

# STÄDTEBAULICHES GUTACHTEN

über die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart auf Grund der städtebaulichen Gestalt  
gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 BauGB

für das Gebiet  
„LEIPZIGER STRASSE“  
im Bezirk Mitte von Berlin

## TEIL 1 BEGRÜNDUNG

Stand: 05/2019

### Auftraggeber:

Bezirksamt Mitte von Berlin  
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung  
Stadtentwicklungsamt  
Fachbereich Stadtplanung  
Müllerstraße 146  
13553 Berlin

### Auftragnehmer:

Architekturbüro  
Meyer Große Hebestreit Sommerer  
Greifswalder Straße 9  
10405 Berlin  
Tel 42 80 26 67

Berlin, im Dezember 2017

## Inhaltverzeichnis

1.	Planungsanlass.....	3
2.	Zielstellung.....	3
3.	Geltungsbereich / Abgrenzungsvorschlag.....	4
4.	Historischer Kontext.....	5
4.1.	Planungs- und Baugeschichte der Leipziger Straße bis 1945.....	5
4.2.	Ideengeschichte.....	8
4.2.1.	Radikale Stadtbauideen im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts.....	8
4.2.2.	Berliner Stadtbauideen der 20er und 30er Jahre.....	8
4.2.3.	Internationale Vorläufer.....	9
4.2.4.	Parallelen in der DDR.....	9
4.2.5.	Parallelen in den sozialistischen Ländern.....	9
4.3.	Planungsgeschichte 1945 – 1949.....	10
4.4.	Planungen für das Stadtzentrum Berlin, Hauptstadt der DDR.....	12
4.5.	Planungs- und Baugeschichte der Leipziger Straße.....	14
4.5.1.	Planungs- und Baugeschichte bis 1990.....	14
4.5.2.	Städtebauliche Planungen nach 1990.....	16
4.5.3.	Bauliche Veränderungen / Eingriffe seit 1990.....	17
5.	Gebietsanalyse.....	18
5.1.	Städtebauliche Struktur und Eigenart.....	18
5.1.1.	Entwicklung der Planung.....	18
5.1.2.	Gebietsstruktur / Gesamtkomposition.....	19
5.1.3.	Erschließungsstruktur.....	21
5.1.4.	Freiraumstruktur.....	22
5.2.	Grundstücks- und Eigentumssituation.....	23
5.2.1.	Abstandsrecht.....	23
5.2.2.	Dichte.....	24
5.2.3.	Eigentumsverhältnisse.....	25
5.3.	Denkmalschutz / Schutzstatus.....	25
5.4.	Stadtgestalt.....	26
5.4.1.	Hochbauten im Wohnensemble Leipziger Straße.....	26
5.4.2.	Gebäudebezogene Merkmale.....	26
5.4.3.	Freiflächenbezogene Merkmale.....	28
6.	Begründung der Schutzwürdigkeit.....	29
7.	Kriterien für die Zulässigkeit baulicher Veränderungen.....	29
8.	Fazit.....	31
9.	Rechtsgrundlagen und Rechtssystematik zur Festlegung einer Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB.....	31
10.	Baugenehmigungen und Versagungen.....	32

## Anlage

### TEIL 2 PLANTEIL

## 1. Planungsanlass

Das Land Berlin hat sich aufgrund der aktuellen Veränderungen in der Berliner Stadtentwicklung zum Ziel gesetzt, Veränderungen der städtebaulichen Gestalt von Gebieten ohne Berücksichtigung ihrer Historie, ihrer Struktur sowie ohne Berücksichtigung der Beeinträchtigungen für das Stadtbild oder der Architektur zu lokalisieren und die betroffenen Gebiete mit entsprechenden städtebaulichen Instrumenten zum Erhalt der städtebaulichen Eigenart aufgrund der städtebaulichen Gestalt zu schützen.

Ein solches Gebiet stellt der Bereich Leipziger Straße zwischen Charlottenstraße im Westen, Kronenstraße im Norden, Niederwallstraße und Axel-Springer-Straße im Osten sowie Krausenstraße im Süden dar.

Der südliche Teil des Bereiches zwischen Leipziger Straße und Krausenstraße wurde bereits vertiefend städtebaulich untersucht.

Diese vertiefende Untersuchung soll nun inhaltlich und räumlich ergänzt, bisher weniger beachtete Einzelaspekte sollen intensiver betrachtet werden.

## 2. Zielstellung

Zu prüfen ist, ob der Bereich Leipziger Straße durch eine eigenständige städtebauliche Erhaltungsverordnung geschützt werden soll.

Wird das gutachterlich bejaht, sind unter Berücksichtigung der Anforderungen der einschlägigen Rechtsprechung Begründungsentwürfe für den Erlass einer Verordnung über die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 BauGB zu erarbeiten.

In diesem Zusammenhang sind dezidiert gebietsbezogene, städtebauliche Prüfkriterien für die Bearbeitung von Bauanträgen vorzuschlagen, die rechtlich belastbar sind.

Dazu sollen u.a.

- der historischen Kontext der Entstehung des Gebietes und damit seine geschichtliche, stadtstrukturelle, kulturelle sowie soziale Bedeutung herausgearbeitet,
- Aussagen zur städtebaulichen Struktur und Eigenart, zum Ortsbild sowie zu den Gebäuden präzisiert,
- Aussagen zur freiräumlichen Struktur und Eigenart getroffen,
- Entwicklungspotenziale ermittelt sowie
- Kriterien für die Zulässigkeit baulicher Veränderungen herausgearbeitet werden.

Der Gebietscharakter, die spezifische städtebauliche Struktur und Eigenart des Gebietes Leipziger Straße wird definiert durch:

- die Bauweise,
- die sich wiederholenden Gebäudetypen, sowohl Wohnbauten als auch Versorgungs- und Gemeinschaftsbauten
- durch die Freiflächengliederung.

Die Typik des Ortsbildes des Gebietes Leipziger Straße wird durch gleichartige und wiederkehrende Gestaltungsmerkmale geprägt:

- durch die Gebäudetypen in industrieller Montagebauweise mit ihren wiederkehrenden Fassadengliederungen, wiederkehrenden Fassadenöffnungen, dem wiederkehrenden Materialbild,
- durch die Pavillonbauten (Typenprojekte),
- durch die Freiraumelemente mit Funktionsflächen, Schmuckflächen und Wegeverbindungen.

Gebietscharakter und Ortsbild sollen in ihrer Spezifik und Typik so erfasst und beschrieben werden, dass nachvollziehbare und belastbare Kriterien für die Zulässigkeit baulicher Veränderungen entwickelt werden können.

### 3. Geltungsbereich / Abgrenzungsvorschlag

Der hier vorgeschlagene Geltungsbereich einer möglichen Erhaltungsverordnung für den Bereich Leipziger Straße wird wie folgt begrenzt:

im Westen

durch eine Linie in der Achse der Charlottenstraße, in der Achse der Leipziger Straße sowie über das Flurstück 226 hinweg bis zur Achse der Krausenstraße,

im Norden

durch die Achse der Kronenstraße, die nördliche Flurstücksgrenze des Flurstücks 485, einer geradlinig nach Osten fortgeführten und dann abknickenden und bis zur Achse der Niederwallstraße fortgeführten Linie,

im Nordosten

durch die Achse der Niederwallstraße,

im Osten

durch eine Linie südlich der Baumgruppe vor der abgewinkelte Hochhausscheibe und ihrer abgewinkelte Fortführung über die Leipziger Straße hinweg nach Süden sowie der daran anschließenden östlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 236,

im Süden

durch die Achse der Krausenstraße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 01).

#### Begründung

Der vorgeschlagene Geltungsbereich umfasst exakt den Stadtraum entlang der Leipziger Straße, in dem in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts das Wohnensemble Leipziger Straße als bauliche Einheit errichtet wurde.

(Hierzu sh. Planteil Blätter A 12 und A 13, Abb. 70 - 79).

Die Bereiche späterer Bebauungen bis 1990 – das an die östliche Scheibe im Norden angrenzende 11-geschossige Wohngebäude an der Niederwallstraße (WBS 70) und der 2-geschossige Pavillon östlich des östlichen Doppelhochhauses - als auch das nach dem

Abriss dieses Pavillons an gleicher Stelle errichtete 11-geschossige Gebäude - waren nie Gegenstand der Ursprungsplanung und folgten auch nicht den damit entwickelten städtebaulichen Prinzipien.

Der Freiraum zwischen dem gründerzeitlichen Eckhaus Leipziger Straße / Charlottenstraße und dem westlichen Doppelhochhaus dagegen gehört zu Teilen zum Geltungsbereich, weil er von Anfang an zum Planungsraum des Ensembles Leipziger Straße gehörte.

Der Geltungsbereich umfasst ca. 107.490 qm.

#### 4. Historischer Kontext

##### 4.1. Planungs- und Baugeschichte der Leipziger Straße bis 1945

Wird die Friedrichstadt zunächst als schachbrettartige Erweiterungsstruktur ohne Hauptachsen entwickelt, zeigt der „Plan de la Ville de Berlin“ von Samuel Graf von Schmettau 1764 die Leipziger Straße als konstituierende Ost-West-Achse der absolutistischen Stadterweiterung Friedrichstadt/ Dorotheenstadt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 1).

Mit der Anlage der drei charakteristischen Torplätze „Quarre“ (Pariser Platz), „Octogon“ (Leipziger Platz) und „Rondel“ (Mehringplatz) wird die funktionelle und stadträumliche Bedeutung der drei Hauptstraßenzüge der barocken Neustädte Unter den Linden, Friedrichstraße und Leipziger Straße weiter gestärkt.

Allerdings zeigt der Plan von Wilhelm Liebenow von 1867 noch ein Patchwork sehr unterschiedlicher Stadt-Teile, die nur schlecht miteinander vernetzt sind.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 2).

Erst der enorme Verdichtungsprozess, der sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im historischen Zentrum Berlins vollzieht, erzwingt neue Verflechtungen:

Die Leipziger Straße wird Teil der historisch ersten und bedeutenderen südlichen Passage entlang des bürgerlichen Hauptstraßenzuges Leipziger Straße - Gertraudenstraße - Mühlendamm - Spandauer Straße – Königstraße, die nördliche Passage entsteht durch die Fortführung der Straße Unter den Linden mit dem Straßendurchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 3).

Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts erfährt die neue Reichshauptstadt Berlin nicht nur eine gewaltige Ausdehnung bebauter Flächen sondern einen „Tertiärisierungsschub“, der bisher nur von London bekannt war:

die Transformation einer historischen Stadt in eine moderne Großstadtcity mit Büro-, Waren- und Kaufhäusern, Hotels, Banken usw. Träger dieser Entwicklung waren vor allem private Investoren, aber auch das Deutsche Reich, Preußen und die Stadt Berlin.

Den überwiegend feinkörnig parzellierten Baublöcken stehen großflächige Strukturen mit zentralen Funktionen auf großen Grundstücken gegenüber.

Im Kontrast zu den kompakt gefassten Straßenräumen stehen die sich als repräsentative Schmuckplätze präsentierenden Bereiche Gendarmenmarkt, Opernplatz, Pariser Platz, Dönhoffplatz, Belle-Alliance-Platz und Wilhelmplatz.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 4, 5 und 6).

In der Leipziger Straße entstehen u.a. das Modehaus Tuteur Ecke Charlottenstraße, das Kaufhaus Wertheim am Leipziger Platz und das Kaufhaus Tietz an der südlichen Leipziger Straße zwischen Markgrafenstraße und Jerusalemer Straße, später auch das Geschäftshaus Herpig.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 03, Abb. 7 - 15).

Zwei unterschiedliche Bereiche des Zentrums bilden sich heraus: die im Kern auf das Mittelalter zurückgehende Altstadt mit den Teilen Berlin und Cölln und die barocke Erweiterung mit den Teilen Dorotheenstadt und Friedrichstadt – also Altstadt und City, die vor allem durch einen großen Ost-West-Hauptstraßenzug zusammengehalten werden: Die „Hauptader, welche der ungeheuren Maschine Leben und Richtung verleiht“, ist „die Linie vom Alexanderplatz nach dem Potsdamer Platz“ (Willy Lesser 1915) – die Leipziger Straße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 6 und Blatt A 04, Abb. 16).

Lesser benennt 1915 zudem „Geschäftsplätze“, die durch die Geschäftsstraßen verbunden sind und Grenzpunkte der Geschäftsstadt markieren: Alexanderplatz, Belle-Allianz-Platz, Leipziger Platz und als „vierten Platz“ den Bahnhof Friedrichstraße.

Die „Große Spezialkarte zur Berechnung des Grund- und Bodenwertes in Berlin, Innere Stadt“ von 1905 weist Teile von Unter den Linden, der Friedrichstraße und der Leipziger Straße als Bereiche mit den zwei höchsten Bodenpreiskategorien aus.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 4).

1926 zeigt die Darstellung der „Geschäftsviertel Berlins“ von Roman Heiligenthal die funktionelle Zonierung im Berliner Zentrum. Auffallend ist die Hervorhebung des stadtbürgerlichen Hauptstraßenzuges zwischen Potsdamer Platz und Alexanderplatz (zu wesentlichen Teilen also die Leipziger Straße) als „Hauptverkehrsstraße mit den wichtigsten Detailgeschäften“. Die „Tertiärung“ des Berliner Zentrums ist weit fortgeschritten und geht einher mit einem massiven Bedeutungsverlust der Wohnfunktion im Bereich der City.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 02, Abb. 6).

Bereits zu Beginn des Verdichtungsprozesses entstehen Vorschläge zur besseren Vernetzung beider Zentrumsbereiche. 1870 erscheint ein Vorschlag zur verkehrsgerechten Neuordnung der historischen Stadt von Ernst Bruch mit umfangreichen Projekten für Straßendurchbrüche. Neben dem Vorschlag zum Durchbruch der späteren Kaiser-Wilhelm-Straße erscheinen auch Durchbrüche, die die Leipziger Straße als wesentliche Ost-West-Achse aufgewertet hätten: einmal ein geradliniger Durchbruch in Fortsetzung der Leipziger Straße vom Spittelmarkt aus nach Osten sowie ein Durchbruch vom Dönhoffplatz aus nach Nordosten, offensichtlich zur Entlastung der Königstraße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 04, Abb. 20).

1873 erscheint ein Vorschlag zur „Regulierung“ der historischen Stadt von August Orth, der u.a. zwei neue Straßen vorsieht, die die Königstraße im Norden (Kaiser-Wilhelm-Straße) und im Süden (hinter dem neu erbauten Rathaus) entlasten sollten, letztere unter direkter Einbindung der Leipziger Straße im Bereich Spittelmarkt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 04, Abb. 19).

Von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des Berliner Zentrums ist die Neuordnung des Verkehrs, oder genauer: die Erfindung des Massenverkehrs. Die Leipziger Straße entwickelt sich Anfang des 20. Jahrhunderts zum Prototyp einer Großstadtstraße. Willy Lesser bezeichnet die Kreuzung Leipziger Straße/Friedrichstraße 1915 als „wohl verkehrsreichster Punkt von Berlin“.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 04, Abb. 16).

Die Leipziger Straße wird zur „Bahnhofstraße“ – sie verbindet den wichtigen Potsdamer Bahnhof mit anderen zentralen Lagen, zudem ist sie auch über die „Bahnhofstraße“ Friedrichstraße mit dem Bahnhof Friedrichstraße verbunden.

Wichtigstes Verkehrsmittel war Anfang des 20. Jahrhunderts allerdings die – inzwischen elektrifizierte – Straßenbahn; 1916 betrug die Streckenlänge der Schnellbahnen 57 km, während das Netz der Straßenbahnen 605 km umfasste. 1914 verkehrten im Berliner Raum über 130 Straßenbahnlinien, die mehr als die Hälfte der Personen beförderte, die öffentliche Verkehrsmittel benutzten, der straßenunabhängige Schienenverkehr ca. 36%.

Bereits Anfang des 20. Jahrhunderts entsteht offensichtlich ein Bedarf zur Entlastung der Leipziger Straße. Im Rahmen des Städtebauwettbewerb Groß-Berlin 1910 schlägt Hermann Jansen eine neue Trasse zwischen Potsdamer Bahnhof und Landsberger Platz vor, die u.a. auch durch die Schützenstraße geführt wird.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 04, Abb. 21).

1926 erscheint ein Vorschlag zur Anlage einer die Königstraße entlastenden neuen Ost-West-Hauptstraße im Süden des Rathauses von Roman Heiligenthal. Die Trassierung sollte im Bereich der Friedrichstadt in den Achsen der Taubenstraße und der Mohrenstraße erfolgen. Der Plan legt nahe, dass dabei auch die Entlastung der als „Überlasteter Straßenzug“ bezeichneten Leipziger Straße beabsichtigt war.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 04, Abb. 22).

Seit Mitte der 20er Jahre ist die Orientierung an einer autogerechten Stadt von Bedeutung, die zur Zerstörung der städtebaulichen Figur der „Passage mit Halteplätzen“ zugunsten einer zentrumsverträglichen „Transitzone ohne Halteplätze“ führt.

Um 1937 entsteht der Vorschlag des Generalbauinspektors Albert Speer zur Neuordnung des Berliner Zentrums entlang einer Nord-Süd-Achse gigantischen Ausmaßes, die Funktion und Bedeutung von City und Altstadt als Berliner Zentrum massiv verdrängt hätte.

Funktion und Bedeutung von City und Altstadt als Berliner Zentrum werden dagegen im Frühjahr 1945 durch anglo-amerikanischen Bombardements weitgehend zerstört: der Zerstörungsgrad in Berlin-Mitte beträgt 70%.

Auch die Leipziger Straße ist massiv betroffen und verliert ihre Funktion und Bedeutung als große Geschäftsstraße im Berliner Zentrum.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 05, Abb. 25 bis 31).

Durch die Teilung der Stadt und der dadurch verursachten Randlage der Leipziger Straße im Stadtzentrum Ostberlins hielt der Bedeutungsverlust der Friedrichstadt und damit des Bereiches Leipziger Straße bis zu Beginn der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts an.

Fazit:

Die Leipziger Straße entwickelt sich seit dem ausgehenden 17. Jahrhundert zu einer der konstituierenden Achsen des Berliner Stadtgebietes.

Noch im 18. Jahrhundert relativ locker bebaut, erreicht die Bebauung mit dem gründerzeitlichen Entwicklungsschub und dem „Tertiärungsschub“ im beginnenden 20. Jahrhundert ungeahnte und ungekannte Dichten, Konzentrationen und funktionelle Orientierungen: die Leipziger Straße wird zur ersten Adresse für Banken, Handel, Geschäft und Vergnügung, sie ist der urbane Ort Berlins schlechthin.

Gehen nahezu alle baulichen und damit funktionellen Zeugnisse ihrer übergeordneten Bedeutung im Inferno der Folgen des 2. Weltkrieges unter, bleibt sie doch bis heute ein stadtstruktureller Bezugspunkt erster Ordnung.

## 4.2. Ideengeschichte

Die Bebauung der Leipziger Straße ist - in den Grenzen des oben vorgeschlagenen Geltungsbereiches - ein bedeutendes städtebauliches Ensemble der Nachkriegsmoderne, dessen spezifische Ausprägung zahlreiche ideengeschichtliche Bezüge aufweist.

### 4.2.1. Radikale Stadtumbauideen im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts

Angesichts der Probleme europäischer Großstädte, elementare Fragen des städtischen Lebens - Bevölkerungswachstum, Dichte, Verkehr, Freiraumversorgung, Expansion der Industrie etc. - innerhalb der bestehenden städtebaulichen Strukturen zu lösen, werden radikal moderne Vorschläge gemacht, die Städte grundsätzlich umzugestalten: funktionale Zonierung, z.B. die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Verwalten und Erholen, die Entflechtung der Verkehrsarten, hohe Bebauungen zur Gewinnung von Freiräumen sind Forderungen, deren Umsetzung erst nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges partiell gelingt. Herausragend sind die Vorschläge der Brüder Perret, von Le Corbusier, von Ludwig Hilberseimer, Sven Markelius, Cornelis van Eesteren und W.G. Witteven.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 06, Abb. 32 - 37 und Blatt A 07, Abb. 38 - 46).

### 4.2.2. Berliner Stadtumbauideen der 20er und 30er Jahre

Auch für Berlin werden Umbauvorschläge gemacht, die von Stadtreparatur bis zu radikalem Stadtumbau reichen. Stehen Herrmann Jansen, Ernst Bruch, Roman Heiligenthal, August Orth, Stadtbaumeister Brömstrup, Otto Kohtz, Richard Ermisch u.a. für einen Stadtumbau im Sinne der Revitalisierung bestehender Strukturen, gibt es auch hier radikal moderne



Vorschläge von Martin Wagner, Ludwig Hilberseimer, der Gebrüder Luckhardt mit Alfons Anker sowie Cornelis van Eesteren.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 07, Abb. 38 und 39 sowie 45 und 46).

#### 4.2.3. Internationale Vorläufer

Neben den klassischen Archetypen Hochbau / Flachbau - dem SAS-Hotel von Arne Jacobsen in Kopenhagen und dem Federal Center von Mies van der Rohe in Chicago - entstehen weltweit Planungen und Realisierungen von Großensembles, die auf der Stadtbautypologie Hochhaus / Flachbau beruhen.

Beispiele hierfür sind Planungen und Realisierungen für Rotterdam, Le Havre, Stockholm, Brasilien, Kolumbien, Cuba sowie Planungen von Max Frisch und M. Vetter für Lausanne.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 16, Abb. 106 - 111, Blatt A 14, Abb. 80 - 94 und Blatt A 15, Abb. 95 - 105).

#### 4.2.4. Parallelen in der DDR

In vergleichbarem Maßstab werden Ensembles mit der gleichen Stadtbautypologie - Komposition mit Hochhaus und Flachbau – in Halle Neustadt, in der Dresdener Prager Straße und im Stadtzentrum von Suhl errichtet; in etwas kleinerem Maßstab Ensembles in der Leninallee in Eisenhüttenstadt und in der Straße der Nationen im damaligen Karl-Marx-Stadt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 17, Abb. 112 - 122).

#### 4.2.5. Parallelen in den sozialistischen Ländern

In Rumänien, Bulgarien, Nordkorea (Planungen unter wesentlichem Einfluss einer Arbeitsgruppe aus der DDR), Ungarn und der Sowjetunion entstehen Ensembles gleicher Stadtbautypologie.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 18, Abb. 123 - 128).

Fazit:

Die weite Verbreitung der Stadtbautypologie Hochhaus / Flachbau legt nahe, dass stadtökonomische und stadtgestalterische Überlegungen die Lösungsfindung begründen: zentrale Lagen für kurze Wege, hohe Bebauung erheblicher Dichte bei relativ geringer Bodenüberbauung, neue Möglichkeiten der Verkehrsorganisation und nicht zuletzt das Ensemble als baulicher Ausdruck einer neuen Lebensorganisation – das innerstädtische Ensemble als Errungenschaft moderner Stadtorganisation und -gestaltung.

#### 4.3. Planungsgeschichte 1945 - 1949

Nach dem Ende des Krieges wird Berlin in vier Besatzungszonen eingeteilt. Zunächst besteht ein für ganz Berlin zuständiger Magistrat, der von den vier Besatzungsmächten kontrolliert wird. Die Zerstörung Berlins, 40% oberirdisch, 10% unterirdisch, führt dazu, dass vom Magistrat an ein NEUES BERLIN gedacht wird. Der Plan für das Neue Berlin soll sowohl die Kriegszerstörungen als auch das „Chaos“ der alten Stadt des 19. Jh. überwinden, aber auch die hygienischen Prinzipien und sozialen Ideen des „Neuen Bauens“ der 20er Jahre berücksichtigen.

So zielen die großen Planungen der ersten Nachkriegsjahre nicht auf einen Wiederaufbau sondern auf einen Neuaufbau Berlins ab.

Dabei stehen zunächst vor allem Fragen der Neuorganisation des Verkehrs und Fragen der grundsätzlichen funktionellen Gliederung der Stadt im Vordergrund.

Am 23. Mai 1945 wird Hans Scharoun zum Leiter der Abteilung Bau- und Wohnungswesen des Magistrats berufen. Ein ihm zugeschriebener „Vorschlag zu einem Autoschnellverkehrsnetz Groß-Berlin“ zeigt ein System von Schnellverkehrsstraßen, das aus einem den Stadtkern umschreibenden Ring und mehreren auf diesen Ring mündenden Radialen besteht. Hervorgehoben wird eine Durchquerung der Innenstadt bzw. ein Durchbruch in Verlängerung des Kurfürstendamms über die Tiergartenstraße, Neuer Durchbruch Französische Straße über die Königstraße zum Alexanderplatz. Innerhalb des Rings werden im Bereich der City die tradierten Achsen Unter den Linden, Friedrichstraße und Leipziger Straße als innere Hauptverbindungen dargestellt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 08, Abb. 47 und 48).

1945/46 wird unter Scharouns Leitung durch das Planungskollektiv der „Kollektivplan“ erarbeitet. Unter wesentlichem Anteil von Peter Friedrich, einem Poelzig-Schüler, dem Hubert Hoffmann auch die Autorenschaft des London-Plans der M.A.R.S. Gruppe zuschreibt, wird nunmehr statt einer Ring/Radial-Struktur eine radikal neuartige, ost-west-orientierte, autogerechte Bandstadtstruktur entwickelt, die sich am Verlauf des Urstromtals der Spree orientiert. Die als historische Schwerpunkte dargestellten Bereiche Unter den Linden und Charlottenburger Schlossstraße werden durch langgezogene Arbeitsbänder mit Flächen für Verwaltung (V) im Raum Charlottenburg, Elektroindustrie (E), Druck (D) und Konfektion (K) im Bereich der Friedrichstadt sowie Maschinenbau (M) im Bereich Köpenicker Straße und Handel (H) im Bereich Osthafen flankiert. Eine feinträumige funktionelle und erschließungsseitige Gliederung der City wird nicht dargestellt. Man kann davon ausgehen, dass es auch hier zu völliger struktureller und baulicher Neuordnung kommen soll.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 08, Abb. 49).

Für Hans Borstorff, seit 1945 Referent des Hauptamtes für Planung II in der Abteilung für Bau- und Wohnungswesen des Magistrats von Groß-Berlin und auf ausdrückliche Anforderung des Planungskollektivs mit Standort- und Strukturfragen des Berliner Zentrums befasst, stand die Beibehaltung des historischen Standortes der City sowie das Ziel einer „reinen Geschäftsstadt ohne Wohnungen“ außer Frage.

Nahezu parallel dazu entsteht auf Initiative des Zehlendorfer Bezirksbürgermeisters Wittgenstein der „Zehlendorfer Plan“ von Willi Görden und Walter Moest, der zwar dem Leitbild der autogerechten Stadt folgt, aber auf die überkommenen Strukturen der Stadt Rücksicht nimmt: die Verbesserung der Stadtstruktur soll durch eine neue Verkehrsplanung erreicht

werden. Das historische Zentrum wird von einem Autostraßenring umgeben. Der Teilplan der Innenstadt zeigt, dass die City nach wie vor durch ein H-förmiges Hauptstraßensystem geprägt werden soll - Unter den Linden, Friedrichstraße und Leipziger Straße - die östliche Altstadt durch Königstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 08, Abb. 50 und 51).

„Kollektivplan“ und „Zehlendorfer Plan“ werden im Sommer 1946 in der Ausstellung „Berlin plant. Erster Bericht“ ausgestellt und lösen heftige Kontroversen aus. Vorher schon - im April 1946 - wird der „Kollektivplan“ im Bauwirtschaftsausschuss des Magistrats als utopisch abgelehnt, der „Zehlendorfer Plan“ beifällig aufgenommen.

Nach den Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin im Oktober 1946 wird Karl Bonatz Nachfolger von Scharoun als Stadtbaurat, dem die sachlichste Kritik zugeschrieben wird, die zur Ausstellung „Berlin plant“ veröffentlicht wird. Seine Kritik bezieht sich in erster Linie auf Fragen der Verkehrsorganisation.

Der dann von Bonatz und Walter Moest 1947 vorgelegte „neue Plan von Berlin“ („Bonatz-Plan“) umschließt das historische Zentrum mit einem Hauptverkehrsstraßen-Ring, City und Altstadt werden mit einem dichten Netz neuer und ertüchtigter Verkehrsstraßen versehen, die alten konstituierenden Achsen Unter den Linden, Friedrichstraße und Leipziger Straße werden zu Fußgängerzonen und dem Autoverkehr entzogen.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 09, Abb. 52 und 53).

In den Erläuterungen des Plans heißt es: „Die wesentliche Forderung des neuzeitlichen Städtebaus gilt der Gliederung und Differenzierung der Stadt. Die bisher so regellose und ineinanderschwimmende Bebauung soll geordnet und nach ihren Aufgaben getrennt werden. So sind in dem Plan die Flächen für das Wohnen getrennt von den Flächen der Arbeitsstätten sowie von den Räumen für die besonderen Aufgaben der Stadt,“...(Die neue Stadt, Heft 3, 1949, S. 99)

Unter der Regie von Karl Bonatz entstehen auch erste Vorstellungen zur baulichen Neuordnung in der Berliner Innenstadt: 1947 legt Stadtbaudirektor Richard Ermisch eine umfassende Aufbauplanung für das Zentrum vor, die den Schwerpunkt der City in die Friedrichstadt verlegt, wobei vor allem das Kreuz Friedrichstraße / Leipziger Straße betont wird; beide Straßen werden zu glasüberdeckten Einkaufsstraßen umgestaltet.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 09, Abb. 54).

Ebenfalls 1947 entsteht der Vorschlag von Paul Baumgarten zur Neugestaltung des historischen Zentrums von Berlin – vor allem im Bereich Leipziger Straße - Spittelmarkt - mit radikal modernen Mitteln.

„Die Auflösung der alten Stadtstruktur (Blockbebauung) bildet die Grundlage der Planung. In einer neuen Verkehrskonzeption werden, gemäß eines zu erwartenden Verkehrsaufkommens Fußgänger- und Fahrverkehr getrennt und die Straßenzüge stark verbreitert. Breite Grünzüge gleich Promenaden begleiten die parallel zur Straße geführten Ladezonen, die die quer zur Straße angeordneten 12-geschossigen Zeilenbauten verbinden. Zum Spittelmarkt hin wird die Zeilenbebauung aufgelöst und mit 24-geschossigen Hochhäusern fortgesetzt.“ (Paul Baumgarten 1988).

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 09, Abb. 55 und 56).

Im Sommer 1949 wird - quasi als letzter auf Groß-Berlin bezogener Planungsakt - der „Generalaufbauplan“ des Planungskollektivs unter Wils Ebert vorgestellt, der wesentliche Elemente des „Kollektivplans“ aufnimmt: im Mittelpunkt der flächenhaften funktionellen Neuordnung steht auch hier die Anlage eines ost-west-gerichteten Arbeitsbandes, aus dem schrittweise bestehende Wohngebiete herausgenommen werden sollen. Einen wesentlichen Unterschied bildet die Zurücknahme des Netzes auf ein Ost-West-Band, das mit drei Parallelen und sechs Nord-Süd-Verbindungen innerhalb des S-Bahn-Rings auskommt. Die geplanten Schnellstraße liegen überwiegend auf vorhandenen Trassen. Die Leipziger Straße wird als Teil der wesentlichen Ost-West-Schnellstraßenverbindung dargestellt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 09, Abb. 57).

Im Herbst 1949 wird die deutsche Teilung, die Spaltung Berlins und die Teilung der Planung endgültig: der „Bonatz-Plan“ wird Planungsgrundlage des Magistrats unter Ernst Reuter, ein Fünf-Phasen-Plan zur Herstellung des Schnellstraßensystems auf der Grundlage des „Generalaufbauplans“ von Peter Friedrich der BVG übergeben.

Allerdings wird in dem 1957/58 von Senat und Bundesregierung ausgeschrieben internationalen Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ noch einmal der gesamte Innenstadtbereich Berlins betrachtet; interessanterweise unter Ausschluss von Architekten aus der DDR. Als Teil der Planungsvorgaben wird die Leipziger Straße als Hauptverkehrsstraße (offensichtlich zweiter Ordnung) dargestellt.

Zahlreiche Wettbewerbsbeiträge folgen dieser Vorgabe und bilden die Leipziger Straße als wichtige, teilweise auch hochhausbestandene Ost-West-Achse aus. Andere Beiträge splitten die Verkehrsarten und schlagen eine tiefliegende Verkehrsstraße mit Parkplätzen und zu Füßen der Gebäude eine Fußgängerzone vor.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 11, Abb. 63 - 69).

Die Ergebnisse des Hauptstadtwettbewerbs bleiben ohne Folgen für die weitere städtebauliche Entwicklung in Ost und West.

#### 4.4. Planungen für das Stadtzentrum Berlin, Hauptstadt der DDR

Nach 1949 wird auch der Bereich um die Leipziger Straße Bestandteil und Gegenstand zahlreicher Planungen für das Ostberliner Stadtzentrum.

Am 27. Juli 1950 beschließt der Ministerrat der DDR „Die sechzehn Grundsätze des Städtebaus“, die zur Grundlage des „Gesetzes über den Aufbau der Städte in der Deutschen Demokratischen Republik und der Hauptstadt Deutschlands (Berlin)“ – kurz Aufbaugesetz – sowie zur Grundlage für die „Grundzüge für den Wiederaufbau und die Neugestaltung des Zentrums der Hauptstadt Berlin“, die beide von der Volkskammer beschlossen werden.

Die künftige Entwicklung wird - allerdings widersprüchlich - prädestiniert.

In den 16 Grundsätzen des Städtebaus wird einerseits die Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur der Stadt gefordert, im gleichen Grundsatz die Zugrundelegung des Organischen in der Stadtplanung angemahnt.

Neben der Orientierung auf die wirtschaftlichere und dem Charakter der Großstadt entsprechende vielgeschossige Bauweise wird im letzten Grundsatz die Forderung erhoben, dass

für Stadtteile, Plätze, Hauptstraßen und Häuserviertel Entwürfe anzufertigen sind, die in erster Linie durchgeführt werden können – ein Mix von Programmatik und Pragmatik. Mit § 14 des Aufbaugesetzes wird rechtskräftig, dass für Grundstücke, die sich im Bereich bestätigter Aufbaugebiete befinden, für den Neubau oder Wiederaufbau eine dauernde oder zeitweilige Beschränkung oder Entziehung des Eigentums und anderer Rechte erfolgen kann. Das bedeutete die Sicherung der Möglichkeit einer einheitlichen und von eigentumsrechtlichen Sachzwängen unabhängigen Planung.

Edmund Collein, seit 1949 nach Wils Ebert Leiter des Hauptamtes für Stadtplanung, legt Ende 1951 einen „Übersichtsplan Zentrum und Zentraler Bereich Berlin“ vor. Dieses Konzept für ein neues, sozialistisches Stadtzentrum respektiert weitgehend den historischen Stadtgrundriss und zeigt eine markante straßenbegleitende Bebauung an der Leipziger Straße; auf der südlichen Seite eine der alten Bauflucht folgende Blockrandbebauung, auf der nördlichen Straßenseite eine deutlich von der alten Bauflucht nach Norden verschobene lineare Bebauung. Durch die Aufweitung der Zimmerstraße und ihrer übergeordneten Einbindung in das Hauptnetz wird die Leipziger Straße entlastet, die Friedrichstraße ist stark verbreitert. Offensichtlich ist der Wunsch, das Zentrum durch großzügig dimensionierte Straßen zu monumentalisieren.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 10, Abb. 58).

Nach der Erarbeitung des Flächennutzungsplans für Ostberlin 1958 antwortet die DDR als Reaktion auf den „Hauptstadtwettbewerb“ im gleichen Jahr mit einem eigenen „Ideenwettbewerb zur sozialistischen Umgestaltung von Berlin, Hauptstadt der DDR“. In den vom Stadtbauamt beim Magistrat von Groß-Berlin erarbeiteten Grundlagen erscheint die Leipziger Straße als wesentliche Ost-West-Achse des Zentrums, auf der Nordseite des östlichen Teils wird ein straßenbegleitender Grünzug ausgewiesen. Die Vorgabe zur Flächennutzung benennt beidseitig der Leipziger Straße Bereiche der Staatsorgane im westlichen Teil und Bereiche der übrigen Verwaltungsorgane, Dienstleistungen etc. im östlichen Teil; Wohnnutzung ist erst weiter südlich im Bereich des nicht dargestellten Mehringplatzes vorgesehen.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 10, Abb. 59 und 60).

1959 stellt Kurt Leucht in seiner Studie zur „städtebaulichen Komposition“ des Berliner Zentrums u.a. eine „Zone hoher Bebauung“ dar, die den inneren Zentrumsbereich im Norden, Osten und Süden umschließt, also auch den Bereich zwischen Leipziger Straße und der dargestellten Sektorengrenze betrifft.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 10, 61).

1960 legt das Stadtbauamt des Magistrats von Groß-Berlin den Plan „Stadtzentrum Berlin“ vor (Entwurf Schweizer, Tscheschner, Martinetz, Gericke). Der Entwurf respektiert einerseits den historischen Stadtgrundriss, andererseits erfolgen wesentliche Korrekturen, die vor allem von der Neubewertung historischer Achsen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktionalität herrühren. Die Leipziger Straße wird in der Systematik „Stadtautobahn und Hauptverkehrsstraßen“ dargestellt und bindet sich im Bereich Potsdamer Platz durch einen Knoten mit einer neuen Nord-Süd-Hauptstraße und im Bereich des Spittelmarktes durch einen Kreisels in das neue übergeordnete Netz ein.

Eine neue übergeordnete Hauptverkehrsverbindung innerhalb des Zentrums wird in der Achse der Glinkastrasse dargestellt, eine zweite querende und nach Süden durchbindende Achse bleibt die Markgrafenstraße. Alle anderen Netzstraßen - auch die stark verbreiterte Friedrichstraße - werden gekappt und binden nicht mehr über die Leipziger Straße hinweg nach Süden durch.

Auf der Nordseite der Leipziger Straße wird eine „Hauptgrünverbindung“ zwischen den Bereichen Spittelmarkt und Wilhelmstraße dargestellt; hier werden - quasi im Grün stehende - flache pavillonartige Bauten vorgesehen, dahinter eine blockrandbildende oder auch scheibenartige Bebauung „über 12 Geschosse“, ebenso auf der Südseite im östlichen Abschnitt; hier kann Wohnnutzung unterstellt werden. Der Plan wird 1961 von der Stadtverordnetenversammlung bestätigt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 10, 62).

#### 4.5. Planungs- und Baugeschichte der Leipziger Straße

##### 4.5.1. Planungs- und Baugeschichte bis 1990

Zum entscheidenden Impuls zu konkreten Planungen in der Leipziger Straße wird der als politische Provokation von West gewollte und von Ost verstandene Neubau des Verlagshauses Springer an der Kochstraße. Das 1961-66 von Bega, Franzi u.a. gebaute 68 m hohe Verwaltungsgebäude „strahlt“ weit in die Hauptstadt der DDR hinein.

Um 1967 legt Manfred Zumpe, zwischen 1963 und 1971 Leiter einer Entwurfsabteilung des VE WBK, einen „Entwurf Wohn- und Gewerbekomplex Leipziger Straße“ vor. Der Entwurf zeigt auf der Südseite der Leipziger Straße ein durchgängiges zweigeschossiges Band zwischen Mauerstraße im Westen und Spittelmarkt im Osten, in das sechs 22-geschossige und zueinander versetzte Hochhäuser eingestellt werden. Die Friedrichstraße erscheint als nach Süden hin übergreifendes breites Band. Damit nimmt der Entwurf bereits die später realisierte städtebauliche Typologie vorweg.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 70 und 71 und Blatt A 13, Abb. 77).

Der Plan zur Neugestaltung des Stadtzentrums von 1968 zeigt weitreichende Vorhaben zur Erneuerung der Friedrichstadt. Im Bereich Leipziger Straße werden bereits weitgehend die später realisierten Strukturen dargestellt: gestaffelte Scheiben auf der Nordseite, Hochhäuser mit flachen Zwischenbauten auf der Südseite.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 72).

Die Planung bricht bewusst mit dem historischen Stadtraum, knüpft an die Planungen der Nachkriegsmoderne an, plant nach der Stalinallee/Karl-Marx-Allee die zweite repräsentative Magistrale der Hauptstadt und antwortet mit einer Hochhauskette - Mauer - entlang der Straße auf den Springerbau - nimmt ihm die Wirkung.

Auf der Südseite der Leipziger Straße entwickelt sich zwischen der wieder nach Süden durchbindenden Friedrichstraße im Westen und dem Bereich Spittelmarkt im Osten ein vom Verkehr nicht bzw. kaum gequertes, durchgängiges, baulich und freiräumlich neu geordnetes

Band. Die städtebauliche Komposition erfährt am Spittelmarkt durch ein 30-geschossiges Hochhaus ihren Höhepunkt, während westlich des Dönhoffplatzes - wohl schon mit dem halben Zitat der Spittelkolonnaden - die Gruppe der vier 22- und 24-geschossigen Doppelhochhäuser die Hauptkraft des Ensembles entfaltet. In den regelmäßigen Abstand werden drei Flachbauten eingestellt, die die Anlage zur Straße hin binden. Auf der Nordseite die Begleitung für den Rhythmus der südlichen Gruppierung: drei gestaffelte hauptsächlich 12-geschossige Scheiben in drei Abschnitten geben der Gesamtanlage „Anschlag“ und Halt. Diese Absicht wird in dem 1969 vom Kollektiv des Bezirksarchitekten Joachim Näther und dem Kollektiv des VE Wohnungsbaukombinats Berlin unter Leitung von Werner Straßenmeier vorgelegten Entwurf umgesetzt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 73 und Blatt A 13, Abb. 78).

Peter Schweizer beschreibt das Leitkonzept hierzu wie folgt: „Die städtebauliche Konzeption für die Komposition des Massenaufbaus des gesamten Stadtzentrums geht davon aus, dass die großen Wohngebiete, die das vorwiegend von zentralen gesellschaftlichen Funktionen in Anspruch genommene Kerngebiet des Stadtzentrums umschließen, ausschließlich vielgeschossig und mit einem hohen Anteil von Wohnhochhäusern bebaut werden. So wird eine hohe Ökonomie im Städtebau erzielt und der gesellschaftspolitisch bedeutende Kern des Stadtzentrums kompositorisch besonders hervorgehoben. Das Wohnensemble der Leipziger Straße wird deshalb, als Teil dieser geplanten städtebaulichen Struktur, einen vorwiegend vertikal orientierten Massenaufbau erhalten.“

Die Konzeption wird 1972 von Joachim Näther, Peter Schweizer u.a. überarbeitet: die Vierergruppe der Doppelhochhäuser wandert nach Osten, das 30-geschossige Hochhaus am Spittelmarkt entfällt, der Ort wird nun durch eines der immer noch gleichen Doppelhochhäuser besetzt, während die anderen westlich des Dönhoffplatzes nun eine Dreiergruppe bilden. Aus drei zwischengestellten Flachbauten werden zwei. Das Eckhaus Leipziger Straße/Charlottenstraße bleibt bis heute erhalten (ehem. Modehaus Tuteur). Die Nordseite bleibt im Wesentlichen unverändert.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 74 - 76 und Blatt A 13, Abb. 79).

Das Konzept wird bis 1977 durch das Kollektiv um Werner Straßenmeier (u.a. mit Günter Wernitz und Johannes Gitschel) realisiert.

Die Leitidee bleibt: „Als repräsentative Magistrale umschließt diese vertikal orientierte Schale das Kerngebiet der Berliner Stadtmitte.“

Nach Friedrichsgracht, Karl-Marx-Allee II. BA, Fischerinsel, Rathausstraße und Karl-Liebnecht-Straße entsteht mit der Leipziger Straße ein weiteres Wohnensemble im Ostberliner Zentrum; das Wohnen wird endgültig fester Bestandteil seines funktionellen Gepräges. Darin liegt bis heute die hohe soziale und stadtpolitische Bedeutung des Wohnensembles Leipziger Straße.

In den 80er Jahren werden weitere Wohnensembles und Wohnbereiche im Zentrum realisiert: Nikolaiviertel, Wilhelmstraße, Memhardstraße Nord und Süd, Spittelmarkt, Friedrichstraße Süd und Nord.

## Fazit

Die Neubebauung des Bereichs Leipziger Straße im oben vorgeschlagenen Geltungsbereich stellt eine stadtstrukturelle Aufnahme und Aufwertung der Leipziger Straße als historisch überlieferte übergeordnete Verbindung dar.

Die Neuordnung im Sinne einer Objektstadt der Nachkriegsmoderne - die Schaffung eines Ensembles - steht in Verbindung mit internationalen Entwicklungen.  
Inhaltlich bedeutet das Ensemble Leipziger Straße die weitere Rückkehr der Wohnnutzung in das Zentrum der Stadt.

#### 4.5.2. Städtebauliche Planungen nach 1990

Vorschläge zur weiteren Entwicklung des Bereichs Leipziger Straße reichen von optimistischen Zukunftsvisionen bis hin zu Vorschlägen, die Leipziger Straße auf ihr Vorkriegsprofil „zurückzubauen“.

An der Vielzahl der Aktivitäten sind die städtebauliche Bedeutung und die Brisanz im Ringen um die gültige Lösung für den Ort zu erkennen.

- 1991 Modell zur Neugestaltung des Berliner Zentrums auf der Ausstellung „Berlin morgen“, COOP Himmelblau.
- 1992 Kritische Rekonstruktion Spittelmarkt, Strecker, Hoffmann-Axthelm.
- 1992 Städtebaulicher Strukturplan für die Dorotheenstadt / Friedrichstadt, Strecker, Hoffmann-Axthelm.
- 1992 Städtebauliches Gutachten Leipziger Straße, Schäfer, Kieren
- 1992 Gutachterverfahren Leipziger Straße, Baumbach, Bräuer, Gruppe Planwerk, Gregotti, Kollhoff / Timmermann.
- 1994 Städtebaulich-verkehrliches Entwicklungskonzept, Spath + Nagel.
- 1995 Regelwerk Straßenraumgestaltung, Spath + Nagel.
- 1996 Bereichsentwicklungsplanung Mitte.
- 1997 Umbau Leipziger Straße.
- 1997 Planwerk Innenstadt, 1. Fassung, Stimmann, Albers, Hoffmann-Axthelm.
- 1997 Planungswerkstatt Spittelmarkt, Co - Gutachten, Flierl, Kny, Krause
- 1998 Planungswerkstatt Spittelmarkt, Ergebnisplan, Moderation: Machleidt.
- 1999 Planwerk Innenstadt, beschlossenes Leitbild (Senatsbeschluss vom 18.5.1999)
- 2003 Spittelmarkt, Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts, Gegenentwurf zum Planwerk, im Auftrag der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II A und II B, Architekturbüro Meyer Große Hebestreit Sommerer.
- 2010 Planwerk Innere Stadt.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 20, Abb. 140 - 149).

#### Fazit (Schlussfolgerungen aus den Planungen)

- Alle Versuche, den Straßenraum von Norden durch parallel zum Bestand stehende Scheiben auf den historischen Straßenraum zurückzubauen, sind verworfen.
- Der große Stadtraum bleibt erhalten und wird verkehrs- und freiraumtechnisch umgebaut.
- Die Einschnürung der Straße am Spittelmarkt und westlich der Charlottenstraße ist Realität, wenn auch mit dem Eckhaus zur Axel-Springer-Straße durch die Nähe zum ersten Doppelhochhaus fragwürdig.



- Alle Versuche, die Flächen zwischen den Hochhäusern neu zu ordnen - durch das Vernetzen der historischen Straßen, den Abriss der Flachbauten, das Einstellen von straßenbegleitenden Bebauungen - sind auf Grund von Freiraum- und Eigentumsstrukturen unrealistisch.

Zusammenfassend führt diese Einschätzung zur Akzeptanz des Ensembles, ja zu der Forderung nach Erhalt des Ensembles.

#### 4.5.3. Bauliche Veränderungen / Eingriffe nach 1980

- Ergänzung der Blockkante zum Friedrichswerder durch eine 11-geschossigen Wohnhausscheibe WBS-70 - nicht den Gestaltungsansätzen der Bebauung der Leipziger Straße entsprechend.
- Bebauung Spittelmarkt Wallstraße Seydelstraße.  
Eckhaus- Blockabrundung - eigenen Gestaltungsgrundsätzen folgend, zur Platzwand des Raumes am Spittelmarkt gehörend.
- Bau eines Pavillons östlich der Hochhausgruppe in Kubatur und Gestalt den Pavillons des Bestandes bedingt verwandt („Ex-Boutique“), heute abgerissen.
- Bebauung Leipziger Straße Nord zwischen Charlottenstraße und Friedrichstraße.  
Mit dieser Bebauung wird der breite Straßenraum des Ensembles Leipziger Straße wieder auf den historischen Straßenraum der Friedrichstadt eingeengt.
- Hochhaus Ecke Axel-Springer-Straße – Seydelstraße.  
Da es dem Hochhaus kaum gelingt, gegenüber der vorhandenen Hochhauskulisse dominant zu sein, verunklart es räumlich die klar ablesbaren Ensembles der Fischerinsel und Leipziger Straße, bildet aber die südliche Platzwand des Spittelmarktes, geht weder strukturell noch architektonisch eine Einheit mit den benachbarten Hochhausgruppen ein.
- Sanierung im Bereich Charlottenstraße / Spittelmarkt um 1998.  
Bis auf die entstellende Sanierung der Wohnhochhausscheiben zwischen Charlottenstraße und Jerusalemstraße in hoher Qualität, im Geist des Ursprungszustandes, das Ensemble erhaltend (im engeren Sinne bedingt denkmalgerecht).
- Planungen zum Umbau des Straßenraums der Leipziger Straße mit Straßenbahntrasse um 1999, nicht realisiert.
- Umbauten am Spittelmarkt, das Ensemble tangierend, nach 1990.  
In Teilschritten, südliches Hochhaus, nördlicher Platzrand, Herstellen der neuen Straßeneinmündung Axel-Springer-Straße mit Bau des Eckhauses zur Leipziger Straße / Axel-Springer-Straße. Diese Baustrukturen haben zwar die Nähe zum östlichen Rand des Ensembles Leipziger Straße sind aber stadtstrukturell dem neuen Spittelmarkt zuzuordnen.
- Bebauung der Blockränder südlich der Krausenstraße.  
Die so entstandene Raumkante definiert räumlich klar die Grenze zwischen der Blockstruktur der südlichen Friedrichstadt und dem Ensemble der Leipziger Straße.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 21 und Blatt A 22, Abb. 150 - 163).

## Fazit:

Die hier aufgezeigte bauliche Entwicklung des Stadtraumes entlang der Leipziger Straße zeigt eindeutig, dass sich der mit einer möglichen Erhaltungsverordnung zu schützende Bereich nur auf den Bereich der in den 70er Jahren als bauliche Einheit errichteten Straßenabschnitt beziehen kann.

Alle o.g. Bebauungen waren nie Gegenstand dieser Planung und folgen auch nicht den städtebaulichen Prinzipien der Ursprungsplanung.

## 5. Gebietsanalyse

### 5.1. Städtebauliche Struktur und Eigenart

Die Planungen für die Neuordnung der Leipziger Straße beginnen in der Mitte der 60er Jahre. Alle Planungen gehen von der Aufweitung des historischen Straßenprofils von ca. 24 m Breite auf ca. 60 m Breite aus.

Damit wird dem Anspruch an eine leistungsfähige Großstadtstraße Rechnung getragen, die eine wesentliche Ost/West-Verbindungsachse der inneren Stadt darstellt. Zudem ist die Aufweitung des Straßenprofils eine konstituierende Voraussetzung für das in den 70er Jahren errichtete Ensemble - räumliche Großzügigkeit und räumlicher Atem der Anlage prägen ebenso wie der bauliche Maßstab der hohen Häuser die städtebauliche Gestalt und Eigenart des Gebietes; beide Ebenen wirken zusammen und führen erst in diesem Zusammenspiel zu dem einzigartigen städtebaulich-räumlichen Ergebnis.

(Hierzu sh. Planteil Blätter B 01 bis B 10).

#### 5.1.1. Entwicklung der Planung

Die Planung für die Neubebauung der Leipziger Straße verläuft in folgenden Phasen und wird von Phase zu Phase modifiziert.

##### Phase 1:

Planung einer Hochhausgruppe auf den Blöcken südlich der Leipziger Straße.

Diese von Manfred Zumpe und Peter Schmiedel 1967 erstellte Planung umfasst den Stadtraum zwischen Leipziger Straße und Krausenstraße sowie Lindenstraße und Mauerstraße. Auf einer zweigeschossigen den Block ausspannenden Sockelzone erheben sich 6 senkrecht zur Leipziger Straße stehende und zueinander versetzte 22-geschossige Hochhaus-scheiben, 3 stehen in der Flucht der Leipziger Straße, 3 in der Flucht der Krausenstraße. Die zweigeschossige Sockelbebauung überbaut auch die Friedrichstraße; damit werden durch die Planung alle in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen zwischen Lindenstraße und Mauerstraße überbaut und nicht mehr nach Süden hin durchgebunden.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 70 und 71 und Blatt A 13, Abb. 77).

## Phase 2:

Mit der Zentrumsplanung - Konzeption eines Zentrumsbandes von 1969 - wird der erste Planungsstand der Phase 1 modifiziert und ergänzt.

Die durch zweigeschossige Flachbauten ergänzte Hochhausgruppe wird auf den Stadtraum zwischen Charlottenstraße und Jerusalemer Straße beschränkt.

Der Bereich zwischen Charlottenstraße und Mauerstraße - somit auch der Kreuzungsbereich zur Friedrichstraße - wird durch straßenbegleitende Scheiben neu definiert.

Gegenüber der Hochhausgruppe werden auf der Nordseite der Leipziger Straße straßenbegleitende Scheiben angeordnet, wobei die Charlottenstraße überbaut wird. Markgrafenstraße und Jerusalemer Straße binden weiter von Norden in die Leipziger Straße ein.

Am Spittelmarkt wird durch das Abwinkeln der nördlichen Scheibe und das Einstellen einer abgewinkelten Hochhausdominante die westliche Platzwand des Spittelmarktes neu definiert. Die neu definierte Hochhausgruppe ordnet vier Hochhäuser mit drei eingestellten zweigeschossigen Pavillonbauten zu einem Ensemble. Zwischen diesem und der Hochhausdominante am Spittelmarkt ist ein Freiraum mit den eingestellten Spittelkolonnaden geplant.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 73 und Blatt A 13, Abb. 78).

## Phase 3:

Die komplexe Planung des VE WBK Berlin - beginnend 1974 - wird zur Grundlage der baulichen Umsetzung.

Diese Phase kommt zur Ausführung. Auf Grund der Besitzverhältnisse am Eckhaus Leipziger Straße / Charlottenstraße (ehem. Modehaus Tuteur, nach 45 Tschechoslowakische Botschaft) wird die Hochhausgruppe modifiziert und in Richtung Spittelmarkt verschoben. Das dominante Hochhaus am Spittelmarkt ist so nicht mehr zu realisieren und entfällt, die Platzgestaltung des Spittelmarktes ist nicht mehr Gegenstand der Planung des Ensembles Leipziger Straße: die Bebauung der Leipziger Straße beginnt westlich des Spittelmarktes und endet östlich der Charlottenstraße. Somit ist auch der Rahmen für die Grenzen des Geltungsbereiches gesetzt: sowohl die stadträumliche Gestaltung des Spittelmarktes im Osten als auch die Fortführung der Leipziger Straße im Westen ist Gegenstand späterer Planungen und somit für die Bewertung des Ensembles Leipziger Straße nicht relevant.

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 12, Abb. 74 - 76 und Blatt A 13, Abb. 79).

### 5.1.2. Gebietsstruktur / Gesamtkomposition

#### Wohnensemble Leipziger Straße

##### Städtebau / Baustruktur / Bedeutung

Die Bebauung entlang der Leipziger Straße bricht radikal mit der historischen Baustruktur der Dorotheen- und Friedrichstadt.

Sie ist ein Stadtbau im Sinne der Objektstadt der Moderne.

Der neue Straßenraum - somit das Ensemble - ist im Norden, Süden und Westen eingebettet in die Blockstruktur der Friedrichstadt. Östlich schließt sich mit der Neuordnung des Spittelmarktes eine eigenständige Stadtstruktur an, die durch die Wiedereinbindung der Lindenstraße bzw. Axel-Springer-Straße geprägt ist.

Die Komposition der Bebauung des Ensembles Leipziger Straße ordnet entlang der 12- bis 14-geschossigen leicht gestaffelten Scheiben nördlich der Leipziger Straße eine Gruppe von vier 22- bis 25-geschossigen Doppelhochhäusern mit eingestellten 2-geschossigen Pavillonbauten und der Replik der Spittelkolonnaden an der südlichen Straßenseite an.

So entsteht ein markantes, unverwechselbares städtebauliches Ensemble von mehr als nur lokaler Bedeutung.

Wesentlich für die Komposition ist das geplante Gegenüber von Zeilen und Punkten, sowie der Wechsel von Hochhauspunkten und Flachbauten auf der Südseite.

Die Komposition der Leipziger Straße als Wohn- und Geschäftsstraße folgt den Ideen der „internationalen Moderne“ und dem Prinzip der Objektstadt.

Sie ist eine ganzheitliche Komposition von Kuben entlang der Straße, einheitlich gedacht und realisiert.

#### Prototypen zur Körperkomposition (Hochhaus / Flachbau)

- SAS- Hotel Kopenhagen, Arne Jacobsen, 1955 - 1960
- Federal Center Chicago, Mies van der Rohe, 1959 - 1964

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 16, Abb. 106 und 107).

#### Prototypen zur Stadt- und Raumkomposition

- Lijnbaan Rotterdam, van den Broek, J.B. Bakema, HA Maaskant u.a., 1950-66
- Le Havre, Avenue Foch, Auguste Perret u.a., 1946-1956.
- Stockholm Stadtzentrum, Hötorgs-City, Helldén, Markelius, Backsröm & Reinius, Tengbom, 1957-1963
- Neues Zentrum Havanna Cuba, José Luis Sert, 1955-58
- Moskau, Neuer Arbat - Kalininprospekt, Posochin, Mndojanz, Makarewitsch u.a., 1957-1964
- Brasilia, Monumentalachse, Lucio Costa, Oscar Niemeyer, 1958-1962
- Bern, Überbauung Tscharnergut, H. und G. Reinhard, Lienhard & Strasser, Helver, K. und W. Kormann, Indermühle, Emch & Berger, Element AG, Tafers, 1958-1967
- Rotterdam, Alexanderpolder II, J. Bakema, J. Stokla, 1956

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 14, Abb.: 80 - 94, Blatt A 15, Abb. 95 - 98 und 105 und Blatt A 16, Abb. 108 - 111).

Diese Archetypen haben nicht nur Auswirkungen und Vorbildwirkungen auf die Konzeption der Leipziger Straße in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. Sie wirken anregend und beispielgebend darüber hinaus bis heute.

Das zeigen die folgenden Beispiele:

- 
- Lille, Internationales Geschäftszentrum, Rem Koolhaas (OMA), 1991
- D. Perrault, Bibliothèque de France, Paris, 1989
- Jean Nouvel, "Forum de Gares", 1993
- Helsinki, Kalasatama Center, Helin & Co, 2010

(Hierzu sh. Planteil Blatt A 19, Abb. 129 - 139).

## Bewertung

### Stadträumlich - architektonische Qualität

Die städtebauliche Struktur ist im internationalen Vergleich eine späte, aber auch eine der klarsten stadträumlichen Strukturen dieser Zeit.

Ihre prominente Lage im Zentrum Berlins ist nur mit den etwa zeitgleich entstandenen Ensembles in Stockholm und Moskau zu vergleichen.

Die in der Figur der Leipziger Straße realisierte Körperkomposition - und der so realisierte Stadtraum - ist noch konsequenter als die der Beispiele in Stockholm und Moskau. Hier ist ein klar definierter Straßen- bzw. Stadtraum entstanden, der die Bautradition der 1. großen Wohnstraße Ostberlins, der Magistrale der Stalinallee, fortführt.

Die klar entlang des aufgeweiteten Straßenraums komponierte Baukörperstruktur knüpft - wenn auch räumlich bescheidener - an den Geist der Monumentalachse von Brasilia an. Sicher ist hier auch dafür der zeitgleiche Besuch von Oskar Niemeyer in Ostberlin ein Indiz. Hier ist also die 2. Magistrale Ostberlin entstanden.

Die Komposition von vier Doppelhochhäusern entlang einer hohen Scheibe mit eingestellten Flachbauten, die die Unterlagerungen von Hochhaus und Scheibe körperlich fortsetzen, ist sehr konsequent und folgt auch hier den Archetypen der Beispiele von Mies, Jakobsen und anderen, hier aber in einer nahezu einmaligen Ausdehnung.

Auch die durch die behutsame Sanierung der Hochbauten erreichte Qualität stärkt die Ensemblewirkung.

Jeder Eingriff in den Massenaufbau und die Struktur des Ensembles ist ausgeschlossen. Selbst radikale Veränderungen der Fassadenstruktur und ihrer Materialität stören das Ensemble nachhaltig und sind zu untersagen.

(Hierzu sh. Planteil Blätter B 01 bis B 06 und C 01 bis C 07 ).

### 5.1.3 Erschließungsstruktur

#### Straßenraum Leipziger Straße - Charlottenstraße bis Spittelmarkt

Die stadträumliche Ordnung basiert auf der Aufweitung des Straßenraumes auf 60 m. Dieser wird von der engen gründerzeitlichen Straße bewusst zum Verkehrs- und Freiraum. Der Erhalt und die Wiederbelebung seiner freiräumlichen Qualität ist Voraussetzung des Erhalts des Ensembles.

#### Rückseitige Straßen Kronenstraße und Krausenstraße

##### Freiflächen zur Kronenstraße

Hier ist ein erheblicher stadträumlicher Mangel sichtbar.

Der Anmutung von offenen Hofräumen, ja Rückseiten zu den angrenzenden Blöcken der Friedrichstadt ist stadträumlich unbefriedigend.

##### Rückseiten zur Krausenstraße

Durch die Entwicklungen seit 1990 stellen sich klare südliche Raumkanten wieder her und geben dem Ensemble einen klaren strukturellen und räumlichen Halt – das Ensemble der Objektstadt zeichnet sich gegenüber der anschließenden Raumstadt klar ab.

## Spittelmarkt

Durch die Entwicklungen seit 1990 erfährt die Leipziger Straße am Spittelmarkt eine erneute räumliche Einengung, wenn auch die Funktion der Straße als übergeordnete Verkehrsverbindung nicht eingeschränkt wird.

### Anlieferung Pavillons

Die Erschließung bzw. Anlieferung der Pavillons (ursprünglich Kaufhallen) erfolgt von der Krausenstraße aus über eine parallel zur Krausenstraße geführte unterirdische Erschließungsspur. Dadurch werden oberirdische Ladezonen vermieden. Die unterirdische Erschließung ist beizubehalten.

#### 5.1.4. Freiraumstruktur

Das Grundprinzip der Freiraumplanung war, dass alle Gebäude des Ensembles im öffentlichen Raum stehen und bis auf die Erschließungsräume nördlich der Wohnhausscheiben keine gebäude- bzw. wohnfunktionsbezogenen Freiflächen haben. Kennzeichnend dafür ist der homogene Belag der Flächen und ihre einheitliche Gestaltung sowie ihre öffentliche Zugänglichkeit.

Grundprinzip der Stadtstruktur und somit der Freiraumgestaltung ist das Einstellen aller Gebäude des Ensembles in den öffentlichen Raum. Der gesamte Freiraum ist als Einheit ganzheitlich geplant und realisiert. Der gesamte Stadtraum ist öffentlich und frei zugänglich. Bis auf die zur Zeit als Stellplatzanlage genutzten Flächen nördlich der Wohnhausscheiben sind keine gebäude- bzw. wohnfunktionsbezogenen Freiflächen vorhanden.

Das Freiraumkonzept gliedert sich in drei Strukturtypen.

##### Typ 1:

Der südlich der Straße liegende Raum ist durch die auf eine einheitliche öffentliche Fläche („Teppich“) eingestellten Kuben der Hochhäuser und Pavillonbauten geprägt. Der östlich des Altbaus Charlottenstraße / Ecke Leipziger Straße anschließende Freiraum ist bewusst gestaltet, bleibt stadträumlich aber ein ungelöster Raum, der den Bruch zwischen Dorotheenstadt und dem Ensemble an der Leipziger Straße räumlich nicht löst.

##### Typ 2 :

Der asymmetrische Straßenraum gliedert sich in einen breiten, besonnten und begrüntem Gehweg im Norden und einen schmaleren Gehweg im Süden entlang der Verkehrsfläche. Der lineare Straßenraum wird nördlich und südlich der Straße durch eine Platanenallee gefasst, diese ist im Bereich der Spittelkolonnaden unterbrochen und öffnet so den Straßenraum zur südlich anschließenden Freifläche der Kolonnaden. Ursprünglich standen diese, von Karl von Gontard 1776 errichteten Kolonnaden beidseitig der Straße vor dem Spittelmarkt. Die einseitig eingestellte Kolonnade ist somit nur ein historisches Relikt.

### Typ 3:

Die nördliche Straßenfront ist in drei Abschnitte gegliedert und fasst den Straßenraum streng linear, öffnet sich im Osten aber zum Spittelmarkt. Die nördlich zur Dorotheenstadt orientierten Resträume an der Kronenstraße sind reine Funktionsflächen ohne stadträumliche Qualität („Rückseiten“).

Die sehr städtische Freiraumkonzeption und die große Dichte der Hochhausbebauung hat eine Unterversorgung mit wohnungsnahem Freiraum zur Folge.

( Hierzu s.h. Planteil Blätter B 07 bis B 10)

Für die drei Doppelhochhäuser mit je 344 Wohnungen wäre bei Neubau nach Bauordnung eine Spielplatzfläche von je 1.376 qm erforderlich.

Diese Fläche ist nur auf dem Grundstück der WBM realisierbar.

Für die Grundstücke der Wohneigentümergeinschaften stehen auf den eigenen Grundstücken keine Flächen zur Verfügung.

Die benötigten 2 x 1.376 qm werden derzeit von Spielplätzen auf den öffentlichen Flächen der Flurstücke 228 und 231 abgedeckt.

## 5.2. Grundstücks- und Eigentumssituation

### 5.2.1. Abstandsrecht

#### Bewertung der Bestandssituation

Da das Ensemble nicht auf der Grundlage des bundesdeutschen Baurechts errichtet und nach 1990 durch neue Eigentumsgrenzen willkürlich zerschnitten wurde, entstehen hinsichtlich der Gebäudeabstände komplizierte Situationen.

Hierbei stehen sich teilweise Abstandsrecht und der Anspruch auf einen notwendigen Sozialabstand diametral gegenüber.

Würde der Gebäudekomplex als ganzes heute geplant und gebaut werden, käme es zu folgender Situation.

Die Doppelhochhäuser mit 22 bzw. 25 Geschossen sind ca. 75 m hoch und haben Abstandsflächen mit einer Tiefe von rund 30 m.

Ohne Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen würde zwischen den rd. 91 m auseinander stehenden Hochhäusern ein abstandsflächenfreies Feld von rd. 31 m Tiefe entstehen.

Bei einem ca. 10 m hohen Pavillon mit einer Abstandsfläche, von 4 m Tiefe würde ein neuer Flachbaukörper zwischen den Hochhäusern gerade noch 23 m breit sein können. Der Bestandspavillon ist aber mit rd. 49 m mehr als doppelt so breit.

Durch die nach 1990 „willkürlich“ gezogenen Grundstücksgrenzen entsteht gemäß Bauordnung zwar ein anderes Bild, dennoch ist im Sinne des Ensembles und der Sozialverträglichkeit der oben geführte Diskurs zu beachten.

### 5.2.2. Dichten - GRZ, GFZ

Bei der Betrachtung des Überbauungsgrades werden die Blöcke nördlich und südlich der Leipziger Straße als städtebauliche Einheit sowie der Überbauungsgrad der einzelnen Flurstücke betrachtet.

Blöcke nördlich und südlich der Leipziger Straße

nördlich

Block 033	4.283 m <sup>2</sup>	GRZ	0,45	GFZ	4,75
Block 048	7.227 m <sup>2</sup>	GRZ	0,48	GFZ	4,38
Block 623 (anteilig)	10.373 m <sup>2</sup>	GRZ	0,33	GFZ	4,30

südlich

Block 064 (anteilig)	25.947 m <sup>2</sup>	GRZ	0,35	GFZ	5,00
Block 608 (anteilig)	11.450 m <sup>2</sup>	GRZ	0,20	GFZ	3,58

Flurstücke

nördlich

Flurstück 125	2.166 m <sup>2</sup>	GRZ	0,95	GFZ	9,40
Flurstück 124	1.746 m <sup>2</sup>	unbebaut			
Flurstück 128	3.624 m <sup>2</sup>	GRZ	0,95	GFZ	8,70
Flurstück 127	2.709 m <sup>2</sup>	unbebaut			
Flurstücke 485 (anteilig), 46	10.373 m <sup>2</sup>	GRZ	0,33	GFZ	4,30

südlich

Flurstück 226 (anteilig)	8.645 m <sup>2</sup>	GRZ	0,20	GFZ	4,62
Flurstück 227	2.700 m <sup>2</sup>	GRZ	0,60	GFZ	1,25
Flurstück 228	2.342 m <sup>2</sup>	unbebaut			
Flurstück 229	3.866 m <sup>2</sup>	GRZ	0,45	GFZ	10,50
Flurstück 230	3.221 m <sup>2</sup>	GRZ	0,50	GFZ	1,00
Flurstück 231	1.825 m <sup>2</sup>	unbebaut			
Flurstück 232	3.348 m <sup>2</sup>	GRZ	0,70	GFZ	12,45
Flurstück 234	7.887 m <sup>2</sup>	unbebaut			
Flurstück 235	1.019 m <sup>2</sup>	Spittelkolonnaden			
Flurstück 236	3.053 m <sup>2</sup>	GRZ	0,75	GFZ	13,65

(Hierzu sh. Planteil Blätter B 11 und B 12).

Fazit:

Hieraus ergibt sich ein sehr heterogenes Bild: die Grundflächenzahlen (GRZ) reichen von 0,15 bis 0,95 und die Geschossflächenzahlen (GFZ) von 1,0 bis 13,65.

Eine Betrachtung dieser Werte im Sinne des § 34 führt folglich zu keinem belastbaren Ergebnis. Bauliche Veränderungen auf einzelnen Flurstücken lassen sich folglich nur aus dem Gesamtcharakter der Bebauung - der vorhandenen städtebaulichen Eigenart und Ordnung - herleiten und bestimmen.



### 5.2.3. Eigentumsverhältnisse

#### Flurstücke Nordseite

Flurstück 125	Bundesrepublik Deutschland
Flurstück 124	Bundesrepublik Deutschland
Flurstück 128	Bundesrepublik Deutschland
Flurstück 127	Land Berlin
Flurstück 485, 461	WBM

#### Flurstücke Südseite

Flurstück 226	WBM
Flurstück 227	Privateigentum
Flurstück 228	Land Berlin - Spielplatz
Flurstück 229	Privateigentum
Flurstück 230	Privateigentum
Flurstück 231	Land Berlin - Spielplatz
Flurstück 232	Privateigentum
Flurstück 234	Land Berlin - Dönhoffplatz
Flurstück 235	Land Berlin - Spittelkolonnaden
Flurstück 236	WBM

(Hierzu sh. Planteil Blatt B 13).

### 5.3. Denkmalschutz / Schutzstatus

Das Wohnensembles Leipziger Straße gehört zum Geltungsbereich der 1997 beschlossenen Erhaltungsverordnung „Dorotheenstadt/Friedrichstadt“ (Verfasser: Büro für Architektur und Baugeschichte W. Hildebrandt P. Lemburg J. Wewel-Blake im Auftrag des Bezirksamtes Mitte von Berlin).

Das Gebiet gehört jedoch nicht zu den 19 Teilbereichen, für die spezielle Aussagen getroffen werden - es erscheint nicht als Teilbereich, der sich durch besondere städtebaulich-architektonische Merkmale aus dem übrigen Erhaltungsgebiet hervorhebt.

Im Kapitel „2. Beschreibung der städtebaulichen Eigenart“ wird es lediglich als „abriegelnder“ Strukturbruch bezeichnet. Als selbstständiges Nachkriegsensemble innerhalb des Stadtgefüges wird es völlig ignoriert.

## 5.4. Stadtgestalt

### 5.4.1 Hochbauten im Wohnensemble Leipziger Straße

Die Hochbauten im vorgeschlagenen Geltungsbereich bilden ein Ensemble. Auf der Nordseite der Leipziger Straße entwickeln sich in drei Abschnitten straßenbegleitende Hochhausscheiben, deren östliche zum Spittelmarkt hin nach Norden abknickt. Senkrecht dazu stehen auf der Südseite der Leipziger Straße 4 gleiche Doppelhochhäuser, jeweils auf einem 2-geschossigen Sockel.

Zwischen den drei westlichen Doppelhochhäusern sind 2-zweigeschossige Flachbauten eingestellt, die die Anlage bindet - als Einheit geplant und gebaut. Die Gebäude sind teilweise saniert.

(Hierzu sh. Planteil Blätter B 02 bis 06 und C 01 bis C 05).

### 5.4.2 Gebäudebezogene Merkmale Körper - Gestalt - Gliederung - Material - Farbe

#### Wohnhochhäuser / Doppelhochhäuser

- Gruppe von vier 22- bis 25-geschossige Montagebauten (SK- Berlin).
- Hochhäuser sind klare geometrisch einfache Baukörper aus zwei zueinander versetzten aufrechtstehenden Quadern mit 22 und 25 Geschossen und jeweils mit Grundflächen von 37 x 23 m. Der höhere Quader steht, und das ist bemerkenswert, nicht an der Leipziger Straße, der Magistrale, sondern an der Krausenstraße als Signal parallel zur ehemaligen Staatsgrenze.
- Die klaren Kuben werden durch die die Ost- und Westfassaden ausspannenden offenen Loggien aufgelockert, sind bei aller Differenziertheit aber regelmäßig und streng gegliedert.
- Ein umlaufendes Strukturband hebt den gewerblich genutzten zweigeschossigen Sockel hervor und bildet so die Basis der Hochhäuser.
- Die durch den Umbau der Fassaden veränderte Hülle - leichte Brüstungen u.ä.- und die damit verbundene Differenzierung in jeweils zwei ähnliche Doppelhochhäuser schwächen zwar die ursprüngliche Einheitlichkeit, stellen aber die Ensemblewirkung nicht in Frage.
- Die weitgehend geschlossenen Giebelflächen sind vertikal durch ein Feld offener Loggien gegliedert.
- Die Erdgeschosse sind einheitlich nicht nutzerbezogen gegliedert, teilweise geschosshoch verglast, teilweise mit Arkaden versehen.

( Hierzu s.h. Planteil Blätter C 01 und C 02).

## Wohnhochhausscheiben

- Drei 12- bis 14-geschossige, zu den Straßeneinmündungen abgestaffelte und am Spittelmarkt nach Norden hin abknickende Montagebauten (SK-Berlin).
- Den Straßenraum der Leipziger Straße auf der Nordseite begleitend, mit Rückseiten und offenen Hofräumen entlang der Kronenstraße erdgeschossig mit Gewerbeeinheiten unterlagert, an den Straßeneinmündungen zweigeschossig unterlagert bzw. mit zweigeschossigen Anbauten (Köpfen).
- Fassaden nach Süden mit durchgehenden offenen Loggien mit geschlossenen Brüstungen gegliedert, die Nordfassaden geschlossen, liegende Fensterformate durch farbige Blindfelder zu Bänder zusammengefasst.
- Durch das Wechseln der Farbigkeit in jedem dritten Geschoss akzentuiert.
- Die westlichste und die mittlere Scheibe zwischen Charlottenstraße und Jerusalemer Straße 1995 saniert, Baukörperstruktur erhalten, Fassaden bis zur Unkenntlichkeit verändert, im Sinne des Ensembles problematisch.
- Die östliche Scheibe zwischen Jerusalemer Straße und Spittelmarkt im Ursprungszustand. Die Sanierung der östlichen Scheibe ist denkmalnah und ensemblerhaltend geplant.
- Die Straßenfront nach Süden ist einheitlich gestaltet und durch Betonung der Erschließungskerne im 13-geschossigen Abschnitt und im 11-geschossigen Abschnitt durch den Wechsel von Bandfassaden und offenen vertikalen Loggienvorbauten gegliedert.
- Die Erdgeschosse sind einheitlich nicht nutzerbezogen gegliedert, teilweise geschosshoch verglast und in der Jerusalemer Straße, in der Markgrafenstraße und in der Charlottenstraße mit Arkaden versehen.
- Das durchlaufende Paneel über dem nur erdgeschossig unterlagerten Mittelteil ist der Träger für nutzerbezogene Werbung.

( Hierzu s.h. Planteil Blätter C 03 und C 04).

## Pavillonbauten

- Zwei 2-geschossige Pavillonbauten (SK- Berlin), mit einem Stützenraster von 6 x 7,2 m.
- Kuben mit einer Grundfläche von je ca. 50 x 34 m und einer Höhe von ca.10 m.
- Ehemals Großkaufhalle und Feinkosthaus mit ca. 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsraumfläche.
- Straßenbegleitend zwischen den drei westlichen Hochhäusern positioniert und deren gewerblich genutzte Erd- und 1. Obergeschosse fortsetzend.
- Straßenseitig die Ecken umfassende vollverglaste Fassaden mit auskragendem Werbepanel über dem Erdgeschoss und markantem, gefaltetem 1 m hohem Fertigteil-drempel.
- Giebel und Rückseiten weitgehend mit Wandscheiben und Bandfassaden geschlossen.
- Saniert und neue Nutzungen, aber weitgehend im Ursprungszustand.
- Die Pavillonbauten sind einheitlich nicht nutzerbezogen gegliedert.

( Hierzu s.h. Planteil Blatt C 05)

## Spittelkolonnaden

- Einseitige Replik der ehemals beidseitig angeordneten Kolonnaden von Gonthard, 1776 geschaffen.
- In den neu geschaffenen Freiraum des Dönhoffplatzes zwischen die beiden östlichen Hochhäuser gestellt, unverändert, der Ursprungsplanung entsprechen.

### 5.4.3. Freiflächenbezogene Merkmale

Das Grundprinzip der Freiraumplanung war, dass alle Gebäude des Ensembles im öffentlichen Raum stehen. Kennzeichnend dafür ist der homogene Belag der Flächen und ihre einheitliche Gestaltung sowie ihre öffentliche Zugänglichkeit.

- Der gesamte Frei- und Straßenraum ist eine gestalterische Einheit.
- Der gesamte Freiraum ist ein öffentlicher Raum.
- Grundstücks und Eigentumsgrenzen sind nicht ablesbar und bis auf die Anlieferbereiche auch nicht eingefriedet.
- Alle Freiflächenelemente wie Art der Bepflanzung, Beläge, Hochbeete, Sitzmöbel u.a. sind im gesamten Geltungsbereich einheitlich.
- Merkmale prägender Teilbereiche:

Nördlicher Gehweg Leipziger Straße:

einheitlichen Belag - großformatige Waschbetonplatten 80x80 cm, straßenbegleitende Hochbeete mit Sitzbänken und einheitlicher Bepflanzung, straßenbegleitende Baumreihe - Platanen.

Südlicher Gehweg Leipziger Straße:

einheitlicher Belag - großformatig Waschbetonplatten 80x80 cm, straßenbegleitende Baumreihe ebenerdig unterpflanzt - Platanen.  
Arkadenbereiche der Hochhäuser unterpflastert.

Dönhoffplatz

Spittelkolonnaden mit Obelisk und Freiraumarrondierung, denkmalgerecht erhalten.

Freiflächen („Teppich“) zwischen den Hochhäusern und Pavillons:

einheitlicher Belag über Grundstücksgrenzen hinweg, Hochbeete und Pflanzflächen im gesamten Bereich einheitlich.

- Baumarten im Gebiet:  
Neben den straßenbegleitenden Platanen im Wesentlichen Linde, Ahorn, Birke, Schnurbaum, Esche, Kastanie, Robinie.

(Hierzu s.h. Planteil Blätter B 07 bis B 10))

## 6. Begründung der Schutzwürdigkeit

### Ebenen und Aspekte der Schutzwürdigkeit des Gebietes

- Der historische Kontext die Entstehungsgeschichte der Leipziger Straße bis 1945. Die daraus erwachsende historische und stadtstrukturelle Bedeutung.
- Der planungs- und realisierungsgeschichtliche Kontext die Neuordnung des Bereichs der Leipziger Straße ab 1945 im Sinne des Stadtumbaus der Moderne und im Sinne eines Ensembles. Die daraus erwachsende kulturelle Bedeutung.
- Die städtebaulichen, funktionellen und gestalterischen Qualitäten des Ensembles. Die daraus erwachsende städtebauliche und künstlerische Bedeutung.
- Die bis heute bestehende Qualität als innerstädtischer Wohn- und Lebensraum. Die daraus erwachsende soziale Bedeutung.

Das Gebiet Leipziger Straße steht anhand seiner Entstehungsgeschichte und als städtebauliches Ensemble exemplarisch für Entwicklungen - nationale und internationale - der Nachkriegsmoderne.

Städtebauliche Gründe zum Erhalt des Gebietes leiten sich aus den o.g. historischen und städtebaulichen Besonderheiten ab. Im Kontext der Umgestaltung der historischen Mitte ist es von besonderer stadthistorischer Bedeutung und sollte deshalb vor wesentlichen und verändernden Eingriffen geschützt werden.

## 7. Kriterien für die Zulässigkeit baulicher Veränderungen

Mit dem Ziel der Sicherung der städtebaulichen Gestalt und des Ortsbildes des Gebietes werden für den gesamten Geltungsbereich geltende Kriterien für die Zulässigkeit von baulichen Veränderungen festgesetzt.

### Städtebauliche Struktur und Eigenart

- Erhalt der offenen Bebauung, der Objektstadt - geometrisch klare Baukörper (Scheiben, Punkthochhäuser, Pavillons) frei im Raum stehend.
- Keine neuen Baukörpergeometrien - auch keine das Gebiet überformende neue einheitliche Schicht.
- Erhalt der Komposition der Baumassen und Freiräume der das Gebiet prägenden Bebauungsstruktur.
- Erhalt der Gesamtkomposition - Verteilung der Baumassen und Freiflächen im Raum.
- Erhalt des großen Straßenraumes der Leipziger Straße.
- Bauliche und freiräumliche Entwicklungen nur auf den als Entwicklungsbereiche ausgewiesenen Flächen.

### Ortsbild / Architektur / Gebäude

- Erhalt der klaren Baukörpergeometrien, keine An- und Aufbauten.
- Erhalt oder Wiederherstellung der ursprünglichen Fassadengliederung.
- Erhalt der Grobgliederung: Sockelgeschosse und aufgesattelte Obergeschosse.
- Erhalt der Arkadenbereiche der Wohnhochhäuser und der Wohnhochhaus scheiben.
- Erhalt oder Wiederherstellung der Ursprungsmaterialität und -farbigkeit.
- Keine Verglasung der offenen Balkonkonstruktionen.
- Erhalt oder Wiederherstellung besonderer Ausbauelemente (Vordächer, Drempelfriese).

( Hierzu s.h. Planteil Blätter D 05 und D 06)

### Freiraum

- Erhalt oder Wiederherstellung der gestalterischen und materiellen Einheit des öffentlichen Raumes - keine sichtbaren Gestaltungs- und Materialbrüche zwischen öffentlichen und privaten Flächen.
- Erhalt und Wiederherstellung des vielfältig durchwegbaren Freiraumkontinuums.
- Erhalt und Wiederherstellung der städtischen Sport- und Spielflächen
- Erhalt und Wiederherstellung der prägenden Platz- und Straßenräume, dem Pflanzkonzept des Ursprungentwurfes folgend.
- Erhalt oder Wiederherstellung typischer Stauden- und Gehölzpflanzungen.
- Erhalt und Wiederherstellung der den Straßenraum gliedernden Baumreihen, Hochbeete und Pflanzflächen.
- Erhalt und Wiederherstellung des denkmalgeschützten Bereichs Spittelkolonnaden – Dönhoffplatz.

### Erschließung

- Erhalt des 60 m breiten und asymmetrischen Straßenraumes der Leipziger Straße.
- Kein erneutes Durchbinden der südlichen Netzstraßen Markgrafenstraße, Jerusalem Straße und Kommandantenstraße zur Leipziger Straße.
- Erhalt oder Wiederherstellung des inneren Erschließungskonzeptes.
- Erhalt oder Wiederherstellung der typischen Oberflächenbeläge.
- Erhalt oder Wiederherstellung der typischen Beleuchtungselemente.

### Stadtmöbel und Kunst

- Erhalt vorhandener Kunstwerke.
- Erhalt oder Wiederherstellung einheitlicher Stadtmöblierungen, wie Sitzbänke, Papierkörbe u.a.
- Bei Einfügen neuer Elemente Wahrung der Einheitlichkeit.

## 8. Fazit:

Das prägende und aus ablesbaren Bausteinen komponierte Gesamtensemble würde durch Veränderungen von einzelnen Bausteinen in seiner städtebaulichen Eigenart vernichtet werden.

Das gilt im Besonderen für Veränderungen der Kubatur beider Flachbauten, der Pavillons. Durch zusätzliche Geschosse würde nicht nur deren Ursprungsarchitektur sondern auch das städtebauliche Struktursystem Zeile / Punkthochhaus / Flachbau-Pavillon nachhaltig gestört werden, ohne dass ein neues dem Stadtraum adäquates Strukturbild entsteht. Die gestaltbestimmende Idee des Gesamtensembles wäre so vernichtet.

Die Forderung nach Erhalt der Kubatur der Einzelobjekte in dieser dem Idealbild der Objektstadt folgenden Stadtstruktur ist unverzichtbar und vergleichbar mit der Forderung des Einhaltens von Bauflucht und Traufhöhe in gewachsenen Raumstadtstrukturen der Gründerzeit. Vor dem Hintergrund der hier gemachten Erkenntnisse ist der Antrag auf Eintrag der Ensembles Leipziger Straße in die Denkmalliste des Landes Berlin zu empfehlen.

## 9. Rechtsgrundlagen und Rechtssystematik zur Festlegung einer Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB

Die Gemeinde kann durch eine Satzung (in Berlin Rechtsverordnung) nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB Gebiete festlegen, in denen der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen.

Voraussetzung für eine Erhaltungsverordnung ist gemäß Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB eine städtebauliche Eigenart des Gebietes auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt.

das bedeutet, dass das Gebiet, äußerlich erkennbar, städtebauliche Besonderheiten aufweisen muss und aus diesem Grund erhalten werden soll.

Betroffen sind

- bauliche Anlagen, die allein oder zusammen mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägen oder
- bauliche Anlagen, die von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung sind.

In einem Kommentar zum BauGB wird zudem präzisiert: „Städtebaugeschichtlich bedeutsam ist auch eine Anlage, die als Beispiel für die Weiterentwicklung des Städtebaus, z.B. nach Art und Maß der baulichen Nutzung oder nach der Bauweise dient.“

Die o.g. Kriterien werden im Gebiet Leipziger Straße erfüllt, eine Erhaltungsverordnung sollte festgelegt werden.

## 10. Baugenehmigungen und Versagungen

Die Errichtung, der Rückbau, die Änderung oder Nutzungsänderung baulicher und freiräumlicher Anlagen bedürfen der Genehmigung.

Die Genehmigung kann gemäß § 172 BauGB dann versagt werden, wenn die städtebauliche Eigenart des Gebietes, seine städtebauliche Gestalt, durch die beabsichtigte Maßnahme beeinträchtigt wird.

Dies ist der Fall, wenn die festgelegten Kriterien der Erhaltungsverordnung nicht beachtet werden.

Anlage

Teil 2  
Planteil