

# Bundesplatz

## Städtebauliche Aufwertung

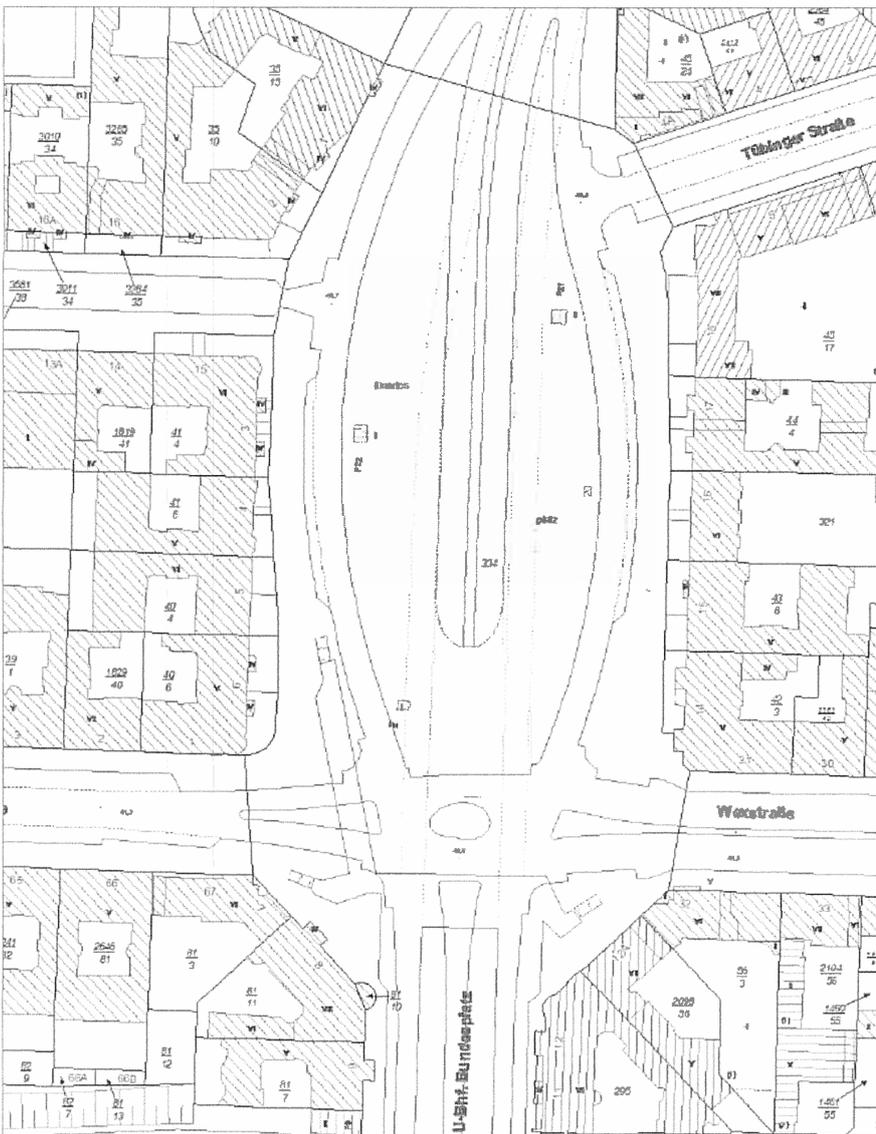
### Vorstudie



im Auftrag des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Juli 2021

<b>1. Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>4</b>
2.1 Historische Entwicklung	4
2.2 Stadträumliche Einordnung	4
2.3 Gestaltung und Nutzung der Platzfläche	5
2.4 Verkehr	6
2.5 Leitungsbestand	9
<b>3. Mögliche Verkehrslösungen</b>	<b>10</b>
3.1 Planungsprämissen	10
3.2 Grundsatzvarianten	10
3.3 Variante 1 (Hufeisen)	11
3.3.1 Ausbaustufe 1.1	11
3.3.2 Ausbaustufe 1.2	12
3.3.3 Gestaltungsoptionen für den Platzinnenbereich	12
3.4 Variante 2 (Oval)	12
3.4.1 Ausbaustufe 2.1	12
3.4.2 Ausbaustufe 2.2	13
3.4.3 Gestaltungsoptionen für den Platzinnenbereich	13
3.5 Variante 3 (Kombi)	13
3.6 Vergleichende Bewertung der Varianten	19
3.7 Maßnahmen ohne Tunnelschließung	20
<b>4. Fazit</b>	<b>21</b>



## 1. VORBEMERKUNG

Die Bundesallee wurde in den 1960er Jahren als Teil einer Hauptachse des Kfz-Verkehrs im damaligen West-Berlin von der City West über den Bundesplatz und den Friedrich-Wilhelm-Platz bis zur Autobahn A 103 umfassend umgestaltet. Die historische Situation des ausgehenden 19. Jahrhunderts mit der Kaiserallee als Boulevard und dem Kaiserplatz als zentraler Schmuckplatz wurde dabei weitgehend überformt. Der heutige Bundesplatz blieb zwar mit seiner raumbildenden Randbebauung bestehen, die Zerschneidung der Platzfläche durch eine Tunnelzufahrt und die „schlanke“ Trassierung der Randstraßen haben jedoch die stadträumliche Qualität der Platzsituation stark beeinträchtigt. Auch der aufgeweitete Knoten mit der Detmolder und der Wexstraße, die zu Autobahnzubringern abgewertet wurden, sowie die Autobahnbrücke am südlichen Platzrand haben zu einer nachteiligen Veränderung des Quartiers beigetragen.

Vom Boulevard und Schmuckplatz zur  
Automagistrale

Ein erster Schritt zur Abkehr vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ war der Verzicht auf die nördliche Fortsetzung der Achse über den Fasanenstraßentunnel. Bereits 1987 wurde dann die Fragmentierung der Stadtstruktur durch die „neue“ Bundesallee in einer öffentlichen Ausstellung im Rathaus Wilmersdorf zur Diskussion gestellt. Seitdem wurden verschiedene Konzepte einer Stadtreparatur, z.B. im Kreuzungsbereich mit dem Hohenzollerndamm und zuletzt mit einem Wettbewerb für den Friedrich-Wilhelm-Platz ausgearbeitet, die jedoch nicht zur Umsetzung kamen oder sich an das Grundsatzproblem einer für den Kfz-Verkehr optimierten Straßengestaltung nicht heranwagten.

Abkehr vom Leitbild der „autogerechten  
Stadt“

Seit mehr als einem Jahrzehnt engagiert sich die „Initiative Bundesplatz“ in diesem Sinne. Einige Verbesserungen konnten bereits erreicht werden, insbesondere durch Aufwertung der Grünflächen beiderseits der Tunnelmündung und deren Verknüpfung mit der Mainzer bzw. Tübinger Straße. Das Grundsatzproblem der Zerschneidung der Platzfläche bleibt jedoch bestehen.

Initiative Bundesplatz

In der vorliegenden Studie soll erneut der Frage nachgegangen werden, ob und wie unter den Rahmenbedingungen einer politisch gewollten „Verkehrswende“ durch eine veränderte Verkehrslösung eine höhere städtebauliche Qualität für den prominenten Stadtraum mit einer verbesserten Nutzungs- und Aufenthaltsqualität ermöglicht werden kann. Als Anregung für eine jedenfalls notwendige vertiefte Untersuchung werden dazu Alternativen einer möglichen Platzgestaltung und Verkehrsführung bei Schließung des Tunnels bzw. als Interims-Lösung im Vorlauf dazu skizzenhaft ausgearbeitet. Dabei wird auch die Möglichkeit einer stufenweisen Realisierbarkeit in den Blick genommen.

Ziel der vorliegenden Studie

Die Vorstudie geht von veränderten verkehrlichen Rahmensetzungen aus, die u.a. mit den im Mobilitätsgesetz festgelegten Zielen und Maßnahmen ihren Ausdruck gefunden haben. Dazu gehören angemessene Gehwegbreiten und sichere Querungsmöglichkeiten ebenso wie Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen und eine ausreichende Zahl von Fahrradabstellmöglichkeiten. Mit dem erwarteten Rückgang des Kfz-Verkehrs und einer zunehmenden Bedeutung von Carsharing und Elektromobilität verbinden sich die Notwendigkeit und die Möglichkeit, die Aufteilung der öffentlichen Straßenräume zu überdenken.

Mobilitätsgesetz

In einem ersten Schritt werden kurz die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine Neuordnung der Platzfläche dargestellt. Dabei werden auch durch frühere Planungen entstandene Fixpunkte berücksichtigt, die sich nur mit erheblichem Aufwand verändern lassen. In einem zweiten Schritt werden grundsätzliche Varianten der Verkehrsführung skizzenhaft ausgearbeitet und im Hinblick auf ihre Voraussetzungen und ihre Auswirkungen auf die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und auf den Verkehr summarisch bewertet. Eine Ermittlung der verkehrlichen Folgewirkungen, die Berücksichtigung des unterirdischen Leitungsbestandes sowie Vorschläge für die künftige Gestaltung des erweiterten Platzinnenbereichs müssen vertiefenden Untersuchungen vorbehalten bleiben.

Vorgehensweise

## 2. RAHMENBEDINGUNGEN

### 2.1 Historische Entwicklung

1872 erwarb der Hamburger Kaufmann Carstenn das Gut Deutsch-Wilmersdorf und ließ für das damals weit außerhalb von Berlin gelegene Gebiet einen Erschließungs- und Parzellierungsplan aufstellen. Dieser legte die heute noch erkennbare Straßen- und Platzkonfiguration fest, mit der Kaiserallee als 45 m breiter Mittelachse, dem Kaiserplatz sowie überwiegend symmetrisch angeordneten seitlichen Wohnstraßen (sog. Carstenn-Figur). Ursprünglich für eine vorstädtische Villenbebauung vorgesehen, die zunächst jedoch kaum vorankam, wurde der heutige Bundesplatz nach Änderungen des Bauordnungsrechts, Anlage des Ringbahnhofs und Straßenbahnerschließung ab etwa 1895 innerhalb von nur zehn Jahren vollständig mit fünfgeschossigen Mietshäusern bürgerlichen Zuschnitts umbaut. Der repräsentative Charakter des Platzraums wurde durch eine aufwändige Architektur, geschlossene Alleebaumreihen und 7,5 m breite Vorgartenzonen unterstrichen. Die Platzmitte wurde 1909 als Schmuckplatz angelegt, mit einem Springbrunnen im Mittelrundell, Mittelflächen mit Zierbeeten und einer Randbepflanzung aus Laub- und Nadelgehölzen.

die Kaiserallee als Teil einer spekulativen Stadterweiterungskonzeption

Durch Kriegszerstörungen wurde der Bereich nördlich des Bundesplatzes stark in Mitleidenschaft gezogen, während die Randbebauung des Platzes selbst in ihrer Grundstruktur erhalten blieb. Unter dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ erfolgte in den 1960er Jahren der Umbau der Bundesallee zu einer Hochleistungsstraße mit Untertunnelung des Platzes, fahrdynamischer Neutrassierung der Randstraßen unter Reduzierung von Vorgartenflächen und Umbau des Knotens Detmolder/ Wexstraße. In enger baulicher Koordination damit wurde die U-Bahnlinie U9 mit dem Bahnhof Bundesplatz realisiert. Der Bau des Autobahn-Stadtrings mit Anschlüssen an der Detmolder Straße und der Wexstraße und Überbrückung der Bundesallee südlich des Platzes trug weiter zur Beeinträchtigung der Platzqualität und des Quartierszusammenhangs bei.

Überformung durch autoorientierte Straßenplanung

Im Zusammenhang mit dem Straßen- und U-Bahnbau erhielt die neben dem Tunnel verbliebene Platzfläche eine neue Freiflächengestaltung im Stil der Zeit. mit einer orthogonalen Gliederung in Aufenthalts- und Wegeflächen, überstellt durch einen dichten Baumbestand. In jüngster Zeit wurde unter Mitwirkung der Initiative Bundesplatz eine signifikante Aufwertung dieser Flächen erreicht, soweit dies unter den aktuellen Rahmenbedingungen möglich war.

Neugestaltung der Platzfläche

### 2.2 Stadträumliche Einordnung

Der Bundesplatz liegt inmitten eines dicht bebauten Innenstadtquartiers mit hohen städtebaulichen und Wohnqualitäten. In der Nord-Süd-Verbindung stellt er eine markante Zäsur und einen wichtigen Orientierungsort dar, dessen Wirksamkeit allerdings durch die schlanke Straßentrassierung eingeschränkt wird. Als Umsteigepunkt zwischen der U-Bahn und der nahe gelegenen S-Bahn weist der Platz eine hohe Zentralität auf.

Zentraler Ort im Stadtgefüge

Vor allem im Bereich der Kreuzung mit der Detmolder/ Wexstraße tragen vielfältige Erdgeschossnutzungen, darunter ein Kino, eine Bank und mehrere Gastronomiebetriebe sowie Bushaltestelle und Taxistand zur zentralen Bedeutung des Standorts bei. Im Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks wird der Bereich um den Bundesplatz als Nahversorgungszentrum eingestuft. Im südlichen und nördlichen Umfeld des Platzes sowie entlang der Detmolder/ Wexstraße lässt die Dichte attraktiver städtischer Nutzungen mit der Entfernung vom Platz jedoch zunehmend nach.

Nahversorgungszentrum

## 2.3 Gestaltung und Nutzung der Platzfläche

Gestalterisch gliedert sich der Bundesplatz in vier Teilflächen:

1. Verkehrsflächen für den fließenden Kfz-Verkehr, einschließlich des aufgeweiteten Knotens mit der Detmolder/ Wexstraße,
2. Seitenräume als Transiträume für den Fuß- und Radverkehr, tlw. erweitert als Folge der Neutrassierung der Fahrbahnen, mit Vorgärten und Schankterrassen,
3. zentrale Fläche mit (eingeschränktem) Aufenthaltscharakter,
4. Tunnelzufahrt.

Die Fahrbahnbereiche, einschließlich der seitlichen Parkstände sind durchgängig asphaltiert. Mittelstreifen bzw. -inseln sind mit Mosaikpflaster, im Bereich von Überwegen mit Gehwegplatten befestigt. Die schmalen Mittelstreifen in der Bundesallee und der Wexstraße sind überwiegend begrünt und nehmen einige Baumstandorte auf. Die Gehwege weisen Gehbahnen aus diagonal verlegten, 35x35 cm großen Gehwegplatten auf, die von Ober- und Unterstreifen aus Mosaikpflaster eingefasst werden. Die so befestigten Flächen weisen – bedingt durch die nicht an der Randbebauung orientierten Fahrbahnführungen – abschnittsweise ungewöhnlich große Breiten auf.

Die historische Vorgartenzone wurde im Zuge der Straßenplanung der 1960er Jahre in ihrer Breite reduziert und teilweise als Erweiterung in den mosaikgepflasterten Oberstreifen einbezogen. Die meisten Vorgärten sind jedoch durch Hecken oder Zäune eingefriedet und mehr oder weniger intensiv begrünt. Zwei Schankterrassen auf der Westseite schotteten sich durch Mauern und dichtes Grün gegenüber dem Straßenraum ab.

Die Freiflächen bzw. Gartenanlagen des Bundesplatzes wurden 1967/68 nach einem Entwurf des Gartenbauamts Wilmersdorf (Karl Schmid) gestaltet und sind in den Grundzügen so erhalten. Auf den befestigten Flächen bilden Streifen aus zweireihig orthogonal verlegten hellen Waschbetonplatten eine Art Rasternetz, dessen Felder im südlichen Teil durch diagonal verlegte Gehwegplatten, im Übrigen durch ein Mosaikpflaster ausgefüllt werden. In unregelmäßigen Abständen sind darin Pflanzflächen, Baumscheiben, Aufenthaltsflächen und kleinteilige Gartenräume unterschiedlicher Zweckbestimmung eingebettet. Wege und Aufenthaltsflächen sind zur Tunnelzufahrt und zu den Randstraßen hin durch Gehölzstreifen eingefasst. Im Norden wurden kürzlich mosaikbefestigte Gehwege angelegt, die die bis dahin sackgassenartig endenden Aufenthaltsbereiche über neu angelegte Gehwegvorstreckungen mit der Mainzer und der Tübinger Straße verbinden. Die Gartenanlagen sind nicht als öffentliche Grünfläche klassifiziert, sondern formal Teil des Straßenlandes.

Der dichte Baumbestand Im Inneren der Platzfläche geht zu kleinen Teilen noch auf die Gestaltung des historischen Schmuckplatzes, überwiegend jedoch auf die Neugestaltung von 1967/68 zurück. Entlang der Randstraßen nehmen die Baumpflanzungen dieser Periode die neue, geschwungene Fahrbahnführung auf. Lediglich im südlichen Platzbereich wurden 1984 zwei linear an der Randbebauung orientierte Reihen von je vier Platanen nachgepflanzt. Die Dreiecksflächen südlich der Detmolder bzw. Wexstraße weisen jeweils eine informelle Dreiergruppe von ebenfalls etwa 40 Jahre alten Platanen auf. Von den einmündenden Straßen sind die Tübinger, die Mainzer und die Detmolder Straße dicht mit Bäumen überstanden. Die Bundesallee nördlich und die Wexstraße östlich des Platzes weisen dagegen nur einen lückenhaften Straßenbaumbestand auf.

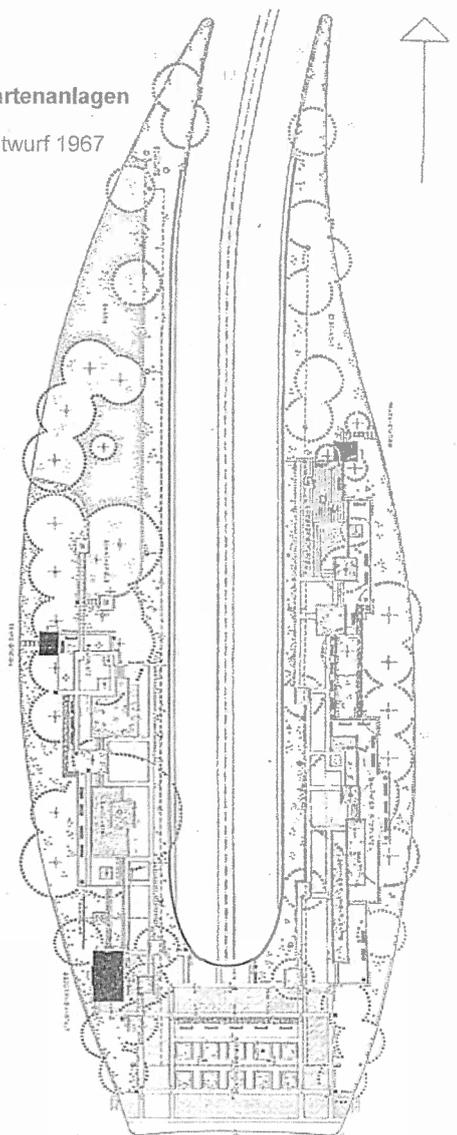
Die meisten Straßenbäume sind nach § 2 der Baumschutzverordnung vom 11. Januar 1982 (BaumSchVO) geschützt, da sie über einen Stammumfang von mehr als 80 cm verfügen. Die geschützten Bäume unterliegen einer Erhaltungspflicht, bei ihrer Beseitigung ist ein ökologischer Ausgleich erforderlich.

### Oberflächenbefestigung, Materialien

### Vorgartenzonen

### Gartenanlagen

Entwurf 1967



Beiderseits des Bundesplatzes haben mehrere Gastronomiebetriebe ihren Standort. Ihre Außengastronomie trägt zur Belebung der Platzränder bei soweit sie sich nicht gegenüber dem Gehweg abschottet. Vereinzelt finden sich vor Ladengeschäften auch andere Sondernutzungen wie Warenpräsentation und Werbeanlagen. Eine besondere Attraktion für den Platzbereich stellt das Bundesplatz-Kino dar. Überwiegend werden die Erdgeschosse jedoch durch Wohnungen oder büroähnliche Dienstleistungen genutzt. In jüngster Zeit wurde der Markt von der Mainzer Straße auf die Südseite des Bundesplatzes verlegt, wo er allerdings nur wenige Stände umfasst. Südlich des Platzes wird die Kontinuität der Randbebauung durch die rund 60 m breite Dunkelzone der Autobahn- und Eisenbahnbrücken unterbrochen.

**Erdgeschoss- und Vorgartennutzungen**

Im Platzbereich befinden sich drei durch einfache Stabgeländer eingefasste Zugänge zum U-Bahnhof Bundesplatz. Sie sind nach Lage und Ausrichtung auf die heutige Platzgeometrie orientiert und mit einer etwa erwogenen Wiederherstellung des historischen Platzlayouts tlw. nicht vereinbar. Der nordwestliche Zugang ist überdacht und wird durch einen längeren Fußgängertunnel erreicht, ein ursprünglich symmetrisch geplanter nordöstlicher Zugang wurde nicht realisiert. Auch die unterirdische Verteilerebene ist bei künftigen Planungen zu berücksichtigen. Die beiderseits des Straßentunnels gelegenen U-Bahntunnel in doppelter Tieflage stellten in der Vergangenheit dagegen kein Hindernis für Baumpflanzungen dar.

**U-Bahneingänge**

Die Straßenbeleuchtung ist auf die Fahrbahnen ausgerichtet, mit einer überhöhen sechsarmigen Leuchte auf der Verkehrsinsel im südlichen Knotenbereich und zweiarmigen Leuchten entlang der Fahrbahnränder. Der südliche Platzbereich weist eine ergänzende Beleuchtung der Seitenräume mit niedrigerem Lichtpunkt auf.

**Beleuchtung,  
weitere Ausstattungselemente**

Die Grünfläche ist gut mit Bänken und anderen Sitzgelegenheiten ausgestattet, jedoch unbeleuchtet. Südlich des Tunnelmundes befindet in einem Hochbeet die 1968 aufgestellte Metallskulptur „Phönix“ von Bernd Wilhelm Blank.

## 2.4 Verkehr

Im Berliner Straßennetz ist die Bundesallee (einschließlich des Tunnels und der seitlichen Fahrbahnen am Bundesplatz) als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) klassifiziert. Die Wexstraße und der Südwestkorso sind örtliche Straßenverbindungen (Stufe III), die Detmolder Straße ist als Ergänzungsstraße (Stufe IV) eingeordnet. Mainzer und Tübinger Straße sind örtliche Erschließungsstraßen in der Zuständigkeit des Bezirks.

**Straßenklassifizierung**

Die Bundesallee weist nördlich des Bundesplatzes eine Fahrbahnbreite von rund 22,5 m auf, mit 2x3 Fahrstreifen und einem 2,5 m breiten Mittelstreifen. Hinzu kommen abschnittsweise seitliche Parkhäfen. Der vierstreifige Bundesplatz-Tunnel stellt eine planfreie Verbindung zwischen der nördlichen Bundesallee und ihrer südlichen Fortsetzung jenseits des Südwestkorsos her. Die 6 m breiten seitlichen Randstraßen vermitteln insbesondere abbiegende Verkehrsbeziehungen in bzw. aus Richtung Wexstraße, Detmolder Straße und Südwestkorso. Seitliche Parkhäfen, ursprünglich für Längsaufstellung dimensioniert, wurden auf Schrägparken umgestellt, so dass sich die für den fließenden Verkehr verfügbare Fahrbahnbreite abschnittsweise auf etwa 4,5 m verengt. Die Geschwindigkeit ist in diesen Abschnitten auf 30 km/h begrenzt. Südlich der Wexstraße bis zur Autobahnbrücke sind je zwei überbreite Fahrstreifen, ein breiter Mittelstreifen sowie ebenfalls Parkhäfen für Schrägaufstellung vorhanden.

**Flächen für den Kfz-Verkehr**

Der Fisbroker Berlin gibt für 2019 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (dtv) von 18.100 Kfz im Tunnel, 8.300 Kfz in der westlichen und 10.500 Kfz in der östlichen Randfahrbahn des Bundesplatzes an. Südlich des Platzes reduziert sich der (oberirdische) Kfz-Verkehr aufgrund der starken Abbiegebeziehungen zwischen der nördlichen Bundesallee und der Wexstraße auf 6.100 Kfz/Tag je Richtungsfahrbahn.

**Verkehrsaufkommen**



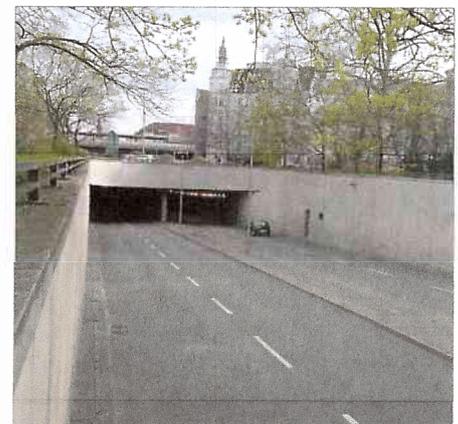
Oben: Neue Verbindung aus der Mainzer Straße mit dem Platzinnenbereich

Links: Einmündung der Bundesallee in den Bundesplatz mit Tunnelzufahrt von Norden



Oben: Östlicher Seitenraum mit Aufenthaltsnutzungen

Links: Westlicher Seitenraum mit U-Bahnausgang



Oben: Tunnelzufahrt in Platzmitte von Norden

Links: Gärtnerische Gestaltung der Platzfläche östlich der Tunnelzufahrt

Der Straßenzug Detmolder Straße - Wexstraße stellt sowohl eine Querbeziehung zwischen Heidelberger Platz und Innsbrucker Platz als auch Anschlüsse an den Autobahn-Stadtring her. Bei Stauerscheinungen wird er auch zur Umfahrung dieses Autobahnabschnitts genutzt.

Die Detmolder Straße weist zwei 4,5 m breite Fahrstreifen sowie seitliche Parkhäfen für Queraufstellung auf, Die Wexstraße ist dagegen sechsstreifig mit Mittelstreifen ausgebaut, wobei die äußeren Fahrstreifen zum Parken in Längsaufstellung genutzt werden. Im Knotenzulauf am Bundesplatz weitet sich die Detmolder Straße auf zwei, die Wexstraße auf drei Fahrstreifen auf, um Abbiegebeziehungen zu erleichtern. Im Knoten selbst verbreitert sich der Fahrbahnbereich beiderseits einer ovalen Mittelinsel auf bis zu 28 m. Das Verkehrsaufkommen wird für die Detmolder Straße mit 13.700, für die Wexstraße mit 18.900 Kfz/Tag (2019) angegeben.

Der Bundesplatz ist über die gleichnamigen Bahnhöfe von U- und S-Bahn hervorragend in das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel eingebunden. Die Buslinie 248 bietet im 20-Minuten-Takt zusätzliche Querverbindungen in Richtung Breitenbachplatz und Südkreuz.

Entlang der Bundesallee und der Platzränder ermöglichen überwiegend 1,5 m breite, südlich der Ringbahn jedoch abschnittsweise nur 0,75-1,0 m breite Radwege eine direkte Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung, allerdings in einem hoch verkehrsbelasteten Umfeld. Im nördlichen Abschnitt bietet die Prinzregentenstraße als Fahrradstraße eine attraktivere Umfahrungsmöglichkeit, die sich südlich der Ringbahn in verkehrsarmen Quartiersstraßen fortsetzt. Dagegen sind für den Radverkehr in Ost-West-Richtung zwischen Bundesplatz und Innsbrucker Platz keine Radverkehrsanlagen vorhanden; in der Verknüpfung mit dem Autobahnanschluss ist Radverkehr in Richtung Osten sogar ausgeschlossen und es besteht auch keine günstige Umfahrungsmöglichkeit. Westlich sind zwischen Bundesallee und Heidelberger Platz Radwege vorhanden, deren standardgerechte Verbreiterung geplant ist. Auch dort sind aufgrund der Nähe zum Autobahnanschluss die Nutzungsbedingungen teilweise wenig attraktiv.

An den U-Bahneingängen, vor dem Kino sowie neben den neuen Gehwegvorstreckungen im Norden des Platzes befinden sich jeweils einige Fahrradbügel, die den Bedarf jedoch nicht abdecken. In der Detmolder Straße und der Wexstraße sind derzeit keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.

Die Gehwege am Bundesplatz weisen eine vergleichsweise großzügige Mindestbreite von etwa 5 m auf, die sich im Norden und Süden noch aufweitet. Warenpräsentation und Außengastronomie finden überwiegend außerhalb des eigentlichen Gehbereichs in den ehemaligen Vorgartenzonen ihren Platz, ohne den Fußverkehr zu behindern. In der Detmolder Straße und der Wexstraße wirken die etwa 5 m breiten Seitenräume mit durch Baumscheiben bzw. Radwege tlw. auf knapp 3 m reduzierten Gehwegen – im Verhältnis zu den 18 bzw. 20 m breiten asphaltierten Fahrbahnbereichen – etwas beengt.

Am Knoten Bundesplatz/ Detmolder/ Wexstraße bestehen lichtsignalgeregelte Querungsmöglichkeiten an allen Knotenarmen. Nach Norden zu ist die nächste gesicherte Querungsmöglichkeit rund 300 m entfernt. Dazwischen wurden durch Gehwegvorstreckungen neue, gut nutzbare Querungsmöglichkeiten von der Platzmitte zur Mainzer bzw. zur Tübinger Straße geschaffen. Die Tunnelzufahrt stellt jedoch ein unüberwindliches Hindernis dar, so dass sich Fußwege aus dem östlichen Quartier zu den Einzelhandelsbetrieben in der Mainzer Straße um bis zu 250 m verlängern.

Im Fünfjahres-Zeitraum 2015-2019 ereigneten sich im Kreuzungsbereich Bundesallee/ Detmolder/ Wexstraße neun Verkehrsunfälle mit Radfahrer- und nur ein Verkehrsunfall mit Fußgängerbeteiligung. Das diesbezügliche Unfallgeschehen ist somit unauffällig.

## Kfz-Verkehr – Detmolder Straße und Wexstraße

## ÖPNV-Anbindung

## Radverkehrsanlagen



Geh- und Radwegengpass südlich der Ringbahn

## Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

## Gehweg- bzw. Seitenraumbreiten

## Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

## Straßenverkehrsunfälle

Die im Umweltatlas verfügbaren Informationen zum Straßenverkehrslärm zeigen entlang der westlichen und östlichen Platzränder an den Fassaden der Randbebauung nächtliche Lärmbelastungen von 55-60 dB(A), d.h. oberhalb des Orientierungswerts für Mischgebiete von 50 dB (A). Im Norden des Platzes, wo der Verkehr aus dem Tunnel an die Oberfläche kommt, sowie in der Wexstraße liegt der nächtliche Lärmpegel nochmals um 5 dB(A) höher, während weiter südlich zum Autobahn-Stadtring hin, der keine effektive Lärmabschirmung aufweist, mit fast 70 dB(A) die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht wird. Auch auf den Aufenthaltsflächen im Platzinnenbereich, für die die Tagwerte entscheidend sind, werden 70 dB(A) im Süden sogar 75 dB(A) überschritten. Dies sind Werte, bei denen man nach allgemeiner Auffassung nicht mehr von einer einigermaßen ungestörten Kommunikation im Freien ausgehen kann. Durch die zwischenzeitlich eingeführte Tempo-30-Regelung dürfte sich die aktuelle Lärmbelastung an den Platzrändern und in der Platzmitte gegenüber den Angaben im Umweltatlas jedoch etwas verringert haben.

**Belastung durch Verkehrslärm**

Für längerfristig angelegte Planungen kann davon ausgegangen werden, dass sich mit einem zunehmenden Anteil von Elektrofahrzeugen und Maßnahmen zur Umsetzung der „Verkehrswende“ die Lärmbelastung verringern wird. Jedoch ist unklar, in welchen Zeiträumen und welchem Umfang dies der Fall sein wird.

**Lärmreduzierung durch Elektromobilität und sinkendes Verkehrsaufkommen**

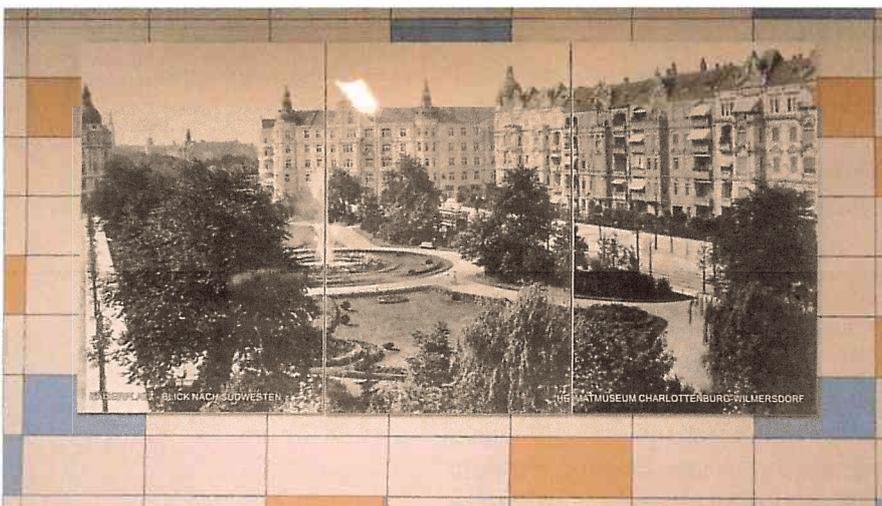
Für die Detmolder Straße wurde eine Umbauplanung erarbeitet, die in ihrer Variante 4 im Januar 2020 die Zustimmung des bezirklichen Ausschusses für Verkehr und Tiefbau gefunden hat. Die Planung sieht eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 7 m, die Umstellung von Quer- auf Längsparken im Seitenraum, die Einordnung von je 2 m breiten Radwegen sowie ergänzende Baumpflanzungen am südlichen Fahrbahnrand vor. Die Gehwege bleiben mit je 3 m Breite gegenüber der Bestandssituation annähernd unverändert. Die vorliegende Vorstudie geht in ihren Planungsskizzen von der – bisher nicht erfolgten – Umsetzung dieser Planung aus.

**Umbauplanung Detmolder Straße**

## 2.5 Leitungsbestand

Eine Leitungsabfrage konnte im Rahmen dieser Vorstudie nicht durchgeführt werden. Es ist zu vermuten, dass sich die Straßenentwässerung an der nach 1966 hergestellten Neutrassierung der Fahrbahnen orientiert, während die übrigen Medien meist noch parallel zur Randbebauung außerhalb der Vorgartenzonen eingeordnet sind. Für eine weitere Konkretisierung der hier vorgestellten Planungsskizzen sind Kenntnisse über den Leitungsbestand unabdingbar.

**Leitungsabfrage liegt nicht vor**



Wandbild im U-Bahnzugang als Erinnerung an den historischen Kaiserplatz (Blick nach Südwesten)

### 3. MÖGLICHE VERKEHRSLÖSUNGEN

#### 3.1 Planungsprämissen

Im Folgenden werden Varianten zur Verkehrsabwicklung am Bundesplatz mit unterschiedlichen Fahrbahnführungen dargestellt und bewertet. Ausgangspunkte für die Variantendiskussion sind das Ziel einer „Verkehrswende“ und die Festlegungen des Mobilitätsgesetzes. Die dargestellten Verkehrslösungen gehen mit Bezug darauf von folgenden Grundannahmen aus:

- Die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ist nicht mehr das entscheidende Kriterium für den Straßenentwurf. Vielmehr sind alle Verkehrsarten sowie die Aufenthaltsfunktion und nicht zuletzt gestalterische Aspekte gleichermaßen zu berücksichtigen. Der Kfz-Verkehr muss sich verträglich in die städtische Umgebung einfügen. Dies setzt eine signifikante Reduzierung des Verkehrsaufkommens voraus.
- Das Vordringen der Elektromobilität wird dazu beitragen, dass sich die Emissionen des verbleibenden Kfz-Verkehrs deutlich verringern.
- Da ein Gesamtkonzept für die Re-Urbanisierung der Bundesallee den Rahmen der vorliegenden Untersuchung überschreitet, wird hilfsweise angenommen, dass die Bundesallee auf zwei Fahrstreifen je Richtung und ggf. zum Parken freigegebene Randstreifen reduziert werden kann. Die gegenwärtig vorhandenen Parkhöfen würden dann zugunsten einer Verbreiterung der Seitenräume und Wiederherstellung des Alleecharakters zurückgebaut. Ehrgeizigere Lösungen für die Bundesallee sollen nicht ausgeschlossen werden, müssen jedoch dem ausstehenden Gesamtkonzept vorbehalten bleiben.
- An allen Hauptverkehrsstraßen (und somit an der Bundesallee, der Detmolder und der Wexstraße) sind mindestens 2 m breite Radverkehrsanlagen (Radwege oder [ggf. geschützte] Radfahrstreifen) mit einem Abstand von mindestens 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr vorzusehen.
- Gehwege sollen eine von Hindernissen freie Breite von mindestens 4 m erhalten. Kurze Einengungen durch übergehbare Baumscheiben, können hingenommen werden.
- Die Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs erhalten eine Regelbreite von 3,0 bis maximal 3,5 m.
- Die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum kann reduziert werden, z.B. durch Umstellung von Schräg- auf Längsaufstellung, jedoch sind weiterhin Park- und Lademöglichkeiten am Straßenrand vorzusehen.
- Die Detmolder Straße wird entsprechend der beschlossenen Vorplanung (s.o.) umgebaut.
- Für die Wexstraße soll ein an diesem Muster orientierter Umbau offen gehalten werden, um auch dort Radverkehrsanlagen einordnen zu können. Dabei sind jedoch ggf. erhaltenswerte Bäume im Mittelstreifen zu berücksichtigen.
- Der vorhandene Baumbestand im Platzbereich ist so weit wie möglich in die Planung zu integrieren, auch wo die Baumstandorte an den aktuellen Fahrbahnführungen orientiert sind.
- Die gut erhaltene Gartengestaltung von 1966/67 ist als Zeitdokument bei der Neugestaltung des Platzinnenbereichs zu berücksichtigen.

**Ausgangspunkte: Verkehrswende, Mobilitätsgesetz**

**Beim Straßenentwurf alle Verkehrsarten sowie Gestaltqualitäten berücksichtigen**

**Gesamtkonzept für die Bundesallee erforderlich**

**Mindestmaße für Rad- und Fußverkehrsanlagen gewährleisten**

**Anzahl der Parkstände in Frage stellen**

**Umbau Detmolder und Wexstraße**

**Baumbestand einbinden**

**Gartengestaltung berücksichtigen**

#### 3.2 Grundsatzvarianten

Im Folgenden wird zwischen den folgenden konzeptionellen Ansätzen unterschieden (s. Abbildungen auf Seiten 14-18):

**Variante 1** („Hufeisen“) geht von einer Orientierung an der Platzgeometrie um 1900 aus, mit einer Abgrenzung der inneren Platzkanten parallel zur Randbebauung, einem halbkreisförmigen Abschluss im Norden, einem gradlinigen Anschluss der Allee aus Richtung Norden und einer dreiecksförmigen Zusammenführung der beiden Richtungsfahrbahnen südlich der Detmolder/Wexstraße zur Ringbahn hin.

**Var. 1: „Hufeisen“**

**Variante 2** („Oval“) orientiert sich stärker an der in den 1960er Jahren konzipierten Platzgestaltung mit geschwungenen Abgrenzungen des Platzinnenbereichs unter weitgehendem Erhalt der vorhandenen, im Norden und Süden konvergierenden Randfahrbahnen.

Var. 2: „Oval“

**Variante 3** („Kombi“) Grundsätzlich ist auch eine Kombination von Elementen beider Varianten denkbar, die im südlichen Platzbereich der Variante 2, im nördlichen Platzbereich der Variante 1 entspricht.

Var. 3: „Kombi“

Für die Varianten wird geprüft, ob mit vertretbarem Aufwand eine vorbereitende Interimslösung (Stufe 1) noch ohne Schließung des Tunnels realisierbar ist und bereits einen signifikanten Gewinn für die Platzqualität ermöglichen würde. Weiterhin werden Gestaltungslösungen skizzenhaft aufgezeigt und bewertet, die sich – möglichst ohne Umbau der Interimslösung – durch eine Schließung des Tunnels für den Kfz-Verkehr ergeben (Stufe 2).

Verbesserungen durch „Interimslösung“ möglich?

Weitere grundsätzlich denkbare Varianten wie eine gradlinige Verbindung der nördlichen und südlichen Bundesallee über die Platzmitte hinweg oder eine Führung beider Richtungsfahrbahnen entlang der westlichen oder der östlichen Platzseite wurden nicht weiter verfolgt, da sie keinen städtebaulichen oder funktionalen Mehrwert versprechen und sich für eine stufenweise Realisierung nicht eignen.

Verworfenen Varianten

### 3.3 Variante 1 (Hufeisen)

#### 3.3.1 Ausbaustufe 1.1

Variante 1, die sich an der Platzgeometrie um 1900 orientiert, sieht in einer ersten Ausbaustufe (1.1, ohne Schließung des Tunnels) einen grundlegenden Umbau des Knotens Bundesplatz/ Detmolder Straße/ Wexstraße/ südliche Bundesallee vor. Dabei werden die seitlichen Randstraßen in ihrem Südabschnitt auf etwa 50 m Länge gradlinig parallel zu den Baukanten auf die Detmolder Straße bzw. die Wexstraße geführt. Südlich des Knotens werden die beiden Richtungsfahrbahnen der Dreiecksform der Bebauungskanten folgend wieder zusammengeführt. Nördlich knüpft der Umbauabschnitt der Stufe 1.1 an den zunächst unveränderten Bestand an.

Umbau des Knotens Bundesplatz/ südliche Detmolder/ Wexstraße

Mit einer Breite der Randfahrbahnen von je 6,5 m wird eine spätere Zweistreifigkeit nach Tunnelschließung vorweggenommen, zunächst kann ein Fahrstreifen zum Parken freigegeben werden. Die Radwege werden im Umbaubereich auf 2 m verbreitert. Eine Mindestbreite der Gehwege von 4 m sowie der Erhalt vorhandener Vorgärten bzw. privater Gebäudevorzonen bleiben gewährleistet. Der vorhandene Baumbestand kann in die Neugestaltung integriert werden. Die neue Platzgeometrie wird durch ergänzende Baumpflanzungen unterstrichen.

Gradliniger Abschluss für die seitlichen Platzkanten

Der nordwestliche U-Bahnausgang zum Bundesplatz, der aufgrund früherer Straßenplanungen über einen langen Tunnel erreicht wird, muss in dieser Variante verlegt oder aufgegeben werden. Ein neuer, auf kürzerem Weg erreichbarer Zugang könnte z.B. im südlichen Teil des Platzinnenbereichs geschaffen werden und dort durch eine Rolltreppe und zugeordnete Fahrradbügel ergänzt werden.

Verlegung oder Aufgabe des nordwestlichen U-Bahnzugangs

Es wird vorgeschlagen bei dem im Zusammenhang mit der Begradigung der Randstraßen ohnehin erforderlichen Eingriff in den Knoten Detmolder/ Wexstraße bereits in Stufe 1.1 dessen verkehrsfunktional bedingte Aufweitung aufzugeben. Die Gesamtbreite des Fahrbahnbereichs lässt sich damit von 28 m auf etwa 16 m reduzieren. Eine 3 m breite Mittelinsel (derzeit 9 m, nicht betretbar) schafft eine mittlere Querungsmöglichkeit zur Verbindung des nördlichen Platzinnenbereichs mit der südlichen verkehrsfreien Dreiecksfläche. Die dargestellte Gestaltungslösung berücksichtigt den geplanten Umbau

Umbau des Knotens Detmolder/ Wexstraße

der Detmolder Straße und hält die Möglichkeit eines analogen Umbaus der Wexstraße mit je einer Richtungsfahrbahn, seitlichen Park- und Baumstreifen sowie Radverkehrsanlagen (Radwege oder Radfahrstreifen) offen.

### 3.3.2 Ausbaustufe 1.2

In einer zweiten Ausbaustufe (1.2) kann der Planungsansatz der Stufe 1.1 unter der Voraussetzung einer Schließung des Straßentunnels konsequent weitergeführt werden, mit einer gradlinigen Verlängerung der Randstraßen und einem halbkreisförmigen Abschluss der Platzfigur im Norden. Damit kann auch eine Umfahrung des Platzes auf dieser Seite wieder ermöglicht werden. Die westliche Richtungsfahrbahn der Bundesallee wird – dem ursprünglichen Konzept entsprechend – wieder gradlinig in den Platzbereich hineingeführt. Während die östliche Richtungsfahrbahn der Randbebauung folgend abknickt. Die Einordnung eines zusätzlichen Fahrstreifens für Linksabbieger aus Richtung Norden in die Wexstraße wäre zu prüfen. Die Einmündungen der Mainzer und der Tübinger Straße werden geringfügig angepasst, die hier vorhandenen Querungsmöglichkeiten können erhalten und über den Platzinnenbereich miteinander verbunden werden. Nördlich des Platzes sollte eine weitere – geschützte – Fußgängerquerung ermöglicht werden.

Abschluss der Platzfigur im Norden nach Aufgabe der Tunnelzufahrt

Die vorhandenen Straßenbäume werden weitgehend in das Konzept integriert, jedoch müssen im Norden aufgrund der veränderten Fahrbahnführungen einige Bestandsbäume entfallen. Neue Baumpflanzungen, die sich an der veränderten Platzgeometrie orientieren und diese unterstreichen, können den Verlust mehr als ausgleichen.

Ergänzung der den Platz rahmenden Baumpflanzungen

### 3.3.3 Gestaltungsoptionen für den Platzinnenbereich (Var. 1)

Gestaltungsmöglichkeiten, die sich bei Umsetzung der Stufen 1.1 bzw. 1.2 für den Platzinnenbereich ergeben, können hier nur angedeutet werden und sollten einem Wettbewerb vorbehalten bleiben. Es bietet sich an, in dieser an der Platzgeometrie um 1900 anknüpfenden Variante ein stärker formales Gestaltungskonzept zu verfolgen, mit einer umlaufenden Wegeführung und Betonung der Platzränder durch eng daran orientierte Baumpflanzungen. Es wird vorgeschlagen, die vorhandene Gartengestaltung seitlich des bestehenden Tunnels – wie in der Planungsskizze zu Variante 1 (Endzustand) dargestellt – einzubeziehen und den mittleren Bereich der bestehenden Tunnelzufahrt als Wiesen- und Aufenthaltsbereich mit Kinderspielplatz zu gestalten. Grundsätzlich denkbar ist aber auch eine stärkere Überformung mit formalen Schmuckelementen wie z.B. dem früher vorhandenen Brunnenbecken.

Hinweise zur Neugestaltung der Platzfläche

Im Süden der Platzfläche ergibt sich bereits in der Realisierungsstufe 1.1 durch den Umbau der Randstraßen ein erheblicher Flächengewinn, der für eine Erweiterung der Marktfunktion, eine Qualifizierung der Aufenthaltsfunktionen und für eine Gastronomie mit Außenterrasse genutzt werden kann. Auch eine Entsiegelung von Teilflächen ist denkbar. Mit der Neugestaltung dieses Bereichs sollte bereits ein künftiges Gesamtkonzept für den Platzinnenbereich vorbereitet werden.

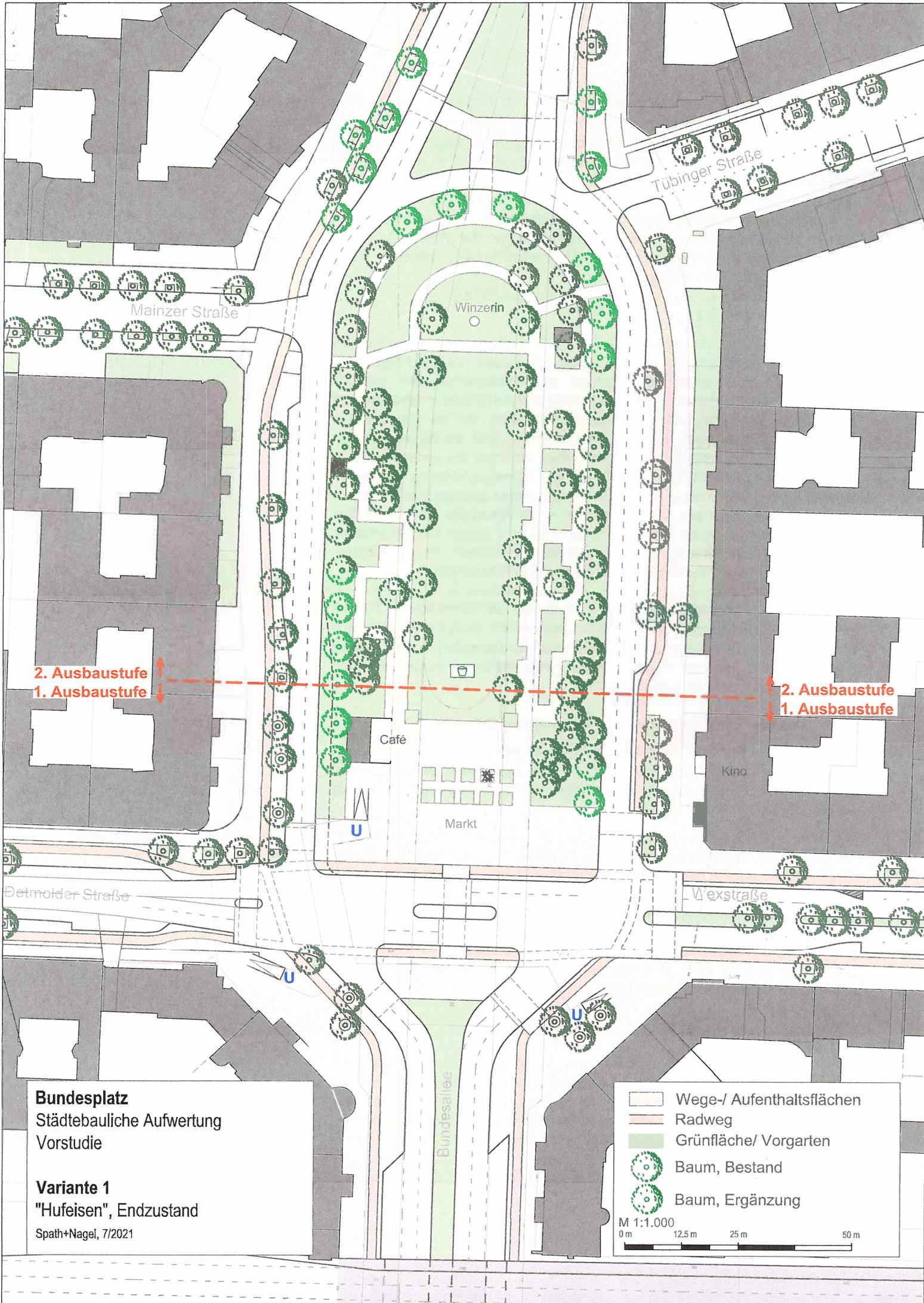
Vorbereitende Maßnahmen auf der erweiterten südlichen Platzfläche

## 3.4 Variante 2 (Oval)

### 3.4.1 Ausbaustufe 2.1

In einer ersten Ausbaustufe (2.1) sind bei Orientierung an der gegenwärtigen Platzgeometrie nur wenige Änderungen im Vorlauf zu einer Schließung des Straßentunnels möglich bzw. erforderlich. In den Seitenräumen entlang der Platzränder, für die sich auch bei Umsetzung der Stufe 2.2 kaum noch Veränderungen ergeben, können die Radwege auf 2 m verbreitert und die in die Jahre gekommene Oberflächengestaltung überarbeitet werden, in stärkerer Anlehnung an die AV Geh- und Radwege, mit größeren Baumscheiben, Entsiegelung weiterer Teilflächen und klarer Abgrenzung von Gehbereichen, Vorgarten- und Aufenthaltsflächen.

Verbreiterung der Radwege, Aufwertung der Seitenräume



2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

**Bundesplatz**  
Städtebauliche Aufwertung  
Vorstudie

**Variante 1**  
"Hufeisen", Endzustand  
Spath+Nagel, 7/2021

	Wege-/ Aufenthaltsflächen
	Radweg
	Grünfläche/ Vorgarten
	Baum, Bestand
	Baum, Ergänzung

M 1:1.000  
0 m 12,5 m 25 m 50 m

Ein Umbau des Knotens Detmolder/ Wexstraße ist in dieser Variante nicht zwingend erforderlich. Dennoch sollte im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau der Detmolder Straße und dem vorgeschlagenen Umbau der Wexstraße eine Neugestaltung des Knotens zugunsten einer weniger autoverkehrsorientierten Lösung mit einer Reduzierung der Breite des Fahrbahnraums von 28 m auf etwa 18 m ins Auge gefasst werden. Die dargestellte Gestaltungslösung berücksichtigt den geplanten Umbau der Detmolder Straße und hält die Möglichkeit eines analogen Umbaus der Wexstraße mit je einer Richtungsfahrbahn, ergänzenden Baumpflanzungen, seitlichen Parkstreifen und Radverkehrsanlagen offen.

Umbau des Knotens Detmolder/  
Wexstraße

### 3.4.2 Ausbaustufe 2.2

In einer zweiten Ausbaustufe (2.2) kann bei Schließung des Straßentunnels der nördliche Teil des Bundesplatzes umgebaut werden. Vorgeschlagen wird auch hier ein halbkreisförmiger Abschluss des Platzinnenbereichs, der sich nahtlos aus den Randstraßen entwickeln lässt und durch Bestandsbäume und ergänzende Baumpflanzungen nachgezeichnet wird. Da die Randstraßen 1966 zunächst zweistreifig realisiert worden waren, sind nur relativ geringfügige Anpassungen erforderlich. Insbesondere müssten die seitlichen Parkhäfen wieder in ihrer Breite reduziert und von Schrägaufstellung auf Längsaufstellung umgestellt werden. Die Einordnung eines zusätzlichen Fahrstreifens für Linksabbieger aus Richtung Norden in die Wexstraße wäre zu prüfen. Die neuen Übergänge zur Mainzer und zur Tübinger Straße können erhalten und über den Platz hinweg miteinander verbunden werden. An den Einmündungen beider Straßen sind kleinere Anpassungen erforderlich.

Abschluss der Platzfigur im Norden  
nach Aufgabe der Tunnelzufahrt

Die nördliche Bundesallee wird in der Trassenlage der vorhandenen Tunnelzufahrt mit 2x2 Fahrstreifen an den Platz herangeführt. Dadurch ergeben sich dort verbreiterte Seitenräume, die für ergänzende Baumpflanzungen genutzt werden können, um den Verlust einiger Bestandsbäume in der künftigen nördlichen Platzumfahrung auszugleichen.

Ergänzende Baumpflanzungen

### 3.4.3 Gestaltungsoptionen für den Platzinnenbereich (Var. 2)

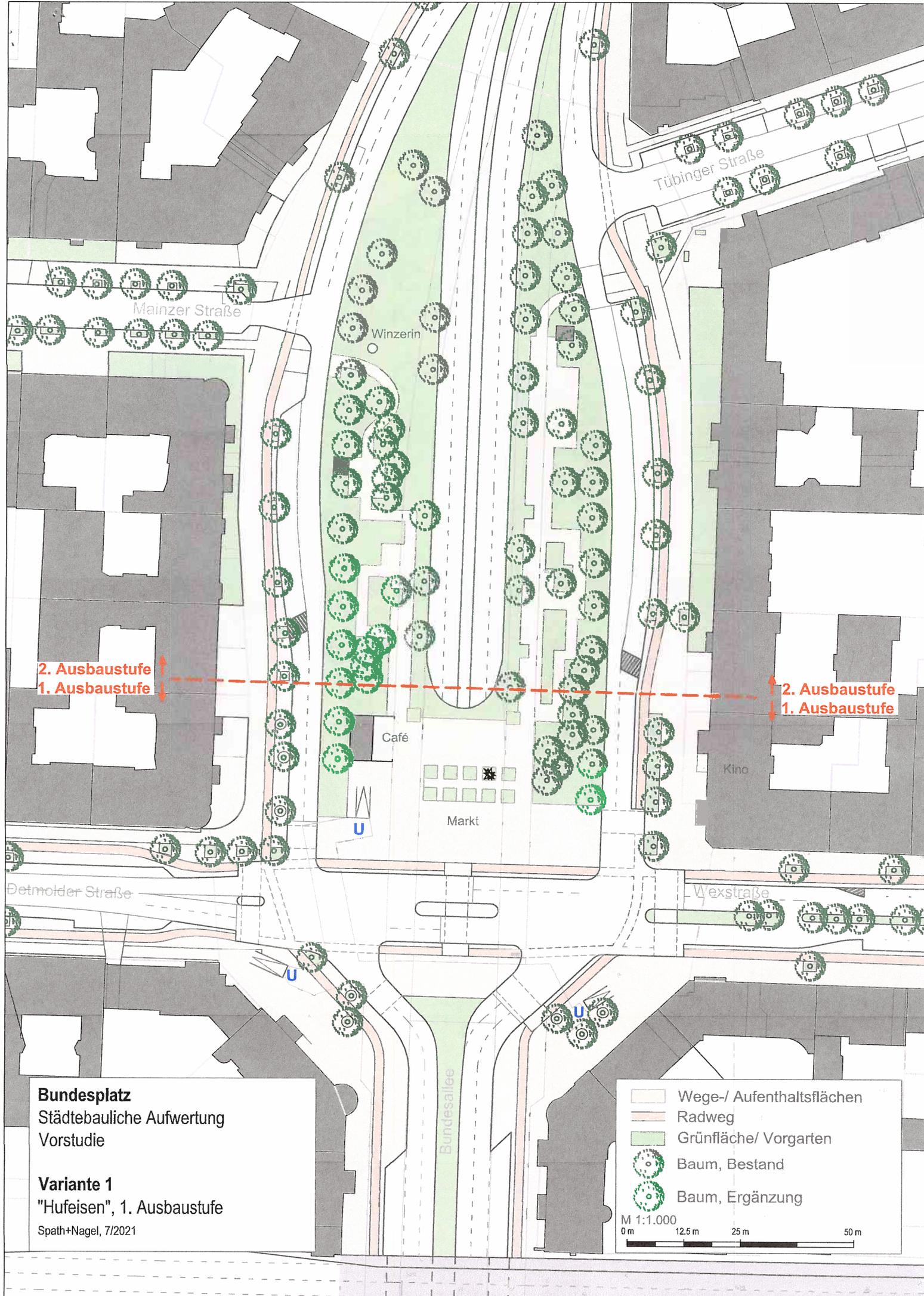
Stufe 1.1 ohne Rückbau des Tunnels bietet in dieser Variante nur geringe Gestaltungspotenziale. Bei Umbau des Knotens Detmolder/ Wexstraße wird der südliche Platzinnenbereich geringfügig vergrößert, was zur Erweiterung der Marktfunktion genutzt werden kann.

Mit einer Schließung des Tunnels (Stufe 2.2) ergibt sich die Chance einer Neugestaltung des Platzinnenbereichs. In dieser an Gestaltungsideen der 1960er Jahre orientierten Variante bietet es sich an, die seinerzeit konzipierte und in den letzten Jahren aufgefrischte und weiter qualifizierte Gartengestaltung mit ihren Aufenthaltsflächen und Schmuckbeeten zu erhalten und die Fläche im Bereich der Tunneleinmündung zu einer informell abgegrenzten und modulierten Wiesen- und Aufenthaltsfläche mit Kinderspielplatz zu entwickeln. Dies im Detail auszuarbeiten, ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Hinweise zur Neugestaltung der Platz-  
fläche

## 3.5 Variante 3 (Kombi)

Eine dritte Variante kombiniert den Ansatz der Variante 2 für den südlichen Platzbereich unter weitgehender Übernahme der Bestandssituation mit der zweiten Ausbaustufe der Variante 1, die nach Schließung des Tunnels eine großzügigere Lösung für den nördlichen Platzteil vorsieht. Die o.g. Beschreibungen der Variante 2.1 für den südlichen und der Variante 1.2 für den nördlichen Platzteil gelten entsprechend.



2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

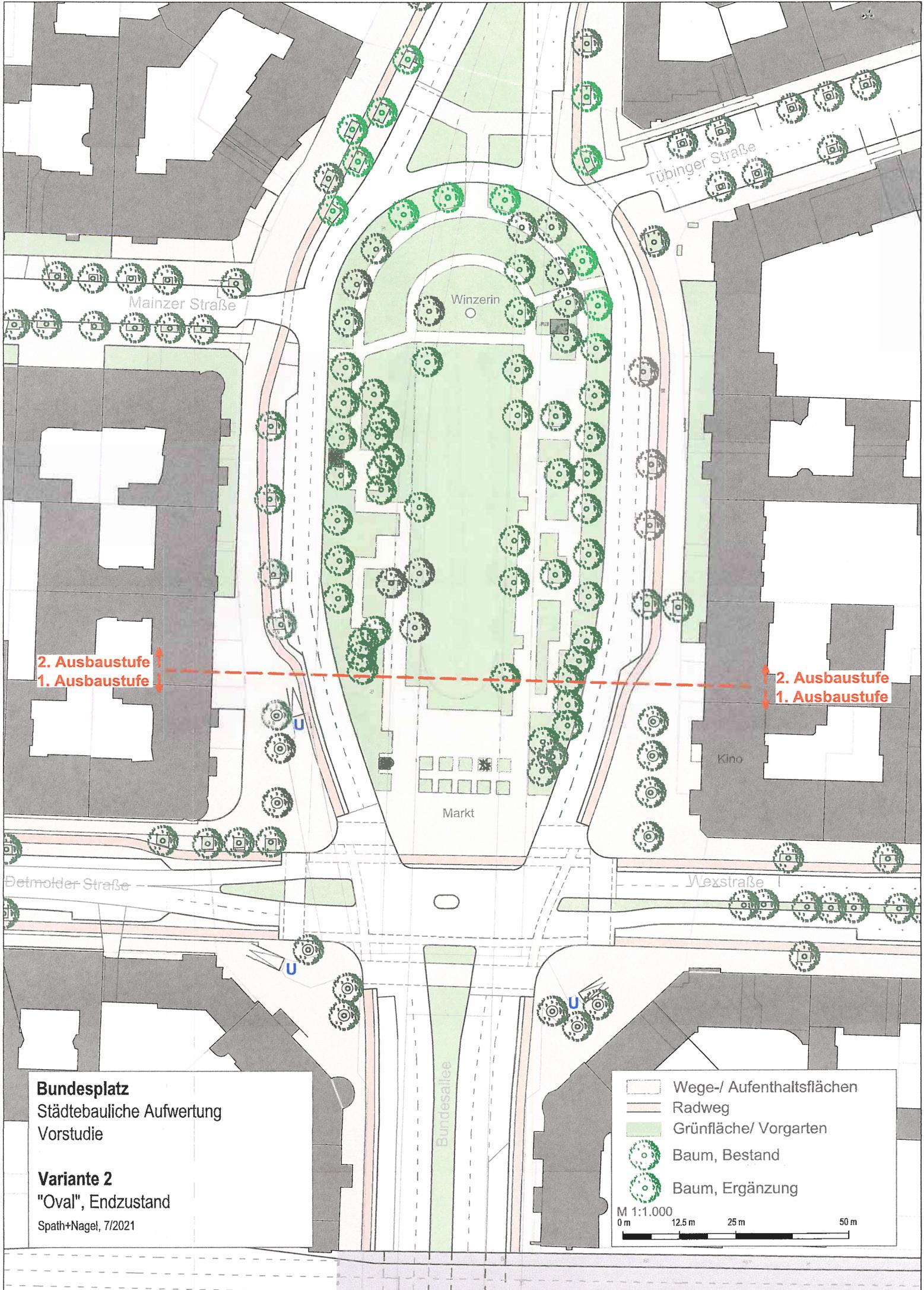
2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

**Bundesplatz**  
Städtebauliche Aufwertung  
Vorstudie

**Variante 1**  
"Hufeisen", 1. Ausbaustufe  
Spath+Nagel, 7/2021

	Wege-/ Aufenthaltsflächen
	Radweg
	Grünfläche/ Vorgarten
	Baum, Bestand
	Baum, Ergänzung

M 1:1.000  
0m 12.5m 25m 50m



2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

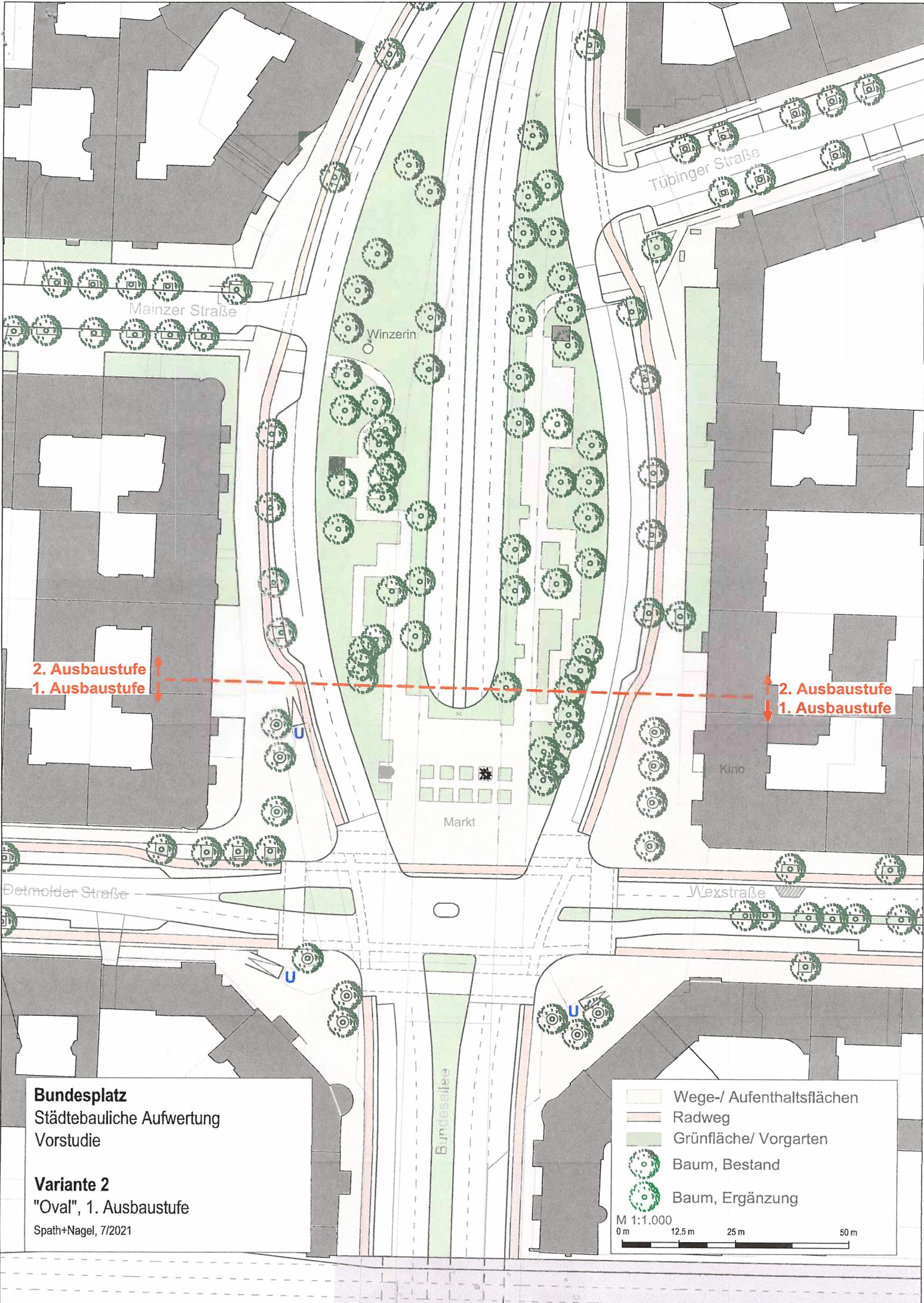
2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

**Bundesplatz**  
Städtebauliche Aufwertung  
Vorstudie

**Variante 2**  
"Oval", Endzustand  
Spath+Nagel, 7/2021

	Wege-/ Aufenthaltsflächen
	Radweg
	Grünfläche/ Vorgarten
	Baum, Bestand
	Baum, Ergänzung

M 1:1.000  
0 m    12.5 m    25 m    50 m



2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

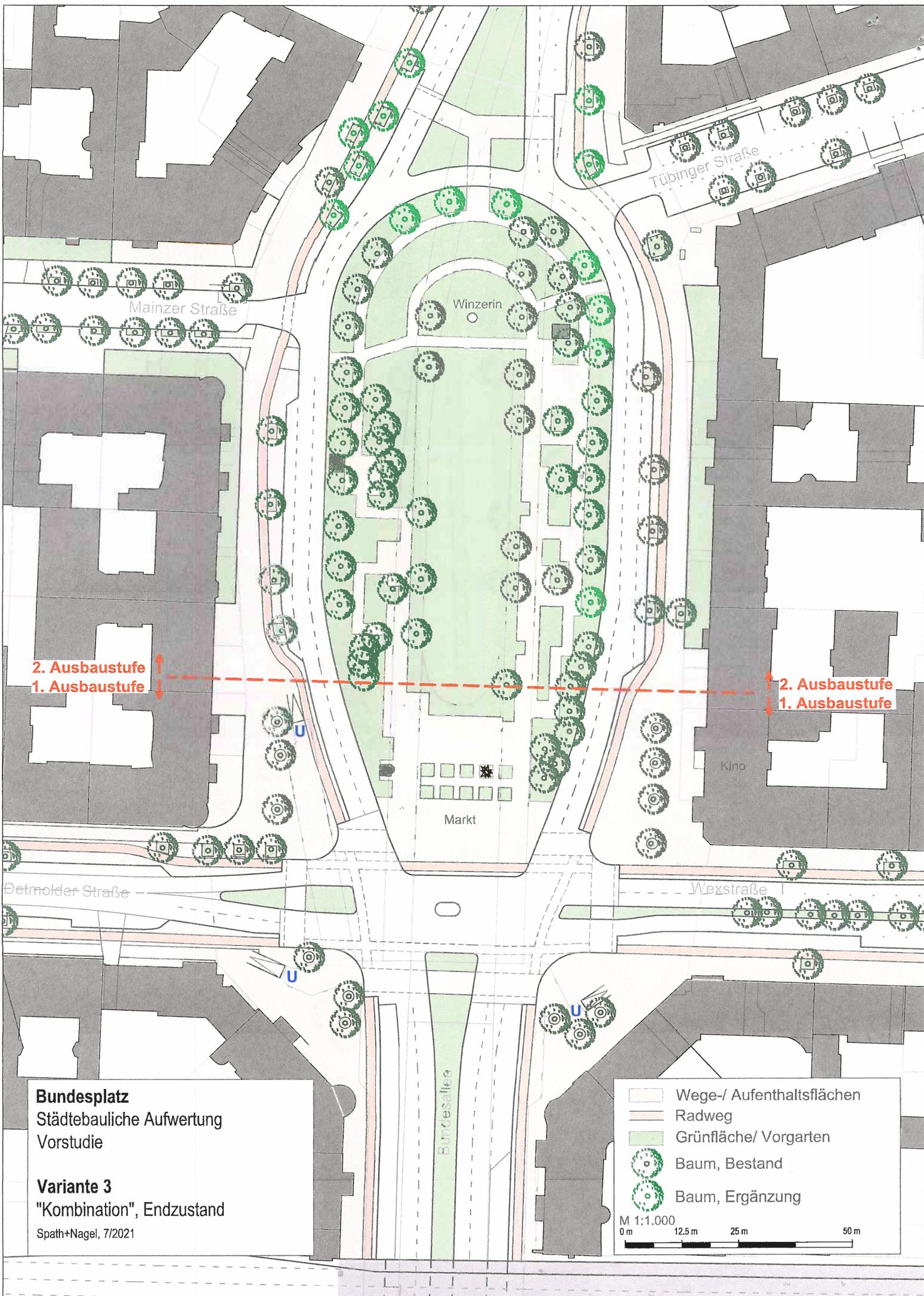
2. Ausbaustufe  
1. Ausbaustufe

**Bundesplatz**  
Städtebauliche Aufwertung  
Vorstudie

**Variante 2**  
"Oval", 1. Ausbaustufe  
Spath+Nagel, 7/2021

	Wege-/ Aufenthaltsflächen
	Radweg
	Grünfläche/ Vorgarten
	Baum, Bestand
	Baum, Ergänzung

M 1:1.000  
0 m 12.5 m 25 m 50 m



**Bundesplatz**  
 Städtebauliche Aufwertung  
 Vorstudie

**Variante 3**  
 "Kombination", Endzustand

Spath+Nagel, 7/2021

	Wege-/ Aufenthaltsflächen
	Radweg
	Grünfläche/ Vorgarten
	Baum, Bestand
	Baum, Ergänzung

M 1:1.000  
 0 m    12.5 m    25 m    50 m

### 3.6 Vergleichende Bewertung der Varianten

In städtebaulich-gestalterischer Hinsicht wirkt die an der historischen Randbebauung orientierte Variante 1 (Hufeisen) überzeugender als die Varianten 2 (Oval) und 3 (Kombi), deren durchgängige bzw. teilweise Orientierung an einer autoverkehrsgerechten Entwurfsideologie der 1960er Jahre bei einer künftigen Neukonzeption von Bundesallee und Bundesplatz künftig kaum noch vermittelbar sein dürfte. Auch für die Gestaltung und Qualifizierung des Platzinnenbereichs bietet Variante 1 größere Spielräume.

Städtebaulich-gestalterische Bewertung

Auch im Hinblick auf die Aufenthalts- und Grünqualität bietet Variante 1 (Hufeisen) durch die Vergrößerung des nutzbaren Platzinnenbereichs um rund 1.200 m<sup>2</sup> und in Teilbereichen etwas vergrößerte Abstände zu den Randstraßen günstigere Voraussetzungen als die Varianten 2 (Oval, + 200 m<sup>2</sup>) und 3 (Kombi, + 300 m<sup>2</sup>). Die damit in Variante 1 verbundene Reduzierung der Seitenräume und Erhöhung der Immissionsbelastung der dort vorhandenen Aufenthalts- und Gastronomie-Nutzungen fällt demgegenüber weniger ins Gewicht.

Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität

In verkehrlicher Hinsicht gehen alle drei Varianten in der Ausbaustufe 2 von einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs aus. Erst damit würde eine Schließung des Tunnels möglich, bzw. diese würde dem hier möglichen Verkehrsaufkommen Grenzen setzen. Es ist zu erwarten, dass in Variante 1 durch die Aufweitung des Knotens Bundesallee/ Detmolder/ Wexstraße und dadurch bedingte längere Räumphasen bei der Lichtsignalsteuerung die „Leistungsfähigkeit“ dieses Knotens geringer ist, als in den Varianten 2 und 3, die diesbezüglich keine einschneidenden Veränderungen vorsehen.

Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr

Durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus dem Tunnel an die Oberfläche ergibt sich bei ansonsten gleich bleibenden Rahmenbedingungen eine höhere Immissionsbelastung der Randbebauung und der z.T. gastronomisch genutzten Vorgartenzonen. Diese würde in Variante 1 durch das teilweise Heranrücken der Randstraßen an die Bebauung etwas höher ausfallen als in den Varianten 2 und 3. Andererseits wird mit dem vorausgesetzten Rückgang des Gesamtverkehrs und einer stetigen Zunahme des Anteils von Elektrofahrzeugen ein gegenläufiger Effekt eintreten. Ob dies den ansonsten zu erwartenden Zuwachs an Lärm- und Luftbelastungen ausgleicht, wäre noch zu prüfen.

Auswirkungen auf die Immissions-situation

Die Bedingungen für den Radverkehr werden sich in allen drei Varianten durch Verbreiterung der Radverkehrsanlagen und insbesondere bei einem Umbau der Wexstraße analog zu den Planungen für die Detmolder Straße etwa gleichermaßen verbessern.

Auswirkungen auf den Radverkehr

Auch hinsichtlich der Bedingungen für den Fußverkehr ergeben sich nur geringe Qualitätsunterschiede. Durch Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus dem Tunnel auf die Randstraßen ergibt sich naturgemäß eine Verschlechterung der Querungsbedingungen an den Übergängen zur Tübinger und zur Mainzer Straße, ggf. müssten hier Lichtsignalanlagen angeordnet werden. Alternativ bzw. ergänzend könnte ein zusätzlicher Übergang nördlich des Platzes geschaffen werden, was derzeit durch die Tunnelzufahrt verhindert wird.

Auswirkungen auf den Fußverkehr

Mit der Umsetzung der o.g. Varianten ist ein erheblicher finanzieller Aufwand verbunden. In einer ersten Realisierungsstufe betrifft dies vor allem den Umbau des Knotens Bundesplatz/ Detmolder/ Wexstraße, der in der Variante 1 umfangreicher ausfällt, als in Variante 2, die ihn nicht zwingend voraussetzt. Auch die zweite Realisierungsstufe mit Tunnelschließung und Umbau der nördlichen Platzhälfte mit Einführung der Bundesallee in den Platzraum fällt in Variante 1 deutlich umfangreicher aus, als in Variante 2. Wesentlicher Kostenfaktor dürfte in beiden Varianten allerdings die Beseitigung (oder ggf. anderweitige Nutzung) des Tunnels sein. Die technischen Voraussetzungen dafür im Zusammenhang mit den unmittelbar angrenzenden U-Bahntunneln wären erst noch zu klären. Nicht zu vernachlässigen sind schließlich die in beiden Varianten gleicherma-

Realisierungsaufwand

ßen erforderlichen Maßnahmen südlich der Ringbahn sowie der Aufwand für die Umgestaltung der inneren Platzfläche und der Seitenräume. Eine seriöse Abschätzung, inwieweit der für Variante 1 anzusetzende Aufwand im Verhältnis zu den Gesamtkosten signifikant höher ausfällt, als in Varianten 2 oder 3, ist daher nicht möglich.

Die folgende Tabelle versucht eine vergleichende Bewertung der Varianten, jeweils in der ersten und zweiten Ausbaustufe. Dazu werden neben dem möglichen Gewinn an Platzfläche und –qualität und dem grob abgeschätzten Realisierungsaufwand die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität (alle Verkehrsarten), auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und auf das Parkplatzangebot herangezogen.

#### Zusammenfassende Bewertung

Auswirkungen	Variante						
	Nullvar.	Var.1 „Hufeisen“		Var.2 „Oval“ ↓		Var. 3 „Kombi“ ↑	
	0	1.1	1.2	2.1	2.2	3.1	3.2
Städtebaulich-gestalterische Qualität *	0	+	++	0	+	0	++
Zuwachs nutzbare Platzfläche	0	+	++	0	+	0	+
Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen	0	+	++	0	++	0	++
Immissionsbelastung Platzränder**	0	-	-	0	-	0	-
Auswirkungen auf den Radverkehr	0	+	+	+	+	+	+
Auswirkungen auf den Fußverkehr	0	0	0	0	0	0	0
Auswirkungen auf das Parkplatzangebot***	0	-	--	0	--	0	--
Realisierungsaufwand	0	-	--	0	-	0	-
<b>Summe*</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

#### Bewertungsstufen:

++ erhebliche Verbesserung der Bestandssituation    + leichte Verbesserung der Bestandssituation    0 keine Veränderung  
 - leichte Verschlechterung der Bestandssituation    -- erhebliche Verschlechterung der Bestandssituation

\* Auswirkungen auf die städtebaulich-gestalterische Qualität der Platzfläche werden doppelt gewichtet

\*\* unter der Voraussetzung einer Reduzierung des Gesamtverkehrs bei Tunnelschließung

\*\*\* durch Umstellung von Schräg- auf Längsparken entlang der Randstraßen bei Tunnelschließung

Diese vereinfachende Matrix kann allenfalls einen ersten Anhaltspunkt für eine Festlegung auf eine Vorzugsvariante geben. Abhängig von einer ggf. abweichenden Gewichtung einzelner Bewertungskriterien, den Ergebnissen einer Verkehrsuntersuchung und einer belastbaren Kostenabschätzung kann sich eine andere Gesamtbewertung ergeben. Bei einer vergleichsweise hohen Bewertung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität ergibt sich eine Präferenz für die Variante 1 (Hufeisen). Bei einer höheren Gewichtung der Realisierungschancen insbesondere in einer ersten Ausbaustufe noch ohne Tunnelschließung würde sich der Abstand zu den Varianten 2 und 3 deutlich verringern.

#### Bewertung abhängig von der Gewichtung der einzelnen Kriterien

### 3.7 Maßnahmen ohne Tunnelschließung

Falls eine Schließung des Tunnels und damit eine Realisierung der jeweils zweiten Ausbaustufen auch auf längere Sicht nicht absehbar ist, sind über die Vorschläge zu den jeweils ersten Ausbaustufen hinausgehende weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation in Erwägung zu ziehen. Nachdem unter Beteiligung der Initiative Bundesplatz bereits wesentliche Verbesserungen erreicht wurden, werden diesbezüglich jedoch nur noch wenige Möglichkeiten gesehen.

Verbesserungen der Immissionssituation könnten durch eine Überspannung des Tunnelmundes in einem Teilabschnitt mit ausreichender Höhe durch geeignete schallabschirmende, möglichst begrünte Elemente erreicht werden, wie sie an anderen Tunneln realisiert wurden. Da die Oberkante des Tunnels auf-



Überdeckung der Tunnelzufahrt auf etwa 40-50 m? (Beispiel Britzer Tunnel der A100)

grund der Tieflage unter dem Verteilergeschoss des U-Bahnhofs am Tunnelmund ca. 2,5 m unter Brüstungsniveau liegt, dürfte ein Spielraum für eine Überdeckung der Tunnelzufahrt auf etwa 40-50 m Länge gegeben sein. Die Aufenthaltsqualität im südlichen Platzbereich und die Lärmbelastung der Platzränder würden sich dadurch verbessern.

Grundsätzlich möglich erscheint auch eine Überbrückung der Tunnelzufahrt etwa in Höhe der Mainzer Straße, um eine Fußwegeverbindung zur Tübinger Straße zu schaffen und damit die Zerschneidung des Quartiers abzumildern. Um den zur Gewährleistung des Lichtraums über der Fahrbahn erforderlichen Höhenunterschied von etwa 1,5 m zu bewältigen, wären zu beiden Seiten behindertengerechte Rampen in einer Länge von rund 25 m anzulegen, die in den Baumbestand bzw. die Gartengestaltung eingreifen würden.

Der mit den genannten Maßnahmen verbundene Aufwand wäre nur zu rechtfertigen, wenn eine Tunnelschließung auch langfristig ausgeschlossen erscheint.

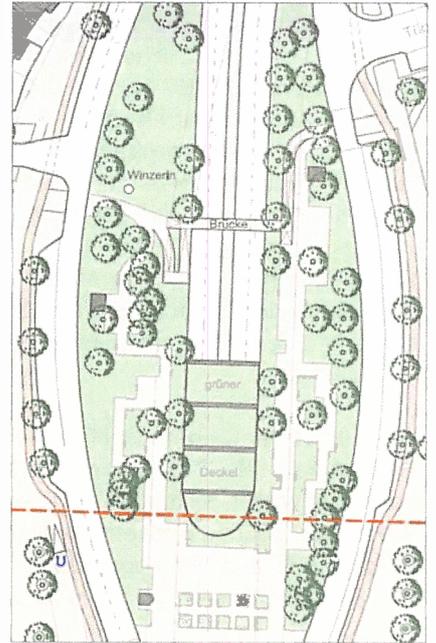
#### 4. FAZIT

Die wesentlichen Ergebnisse der vorliegenden Studie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Der Bundesplatz ist ein wichtiger Orientierungsort im Stadtgefüge. Durch seine Lage im Straßennetz und im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel weist er eine hohe Zentralität auf. Die lebhaft genutzte Gastronomie an den Platzrändern und die Frequentierung der Gartenanlagen im Platzinnenbereich zeigen, dass der Platz trotz aller Einschränkungen wichtige urbane Funktionen erfüllt.
2. Mit der autoverkehrsorientierten Umgestaltung des Platzes in den 1960er Jahren ist durch Zerschneidung der Platzfläche ein städtebaulicher Missstand entstanden, der bis heute nicht geheilt werden konnte. Die Untertunnelung mit ihren langen Rampen hat jedoch städtebauliche und verkehrstechnische Fakten geschaffen, die sich nur mit erheblichem Aufwand zurückentwickeln lassen.
3. Maßnahmen zur Qualifizierung des Bundesplatzes sind notwendig in ein Gesamtkonzept für eine städtebaulich verträgliche „Re-Urbanisierung“ der Bundesallee auf ihrer gesamten Länge von der Spichernstraße bis zum Friedrich-Wilhelm-Platz einzubinden. Dies könnte z.B. im Rahmen eines Modellvorhabens zur Umgestaltung von durch autoverkehrsgerechte Straßenplanungen der Nachkriegsjahre beeinträchtigten Stadträumen erfolgen.
4. Die Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer im Platzbereich (und in der Bundesallee insgesamt) werden vor allem durch die Emissionen des Straßenverkehrs eingeschränkt. Eine Reduzierung des Verkehrsvolumens und ein steigender Anteil von Elektrofahrzeugen sind insofern wesentliche Voraussetzung für eine stadtverträgliche Einordnung der Verkehrsanlagen im Bereich des Bundesplatzes und darüber hinaus, auch wenn „ideale“ Bedingungen schwer erreichbar sein werden.
5. Unter dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung des Platzraums und der Voraussetzung einer „Mobilitätswende“ mit Schließung des Bundesplatztunnels werden drei Varianten für einen möglichen Umbau der Verkehrsanlagen zur Diskussion gestellt. Variante 1 orientiert sich an der um die Wende zum 20. Jahrhundert entstandenen klassischen Platzfigur, Variante 2 knüpft stärker an die in den 1960er Jahren neu hergestellte Situation an. Eine dritte, kombinierte Variante folgt im nördlichen Platzbereich der Variante 1, im südlichen der Variante 2. In allen Varianten ergeben sich durch die Aufgabe des Tunnels erhebliche Qualitätsgewinne für den Platz, die in Variante 1 am größten sind.



Fußgängerbrücke über die Tunnelzufahrt in Höhe der Mainzer Straße?



Skizze Überbrückung/ Überdeckung der Tunnelzufahrt bei langfristigem Erhalt des Tunnels

6. In Variante 1 lassen sich wesentliche Gewinne für die Platzfläche bereits vor einer Schließung des Tunnels realisieren. Ihre Gestaltung sollte sich bereits in ein ggf. erst längerfristig vollständig umzusetzendes Gesamtkonzept für den Platz einfügen. Varianten 2 und 3 ermöglichen dagegen kurzfristig nur geringe Verbesserungen der Bestandssituation, erfordern allerdings auch einen – zumindest in der ersten Realisierungsphase – erheblich geringeren Aufwand.

**7. Die Bewertung der Varianten zeigt, dass sich eine städtebaulich, freiräumlich und funktional befriedigende Lösung nur bei einer Schließung des Straßentunnels erreichen lässt.**

8. Die Gestaltung des Platzinnenbereichs nach Tunnelschließung sollte in einem Wettbewerbsverfahren geklärt werden. Grundsätzlich erscheint es angemessen, wesentliche Elemente des gut erhaltenen gartenkünstlerischen Konzepts von 1966/67 in die Neugestaltung zu übernehmen, allerdings unter stärkerer Öffnung zur Fläche, die derzeit von der Tunnelrampe eingenommen wird, wo dann eine größere Wiesen- und Aufenthaltsfläche oder auch eine stärker formale Anlage mit Assoziationen an den früheren Schmuckplatz entstehen könnte. In den Konzeptskizzen ist dies nur angedeutet.

9. Unabhängig von der gewählten Verkehrslösung ist es wünschenswert, die Gestaltung der Seitenräume für Fuß- und Radverkehr sowie für gastronomische und aufenthaltsbezogene Nutzungen an heutige Qualitätsstandards anzupassen.

10. Für den umwegempfindlichen Radverkehr sollte die Verbindung über den Bundesplatz als Teil einer bezirklichen Nord-Süd-Radverkehrsverbindung standardgerecht, sicher und komfortabel nutzbar ausgestaltet werden. In der Wexstraße sollten Radverkehrsanlagen nachgerüstet werden. Im gesamten Platzbereich und insbesondere an den U-Bahnausgängen sind zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.

11. In einem nächsten Schritt sollten die verkehrlichen Folgewirkungen einer Reduzierung der Fahrbahnbreiten in der Bundesallee und der Wexstraße und einer Schließung des Straßentunnels sowie die Kosten für Straßenumbau, Rückbau (oder anderweitige Nutzung) des Tunnels, Leitungsverlegungen und Platzgestaltung jeweils für die erste und die zweite Ausbaustufe überschlägig ermittelt werden, als Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung.

12. Da durch die vorgeschlagenen Maßnahmen unterschiedlichste Interessenlagen berührt sind, ist zum gegebenen Zeitpunkt eine Beteiligung von Anwohnerinnen, Geschäftsleuten und Eigentümern geboten. Die „Initiative Bundesplatz“ bietet hierfür eine gute Basis.