



Drucksachen

des Abgeordnetenhauses von Berlin

Ausgegeben am 9. 9. 1966

IV. Wahlperiode

Nr. 1582

Vorlage — zur Kenntnisnahme —
gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin
über Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-70
für die Grundstücke
Konstanzer Straße 34 Ecke Hohenzollerndamm 40,
Berliner Straße 74-75, 76 Ecke Hohenzollerndamm 166, 167 und 168
im Bezirk Wilmersdorf

Wir bitten, gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin die nachstehende, vom Senator für Bau- und Wohnungswesen erlassene Verordnung zur Kenntnis zu nehmen:

Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-70
für die Grundstücke
Konstanzer Straße 34 Ecke Hohenzollerndamm 40,
Berliner Straße 74-75, 76
Ecke Hohenzollerndamm 166, 167 und 168
im Bezirk Wilmersdorf

Vom 28. Juli 1966

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665) in Verbindung mit § 4 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan IX-70 vom 24. September 1964 für die Grundstücke Konstanzer Straße 34 Ecke Hohenzollerndamm 40, Berliner Straße 74-75, 76 Ecke Hohenzollerndamm 166, 167 und 168 im Bezirk Wilmersdorf wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Bezirksamt Wilmersdorf, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Vermessungsamt, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Wilmersdorf, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Stadtplanungsamt und Bauaufsichtsamt, während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

A. Begründung:

I. Veranlassung des Planes

Ein großer Teil des innerstädtischen Straßennetzes einschließlich der Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen wird bereits heute bei einer Motorisierungskennziffer von einem Kraftfahrzeug auf etwa 6,3 Einwohner bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit beansprucht. Bei der Entwicklung des Kraftverkehrs ist jedoch in absehbarer Zeit mit einer weiteren Steigerung der Motorisierungsdichte zu rechnen.

Es wurde daher im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, zur Abwicklung des übergeordneten und zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs Entlastungsstraßen anzulegen, die Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes sind. Dieses Netz ist in seinen Grundzügen bereits im Flächennutzungsplan von 1950 enthalten. Es besteht aus vier die Innenstadt umschließenden Tangenten, einem im näheren Bereich des S-Bahn-Ringes verlaufenden Stadtring und 13 Verbindungsstraßen zwischen dem Stadtring und dem Berliner Autobahnring. Die für dieses Netz angestellten Erhebungen über das bestehende Verkehrsbedürfnis und die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung ergaben für einen großen Teil dieses Netzes die Notwendigkeit eines autobahnmäßigen Ausbaues.¹ Die neu anzulegenden Straßen müssen, soweit möglich, so gebaut werden, daß sie frei von höhenungleichen Kreuzungen bleiben und getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.

Während zwischen den Bezirken Schöneberg und Steglitz durch den Bau der Westtangente eine leistungsfähige Straßenverbindung geschaffen wird und mit dem Weiterbau des Stadtringes eine ebenso leistungsstarke Verbindung zwischen dem Westteil des Bezirkes Charlottenburg und dem Bezirk Schöneberg entsteht, sind die Verkehrsbeziehungen in Nord/Süd-Richtung zwischen dem Geschäftszentrum um den Kurfürstendamm und dem Verwaltungszentrum am Fehrbelliner Platz einerseits und den Wohngebieten im Bezirk Steglitz andererseits auf die vorhandenen Stadtstraßen angewiesen.² Nach Ausbau des Durchbruches von der Kaiser-Friedrich-Straße zur Brandenburgischen Straße ist im Bereich südlich des Fehrbelliner Platzes in der schon heute bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit beanspruchten Brandenburgischen Straße und der Laubacher Straße mit einem so starken Anwachsen des Verkehrs zu rechnen, daß ein ordnungsgemäßer Verkehrsablauf nicht mehr gewährleistet werden kann. Es muß daher eine zusätzliche Entlastungsstraße schon für den von dem Straßenzug Kaiser-Friedrich-Straße/Brandenburgische Straße und der Konstanzer Straße in Richtung Steglitz fließenden Verkehr gebaut werden. Diese Entlastungsstraße — der sogenannte Steglitzer Verbinder — mit der Anschlußstelle Wilmersdorf beginnt in Verlängerung der Konstanzer Straße an der Berliner Straße, überbrückt den Stadtring und wird über den Breitenbachplatz in die Schildhornstraße eingeführt. Der Straßenzug findet seine Fortsetzung über das Steglitzer Kreuz, Filandastraße zur Albrechtstraße — Steglitzer Damm.

Der Bebauungsplan schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der für die Straßenbaumaßnahme benötigten Grundstücksflächen und regelt Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzung der betroffenen Grundstücke, die nach der vorbereitenden Bauleitplanung — Neufassung des Baunutzungsplanes vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) — im allgemeinen Wohngebiet, Baustufe II/3, liegen.

II. Inhalt des Planes

Im Bereich des Bebauungsplanes IX-70 liegt die Verlängerung der Konstanzer Straße bis an die Anschlußstelle Wilmersdorf. Für diese Maßnahme werden Teilflächen der Grundstücke Hohenzollerndamm 40 Ecke Konstanzer Straße 34, Hohenzollerndamm 166 Ecke Berliner Straße 76, Hohenzollerndamm 168, Berliner Str. 74 und Hohenzollerndamm 167 / Berliner Straße 75 in Anspruch genommen.

Das zuletzt genannte Grundstück, über das die Trasse geführt wird und das daher fast vollständig in Anspruch genommen werden muß, konnte von Berlin bereits erworben werden. Die nicht für die Straßenführung benötigten Restflächen dieses Grundstücks sollen den angrenzenden Grundstücken als Ausgleich für die abzutretenden Teilflächen zur Verfügung gestellt werden.

Für die nach Straßenlandabtretung weiterhin bebaubaren Flächen der betroffenen Grundstücke wurden folgende Festsetzungen getroffen:

1. Das Grundstück Hohenzollerndamm 166 Ecke Berliner Straße 76, auf dem sich die Russisch-Orthodoxe Kirche befindet, wurde als dem allgemeinen Wohngebiet zugeordnete Gemeinbedarfsfläche (Kirche) mit der Grundflächenzahl 0,3 und der Geschoßflächenzahl 0,6 festgesetzt. Die Traufhöhe darf 55,0 m über NN nicht überschreiten.
2. Die Restflächen der übrigen Grundstücke wurden als allgemeines Wohngebiet mit zulässigen 2 Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,3 und der Geschoßflächenzahl 0,6 festgesetzt; es gilt die offene Bauweise.

Durch Planergänzungsbestimmung wurde geregelt, daß im allgemeinen Wohngebiet die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 der Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zulässig sind.

Die gegenstandslos gewordenen förmlich festgestellten Straßen- und Baufluchtlinien wurden aufgehoben und der Planung entsprechende Straßenbegrenzungslinien und Bau Grenzen festgesetzt.

III. Verfahren

Der Bebauungsplan ist gemäß § 2 Abs. 5 des Bundesbaugesetzes den Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, vorgelegt worden; Bedenken und Anregungen wurden nicht vorgebracht.

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirkes Wilmerdorf hat dem Bebauungsplan am 12. November 1964 zugestimmt; er ist gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes in der Zeit vom 30. November 1964 bis einschließlich 4. Januar 1965 öffentlich ausgelegt worden. Während dieser Frist wurden Bedenken und Anregungen vorgebracht von

1. Herrn A. Seidel, Eigentümer des Grundstücks Berliner Straße 74 und
2. Herrn Rechtsanwalt und Notar Dr. jur. W. Heucke als Eigentümer des Grundstücks Hohenzollerndamm 168 und namens der Eigentümerin des Grundstücks Konstanzer Straße 34, Frau H. Eichhorst.

Darüber hinaus wurden vom Eigentümer des Grundstücks Hohenzollerndamm 167 / Berliner Straße 75 Bedenken vorgebracht, die dadurch gegenstandslos wurden, daß das Grundstück an Berlin veräußert wurde.

Zu 1.:

Herr Seidel begründet seine Bedenken gegen den Bebauungsplan im wesentlichen damit, daß die neue Straße durch die zu erwartenden Geräuschbelästigungen und Gesundheitsschädigungen durch Abgase und Staub sein Grundstück erheblich im Wert mindern würde. Die Gesundheitsschädigungen würden dadurch verstärkt, daß alter Baumbestand zugunsten des Ausbaus der Trasse vernichtet werden müsse. Ein medizinisches Gutachten sei daher einzuholen.

Darüber hinaus würde die Straßenfront seines Grundstückes etwa 30 m länger werden, so daß erhöhte Kosten für die Straßenreinigung, die Schneeabseiligung und die Unterhaltung des Zaunes entstehen würden.

Im übrigen sei zu erwarten, daß die zur Zeit vor seinem Grundstück vorhandenen Parkmöglichkeiten fortfallen würden, da sie in dem Stauraum der Kreuzung liegen würden. Es sei daher notwendig, in der Nähe für Ersatz in Form öffentlicher Parkplätze Sorge zu tragen.

Die auf seinem Grundstück vorhandene abgepflasterte Stellplatzfläche würde durch die Straßenbaumaßnahme stark eingeschränkt und die Zufahrt zur Garage erheblich erschwert werden. Außerdem hätte der Ausbau der neuen

Straße in der vorgesehenen Form zur Folge, daß in den Hauptverkehrszeiten die Ausfahrt aus dem Grundstück kaum möglich werde.

Er vertrete daher die Auffassung, daß der Verbinder – wie seines Erachtens bereits früher geplant – westlich der Russisch-Orthodoxen Kirche geführt werden müsse, zumal die vorgesehene Trasse nur deshalb über das Grundstück Hohenzollerndamm 167 / Berliner Straße 75 gelegt worden sei, um eine bessere Nutzung des südlich angrenzenden Geländes zu erreichen.

Er schließe sich daher auch den Ausführungen des Herrn Dr. Heucke an und verweise auf das Verkehrsgutachten des Herrn Dipl.-Ing. Hoffmann.

Zu 2.:

Herr Dr. Heucke vertritt in der Begründung seiner Bedenken und Anregungen die Auffassung, daß die Trasse des Steglitzer Verbinders über den in öffentlicher Hand befindlichen Hoffmann - von - Fallersleben - Platz geführt werden müsse. Die Durchführung der im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen würde demgegenüber nur Nachteile mit sich bringen, da neben dem Verlust von Wohnraum und der Vernichtung wertvollen Baumbestandes mit einer Steigerung der Lärm- und Geruchsbelästigung zu rechnen sei, die für das Gebiet, das nach den grundbuchlichen Eintragungen lediglich als Villengebiet genutzt werden dürfe, unzumutbar seien. Außerdem sei mit Einschränkungen der Zufahrts- und Parkmöglichkeiten zu rechnen. Zudem sei die von den Eigentümern beabsichtigte Errichtung von Kleingaragen nach Durchführung der Straßenbaumaßnahme nicht mehr möglich.

Ferner wird ausgeführt, daß die Führung westlich der Russisch-Orthodoxen Kirche schon deshalb der vorgesehenen vorzuziehen sei, weil dort nur unbebautes und zum Teil bereits als Verkehrsfläche ausgewiesenes Gelände in Anspruch genommen werden müßte. In den Verhandlungen mit dem Eigentümer dieses Geländes – der BASF – seien anscheinend von Berlin bisher nur ungenügende Kaufangebote unterbreitet worden. Das sei jedoch kein Grund, eine „Notlösung“ zu Lasten der Kirche und der Grundstücke Hohenzollerndamm 167, 168 und Berliner Straße 74 durchzuführen, zumal § 87 des Bundesbaugesetzes eine Inanspruchnahme von Privateigentum nur dann zulasse, wenn der Enteignungszweck auf andere zumutbare Weise nicht erreicht werden könne.

Die Kirche stelle einen besonderen Anziehungspunkt dar; für den verstärkten Fußgängerstrom seien mithin zusätzliche, gekennzeichnete Überwege anzulegen.

Im übrigen entstände eine weitere Kreuzung mit der Berliner Straße, die den Verkehr vor der Kreuzung mit dem Hohenzollerndamm entscheidend hemmen würde.

Zu der Absicht, die Stadtautobahn im Zuge des Steglitzer Verbinders noch einmal zu überbrücken, werde bemerkt, daß dabei Steigungen entstehen würden, die besonders von beladenen Lastkraftwagen nur im Kriechtempo überwunden werden können; es müßten daher zusätzliche Spuren angelegt werden.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Erörterung die Auffassung vertreten, daß das den Eigentümern der Grundstücke Hohenzollerndamm 168 und Berliner Straße 74 für die Straßenlandabtretung angebotene Austauschgelände nicht geeignet sei, die Mängel, die sich aus der neuen Straßenführung ergäben, zu beseitigen, zumal umfangreiche Umbauten (Beseitigung einer Garage usw.) notwendig werden würden.

Herr Dr. Heucke ließ zur Begründung seiner Bedenken gegen die Straßenführung ein Gutachten von Dipl.-Ing. Hoffmann anfertigen, durch das bewiesen werden sollte, daß eine Kreuzung westlich der Kirche leistungsfähiger und zweckmäßiger sein würde.

Zu den Bedenken wird folgendes bemerkt:

Wie bereits unter I. ausgeführt, muß im Zusammenhang mit dem Ausbau des innerstädtischen Verkehrsnetzes eine leistungsstarke Verbindung zwischen dem Geschäftsgebiet um den Kurfürstendamm und dem Verwaltungszentrum am Fehrbelliner Platz einerseits und dem Bezirk Steglitz andererseits geschaffen werden. Dieser sogenannte Steg-

litzer Verbinder beginnt in Verlängerung der Konstanzer Straße. Bei der Wahl der Trasse stellten die Russisch-Orthodoxe Kirche, das Krematorium und die geplante Nutzung der Grundstücke an der Kalischer Straße Festpunkte dar. Aus strukturellen Gründen mußte die Trasse eine klare Trennung des Friedhofsbedingten Gewerbes von der Wohn- und Geschäftsbebauung herbeiführen. Darüber hinaus war zu berücksichtigen, daß trotz der übergeordneten Verkehrsmaßnahme eine möglichst große Fläche des zur Zeit kleingärtnerisch genutzten privateigenen Geländes südlich des Hoffmann-von-Fallersleben-Platzes für eine geschlossene Wohn- und Geschäftsbebauung freibleiben sollte, um eine stadtwirtschaftlich vertretbare Ausnutzung zu gewährleisten. Um dieses Ziel unter weitgehender Schonung von Privateigentum erreichen zu können, wurde die Trasse so gelegt, daß nur das Grundstück Hohenzollerndamm 167 / Berliner Straße 75 voll in Anspruch genommen werden muß. Von den Grundstücken des Herrn Seidel, des Herrn Dr. Heucke und der Russisch-Orthodoxen Kirche müssen lediglich kleinere Teilflächen abgetreten werden, für die flächengleicher Ersatz zur Verfügung gestellt werden kann. Darüber hinaus werden Teilflächen des Grundstücks Konstanzer Straße 32-33 und unbebaute Flächen des Grundstücks Hohenzollerndamm 40 benötigt. Die Zufahrt zu dem erstgenannten Grundstück wird durch die vorgesehene Straßenführung nur geringfügig beeinträchtigt. Das Land Berlin hat das Grundstück Hohenzollerndamm 167 / Berliner Straße 75 bereits erworben und mit dem Eigentümer des obengenannten Kleingartengeländes Ankaufsverhandlungen für das für den Steglitzer Verbinder erforderliche Gelände eingeleitet, die voraussichtlich in Kürze abgeschlossen werden.

Die von den Eigentümern vorgeschlagene Lösung - die auch Inhalt des Gutachtens von Herrn Dipl.-Ing. Hoffmann ist -, den Verbinder westlich der Kirche zu führen, mag zwar die gleiche Leistungsfähigkeit der Kreuzungen zum Ergebnis haben, sie führt aber andererseits zu einer strukturell unerwünschten Zerschneidung des Geländes südlich des Hoffmann-von-Fallersleben-Platzes und zu einer stärkeren Inanspruchnahme von Teilen des intensiv gewerblich genutzten Grundstücks Konstanzer Straße 32-33 Ecke Hohenzollerndamm 41-42 Ecke Bielefelder Straße 17-18. Auch wäre diese Führung für die Erschließung des Grundstücks von Nachteil. In diesem Zusammenhang wird betont, daß die Führung westlich der Kirche von den zuständigen Behörden aus den vorstehenden Gründen nie in Betracht gezogen worden ist.

Die Bedenken, daß wegen der starken Steigung Überholverbot und eine Kriechspur für Lastkraftwagen notwendig werden würde, beruhen auf einer falschen Annahme, da nach den Ausführungsplänen zwischen der Berliner Straße und der Rudolstädter Straße lediglich eine Steigung von etwa 3% vorgesehen ist. Zusätzliche Spuren sind nur für Abbieger zum Stadtring erforderlich.

Den Wünschen der Eigentümer, die Trasse zu verlegen, konnte daher nicht gefolgt werden.

Zur Frage der Parkmöglichkeiten wird bemerkt, daß zwischen der Berliner Straße und dem Hohenzollerndamm mindestens während der Hauptverkehrszeiten mit einem Parkverbot zu rechnen ist. Ein Dauerparken kann den Eigentümern mithin nicht zugesagt werden. Die Eigentümer können ohnehin grundsätzlich keine Parkmöglichkeiten vor ihrem Grundstück verlangen; die Belange der Anlieger haben sich den Erfordernissen des Verkehrs unterzuordnen.

Soweit die Parkmöglichkeiten vor den Grundstücken nicht bestehen bleiben, können von den Anliegern Stellplätze auf ihren Grundstücken angelegt und an den

Straßendurchbruch angeschlossen werden. Die Zufahrt zu diesen Stellplätzen und den Garagen ist auf Grund der Schutzzeiten der Signalanlagen jederzeit durchführbar.

Das Ausfahren könnte nur durch starken Rückstau vor der Kreuzung mit dem Hohenzollerndamm erschwert werden. Dieser Rückstau soll während der Hauptverkehrszeiten durch das bereits erwähnte Parkverbot verhindert werden, da dann sämtliche Spuren für den fließenden Verkehr benötigt werden und darüber hinaus eine Abfahrt von den Grundstücken ermöglicht werden soll.

Die von den Eigentümern vorgesehene Errichtung von Kleingaragen bleibt unter Beachtung der baurechtlichen Vorschriften weiterhin zulässig. Für die Zu- und Abfahrten zu den Garagen gelten die vorstehenden Ausführungen.

Hinzu kommt, daß die Grundstücke im Innenstadtbereich liegen; folglich muß die Lage an Hauptverkehrsstraßen in Kauf genommen werden.

Die Grunddienstbarkeiten zugunsten Berlins wurden vor Erlaß der Bauordnung für die Stadt Berlin vom 9. November 1929 eingetragen und dienen lediglich einer geregelten Bebauung; sie sind mithin für die Straßenbaumaßnahme und die Festsetzung des Bebauungsplanes unerheblich.

Die von den Eigentümern vorgebrachten Bedenken und Anregungen, die sich auf eine Wertminderung ihrer Grundstücke durch die erhöhte Geräusch- und Geruchsbelästigung, die zusätzlichen Kosten für die Straßenreinigung, die Schneeabseilung und die Unterhaltung des neu zu errichtenden Zaunes beziehen, betreffen im wesentlichen Entschädigungsfragen, die im Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden können; ihre Klärung bleibt, sofern keine Einigung erzielt werden kann, einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren vorbehalten.

Die Bedenken und Anregungen konnten nicht berücksichtigt werden.

B. Rechtsgrundlage:

Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665) in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 (BGBl. I S. 429 / GVBl. S. 757); Gesetz zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080).

C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

a) Einnahmen und sächliche Ausgaben:

Die Straßenbaukosten für die erforderliche zwischenzeitliche Straßenbaumaßnahme sind im Projekt „Umbau der Konstanzer Straße zwischen Westfälische Straße und Einmündung Berliner Straße“ nach den Haushaltsunterlagen - ohne Grunderwerb - in Höhe von 1 200 000 DM unter HUA A 67 00 HSt 828 ab 1964 nachgewiesen.

Die Grunderwerbskosten sind in der unter HUA B 67 00 HSt 800 ab 1964 nachgewiesenen Summe von 142 600 DM enthalten.

Für Leitungsverlegungen werden etwa 550 000 DM benötigt; sie sind ab 1964 unter HUA B 67 00 HSt 851 nachgewiesen.

Die Anlage der öffentlichen Beleuchtung erfordert etwa 40 000 DM; dieser Betrag ist ab 1964 unter HUA B 67 00 HSt 871 eingestellt.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

Berlin, den 5. August 1966

Der Senat von Berlin

Albertz
Bürgermeister

Schwedler
Senator
für Bau- und Wohnungswesen