie dies nach §12 Abs.2 PlanG möglich war, aufgestellt. Der Hauptgrünflächenplan von 1960 und der Baunutzungsplan von 1958/1961 wurden als vorbereitende (!) Bauleitpläne verabschiedet. Der Baunutzungsplan der entsprechend §13 Abs.1 PlanG nur Art und Maß der baulichen Nutzung darstellte, traf zur Planung der Bundesallee als Straße keine Aussagen. Das Gebiet um die Bundesallee wurde als "gemischtes Gebiet" dargestellt, in dem nach der Bauordnung von 1958 (55) insbesondere Wohn- und Bürogebäude sowie Läden und nicht störende Gewerbebetriebe zulässig waren. Auf der Ostseite der Straße galt diese Nutzungsart nur in Grundstückstiefe entlang der Bundesallee, weiter östlich war allgemeines Wohngebiet vorgesehen.

Nach dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes wurde der Baunutzungsplan -nun als verbindlicher Bauleitplan- übergeleitet und gilt seither für weite, nicht durch Bebauungspläne abgedeckte Gebiete als verbindlicher Bauleitplan ("Bebauungsplanersatzplan"). Parallel dazu diente er bis zur Verabschiedung des Flächennutzungsplanes 65 gleichzeitig auch als vorbereitender Bauleitplan (56).

Flächennutzungsplan 1965

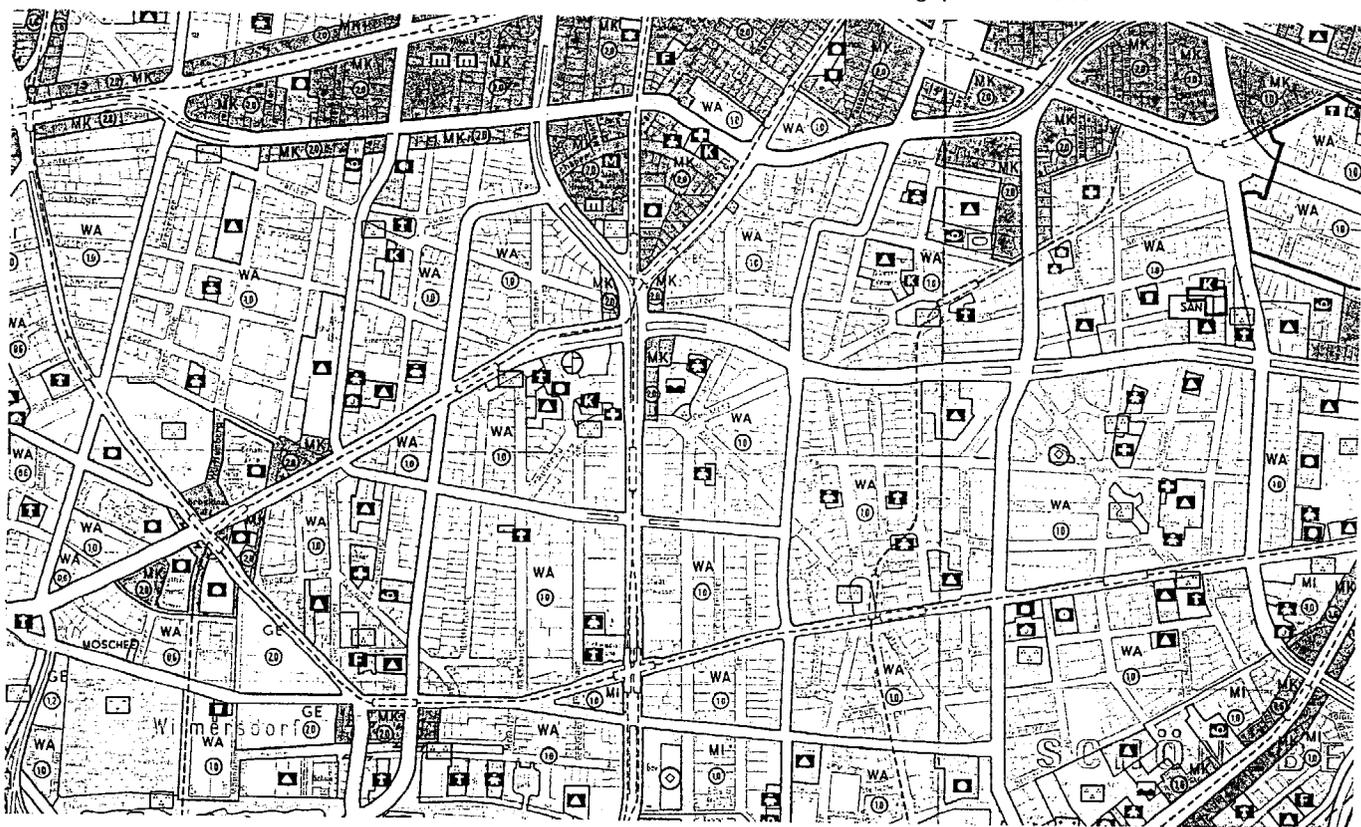
Nach Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes auch in West-Berlin wurde bis 1965 ein neuer Flächennutzungsplan nach diesem Gesetz aufgestellt, aber erst fünf Jahre spä-

ter vom Abgeordnetenhaus verabschiedet (57). Auch der Flächennutzungsplan 65 ging, vor allem in der Ausweisung des Schnellstraßennetzes und des City-Bandes, von einem ungeteilten Berlin aus, wenn auch nur -entsprechend dem Geltungsbereiches des Bundesbaugesetzes- West-Berlin dargestellt wurde. Neben dem auf die alte City bezogenen Ring-Tangenten-System der Stadtautobahnen stellte der Flächennutzungsplan ein dichtes Netz überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrsstraßen dar, das nahezu alle bis dahin geplanten oder in Zukunft noch denkbaren Straßenbauvorhaben in West-Berlin als Straßentrassen freihielt.

Die Bundesallee stellte der Plan als weitgehend planfreie Hauptverkehrsstraße zwischen Steglitz und Moabit unter Benutzung der Fasanstraßentrasse dar (s.u.). Im Gegensatz zu seinem Vorgänger von 1950, der die City-Nutzung auf das Gebiet nördlich der Südtangente -Lietzenburger Straße- beschränkte, erweiterte der Flächennutzungsplan 65 das Kerngebiet mit einer Geschößflächenzahl von 2,0 auf den Bereich zwischen Meierotto- und Spichernstraße sowie südlich anschließend beiderseits der "Spinne" und südlich der Nachodstraße. Für das restliche Gebiet beiderseits der Straße wurde weitgehend allgemeines Wohngebiet mit einer Geschößflächenzahl von 1,0 ausgewiesen.

Mit der planerischen und ökonomischen Aufwertung der Gegend um die Spinne setzte sich der Flächennutzungsplan 1965 in Widerspruch zu dem dort geltenden Bebauungsplan. In den folgenden Jahren lieferte er vor allem die Argumente für eine höhere Ausnutzung der Grundstücke in diesem Bereich.

Abb. 24. Die nördliche Bundesallee im Flächenutzungsplan 1965.



3. Einzelplanungen für die Bundesallee, 1947-1975

3.1 Städtebauliche Planung

Planung Bundesallee 1947

Wie sehr die stark zerstörte Gegend beiderseits der Bundesallee schon die Generation der Planer in der unmittelbaren Nachkriegszeit inspirierte, zeigen Entwürfe, die 1947 an der Hochschule für Baukunst und bildende Künste in Weimar entstanden (58). Die unterschiedlichen Planvarianten unter dem Titel "Teilplanung Berlin" stellen eine radikale Umgestaltung der Wilmersdorfer Bereiche um die Bundesallee als Teile einer Stadtlandschaft aus Autobahnen und dazwischenliegenden Stadtzellen mit Hochhäusern und Bungalowsiedlungen dar. Obwohl zeitlich parallel und im Entwurfsduktus sehr ähnlich, stellen diese Entwürfe keine Detailplanung etwa des Kollektiv-Planes dar, da insbesondere die Lage der Verkehrsstrassen nicht mit diesem übereinstimmt. Der Hintergrund der Entstehung dieser Entwürfe ist ungeklärt, man kann jedoch vermuten, daß es sich um ein Entwurfseminar des Weimarer Professor Werner Harting handelte, der in Wilmersdorf gewohnt hatte (59). Ein Zusammenhang zu bekannten verwaltungsinternen Planungen der Berliner Nachkriegszeit ist nicht zu erkennen.

Vorplanungen zum Generalbebauungsplan

Mit dem Planungsgesetz von 1949 bekam die Berliner Stadtplanung erstmals eine gesetzliche Systematik. Nachdem 1950 der Flächennutzungsplan verabschiedet worden war, begannen die Vorarbeiten zum Generalbebauungsplan. In Wilmersdorf wurden nun auch die Planungen für die "Spinne" in verschiedensten Varianten konkretisiert und weiterentwickelt, nachdem planerische Überlegungen zu diesem stark zerstörten Gebiet schon bald nach Kriegsende diskutiert worden waren.

Kernpunkt der Entwürfe war dabei zunächst die Neuordnung des Kreuzungsbereiches, der mit sieben einmündenden Straßen für eine "moderne" Verkehrslösung wenig geeignet erschien. Schon früh ist daher die Idee des Abhängens der für den erwarteten Autoverkehr am wenigsten bedeutenden Nebenarme -Pariser- und Regensburger Straße- zu erkennen. Ein weiterer Einmündungspunkt wurde in der Planung durch Abhängen der Bundesallee im nördlichen Kreuzungsbereich und Umlenkung der Verkehrsströme in die Meierottostraße beseitigt.

Was blieb, war eine Doppelkreuzung. Im Süden die einfache, plangleiche Kreuzung zweier ebenbürtiger Hauptverkehrsstraßen, der Bundesallee mit dem erweiterten Zug Hohenzollerndamm/Nachodstraße. Im Norden die Bundesallee, die in V-Form symmetrisch in Spichern- und Meierottostraße aufgegabelt wurde. Für die Straßenzüge Bun-

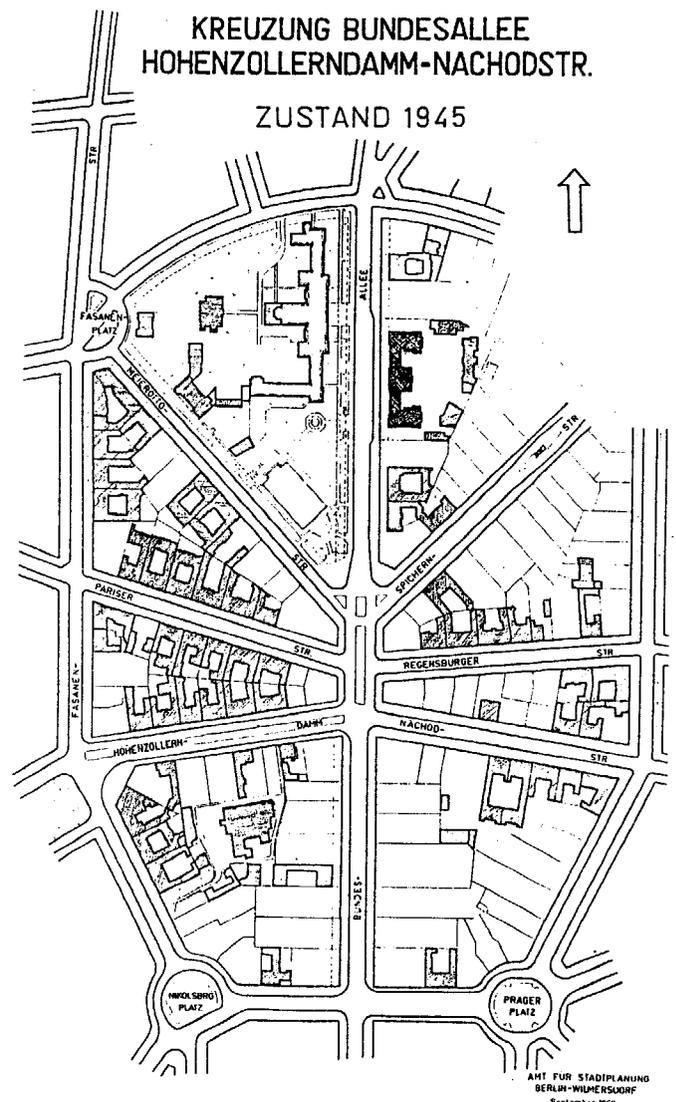
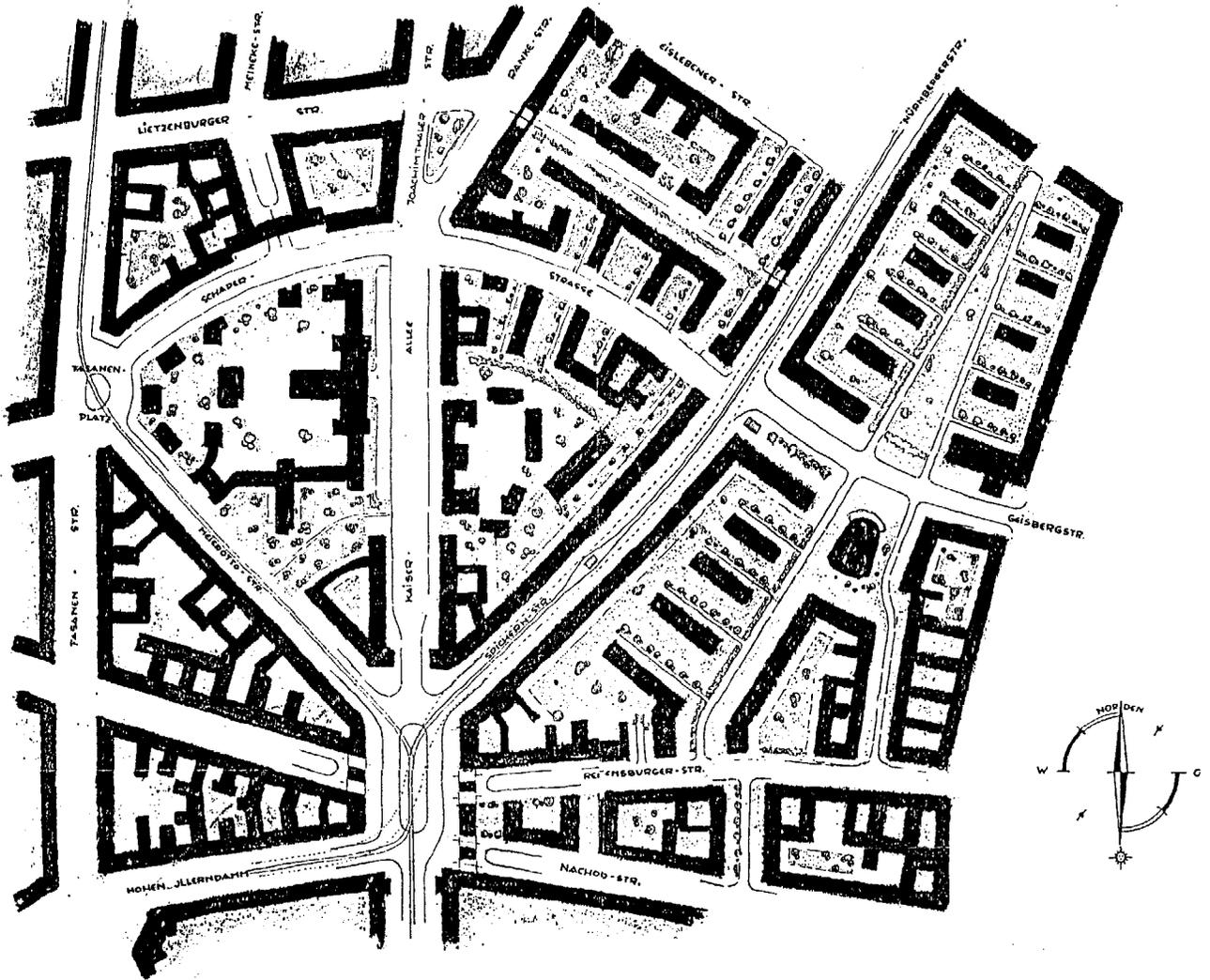


Abb. 26.

TEILPLANUNG WILMERSDORF

GEBIET: FASANEN-, SCHAPER-, NÜRNBERGER-, SPICHERNSTR., KAISERALLEE, HOHENZOLLERN DAMM
M. 1:2000



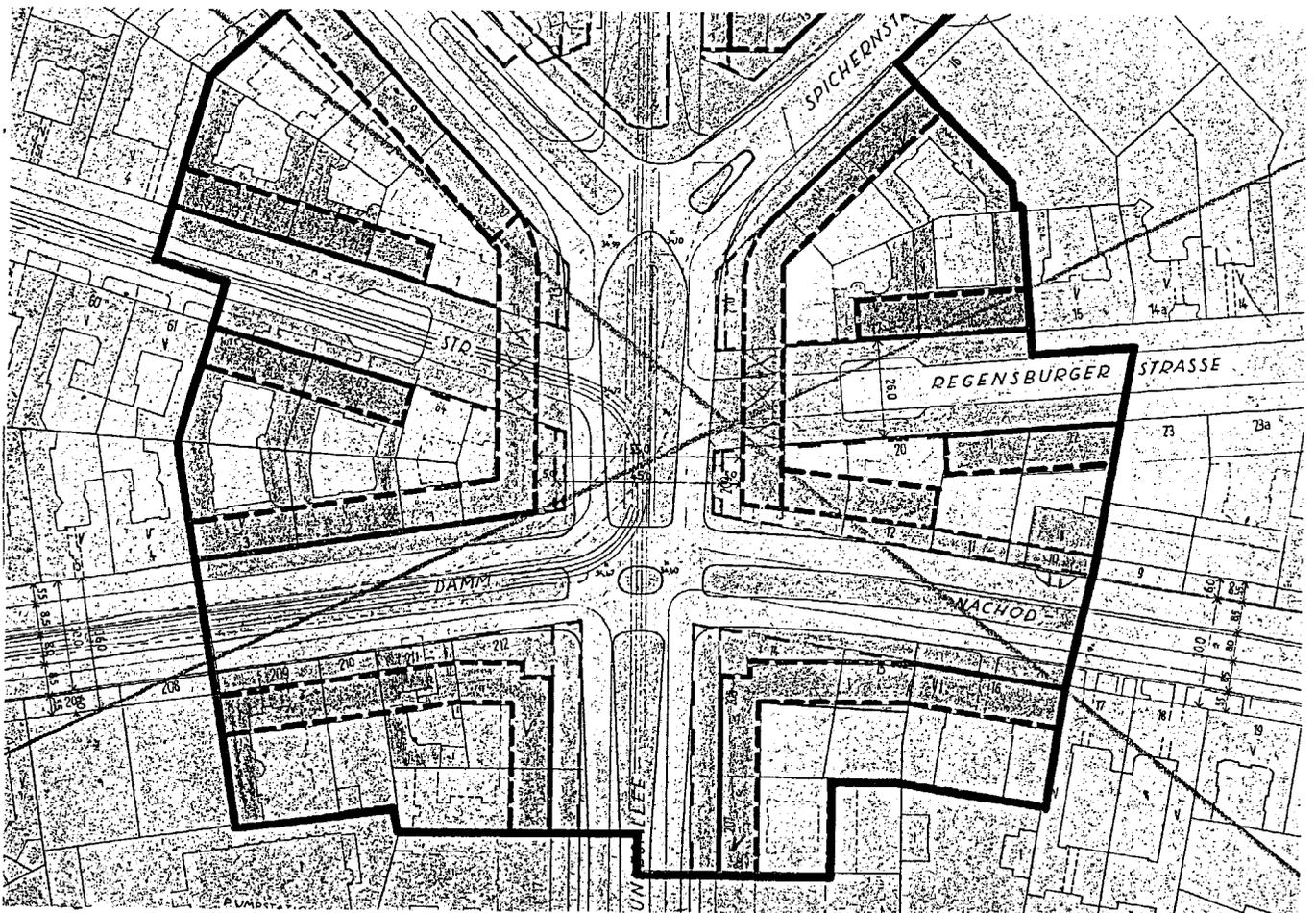
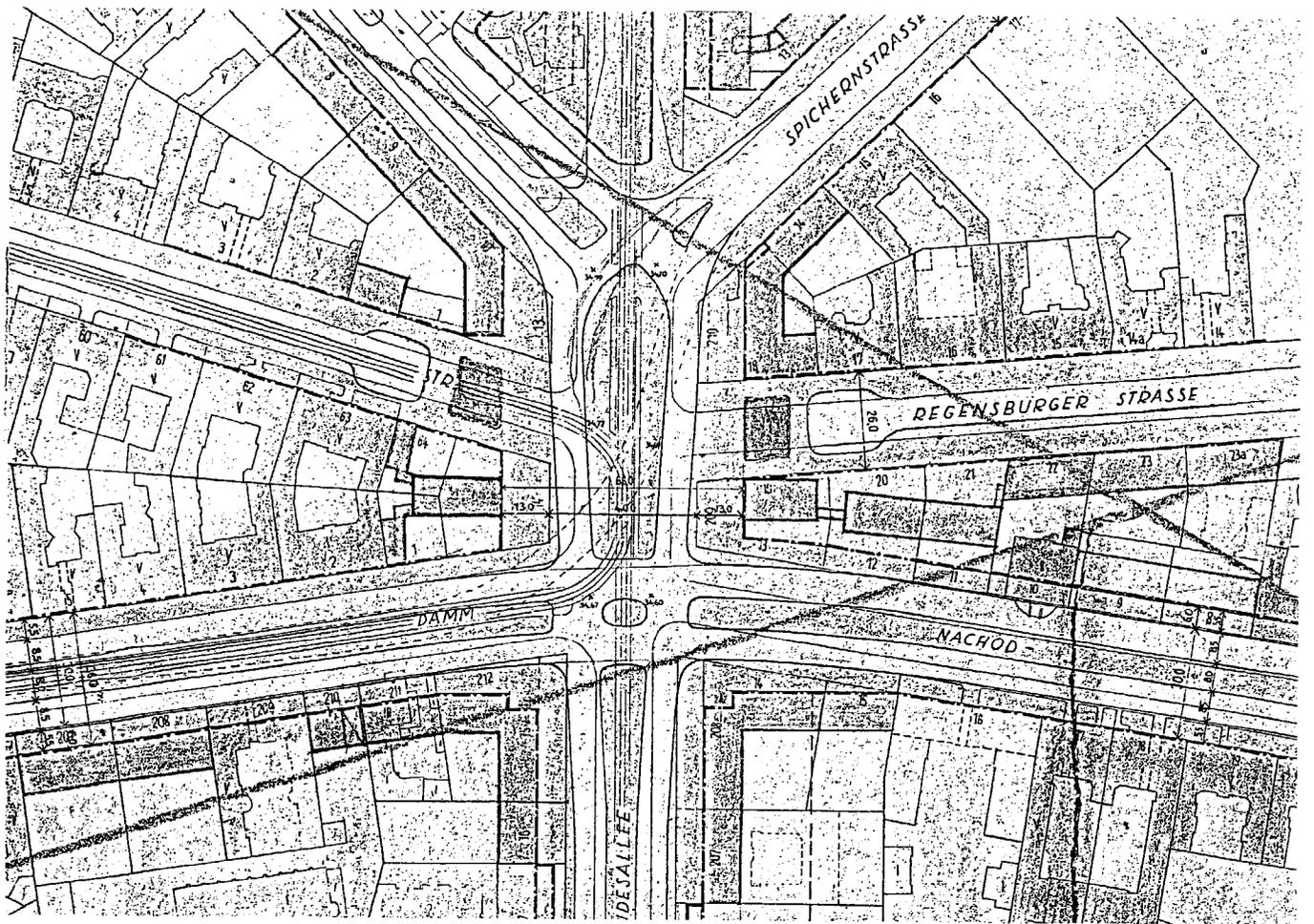
trunk
dipl.-Ing.

WILMERSDORF, DEN 21.5.49
AMT FÜR STADTPLANUNG

T. Me
AMTBLIETTER

Abb. 27. Entwurf des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf für das Gebiet der "Spinne" aus dem Jahre 1949.

Abb. 28, 29, 30, 31 (folgende Seiten). Ausschnitte aus Entwürfen des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf zum Generalbebauungsplan für das Gebiet der "Spinne" aus dem Jahr 1953. Die "Spinne" ist hier als plangeiche Doppelkreuzung angelegt. Die Varianten zeigen unterschiedliche Entwürfe für eine den Straßenraum des Verkehrsplatzes fassende Randbebauung. (Die Originale wurden, nachdem die Entwürfe überholt waren, mit roter Kreide durchgestrichen.)



desallee und Hohenzollerndamm war ein vergleichsweise bescheidenes Profil von 36 Metern Gesamtbreite, bestehend aus zwei Richtungsfahrbahnen von je 8,5 Metern Breite, einem acht Meter breiten Mittelstreifen -zur Aufnahme von Straßenbahngleisen- und 5,5 Meter breiten Gehwegen, vorgesehen. Bei der Bundesallee kamen, der traditionellen Gestaltung dieser Achse entsprechend, 4,5 Meter breite Vorgartenzonen hinzu. Damit folgte die Neuplanung der Bundesallee in diesem Entwurfsstadium dem überkommenen Straßenraum, an eine Verbreiterung war -im Normalprofil- noch nicht gedacht. Für die Straßenanlage der eigentlichen "Spinne" wurde in den unterschiedlichen Planfassungen eine Aufweitung des Straßenraumes auf 55 bis 66 Meter vorgesehen. Der hier geplante längliche Verkehrsplatz war beidseitig und weitgehend symmetrisch durch -die Pariser- und Regensburgerstraße überspannende- Gebäuderiegel gefaßt. Dies nahmen ihrerseits Bezug zu einer durch Eckbetonung der Randbebauung angedeuteten Torsituation der südlich anschließenden Bundesallee.

Diese Planungskonzepte, bis 1953 als Vorstufen zum Generalbebauungsplan entstanden, zeigen, vor allem in ihrer bewußten, städtebaulichen Einheit von Straße und Randbebauung, eine für die Zeit eher traditionell zu nennende Entwurfshaltung. Der Anspruch verkehrlicher Neuordnung ist dabei keineswegs dominant, sondern eingebettet in ein städtebauliches Konzept, daß eine dem Maßstab der Straße gemäße Raumbildung durch Wiederherstellung und bewußte Fortentwicklung der Blockrandbebauung verfolgt.

Mit dem Aufkommen der Ansprüche der übergeordneten Verkehrsplanung waren diese Konzepte jedoch überholt. Ende 1956 ging die bis dahin nur auszugsweise bekannte verbindliche Planung des Bausenators für den Ausbau der Bundesallee als Nahverkehrsstrasse und übergeordneten Straßenzug den beteiligten Bezirksämtern zu (60). Auf dieser Grundlage wurde im Bezirk eine neue städtebauliche Konzeption entwickelt, deren realisierte Versatzstücke in Verbindung mit den verwirklichten Teilen der geplanten Verkehrsbauten den heutigen Zustand bestimmen.

Bebauungsplanung

Die bis 1956 aufgestellten Planungen zum Generalbebauungsplan -vor allem im Bereich der "Spinne"- aber auch für andere Abschnitte der Bundesallee- wurden durch die von der Hauptverwaltung aufgestellte Straßenplanung in zweifacher Hinsicht obsolet. Inhaltlich, weil die vorgegebene Straßenerweiterung in der Breite wie auch durch die Anlage in verschiedenen Ebenen den zunächst angenommenen Planungsrahmen räumlich sprengte, rechtlich, weil für die für U-Bahn- und Straßenbau absehbar

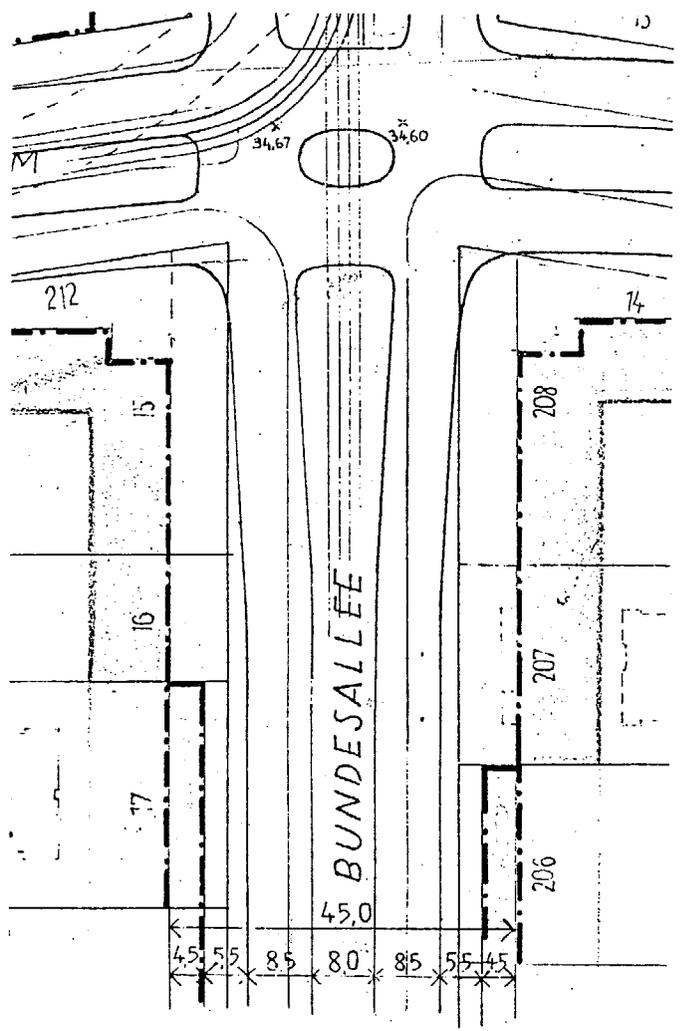


Abb. 32. Geplanter Querschnitt der Bundesallee (Generalbebauungsplan 1953).

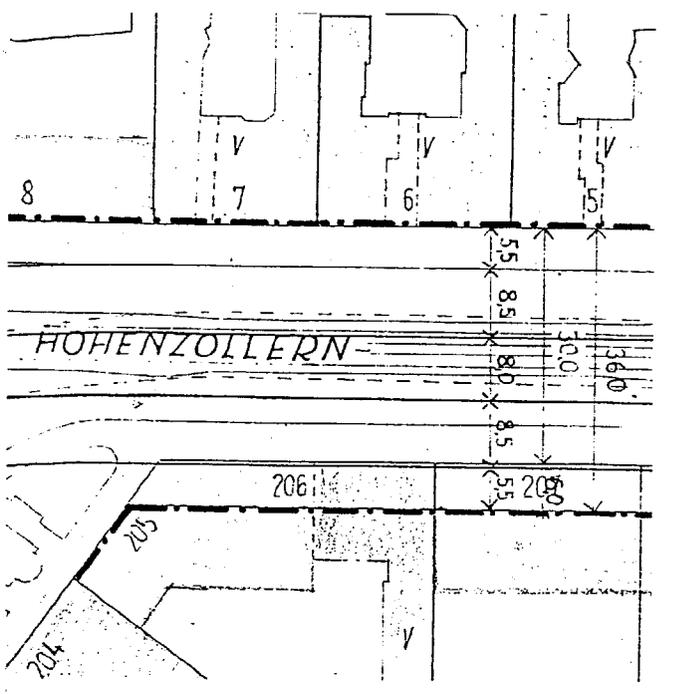


Abb. 33. Geplanter Querschnitt des Hohenzollerndammes (Generalbebauungsplan 1953).

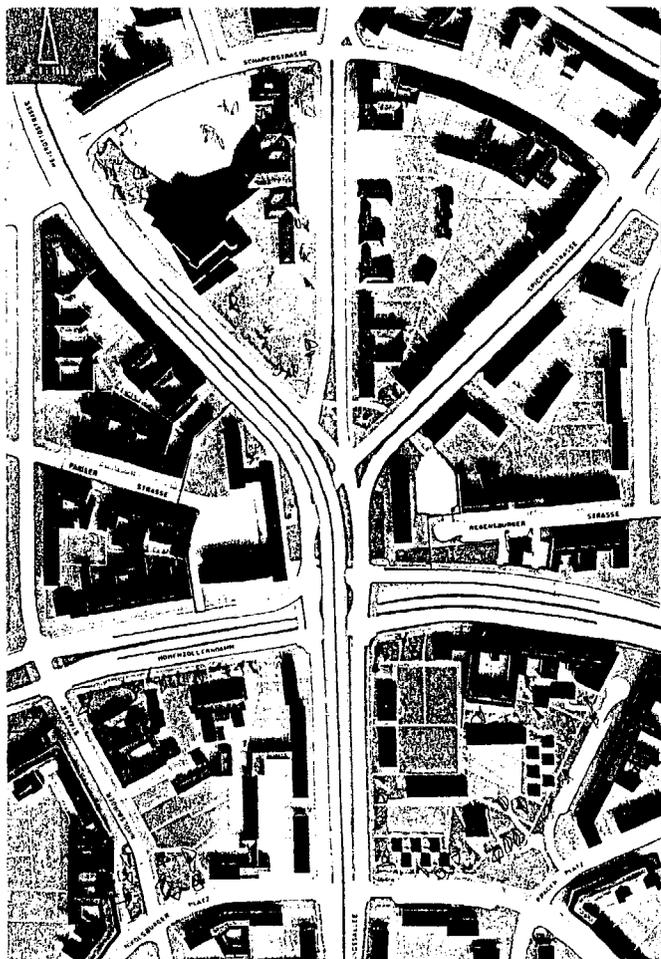


Abb. 34. Modellaufnahme der Planung um die "Spinne". Das Modell zeigt die Planung entsprechend dem ersten Entwurf zum Bebauungsplan mit der von Scharoun entworfenen Philharmonie im Norden des Planungsgebietes.

notwendigen Enteignungen und Abrisse eine verbindliche Rechtsgrundlage in Form eines Bebauungsplanes geschaffen werden sollte. Hinzu kam, daß zu dieser Zeit aus den Diskussionen um das Bundesbaugesetz bereits abzusehen war, daß die Ebene des Generalbebauungsplanes als vorbereitender Plan in diesem dann bundeseinheitlichen Gesetz nicht vorgesehen sein würde.

"Veranlassung zur Aufstellung" des Bebauungsplanes, heißt es im Erläuterungsbericht, "ist die im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung notwendige Neuordnung des Gesamtgebietes um den bezeichneten Verkehrsknoten. Zur Durchführung einer sinnvollen, den neuen Verhältnissen entsprechenden Gesamtplanung ist die Zusammenfassung größerer Grundstücksflächen und z.T. die Beseitigung vorhandenen Gebäudebestandes über den unmittelbaren Bedarf des Straßenbaus hinaus unumgänglich" (61). Damit wird deutlich, daß der heute schwer nachvollziehbare Dimensionssprung des Gebietes um die "Spinne" gegenüber umliegenden Baustrukturen zunächst eindeutig der Straßenplanung zuzuordnen ist, gleichwohl aber als Entwurfsidee für die städtebaulichen Vorstellungen akzeptiert und umgesetzt wurde: "Durch die vorgesehenen Maßnahmen der Verkehrsplanung werden die Maßstäbe des alten Straßenraumes völlig gesprengt. Es müssen durch eine den neuen Raumverhältnissen gemäße Bebauung neue gültige Maßstäbe geschaffen werden" (62). Durch welche Bauten diese Raumverhältnisse geschaffen werden sollten, zeigen, neben dem Bebauungsplan selbst, Modellaufnahmen, die nach diesem Plan gefertigt wurden.

Entlang der Bundesallee waren Gebäuderiegel mit fünf bis sechs Geschossen vorgesehen, wobei Ecken offen gehalten oder durch abgewinkelte Gebäudeteile markiert wurden. Nahezu den gesamten Block zwischen Bundesallee im Westen und Prager Straße im Osten nahm der Standort einer Doppelschule für das Gebiet östlich der Bundesallee ein. Hier waren verschiedene ein- bis dreigeschossige Gebäude locker auf dem Standort gruppiert, bemerkenswert vor allem zwei Gruppen von eingeschossigen Pavillons für die ersten und zweiten Grundschulklassen. Die Frage des Lärmschutzes scheint bei diesem Standort aus heutiger Sicht etwas zu optimistisch beurteilt worden zu sein: "Der Entwurf ist auf eine optimale Abschirmung gegen Störungen durch die beiden Hauptverkehrsstraßen ausgerichtet" (63).

Kernstück des Entwurfes stellte die Gestaltung des Umfeldes der "Spinne" dar. Gegenüber den Entwürfen zum Generalbebauungsplan verlangte die neue Straßenlösung in mehreren Ebenen auch größere Abmessungen des Straßenraumes. Die Baukörper wurden nochmals zurückversetzt und Kreuzungsbereich zwischen den Baukörpern dadurch auf gut hundert Meter ausgeweitet. Auch der Duktus des Gebäude-

entwurfs hatte sich ganz der großzügig geschwungenen Verkehrslösung angepaßt. Nicht mehr die einheitliche und raumbildende Randbebauung bestimmte das Bild, vielmehr fanden sich nun locker aufgereichte Gebäudesolitäre, jeder eine Hausindividualität für sich. Die Zonen zwischen den Gebäuden und zu den Straßenflächen waren als Grünbereiche ausgewiesen: "Die Verkehrsanlagen (sind) in größere Grünpolster einzubetten (...)" (64).

Neben der durchgreifenden Änderung der städtebaulichen Überlegungen bewirkte die verkehrliche Aufwertung der Bundesallee unmittelbar auch nutzungsstrukturelle Änderungen gegenüber früheren Entwürfen: "Es ist vorgesehen, in den unmittelbaren Bereich des Knotenpunktes ausschließlich geschäftliche Bauten zu legen, die in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen liegenden Wohnbauten so anzuordnen, daß ihre Hauptwohnseiten dem Verkehrsband abgewandt liegen" (65). Allein die Idee der Überbauung von Pariser- und Regensburger Straße hatte überdauert und wurde später in abgeänderten Formen verwirklicht. Westlich der Kreuzung war parallel zur Straße eine neungeschossige Hochhauscheibe vorgesehen, gegenüber, parallel zum Hohenzollerndamm ein dreizehngeschossiger Baukörper. Dieser wurde durch einen langen, zweigeschossigen Gebäuderiegel als Überbauung der Pariser Straße ergänzt. Im anschließenden nördlichen Block zwischen Pariser- und Meierottostraße war eine muntere Vielfalt unterschiedlicher Bauformen vorgesehen.

Ganz im Norden des Entwurfsgebietes um die "Spinne" stellte der Bebauungsplanentwurf die von Scharoun entworfene Philharmonie dar. Sie entsprach in Raumprogramm und Dimensionierung in etwa dem später am Kemper Platz verwirklichten Bau (s.u.). Der Eingang lag an der Bundesallee im Gebäude des ehemaligen Gymnasiums, dem im Wettbewerb vorgegebenen Fly-Over in der Meierottostraße kehrte der Bau seine im wesentlichen geschlossene Anlieferseite zu. Als selbstbewußtes Einzelbauwerk -eingebettet in Grün, das ehemalige Gymnasium pflichtgemäß einbeziehend, aber losgelöst von den Strukturen der Umgebung- griff der Entwurf dieses Konzertsales dem dann mit dem Bebauungsplan verfolgten Konzept freistehender Dominanten als Silhouetten einer ausgreifenden Verkehrslösung vor. Wenn auch im Bebauungsplan -aus verwaltungspraktischen Gründen- nur das nähere Umfeld des neu zu bauenden "Verkehrsbandes" entwickelt wurde, ging man doch gedanklich davon aus, daß diese Art des Städtebaus nur ein Anfang bei der Umwälzung der Wilmerdorfer Baustrukturen sein würde: "Es wird daher für angebracht gehalten, der Verwirklichung der Gesamtidee eine größere Zeitspanne, dem erforderlichen finanziellen Aufwand entsprechend, zugrunde zu legen und zunächst nur ihren Beginn an den we-

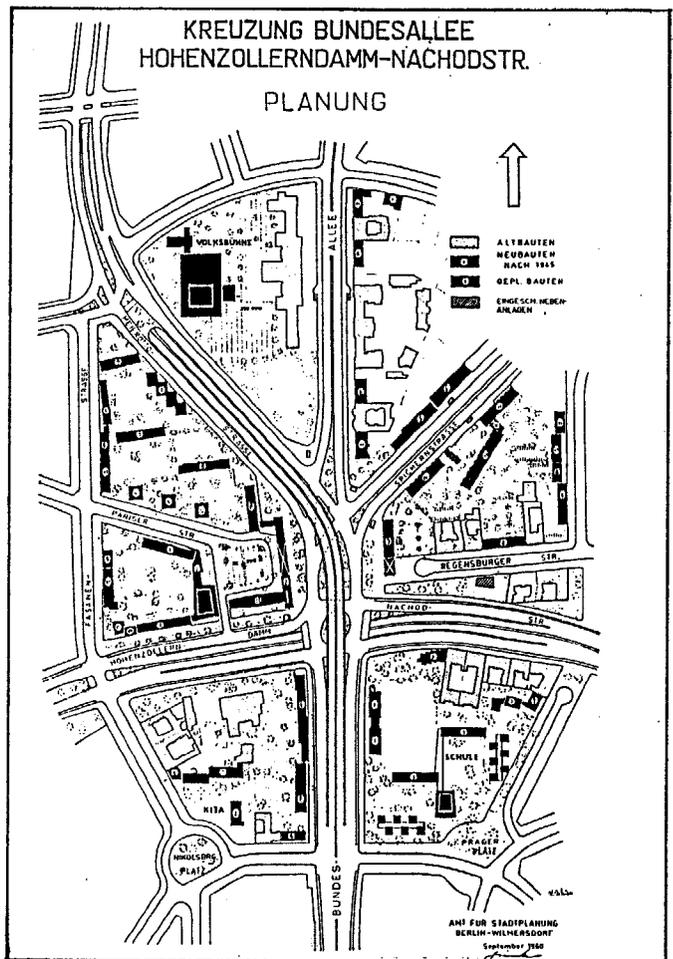
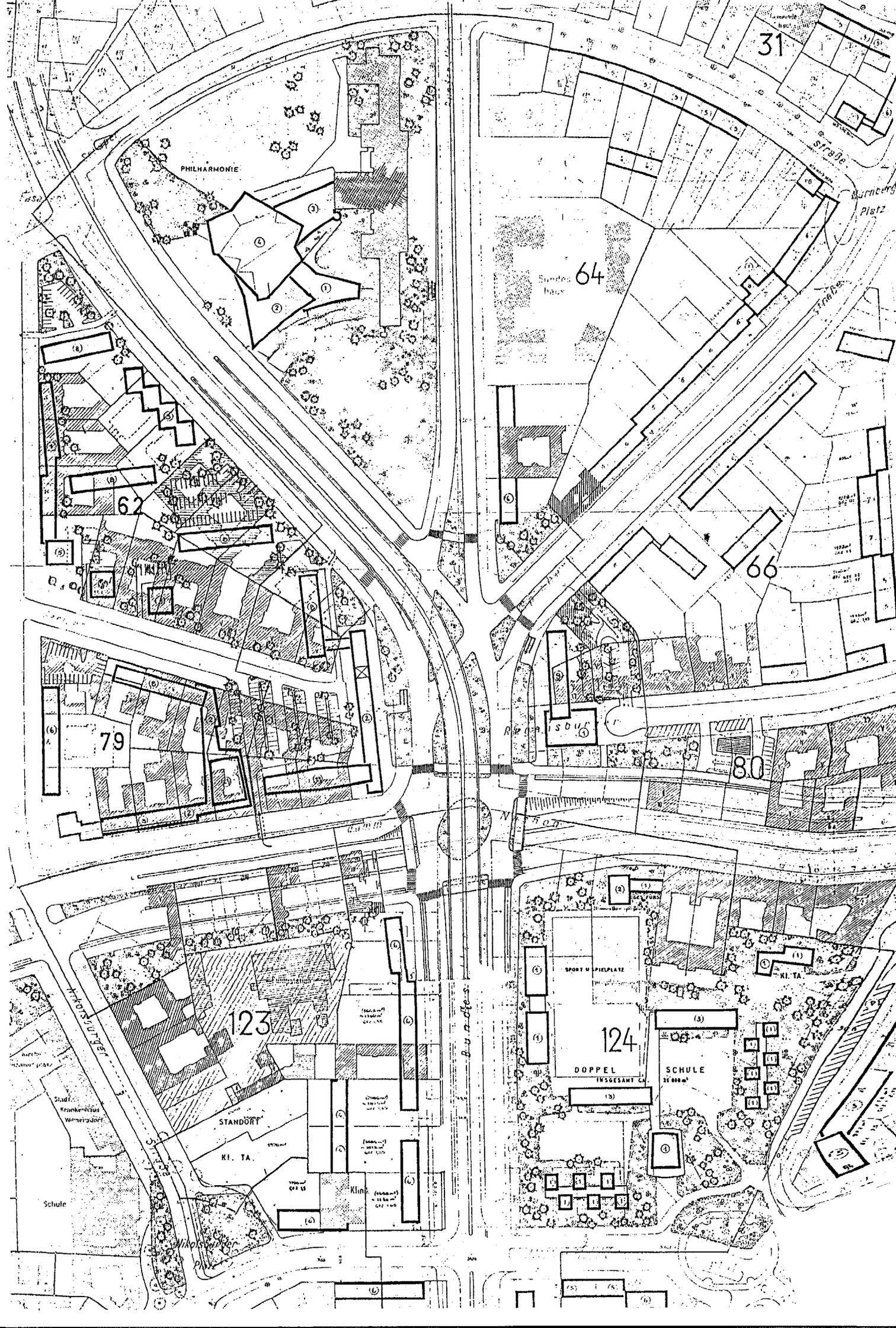
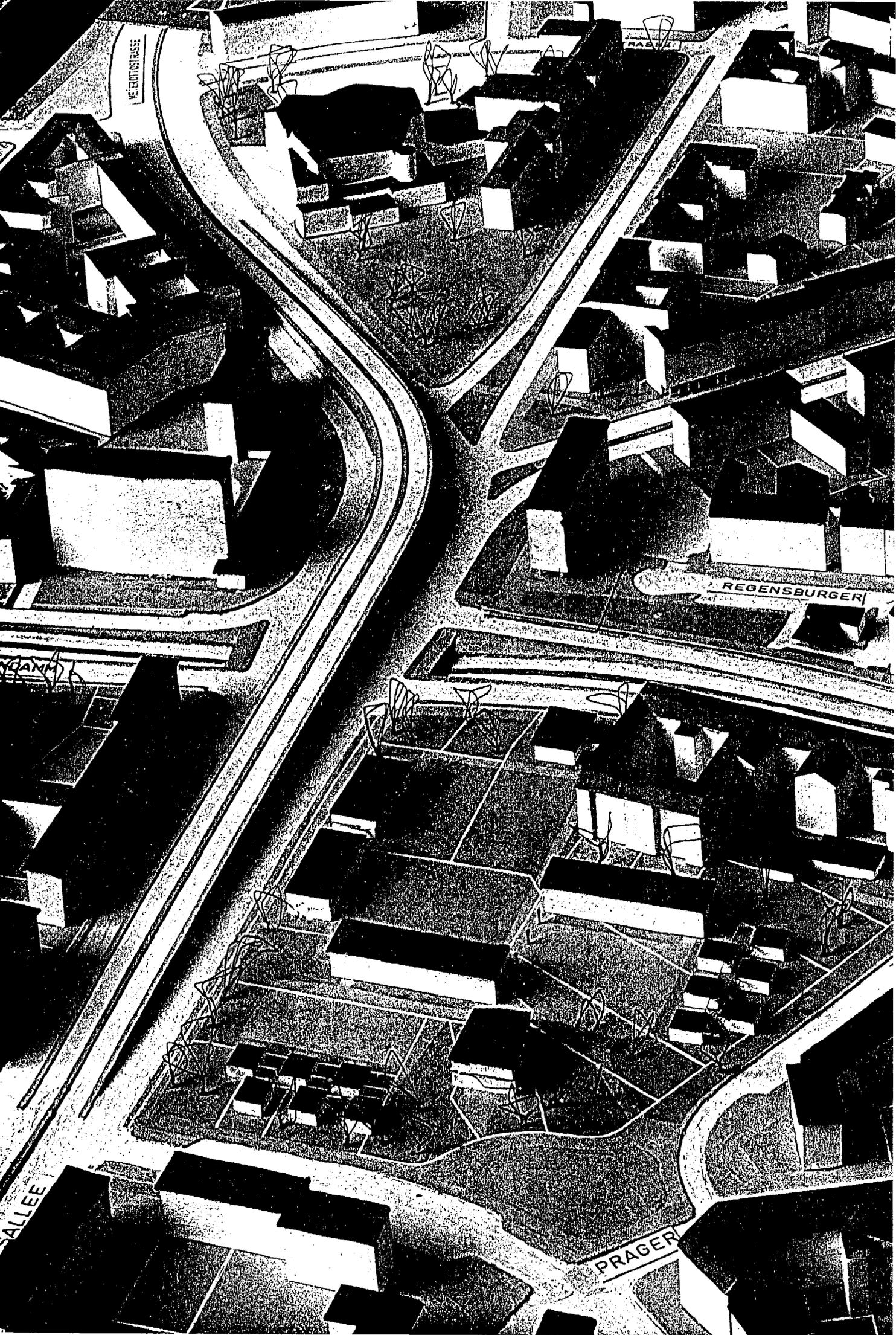


Abb. 35. Darstellung der Planung um die "Spinne" aus dem Jahre 1960. Die Grafik zeigt die gegenüber dem ursprünglichen Konzept geänderte Planung mit dem Entwurf für das Theater der Freien Volksbühne und weiteren geringfügigen Änderungen.

Abb. 36 (Folgende Seite). Entwurf des Stadtplanungsamtes Wilmerdorf zum Bebauungsplan für das Gebiet um die "Spinne", Stand 1957. Original im Maßstab 1:1000.

Abb. 37 (Folgende Seite). Modellaufnahme der Planung um die "Spinne".





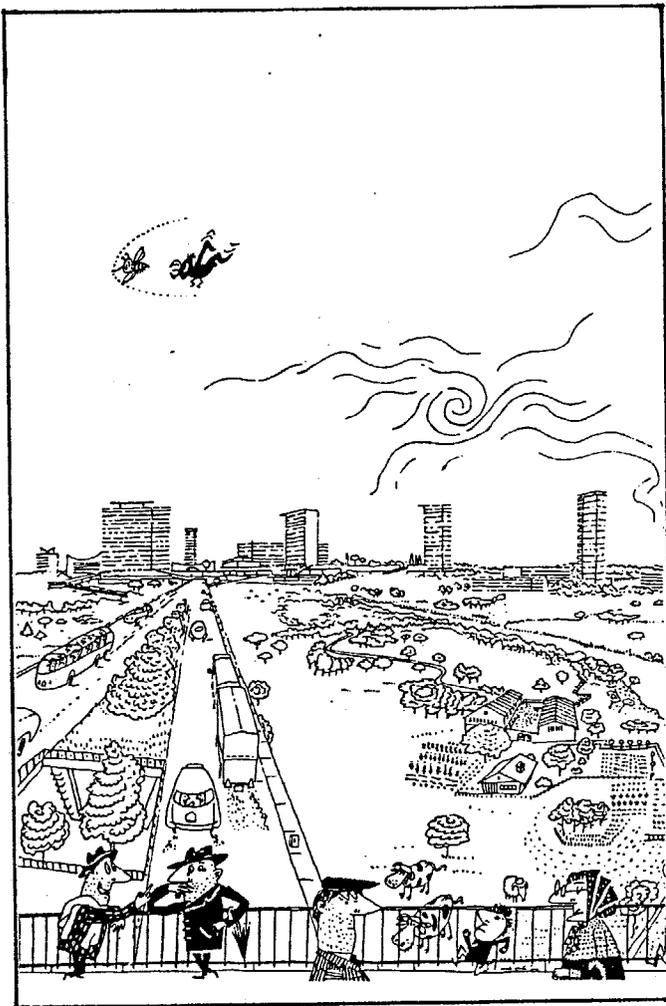


Abb. 38 und gegenüber. Die Stadtlandschaft als "Stadt von Morgen" in einer publikumsnahen Darstellung der Interbau 1957.

sentlichen Ansatzpunkten durch Bebauungsplan festzusetzen" (66). Mit einem "Verkehrsband" in mehreren Ebenen und einer Bebauung, die den "neuen Raumverhältnissen" entsprach, griff der Bebauungsplan als "Gesamtidee" die zeittypische Leitvorstellung einer aufgelockerten Stadtlandschaft auf. Solche, die Dimensionen und Strukturen der überkommenen Stadtstrukturen radikal in Frage stellenden Stadtvisionen waren keineswegs ein Produkt der fünfziger Jahre, wenn sie auch erst in dieser Zeit Eingang in das Gedankengut weiterer Kreise von Planern und Politikern fanden.

Das komplexe Modell der Stadtlandschaft als stadtstrukturelle Gegenvorstellung zur kompakten Stadt des Mittelalters aber vor allem auch zur dicht überbauten Stadt des 19. Jahrhunderts war von den Theoretikern der zwanziger Jahre, unter ihnen der Le Corbusier und Hilbersheimer, entwickelt worden (67). Über die Fachdiskussion zur "Charta von Athen" (68) und später durch andere Veröffentlichungen (69) gelangten solche Vorstellungen auch ins Deutschland der Nachkriegszeit. Mit dem Scheitern der konsequenten Umsetzung solcher Vorstellungen beim Neuaufbau Berlins in der unmittelbaren Zeit nach dem Ende des zweiten Weltkrieges (Scharoun/Kollektiv-Plan), war die Idee der Stadtlandschaft zwar als Aufbaugrundlage für Gesamt-Berlin verworfen, lebte jedoch in den Köpfen der Planenden -mehr als Entwurfstimmung denn als konsistentes Leitbild- weiter. Ohne die -von den Theoretikern mitgedachten- weitreichenden und komplexen ökonomischen und sozialpolitischen Grundlagen städtischen Lebens ändern zu können, blieben Versatzstücke einzelner Entwurfgrundsätze der "gegliederten und aufgelockerten Stadt" (70) als bewußte Reaktion auf die zerstörte oder zerstört geglaubte Stadt des neunzehnten Jahrhunderts (71). Als Beispiele seien die "Entflechtung" der städtischen Funktionen, die konsequente Ausrichtung der Wohnsiedlungen nach "Licht, Luft und Sonne", die Konzentration der Bebauung in Hochhäusern zur Schaffung dazwischenliegender Grünflächen und die "Bündelung" des motorisierten Verkehrs auf Schnellstraßen abseits der Bebauung genannt, alles noch lange Zeit unwidersprochene Entwurfgrundsätze, die das pragmatische Surrogat der Vision einer neuen Stadt darstellten.

Bei der im Bebauungsplan für das Gebiet rund um die "Spinne" dargestellten Auflösung der Einheit von Straße und Randbebauung spielte auch eine neue Art der Stadtwahrnehmung, wie sie Theoretiker der Stadtlandschaft und Scharoun für den Kollektiv-Plan postuliert hatten, eine wesentliche Rolle. Nicht mehr die Dimension des Fußgängers in der kompakten Stadt des 19. Jahrhunderts war der Maßstab des Entwurfs, vielmehr sollte sich dem Auge des Autofahrers eine durchgrünten Stadtkulisse bieten: "Schnellstraßen ... führen durchs

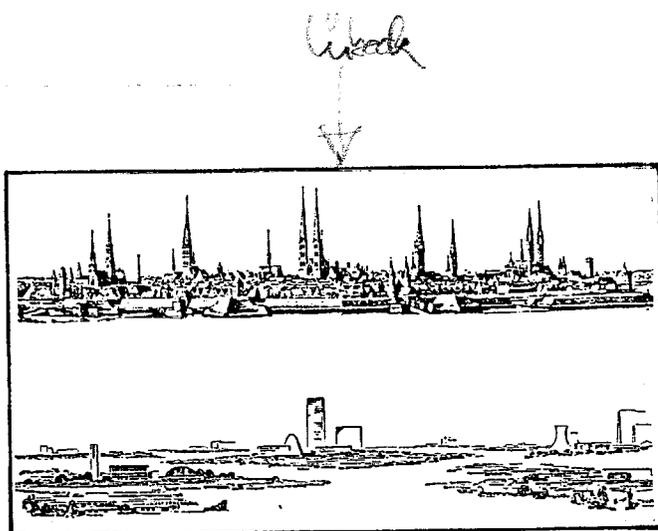


Abb. 39. Göderitz, Rainer, Hoffmann: Stadtlandschaft contra kompakte Stadt.

Grün, sie skandieren die innerhalb des Straßensystems liegenden Wirtschafts- und Wohneinheiten, die so nicht im Straßenwirrwarr untergehen, sondern sich als Silhouetten der Betrachtung bieten. Lange weile ist also nicht zu befürchten, denn die Straßenbenutzer werden ständig wechselnde ...eindrucksvolle Bilder zu sehen bekommen" (72).

War schon der Bebauungsplan für das Gebiet um die Spinne nur als vorgezogener Ausschnitt der Planung für ein größeres Gebiet betrachtet worden, so mußten bereits während des Verfahrens weitere Abstriche am Geltungsbereich gemacht werden. Für die Philharmonie wurden andere Standorte, darunter der Lützow- und der Kemperplatz, und die Zusammenfassung mit weiteren Kulturbauten diskutiert. Diese politischen Unsicherheiten bezüglich des künftigen Standortes führten zur Ausgliederung des Blockes um das ehemalige Joachimsthalsche Gymnasium aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Als Folge wurde auch der ursprünglich einbezogene Teil des gegenüberliegenden Blockes mit dem Bundeshaus ausgeklammert. Bei der Darstellung der "Gesamtidee" für die städtebauliche Konzeption der Gegend um die Spinne war der Entwurf auch großzügig über den Althausbestand westlich der Kreuzung, beiderseits der Pariser Straße hinweg gegangen. Auch diese Bereiche wurden nun im Verfahren für den für U-Bahn- und Straßenbau benötigten Rechtsplan ausgeklammert. Abgetrennt und in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren betrieben, wurde auch die Planung des Schulstandortes östlich der Bundesalle am Prager Platz. Was für den endgültigen Entwurf des Bebauungsplanes "Spinne" blieb, war nur noch der weitgehend unbebaute engere Bereich um die Kreuzung, der für die Straßenerweiterung benötigt wurde. Soweit auf den angrenzenden Flächen Baukörper festgesetzt wurden, stellten diese die im Bereich des Bebauungsplanes liegenden Teile des Gesamtentwurfes dar. Der in diesem Stand des Verfahrens in seinem Geltungsbereich und damit als Medium der "Gesamtidee" wesentlich reduzierte Bebauungsplan wurde Mitte 1960 ausgelegt und im Herbst des Folgejahres unter der Nummer IX-34 festgesetzt (73). Wie in vielen anderen Fällen auch hatte der Bebauungsplan während der Verfahrens fast vollständig seinen Charakter geändert: Nur noch ein schwacher Abglanz des ursprünglich weitausgreifenden Konzeptes, war er weniger Steuerungsinstrument der städtebaulichen Entwicklung als vielmehr profane Rechtsgrundlage der Straßenerweiterung geworden.

U-Bahnbau, Baubeginn war 1962, und anschließende Straßenerweiterung sollten denn vorläufig auch die einzigen Teile bleiben, die von der ehemaligen Gesamtkonzeption verwirklicht werden sollten, da trotz der Nähe zur City -unter den ökonomisch beschränkten Bedingungen West-Berlins- ein

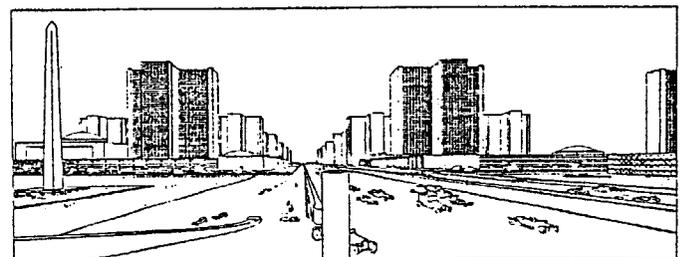
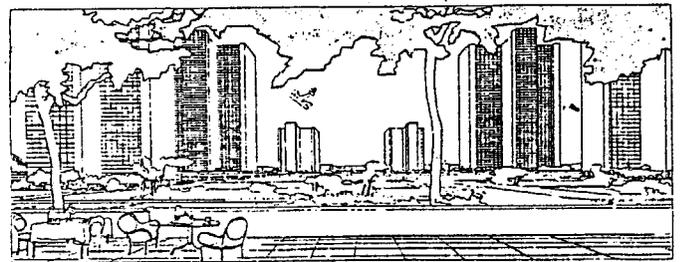
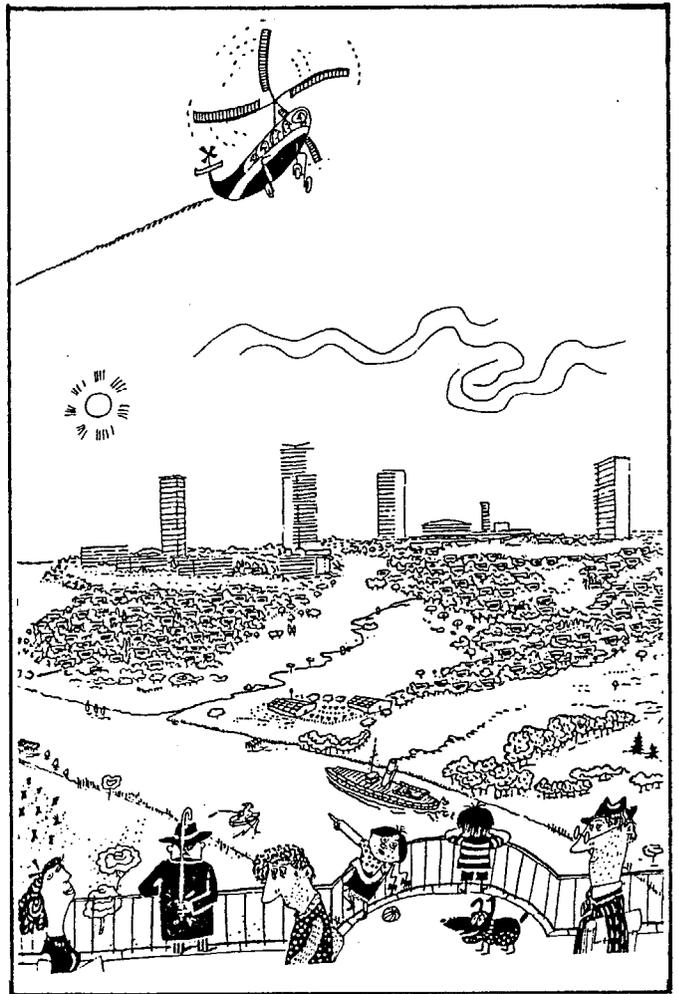


Abb. 40. Le Corbusiers Visionen einer Stadtlandschaft aus den zwanziger Jahren.

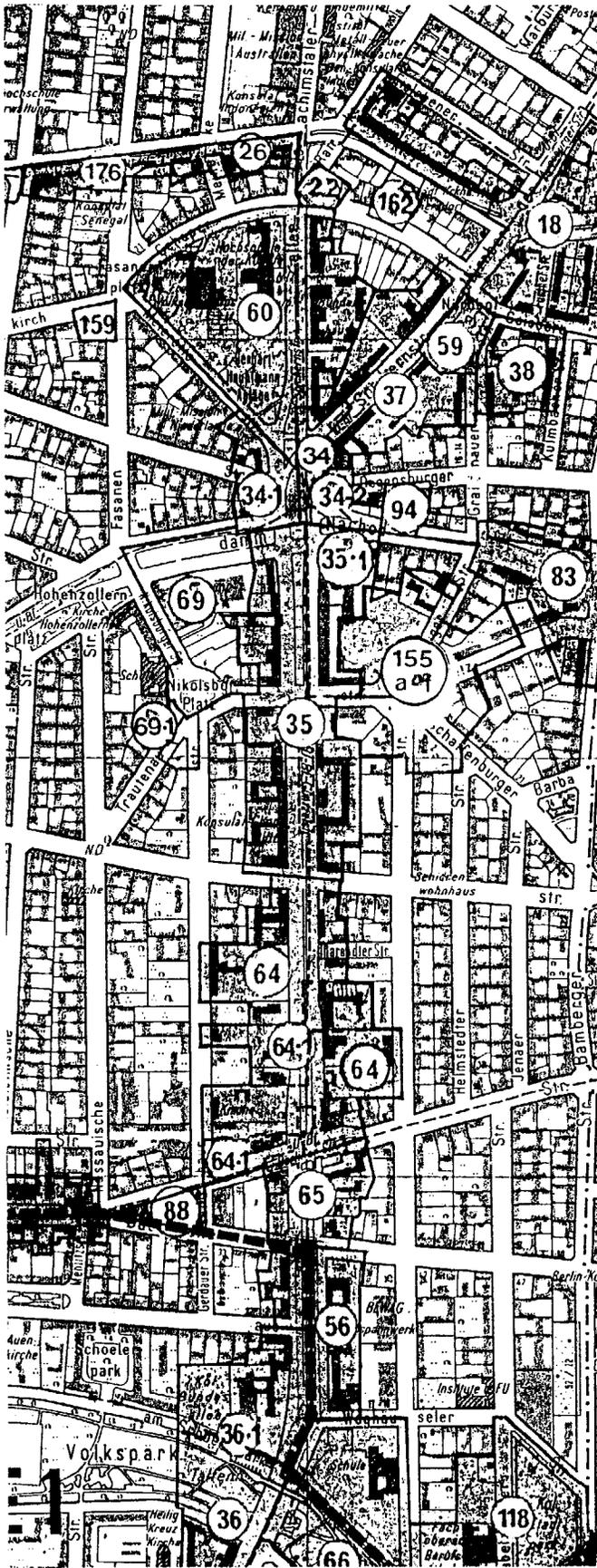


Abb. 41. Übersicht der festgesetzten und im Verfahren befindlichen Bebauungspläne im nördlichen Bereich der Bundesallee, Stand Juli 1986.

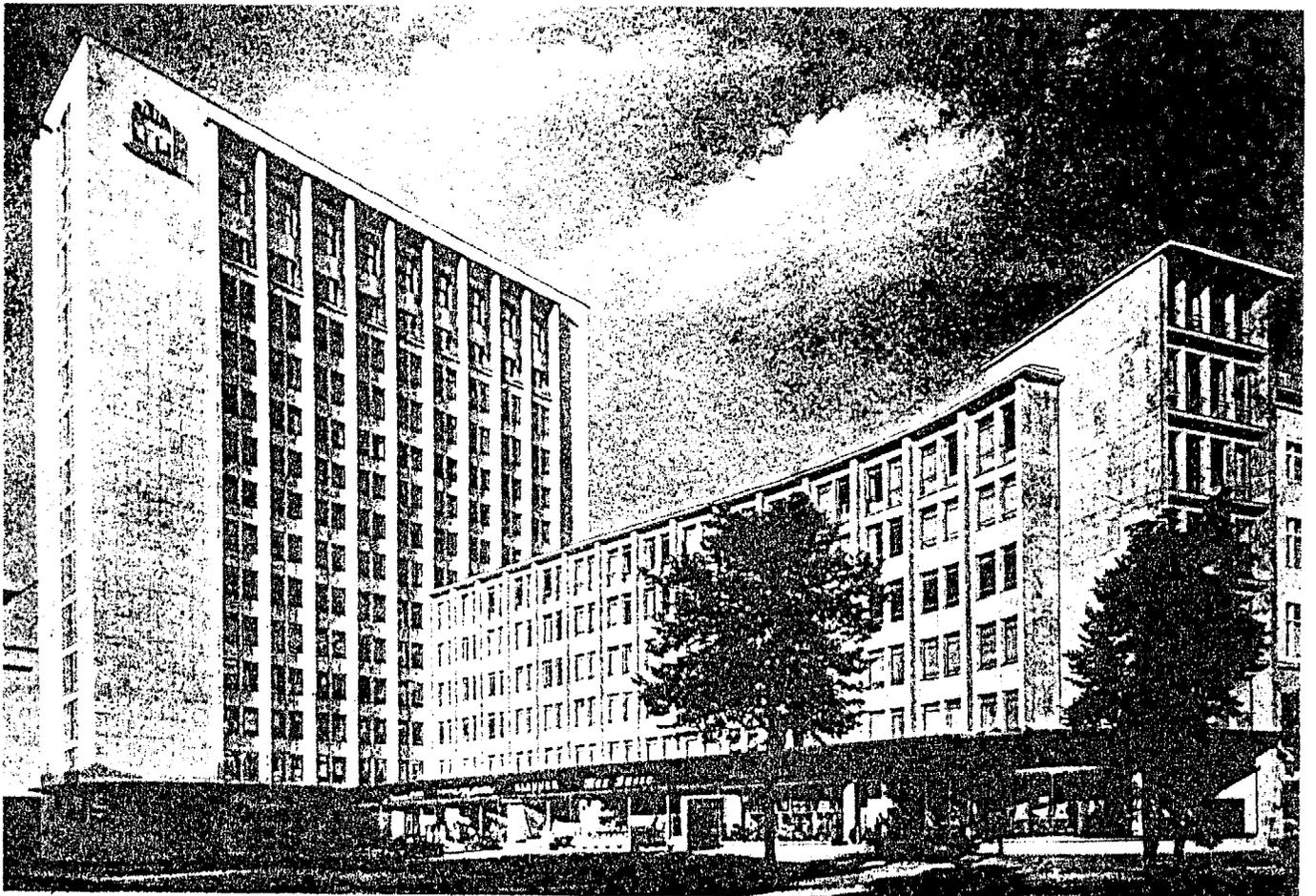
Entwicklungsdruck für mögliche Bürostandorte in der Umgebung der "Spinne" zunächst nicht bestand.

Eines der wenigen neben den öffentlichen Verkehrsvorhaben realisierten Elemente der geplanten Stadtlandschaft um die "Spinne" stellte die zweigeschossig geplante, dann dreigeschossig genehmigte Überbauung der Pariser Straße dar, die etwa 1963 fertiggestellt wurde und eigentlich nur den untergeordneten Verbindungsriegel eines größeren Geschäftskomplexes darstellte.

Erst etwa zehn Jahre nach Festsetzung des Bebauungsplanes "Spinne" setzte in den Randbereichen der mittlerweile autogerecht ausgebauten Kreuzung ein Entwicklungsschub ein. Dabei ist bemerkenswert, daß kein einziges der genehmigten Vorhaben dem Bebauungsplan und damit der ursprünglichen Konzeption entsprach, so daß der Bebauungsplan durch den jeweils aktuellen Bauabsichten der Investoren angepaßte Teiländerungspläne ersetzt wurde (z.B. Bebauungspläne IX-94, IX-35-1, IX 34-1). So entstanden seit Anfang der siebziger Jahre mehrere Bürogebäude im Bereich der "Spinne". Die Idee einer städtebaulichen Dominante als Überbauung der Regensburger Straße wurde beim Gebäude der Wohnungsbau-Kreditanstalt aufgenommen, das jedoch mit wesentlich größeren Baumassen und bis zu sechs Geschossen mehr, als der Bebauungsplan vorsah, realisiert wurde. Gegenüber, auf dem -entsprechend den Festsetzungen bereits als Grünfläche hergerichteten- Eckgrundstück Bundesallee/ Spichernstraße wurde ein kombiniertes Wohn- und Geschäftshaus errichtet. Nachdem die Planung eines Schulstandortes zwischen Bundesallee und Prager Platz bereits 1968 aufgegeben wurde, entstand hier das Projekt eines kombinierten Wohn- und Bürohauses mit angegliedertem Hallenbad am Prager Platz. Als Teil dieses Gesamtkonzeptes wurde der aus zwei hintereinander gestaffelten Baukörpern bestehende Bauabschnitt entlang der Bundesallee -ohne das Hallenbad- realisiert. Schließlich wurde Ende der siebziger Jahre an der Meierottostraße im Anschluß an den dreigeschossigen Gebäuderiegel auf ursprünglich für den Gesamtkomplex vorgesehenen, zwischenzeitlich als Parkplatz genutzten Grundstücksteilen ein weiterer Bürobau als Lückenschließung errichtet.

3.2 Einzelobjekte der Randbebauung

Im Folgenden sollen einige Bauprojekte entlang der Bundesallee in der Reihenfolge ihrer Entstehung -ohne Anspruch auf Vollständigkeit- dargestellt werden. Die beliebige Reihung unterschiedlichster Einzelarchitekturen mit geringen Ansprüchen an städtebauliche Einbindung und Kontext verdeutlicht einmal mehr den Charakter der Straße. Die Entwicklung vom reinen Wohngebäude der fünfziger zum Bürokoloss der siebziger Jahre bezeichnet die zunehmende



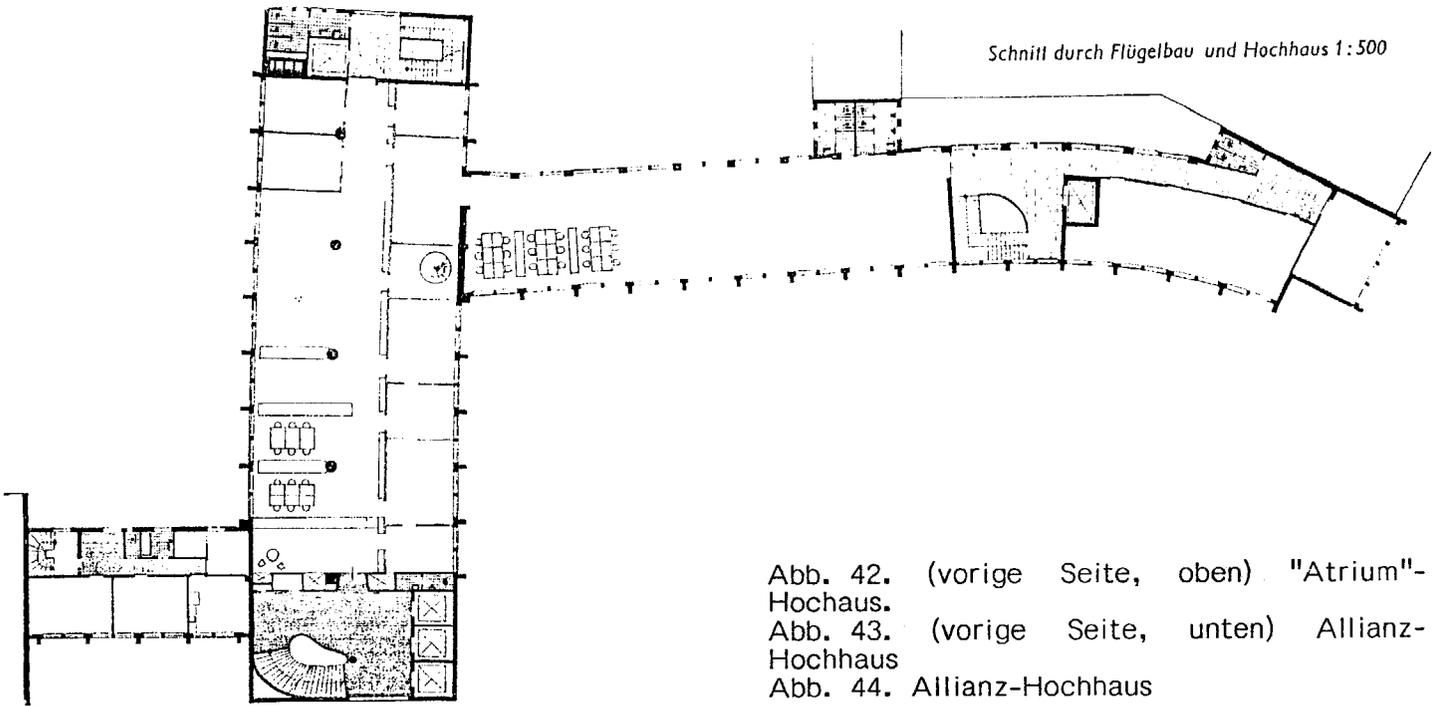
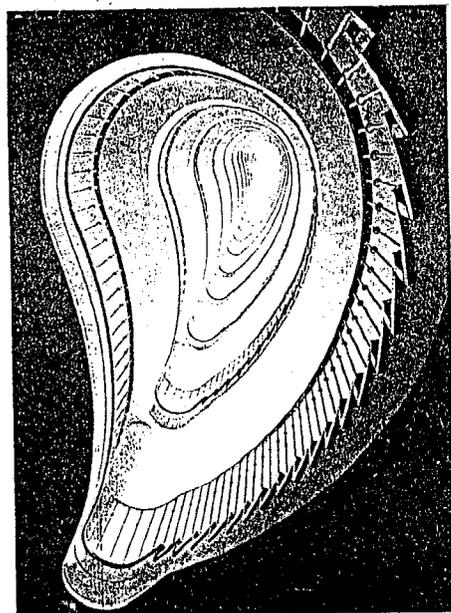
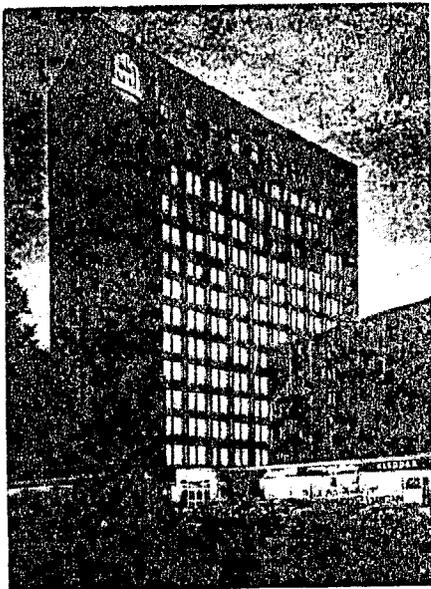


Abb. 42. (vorige Seite, oben) "Atrium"-Hochhaus.
Abb. 43. (vorige Seite, unten) Allianz-Hochhaus
Abb. 44. Allianz-Hochhaus



Tertiärisierung und Enturbanisierung dieser ehemals repräsentativen Achse.

"Atrium"-Hochhaus

Eines der ersten nach dem Krieg verwirklichten Neubauprojekte war das Ende 1953 nach Plänen des Architekten Walter Labes fertiggestellte "Atrium"-Hochhaus, so genannt nach dem gleichnamigen Filmtheater, das vorher hier gestanden hatte. "Einzelne Wohnhochhäuser ragen über dem Häusermeer von West-Berlin empor. Sie stehen nicht dicht beieinander, sondern sind von Freiflächen umgeben" schrieb die Bauwelt beifällig in ihrer Besprechung des Neubaus (74). "Das Hochhaus ist im Juli 1953 in der Ytong-Verbundkonstruktion nach dem Schnellbaugleitverfahren im Rohbau zum Staunen der Berliner Bevölkerung in rund zwölf Tagen hochgeführt worden" (75). Inmitten einer Umgebung aus Ruinen, leergelegten Grundstücken, flachen Behelfsbauten und der vorbeirumpelnden Straßenbahn muß das "Atrium"-Hochhaus einen Hauch der "neuen" Zeit an der Bundesallee vermittelt haben: Höher, schneller, schöner. Strahlend weiß im Grau der Umgebung, schnell gebaut mit Steinen, deren Namen noch niemand gehört hatte, höher als alle anderen Bauten weit und breit und mit sauberen Sozialwohnungen von denen mancher träumte: Niedrige Fenster, Zentralheizung, Bad, Warmwasser, Fahrstuhl, Zeiss-Ikon-Schlösser, Dachgarten auf dem Hochhaus! Die aus der zeitgemäßen Anordnung von Hoch- und Laubenganghaus als offene Ecke entstandenen Vorgartenflächen -Überreste der Grünpolster einer aufgelockerten Stadtlandschaft- wurden bereits wenige Jahre später für den Bau eines U-Bahneinganges wieder reduziert.

Allianz-Hochhaus

Was das "Atrium"-Hochhaus für den frühen Wohnungsbau an der Bundesallee war, stellte das in der Achse der Bundesallee an der Joachimsthaler Straße 1955 nach Plänen des Stuttgarter Architekten Alfred Gunzenhauser (76) errichtete Gebäude der Allianz-Versicherung für den Bürobau dar: Strahlend im Äußeren, bestaunt in der Form. Der Gebäudekomplex bestand aus einem vierzehngeschossigen Hochhaus und anschließend dem elegant geschwungenen Büro- und Ladenflügel. "Mehr noch als das Haus im abendlichen Dunkel mit dem leuchtenden Adler und den von Bürofleiß strahlenden Fenstern ist den Freunden des Kurfürstendamms der angestrahle Bau ans Herz gewachsen, sechsfünfzig Meter hoher Glanz über dem neuen Wagen- und Bummelplatz. Diesem aber fühlen sich die Freunde der Baukunst verbunden als der bestens geglückten städtebaulichen Form eines weltstädtischen Straßenkreuzes" (77).

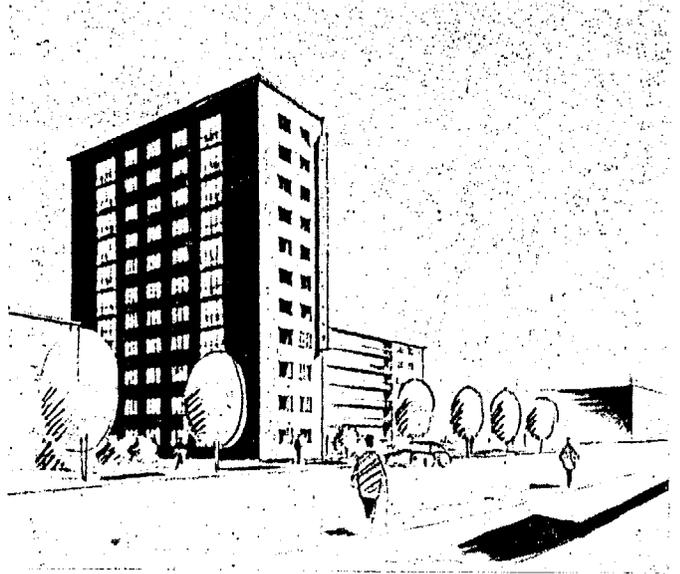


Abb. 46. "Atrium"-Hochhaus.

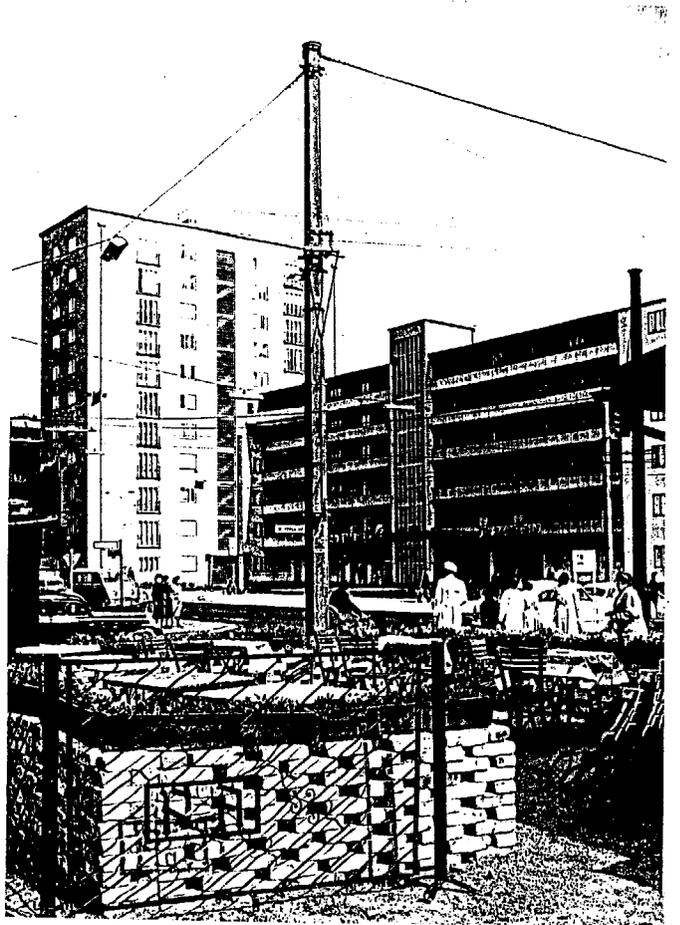


Abb. 45. "Atrium"-Hochhaus.

Wettbewerb Philharmonie, Freie Volksbühne

Bereits zu Beginn des Jahres 1950 trat die Gesellschaft der Freunde der Berliner Philharmonie mit der Entscheidung an die Öffentlichkeit, den Baublock des ehemaligen Joachimsthalschen Gymnasiums zum Standort einer neuen Philharmonie zu machen. Die Gesellschaft bat darum, daß "der Magistrat das Baugelände zur Verfügung stellt, während sie selbst die Kosten für den Bau aufbringt" (78). Mitte 1956 wurde ein engerer Wettbewerb unter zwölf Architekten ausgeschrieben, an dem schließlich zehn teilnahmen. Vorgabe für den Wettbewerb war die Einbeziehung der Ruine des ehemaligen Gymnasiums als Eingang von der Bundesallee aus. Der Neubau sollte von der Bundesallee und Schaperstraße aus erschlossen werden, während im Zuge der Meierottostraße der geplante Fly-Over in Höhe des Bauplatzes seine Rampen haben sollte. Das Preisgericht, als Teilnehmer u.a. Paul Bonatz, Otto Bartning, Wassili Luckhardt, erkannte den ersten Preis dem Entwurf Hans Scharouns zu, der als einziger Teilnehmer eine neuartige Zuordnung von Orchester und Zuschauern, mit einem Orchesterplatz inmitten der umsitzenden Zuschauer, vorgeschlagen hatte (79). Der Konzertsaal als Hauptteil der Anlage glich in Dimension, Raumaufteilung und architektonischer Gestaltung dem später am heutigen Standort realisierten Gebäude. Bereits bei der Auslobung des Wettbewerbs hatte es eine öffentliche Diskussion um den Standort der neuen Philharmonie -abseits der alten City- gegeben. Nachdem in der Folgezeit der Gedanke geboren wurde, die Philharmonie mit weiteren Kulturbauten zu kombinieren und auch verschiedene andere Standorte, etwa der Lützowplatz in die Diskussion kamen, entschied sich das Abgeordnetenhaus 1959 für den heutigen Standort zwischen alter und neuer City (80). An dem damit freigewordenen Standort an der Schaperstraße begann die Planung für ein Theater der Freien Volksbühne, wobei jedoch die Einbeziehung der Gymnasiums-Ruine aufgegeben wurde (81). 1963 wurde der Theaterbau der Freien Volksbühne mit anschließender großer Parkpalette nach Plänen des Architekten Fritz Bornemann fertiggestellt (82).

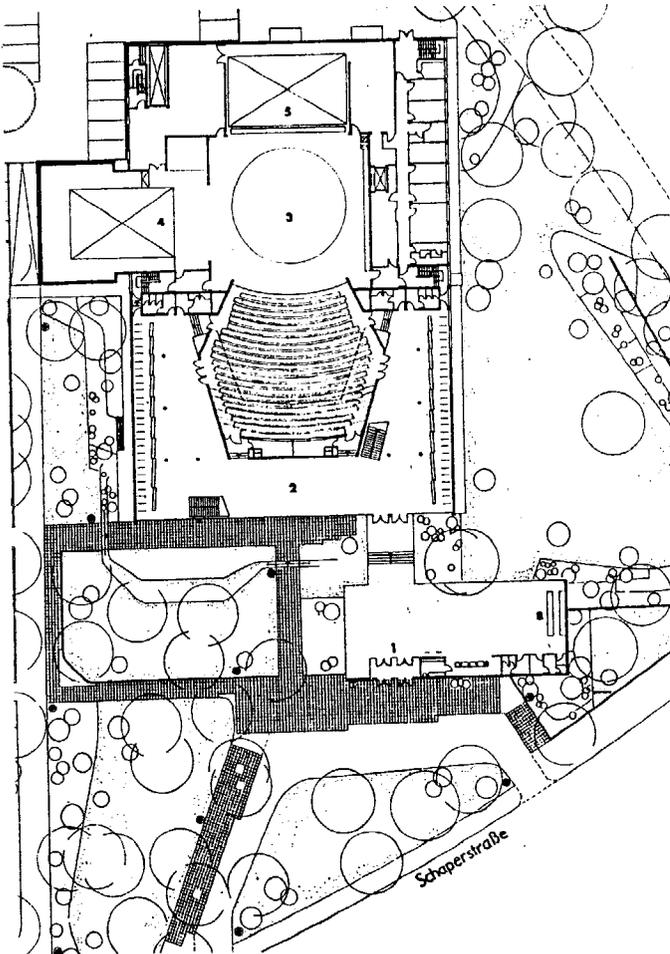
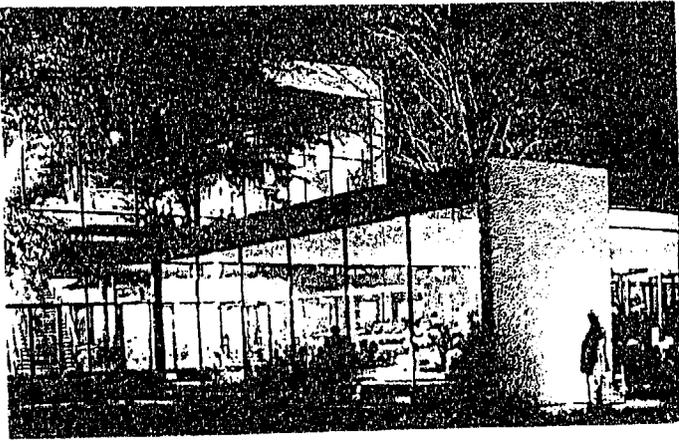
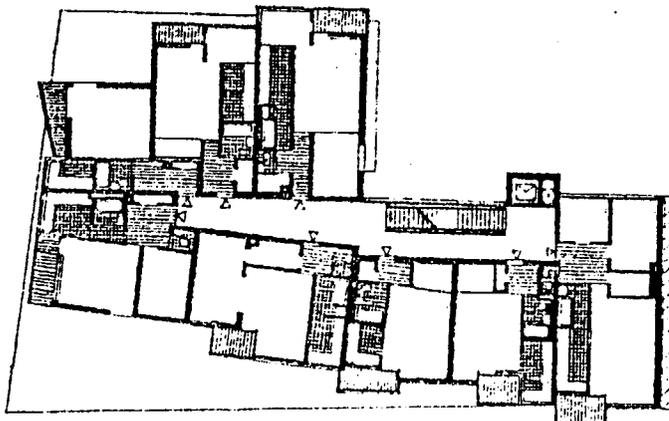
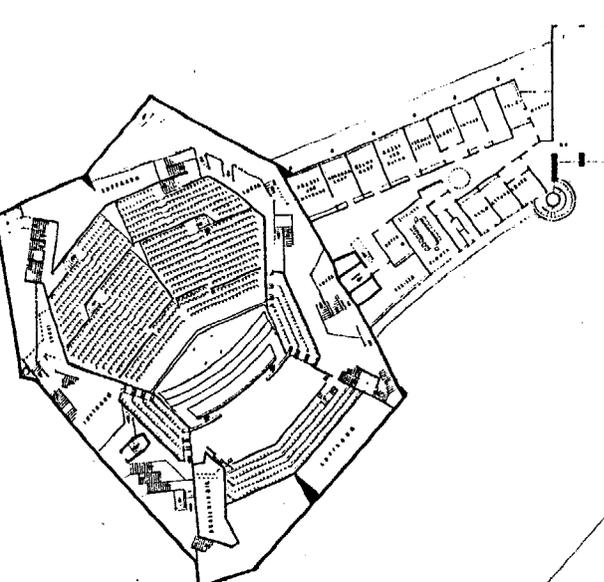


Abb. 47. (oben) Freie Volksbühne.
Abb. 48. (unten) Grundriß ADAC-Haus.

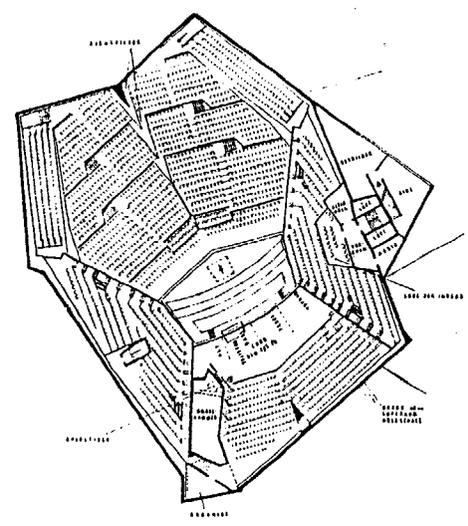
ADAC-Haus

Das ADAC-Haus Bundesallee Ecke Güntzelstraße wurde nach Plänen des Architekten Willy Kreutzer in den Jahren 1959/60 errichtet (83). Es verdeutlicht in seinem Äußeren den Übergang zum Bauen der sechziger Jahre an der Bundesallee. Der Bau schließt an einen der wenigen erhalten gebliebenen Altbauten an. Während die Obergeschosse zurückgestaffelt sind und die eindeutige Definition einer Blockecke bewußt vermeiden, akzentuieren die zwei Untergeschosse der Geschäftsstelle die Hausecke.

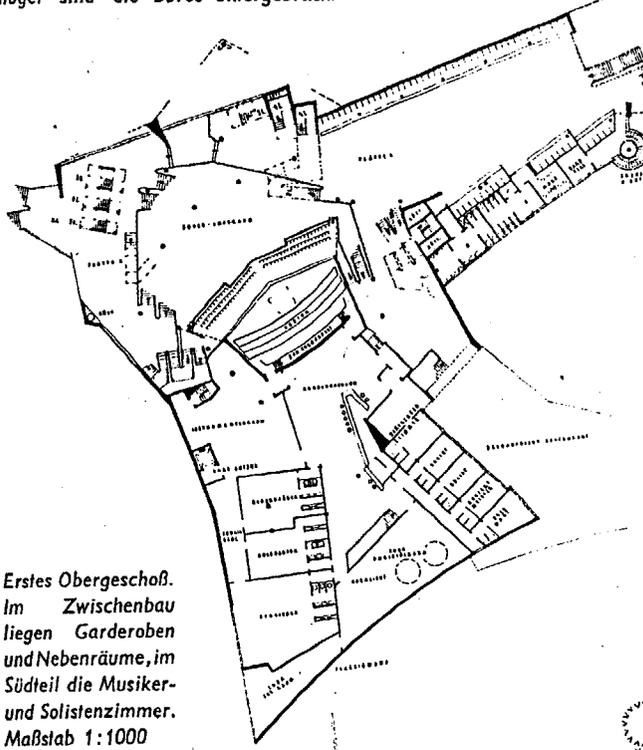




Zweites Obergeschoß. Im Verbindungsflügel sind die Büros untergebracht



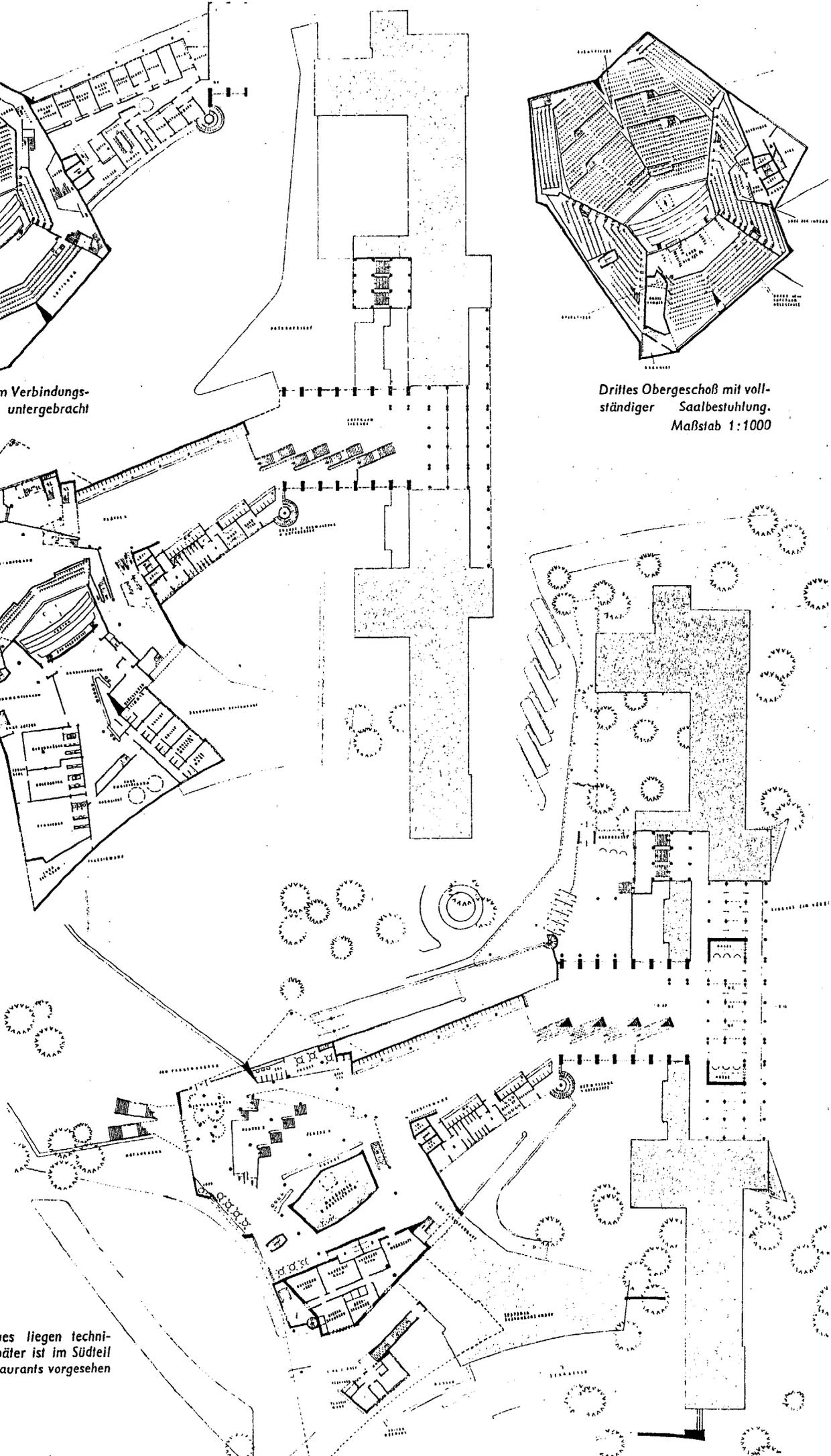
Drittes Obergeschoß mit vollständiger Saalbestuhlung.
Maßstab 1:1000



Erstes Obergeschoß. Im Zwischenbau liegen Garderoben und Nebenträume, im Südteil die Musiker- und Solistenzimmer.
Maßstab 1:1000

1. Preis: Professor Dr.-Ing. h. c. Hans Scharoun, Berlin.
Akustische Beratung: Professor Dr.-Ing. Cremer, Berlin

Erdgeschoß mit Zugang von der Bundesallee. Vier Treppen führen von der großen Halle zum Foyergeschoß. Im Untergeschoß des Saalbaues liegen technische Nebenträume. Später ist im Südteil der Anbau eines Restaurants vorgesehen





Sie sind deutlich vom Wohnteil der Anlage abgesetzt.

Sparkassenzentrale

Der Entwurf für die Zentrale der Sparkasse der Stadt Berlin West, an der Bundesallee zwischen Badenscher und Waghäuseler Straße, ist das Ergebnis eines bundesoffenen Bauwettbewerbs, der die Ansprüche des Bauherrn folgendermaßen formulierte: "Das neue Sparkassengebäude soll als gediegener Zweckbau ausgeführt werden. Durch solide Ausführung müßte der Bau der dienenden Aufgabe einer Sparkasse entsprechen. Deshalb soll auch innerhalb des Baukörpers jeder nicht unbedingt für repräsentierende Zwecke und für Nebenräume benötigte Platz der Nutzung als Büro zugeführt werden" (84). Der Entwurf des Wettbewerbsgewinners, des Architekten Günter Behrmann kam 1963-65 zur Ausführung. "Der kostengünstig sehr günstige Entwurf sieht drei Bauteile vor, den langen, breitgelagerten dreigeschossigen Trakt an der Ostseite des Baugrundstückes, das zehngeschossige Bürohochhaus an der Westseite und einen kleineren Anbau hinter dem Hochhaus. In dem östlichen Trakt befinden sich alle kundennahen Abteilungen. Er wird durch einen Innenhof und einen Lichthof mit der darunter befindlichen großen Kassenhalle gegliedert" (85).

Bürogebäude der Wohnungsbau-Kreditanstalt 1971-75

Das Bürogebäude der Wohnungsbau-Kreditanstalt ist das massivste und höchste Bauwerk an der Bundesallee. Es ist weithin im Stadtraum sichtbar und prägt als abweisender, in sich gekehrter Bürokomplex die Gegend um die "Spinne". Die Idee, an dieser Stelle ein Hochhaus als städtebauliche Dominante und Antwort auf die vorgesehene weitläufige Verkehrslösung zu errichten, geht auf die Vorarbeiten zum Bebauungsplan "Spinne" Mitte der fünfziger Jahre zurück. In seiner Massierung von Nutzfläche und einer Gebäudehöhe, die noch über die zunächst festgesetzten Werte des Bebauungsplanes hinausging, hat dieses Gebäude jedoch nur noch formale Gemeinsamkeiten mit der ursprünglichen städtebaulichen Konzeption. Statt der freistehenden Hochhauscheibe, eingebettet in Grün, entstand eine massive, freiflächenlose Überbauung der gesamten Grundstücksflächen. Die Idee eine Luftgeschosses als Zugang zur abgehängten Regensburger Straße geriet zur dunkel-zugigen Passage. Der Entwurf ist die Arbeit der Architektengruppe Hendel, Haseloff und Hotzel, die die Gewinner eines 1969 durchgeführten Wettbewerbes waren (86). Das Gebäude wurde in den Jahren 1971-75 errichtet, später folgte ein zweigeschossiges Parkhaus entlang der Regensburger Straße (87).

Abb. 50 (links oben) ADAC-Haus.
Abb. 51. (links unten) WBK- Hochhaus.

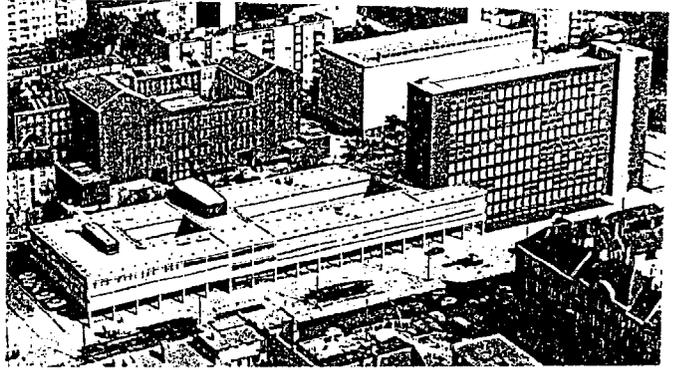
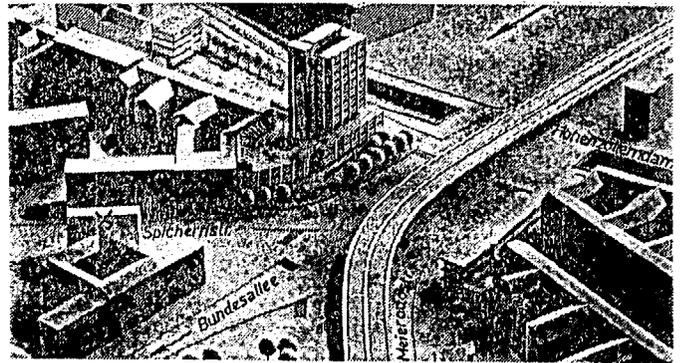


Abb. 52. Sparkassenzentrale.



WBK

Abb. 53. WBK-Hochhaus. (oben) Modellfoto des Wettbewerbsbeitrages (unten) das Hochhaus als Werbesignet.



Abb. 54.

3.3 Straßenplanung

Gesamtplanung

"Die Bundesallee stellt schon heute eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Raum zwischen Stadtautobahn-Westring und geplanter Westtangente dar" heißt es in der 1962 verfaßten verkehrlichen Begründung für den Ausbau. Und weiter: "Sie soll später mit der Verlängerung als planfreie Straße im Zuge der Fasanenstraße/Stromstraße die Hauptverkehrsader für den von Süden und Norden kommenden Verkehr auf der Fahrt in die außerhalb des Einzugsbereiches des Stadtautobahnringes und der Westtangente liegenden Zielgebiete Charlottenburgs und Wilmersdorfs werden" (88).

Nachdem die zuständigen Stadtplanungsämter der Bezirke seit Anfang der 50er Jahre im Rahmen der städtebaulichen Planung bereits erste Entwürfe zum Ausbau der Bundesallee vorgelegt hatten, wurde die Planung für diesen Straßenzug, der übergeordnete Bedeutung erhalten sollte, seit etwa 1953 als Vorbehaltsaufgabe ausschließlich im Hause des Senators für Bau- und Wohnungswesen betrieben. Die Straßenplanung ging dabei nicht von der Neugestaltung einer vorhandenen Stadtstraße aus, sondern entwarf den Typ einer "Schnellstraße", der in der Hierarchie des Straßensystems zwischen Stadtautobahnen und Hauptverkehrsstraßen angesiedelt war. Entwurfziel war die verkehrstechnische Optimierung eines "Verkehrsbandes" für den Nord-Süd-Verkehr, das vor allem durch eine völlige Entflechtung von querendem Verkehr gekennzeichnet war. Mittel hierzu waren die Ausweitung der Straßenflächen, die Anlage planfreier Straßenkreuzungen vor allem mit Hilfe von Tunnels im Zuge der Bundesallee oder quer zu dieser. Ein durchgehender Mittelstreifen sollte Querverkehr oder Linksabbiegevorgänge völlig unterbinden. Durch die verkehrliche Neubewertung der Bundesallee und ihren Ausbau als Stadtschnellstraße entwickelte sie sich von der integrativen Mittelachse eines als geordnete Gesamtheit wahrnehmbaren, einheitlich geplanten Straßensystem zu einer städtebaulich-funktionalen Zäsur.

Für die Funktion der Bundesallee als übergeordnete Nord-Süd-Verbindung war neben der Gestaltung des Straßenquerschnitts die Frage der nördlichen Verlängerung von entscheidender Bedeutung. Hierbei ging es nicht nur um die Frage der Linienführung, sondern auch um die Funktion der geplanten Verbindung. Die Frage nach Umfahrung oder Durchquerung der Zoo-Gegend beinhalten auch die Entscheidung, ob die neue Verbindung auch Anbindungs- und Erschließungsfunktion bekommen oder ausschließlich Durchgangsverkehr von der West-City ablenken sollte. Nach langwierigen Diskussionen innerhalb von Verwaltung und Öffentlichkeit, die sich vor allem für Abriß

oder Verbleib der Ruine der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis Kirche interessierte, fiel Ende 1955 die Entscheidung zumindest für die Linienführung: "In einer Besprechung am 29.12.55 (...) hat Herr Senator Schwedler grundsätzlich entschieden, dass die Nord-Süd-Verbindung im Zoogebiet im Zuge der Meier-Otto-, Fasanenstraße herzustellen ist" (89). Obwohl diese Trasse bereits im Flächennutzungsplan 1950 und Richtplan "Rund um den Zoo" von 1954 auf der Ebene der vorbereitenden städtebaulichen Planung dargestellt worden war, scheint für die Tiefbauplanung erst hier verbindlich die Entscheidung unter einer Reihe von Varianten (90) für den wichtigsten Anschlußpunkt bei der Neugestaltung der Bundesallee gefallen zu sein, wenn auch die Gestaltung der Fasanenstraßen-trasse zu diesem Zeitpunkt noch nicht endgültig feststand. Grundlage der Entscheidung war die Ende 1955 im wesentlichen fertiggestellte Gesamtplanung für den Ausbau der Bundesallee im Bereich der "Spinne", die in den Folgejahren nur geringfügig modifiziert wurde. Ein Ausschnitt dieser Planung wurde 1956 als Vorgabe für den Wettbewerb für die Philharmonie an der Schaperstraße einem Teil der Fachöffentlichkeit bekannt. In den folgenden Jahren wurde die Planung detailliert und bis 1961 mit der Erstellung der Haushaltunterlagen abgeschlossen. Erst zu diesem Zeitpunkt wurde die Planung einer breiteren Öffentlichkeit durch Presseveröffentlichungen des Bausenators bekannt gemacht. Zu Beginn der Bauarbeiten wurde die Straßenplanung in Modellvitrinen an der Berliner Straße und der Gerhard-Hauptmann-Anlage den Passanten präsentiert.

Die Ausbauplanung sah durchgehend drei Fahrspuren und eine Standspur in jeder Richtung, sowie mehrere planfreie Kreuzungen mit einer Hochstraße und fünf Straßentunneln vor. Nur Teile dieser Planung konnten jedoch in den Folgejahren verwirklicht werden.

Im Norden war im Bereich der "Spinne" mit einer Kreuzungsanlage in drei Ebenen das größte mit dem Ausbau der Bundesallee verbundene Verkehrsbauwerk geplant. Zwischen Fasanenplatz und Trautenaustraße war im Zuge der Bundesallee und der Meierottostraße eine Hochstraße -Fly-Over genannt- mit zwei Fahrspuren je Richtung vorgesehen, die den Hauptstrom des Nord-südverkehrs aufnehmen und von der Durchquerung des Gebietes um den Bahnhof Zoo ablenken sollte. Die Nullebene der Kreuzung Bundesallee, Spicherstraße und Hohenzollerndamm unter dieser Hochstraße wurde als verkehrstechnisch optimierter Knotenpunkt geplant, wobei die Pariser Straße im Westen und die Regensburger Straße im Osten abgehängt und als Sackgassen vorgesehen wurden. Unter dieser Kreuzung war ein in jeder Richtung zweispuriger Autotunnel im Zuge des Hohenzollerndammes und der Nachodstraße geplant. Zwei Bau-

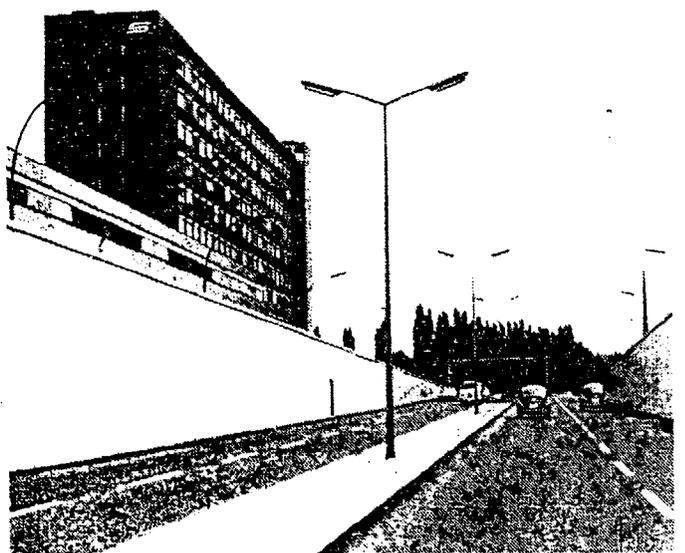
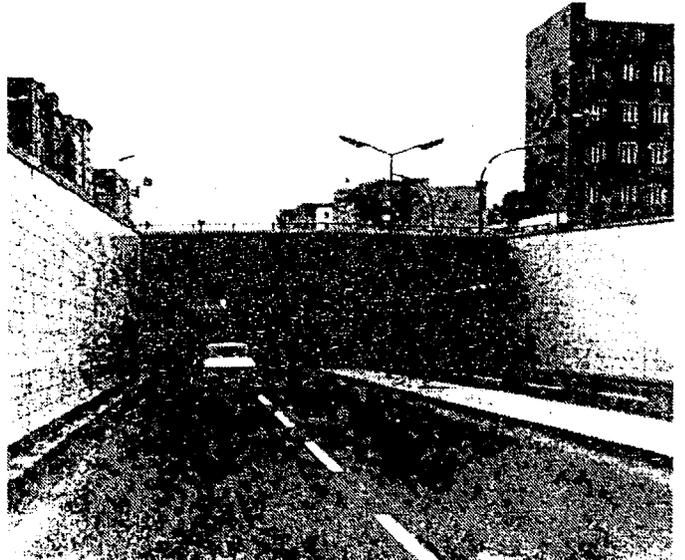




Abb. 55. Der Fasanenstraßentunnel in der Darstellung des Flächennutzungsplanes 65.

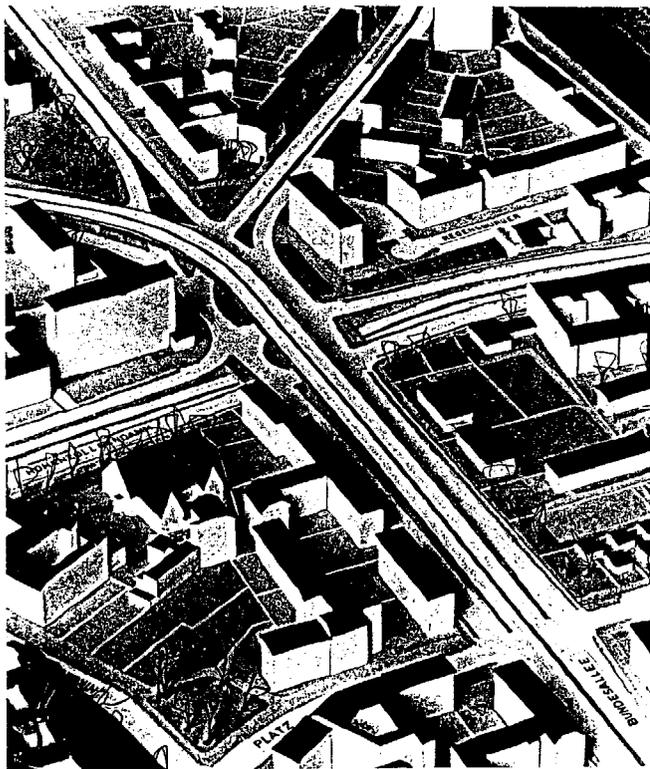


Abb. 56. Fly-Over in die Meierottostraße und Hohenzollerndammtunnel in der Modellaufnahme.

blöcke weiter südlich war ein weiterer, die Bundesallee querender Autotunnel mit je einer Richtungsfahrbahn im Zuge der Güntzelstraße vorgesehen. Drei weitere Tunnel folgten in der Planung im südlichen Abschnitt der Bundesallee: Ein vierspuriger Tunnel im Zuge der Bundesallee zur Unterfahung der Kreuzungen Berliner- und Badensche Straße sowie ein Tunnel unter Bundesplatz, Wexstraße und Südwestkorso hindurch. Ein weiterer Tunnel war im südlichen Abschnitt am Friedrich-Wilhelm-Platz von der Bundesallee in die Schmiljanstraße angedacht. Dieser Tunnel wurde jedoch in der Bauverwaltung alternativ zu einem Straßentunnel an der Kaisereiche diskutiert.

Einzelne Bereiche

Fasanenstraßentunnel und Fly-Over Meierottostraße

Der Fasanenstraßentunnel sollte, -in der der Planung der "Spinne" zugrundeliegenden Version- nördlich des Fasanenplatzes beginnen und dann mit nur wenigen Zu- und Abfahrten bis in den Bereich südlich der Straße des 17. Juni verlaufen. Hier war ein Kreuzungsbauwerk über Spree, Spreeinsel und Ost-West-Achse vorgesehen, das den Fasantunnel mit dem Straßenzug der Bachstraße verbinden sollte. Für dieses Vorhaben hätte südlich des Kurfürstendamms die gesamte Bebauung der Fasanenstraße auf der Westseite, darunter das Wintergartenensemble, abgerissen werden müssen. Nördlich des Kurfürstendamms künden zurückgesetzte Baufuchten z.B. der Synagoge und provisorische Bauten der Technischen Universität an der Hertzallee noch heute von dieser Planung. Die Entscheidung, die geplante Nord-Süd-Verbindung im Raum der West-Berliner City, im Zuge der Fasanenstraße zu planen, war für die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung der "Spinne" einer der entscheidenden Eckpunkte. Da eine direkte Fortführung des Fasanenstraßentunnels in die Bundesallee mit der Planung der U-Bahntunnel kollidierte, entstand die Konzeption einer Hochstraße. Sie sollte, von der Bundesallee in die Meierottostraße einschwenkend, den Hauptstrom des in der Bundesallee in nord-südlicher Richtung verkehrenden Autoverkehrs dem Fasanenstraßentunnel zuführen. Es war geplant, den Fly-Over in der Bundesallee mit zwei Fahrspuren je Richtung vor der Kreuzung mit dem Hohenzollerndamm beginnen und in der Meierottostraße etwa in Höhe des Grundstückes Nummer 3 wieder die Null-ebene erreichen zu lassen, so daß der gesamte Kreuzungsbereich der "Spinne" überspannt wurde.

Die Realisierung aller Straßenbauvorhaben im Zuge der Neuplanung der Bundesallee hätte ein enormes Investitionsvolumen erfordert, so daß zunächst nur einige der Bauwerke in Angriff genommen werden konnten. Bei der Bewertung des Fly-Over

in die Meierottostraße kam hinzu, daß dieser nur in Verbindung mit einem fertiggestellten Fasanenstraßentunnel eine verkehrliche Funktion erhalten hätte. Der Bau dieser Hochstraße wurde daher zunächst hinter verschiedene andere Straßenbauvorhaben im Zuge der Bundesallee zurückgestellt. Nach dem Bau der U-Bahnlinie zwischen Spichernstraße und Steglitz wurde jedoch beim Straßenneubau die Straßeneinteilung realisiert, die der Gesamtkonzeption zugrunde lag und die für eine spätere Errichtung des Fly-Over nötigen Flächen bereits berücksichtigte. Nachdem der Fasanenstraßentunnel und die Verkehrslösung um die "Spinne" auch im Flächennutzungsplan 1965 dargestellt waren, wurde die Planung für den Fly-Over bis Ende der sechziger Jahre noch mehrmals geändert, da bei der detaillierten Durcharbeitung des Fasanenstraßentunnels das Absinken der Tunnelfahrbahnen in den Bereich südlich des Fasanenplatzes verschoben wurde (91). Weitere Planungsvarianten aus dem Hause des Bausenators zeigen, daß dort Mitte der siebziger Jahre auch Verkehrslösungen für die Anbindung der "Spinne" an den Fasanenstraßentunnel diskutiert wurden, die ohne den Fly-Over auskamen und den Fasantunnel knapp hinter dem Kreuzungsbereich beginnen ließen (92).

Die endgültige Aufgabe der Hochstraße über den Hohenzollerndamm hinweg bedeutete jedoch das offizielle Abrücken des Bausenators von der Konzeption eines Fasanenstraßentunnels, da dem Fly-Over nur in Verbindung mit dem anschließenden Tunnel eine Funktion zugekommen wäre. Als Antwort auf eine Kleine Anfrage im Abgeordnetehaus hatte der damalige Bausenator Ristock im September 1979 geantwortet: "Ein Ausbau der Fasanenstraße, einschließlich einer Tunnellösung, der entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan einen Abriß von Gebäuden erfordert, wird nicht mehr verfolgt" (93). Mit dieser späten politischen Entscheidung war einer der bestimmenden Entwurfs Gesichtspunkte für die Gestaltung des Verkehrsbauwerks "Spinne" entfallen und die Flächenvorhaltung für den Fly-Over funktionslos geworden. Während dies bei den ausgedehnten Flächen in der Bundesallee - außer einer nachträglichen Begrünung - bis heute nicht zu einer planerischen Auseinandersetzung führte, kamen im Bezirk Wilmersdorf in der Folgezeit verschiedene Projekte zur städtebaulichen Reintegration bis dahin für den Straßenbau freigehaltener öffentlicher und privater Flächen zur Ausführung (94).

Tunnel Hohenzollerndamm

Beim Straßentunnel unter der "Spinne" im Zuge des Hohenzollerndammes als planfreie Verbindung zur Nachodstraße ist ein ähnlicher Prozeß von Planung, Zurückstellen und Aufgabe wie bei Hochstraße zur Meier-

Abb. 57. Der Tunnel im Zuge des Hohenzollerndammes. Planung (oben) und Veränderung des Stadtraumes infolge der Flächenansprüche (50er Jahre und heute).

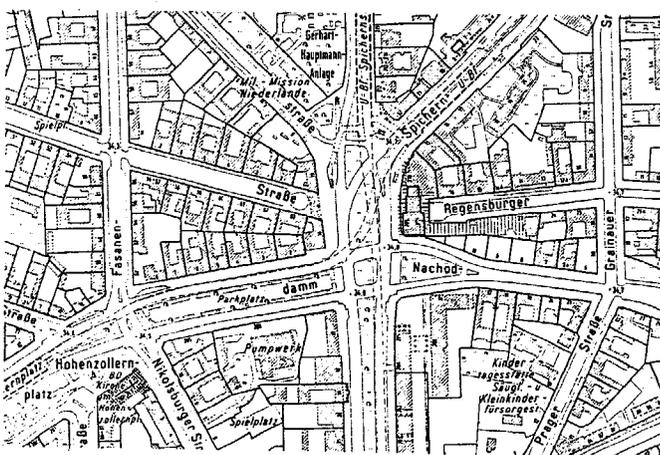
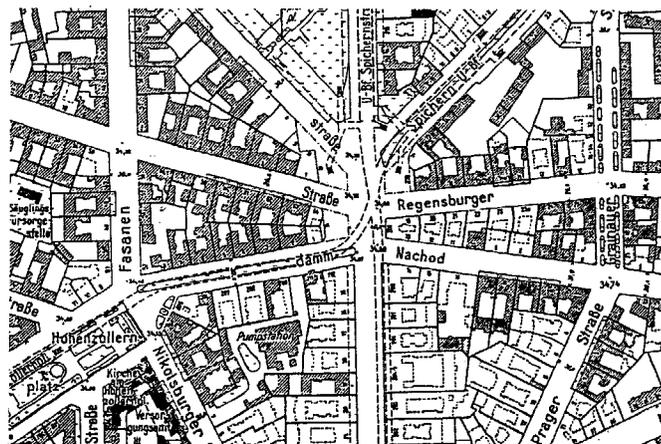
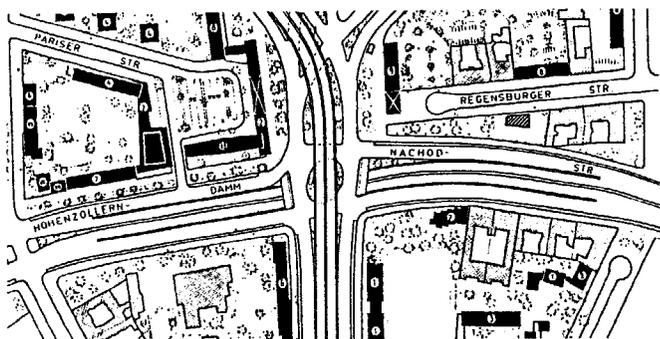
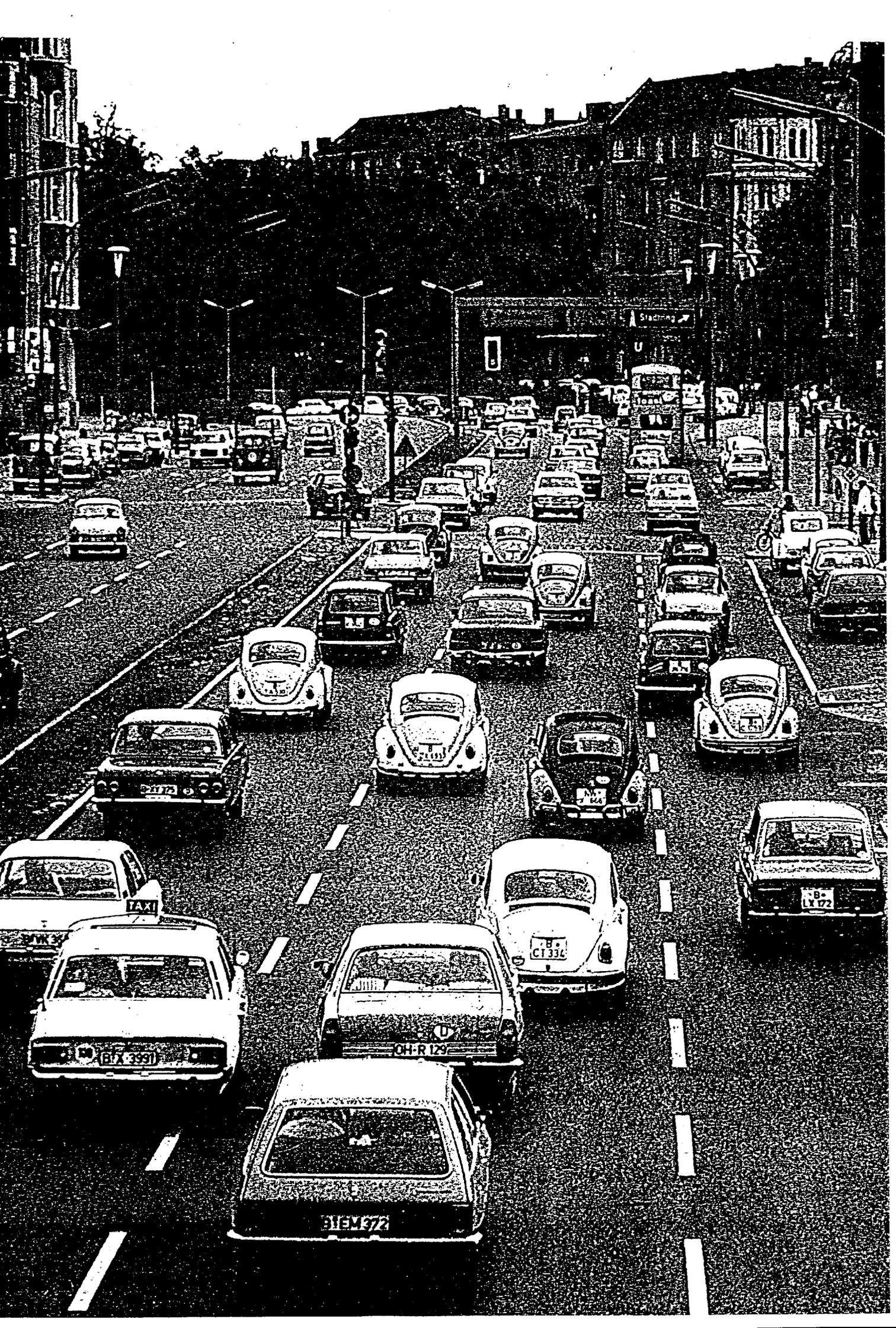


Abb. 58, Abb. 59 (folgende Seiten).





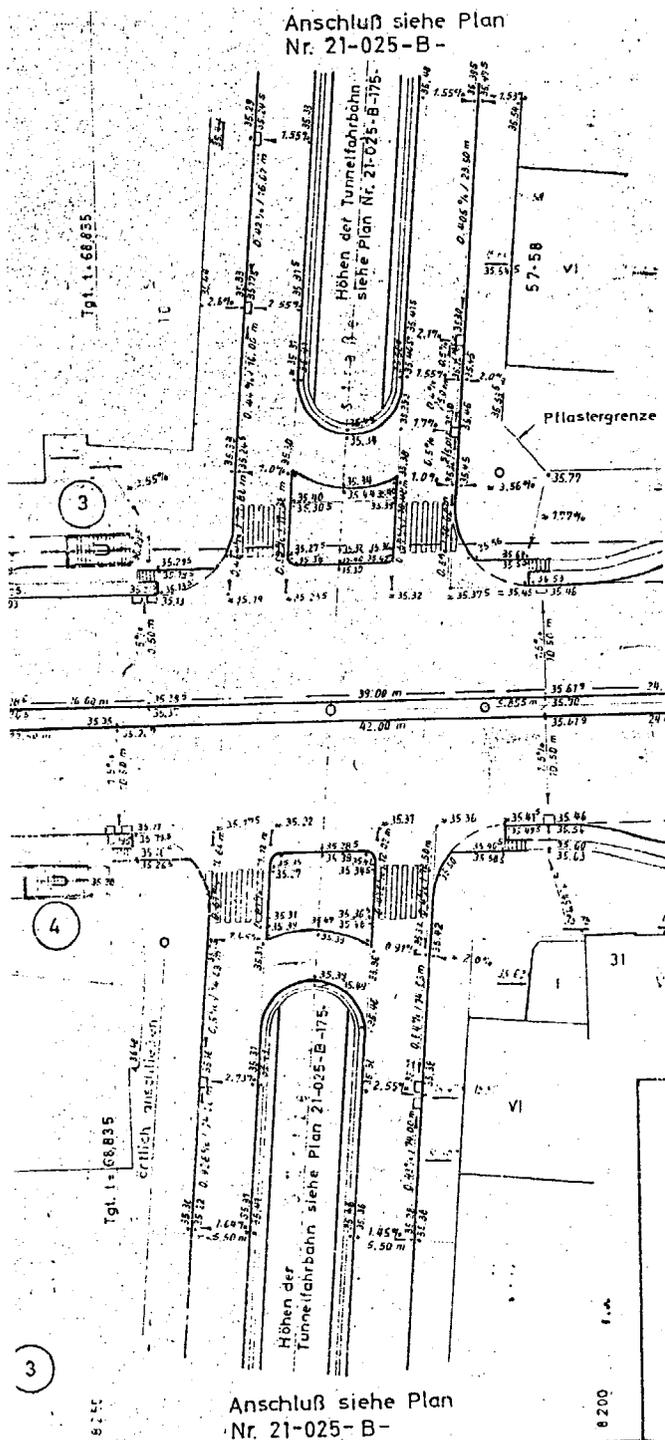


Abb. 60. Der geplante, aber nicht ausgeführte Tunnel an der Kreuzung Bundesallee und Güntzelstraße.

ottostraße zu verzeichnen. Dieser knapp 400 Meter lange Tunnel -ebenfalls mit je zwei Richtungsfahrbahnen geplant- sollte im Hohenzollerndamm etwa in Höhe der Fasanenstraße beginnen und auf der Seite der Nachodstraße vor der Prager Straße enden. Der Raumbedarf des geplanten Tunnels führte im Bereich des Hohenzollerndammes zu einer Rückverlegung der Straßengrenze - etwa um die Tiefe der Gebäude- nach Süden, so daß die dort befindlichen Reste der Altbebauung für den Ausbau des Hohenzollerndammes abgerissen wurden. Das dort noch vorhandene, vorher im Blockinnenbereich gelegene Pumpwerk der Stadtentwässerung steht seither sichtbar an der Straße. Auf der gegenüberliegenden Seite im Bereich der Nachodstraße widerstanden wenige erhalten gebliebene Altbaubauten den Abrißplänen des Straßenbaus, so daß hier eine als Provisorium gedachte Führung der Fahrbahnen angelegt wurde. Neben den Vorhalteflächen an der Straßenoberfläche wurde ein Teil des Tunnels bereits hergestellt. Da der U-Bahnbau im Bereich Spichernstraße/"Spinne" zeitlich allen anderen Vorhaben in der Bundesallee weit vorauslief, bestand zu dieser Zeit Anfang der sechziger Jahre kaum ein Zweifel an der Realisierung der Gesamtkonzeption. Zusammen mit dem Bau des U-Bahntunnel wurde daher über diesem ein der Breite des U-Bahntunnels entsprechendes Teilstück des Straßentunnels mitgebaut und an den Seiten -zu den geplanten Zu- und Abfahrten hin- provisorisch vermauert und nach dem Ende der Bauarbeiten an den Außenseiten zugeschüttet (95). Zwischen den für die Anlage der Tunnelrampen auseinandergesetzten Richtungsfahrbahnen des Hohenzollerndammes entstand -zunächst als Zwischennutzung geplant- ein öffentlicher Parkplatz.

Tunnel Güntzelstraße

Der geplante Tunnel im Zuge der Güntzelstraße zwischen Landhaus- und Prinzregentenstraße unter der Bundesallee hindurch war mit je einer Richtungsfahrbahn der schmalste der geplanten Tunnel. Die Planung dieses Tunnels macht deutlich, mit welcher Konsequenz in der Planung versucht wurde, den Verkehrsfluß in der Bundesallee von querendem Verkehr freizuhalten. Gleichwohl rückte dieses Vorhaben angesichts des Gesamtumfanges der nach der Straßenplanung zu realisierenden Bauwerke schon früh an eine hintere Stelle der Prioritätenliste, so daß dieser Tunnel - anders als der im Zuge des Hohenzollerndammes- nicht im Zuge des U-Bahnbaus miterrichtet wurde. Lediglich die Straßenbefestigung der Kreuzung wurde einige Jahre in provisorischem Zustand gehalten (96).

Tunnel Berliner Straße

Dieser gut 500 Meter lange Tunnel im Zuge der Bundesallee unter Berliner- und Badenscher Straße hindurch stellt eines der ingenierbaumäßig aufwendigsten und zu seiner Zeit teuersten Vorhaben der Gesamtplanung dar, da hier der jeweils zweispurige Straßentunnel in unmittelbarer Verbindung mit dem Neubau eines U-Bahnkreuzungsbahnhofes geplant wurde. Der Planung des Tunnels gingen zunächst verwaltungsinterne Diskussionen über die Gestaltung der Gabelung Berliner- und Badenscher Straße und deren Kreuzung mit der Bundesallee voraus. Da sich die Befürworter des alleinigen Ausbaus der Berliner- und Grunewaldstraße als überörtliche Verbindung nicht durchsetzen konnten, wurde entschieden, beide Züge auszubauen und den Tunnel im Zuge der Bundesallee entsprechend länger auszubilden. Diese Entscheidung soll nicht zuletzt auf den persönlichen Wunsch Senator Schwedlers zurückgehen, auf direktem Wege vom Abgeordnetenhaus zum Hochhaus am Fehrbelliner Platz fahren zu können (97). Der Straßentunnel unter Berliner- und Badenscher Straße hinweg mit Richtungsfahrbahnen von je sieben Metern Breite verläuft zwischen den nach Richtungen getrennten Hälften des Bahnhofs Berliner Straße der Linie 9 in eineinhalbfacher Tieflage. Darunter befindet sich der Bahnhof der kreuzenden Linie 7. Mit Straßentunnel und U-Bahnhöfen wurden ein Regenwasserrückhaltebecken sowie ein Überführungsgleis zwischen beiden U-Bahnlinien errichtet (98). Die Arbeiten für das als Gemeinschaftsbauwerk errichtete Vorhaben begannen 1963. Nach sechsjähriger Bauzeit wurde dann zuerst der Straßentunnel im Oktober 1969 dem Verkehr übergeben (99). Gut ein Jahr später folgte im Januar 1971 die Betriebseröffnung der U-Bahnlinie 9 im Zuge der Bundesallee bis Walther-Schreiber-Platz (100).

Tunnel Bundesplatz und Ringbahnunterquerung

Die ersten Überlegungen des Stadtplanungsamtes für eine Umgestaltung des Bundesplatzes gehen auf den Anfang der fünfziger Jahre zurück. Auch für den Platzbereich wird in diesen frühen Entwürfen das plangleiche "Wilmsdorfer Normprofil" für den Ausbau des Straßenzuges -zweimal 8,5 Meter breite Fahrbahnen, getrennt durch einen 8 Meter breiten Mittelstreifen zur Aufnahme der Straßenbahngleise, sowie mindestens 5,5 Meter breite Gehwege an beiden Seiten- vorgesehen. Dieses Profil wurde an der Westseite des Platzes angeordnet, so daß der im Bundesplatz angelegte Versatz der Mittelachse in einem leichtem Schwung aufgefangen wurde, offenbar in der Absicht, die vorher im Mittelteil der Platzanlage gelegene Grünfläche nun an der gut besonnten Ostseite des Platzes mit nur einer

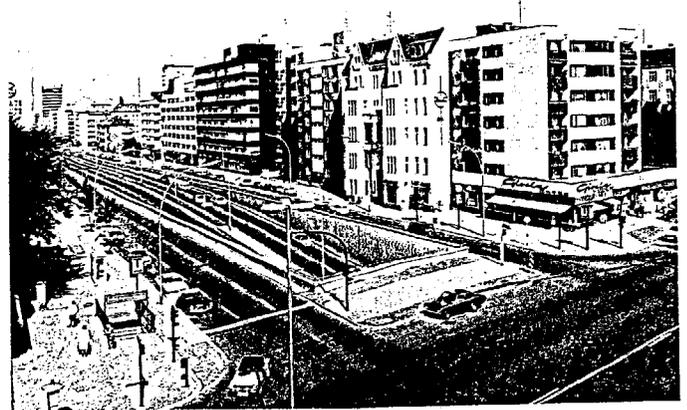
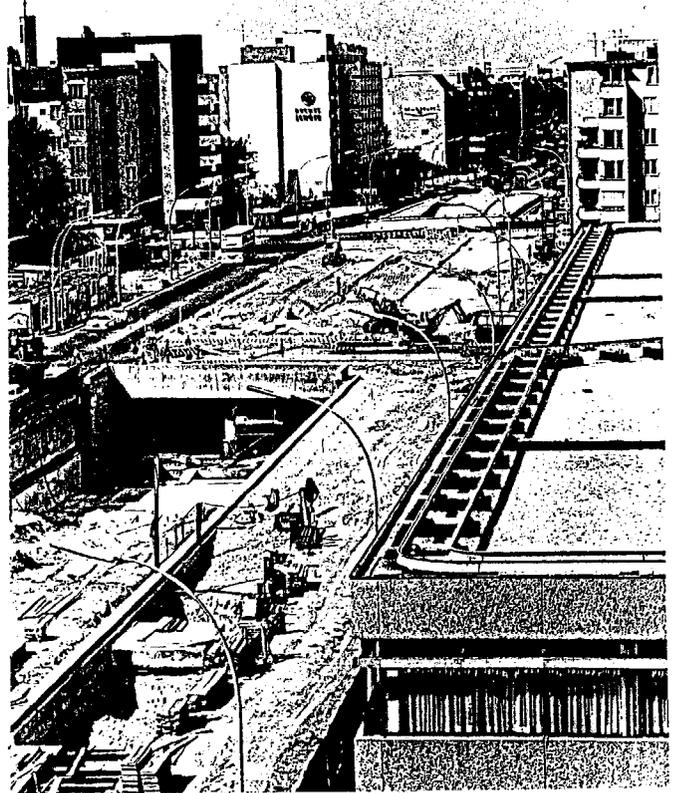
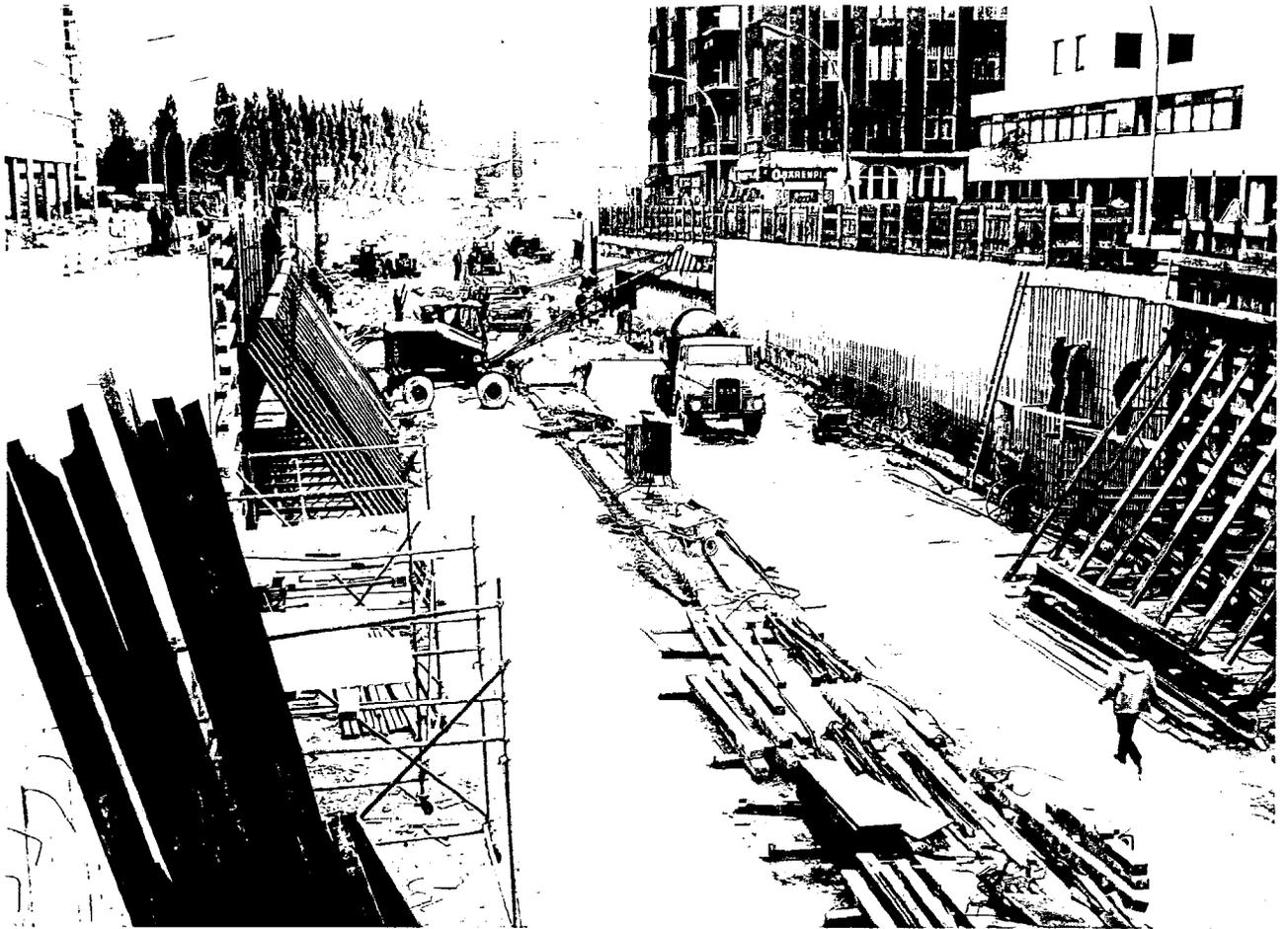
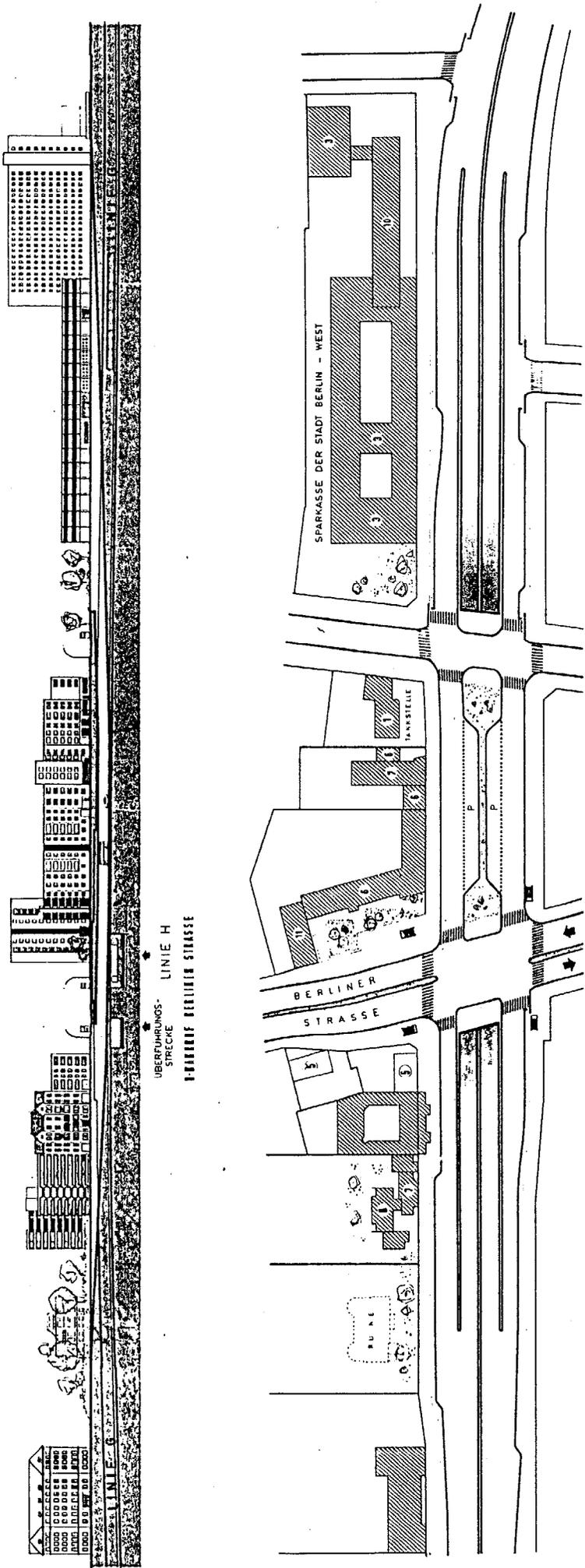


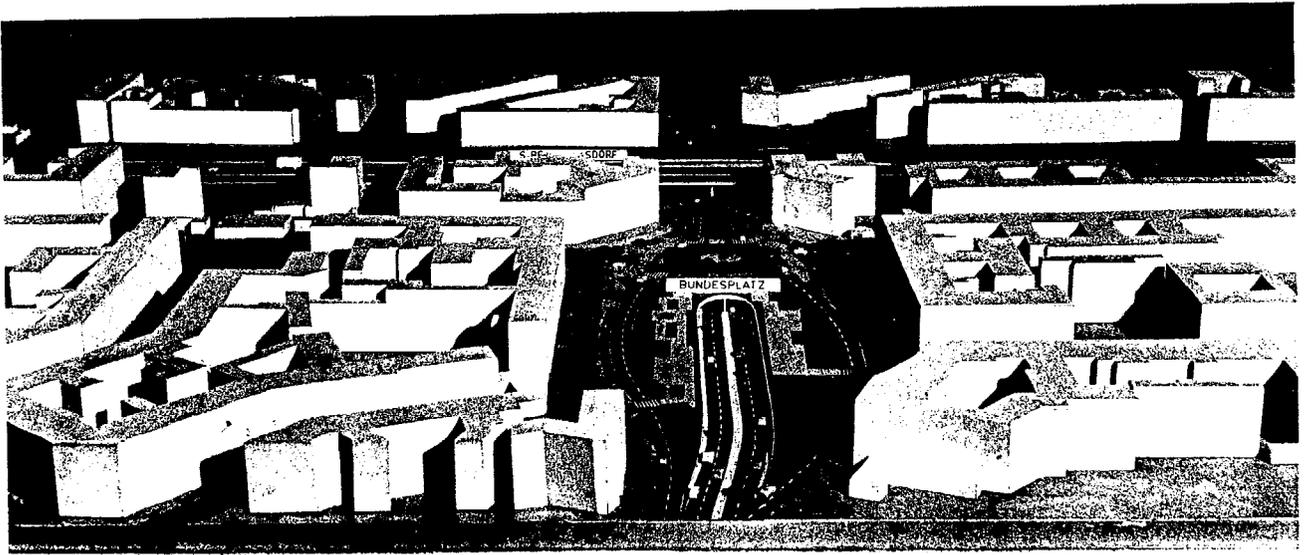
Abb. 61 (oben), Abb. 62 (folgende Seite oben), Abb. 63 (folgende Seite unten). Der Tunnel im Zuge der Bundesallee unter Badenscher und Berliner Straße hindurch im Bau und nach Fertigstellung. Abb. 64 (folgende Seite rechts). Plangrafik des Tunnels, Aufsicht und Schnitt.





AMT FÜR STADTPLANUNG
 BERLIN - WILHELMSTRASSE
 JUNI 1933

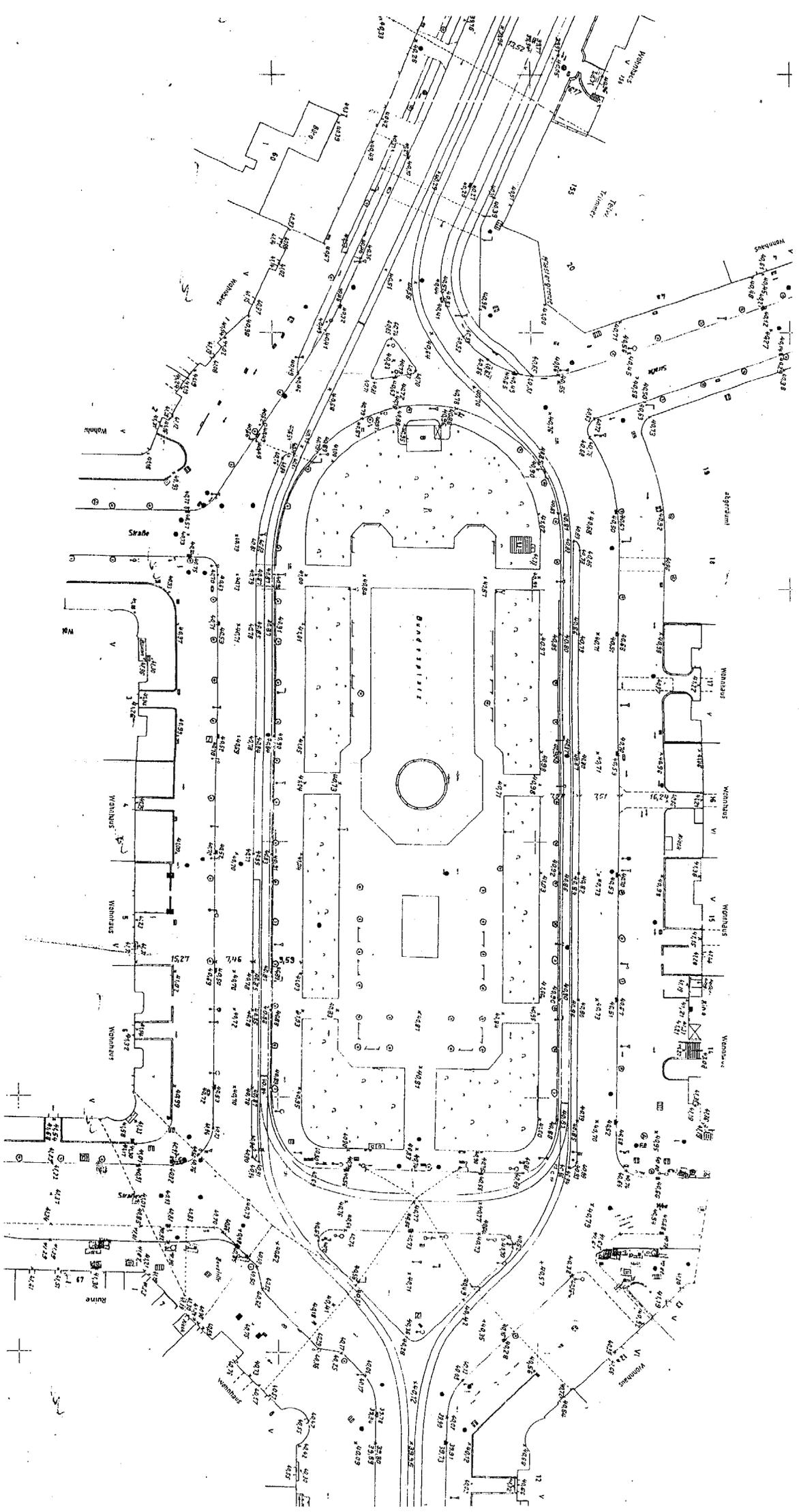
MASSTAB 1:500



Der Bundesplatztunnel.
 Abb. 65 (oben). Modell der Planung.
 Abb. 66 (unten) Südliche Tunnelausfahrt.
 Abb. 67 (Ausklappplan links) Der Bundesplatz in der Straßenaufteilung vor dem Tunnelbau. Abb. 68 (Aufklappplan rechts).

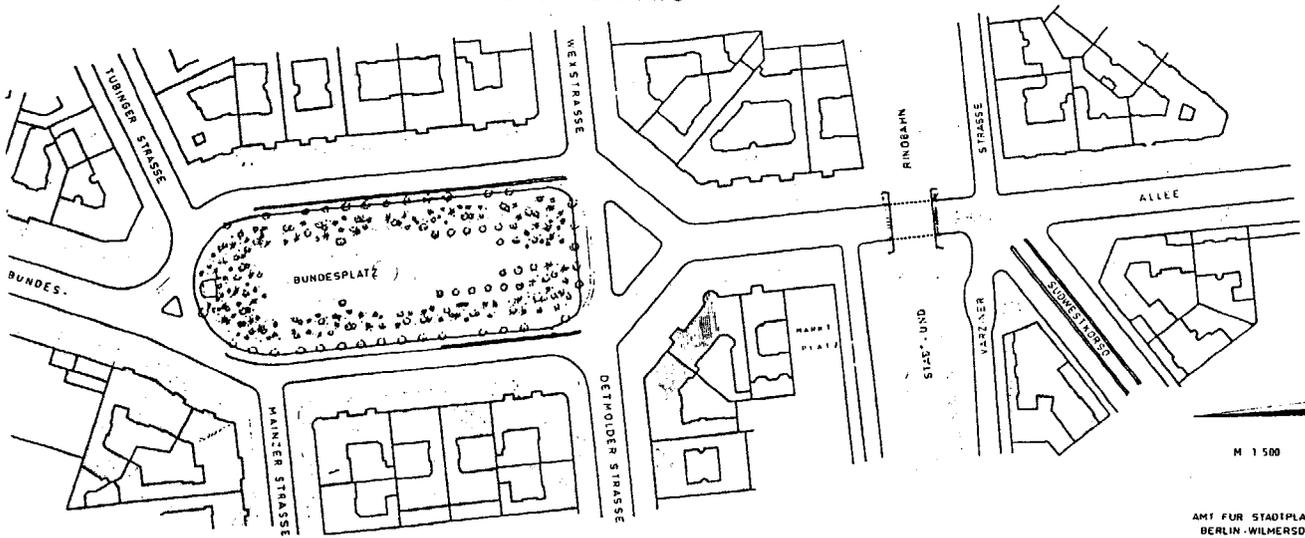
Der Bundesplatz in der Straßenaufteilung nach dem Tunnelbau. Abb. 69 (folgende Seite oben) Grafik zur Veränderung des Bundesplatzes. Abb.70 (folgende Seite unten). Pressemeldung zur Eröffnung des Tunnels.





BUNDESPLATZ UND UMGEBUNG

ZUSTAND 1939



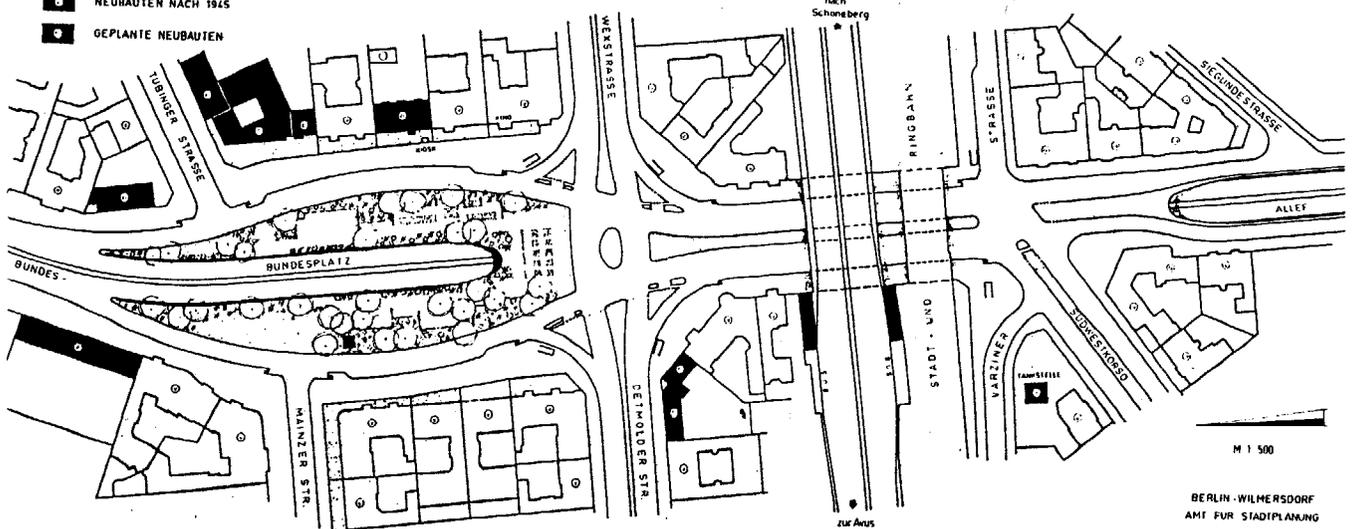
M 1 500
AMT FÜR STADTPLANUNG
BERLIN-WILMERSDORF
DI 22. MEI 1941
H. SCHWEDLER

ZEICHENERKLÄRUNG

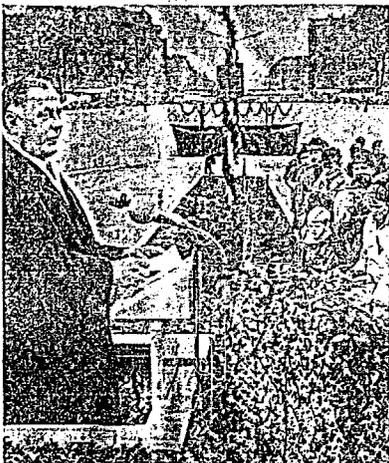
- ALTBAUTEN
- NEUBAUTEN NACH 1945
- GEPLANTE NEUBAUTEN

BUNDESPLATZ UND UMGEBUNG

PLANUNG



M 1 500
BERLIN-WILMERSDORF
AMT FÜR STADTPLANUNG
DEZEMBER 1941
H. SCHWEDLER



„Flüßiger Straßenverkehr als in anderen Städten“: Rolf Schwedler.

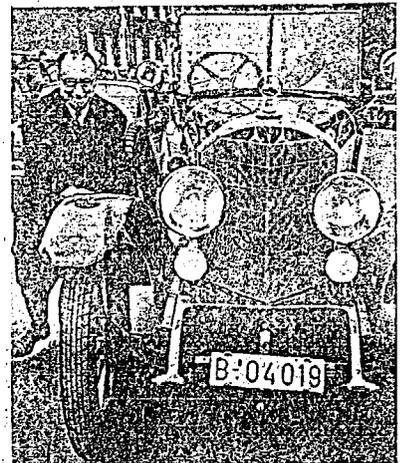


WELT AM SONNTAG

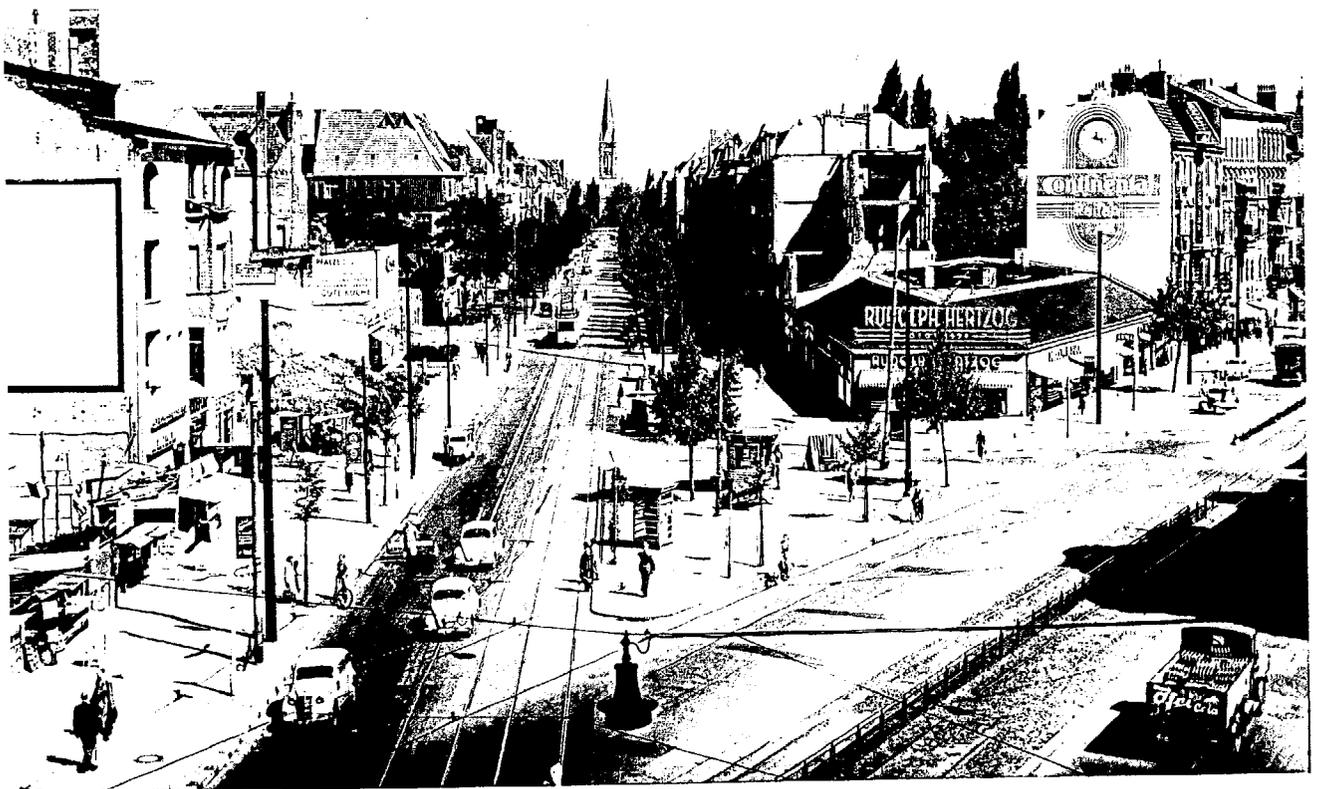
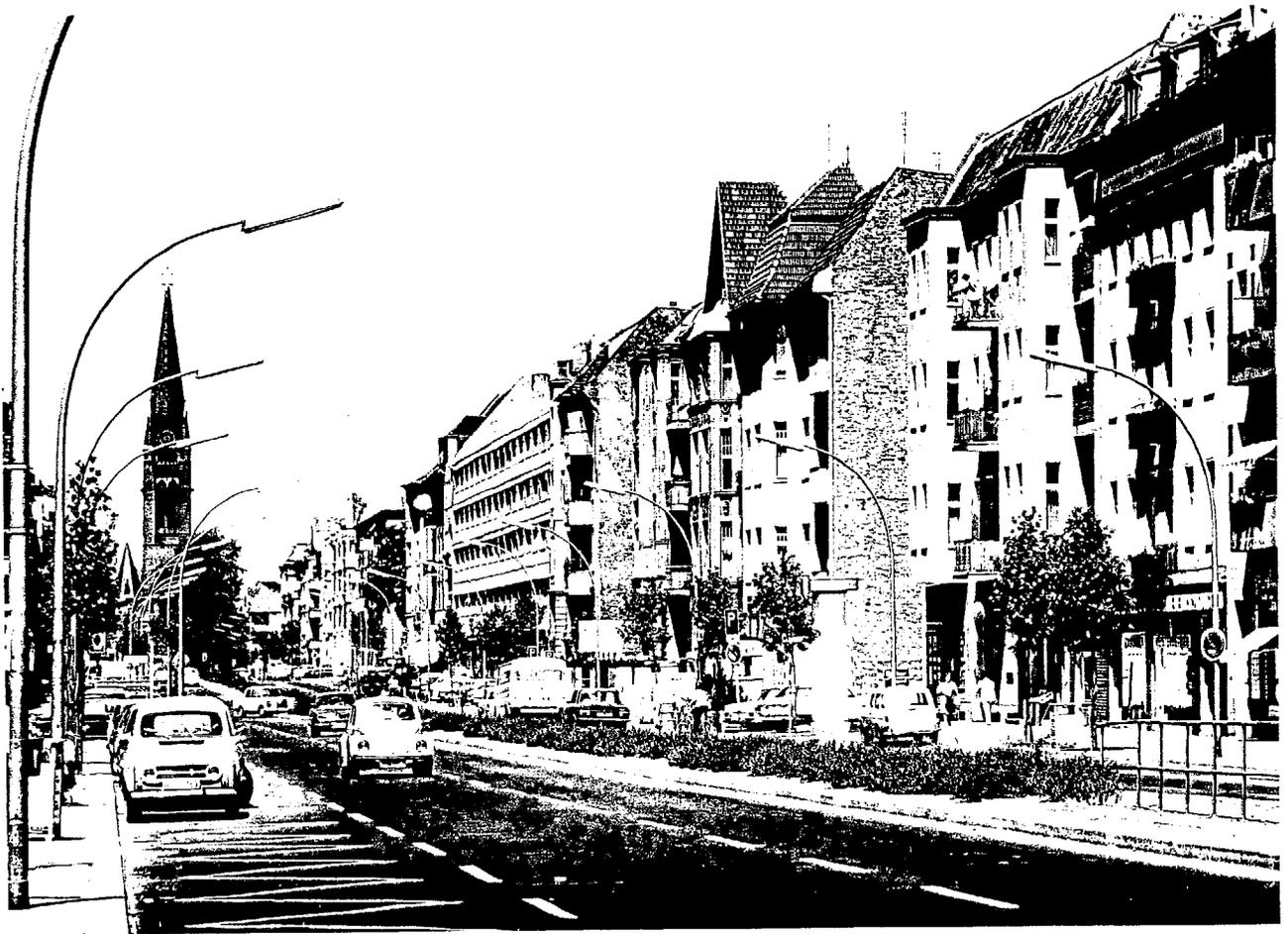
Nach fast fünfjähriger Bauzeit wurde am Sonnabend der Straßentunnel am Bundesplatz dem Verkehr übergeben. Der Regierende Bürgermeister Albert Reuter, der Senator Theodor Rau, Senator Schwedler, Oberbürgermeister Albert Reuter, die Mitglieder des Magistrats und die Spitze eines Schaulustner- und Kremler-Konvois das weiße Band durchfuhren.

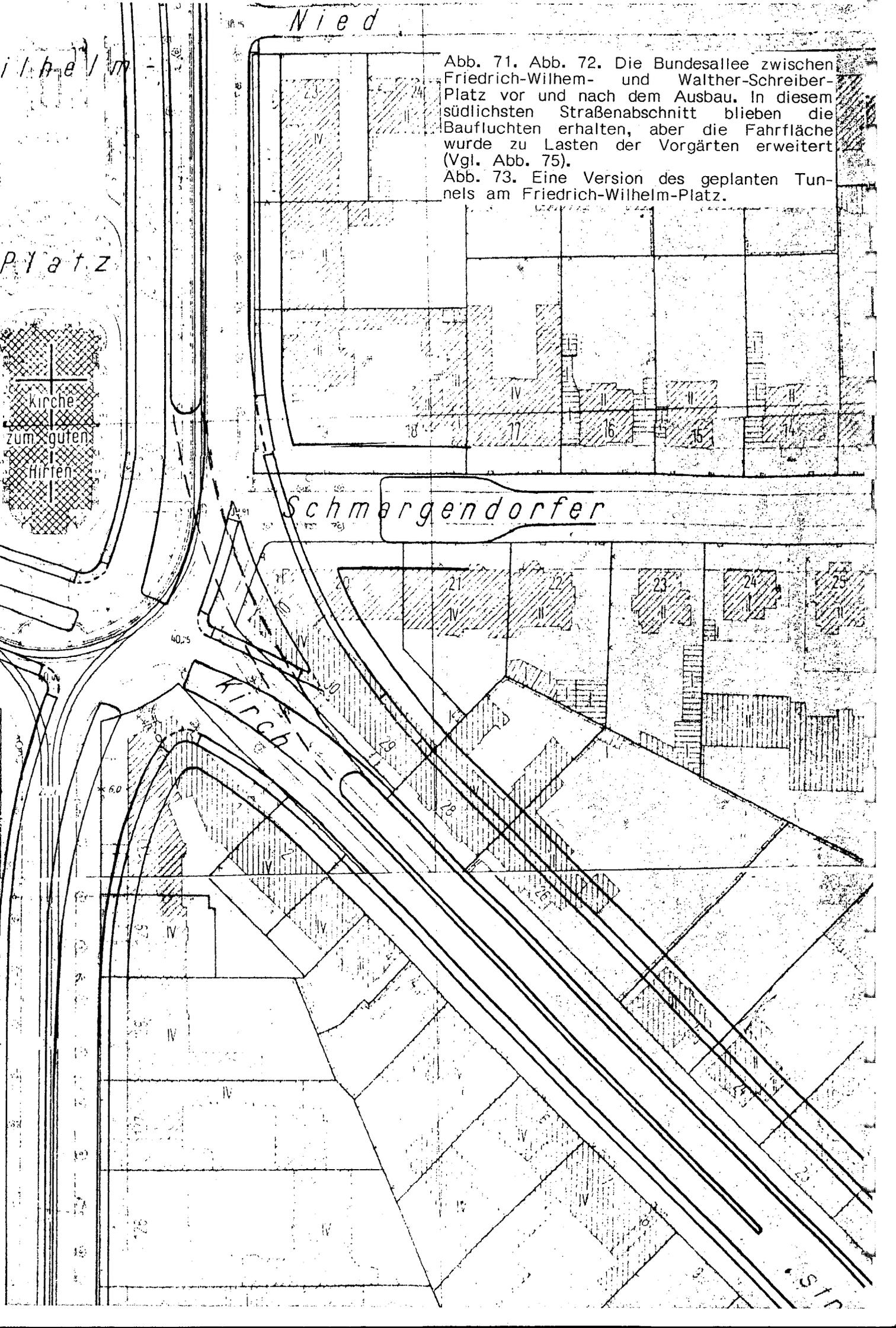
Albert Reuter in einer kurzen Ansprache daran hin, daß Berlin als künftige Hauptstadt eines wiedervereinigten Deutschlands eine Planung auf weite Sicht und „die besten Verkehrsmittel, die man sich denken kann“, benötige.

Mit dem 600 Meter langen Tunnel, der die Bundesallee unter dem Bundesplatz hindurchführt, wird einer der verkehrsreichsten Knotenpunkte Berlins entlastet. Das Projekt, für das am 27. Juni 1932 von Bausenator Schwedler das Startzeichen gegeben wurde, kostet einschließlich der gleich mitgebauten Tunnel für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 9 — die 1940/41 in Betrieb genommen werden soll — 30 Millionen Mark.



„Wie schaffen es“ Heinrich Albert melote sicherlich die Wahlen.





Nied

Abb. 71. Abb. 72. Die Bundesallee zwischen Friedrich-Wilhelm- und Walther-Schreiber-Platz vor und nach dem Ausbau. In diesem südlichsten Straßenabschnitt blieben die Baufluchten erhalten, aber die Fahrfläche wurde zu Lasten der Vorgärten erweitert (Vgl. Abb. 75).

Abb. 73. Eine Version des geplanten Tunnels am Friedrich-Wilhelm-Platz.

Platz



Schmargendorfer

Kirch

Vertical text on the left side of the plan, including numbers 300, 200, 100, 0, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000.

ST

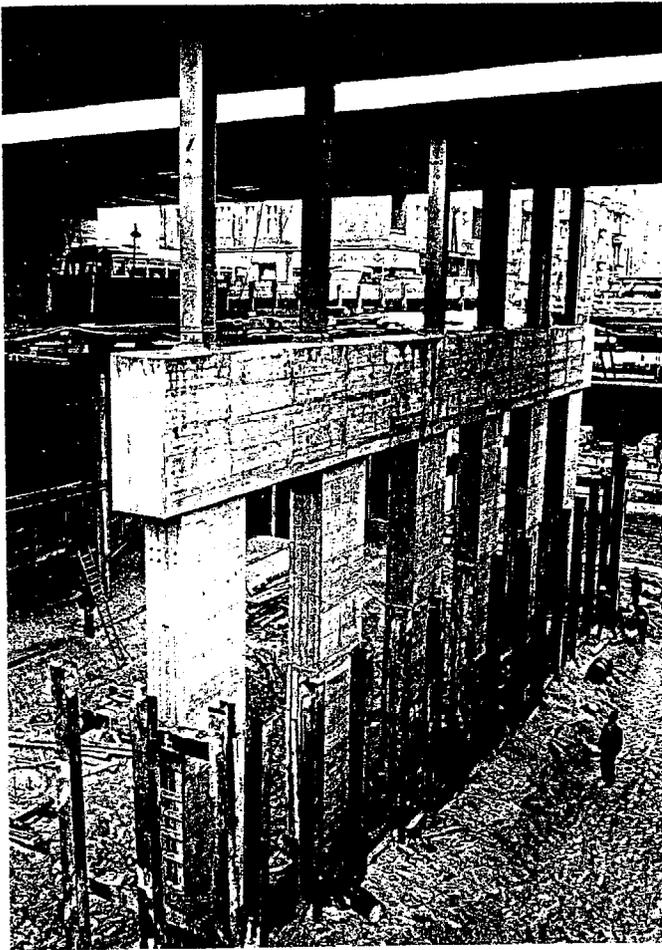


Abb. 74. Die Erweiterung der Ringbahnunterführung südlich des Bundesplatzes mit komplizierter Gründung der Pfeiler der Ring- und Stadtautobahnbrücken.

dem Verkehr zugewandten Seite neu entstehen zu lassen. Dieser Entwurf war bereits mit der Abteilung II -Stadtplanung- des Senators für Bau- und Wohnungswesen abgestimmt und wurde bis etwa 1955 den Baugenehmigungen zugrundegelegt (101). Die bis dahin von der Hauptverwaltung fertiggestellte Gesamtkonzeption für die Bundesallee sah jedoch auch für den Bundesplatz und den südlich anschließenden Bereich der Ringbahnunterführung eine mittig angelegte Untertunnelung vor, die ebenfalls in Kombination mit einem neuen U-Bahnhof der Linie 9 realisiert wurde. Die Anlage des Tunnel sowie beidseitiger Ortsfahrbahnen führte zu einer drastischen Reduzierung des Grünbereichs, was von Bezirksseite anfänglich bemängelt wurde (102). Ähnlich wie beim Tunnel an der Berliner Straße wurde der knapp 600 Meter lange Straßentunnel zwischen Mainzer- und Sentastraße in der Mitte zwischen zwei getrennten Tunnelröhren der U-Bahn geführt, der U-Bahnhof südlich des Platzbereiches angelegt. Zur Anlage von Straßentunnel und U-Bahnhof war eine Erweiterung des Durchbruchs der Ringbahn mit aufwendigen Gründungsmaßnahmen erforderlich, mit der 1962 das gesamte Bauvorhaben begonnen wurde. Nach viereinhalbjähriger Bauzeit, die den gesamten Bundesplatz in eine Baugrube verwandelt hatte, wurde der Straßentunnel im März 1967 als erstes Tunnelprojekt der Gesamtplanung dem Verkehr übergeben. Auf den im Platzinnenbereich zwischen Tunnelmund und Ortsfahrbahnen verbliebenen Restflächen wurde anschließend eine gärtnerische Platzgestaltung im Stil der Zeit realisiert.

Tunnel Friedrich Wilhelm-Platz

Auch im Bereich des Friedrich Wilhelm-Platzes war bei den Planungen für den Ausbau der Bundesallee zunächst ein Tunnel zur Führung des Hauptverkehrsstromes in die Schmiljanstraße vorgesehen, der jedoch alternativ zu einem Tunnel an der Kaisereiche diskutiert werden mußte und zudem erhebliche technische Schwierigkeiten bei der Planung der U-Bahntrasse verursachte, die in diesem Bereich um die Kirche Zum Guten Hirten herum in den südlichen Abschnitt der Bundesallee einschwenkt. Dieses Projekt wurde daher schon früh aufgegeben und die heute vorhandene Straßenführung an der Ostseite des Platzes realisiert. Im anschließenden südlichen Abschnitt der Bundesallee wurde eine Verbreiterung der Fahrbahnflächen zu Lasten der in diesem Straßenbereich noch vorhandenen Vorgartenflächen vorgenommen.

3.4 U-Bahnplanung

Gesamtplanung

Der U-Bahnbau nach 1945 begann in West-Berlin nach Abschluß von Instandsetzungs-

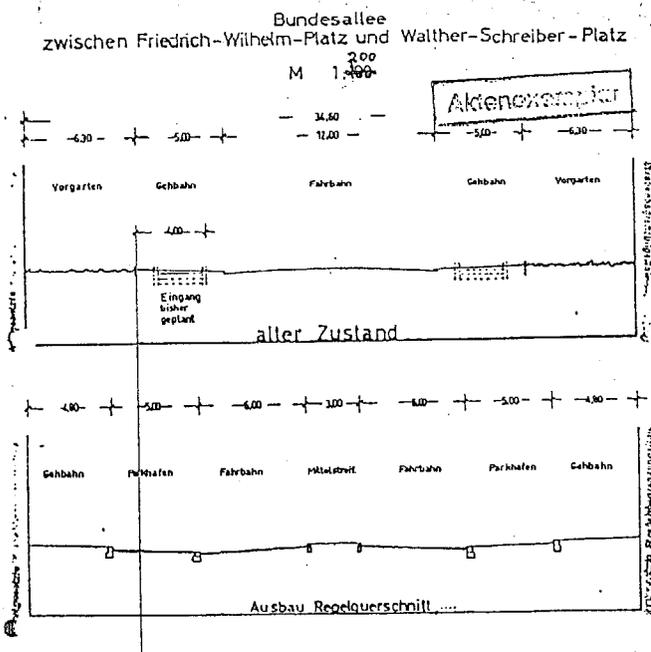


Abb. 75. Querschnitte der südlichen Bundesallee vor und nach der Straßenerweiterung.

und Sicherungsarbeiten am bestehenden Netz im Jahre 1953 mit dem Bau der Linie Seestraße-Tegel. Es folgten Verlängerungen bestehender Linien nach Alt-Mariendorf und Britz Süd. Der Neubau einer dritten - ausschließlic auf West-Berliner Gebiet gelegenen- Nord-Süd-Linie, stellte jedoch die bedeutende Verknüpfung der bestehenden Netzteile im Westteil der Stadt ohne Durchfahrung des Ostsektors dar. Mit dem Bau dieser Linie zwischen den Bahnhöfen Leopoldplatz im Norden und Spichernstraße im Süden wurde im Juni 1955 begonnen. Nach sechsjähriger Bauzeit erfolgte im September 1961 die Aufnahme des U-Bahnverkehrs bis zum vorläufigen Endbahnhof Spichernstraße (103). Dieser Bahnhof stellte die Verknüpfung mit der vorhandenen Linie nach Krumme Lanke her, die hier eigens einen neuen Bahnhof erhielt. Unmittelbar im Anschluß sollte der Weiterbau der Linie G nach Steglitz im Zuge der Bundesallee beginnen. Dieser Termin setzte gleichzeitig einen begrenzten zeitlichen Rahmen für die Koordination von U-Bahn- und Straßenplanung, die zeitlich etwa parallel zum ersten Bauabschnitt der U-Bahnlinie G erfolgte. Die enge zeitliche und bauliche Koppelung beider Vorhaben in der Bundesallee brachte nach Aussagen von Beteiligten für die Straßenplanung verstärkte Planungs- und Entscheidungszwänge, so daß die Zeitplanung der U-Bahn den Straßenbau beschleunigte (104). Ohnehin wurde die enge Verbindung von Straßen- und U-Bahnbau in der Bundesallee zum Paradebeispiel einer Verkehrspolitik der parallelen Förderung von motorisiertem Individual- und öffentlichem Massenverkehr unter dem Vorzeichen der "Wahlfreiheit" -jedenfalls derjenigen die eine Wahl treffen konnten. Der U-Bahnbau förderte zweifellos die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs, die jedoch nicht Selbstzweck war, sondern die motorisierte Mobilität durch das Verschwinden der Busse und Straßenbahnen aus dem Straßenraum gleichfalls förderte und die einsetzende Motorisierungswelle mit all ihren Folgen vorantrieb.

Termingerecht wurde 1962 wenige Monate nach Betriebsbeginn der Linie bis Spichernstraße deren Weiterbau nach Süden begonnen. Obwohl der Bau weitgehend in öffentlichem Straßenland und unbebauten Bereichen durchgeführt wurde, ergaben sich eine Reihe unterschiedlicher baulich-technischer Probleme. Mit dem Bahnhof Berliner Straße entstand der erste nach dem Krieg errichtete Kreuzungsbahnhof zweier neuer Linien. Dieses Vorhaben -mit dem Bahnhof der Linie G (9) beiderseits des Straßentunnels und dem darunterliegenden Bahnhof der Linie H (7)- stellte das umfangreichste und teuerste Ingenieurbauwerk im Zuge der Bundesallee dar. Weiter südlich folgte die Durchquerung des Volksparks Wilmersdorf, einer eizeitlichen Rinne, die erheblichen Aufwand bei der Gründung des U-Bahntunnel verursachte. Hierbei wurde eine zu dieser Zeit neuartige

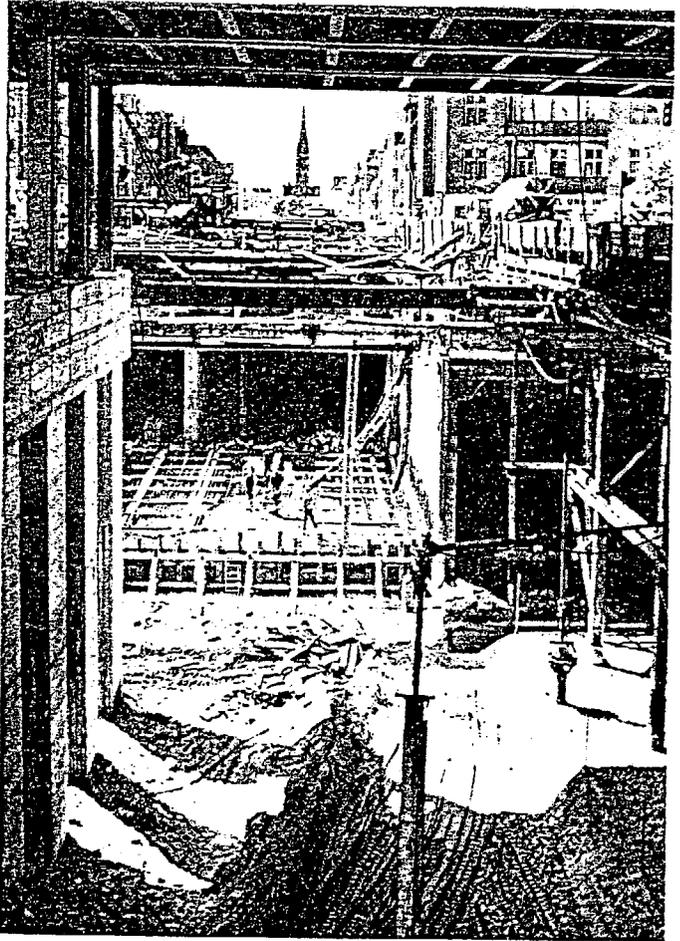


Abb. 76. Baustelle des U-Bahnhofs Bundesplatz und des Straßentunnels mit Blick nach Süden.

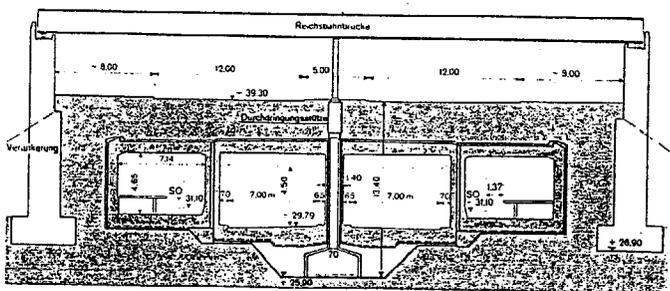
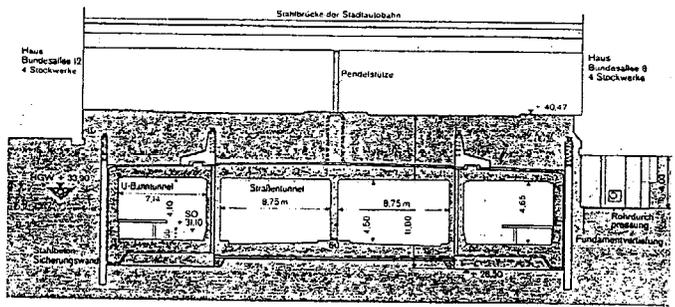
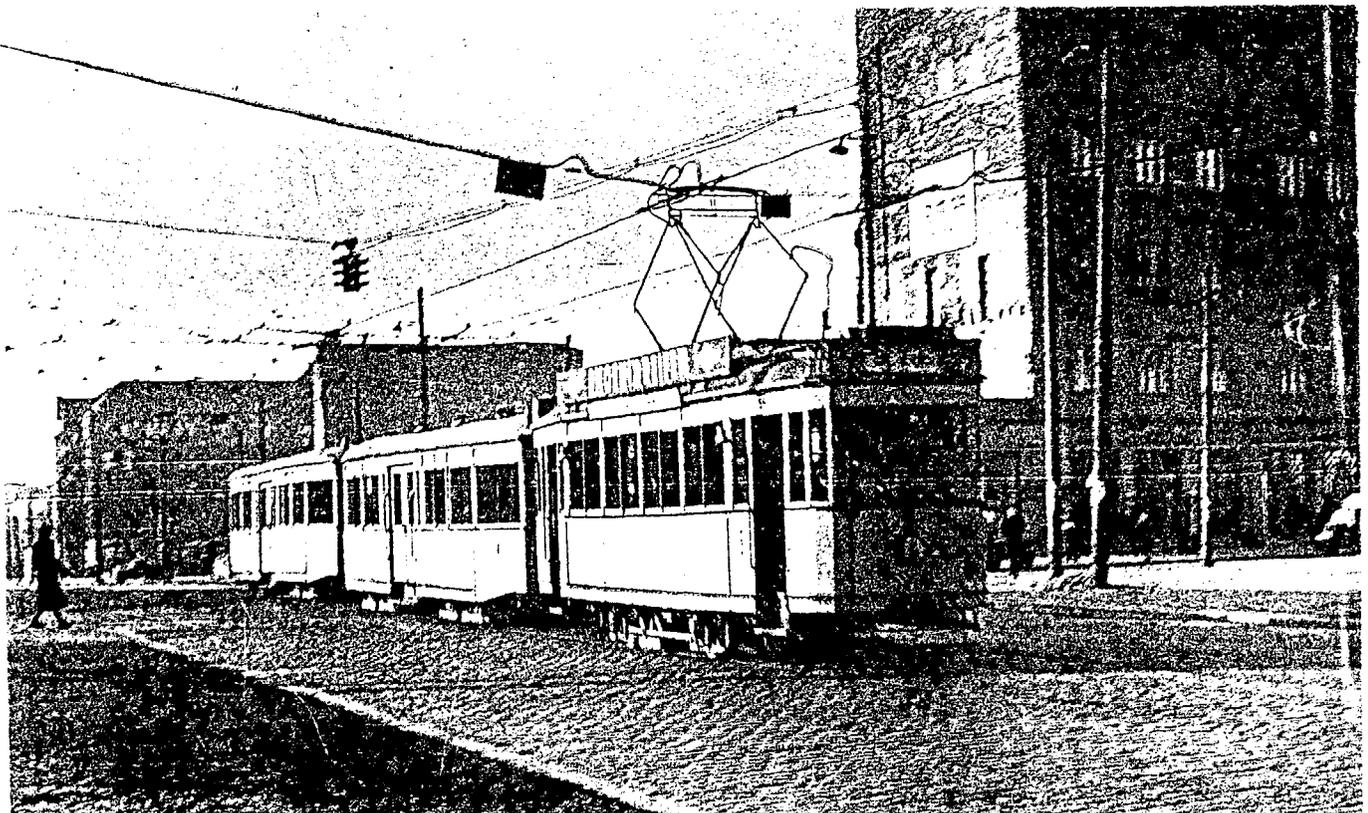
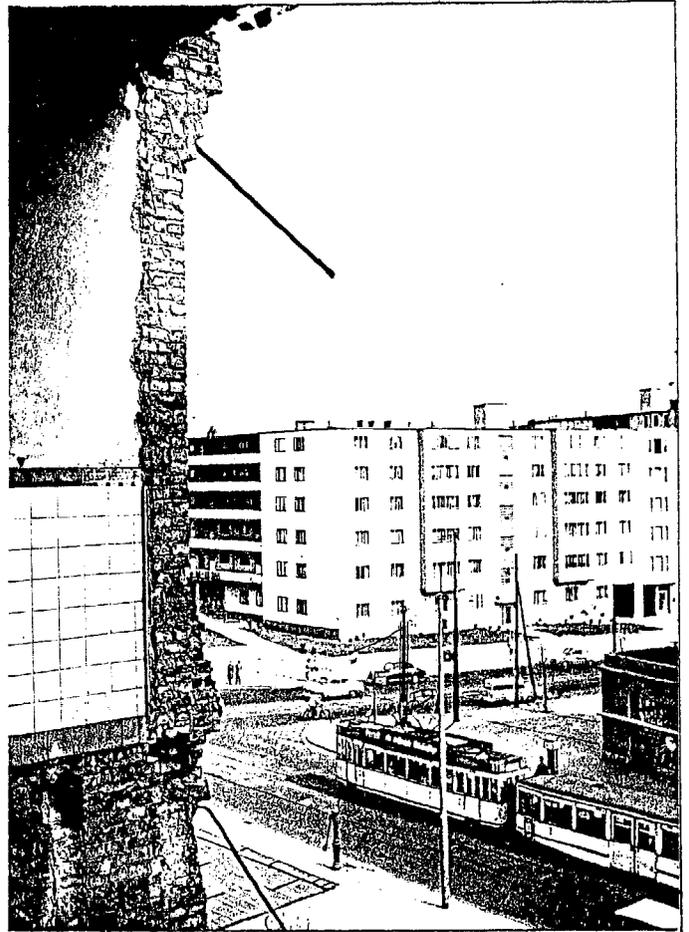
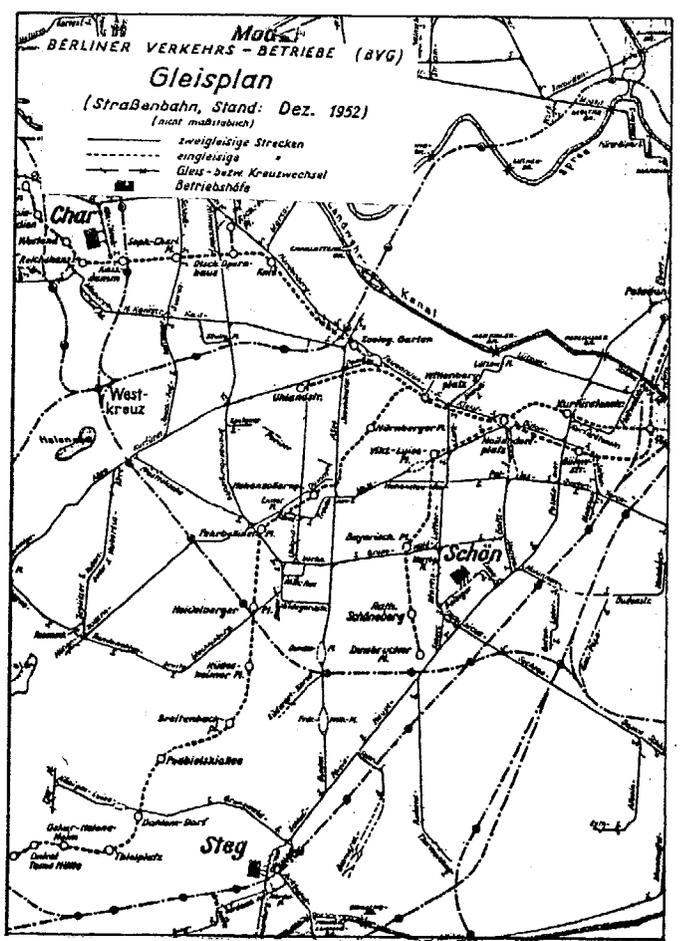
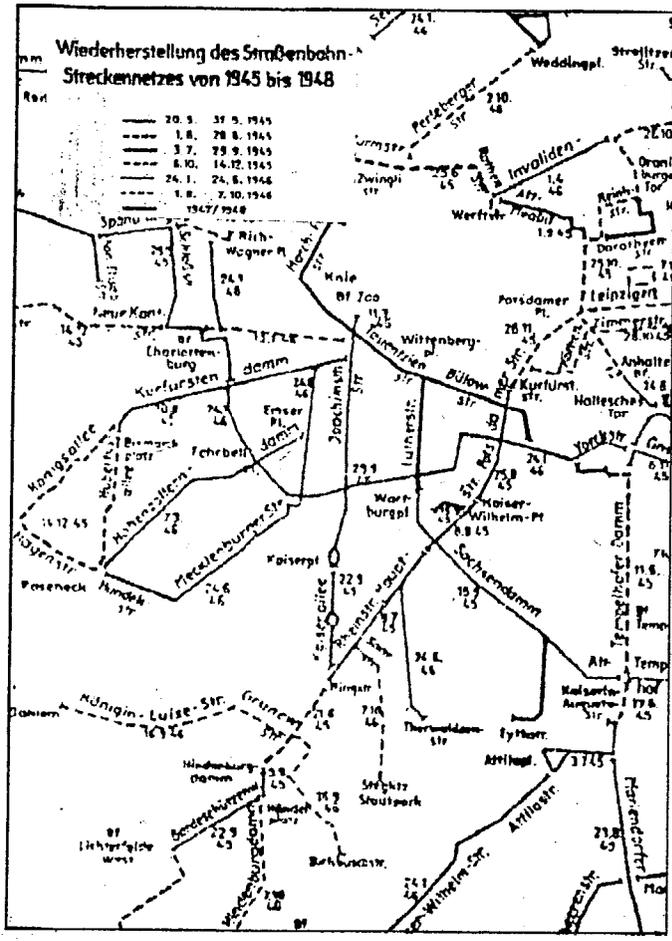
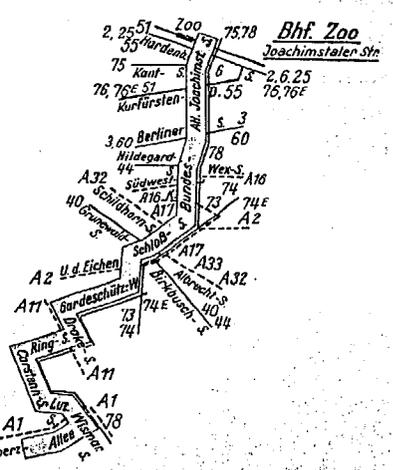


Abb. 77. Querschnitte des U-Bahn- und Straßentunnels Bundesplatz vor und hinter der Ringbahnunterführung.





Linie 77



Bundesallee. Die Linie 77 bediente die Straße auf ihrer Strecke von Lichterfelde zum Bahnhof Zoo in ihrer gesamten Länge. Mit dem Beginn der Bauarbeiten für die U-Bahn Anfang der sechziger Jahre wurde die Linie auf Busverkehr umgestellt und mit der Eröffnung der U-Bahnlinie aufgegeben. Abb. 78 (linke Seite oben links). Wegen der Wichtigkeit der Nord-Süd-Verbindung im Wilmsdorfer Raum wurde unmittelbar nach Kriegsende einer der wenigen erhalten gebliebenen Doppeldecker der BVG als Straßenbahnersatz zwischen Kaiserplatz und Zoo eingesetzt. Der abgebildete Wagen mit deutsch-russischer Beschriftung steht vermutlich auf dem Kaiserplatz. Abb. 79 (linke Seite oben rechts). Straßenbahn an der Kreuzung Berliner Straße Bundesallee Mitte der fünfziger Jahre. Abb. 80. (linke Seite unten). Straßenbahn in der Kaiserallee Ende der vierziger Jahre. Abb. 81. Schon im Herbst 1945 wurde der Betrieb der Linie 77 in der Kaiserallee wieder aufgenommen. Abb. 82. Streckennetz der Straßenbahn in der West-City Anfang der fünfziger Jahre. Abb. 83. Streckenverlauf der Straßenbahnlinie 77.

Auch nach dem Krieg war die Straßenbahn bis zum Bau der U-Bahnlinie das vorherrschende Verkehrsmittel in der Kaiser- bzw.

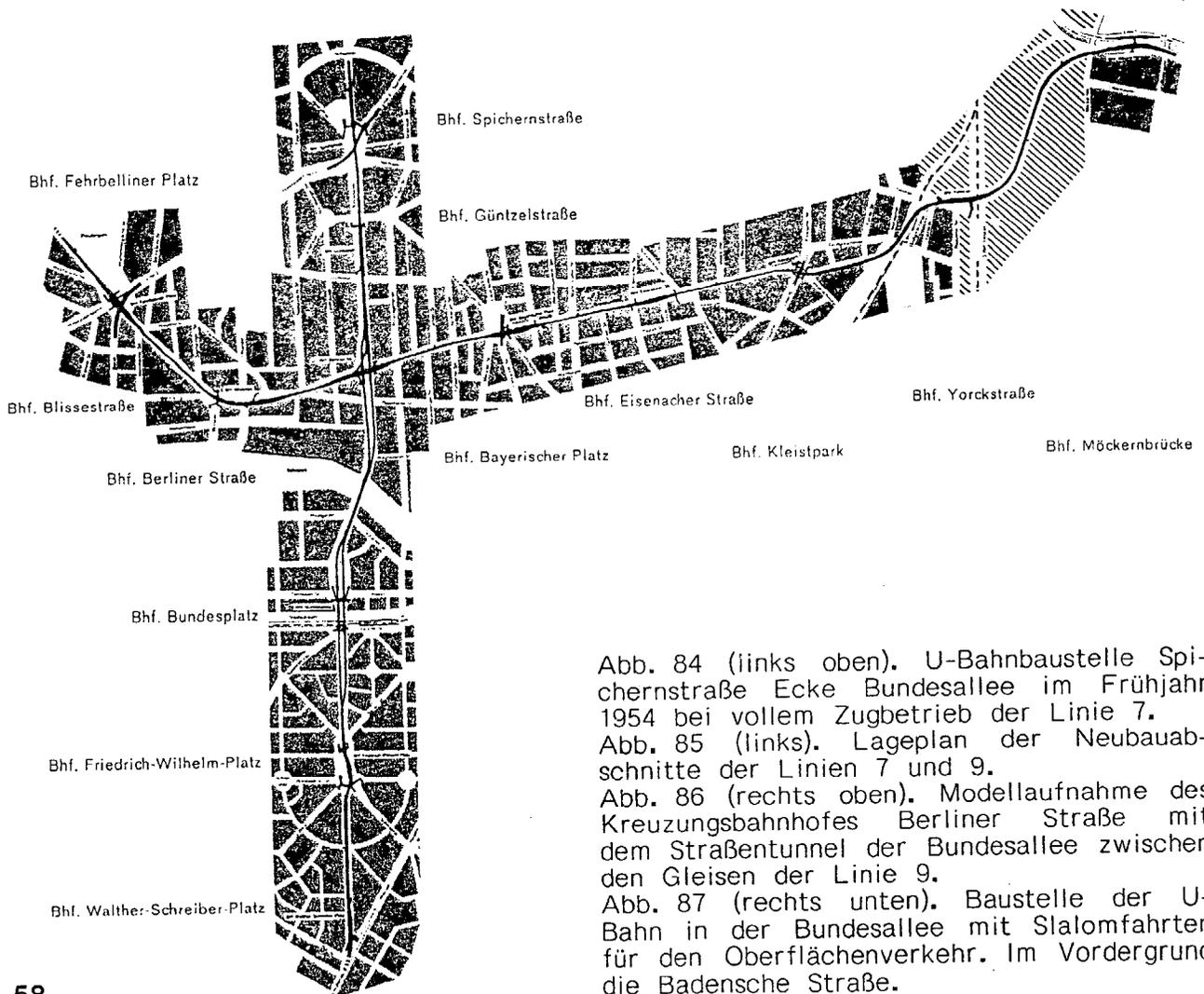
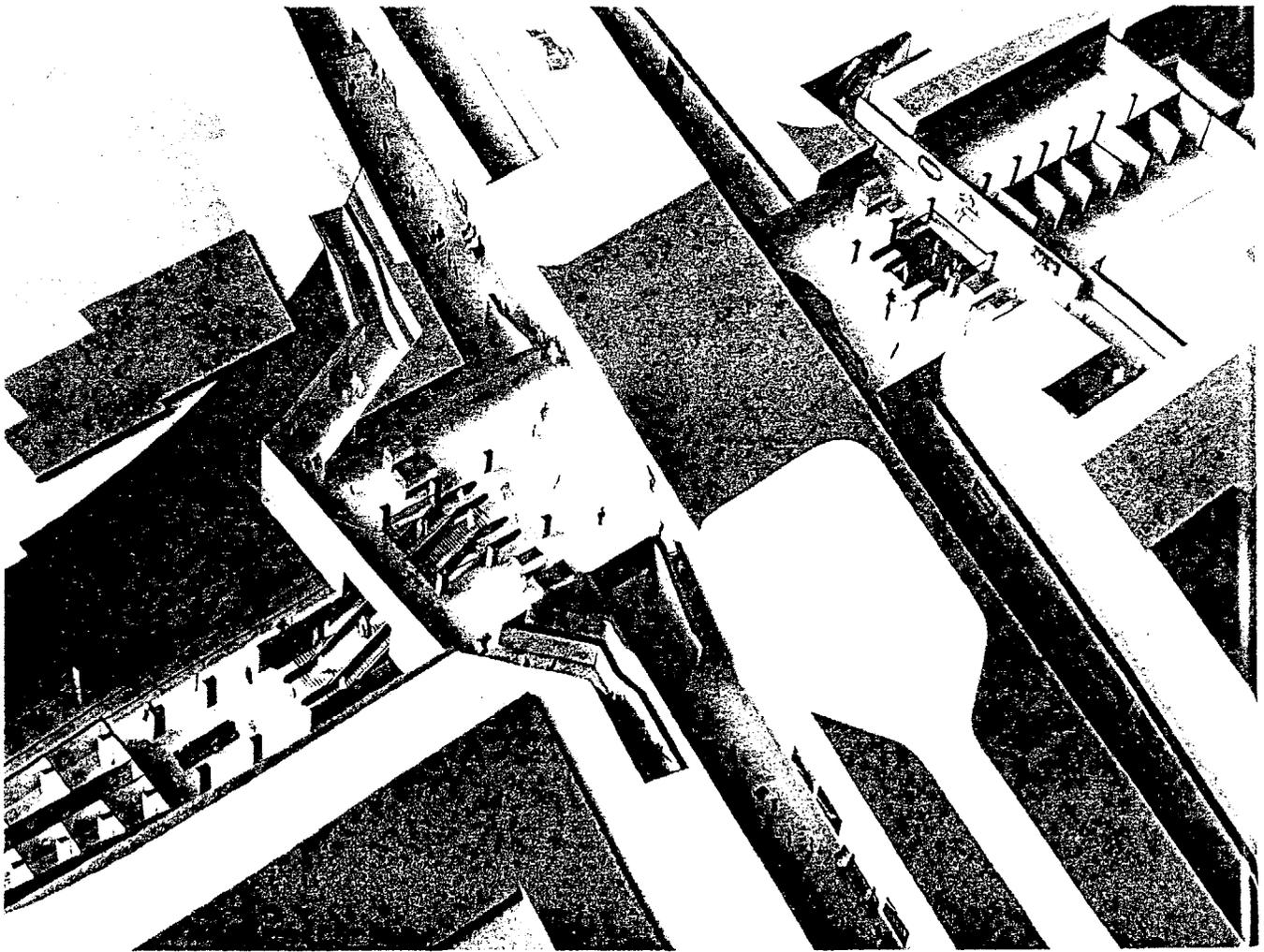
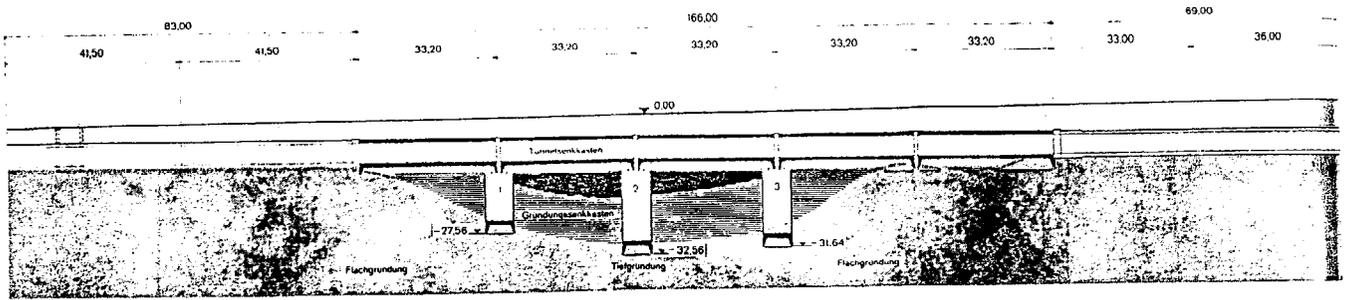
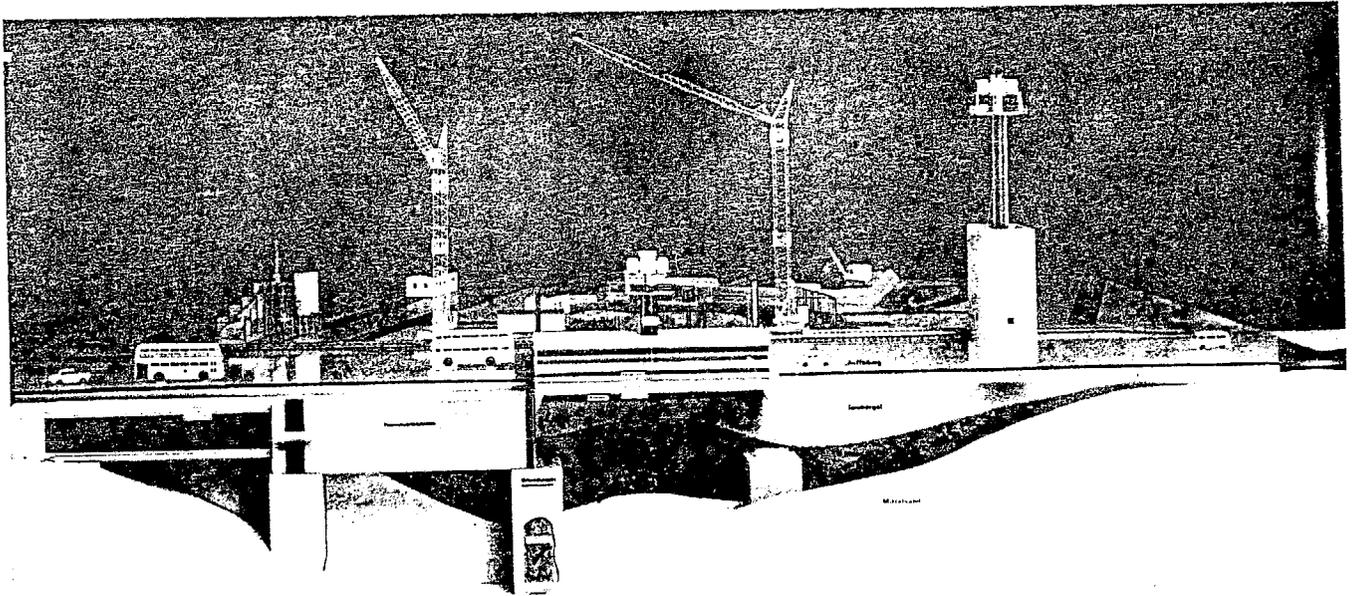


Abb. 84 (links oben). U-Bahnbaustelle Spichernstraße Ecke Bundesallee im Frühjahr 1954 bei vollem Zugbetrieb der Linie 7.
 Abb. 85 (links). Lageplan der Neubauabschnitte der Linien 7 und 9.
 Abb. 86 (rechts oben). Modellaufnahme des Kreuzungsbahnhofes Berliner Straße mit dem Straßentunnel der Bundesallee zwischen den Gleisen der Linie 9.
 Abb. 87 (rechts unten). Baustelle der U-Bahn in der Bundesallee mit Slalomfahrten für den Oberflächenverkehr. Im Vordergrund die Badensche Straße.

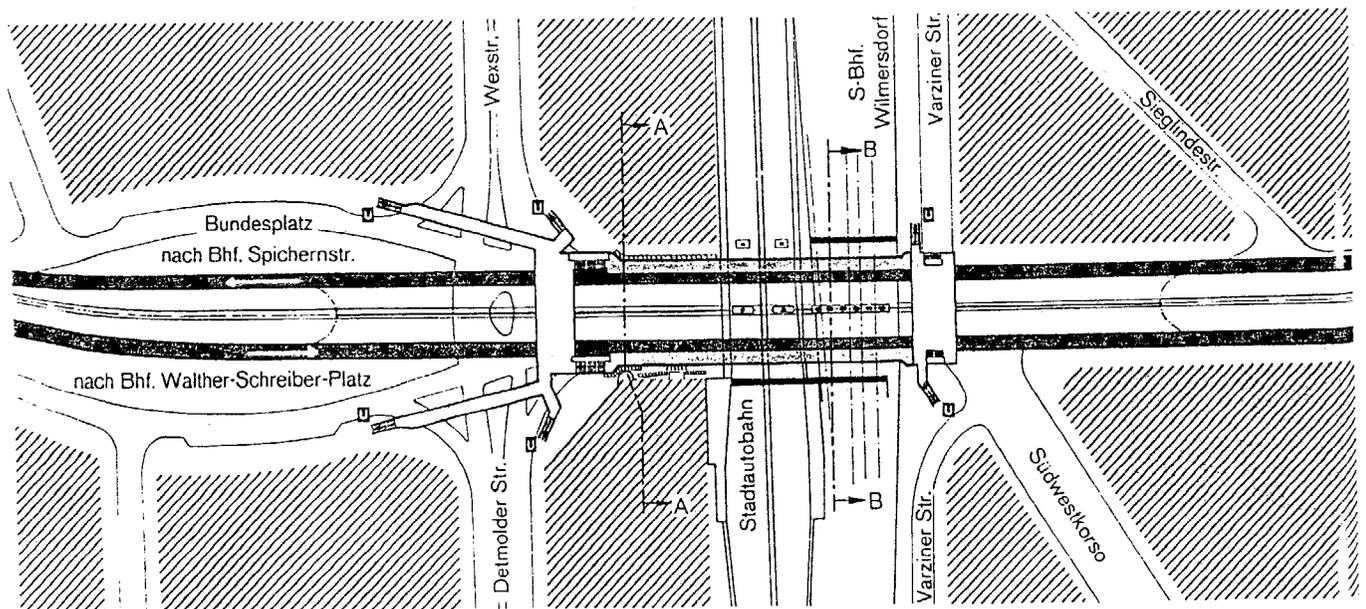




Überbrückung der eiszeitlichen Rinne mit 5 Tunnel- und 3 Gründungsenkkästen



-  Unterirdische Vorräume (Ebene -1, +35,40 und +36,65 ü. NN)
-  Seitenbahnsteige (Ebene -2, +32,00 ü. NN)
-  Gleise (Ebene -2, +31,10 SO)



+ 65.00 ▼

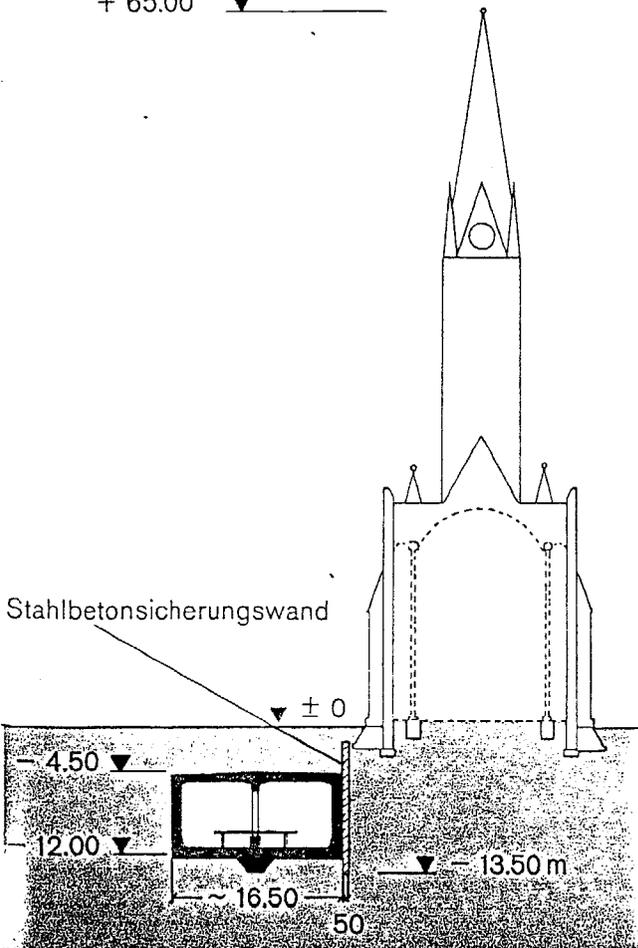


Abb. 88 (links oben). Schnitt und Modell-
aufnahme des U-Bahntunnels durch den
Volkspark Wilmersdorf in Senkkastentechnik.
Abb. 89 (links unten). Lageplan des U-
Bahnhofs Bundesplatz.
Abb. 90 (oben links und rechts). Abstützung
der Kirche Zum Guten Hirten auf dem
Friedrich-Wilhelm-Platz.
Abb. 91 (links). Bau des U-Bahntunnel
unter dem Bundesplatz.
Abb. 92 (folgende Seite oben). Einbau eines
Senkkastens im Bereich des Volksparks Wil-
mersdorf.
Abb. 93 (folgende Seite unten). Schema-
zeichnung der Gründungs- und Tunnel-
senkkästen.



Senkkastengründung angewandt, bei der zunächst Gründungssenkkästen eingebracht wurden, auf die dann die Tunnelssenkkästen aufgesetzt wurden. Auch der Bahnhof Bundesplatz, ebenfalls in baulicher Einheit mit dem Straßentunnel errichtet, stellte durch die komplizierte und unter Verkehr stattfindende Erweiterung der Ringbahnunterführung ein bauliches Großprojekt dar. Bei der Umfahrung der Kirche auf dem Friedrich-Wilhelm-Platzes mußte diese zunächst mit einer Sicherungswand abgefangen werden.

Nach fast neunjähriger Bauzeit wurde die Linie G zwischen Spichernstraße und Walther-Schreiber Platz am 29. Januar 1971 in Betrieb genommen (105). Insgesamt stellte der Neubau der Linie zwischen Wedding und Steglitz eines der technisch und finanziell aufwendigsten Bauvorhaben des U-Bahnbaus der Nachkriegszeit in West-Berlin dar.

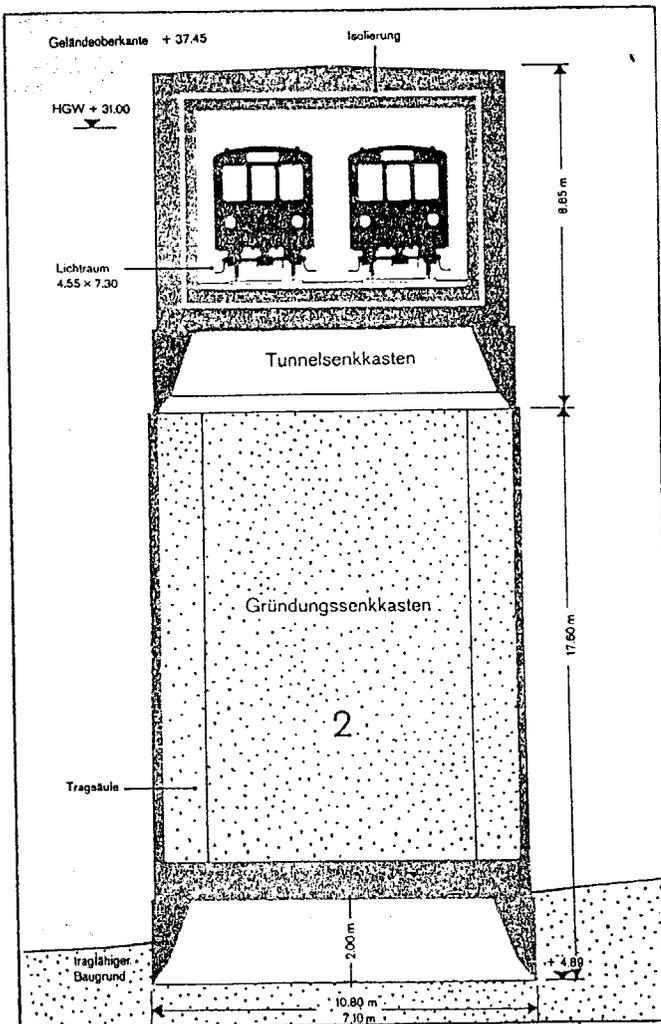
Mit dem U-Bahnbau erhielt insbesondere die Gegend um die Spinne eine vorher nicht vorhandene Erreichbarkeit, die die Standortgunst für gewerbliche Nutzungen noch erhöhte.

3.5 Grünplanung

Eine Gesamtgrünplanung im Zuge des Umbaus der Bundesallee als integrierter Bestandteil der Stadt- oder gar Straßenplanung bestand nicht. Die Planung von Grünbereichen beschränkte sich vielmehr auf die Gestaltung von (Rest-)Bereichen, die ihr nach der Fertigstellung der Straßen- und Bebauungsplanung "überlassen" wurden. Hierzu gehörten vor allem zwei Bereiche, die Flächen rund um die "Spinne" einschließlich des Meierottoparks und der Bundesplatz.

Bereiche um die "Spinne"

"Die Verkehrsanlagen (sind) in größere Grünpolster einzubetten (...)" hatte es in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes für das Gebiet um die Spinne geheißen (106). Hierin schwang etwas von den Vorstellungen der Stadtlandschaft als "grüne" Alternative zur Stadt des 19. Jahrhunderts mit, bei der -nach Scharoun- "Schnellstraßen durchs Grün (führen)" (107). Gleichzeitig war damit aber auch das Kaschieren der Straßenanlagen gemeint, zur Schaffung einer Mindestqualität für Fußgänger, die sich rund um die "Spinne" einer vielgeschossigen Bebauung und visuell mächtigen Hochstraße gegenüber sahen. Was als "Grünpolster" von der Idee der aufgelockerten und durchgrüneten Stadt rings um die "Spinne" blieb, zeigte der Bebauungsplanentwurf IX-34: Rasenflächen auf den zur Führung des Fly-Over benötigten Mittelinseln, schmale Grünstreifen vor den Gebäuderiegeln über Pariser- und Regensburger Straße als "Abstandsgrün" und zwei



Grünflächen im Norden der Verkehrsanlage. Während diese Flächen im Bebauungsplanentwurf -von Städtebauern- mehr als locker mit Bäumen bestandene Abstandsflächen im Sinne einer grünen Kullisse von Städte- und Straßenbau skizziert wurden, sahen die Entwürfe des Wilmersdorfer Gartenbauamtes trotz der Nähe zur Straße benutzbare Gartenanlagen vor. Die schmalen Streifen zwischen Straße und Bebauung westlich und östlich der Kreuzung wurden nicht, wie im Bebauungsplanentwurf vorgesehen, als Rasenflächen, sondern als vollständig begehbare, gestaltete Pflasterflächen mit einzelnen Bäumen entworfen und an der Pariser Straße auch gebaut.

Die kleinere der beiden nördlich an die "Spinne" angrenzenden Grünflächen an der Ecke Bundesallee-Spichernstraße wurde Anfang der sechziger Jahre fertiggestellt. Sie bestand aus locker gruppierten Bäumen als Sichtschutz vor den angrenzenden Brandwänden und einer Sitzgruppe, vor der sich eine Rasenfläche zum Kreuzungsbereich hin öffnete. Gut zehn Jahre später wurde diese im Bebauungsplan rechtskräftig als Grünfläche ausgewiesene Fläche mit einem Büro- und Geschäftshaus bebaut, nachdem ein Planänderungsverfahren -Bebauungsplan IX-94- in Zusammenhang mit dem Neubau der Wohnungsbaukreditanstalt eingeleitet worden war.

Die größte Grünfläche im Anschluß an die "Spinne" stellte der Meierotto-Park, jetzt Gerhard-Hauptmann-Anlage, im Dreieck zwischen Bundesallee und Meierottostraße dar. Der Entwurf dieser Anlage stammt von dem damaligen Leiter des Wilmersdorfer Gartenbauamtes Fink, der auch die ebenfalls mit dem Straßenbau neu entstandenen Anlagen des Olivaer- und Nürnberger Platzes entworfen hatte.

Diese Anlage, die ganz im Stil der Zeit entworfen und bis Mitte der sechziger Jahre fertiggestellt worden war, bestand neben einer dem Kreuzungsbereich zugewandten Rasenfläche aus einem Aufenthaltsbereich mit differenzierten Nutzungszuweisungen: Blumenhof, Wetterschutz, Plätze für Kartenspieler und Kleinkinderbereich. Die Bereiche waren durch Hecken und Pergolen gefaßt und besaßen ein streng rechtwinkliges Pflastermuster. Ende der siebziger Jahre wurde die Anlage erweitert und umgestaltet.

Bundesplatz

Der Bundesplatz, einst einer der zentralen Schmuckplätze in der Achse der Kaiserallee, war in seiner Anlage nach dem Krieg in leicht vereinfachter Form wiederhergestellt und in Abkehr von der strengen Platzgeometrie in den Randbereichen mit unregelmäßig gruppierten Baumpflanzungen "nachverdichtet" worden. Für die Bauarbeiten an U-Bahn- und Straßentunnel wurde der gesamte Mittelteil des Platzes in Anspruch genommen, nur einige Bäume im

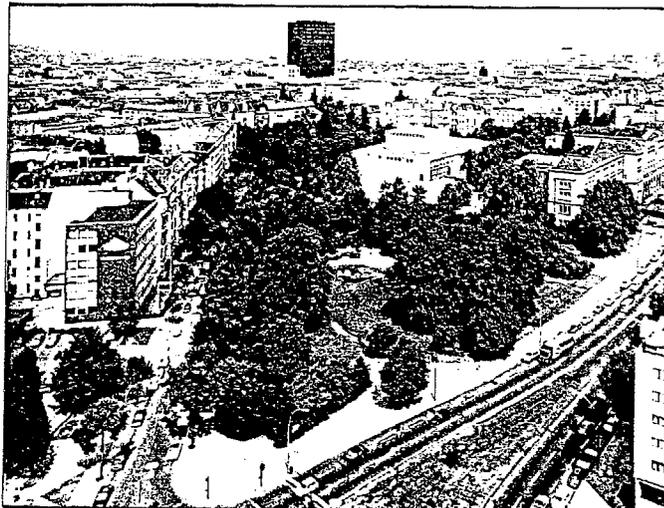


Abb. 94. Der Meierottopark. Links im Bild die Meierottostraße, rechts die Bundesallee.

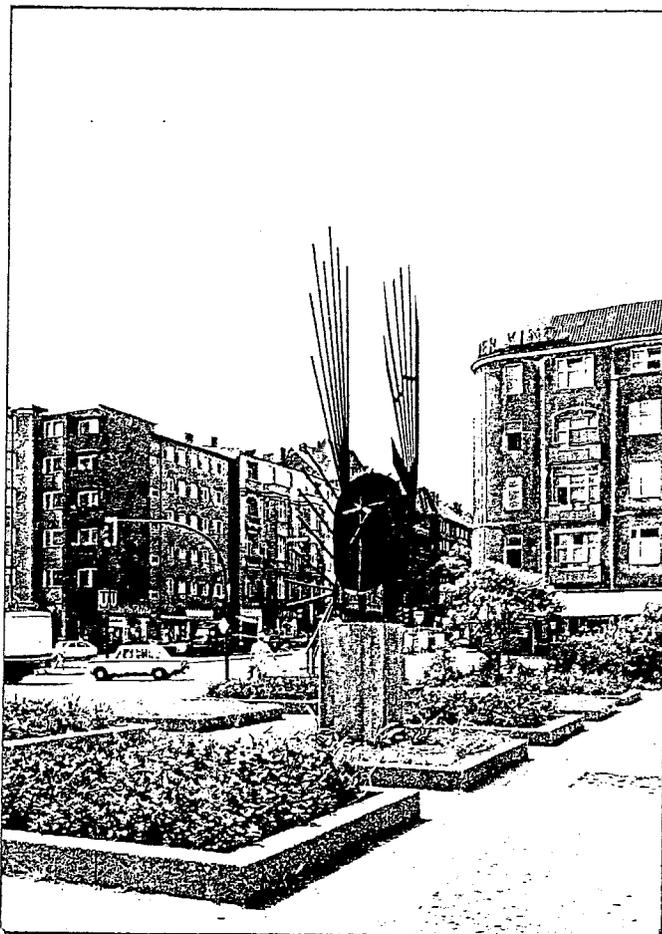


Abb. 95. Plastik im südlichen Bereich der Grünanlage des Bundesplatzes.

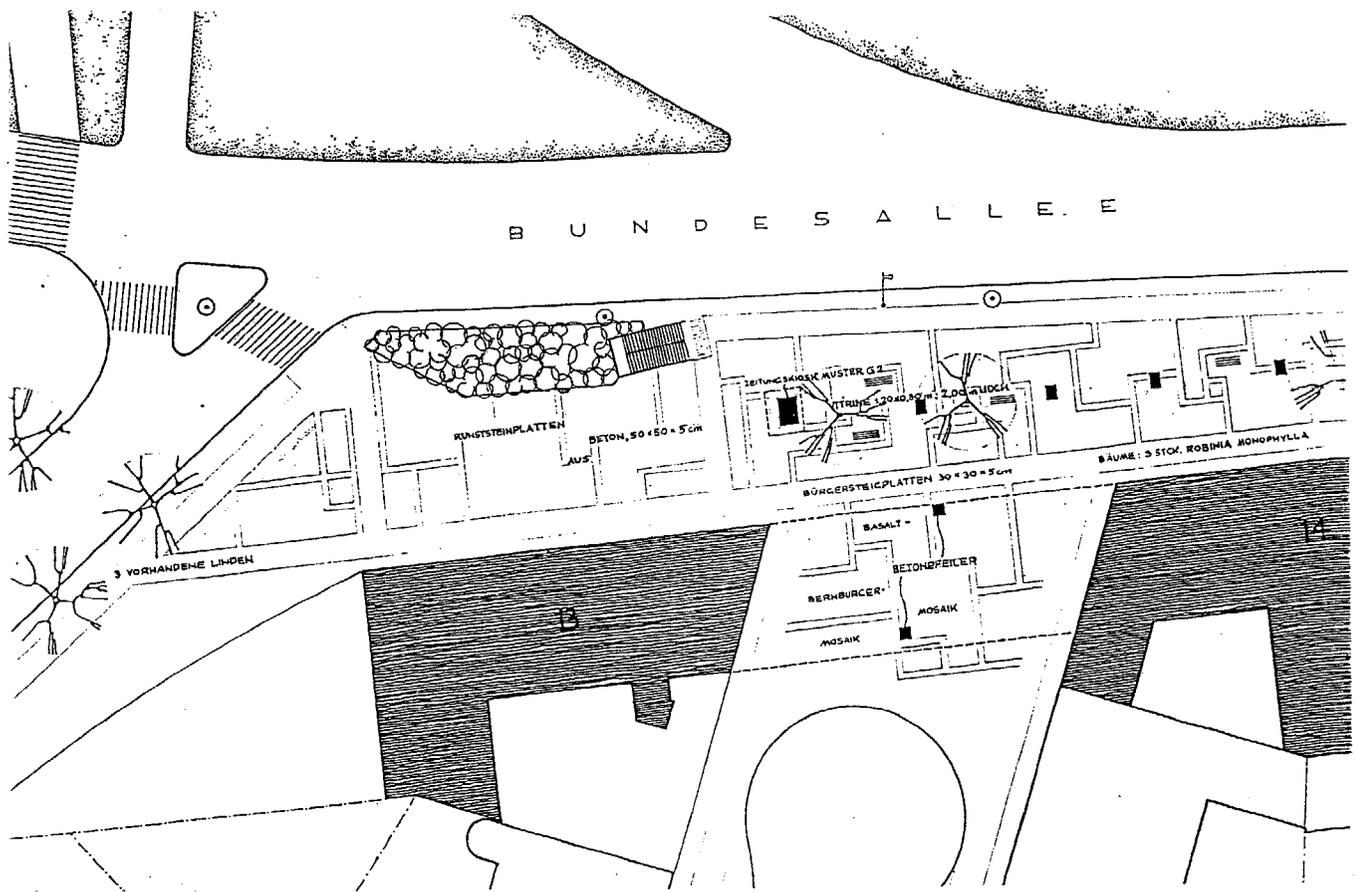
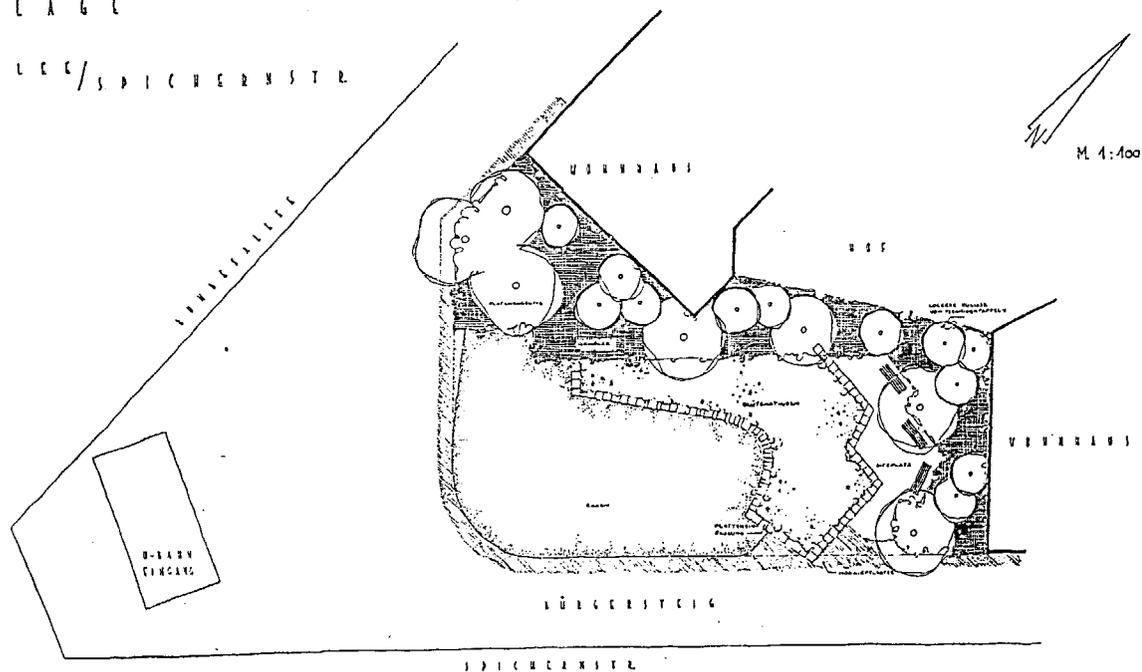


Abb. 96 (oben). Gestaltungsplan für den Gehwegbereich an der "Spinne" westlich der Bundesallee. Dunkel schraffiert die Überbauung der Pariser Straße.
Abb. 97 (unten). Plan der Grünanlage Bun-

desallee Ecke Spichernstraße, die später mit einem Bürogebäude überbaut wurde.
Abb. 98 (rechts). Plan des Meierottparkes zwischen Meierottostraße und Bundesallee in der ursprünglichen Gestaltung.

GRÜNANLAGE

BUNDESALLEE / SPICHERNSTR.



BEPFLANZUNG		ANZAHL	
ROSE	1	1	1
LILACEN	1	1	1
ANDERE	1	1	1
GESAMT		3	3

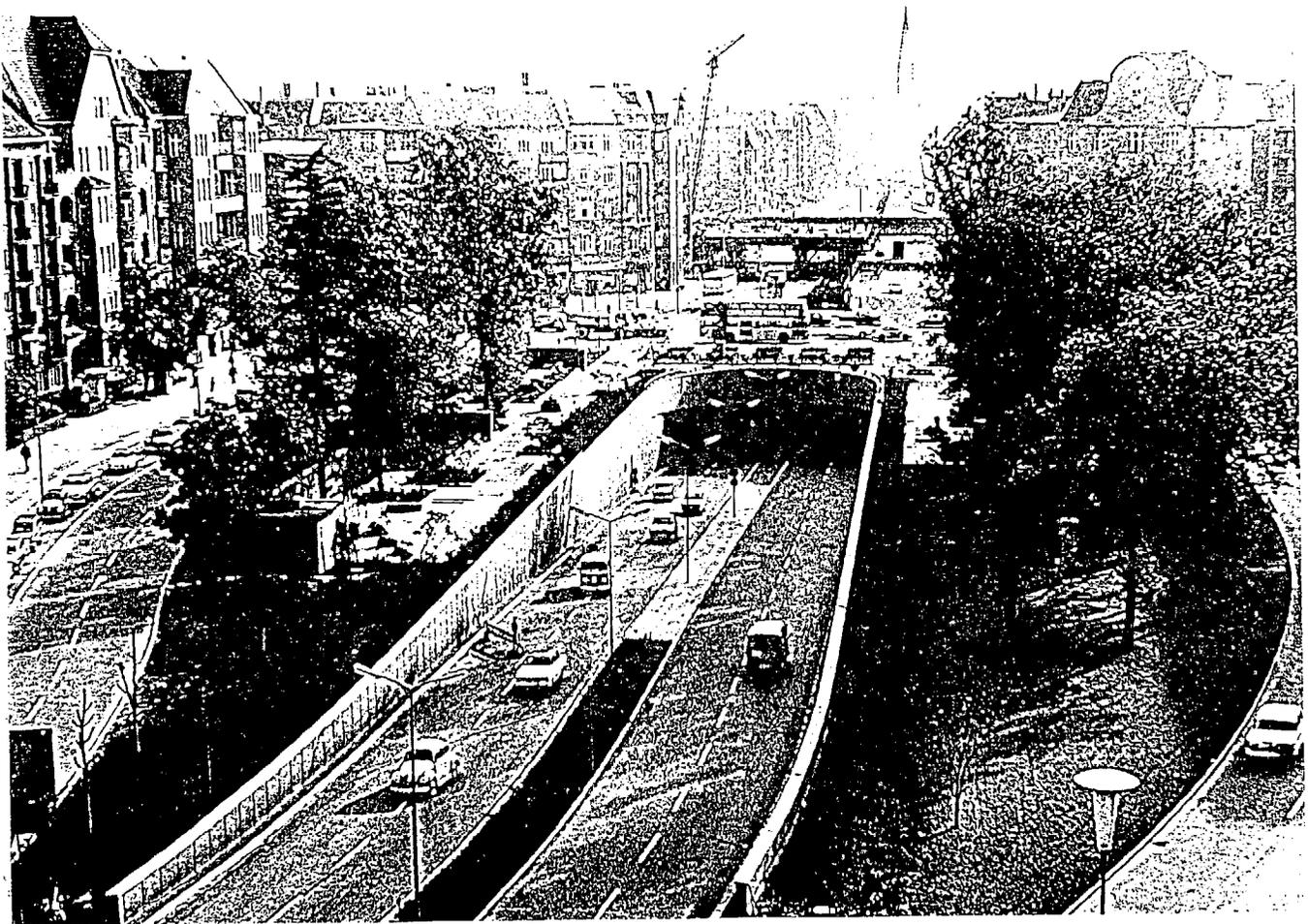
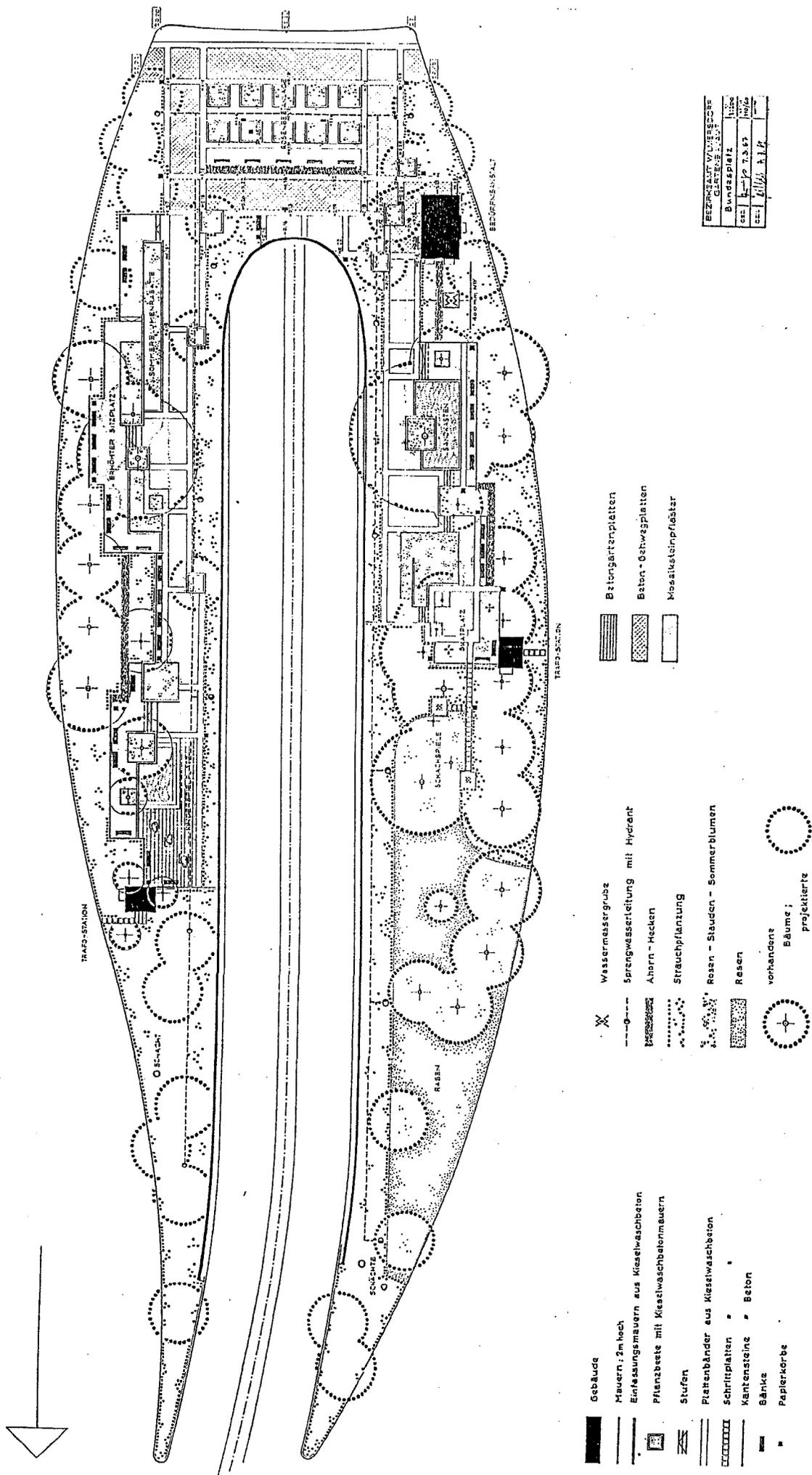


Abb. 99 (links oben). Einweihung des Bundesplatztunnels. Das Foto zeigt die Reste des Baumbestandes.
 Abb. 100 (links unten). Der Bundesplatz mit fertiggestellter Grünanlage 1970.

Abb. 101. Entwurfsplan für die Gartenanlage des Bundesplatzes.
 Abb. 102 und Abb. 103 (folgende linke Seite). Die Gartenanlage des Bundesplatzes Anfang der fünfziger Jahre vor dem Tunnelbau.

Abb. 104 und Abb. 105 (folgende rechte Seite). Die Fußgängerbrücke über die Bundesallee zur Verbindung der getrennten Teile des Volksparks Wilmersdorf.







Pläne für Fußgängerbrücke

Der Wettbewerb für die Fußgängerbrücke über die Bundesallee am Volkspark Wilmersdorf wurde jetzt entschieden. Zehn Architekten waren aufgefordert worden, in Zusammenarbeit mit Industriefirmen Pläne für den Übergang zu erstellen. Ein erster Preis wurde nicht vergeben. Zwei zweite Preise in Höhe von 2750 Mark fielen an die Architektengemeinschaft Ralf Schüler / Ursulina Witte (Stahl) und Ludwig Leo (Stahlbeton). Der dritte Preis in Höhe von 2000 Mark wurde an Frel Otto (Stahl) vergeben. Alle Beteiligten erhielten Anerkennungshonorare in Höhe von 2000 Mark. Bisher ist noch nicht geklärt, ob die Bauausführung auf einem der prämierten Entwürfe beruhen wird. Die Arbeiten sind von morgen an bis zum 4. Juli im ersten Stock des Gebäudes der Bauverwaltung am Fehrbelliner Platz ausgestellt.

Wie Schwedler weiter ausführte, habe die geplante Fußgängerbrücke — die mit einem großen flachen Bogen die Bundesallee überqueren und die beiderseits der Straße liegenden Teile des Volksparks verbinden soll — nicht mit dem U-Bahnbau koordiniert werden können, der an dieser Stelle Ende 1969 beendet worden ist. Wegen der städtebaulichen Bedeutung einer solchen Brücke sei ein freier Wettbewerb ausgeschrieben worden, der aber keine befriedigende Lösung erbracht und weitere zeitraubende Planungs- und Entwurfsarbeiten der Bauverwaltung notwendig gemacht habe.

6. NOV. 1970

Gelbe Drahtseile für die neue Fußgängerbrücke

Die neue Fußgängerbrücke in der Bundesallee am Volkspark Wilmersdorf erhält jetzt, ein halbes Jahr nach der Einweihung, den letzten Anstrich. Zur Zeit arbeiten die Maler auf einer hydraulischen Liftbühne an den Drahtseilen in luftiger Höhe. Die Drahtseile waren auch die Ursache der Verzögerung. Während der stählerne Brückenkörper und der 36 Meter hohe Pylon längst ihren Anstrich haben, konnte für die Seile nicht auf Anhieb die geeignete Farbe gefunden werden. Senatsbaudirektor Müller bestand aber aus städtebaulichen Gründen auf gelben Drahtseilen. Üblicherweise erhalten Stahlseile an Brückenkonstruktionen nur einen dunklen Korrosionsschutzüberzug. So mußte eine Farbe gefunden werden, die einerseits gelb und andererseits aber elastisch und fest genug ist, um die Bewegungen, der sich ständig dehnen und zusammenziehenden Seile mitzumachen ohne zu reißen oder abzuplatzen.

Jetzt wurde diese Mischung gefunden und in einer Sonderherstellung eigens für die Brücke geliefert. Erst wenn die Seile ihren Anstrich haben, wird dann auch das Geländer gestrichen. Man wollte vermeiden, daß beim Streichen der Seile womöglich das frisch gestrichene Geländer Farbspritzer abbekommt.

26. JULI 1972

(Tsp)

Buntes im Grünen

Ein strahlend blauer Stahlspließ ragt neuerdings in der Bundesallee am Volkspark 36 Meter in die Höhe, und ein grellgelbes, 64 Meter breites Band überspannt die Verkehrsader. Diese neue viel diskutierte Fußgängerbrücke wird nach der Freigabe Ende August die erste in Berlin sein, die dem Willen des amtierenden Senatsbaudirektors entsprechend, nicht im konventionellen Straßengrau unauffällig-serios dahinfunktioniert, sondern aufreizend Blickfangaufgaben erfüllt. Die Meinungen über diesen bunten Brückenerstling sind geteilt. Die einen bejahen die Auflösung der Monotonie der Straße durch die bunten Tupfer, andere verschmähen „Pop“ und Bilderbuchklischees an solcher Stelle. Der Spaziergänger und Freund städtischen Grüns könnte die harmonische Verbindung der durch die Bundesallee ohnehin getrennten Volksparkteile vermissen. Die Harmonie allerdings war in all den vorangegangenen Brückenplanungsjahren stets als das Ziel des nun 1,2 Millionen Mark teurer gewordenen Bauwerks hervorgehoben worden.

21. JULI 1971 78 5 7 (fa)

Risse in der Bundesallee

Risse in der Straßenbefestigung der Bundesallee am Volkspark Wilmersdorf können von den Rammarbeiten für die künftige Fußgängerbrücke herrühren, erklärte Bausenator Schwedler auf eine Kleine Anfrage der CDU zu dem Brückenbauprojekt. Die Risse sollen auf ihre Ursache untersucht werden. Ihre Bedeutung ist nach Schwedlers Darstellung nicht sehr groß, da ohnehin an der Baustelle die letzte Asphaltsschicht noch nicht aufgetragen worden ist. Die Brücke soll im nächsten Jahr fertiggestellt sein.

7 6 4 7

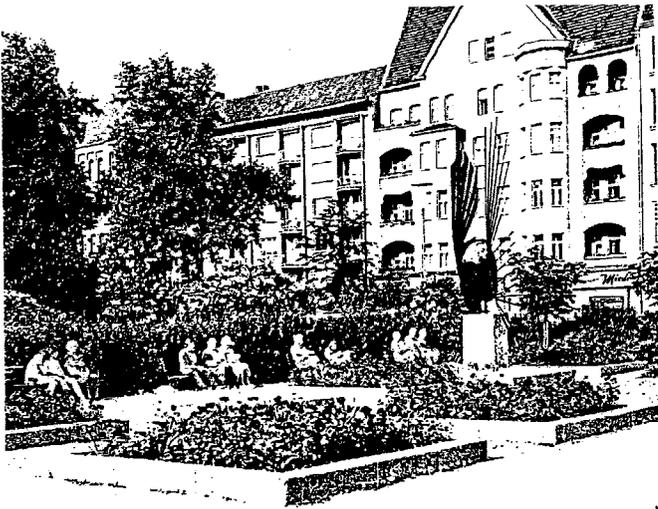
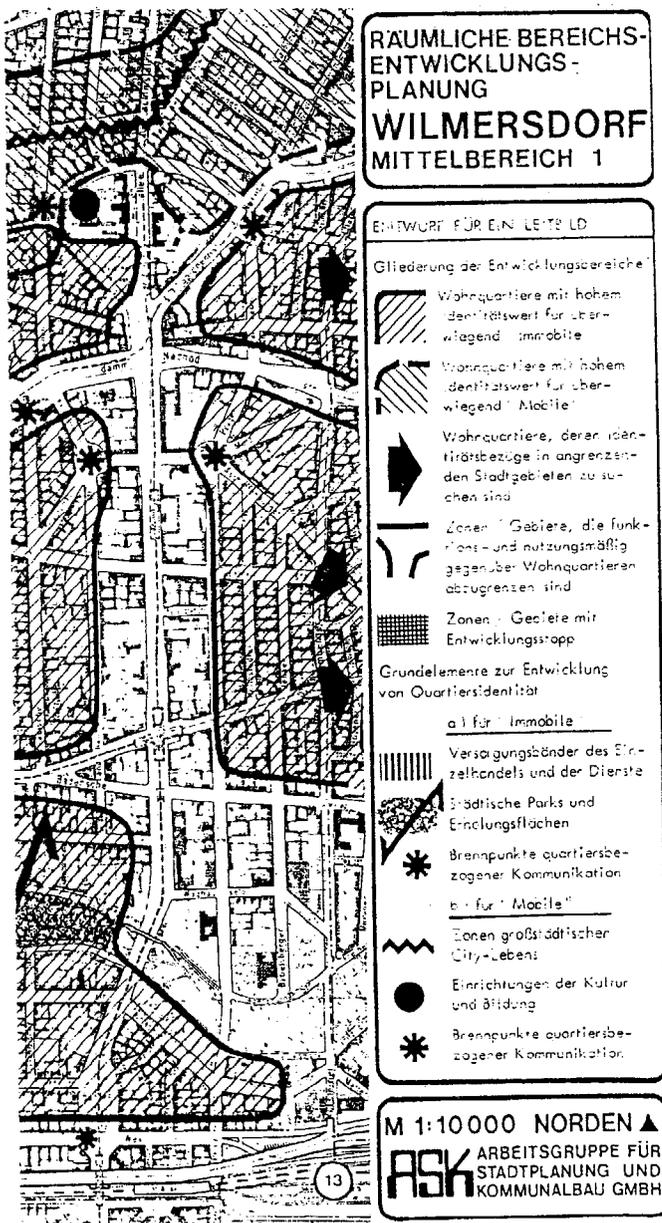


Abb. 106. Sitzplatzanlage auf dem Bundesplatz an der Kreuzung mit der Wexstraße.

Abb. 107.



Randbereich blieben erhalten. Zur Anlage der um den Platz geschwungenen Ortsfahrbahnen wurden die Vorgärten der Randbebauung beseitigt oder in der Tiefe reduziert. Der Einbau der Tunnelrampen und die Anlage der Kreuzung mit der Wexstraße reduzierte die Platzinnenfläche um gut ein Drittel, so daß sich der Entwurf des Gartenbauamtes auf die verbliebenen Flächen um den Tunnelmund beschränken mußte.

Es entstand eine Anlage, die unter Einbeziehung der vorhandenen Bäume und mit dichten Buschpflanzungen die Tunnelmündung dem Anblick von den Gehwegen an den Außenseiten des Platzes aus weitgehend entzieht. An der West- und Ostseite der Platzfläche sind zwischen den Begrenzungsmauern der Tunnelleinfahrt und der äußeren Begrünung Aufenthaltszonen mit unterschiedlichen Nutzungszuweisungen angeordnet. An der Südseite der Platzinnenseite finden sich Gartenbänke, denen eine Hochbeetanlage aus zehn quadratischen Pflanzbehältern sowie eine Stahlskulptur vorge-lagert sind.

Es gehört nicht nur zu den Skurilitäten einer Großstadt, sondern vielmehr zu den Indizien einer akuten Unterversorgung mit wohnungsnahen öffentlichen Grün- und Kommunikationsflächen, wenn die Grünanlagen im Zuge der Bundesallee trotz der extrem hohen Abgas- und Lärmbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr eine nicht unerhebliche Zahl von Nutzern finden.

4. Der Umgang mit der Bundesallee in neueren Planungen

Bereichsentwicklungsplanung

Für den Mittelbereich Wilmersdorf 1, der im Westen und Süden durch die Stadtautobahn, im Norden durch Stadtbahn und Lietzenburgerstraße und im Osten durch den Straßenzug Kufsteiner-Bambergerstraße begrenzt wird, wurde 1980 die Bereichsentwicklungsplanung (BEP) in Form eines "Arbeitspapiers für die Abstimmung" erstellt (108).

Sowohl bei der Formulierung des Leitbildes für den Mittelbereich als auch im Nutzungskonzept finden sich dort Aussagen für den Bereich der Bundesallee. In der der BEP zugrundeliegenden Analyse der quartiersbezogenen Entwicklungsbereiche erscheint die Bundesallee und ihre Randbebauung als "Unquartier", als breite Trennzone der Quartiere Uhlandstraße und Prager Platz. In den Ergebnissen der Bestandsanalyse Funktionen/Nutzung heißt es hierzu u.a.: "Als Problemschwerpunkte müssen folgende Gebiete -mit Mischfunktion- herausgestellt werden: Zone entlang der Bundesallee, zwischen Hohenzollerndamm, Nachhodstraße und Volkspark Wilmersdorf im Süden (109)". Als Gebiete mit Mischfunktion wurden dabei solche Bereiche mit

einem Wohnanteil von "60% (oder weniger und) anderen, jedoch z.Zt. problematischen, d.h. expandierenden und störenden Nutzeranteilen" charakterisiert (110). Dies wird für die Randbereiche der Bundesallee nördlich des Volksparks im Teil "Übergreifende Analyse" weiter detailliert. Als Konflikte dieses Bereichs werden hier genannt, "Hohe Anteile an problematischen Nutzern, starke Zurückdrängung des Wohnens, Standort von großen und qualifizierten privaten Dienstleistungen und Institutionen, hohe Belastung des Wohnens durch Verkehrsimmissionen der Bundesallee" (111). Haupttrends sind daher "Auch in Zukunft Standort mit Orientierungs- und Imagewert in direkter Verbindung zur City für Dienstleistungen und Institutionen. Wohnen zunehmend unattraktiv" (112). Diesem Umstand wurde bei Formulierung des planerischen Leitbildes für den Mittelbereich Wilmersdorf 1 folgendermaßen Rechnung getragen: "Die Hauptleitlinie (...) soll wie folgt lauten: Herausbildung charakteristischer, angemessenen versorgter innerstädtischer Wohnquartiere mit tragfähigem Identitätsbezug auf der Basis des Bestandes, sowohl für Bewohner-Gruppen der Mobilen, als auch der Immobilen, in geordneter Abgrenzung bzw. Verflechtung zu einer weiterentwickelten attraktiven City-Zone oberer Kurfürstendamm/Lietzenburger Straße, einem in seiner räumlichen Entwicklung gestoppten Verwaltungszentrum Fehrbelliner Platz (und) eindeutig abzugrenzenden Mischnutzungszone entlang der Bundesallee, Konstanzer-, Brandenburgische Straße und Stadtautobahn" (113). Das oben formulierte Leitziel der Darstellung einer "eindeutig abzugrenzenden Mischnutzungszone entlang der Bundesallee" steht jedoch im Gegensatz zu den Darstellungen des Flächennutzungsplan 65, der undifferenziert beiderseits der Straße WA ausweist (s.o.). Hierzu heißt es in der BEP: "Die Dominanz der teils überregionalen tertiären Dienste, baulich unterschiedlich konzentriert und eingestreut, und die hohe Belastungsstufe der Bundesallee rechtfertigen keine Sicherung der WA Darstellung als Ziel. Mit der Zonierung -M1 Widmung beiderseits der Bundesallee als konsequente Anpassung an den größtenteils schon abgeschlossenen Prozeß der Umnutzung- soll vielmehr Übergriffen auf die angrenzenden intakten Wohnquartiere entgegengewirkt werden" (114).

Flächennutzungsplanentwurf 1984

Der Tendenz der Bereichsentwicklungsplanung, der bereits weitgehenden Verfestigung tertiärer Nutzungen entlang der Bundesallee und der daraus und aus der zunehmenden Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr resultierenden Verdrängung des Wohnens, durch eine Mischgebietsausweisung zu entsprechen, folgt auch der Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes von 1984. In der



Abb. 108.

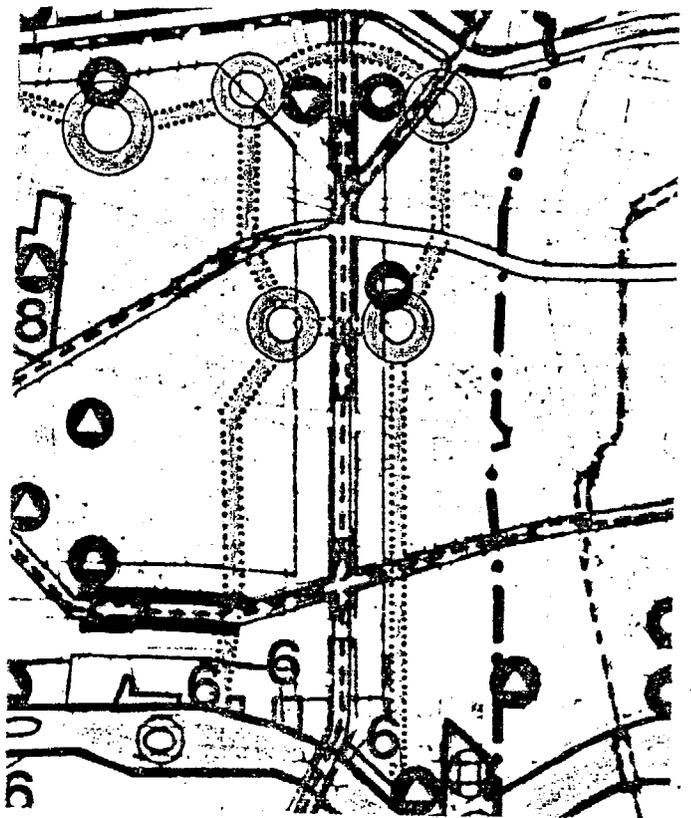


Abb. 109. Vorschlag des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf, Teile des Carstenschen Strassensystems im FNP 84-Entwurf als übergeordnete Grünverbindungen darzustellen.

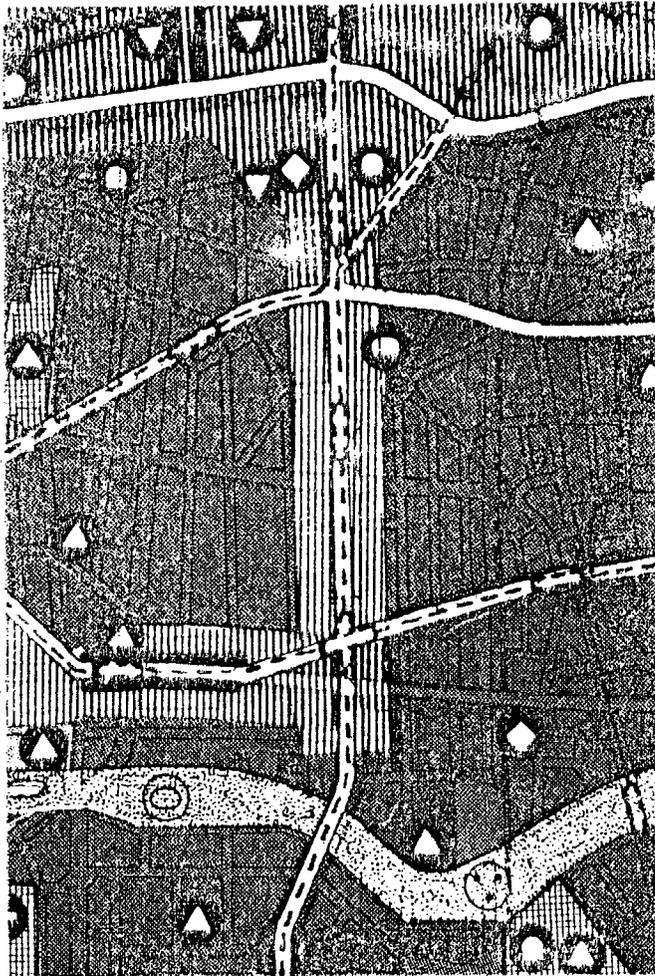


Abb. 110. Kerngebietsdarstellung beiderseits der Bundesallee im Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes (FNP 84, Stand Dezember 1986).

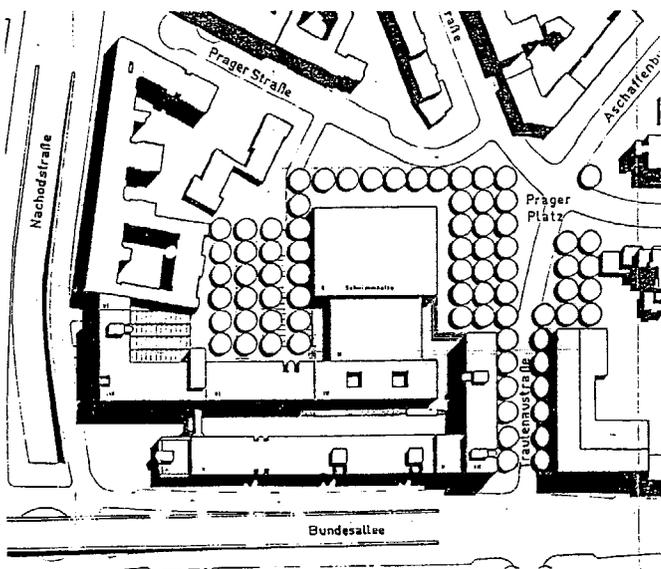


Abb. 111. Die Bebauung zwischen Bundesallee und Prager Platz mit Ladenpassage Hallenbad im Entwurf der Gruppe 67.

Darstellung der "Gewerblichen Bauflächen" gehört der Bereich beiderseits der Bundesallee zu den gemischten Bauflächen mit "vorrangig Handel und Dienstleistungen" (115).

Während die Kerngebietsdarstellung des FNP-Entwurfs 84 der des geltenden Flächennutzungsplanes im nördlichen Bereich der Bundesallee entspricht, wird südlich des Hohenzollerndammes und der Nachodstraße bis etwa zur Wilhelmsaue ein Mischgebietsstreifen beiderseits der Straße dargestellt (116). Westlich der Bundesallee schließt dieser MI-Bereich sämtliche Grundstücke bis zur parallelen Landhausstraße ein, östlich der Straße jedoch nur die halbe Tiefe der Baublöcke. Er wurde verbunden mit einem westlich anschließenden, weiteren MI-Bereich entlang der Berliner Straße.

Planungen in der Umgebung der Bundesallee

Einer der ersten -und bis heute nicht abgeschlossenen- Umplanungprozesse des ursprünglichen Bebauungsplankonzeptes rund um die "Spinne" betraf den Block 124, an dessen Südost-Ecke der Prager Platz liegt. Nachdem der hier geplante Schulstandort 1969 zugunsten eines zweiten Wilmersdorfer Schwimmbades aufgegeben worden war, begannen Bemühungen um ein neues Bebauungskonzept des Blockes. "Da den Grundstücken an der Bundesallee eine besondere städtebauliche Bedeutung zukommt, wurde im Juni 1969 auf Veranlassung des Senators für Bau- und Wohnungswesen ein städtebauliches Gutachten unter sechs Architekten durchgeführt. (...) (Es) soll durch diese Bauten die Ansiedlung namhafter Unternehmen im Stadtcitygebiet ermöglicht werden" (117). Bis 1974 wurde nach Plänen der Architektengruppe 67 ein Büro- und Wohnhaus in zwei zur Bundesallee parallelen Gebäuderiegeln und einem achtgeschossigen Kopfbau an der Nachodstraße errichtet. Hinter dieser Bebauung war auf den Grundstücken am Prager Platz ein Hallenbad geplant. Der Eingangsbereich dieses Bades sollte zur Bundesallee hin orientiert und mit einer Laden- und Geschäftspassage zwischen den Erdgeschossen der Büro- und Wohnbauung verbunden werden. Das Hallenbad wurde jedoch wegen Finanzierungsschwierigkeiten nicht mit der übrigen Bebauung errichtet. Damit wurde auch die geplante Ladenzeile funktionslos und es entstand die heute vorhandene öde Erdgeschoßzone (118). Seit Mitte der siebziger Jahre gab es erneute Bemühungen des Wilmersdorfer Bezirksamtes zu einer Wiederaufnahme der Schwimmbadplanungen, die auch zu einer Aufnahme des Bereichs in die Planungsaufgaben der Internationalen Bauausstellung führten. Für die Bebauung der freien Flächen am Prager Platz mit Hallenbad und weiteren, für Kulturbauten des Bezirkes vorgesehenen Gebäuden, wurde ein konkurrierendes Gutachterverfahren durchgeführt, als dessen Ergebnis ein Entwurf des

Architekten Gottfried Böhm den weiteren Planungen zugrundegelegt wurde (119). Das für diese Bebauung eingeleitete Bebauungsplanverfahren ist jedoch bisher nicht abgeschlossen, da eine gesicherte Finanzierung für die geplanten Bauten bis heute nicht gefunden werden konnte. Bislang einziges bauliches Ergebnis der neueren Planungen am Prager Platz ist die 1985 fertiggestellte Neugestaltung der Platz- und Straßenflächen in Anlehnung an die historische Dimensionierung.

Neben den Planungen für den Prager Platz entstanden in neuerer Zeit verschiedene Bauvorhaben im Carstenschen Straßensystem rund um die "Spinne". Die Verkündung der endgültigen Aufgabe der Pläne für einen Fasanenstraßen- und Hohenzollern-dammtunnel (s.o.) ließ gleichzeitig die Freihaltung von Grundstücksflächen für die bis dahin geplanten Straßentrassen überflüssig erscheinen. Im Bezirk Wilmersdorf entstanden daher seit Anfang der achtziger Jahre Pläne, solche Grundstücke umzunutzen oder zu bebauen, etwa unter dem Motto "Requalifizierung, Rehabilitation von Stadtquartieren, Stadtreparatur -schwierige Begriffe- aber noch schwieriger, sie zu füllen!" (120). Da sich für die Bebauung von Baulücken "genügend Beispiele des vorrangig spekulationsorientierten Bauens" fanden, entstand "die Frage nach der Möglichkeit eines qualitativ hochwertigen Bauens unter schwierigen städtebaulichen Rahmenbedingungen" (121).

Beispiele für Bauten, die auf bis dahin für die Straßenplanung rund um die "Spinne" freigehaltenen Grundstücken errichtet wurden, sind insbesondere die 1983/84 fertiggestellten Eckbauten Nachod- Ecke Grainauer Straße der Architekten Nielebock und Ziel, sowie der Bau Schaperstraße 22 von Gottfried Böhm aus der gleichen Zeit. In Zusammenhang mit diesem Vorhaben wurde der vorgelagerte Fasanenplatz, bis dahin als Tunnelmund vorgesehen, in einer dem historischen Platzraum gemäßen Form neu gestaltet.

5. Zusammenfassung

Von der Allee zur Verkehrsmaschine oder: Warum heute niemand mehr bei Josty auf der Terrasse Kaffee trinkt

Die Kaiser-/Bundesallee, einst repräsentatives Rückrat des Carstenschen Straßensystems in Wilmerdorf, hat ihre Funktion als Hauptachse dieses Systems mit Identifikations-, Orientierungs- und Verknüpfungsfunktionen weitgehend verloren. Ihre stadtstrukturelle Wirkung ist vielmehr umgeschlagen in die einer Zäsur zwischen den umliegenden Stadtquartieren. Dieser Prozeß ist so weit fortgeschritten, daß eine Gegensteuerung durch die Bauleitplanung aussichtslos scheint, die vielmehr eine Anpassung der

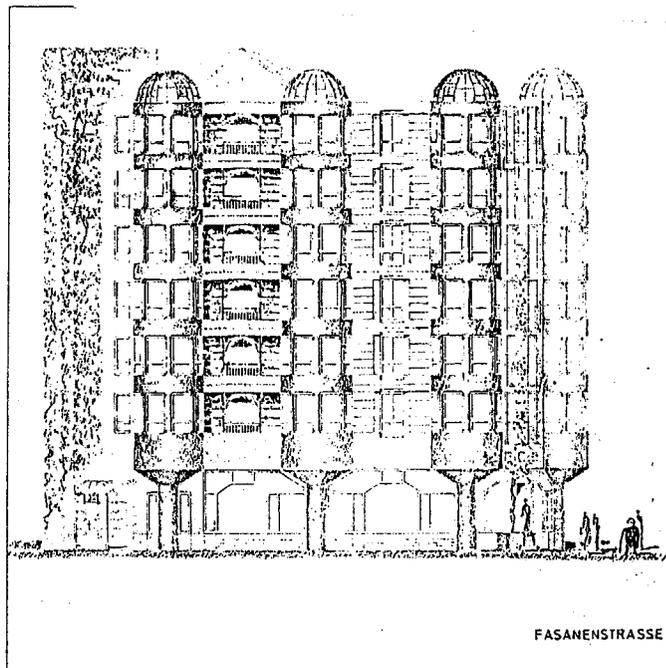


Abb. 112. Bebauung Schaper- Ecke Fasanenstraße von Gottfried Böhm.

Abb. 113. Bebauung Nachod- Ecke Grainauer Straße der Architekten Nielebock und Partner.

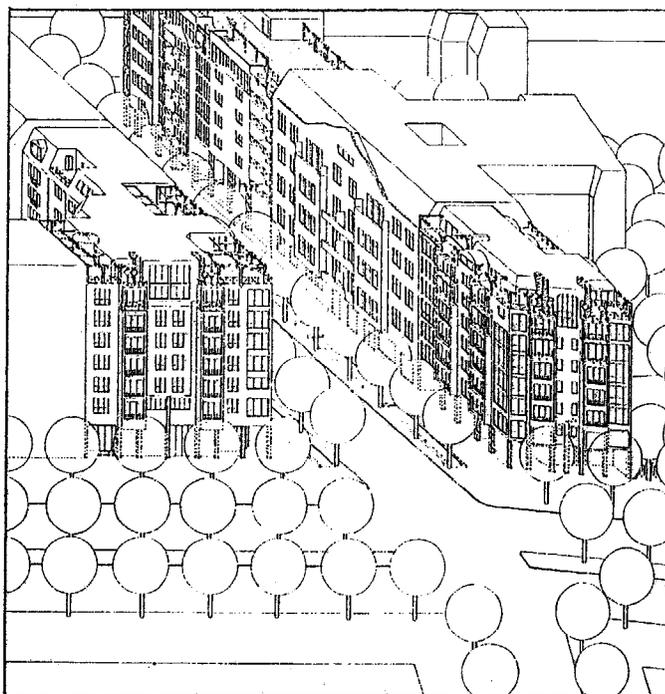




Abb. 114. Die Umbenennung der Kaiserallee 1950.

Abb. 115. Die Brachflächen der Spinne in der Luftaufnahme.



Planung an den bestehenden Zustand vornimmt.

Dieser Zustand wird geprägt von einer Reihe von Faktoren, hier nur stichwortartig genannt werden sollen:

Die hohe Dichte des motorisierten Verkehrs auf einer wegen ihrer stadträumlichen Lage und ihres Ausbaustandards alternativlosen Nord-Süd-Verbindung wird unter den gegebenen verkehrspolitischen Vorzeichen der bestimmende Faktor der weiteren Entwicklung dieser Straße und seiner Umgebung bleiben.

Eine zunehmende Verdrängung des Wohnens in den Randbereichen der Straße durch die Belastungen, die von den Immissionen des Kraftfahrzeugverkehrs für Wohnungen und Wohnumfeld ausgehen, ist zu erwarten.

Diese Belastungen wirken auf nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ebenso abstoßend, so daß das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren entlang der Bundesallee nach Möglichkeit vermieden wird.

Die Bundesallee bleibt wegen ihrer Nähe zur City und sehr guter Straßen- und Nahverkehrerschließung nach wie vor ein günstiger Standort für Verwaltungs- und Büro- nutzungen.

Für Einzelhandelsunternehmen, dürften Standorte entlang der Bundesallee insoweit unattraktiver werden, je mehr die Polarisierung zwischen großflächigen Handelsformen in autogerechten Lagen und solchen, die auf ein urbanes Umfeld angewiesen sind, voranschreitet, da keine der beiden Formen ihre Standortanforderungen in der Bundesallee optimal realisieren kann.

Die bauliche Entwicklung entlang der Straße ist weitgehend abgeschlossen, so daß die inhomogene städtebauliche Struktur mit in weiten Teilen wenig qualitätvoller Architektur für absehbare Zeit den Charakter der Straße prägen wird.

Dabei stellt sich die Frage, ob diese Merkmale der Bundesallee geplante und gewollte Zustände, planerisches Unvermögen oder Produkte einer nur ökonomischem Druck gehorchenden Entwicklung sind. Wie konnte sich die einstige gutbürgerliche Prachtstraße - aus planungshistorischer Sicht betrachtet - zu dem entwickeln, was sie heute ist?

Entscheidende Rahmenbedingung dafür war zunächst die weitgehende Kriegszerstörung der Randbebauung. Sie schuf den gedanklichen und politischen Freiraum für eine städtebauliche Planung, die schon die überkommenen Bebauung gering schätzte und folglich dem erhaltenen Stadtgrundriß des Carstensschen Straßensystems etwa als historisches Zeugnis keinerlei Wert zumaß.

Unter Zuhilfenahme von entwurflichen Versatzstücken des Modells "Stadtlandschaft" könnte und wollte die Stadtplanung den Flächenansprüchen der Straßenplanung entsprechen. Die ohnehin mit starkem politischen und finanziellen Rückhalt ausgestattete Straßenplanung der Nachkriegszeit bekam bei der Ausbauplanung der Bundesallee zusätzlichen Auftrieb. Obwohl bei allen

Berlinplanungen nach außen hin vor allem der Haupt- und Gesamtstadtanspruch betont wurde, entstand nach der politischen Teilung der Stadt der verstärkte Druck, Planungen für die Ansprüche des Westteiles der Stadt voranzutreiben. Als im Westteil nunmehr zentrale Nord-Süd-Achse kam der Bundesallee -neben dem Schnellstraßenring- hierbei besondere Bedeutung zu. Beschleunigt wurde die Ausbauplanung der Straße durch die parallelen Planungen einer neuen Nord-Süd-U-Bahn, die ebenfalls für den Westteil Berlins hohe politische Priorität besaß. Das weitgehende Fehlen der Altbausubstanz erleichterte zudem den Grunderwerb für die zuerst in Angriff genommenen Ausbaubereiche.

Die genannten Rahmenbedingungen ermöglichten es sowohl Stadt- als auch Straßenplanung den "großen Wurf" zu proben. Beide sind dabei in unterschiedlicher Weise auf der Strecke geblieben.

Die Straßenplanung entwarf eine perfektionistische Schnellstraße, die in wesentlichen Elementen in einem Zug realisiert wurde. Was blieb, waren Projekte, die nicht den Startvorteil der Bombenzerstörung aufzuweisen hatten. Kaum planerische Einsicht, sondern zu viele zu ambitionierte Straßenbauvorhaben an zu vielen Stellen führten schließlich dazu, daß die ausstehenden Projekte in der zeitlichen Priorität zurückgestuft wurden. So fiel die Entscheidung insbesondere über den Fasanenstraßentunnel und den damit in Verbindung stehenden Fly-Over-Meierottostraße in eine Zeit, in der das Bewußtsein für die Qualität überkommener Stadtstrukturen gewachsen war und die Politik darüber nicht ohne weiteres hinweg zu gehen vermochte.

Nach anfänglichen eigenen Versuchen, die Bundesallee städtebaulich neu zu gestalten, nahm die Stadtplanung den von der Straßenplanung vorgegebenen Dimensionssprung an. Sie setzte ihn um in ein Bebauungskonzept, das Elemente einer aufgelockerten und durchgrünten Stadtlandschaft enthielt. Offenbar hatte man aber die Resistenz der bestehenden Altbebauung -zumindest gegenüber städtebaulichen Ambitionen- unterschätzt. Schon in der Phase der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes in einen Bebauungsplan wurde die Altbausubstanz ausgespart und der vorgesehene Geltungsbereich entsprechend verkleinert. Im letztlich festgesetzten Plan waren nur noch Spuren des ausgreifenden städtebaulichen Konzeptes zu erkennen: Der Bebauungsplan war zum profanen Instrument der Straßenerweiterung geworden. Hinzu kam der fehlende Entwicklungsdruck. Erst Jahre später sollten es gelingen, Investoren für die Standorte um die "Spinne" zu finden. Für deren Vorhaben waren aber die vorgesehenen Ausnutzungsziffern der "aufgelockerten" Stadt zu eng, so daß der geltende Bebauungsplan durch "maßgeschneidertes" Baurecht ersetzt wurde. So präsentiert sich die Bundesallee heute mit dem "Charme"

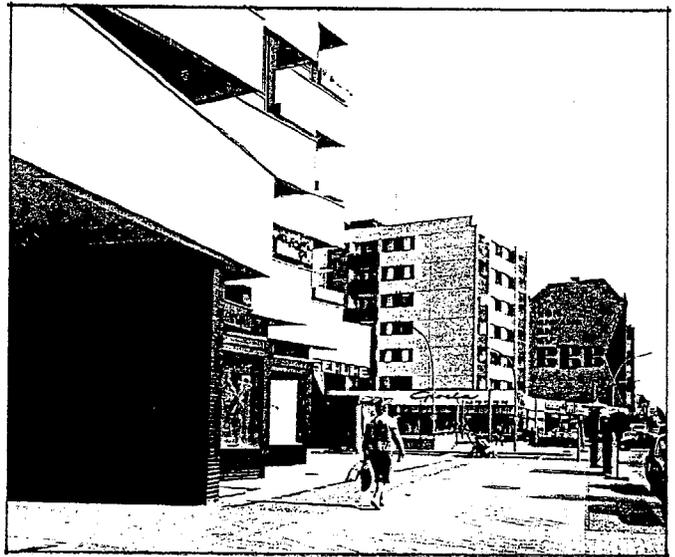
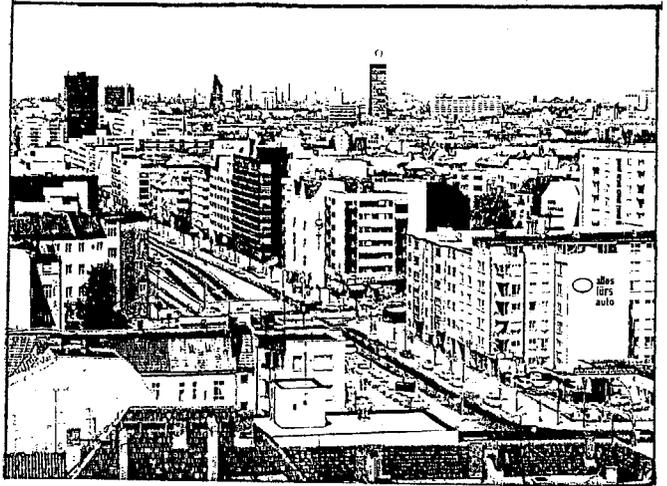


Abb. 116, 117, 118. Der "Charme" der Bundesallee: Produkt der Dimension der Straßenanlage, funktionslos gewordenen Vorhalteflächen und unterschiedlichster Architektur der Randbebauung.



einer Reihung mehr oder weniger gelungener Einzelvorhaben aus zwanzig Jahren Bautätigkeit, bei denen mit planerischen Mindestfestsetzungen nicht gelungen ist, den Charakter einer ehemaligen Stadtachse neu zu formulieren.

Das Zusammentreffen dieser Randbebauung mit den Auswirkungen des motorisierten Verkehrs macht die "Unwirtlichkeit" der Bundesallee aus. Ihr Zustandekommen aus Versatzstücken unterschiedlicher Planungen und Zeiten ist -einschließlich der dem heutigen Benutzer nur schwer erklärbaren Bruchkanten und Reststücke, wie die funktionslos gewordenen Vorhalteflächen in der Bundesallee- charakteristisch für einen Teil der Nachkriegsplanung.

Für die Zukunft bleibt jedoch die Frage, wie viele solcher disurbanen Zonen eine Stadt sich leisten will, und wie viele sie als "Schandfleck" erkennt und nicht länger als gedanklich-gestalterische Stadtbrachen behandelt.

6. Anmerkungen

- (1) Hegemann, Werner, Das steinerne Berlin (1930), Braunschweig 1979, S.245.
- (2) Hegemann, W., a.a.O., S.246.
- (3) Liebenow, W., Situationsplan von Haupt- und Residenzstadt-Stadt Berlin und Umgebung, 1888, in: Senator für Bau- und Wohnungswesen -Landeskonservator- (Hrsg.), Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, Bezirk Kreuzberg, Berlin 1979, Plan 32.
- (4) zitiert nach: Christoffel, Udo (Hrsg.), Berlin Wilmersdorf dargestellt im Kartenbild..., Berlin 1983, (Abschnitt Gruppenbild mit Regel); dort ohne Angabe der Quelle.
- (5) z.B. an der Schaperstraße, vgl. Kartengrundlage zum "Bebauungsplan der Umgebung Berlins", Abteilung V, 1893, Landesarchiv Berlin.
- (6) Christoffel, a.a.O.
- (7) Übersichtsplan von Deutsch Wilmersdorf, 1:2000, 1907, in: Christoffel, a.a.O.
- (8) zitiert nach: Röhrbein, Richard, Prager Platz, Geschichtlicher Überblick, in: Internationale Bauausstellung Berlin 1987 und Bezirksamt Wilmersdorf (Hrsg.), Prager Platz-Entwicklung, Planung, Bürgerbeteiligung, Berlin 1985, S.6; dort ohne Quellenangabe.
- (9) Die Kaiserallee wurde am 18.4.1950 in Bundesallee umbenannt, anlässlich der Übergabe des Bundeshauses und des Besuchs des ersten Bundeskanzlers; Kurier vom 18.4.1950 sowie Neue Zeitung vom 21.4.1950.
- (10) Alliierte Kommandantur Berlin, BK/O (46) 60 vom 23.1.1946, in: Verordnungsblatt für Groß-Berlin, Nr.20, 1947, S.209.
- (11) Der Magistrat von Groß-Berlin, Abt. Bau- und Wohnungswesen, Ausführungsbestimmungen über die Schadensermittlung und die Abräumung von Grundstücken in

Groß-Berlin, in: Verordnungsblatt für Groß-Berlin, Nr.20, 1947, S.210.

(12) Bezirksamt Wilmersdorf, Schadenskartierung 1949, Kartengrundlage: Plan von Berlin 1:4000, Bezirksamt Schöneberg, Schadenskartierung 1947, Kartengrundlage: Plan von Berlin 1:4000.

(13) Alliierte Kommandantur Berlin, BK/O (46) 60, a.a.O.

(14) Ausführungsbestimmungen über die Schadensermittlung und die Abräumung von Grundstücken in Groß-Berlin, a.a.O., Nr.III.

(15) Alliierte Kommandantur Berlin, BK/O (46) 437 vom 9.12.1946, in: Verordnungsblatt für Groß-Berlin, Nr.20, 1947, S.210.

(16) § 6 des Gesetzes über die Abräumung von Trümmergrundstücken vom 25.11.1954 (GVBl. S.654), in: Kuhle, H., Steuerwald, H., Berliner Gesetze, Berlin 1972.

(17) Steinmayer, Dieter, Leserbrief im Tagesspiegel vom 19.3.1961.

(18) Hegemann, Werner, a.a.O.

(19) Le Corbusier, Berlin 1956, in: Le Corbusier, Mein Werk, Stuttgart 1960, S.191.

(20) Scharoun, in: Neue Bauwelt, Nr.10 1946, S.3.

(21) ebenda, S.5.

(22) ebenda

(23) ebenda

(24) ebenda, S.4

(25) Friedrich, Peter, in: Der Bauhelfer, 1946, Heft 11, S.8-14.

(26) vgl. hierzu: Werner, Frank, Stadtplanung Berlin 1900-1950, Berlin 1972, S.42; Moest, Walter, Gedanken zur Planung der Verkehrsstraßen, in: Neue Bauwelt, Heft 24 1946, S.6 ff.; derselbe, Der sogenannte Hermsdorfer Plan, in: Neue Bauwelt, Heft 25 1946, S.3 ff.; Bonatz, Karl, Meine Stellungnahme, in: Neue Bauwelt, Heft 11 1947, S.163 ff.

(27) vgl. hierzu, Werner, Frank, a.a.O., S.48.

(28) Moest, Walter, Der Zehlendorfer Plan, Berlin 1947, Einleitung; vgl. auch: Werner, Frank, Stadtplanung Berlin, Theorie und Realität, Teil 1, 1900-1960, Berlin 1976, S.74.

(29) Moest, Walter, Der Zehlendorfer Plan, a.a.O., S.10.

(30) ebenda, S.16.

(31) ebenda.

(32) ebenda.

(33) Eine Abbildung des Zehlendorfer Planes findet sich auch bei: Senator für Bau und Wohnungswesen, Landeskonservator, Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, Bezirk Kreuzberg, Berlin 1979, Plan 48.

(34) Bonatz, Karl, Meine Stellungnahme, in: Neue Bauwelt, Heft 11 1947, S.164.

(35) derselbe, Richtlinien für die Neuplanung Berlins, in: Neue Bauwelt, Heft 13 1947, S.13 ff.

(36) Z.B. Jansen, Wagner, Mächler, Speer, Moest.

(37) derselbe, Rund um den Zoo, in: Neue Bauwelt, Heft 7 1948, S.99.

(38) Während Senator Schwedler Planungsvorhaben, die dem Gesamtstadtanspruch

- entsprachen, oft und früh öffentlichkeitswirksam präsentierte, wurde der Ausbau der Bundesallee erst zu Beginn der Bauarbeiten in der Tagespresse angekündigt. Eine Broschüre, wie sie beim Stadtring und anderen großen Straßenbauvorhaben üblich waren, wurde für die Bundesallee nicht erstellt. Bemerkenswert ist auch, daß dem Planungsbeirat beim Senator für Bau- und Wohnungswesen, der sonst gern und ausführlich auch Details von weit weniger weitreichenden Planungen beriet, wurde die Planung der Bundesallee nicht vorgestellt (Protokolle des Planungsbeirates).
- (39) Drucksachen der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin, Nr.1034, vom 23.9.1950.
- (40) Gesetz über die städtebauliche Planung (Planungsgesetz) vom 22.August 1949, VOBl. I, S.301.
- (41) Bonatz, Karl, Die Fortführung der Stadtplanung im Jahre 1950, in: Neue Bauwelt, 1950, Heft 2, S.23.
- (42) Drucksachen der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin, Nr.1034, S.2.
- (43) Bonatz, Karl, Die Fortführung..., a.a.O., S.24.
- (44) Sämtliche hier gemachten Aussagen beziehen sich auf die Plandarstellung "Flächennutzungsplan von Groß-Berlin, Maßstab 1:25000", Standort: Landesarchiv Berlin.
- (45) Drucksachen der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin, Nr.1034, S.3.
- (46) Abgeordnetenhaus von Berlin, Stenografische Berichte, I. Wahlperiode, 1954, S.111 ff.
- (47) Neue Bauwelt, 1947, Heft 35, S.546.
- (48) Neue Bauwelt, 1948, Heft 37, S.580-586.
- (49) Bonatz, Karl, Die neuen Pläne für das Gebiet "Rund um den Zoo", in: Neue Bauwelt, 1949, Heft 31, S.109 sowie Ermisch, Richard, Zu den neuen Plänen "Rund um den Zoo", ebenda, S.114 ff.
- (50) Hauptamt für Stadtplanung, Zweijahresbericht, Berlin 1949/50, S.12.
- (51) Stephan, H., Die Stadtplanung im Jahre 1953, in SenBauWohn (Hrsg.), Berliner Baubuch, Berlin 1954, S.119.
- (52) Alliierte Kommandantura Berlin, BK/O (46) 140 vom 26.3.1946, in: Verordnungsblatt der Stadt Berlin vom 4.Mai 1946.
- (53) Gesetz über die städtebauliche Planung für Groß-Berlin vom 22.August 1949, VOBl. 1940 I Nr.57 S.301 (Ursprüngliche Fassung).
- (54) ebenda, § 2.
- (55) Gesetz zur Ausführung der Bauordnung vom 21.11.1958, GVBl. 1958 S.1087 ff.
- (56) Zur Problematik der Überleitung des BNP als flächendeckender verbindlicher Bauleitplan und Fortgeltung bis heute vgl. u.a. Feldmann, Peter von, Berliner Planungsrecht, Berlin 1985.
- (57) Flächennutzungsplan von Berlin vom 30.7.1965, Abl.1970, S.703.
- (58) Im Besitz des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
- (59) Nach Auskunft der Internationalen Bauausstellung Berlin GmbH.
- (60) Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan IX-34 i.d.F. vom 28.5.1957, Akten des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
- (61) Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan-Vorentwurf für das Gebiet um die Kreuzung Bundesallee, Hohenzollerndamm (...) vom 6.5.1957, Akten des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
- (62) ebenda.
- (63) ebenda, S.3.
- (64) ebenda, S.2.
- (65) ebenda.
- (66) ebenda.
- (67) Vgl hierzu z.B.: Le Corbusier, Ausblick auf eine Architektur (1922), Braunschweig 1963, derselbe: Städtebau (1929), Stuttgart 1979; Hilbersheimer, Ludwig, Großstadtdarchitektur, Stuttgart 1927, derselbe: Entfaltung einer Planungsidee, Frankfurt/M./Berlin 1963.
- (68) Vgl. hierzu: Hilpert, Thilo, Die funktionelle Stadt, Braunschweig 1978, derselbe: Le Corbusier-Die Charta von Athen, Braunschweig 1981.
- (69) Für Berlin z.B.: Interbau GmbH (Hrsg.), Die Stadt von Morgen, Berlin 1957 und zahlreiche weitere Veröffentlichung zu diesem Anlaß.
- (70) Göderitz, Johannes, Rainer, Roland, Hoffmann, Hubert, Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957.
- (71) Zur Einschätzung durch prominente Zeitzeugen vgl.: Durth, Werner, ...im Gespräch mit Max Gunther, Rudolf Hillebrecht, Heinz Schmeissner, Walther Schmidt, "Ich kann mich nicht herausdenken aus dem Vorgang der Geschichte, in den ich eingebunden bin", in: Stadtbauwelt 72, Dezember 1981. Zum selben Gegenstand: Kühn, Erich, Die fünfziger Jahre, Persönliche Erinnerungen an die Zeit des Wiederaufbaus, in: Arch+, Die fünfziger Jahre oder warum es keine deutsche Architektur gibt, Heft 56, April 1981.
- (72) Scharoun, Hans, Zur Ausstellung "Berlin Plant", in Neue Bauwelt, Heft 10 1946.
- (73) Akten des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf zum Bebauungsplan IX-34.
- (74) Bauwelt, 1954, Heft 4, S.61.
- (75) ebenda.
- (76) Vgl. hierzu auch: Architekten- und Ingenieurverein (Hrsg.), Berlin und seine Bauten, Teil IX, Berlin u.a. 1971, S.164.
- (77) Bauwelt, 1955, Heft 47, s.952.
- (78) Aus dem Brief der Gesellschaft der Freunde der Berliner Philharmonie an den Magistrat, zitiert nach: Der Tagesspiegel vom 12.2.1950.
- (79) G.K. (Günter Kühne), Wettbewerb Philharmonie Berlin, in Bauwelt, Heft 4 und 6 1957.
- (80) Wisniewski, Edgar, Philharmonie Berlin, in: Deutsche Bauzeitung, Heft 4 1964, zitiert nach: Pfankuch, Peter, Hans Scharoun, Berlin 1974, S.282.
- (81) Bauwelt, 1963, Heft 25/26, S.718 ff.

- (82) Rave, Rolf, Knöfel, Hans-Joachim, Bauen seit 1900 in Berlin, Berlin 1968, Objekt C 11.
- (83) Ebenda, Objekt 111.
- (84) Aus dem Ausschreibungstext, S.6, XII, zitiert nach: Architekten- und Ingenieurverein (Hrsg.), Berlin und seine Bauten, Teil IX, a.a.O., S.237.
- (85) Ebenda, S.235.
- (86) Der Tagesspiegel vom 5.3.1969.
- (87) Rave, Rolf und Jan, Knöfel Hans-Joachim, Bauen der 70er Jahre in Berlin, Berlin 1981, Objekt 323.
- (88) Sen Bau Wohn VII C 11, Vermerk vom 16.3.1962, Verkehrliche Begründung für den Ausbau der Bundesallee zwischen Hohenzollerndamm und Friedrich-Wilhelm-Platz (Akten des Tiefbauamtes Wilmersdorf).
- (89) Schreiben des Senator für Bau- und Wohnungswesen, II C 2 a, an das Stadtplanungsamt Wilmersdorf vom 26.1.1956, in: Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Straßenakte Fasanenstraße.
- (90) Ein detaillierter Nachvollzug der verwaltungsinternen Diskussions- und Entscheidungsprozesse über den Ausbau der Bundesallee etwa der Jahre 1953 bis 1961 war anhand des zugänglichen Aktenmaterials nicht möglich, da die Unterlagen nach Auskunft des ehemals für die Planung zuständigen Senators für Bau- und Wohnungswesen (THRef H.Liman) bereits vernichtet wurden. In der vorliegenden Untersuchung mußte daher auf vereinzelte Aktenstücke aus den Unterlagen des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf sowie der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umweltschutz und Verkehr und Betriebe zurückgegriffen werden.
- (91) Verbreiterung und Untertunnelung der Fasanenstraße, Südlicher Teil, SenBauWohn VII C, 3.12.1967, Plan im Maßstab 1:500, in: Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Straßenakte Fasanenstraße.
- (92) Verbreiterung und Untertunnelung der Fasanenstraße, Südlicher Teil, SenBauWohn VIIaB1, o.D., Arbeitspause/"Variante", Plan im Maßstab 1:1000, 1977, in: Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Straßenakte Fasanenstraße.
- (93) Antwort des Senats vom 24.9.1979 auf die Kleine Anfrage Nr.232 vom 2.8.1979, in: Landespressedienst vom 2.10.1979, S.5.
- (94) So z.B. u.a. die Bebauung des Eckgrundstückes Schaperstraße 22 und die Umgestaltung des Fasanenplatzes.
- (95) Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.10.
- (96) Nach Auskunft des Tiefbauamtes Wilmersdorf.
- (97) Nach "mündlicher Überlieferung" von H.Liman, THRef beim Senator für Bau- und Wohnungswesen.
- (98) Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, a.a.O., S.20.
- (99) Der Tagespiegel vom 12.10.1969.
- (100) Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), U-Bahnlinien 9 betriebsbereit, Berlin 1974, S.6.
- (101) Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Straßenakte Bundesplatz.
- (102) Vermerk über eine Besprechung am 28.2.1957, ebenda.
- (103) Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Die neue U-Bahnlinie G von Wilmersdorf nach Wedding, Berlin 1961.
- (104) Nach Angaben von H.Liman, THRef beim Senator für Bau- und Wohnungswesen.
- (105) Senator für Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.51.
- (106) Erläuterungsbericht zum Bebauungsplan-Vorentwurf für das Gebiet um die Kreuzung Bundesallee, Hohenzollerndamm (...) vom 6.5.1957, Akten des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
- (107) Scharoun, Hans, Zur Ausstellung "Berlin Plant", a.a.O.
- (108) Senator für Bau- und Wohnungswesen und Bezirksamt Wilmersdorf (Hrsg.), Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP), Arbeitspapier für die Abstimmung, Wilmersdorf 1, Berlin 1980.
- (109) ebenda, S.42.
- (110) ebenda.
- (111) ebenda, S.52.
- (112) ebenda.
- (113) ebenda, S.12.
- (114) ebenda, S.64.
- (115) Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz II (Hrsg.), Flächennutzungsplan 84, Konzepte und Entwurf, Berlin 1984, S.9.
- (116) Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Flächennutzungsplan von Berlin (FNP 84), Maßstab 1:20000, Entwurf Stand Dezember 1986.
- (117) Schreiben des Planungsamtes Wilmersdorf an andere Fachverwaltungen vom 30.7.1969, Bebauungsplan IX-35-1, Akten des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
- (118) Rave, Rolf, Knöfel, Hans-Joachim, Rave, Jan, Bauen der 70er Jahre in Berlin, Berlin 1981, Objekt 322.
- (119) Internationale Bauausstellung Berlin 1987 und Bezirksamt Wilmersdorf (Hrsg.), Prager Platz, Entwicklung-Planung-Bürgerbeteiligung, Berlin 1985, S.3.
- (120) Böhm, Gottfried, in: Konopka, Sabine u.a. (Hrsg.), Bauen in der Innenstadt, Berlin 1983, S.14.
- (121) Röhrbein, Richard, ebenda, S.4.

7. Verzeichnis der Abbildungen

1. Cristoffel, Udo, (Hrsg.), Berlin Wilmersdorf dargestellt im Kartenbild..., Berlin 1983, Zusammenschnitt verschiedener Teilpläne im Maßstab 1:2000.

2. SenBauWohn, Landeskonservator (Hrsg.), Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, Bezirk Kreuzberg, Berlin 1979, Plan 32.
3. Konopka, Sabine, u.a., Bauen in der Innenstadt, Berlin 1983, S.5.
4. Internationale Bauausstellung Berlin und Bezirksamt Wilmersdorf, Abt. Bauwesen (Hrsg.), Prager Platz..., a.a.O., S.16.
5. Landesbildstelle, Aufnahme um 1925.
6. Landesbildstelle, Aufnahme von 1962.
7. Schadensplan 1946, Kartengrundlage: Plan von Berlin 1:4000, Ausgabe 1941, Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
8. Kästner, Erich, Emil und die Detektive, Berlin, o.J.
9. Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Arbeitsplan, Stand Dezember 1987, Kartengrundlage: Karte von Berlin 1:4000, Ausgabe 1941.
10. Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Arbeitsplan, Stand Dezember 1987, Kartengrundlage: Karte von Berlin 1:4000, Ausgabe 1941 und Schadensplan.
11. Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Ausschnitt aus einer Aufnahme ohne Quelle. Sie muß nach 1955 entstanden sein, da das "Atrium"-Hochhaus bereits abgebildet ist.
12. Der Bauhelfer, 1946, Heft 11, S.9.
13. Stimmann, Hans, Nagel, Thomas, Berliner Ringstraßenplanungen, Berlin 1982, Plan 2.
14. Friedrich, Peter, Lagebeziehungen und Verkehrsnetzgestaltung des neuen Berlin, in: Der Bauhelfer, 1946, Heft 11, S.12. Friedrich war Mitglied des Kollektivs.
15. Moest, Walter, Der Zehlendorfer Plan, Berlin 1947.
16. Die neue Stadt, 1949, S.99.
17. Die neue Stadt, 1949, S.99.
18. Stimmann, Hans, Nagel, Thomas, Berliner Ringstraßenplanungen, Berlin 1982, Plan 4.
19. Flächennutzungsplan von Groß-Berlin, im Original 1:25 000, Landesarchiv Berlin.
20. Neue Bauwelt, 1948, Heft 37, S.580 ff.
21. Neue Bauwelt, 1949, Heft 31, S.109.
22. SenBauWohn (Hrsg.), Berliner Bauhandbuch, Berlin 1954, S.119.
23. SenBauWohn, Baunutzungsplan i.d.F. vom 22.5.56, Maßstab 1:25 000, Mischgebietsbereich eigene Darstellung.
24. SenBauWohn, Flächennutzungsplan von Berlin, aufgestellt am 30.6.1965, Ausgabe 1973, Maßstab 1:20 000.
25. Quelle nicht bekannt. Im Besitz des Stadtplanungsamtes Wilmersdorf.
26. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
27. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
28. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
29. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
30. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
31. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
32. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
33. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
34. Landesbildstelle, Aufnahme von 1960.
35. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
36. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
37. Landesbildstelle, Aufnahme von 1960.
38. Interbau GmbH (Hrsg.), Die Stadt von Morgen, Berlin 1957, Abb.47.
39. Göderitz, J., Rainer, R., Hoffmann, H., Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen 1957, S.87.
40. Evenson, N., Le Corbusier: The Machine and the grand Design, New York 1969, S.82 und 83.
41. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
42. Landesbildstelle, Aufnahme von 1955.
43. Bauwelt, 1955, Heft47, S.953 ff.
44. Bauwelt, 1955, Heft47, S.953 ff.
45. Bauwelt, 1954, Heft 4, S.61.
46. Landesbildstelle, Aufnahme von 1955.
47. Bauwelt, 1963, Heft 25/26, S.717 ff.
48. Rave,Rolf, Knöfel, Hans Joachim, Bauen seit 1900, Berlin 1963, Objekt 131.
49. Bauwelt, 1957, Heft 4, S.77.
50. Landesbildstelle, Aufnahme von 1962.
51. Landesbildstelle, Aufnahme von 1976.
52. Architekten- und Ingenieurverein (Hrsg.), Berlin und seine Bauten, IX, Berlin 1971, S.235.
53. Tagesspiegel vom 5.3.1969.
54. Cornelson, Horst, Berlin(West)-Gebaut in 25 Jahren, Hamburg 1973, S.82 ff.
55. SenBauWohn, Flächennutzungsplan von Berlin, aufgestellt am 30.6.1965, Ausgabe 1973, Maßstab im Original 1:20 000.
56. Landesbildstelle, Aufnahme von 1960.
57. Stadtplanungsamt Wilmersdorf, Karte von Berlin 1:4000 (verkleinert) 1956 und 1982.
58. Landesbildstelle, Aufnahme von 1976.
59. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
60. SenBauWohn VC, Ausbauplan der Bundesallee zwischen Güntzelstraße und am Volkspark, 1:500, 27.2.1957, (verkleinert).
61. Landesbildstelle, Aufnahme von 1968 und 1973.
62. Landesbildstelle, Aufnahme von 1968.
63. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
64. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
65. Landesbildstelle, Aufnahme von 1967.
66. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
67. SenBauWohn VC, Bundesallee zwischen Am Volkspark und Mainauer Straße, 1:500, 6.8.1957 (verkleinert).
68. SenBauWohn VII C, Bundesallee zwischen Am Volkspark und Kundrystraße, 1:500, 18.4.1963 (verkleinert).
69. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
70. Welt am Sonntag vom 5.3.1967.
71. Landesbildstelle, Aufnahme von 1952.
72. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
73. SenBauWohn II, Verkehrsplanung Friedrich-Wilhelm-Platz-Kirchstraße, 1:1000, 20.6.1961.
74. Landesbildstelle, Aufnahme von 1966.
75. Tiefbauamt Schöneberg, 1:200, 17.5.1965, (verkleinert).
76. SenBauWohn (hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.26.
77. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.25.

78. Kramer, Wolfgang, u.a., Straßenbahnlinien in Berlin (West), Villingen (CH) 1986, o.S.
79. Landesbildstelle, Aufnahme von 1955.
80. Kramer, Wolfgang, u.a., Straßenbahnlinien in Berlin (West), Villingen (CH) 1986, o.S.
81. Kramer, Wolfgang, u.a., Die Strassenbahnlinien im westlichen Teil Berlins, Villingen (CH) 1986.
82. Hilkenbach, Sigurd, u.a., Berliner Strassenbahnen, Villingen 1973.
83. Kramer, Wolfgang, u.a., Straßenbahnlinien in Berlin (West), Villingen (CH) 1986, o.S.
84. Landesbildstelle, Aufnahme von 1954.
85. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.5.
86. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.20.
87. Landesbildstelle, Aufnahme von 1967.
88. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.42.
89. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.24.
90. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.35.
91. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.26.
92. Landesbildstelle, Aufnahme von 1968.
93. SenBauWohn (Hrsg.), Die Verlängerung der U-Bahnlinien 7 und 9, Berlin 1971, S.43.
94. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
95. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
96. Gartenbauamt Wilmersdorf, 1:250 (verkleinert).
97. Gartenbauamt Wilmersdorf, 1:100 (verkleinert).
98. Stadtplanungs- und Gartenbauamt Wilmersdorf, 1:250 (verkleinert).
99. Landesbildstelle, Aufnahme von 1967.
100. Landesbildstelle, Aufnahme von 1970.
101. Gartenbauamt Wilmersdorf, 1:200 (verkleinert).
102. Landesbildstelle, Aufnahme von 1953.
103. Landesbildstelle, Aufnahme von 1955.
104. Landesbildstelle, Aufnahme von 1975.
105. Der Tagesspiegel vom 25.6.1969, 6.11.1970, 21.7.1971, 26.7.1972.
106. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.
107. SenBauWohn und Bezirksamt Wilmersdorf (Hrsg.), Räumliche Bereichsentwicklungsplanung, Wilmersdorf 1, Berlin 1980, S.13.
108. SenBauWohn und Bezirksamt Wilmersdorf (Hrsg.), Räumliche Bereichsentwicklungsplanung, Wilmersdorf 1, Berlin 1980, S.44.
109. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
110. Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz II, Flächennutzungsplan von Berlin, Entwurf Stand Dezember 1986.
111. Stadtplanungsamt Wilmersdorf.
112. Konopka, Sabine, u.a., Bauen in der Innenstadt, Berlin 1983, S.17.
113. Konopka, Sabine, u.a., Bauen in der Innenstadt, Berlin 1983, S.18.
114. Landesbildstelle, Aufnahme von 1950.
115. Landesbildstelle, Aufnahme von 1976.
116. Landesbildstelle, Aufnahme von 1975.
117. Landesbildstelle, Aufnahme von 1968.
118. Landesbildstelle, Aufnahme von 1973.



