

Östlicher Hohenzollerndamm

Hohenzollernplatz bis Bundesallee

Innenentwicklungskonzept



im Auftrag des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung, Liegenschaften und IT
Stadtentwicklungsamt
November 2025

Bearbeitung

Auftraggeber

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung, Liegenschaften und IT
Stadtentwicklungsamt
Hohenzollerndamm 174-177, 10713 Berlin
tel. 030 - 9029 15141

Auftragnehmer

Gesamtkonzept, Koordination

regioteam – Büro für Stadtplanung und Regionalwirtschaft

Bundesallee 8, 10719 Berlin

Gutachterliche Stellungnahmen zur Machbarkeit der Vorzugsvariante:

- Verkehrsabwicklung
- Lärmbelastung der Randbebauung
- Niederschlagsentwässerung,

Grobkostenschätzung der Straßenbaumaßnahmen:

Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft

Freiheit 6, 13597 Berlin

Landschaftsplanerische Vertiefung zum Hohenzollernplatz,

Entwässerungskonzept, Baumbewertung:

Fugmann Janotta Partner

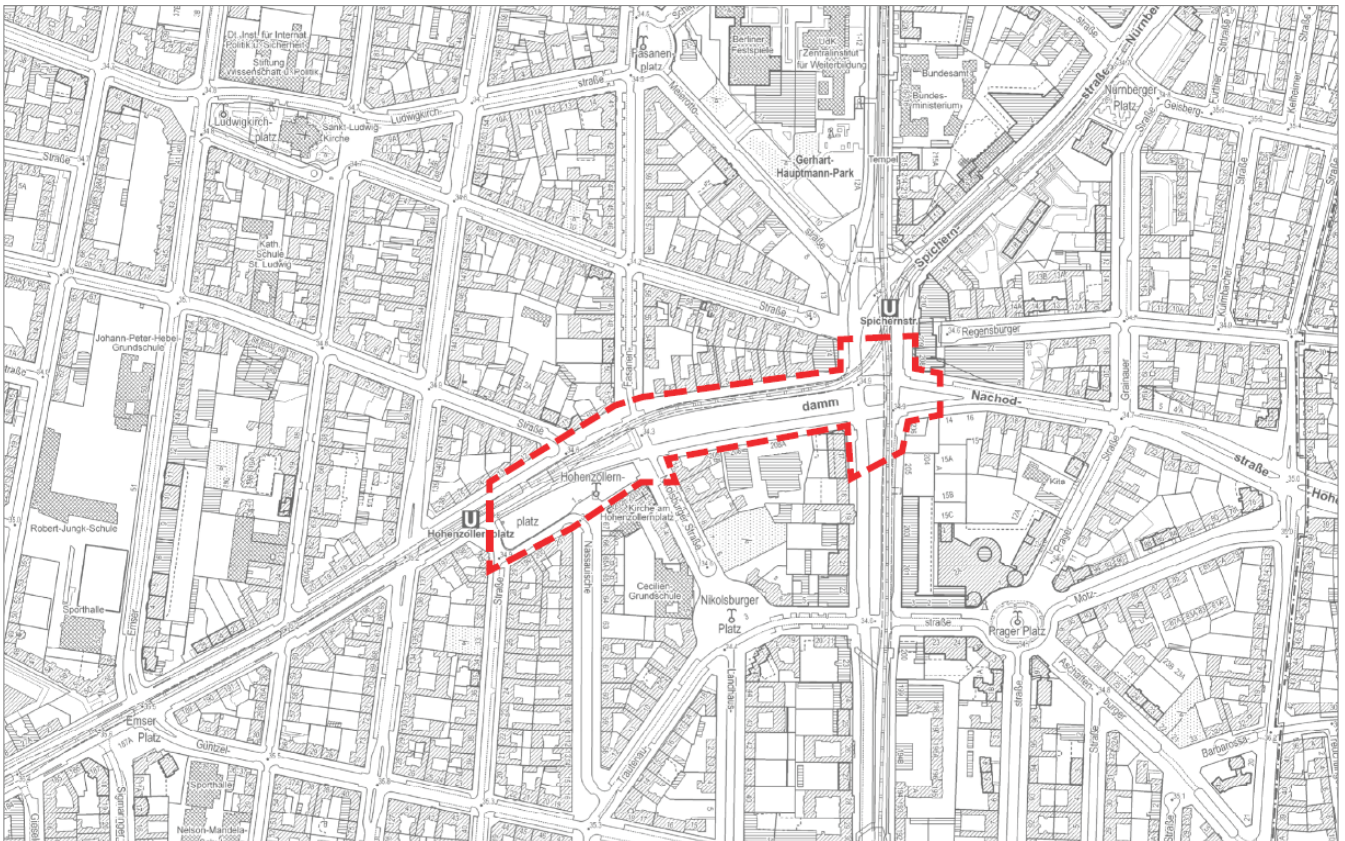
Belziger Straße 25, 10823 Berlin

Berlin, November 2025

Alle Abbildungen und Fotos – sofern nicht anders angegeben: **regioteam**

INHALT

Aufgabenstellung und Vorgehensweise	5
1. Rahmenbedingungen	6
1.1 Historische Entwicklung	6
1.2 Bestandsanalyse	9
2. Stand der Planung	15
2.1 Vorbereitende Bauleitplanung	15
2.2 Verbindliche Bauleitplanung	15
2.3 Landschaftsplan	15
2.4 Planungen für Verkehrsanlagen	17
2.5 Sonstige Planungen	17
2.6 Denkmalschutz	18
3. Strassenraumkonzept	19
3.1 Planungsziele Straßenraum	19
3.2 Straßenraumvarianten	19
3.3 Vergleichende Bewertung der Straßenraumvarianten	22
3.4 Vorzugsvariante Straßenraum	26
3.5 Auswirkungen auf den Verkehr	27
3.6 Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Randbebauung	28
4. Bebauungskonzept	32
4.1 Planungsziele Bebauung	32
4.2 Teilabschnitte	32
5. Freiraum- und Entwässerungskonzept	38
5.1 Planungsziele Freiraum	38
5.2 Östlicher Hohenzollerndamm	38
5.3 Hohenzollernplatz	38
5.4 Entwässerungskonzept	42
5.5 Baumbilanz	45
5.6 Versorgung mit wohnungsbezogenen Freiflächen	46
5.7 Versorgung mit öffentlichen Spiel- und Grünflächen	46
6. Kosten	466
7. Zusammenfassung	488



Oben: Das Plangebiet im städtischen Kontext

Ohne Maßstab

Quelle: Geoportal Berlin

Unten: Östlicher Hohenzollerndamm
Bestandssituation 5/2023 mit Mittelstreifen-Parkplatz



AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE

Der östliche Hohenzollerndamm zwischen Hohenzollernplatz und Bundesallee wurde in den 1960er Jahren als Teil eines autoverkehrsgerechten Stadtbauums umfassend neu gestaltet. Die historische Situation des beginnenden 20. Jahrhunderts als städtischer Boulevard wurde dabei überformt, es entstand ein überbreiter Straßenraum ohne die frühere räumliche Fassung durch eine Randbebauung. Der Hohenzollernplatz wurde durch eine neue Richtungsfahrbahn zerschnitten und in seiner Freiraumqualität stark beeinträchtigt.

Das Innenentwicklungskonzept „östlicher Hohenzollerndamm“ steht im Rahmen einer Initiative des Senats von Berlin, Innenentwicklungspotenziale für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu nutzen. Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurde der östliche Hohenzollerndamm als Untersuchungsbereich für ein solches Konzept benannt.

Grundlage für die Erarbeitung von Innenentwicklungskonzepten (kurz IEK) ist § 176a BauGB. In einem solchen Konzept sollen Aussagen zu Zielen und zur Umsetzung von Maßnahmen getroffen werden, die der Stärkung der Innenentwicklung, insbesondere der Nutzbarmachung von unbebauten oder brachliegenden Grundstücken dienen.

In Innenentwicklungskonzepten sollen verschiedene Themenkomplexe gemeinsam betrachtet werden, vom Wohnungsbau über die Funktionsmischung, den Verkehr und die Aufwertung öffentlicher Räume bis hin zu Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung. Ziel ist es, in einer Gesamtkonzeption darzustellen, welche Potenziale der Innenentwicklung gegeben sind, welche rechtlichen und sachlichen Hürden bestehen, und welche Handlungen ergriffen werden müssen, um die erkannten Potenziale zu heben.

Im vorliegenden Innenentwicklungskonzept wird der Frage nachgegangen, wie unter heutigen verkehrlichen Rahmenbedingungen durch Umgestaltung des überbreiten Verkehrsraums zusätzlicher Wohnungsbau ermöglicht und der prominente Stadtraum in seinen Nutzungs- und Aufenthalts- und Gestaltqualitäten aufgewertet werden kann. Dabei werden auch die Möglichkeiten in den Blick genommen, den Hohenzollernplatz als Grünfläche zu erweitern und für die Starkregenvorsorge in diesem Problembereich heranzuziehen.

In dem Konzept werden zunächst die historischen, städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine Neuordnung des öffentlichen Raums dargestellt. Dabei werden auch durch frühere Planungen entstandene Sachverhalte berücksichtigt, die sich nur mit erheblichem Aufwand verändern lassen, insbesondere das in diesem Bereich verdichtete Leitungsnetz.

In einem zweiten Schritt wurden grundsätzliche Varianten der Verkehrsführung im Hinblick auf die Schaffung zusätzlicher Wohnungsbaupotenziale und auf die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bewertet. Im Ergebnis wurde unter Berücksichtigung weiterer Rahmenbedingungen eine Vorzugsvariante für die Neugestaltung des Gebiets ausgearbeitet.

Diese Vorzugsvariante wurde den Fachämtern des Bezirks sowie weiteren Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange vorgestellt; deren Rückmeldungen wurden in das IEK eingearbeitet. Die Vorzugsvariante wurde durch das Ingenieurbüro Hoffmann Leichter im Hinblick auf seine verkehrlichen Auswirkungen, seinen Beitrag zur Starkregenvorsorge sowie auf die Lärmbelastung der Bebauung überprüft und daraufhin in weiteren Teilaspekten angepasst.

In einem letzten Arbeitsschritt erfolgte eine vertiefte Ausarbeitung des Freiraumkonzepts durch das Landschaftsplanungsbüro Fugmann Janotta Partner. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Ausarbeitung von Varianten zur Aufwertung des (erweiterten) Hohenzollernplatzes unter Einbindung von Maßnahmen der Starkregenvorsorge.

Das Gesamtergebnis der vorgenannten Untersuchungen wird in dem vorliegenden Dokument zusammengefasst dargestellt.

Ausgangssituation: Ein gestörter Stadtraum

Ziel: Hebung von Potenzialen der Innenentwicklung

Innenentwicklungskonzepte als Instrument nach dem Baugesetzbuch

integrierte Betrachtung unterschiedlicher Themenbereiche

doppelte Innenentwicklung: Wohnungsbau und Freiraumentwicklung

Vorgehensweise:
Erfassung der Rahmenbedingungen

vergleichende Bewertung von Varianten

Information von Stakeholdern, gutachterliche Überprüfung von Auswirkungen der Planung

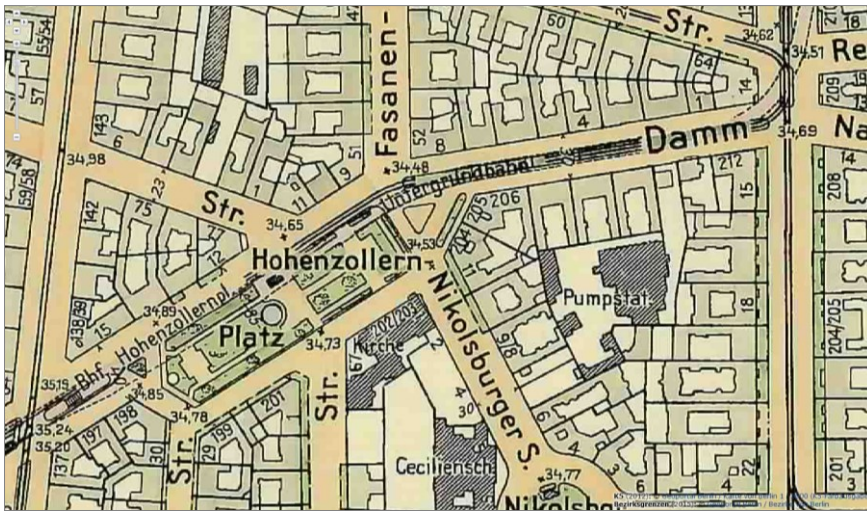
freiraumplanerische Vertiefung

1. RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 Historische Entwicklung

Die Entwicklung bis 1945

die Kaiserallee als Teil einer spekulativen Stadterweiterung	Bis in die 60er Jahre des 19. Jahrhunderts war der Bereich des Untersuchungsgebietes eine sumpfige Wiesenlandschaft („Hopfenbruch“) am nordöstlichen Rand der Wilmersdorfer Gemarkung. 1870 kaufte der Unternehmer Johann Carstenn das Rittergut Wilmersdorf, um hier eine Landhaus-siedlung vor den Toren der Stadt zu realisieren. In den folgenden Jahren wurde ein Netz von Straßen angelegt, das in seiner symmetrischen Struktur mit dem charakteristischen Platzgeviert von Fasanenplatz, Nürnberger Platz, Prager Platz und Nikolsburger Platz den Stadtgrundriss bis heute prägt. Zentrale Achse dieses Netzes war die Kaiserallee, heute Bundesallee. Der Hohenzollerndamm, zunächst als Grunewaldstraße bezeichnet, erscheint darin lediglich als untergeordnete Querspange.
der Hohenzollerndamm als Magistrale eines bürgerlichen Wohnquartiers	Nachdem Carstenn 1873 in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten war, lag dieses Straßennetz – wohl auch wegen der schwierigen Entwässerungsverhältnisse – mehr als 20 Jahre lang brach. 1885 wurde ein Bebauungs- und Fluchtlinienplan der Gemeinde Wilmersdorf festgesetzt, der erstmals die Anlage einer Diagonalverbindung („Preußenstraße“) im Zuge des heutigen Hohenzollerndamms vorsah. Aufgrund von Auflagen der Genehmigungsbehörde, die einen „Mangel größerer Plätze“ feststellte, wurde dieser Plan in Teilbereichen überarbeitet und 1905 neu festgesetzt. Dabei wurde als neuer Freiraum der Hohenzollernplatz eingefügt und die Straßenbreite auf 40 m westlich bzw. 30 m östlich der Platzfläche vergrößert.
Kanalisation und Abwasserpumpwerk	Voraussetzung einer städtischen Entwicklung war die Regelung der Entwässerung: Dazu begann die Gemeinde 1902 mit der Ausarbeitung eines Kanalisationsprojektes. Ein am tiefsten Punkt des Einzugsbereichs gelegenes Pumpwerk sollte die Abwässer sammeln und über Druckrohre den Rieselfeldern bei Stahnsdorf zuführen. Mit dem Bau dieses heute noch vorhandenen, funktional aber durch einen Neubau ersetzten Pumpwerks im damaligen Blockinnenbereich wurde 1903 begonnen, am 1. September 1906 konnte der Betrieb aufgenommen werden.
Entwicklung als bürgerliches Wohnquartier	Der „Übersichtsplan von Dt. Wilmersdorf“ aus dem Jahr 1907 zeigt das Untersuchungsgebiet bereits fast vollständig bebaut. Charakteristisch für das Gebiet ist das fünfgeschossige Mietshaus. Die Fassaden waren reich gegliedert, die Ausstattung umfasste teilweise schon Fahrstuhl und Zentralheizung. Das in backsteingotischen Formen sorgfältig gestaltete Pumpwerk war vom Straßenraum aus nur durch zwei schmale Baulücken sichtbar. Rund um den Hohenzollernplatz sowie in den Nebenstraßen zeigt der Plan 4-6 m breite Vorgärten, im Hohenzollerndamm selbst eine grüne Mittelpromenade.
Erschließung durch Straßenbahn und U-Bahn	Der Bereich wurde zunächst durch die Straßenbahn, seit 1913 zusätzlich durch den U-Bahnhof Hohenzollernplatz erschlossen. Der unterirdische Bahnhof und die Ausgänge zur Uhlandstraße und zur Platzfläche wurden repräsentativ gestaltet und sind in einer nach dem Zweiten Weltkrieg leicht vereinfachten Gestalt bis heute erhalten.
Gestaltung des Hohenzollernplatzes als Schmuckplatz	Der Hohenzollernplatz erhielt nach Fertigstellung der U-Bahn ein neues Gesicht. Der Platzinnenbereich wurde durch Hecken gegen die umfahrenden Straßen abgegrenzt und an den Schmalseiten durch geometrisch beschnittene Baumgruppen eingefasst. Den Mittelpunkt bildete ein rundes Wasserbecken mit einer Fontaine. Zwei Reihen von Pyramideneichen, symmetrisch angeordnete Rasenflächen, Blumenrabatten und eine Vielzahl von Sitzbänken vervollständigten das Bild. Der U-Bahneingang wurde in die nördliche Begrenzung der Platzfläche integriert, die Straßenbahn nördlich daran vorbeigeführt. Auf dem Dreieck zwischen Nikolsburger und Nassauischer Straße entstand 1930-33 nach einem Entwurf von Fritz Höger der Klinkerbau der Kirche am Hohenzollernplatz mit seinem das Stadtbild beherrschendem Turm.



Karte von Berlin 1:4.000, 1934
(Quelle: Histomap)

Die Entwicklung nach 1945

Bis in den zweiten Weltkrieg hinein blieben der öffentliche Straßenraum und seine Randbebauung fast unverändert. Im Bombenkrieg wurde dann etwa ein Drittel des Gebäudebestandes im Untersuchungsgebiet zerstört. Das erstmals im Straßenbild in Erscheinung tretende Pumpwerk und die Kirche am Hohenzollernplatz wurden trotz schwerer Beschädigungen instandgesetzt, die gärtnerische Gestaltung des Platzes blieb in den Grundzügen erhalten.

umfangreiche Kriegsschäden

Seit den 1950er Jahren wurden alternative Planungen für die stark zerstörten Bereiche zwischen Hohenzollernplatz und Bundesallee entwickelt. Bebauungsplanentwürfe aus dem Jahr 1953 sahen zunächst eine Verbreiterung des Hohenzollerndamms von 30 m auf 36 m und der Bundesallee auf 53-56 m vor. Die Blockränder sollten in neuer Flucht wieder geschlossen werden.

Überformung durch eine autoorientierte Straßenplanung

Die Straßenplanungen des Bausenats (seit 1956) gingen noch erheblich darüber hinaus. Die Ausbildung der Kreuzung in drei Ebenen – eine Hochstraße aus der Bundesallee abknickend in die Meierottostraße, ein ebenerdiger Verteilerkreisel und ein Verbindungstunnel zwischen Hohenzollerndamm und Nachodstraße, darunter die U-Bahn – erforderte die Freihaltung breiter Mittelstreifen für die geplanten Verkehrsbauwerke. Der Hohenzollerndamm sollte jetzt östlich des Hohenzollernplatzes eine Breite von 62-66 m erhalten, die Bundesallee sogar von bis zu 90 m. Die Grünfläche des Hohenzollernplatzes wurde planerisch fast halbiert und zum Straßenbegleitgrün degradiert.

Straßenverbreiterungen mit Flächenvorhalten für Tunnel und Hochstraße (1965)

Nachdem 1961 der neugeschaffene Umsteigebahnhof Spichernstraße eröffnet worden war, wurde abschnittsweise die Neugestaltung der Straßen in Angriff genommen. Dabei wurde zunächst der ebenerdige Teil des Straßennetzes hergestellt, die für Hochstraße und Tunnel benötigten Flächen in der Straßenmitte sowohl der Bundesallee als auch von Hohenzollerndamm und Nachodstraße wurden freigehalten. Ein kurzes Teilstück des Nachodstraßentunnels wurde im Zuge des U-Bahnbaus bereits im Rohbau errichtet.

Unmittelbar im Anschluss an die Verbreiterung des Hohenzollerndamms wurde die Restfläche des Hohenzollernplatzes einschließlich der breiten Mittelinsel mit den U-Bahnaufgängen nach Plänen des Gartenbauamts Wilmersdorf gärtnerisch neu angelegt. Von der symmetrischen Schmuckplatzanlage der Wilhelminischen Zeit blieben dabei lediglich einige Altbäume erhalten. Der stark verkleinerte Platzbereich erhielt mit leicht modellierten Rasenflächen, gruppenweise angeordneten Birken, Zierkirschen und Essigbäumen, rechteckig eingefassten Beeten und einem kleinen Brunnen eine betont unregelmäßige Anlage im Stil der Zeit. Um die Mitte der siebziger Jahre wurde dann der Parkplatz im Bereich der geplanten Tunnelrampe unter Verwendung ausgemusterter Granitborde und Gehwegplatten neu befestigt und durch eng gepflanzte Robinien eingegrünt.

Neugestaltung der Platzfläche (1965) und der Mittelinsel (1975)

Schließung von Baulücken am Hohenzollerndamm...

Parallel zu diesen Planungen wurden rund um den Hohenzollernplatz die durch den Bombenkrieg entstandenen Baulücken durch Wohnungsbauten des Wiederaufbauprogramms geschlossen. Diese stellten die Maßstäblichkeit der vorhandenen Bebauung nicht grundsätzlich in Frage, jedoch entstanden an der Fasanenstraße, der Uhlandstraße und der Nassauischen Straße die für die Periode typischen „offenen Ecken“, so dass die räumliche Geschlossenheit des Platzes verloren ging.

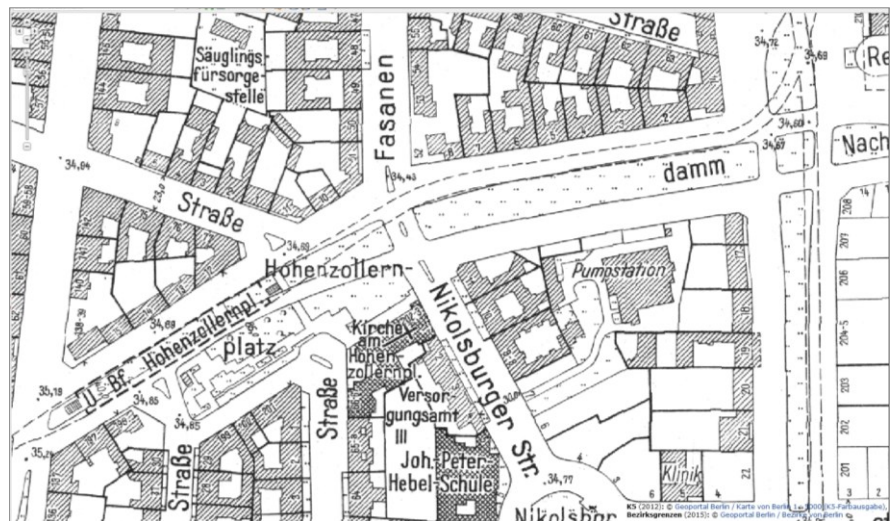
...und an der Bundesallee

Etwa gleichzeitig wurde auch die westliche Randbebauung der Bundesallee beiderseits der Einmündung Hohenzollerndamm fertiggestellt: im Norden ein langgestrecktes dreigeschossiges Geschäftshaus (inzwischen durch einen Neubau ersetzt), im Süden der schräg zur Bauflucht der Bundesallee gestellte sechsgeschossige Baukörper des „Iduna-Hauses“ mit einer eingeschossigen Ladenerweiterung zum verbreiterten Hohenzollerndamm, ab 1968 dann das kürzlich durch den Neubau der Volksbank ersetzte Gebäude der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte südlich der Nachodstraße und 1974 das Hochhaus der Wohnungsbaukreditanstalt (heute IBB).

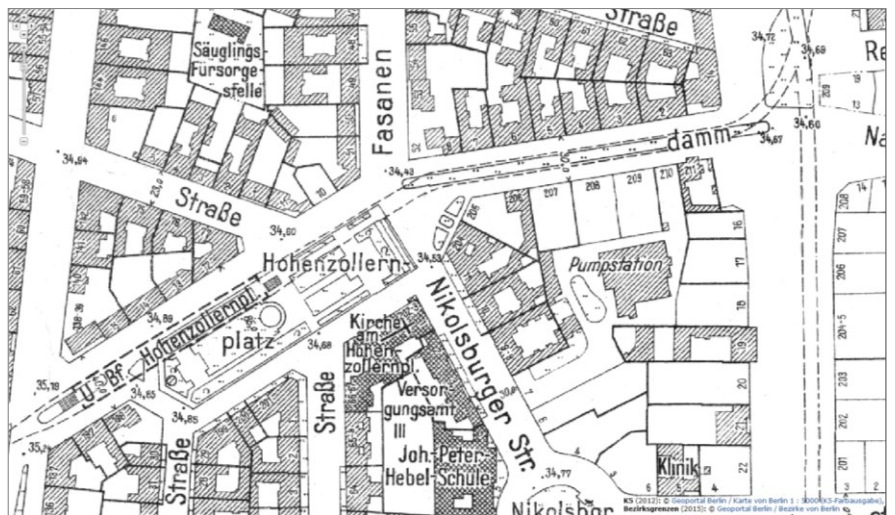
Aufgabe der Hochstraßen- und Tunnelplanung, erste Straßenrückbaumaßnahmen

Ende der 1980er Jahre wurde der Hohenzollerndamm westlich des Hohenzollernplatzes zugunsten von durchgehenden Radwegen von drei auf zwei Fahrstreifen (zzgl. Parkstreifen) zurückgebaut. An den Nebenstraßen und am U-Bahnausgang wurden Gehwegvorstreckungen angelegt, um das Überqueren der Fahrbahnen zu erleichtern. Nach Aufgabe der Hochstraßen- und Tunnelplanungen (1979) wurde 1989 auf der Nordseite der Nachodstraße die ursprüngliche Straßenflucht wiederhergestellt, um auf der gewonnenen Verkehrsfläche einen Ergänzungsbau für die Investitionsbank Berlin zu realisieren. Nach 2020 kamen dann die bereits erwähnten Ersatzbebauungen nordwestlich und südöstlich der Kreuzung mit der Bundesallee hinzu.

Karte von Berlin 1:4.000, 1964
(Quelle: Histomap)



Karte von Berlin 1:4.000, 1966
(Quelle: Histomap)



1.2 Bestandsanalyse

1.2.1 Bebauung und Nutzung

Das Betrachtungsgebiet liegt in einem dicht bebauten Innenstadtquartier mit hohen städtebaulichen und Wohnqualitäten. Der Hohenzollernplatz stellt einen wichtigen Orientierungsort im Stadtgefüge dar, ebenso der Kreuzungsbereich von Hohenzollerndamm und Bundesallee. Die breit ausgebauten Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigen jedoch den stadträumlichen Zusammenhang zwischen den umliegenden Altbauquartieren.

Südseite Hohenzollerndamm

Die Nordseite des Hohenzollerndamms wird zwischen Bundesallee und Fasanenstraße durch die dichte fünfgeschossige Erstbebauung der Zeit um 1910 geprägt. Die Altbauten weisen eine einheitliche Traufhöhe auf und verfügen häufig über Erker, Balkone und Stuckverzierungen. Die Erdgeschosszone wird fast durchweg für Läden, Büros und Dienstleistungen sowie gastronomische Einrichtungen genutzt. In den Obergeschossen finden sich neben großzügigen Wohnungen auch Büros, Praxen und Kanzleien.

Zwischen Fasanenstraße und Uhlandstraße dominiert der Wohnungsbau der Wiederaufbauphase. Dieser ordnet sich im Wesentlichen in die frühere Stadtstruktur ein, unterscheidet sich jedoch von den Altbauten durch einfachere Gestaltung, geringere Dichte, „offene Ecken“ und eine in den oberen Geschossen meist monofunktionale Wohnnutzung. Die Erdgeschosszone wird teilweise gewerblich genutzt.

Südseite Hohenzollerndamm

An der Ecke zur Bundesallee befindet sich ein achtgeschossiges Wohn- und Ladengebäude mit einem Fachmarkt für Babyartikel. Das benachbarte ehemalige Abwasserpumpwerk wurde durch die Zerstörung der Randbebauung freigestellt. Auch die Rückseiten der umliegenden Bebauung, deren Brandwände und Parkplätze sind von der Straße aus einsehbar. Das ehemalige Pumpwerk wird als Veranstaltungsstätte genutzt, daneben befindet sich das moderne Hauptpumpwerk. Das Eckhaus zur Nikolsburger Straße erhielt nach Teilabriss für die Straßenverbreiterung einen provisorischen Abschluss, im Erdgeschoss befindet sich eine Gastwirtschaft.

Hohenzollernplatz

Der Hohenzollernplatz verlor durch den Ausbau des Hohenzollerndamms Mitte der sechziger Jahre etwa ein Drittel seiner ursprünglichen Fläche. Die Eckgebäude zum Hohenzollerndamm, die der räumlichen Fassung des Platzes dienten, wurden abgerissen bzw. in der Nachkriegszeit nicht wiederhergestellt. Bei den Gebäuden am südlichen Platzrand neben der Kirche handelt es sich um Wohnhäuser aus der Zeit um 1900.

1.2.2 Grün- und Freiflächen

Straßenbäume und Straßenbegleitgrün

Der Hohenzollerndamm weist auf beiden Seiten begleitende Baumreihen auf, die lediglich auf der Südseite entlang der Platzfläche aussetzen. Im nördlichen Seitenraum finden sich Reste der am früheren Straßenverlauf orientierten Baumreihe (überwiegend Linden) sowie Nachpflanzungen (Linden, Eschen, Weißdorn), die der heutigen Fahrbahnkante folgen. Zwei mächtige Platanen rahmen die Einmündung der Fasanenstraße. Durch die Vielzahl der Arten und die unregelmäßige Anordnung ergibt sich ein uneinheitliches Gesamtbild. Bei den Straßenbäumen entlang der Südseite des Hohenzollerndamms handelt es sich überwiegend um Ahorne, teils aus der Zeit des Straßenumbaus, teils um spätere Nachpflanzungen. Vor dem Abwasserpumpwerk besteht eine breite Baumücke. Während die Bäume im Platzraum überwiegend vital sind, wird ein Großteil der Bäume im östlichen Straßenabschnitt als „bereits geschädigt“ eingestuft (Bestandsbewertung durch Fugmann Janotta Partner 2025).

städtebauliche Einordnung

Altbauten zwischen Bundesallee und Fasanenstraße



offene Blockkante mit altem und neuem Abwasserpumpwerk



Baumbestand aus unterschiedlichen Zeitschichten im nördlichen Seitenraum



Östlicher Hohenzollerndamm Innenentwicklungskonzept Bestandsaufnahme

Hauptnutzung

- Wohnen
- Gastronomie und Beherbergung
- Büronutzung und Dienstleistungen
- Ver- und Entsorgungsflächen
- Gemeinbedarf

V Anzahl der Vollgeschosse

Zusätzliche Nutzungen der Obergeschosse

- Büronutzung und Dienstleistungen
- Gesundheitswesen

Abweichende Nutzung der Erdgeschosse

- Gastronomie und Beherbergung
- Büronutzung und Dienstleistungen
- Ladengeschäfte
- Außengastronomie

Baumbestand (Quelle: Geoporal Berlin, Fugmann Janotta Partner)

- Stammumfang kleiner als 80 cm
- Stammumfang größer als 80 cm
- stark geschädigt
- abgängig, kein Erhalt
- außerhalb des Untersuchungsbereichs



Oben: Nordseite, Hohenzollerndamm
Ecke Bundesallee - Neubau Hotel

Links: nördlicher Seitenraum Ri. Westen



Oben: Baumbestand im Mittelstreifen,
tlw. vital, tlw. geschädigt

Links: Mittelstreifen-Parkplatz Ri. Westen



Oben: Südseite Hohenzollerndamm,
Ecke Bundesallee

Links: Südseite Hohenzollerndamm
altes und neues Pumpwerk

Einfassung des Mittelstreifens durch Robinien

Der Parkplatz auf dem Mittelstreifen des östlichen Hohenzollerndamms wird durch eng gepflanzte Robinien eingefasst. Sie wirken trotz ihres Alters von inzwischen fast 50 Jahren schlecht entwickelt, werden jedoch überwiegend als vital eingeschätzt. Auf der Nordseite treten einige ältere Linden aus der Zeit vor dem Straßenumbau aus dieser Baumflucht heraus.

Einbindung des U-Bahneingangs in eine erweiterte Mittelinsel

Westlich der Fasanenstraße bietet die Mittelinsel Platz für eine kleine Gehölzgruppe, die in eine Rasenfläche eingebettet ist; dies ist eine Fläche des Projekts „Mehr Bienen für Berlin – Berlin blüht auf“. Die Freiraumqualität dieses durch Fahrbahnen eingefassten Bereichs wird durch Verkehrsemissionen stark eingeschränkt. Die Gehölzpflanzungen im sich verjüngenden Mittelstreifen westlich des U-Bahneingangs sind einer einfachen Rasenbegrünung gewichen.

geschützter Baumbestand

Die Mehrzahl der genannten Straßenbäume ist nach § 2 der Baumschutzverordnung vom 11.1.1982 (BaumSchVO) geschützt. Bei ihrer Beseitigung sind Ersatzpflanzungen oder Ausgleichszahlungen zu leisten.

Der Hohenzollernplatz

ursprüngliche Platzgestaltung von 1913 nicht mehr erkennbar



Baumgruppe mit Pyramidenleichen auf der Mittelinsel am U-Bahnausgang



(unten) südwestlicher Randbereich des Hohenzollernplatzes mit neu gepflanzten Zierkirschen

Die Anlage des Hohenzollernplatzes geht auf die Umgestaltung nach der 1965 erfolgten Straßenverbreiterung zurück. Einige ältere Bäume gehen noch auf die Zeitschicht der 1913 angelegten und in vereinfachter Form bis in die Nachkriegszeit erhaltenen Platzgestaltung zurück. Dazu gehören zwei Pyramidenleichen auf dem Mittelstreifen sowie einige der früher streng geometrisch beschnittenen Linden in der westlichen Platzhälfte. Sie sind jedoch nicht mehr als Reste der früheren Platzanlage erkennbar.

Zentrales Element der heutigen Platzanlage ist eine mehrfach rechtwinklig gebrochene Fußgängerachse, die mit einer Pergola, Blumenbeeten und Bänken als Aufenthaltszone gestaltet ist. Die Achse führt auf ein Wasserbecken mit einer kleinen Brunnenplastik (spielende Delphine) und verschwenkt dann in den Bereich der früheren südlichen Platzrandstraße vor der Kirche am Hohenzollernplatz. Senkrecht dazu verläuft ein zweiter Weg vom U-Bahnausgang über den Kirchvorplatz zur Nassauischen Straße. Zeitweise findet hier ein Wochenmarkt statt. Der nördliche Teil der Grünanlage wird durch leicht hügelige Rasenflächen mit mehreren Baumgruppen eingenommen. Die nordwestliche Rasenfläche wurde in den letzten Jahren mit einer dreifachen Reihe dicht gepflanzter Zierkirschen überstellt.

Gebäudevorzonen

Vorgartenähnliche Gebäudevorzonen finden sich an den offenen Blockecken der Nachkriegsbebauung, weisen jedoch nur einen geringen Gebrauchswert auf. Der Hof des Eckhauses zur Nikolsburger Straße mit einer Garagenzufahrt und zwei Altbäumen ist zur Straße hin offen. Die Vorzone des Abwasserpumpwerks ist spärlich mit Rasen begrünt, die Vorfläche des gastronomisch genutzten alten Pumpwerks als Gastgarten eingerichtet. Beiderseits der Einmündung der Fasanenstraße und an der Einmündung der Holsteinischen Straße sind Aufweitungen des Seitenraums teilweise begrünt.

1.2.3 Verkehr

Kfz-Individualverkehr

Straßenklassifizierung

Im Berliner Straßennetz sind der Hohenzollerndamm und die Bundesallee als übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe II) klassifiziert, die Uhlandstraße als örtliche Straßenverbindung (Stufe III). Die übrigen Querstraßen sind örtliche Erschließungsstraßen in der Zuständigkeit des Bezirks.

Flächen für den Kfz-Verkehr

Die Richtungsfahrbahnen des Hohenzollerndamms weisen östlich der Fasanenstraße eine Breite von je 10,0 m auf, die auf der nördlichen Fahrbahn in zwei Fahrstreifen und einen Parkstreifen aufgeteilt ist. Auf der südlichen Fahrbahn ist anstelle des Parkstreifens ein Freihaltebereich vor dem Abwasserpumpwerk als Halteverbotszone markiert, der zur Bundesallee hin in einen zusätzlichen Fahrstreifen übergeht. Westlich der Fasanenstraße

verengen sich die Richtungsfahrbahnen auf etwa 9,0-9,5 m. Die äußeren Fahrstreifen sind dort zum Parken freigegeben. Beiderseits der Einmündung der Düsseldorfer Straße sowie auf der Südseite gegenüber dem U-Bahnausgang greifen Gehwegvorstreckungen in diese Parkstreifen ein.

Die Verkehrsmengenkarte DTV_w 2019 – wies nach einem stetigen Rückgang in den vorangegangenen zwei Jahrzehnten – ein Verkehrsaufkommen von 25.500 Kfz/24h im östlichen Abschnitt des Hohenzollerndamms aus. Nach der Verkehrsstärkenkarte für 2023 ist das Verkehrsaufkommen wieder auf 30.500 Kfz/24h angestiegen. Die Straßenverkehrsprognose der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für das Prognosejahr 2030 nimmt einen Anstieg auf 31.000 Kfz/24h bis zum Jahr 2030 an. Die Gründe für diese Trendwende, die sich von den Ergebnissen für die meisten anderen Hauptverkehrsstraßen und auch der Bundesallee unterscheidet, sind unklar.

An der Kreuzung mit der Bundesallee ist der abbiegende Verkehrsstrom in die nördliche Bundesallee annähernd gleich stark wie der Geradeausverkehr in die Nachodstraße, während die Anzahl der Abbieger in die bzw. aus der südlichen Bundesallee vergleichsweise gering ist. Auch am Knoten Fasanenstraße/ Nikolsburger Straße sind Abbiegebeziehungen in alle Richtungen möglich, die entsprechenden Verkehrszahlen sind jedoch gering.

Öffentlicher Verkehr

Das Plangebiet ist über die U-Bahnhöfe Spichernstraße (U3 und U9) und Hohenzollernplatz (U3) in das ÖPNV-Netz eingebunden. Der Tunnel der U3 verläuft in einfacher Tieflage unterhalb der nördlichen Richtungsfahrbahn des Hohenzollerndamms. Die Notwendigkeit einer Tunnelsanierung in den nächsten zehn Jahren ist absehbar. Linienbusse verkehren in der Uhlandstraße sowie nachts im Verlauf der U3. Das Gebiet ist somit sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Radverkehr

Entlang des Hohenzollerndamms und der Bundesallee ermöglichen 1,5 m breite Radwege im Seitenraum, entlang der Uhlandstraße auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen direkte Radverkehrsverbindungen in Ost-West- wie in Nord-Süd-Richtung. Fasanenstraße, Nikolsburger Straße und Düsseldorfer Straße bieten als Teile von Tempo-30-Zonen lokale Vernetzungsmöglichkeiten.

Am Ausgang des U-Bahnhofs Hohenzollernplatz befinden sich zehn Anlehnbügel für Fahrräder, die tagsüber oft ausgelastet sind. Weitere Abstellmöglichkeiten finden sich im übrigen Platzbereich. Insgesamt ist das Angebot jedoch gering, was sich an der Zahl ungeordnet abgestellter Räder ablesen lässt.

Fußverkehr und Aufenthalt

Der nördliche Seitenraum des Hohenzollerndamms weist eine Breite von 10 m auf. Davon stehen rund 7,5 m für Fußverkehr, Aufenthalt und Baumstandorte zur Verfügung. Einzelne Altbäume aus der Zeit vor dem Straßenumbau greifen in diesen Bereich hinein, so dass punktuell nur eine Durchgangsbreite von 2,5-3 m verbleibt. Dazwischen ergeben sich jedoch Aufenthaltsnischen, so dass der Seitenraum insgesamt großzügig und dem lebhaften Fußverkehr angemessen wirkt. Beiderseits der Fasanenstraße weitet sich der Seitenraum auf und wird dort u.a. für Außengastronomie und kleine Grünbereiche mitgenutzt.

Auch der südliche Seitenraum des Hohenzollerndamms weist mit rund 8 m eine großzügige Breite auf. Neben der Platzfläche verengt sich der Gehbereich auf 2 m, wobei ergänzend die befestigten Wege im Platzbereich selbst genutzt werden können. Aufgrund der weniger intensiven Randnutzung ist das Fußverkehrsaufkommen auf dem südlichen Gehweg geringer, als auf der nördlichen Straßenseite.

An allen Kreuzungen bestehen lichtsignalgeregelter Querungsmöglichkeiten. Allerdings können Hohenzollerndamm und Bundesallee aufgrund der breiten Mittelinseln i.d.R. nicht innerhalb einer Grünphase überquert werden. Am U-Bahneingang wird das Queren der Fahrbahnen durch Gehwegvorstreckungen

zunächst rückläufiges, in jüngster Zeit wieder ansteigendes Verkehrsaufkommen

starker Abbiegeverkehr Hohenzollerndamm – Bundesallee Nord



Eingang zum U-Bhf. Hohenzollernplatz auf der heutigen Mittelinsel

Radwege im Seitenraum des Hohenzollerndamms

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Gehweg- bzw. Seitenraumbreiten

Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

erleichtert und erscheint trotz intensiver Nutzung im „Schatten“ der benachbarten Lichtsignalanlagen unproblematisch.

Ruhender Kfz-Verkehr

hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze

Im öffentlichen Straßenraum des Hohenzollerndamms zwischen Bundesallee und Holsteinischer Straße stehen insgesamt etwa 165 Parkstände zur Verfügung (davon rund 100 auf dem Mittelstreifen), die durchweg der Parkraumbewirtschaftung unterliegen. Eine Luftbildauswertung der Stellplatzauslastung an verschiedenen Werktags-Vormittagen der Jahre 2019 bis 2024 ergab Auslastungen des zwischen Bundesallee und Holsteinischer Straße verfügbaren Parkraums zwischen 92 % und 98 %. Bei einer eigenen Erhebung an einem Sonntagmorgen um 8:00 Uhr waren 142 Parkstände belegt, was einer Auslastung von etwa 86 % entsprach. Zu diesem Zeitpunkt dürfte die Stellplatznutzung fast ausschließlich auf Anwohnerparken zurückgehen.

Parkmöglichkeiten in Tiefgaragen



Tiefgaragen- und Hofzufahrt zum Eckgrundstück Bundesallee 17

Die Altbebauung auf der nördlichen Straßenseite weist keine Stellplätze auf den privaten Grundstücken auf. Auf der südlichen Straßenseite stehen dem Pumpwerk einige Stellplätze für den Eigenbedarf zur Verfügung, die Gastronomie im ehemaligen Pumpwerk hat keine eigenen Stellplätze. Zum Eckhaus an der Nikolsburger Straße gehören fünf Garagen, der befestigte Hof des Eckhauses zur Bundesallee bietet Raum für etwa 40 Pkw. Alle vier Eckgebäude an der Kreuzung mit der Bundesallee weisen Tiefgaragen auf.

Verkehrssicherheit

Unfälle mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung

Im Fünfjahres-Zeitraum 2017-2021 ereigneten sich im Kreuzungsbereich mit der Bundesallee 24, im Bereich des Knotens Fasanen-/ Düsseldorf/ Nikolsburger Straße acht und im Kreuzungsbereich Uhlandstraße dreizehn polizeilich erfasste Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, an allen drei Knotenpunkten zusammen nur sechs Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Das diesbezügliche Unfallgeschehen ist somit als unauffällig zu bewerten.

deutliche Überschreitung von Grenz- und Orientierungswerten

1.2.4 Strassenverkehrslärm

Die Strategische Lärmkarte (2022) zeigt entlang des östlichen Hohenzollerndamms Lärmindexwerte zwischen 65 und 67 dB(A) tags und zwischen 56 und 59 dB(A) nachts, wobei die höheren Werte nahe der Bundesallee und westlich der Düsseldorf Straße erreicht werden. Die Werte liegen deutlich über den Orientierungswerten gem. DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts und oberhalb der für eine wesentliche Veränderung von Verkehrswegen gem. § 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung, die mit 70 dB(A) angenommen wird, wird jedoch nicht erreicht. Auf den Aufenthaltsflächen des Hohenzollernplatzes liegen die Tagwerte zwischen 64 und 69 dB(A), eine Größenordnung, bei der man nicht mehr von einer ungestörten Kommunikation im Freien ausgehen kann. Entlang der Südseite des Hohenzollernplatzes ist es mit 61 bzw. 53 dB(A) etwas ruhiger.

1.2.5 Gewerbe-/ Freizeitlärm

Das denkmalgeschützte ehemalige Abwasserpumpwerk wird seit über 20 Jahren als „Eventlocation Wasserwerk Berlin“ mit einer Kapazität von bis zu 300 Personen betrieben. Dafür können sowohl die alte Pumpwerkshalle als auch der neu angelegte Gastgarten genutzt werden.

Auflagen zum Lärmschutz

Die entsprechende Nutzungsänderung mit Öffnungszeiten an maximal fünf Tagen in der Woche ab 18 Uhr wurde im Oktober 2001 ohne zeitliche Begrenzung genehmigt. Geräuschemissionen sind so zu begrenzen, dass die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete nicht überschritten werden. Ordnungsbehördlich wurde (2011) eine „Schankwirtschaft ohne besondere Betriebseigentümlichkeit“ genehmigt. Die Benutzung von Tonwiedergabegeräten ist auf die hauseigene Verstärkeranlage mit begrenzter Lautstärke beschränkt. Nach 22 Uhr sind alle nach außen führenden Türen und Fenster geschlossen zu halten.

Eine Baugenehmigung für den Schankgarten wurde im August 2002 erteilt. Sie gilt für den Betrieb bis 22 Uhr. Auf Ausnahmeantrag beim Umweltamt kann der Betrieb bis 23 Uhr, freitags und sonnabends bis 24 Uhr ausgedehnt werden. Entsprechende Ausnahmegenehmigungen wurden vereinzelt erteilt.

Die Berliner Wasserbetriebe weisen auf mögliche Emissionen des Pumpwerks, z.B. bei Fehlfunktion oder Auswechslung von Pumpen hin. Diesbezügliche Beschwerden sind beim Umweltamt und der zuständigen Senatsverwaltung jedoch nicht bekannt.

1.2.6 Leitungsbestand

Der Leitungsbestand ist auf Grundlage einer aktuellen Abfrage in der umseitigen Karte zusammengefasst dargestellt. Im Interesse der Übersichtlichkeit werden darin die in allen Gehwegen vorhandenen Hausanschlussleitungen und die Stromversorgung der Straßenbeleuchtung nicht gezeigt.

Für einen Straßenumbau besonders kritisch sind eine in jüngerer Zeit verlegte Fernwärmetrasse DN 450/500 (Nennweite in mm), eine Abwasserdruckleitung (800) sowie ein Mischwasserkanal (400) im Bereich des gegenwärtigen Mittelstreifen-Parkplatzes. Weiterhin zu berücksichtigen sind die Mischwasserzuführung (2000) und die groß dimensionierten Druckleitungen vor dem neuen Pumpwerk. Diese dürfen nach Aussage der Berliner Wasserbetriebe nicht überbaut werden und schränken somit die Möglichkeit einer Bebauung vor dem Pumpwerk ein bzw. diese würde kostenintensive Umbauten erfordern.

Neben dem eigentlichen Leitungsbestand sind die vor wenigen Jahren hergestellten Lüftungsschächte auf der Mittelinsel der Bundesallee zu berücksichtigen.

2. STAND DER PLANUNG

2.1 Vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) setzt den Bereich um die Kreuzung mit der Bundesallee als gemischte Baufläche M1, das übrige Plangebiet als Wohnbaufläche W1 (GFZ über 1,5) fest. In Bebauungsplänen sollen aus Wohnbauflächen vorrangig Wohngebiete entwickelt werden, in Flächen des Typs W1 können auch Urbane Gebiete entwickelt werden. Abweichungen für Flächen kleiner als 3 ha sind möglich.

2.2 Verbindliche Bauleitplanung

Festgesetzte Bebauungspläne bestehen lediglich für die Flächen rund um die Kreuzung Hohenzollerndamm/ Bundesallee/ Nachodstraße. Sie entsprechen im Wesentlichen der vorhandenen Bebauung, wie sie im südwestlichen Quadranten und mit dem Hochhaus der IBB bereits in den 1970er und 80er Jahren, im Übrigen nach der Jahrhundertwende realisiert wurde.

Im übrigen Plangebiet bestimmt sich die Zulässigkeit von Vorhaben nach dem Baunutzungsplan von 1961 in Verbindung mit den 1895 bzw. 1905 förmlich festgesetzten Baufluchtlinien, die für den östlichen Hohenzollerndamm einen 30 m breiten Straßenraum festlegen, allerdings für die südliche Straßenseite nach Straßenverbreiterung funktionslos geworden sind. Der Baunutzungsplan setzt im gesamten Bereich „Gemischtes Gebiet“ und Baustufe V/3 (5 Geschosse, GRZ 0,3, GFZ 1,5) als Maß der Nutzung fest.

2.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan IX-L-5 „Wilmsdorfer Innenstadt“ setzt für die an den Hohenzollerndamm und den Hohenzollernplatz angrenzenden Grundstücke einen Ziel-Biotopflächenfaktor (BFF) von 0,6 fest, der bei der Realisierung von Vorhaben gemäß § 29 BauGB nicht unterschritten werden soll. Der BFF ist definiert als Verhältnis der naturhaushaltswirksamen Flächen zur jeweiligen Grundstücksgröße. Der Landschaftsplan wäre sinngemäß auf durch den Rückbau des Hohenzollerndamms neu gewonnene Bauflächen anzuwenden.

Pumpwerk in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung

große Abwasserleitungen, die nicht überbaut werden dürfen



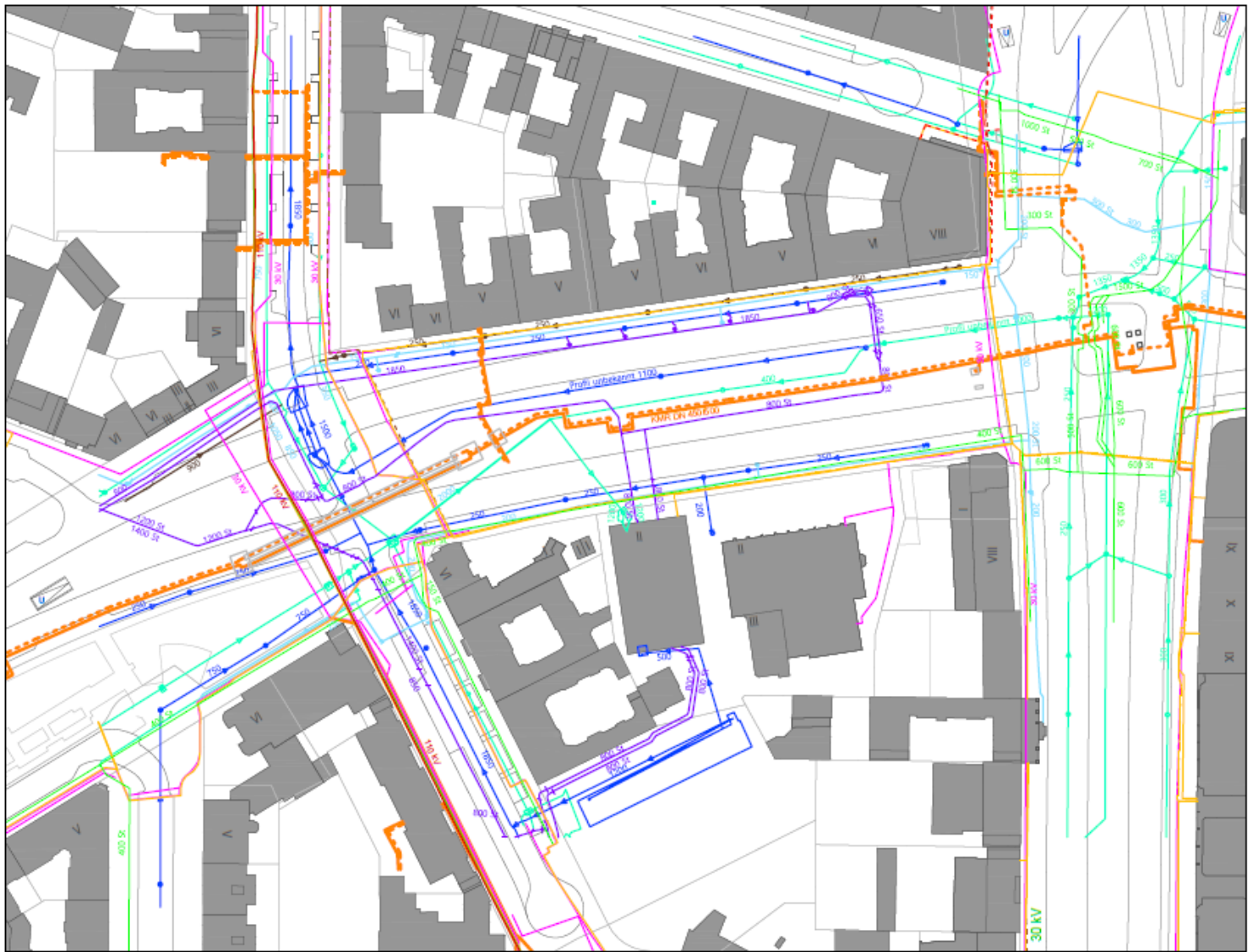
FNP: überwiegend Wohnbaufläche W1

Lüftungsschächte auf der Mittelinsel der Bundesallee, dahinter das Gebäude der IBB

Bebauungspläne nur um den Kreuzungsbereich mit der Bundesallee

Baunutzungsplan: gemischtes Gebiet, ff. Fluchtlinien

Festsetzung eines Biotopflächenfaktors für Neubauvorhaben



Östlicher Hohenzollerndamm Innenentwicklungskonzept Leitungsbestand

Leitungen in größerem Maßstab siehe S. 42

Leistungsabfrage Juni 2023
Plangrundlage: ALK
Maßstab 1:2000
regioteam, August 2023

0 m 10 m 25 m 50 m

Berliner Wasserbetriebe

- Kanal Regenwasser
- Kanal Schmutzwasser
- Kanal Mischwasser
- Abwasserdruckrohr
- Trinkwasser mit Hydrant und Absperrklappe
- 300 Dimension der Rohre
- Regelschacht
- Vermessener Schacht
- Schachtbauwerk
- Entlüftungsschacht

Vattenfall Wärme Berlin AG

- Wärme Vorlauf
- Wärme Rücklauf
- Schachtbauwerk

Stromnetz Berlin GmbH

- Energie 110 kV
- Energie 30 kV
- Energie Mittelspannung
- Energie Sekundärnetz
- Leitung Standort ungenau

Netzzesellschaft Berlin Brandenburg mbH & Co. KG

- Gas < 0,1 Bar
- Gas 0,1 bis 1 Bar

2.4 Planungen für Verkehrsanlagen

2.4.1 Mobilitätsgesetz

Das Berliner Mobilitätsgesetz enthält grundsätzliche Regelungen zur Förderung des Fußverkehrs, dem „als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt“ werden soll. „Dieser Vorrang ist insbesondere bei der Straßenraumaufteilung [...] umzusetzen.“

Förderung des Fußverkehrs

Das Gesetz formuliert weiterhin die grundsätzlichen Ziele, „das Radfahren in Berlin auf kurzen wie längeren Wegen attraktiver und sicher zu gestalten“ und „auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen ... Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite“ einzurichten.

Aussagen zum Radverkehr

Im auf Grundlage des Mobilitätsgesetzes aufgestellten Radverkehrsnetz Berlin ist die Verbindung Fasanenstraße - Uhlandstraße mit Versatz über den Hohenzollerndamm als Bestandteil einer übergeordneten Nord-Süd-Route im Radvorrangnetz ausgewiesen, die westlich und östlich anschließenden Abschnitte des Hohenzollerndamms sowie die Nikolsburger Straße und die nördliche Uhlandstraße sind Teile des Ergänzungsnetzes.

der Hohenzollerndamm im Radverkehrsnetz Berlin

2.4.2 AV Geh- und Radwege

Die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) enthalten Regelungen zur Ausgestaltung dieser Teile des Straßenraums. Danach sollen Radwege im Vorrangnetz eine Breite von mindestens 2,5 m zzgl. eines Sicherheitstrennstreifens von mindestens 0,75 m erhalten. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sollen mindestens 3,0 m breit sein. Dies betrifft den Straßenabschnitt zwischen Fasanenstraße und Uhlandstraße. Radwege im Ergänzungsnetz sollen eine Breite von 2,3 m, mindestens jedoch 2,0 m erhalten, zzgl. des o.g. Sicherheitstrennstreifens. Dies betrifft den Abschnitt zwischen Fasanenstraße und Bundesallee.

Breitenvorgaben für Radwege im Vorrang- und im Ergänzungsnetz...

Gehwege an Hauptverkehrsstraßen sollen eine Breite von 4,0-5,0 m erhalten (einschließlich von Baumscheiben); eine Mindestbreite von 2,45 m ist von Hindernissen aller Art freizuhalten (Gehbahn). Zwischen Gehbahn und Radweg ist ein mindestens 0,35 m breiter Begrenzungstreifen zu berücksichtigen. Mittellinseln als Querungshilfe sollen in Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen eine Breite von 3,0 m erhalten.

Breitenvorgaben für Gehwege an Hauptverkehrsstraßen

Abweichungen von den genannten Regelmaßen sind auf Basis einer fehlerfreien Abwägungsentscheidung zu begründen und durch die Mobilitätsabteilung der zuständigen Senatsverwaltung separat zu genehmigen.

Abweichungen nur unter eng gefassten Voraussetzungen

Die AV enthält keine Angaben zu ggf. erforderlichen Breitenzuschlägen für Versickerungsmulden. Nach den Regelblättern der Berliner Wasserbetriebe ist eine Mindestbreite von 2,4 m (besser 3,0 m) für straßenbegleitende Mulden anzusetzen, die in ihren Betrieb übernommen werden sollen.

Breitenzuschlag für Versickerungsmulden

2.5 Sonstige Planungen

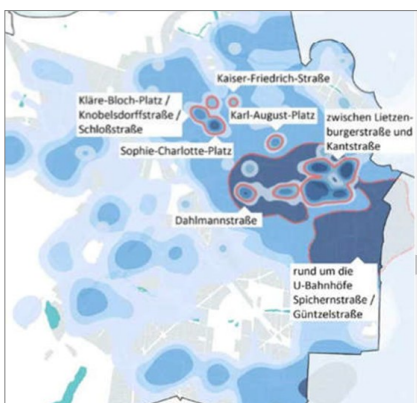
Der *Stadtentwicklungsplan Wohnen 2040* benennt den Neubau von Wohnungen sowohl durch Innenentwicklung als auch auf neuen Standorten als vordringliche Aufgabe; Ziel ist es dabei, vor allem preiswerten Wohnraum zu sichern. Eine deutliche Beschleunigung des Wohnungsbaus und die zügige Aktivierung von Wohnungsbaupotenzialen werden als notwendig erachtet.

Das Plangebiet ist weder im *Stadtentwicklungsplan Zentren* noch im *Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks* als städtisches Zentrum ausgewiesen. Zentrenrelevante Einzelhandelsvorhaben sind daher nur unter den engen Voraussetzungen möglich. Das Ortsteilzentrum entlang der Uhlandstraße und das Nahversorgungszentrum um den Prager Platz sind aus dem Untersuchungsgebiet auf kurzen Wegen erreichbar.

Flächenvorhaltungen für frühere Verkehrsplanungen nicht mehr aktuell

strukturelle Defizite im Umfeld, jedoch keine Potenzialflächen identifiziert

Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die Überflutungsvorsorge



Gebiete mit hohem Handlungsbedarf der Starkregenvorsorge (Bezirkliches Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels)

Baudenkmale und Umgebungsschutz

Die Entwurfsfassung der *BEP City West* sieht eine Darstellung des im vorliegenden Innenentwicklungskonzept betrachteten Gebiets als Wohnbaufläche vor. Sie geht davon aus, dass die an der Zielsetzung der autogerechten Stadt orientierten früheren Straßenplanungen nicht mehr aktuell sind. Somit bestehe die Möglichkeit, südliche Teilflächen des östlichen Hohenzollerndamms als Bauland aufzuwerten und eine dieser Eingangssituation angemessene städtische Gestaltung des öffentlichen Raums vorzunehmen. Auf die Bedeutung der Überflutungsvorsorge für diesen Bereich wird hingewiesen.

Die Analyse von *Standorten der sozialen Infrastruktur* stellt im Umfeld des vorliegenden Betrachtungsgebiets Defizite insbesondere bei der Versorgung mit Plätzen in Kindertagesstätten und Einrichtungen der Jugendarbeit, bei gedeckten und ungedeckten Sportflächen sowie mit öffentlichen wohnungsnahen Grünflächen fest. Im Betrachtungsgebiet selbst werden keine Potenzialflächen für Einrichtungen der sozialen oder grünen Infrastruktur identifiziert.

Im Bezirklichen Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (BAFOK) werden Daten zur Auslastung des Kanalnetzes und Meldungen zum Überstaugeschehen zwischen 2005 und 2017 ausgewertet. Danach sollen Maßnahmen zur Entlastung der Kanalisation und schadlosen Zwischenspeicherung von größeren Wassermengen mit Priorität im hier betrachteten Bereich erfolgen. Dafür kommen z.B. tiefer gelegte Straßenräume und speziell gestaltete Freiräume in Frage, die nur im Starkregenfall eingestaut werden.

Nach der Karte „Flächenbedarf für die Regenversickerung“ im Geoportal Berlin sind 21 % der Oberfläche dafür vorzusehen. Dabei ist noch nicht der Flächenbedarf für die Rückhaltung bei Starkregenereignissen berücksichtigt.

Bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation sind Regenwassereinsammlungen grundsätzlich nicht mehr möglich. Ziel ist darüber hinausgehend die Abkopplung von an die Kanalisation angeschlossenen Flächen, um die Mischwasserkanalisation zu entlasten und Überflutungen vorzubeugen. Idealerweise sollten auch (grundstücksübergreifend) Potenziale für die Abkoppelung angrenzender Gebäude- und Grundstücksflächen geprüft werden.

2.6 Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Hohenzollernplatz mit seinen weithin sichtbaren Zugängen, die Kirche am Hohenzollernplatz sowie das ehemals im Blockinnenbereich gelegene alte Abwasserpumpwerk stehen unter Denkmalschutz. Die Grünanlage des Hohenzollernplatzes ist kein Gartendenkmal, unterliegt jedoch dem Umgebungsschutz der Kirche, die auf ihre Fernwirkung hin konzipiert ist.

3. STRASSENRAUMKONZEPT

Die Möglichkeit einer ergänzenden Bebauung südlich des Hohenzollerndamms ist abhängig von einem Rückbau dieses überbreiten Straßenraums. Im Folgenden werden deshalb zunächst unterschiedliche Querschnittslösungen für den östlichen Hohenzollerndamm dargestellt und bewertet.

3.1 Planungsziele Straßenraum

Ausgangspunkt für die nachfolgende Variantendiskussion sind die von folgenden Zielsetzungen und Grundannahmen:

- Die Abwicklung des Kfz-Verkehrs muss gewährleistet bleiben, ist jedoch nicht allein entscheidend für den Straßenentwurf. Vielmehr sind alle Verkehrsarten sowie die Aufenthaltsfunktion, die Anforderungen des Regenwassermanagements sowie gestalterische Aspekte gleichermaßen zu berücksichtigen.
- Der Kfz-Verkehr muss sich verträglich in die städtische Umgebung einfügen. Die Vorgaben der AV Geh- und Radwege sind zu beachten. Die Anzahl der öffentlichen Parkstände kann reduziert werden, jedoch sind weiterhin Park- und Lademöglichkeiten am Straßenrand vorzusehen.
- Um den Aufwand für einen Umbau des Straßenraums zu begrenzen, sollen die nördliche Richtungsfahrbahn und der nördliche Seitenraum des Hohenzollerndamms unverändert bleiben.
- Der (verschmälerte) Hohenzollerndamm ist mit möglichst geringen Eingriffen an das Bestandsprofil der Bundesallee und der Nachodstraße anzuschließen. Die Notwendigkeit, auch dort auf nicht mehr zeitgemäße Verkehrsplanungen gestalterisch zu reagieren, bleibt davon unberührt.
- Der erhaltenswerte Straßenbaumbestand ist so weit wie möglich in die Planung zu integrieren und durch Neupflanzungen zu ergänzen. Es sind möglichst große unversiegelte Flächen vorzusehen, die auch für die Versickerung von Regenwasser genutzt werden können.
- Möglichkeiten, den Straßenumbau mit einer Erweiterung des Hohenzollernplatzes zu verbinden, sind aufzugreifen, um das Freiraumangebot zu verbessern und Flächen für das Regenwassermanagement zu gewinnen.

Bebauungspotenzial abhängig von Straßenrückbau

vielfältige Anforderungen an den Straßenraum berücksichtigen

Mindestmaße für Geh- und Radwege sowie Park- und Lademöglichkeiten gewährleisten ...

Straßenbaukosten begrenzen

Gesamtkonzept für die Bundesallee entwickeln

Straßenbäume und unversiegelte Flächen einbinden

den Hohenzollernplatz erweitern

3.2 Straßenraumvarianten

Im Folgenden werden drei Varianten für einen Straßenumbau der Südseite des östlichen Hohenzollerndamms skizziert und vergleichend bewertet. In allen drei Varianten bleiben die nördliche Richtungsfahrbahn und der nördliche Seitenraum unverändert, die Vorgaben der AV Geh- und Radwege werden eingehalten. Die Angaben zum Gewinn an Baufläche berücksichtigen die Einschränkungen durch Abwasserkanäle vor dem Pumpwerk, die nicht überbaut werden können.

drei Querschnittsvarianten mit unterschiedlicher Eingriffstiefe und unterschiedlichem Gewinn an Baufläche

3.2.1 Variante 1

Die südliche Fahrbahn wird in den Bereich des gegenwärtigen Mittelstreifens verlegt und bleibt mit 9 m Breite dreistreifig (einschl. Park- bzw. Abbiegespur). Der künftige Mittelstreifen nimmt mit 7 m Breite den auf der Nordseite des Parkplatzes vorhandenen Baumbestand auf. Der südliche Seitenraum erhält mit einer Breite von 8,3 m standardgerechte Geh- und Radwege, die durch einen Grünstreifen mit Baumstandorten voneinander getrennt werden. Die Gesamtbreite des Straßenraums beträgt rund 44 m, der durch den Straßenumbau entstehende Flächengewinn für eine Bebauung umfasst bei einer Tiefe von 19 m bis zur heutigen Straßenbegrenzungslinie etwa 2.620 m².

Straßenraumbreite 44,3 m

3.2.2 Variante 2

Gegenüber Variante 1 wird hier der Mittelstreifen geringfügig reduziert und der baulich getrennte Radweg im südlichen Seitenraum durch einen Radfahr-

Straßenraumbreite 41,0 m

streifen auf der Fahrbahn ersetzt. Es verbleiben zwei Fahrstreifen für den allgemeinen Kfz-Verkehr, für Linksabbieger wird ein zusätzlicher Fahrstreifen im Bereich des Mittelstreifens vorgesehen. Der südliche Seitenraum erhält eine Breite von 5,25 m, die neben einem 3,0 m breiten Gehweg die Einordnung eines unversiegelten Baumstreifens ermöglicht. Die Gesamtbreite des Straßenraums beträgt rund 41 m, der durch den Straßenumbau entstehende Flächengewinn für eine Bebauung umfasst bei einer Tiefe von 22 m bis zur heutigen Straßenbegrenzungslinie etwa 3.000 m².

3.2.3 Variante 3

Straßenraumbreite 33,3 m

In dieser Variante werden beide Fahrtrichtungen jeweils einstreifig auf der nördlichen Fahrbahn abgewinkelt; eine einseitige Park-/ Ladespur wird in der Zufahrt zur Bundesallee für eine zusätzliche (Links-)Abbiegespur genutzt. Auf der Südseite werden die vorhandenen Robinien und Linden in einen 7 m breiten Seitentrennstreifen eingebunden, dahinter liegen ein 2,3 m breiter Radweg und ein 4,0 m breiter Gehweg (zzgl. 0,3 m Begrenzungstreifen). Die Gesamtbreite des Straßenraums beträgt etwa 33,3 m, der durch den Straßenumbau entstehende Flächengewinn für eine Bebauung umfasst bei einer Tiefe von 29 m bis zur heutigen Straßenbegrenzungslinie etwa 3.930 m².

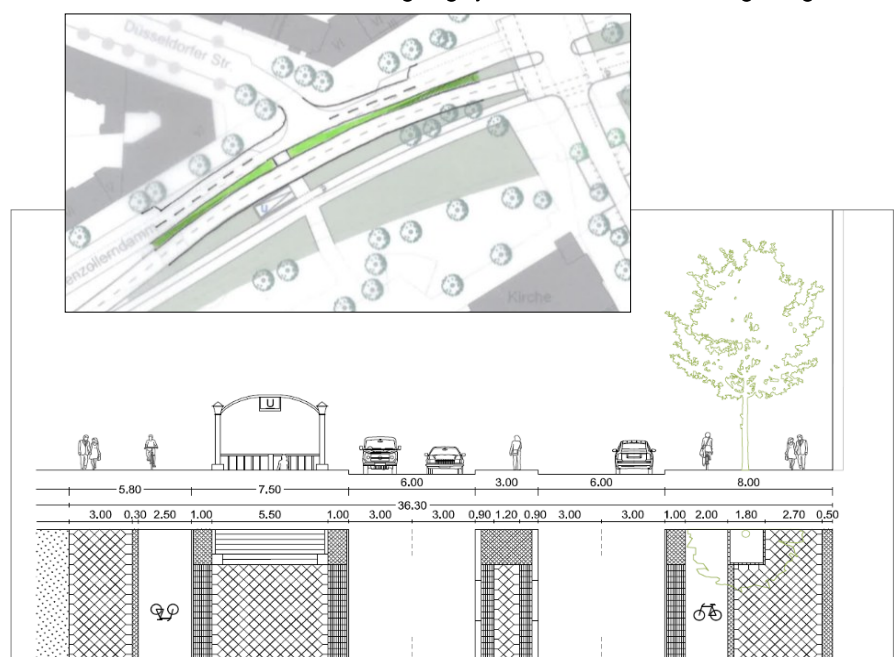
3.2.4 Alternativen für den Bereich des Hohenzollernplatzes

südliche Richtungsfahrbahn nördlich oder südlich des U-Bahneingangs

In allen drei Varianten kann die südliche Richtungsfahrbahn westlich der Fasanenstraße entweder südlich des U-Bahnzugangs (Alternative A) oder nördlich davon (Alternative B) weitergeführt werden. Die Platzverhältnisse lassen auf der Nordseite vier Fahrstreifen mit einer Gesamtbreite von 12 m zu. Die Querung zum U-Bahneingang wäre durch eine Lichtsignalanlage abzusichern. Alternativ könnte eine 3,0 m breite Mittelinsel eingeordnet werden; dies würde allerdings einen Umbau auch des nördlichen Seitenraums erfordern (s. Abb. Unten).

Möglichkeit einer deutlichen Aufwertung des Hohenzollernplatzes

Während sich in der Alternative A nur ein geringer Flächengewinn für die Platzfläche südlich der Kfz-Fahrbahn ergibt (etwa 780 m²), ermöglicht die Konzentration des Fahrverkehrs auf der Nordseite erhebliche Aufwertungs- und Erweiterungspotenziale in der Größenordnung von bis zu 2.600 m². Damit könnte ein erheblicher Gewinn für den Platzraum erreicht werden, der die Lärmbelastung auf Teilen der Platzfläche reduzieren, die Freiraum- und Aufenthaltsqualität verbessern und zusätzliche Versickerungsflächen und Retentionsräume für Niederschlagsspitzen ermöglichen würde. In der skizzenhaften Darstellung der Straßenraumvarianten werden die Fahrbahnführungen nördlich und südlich des U-Bahnzugangs jeweils als Alternativen gezeigt.





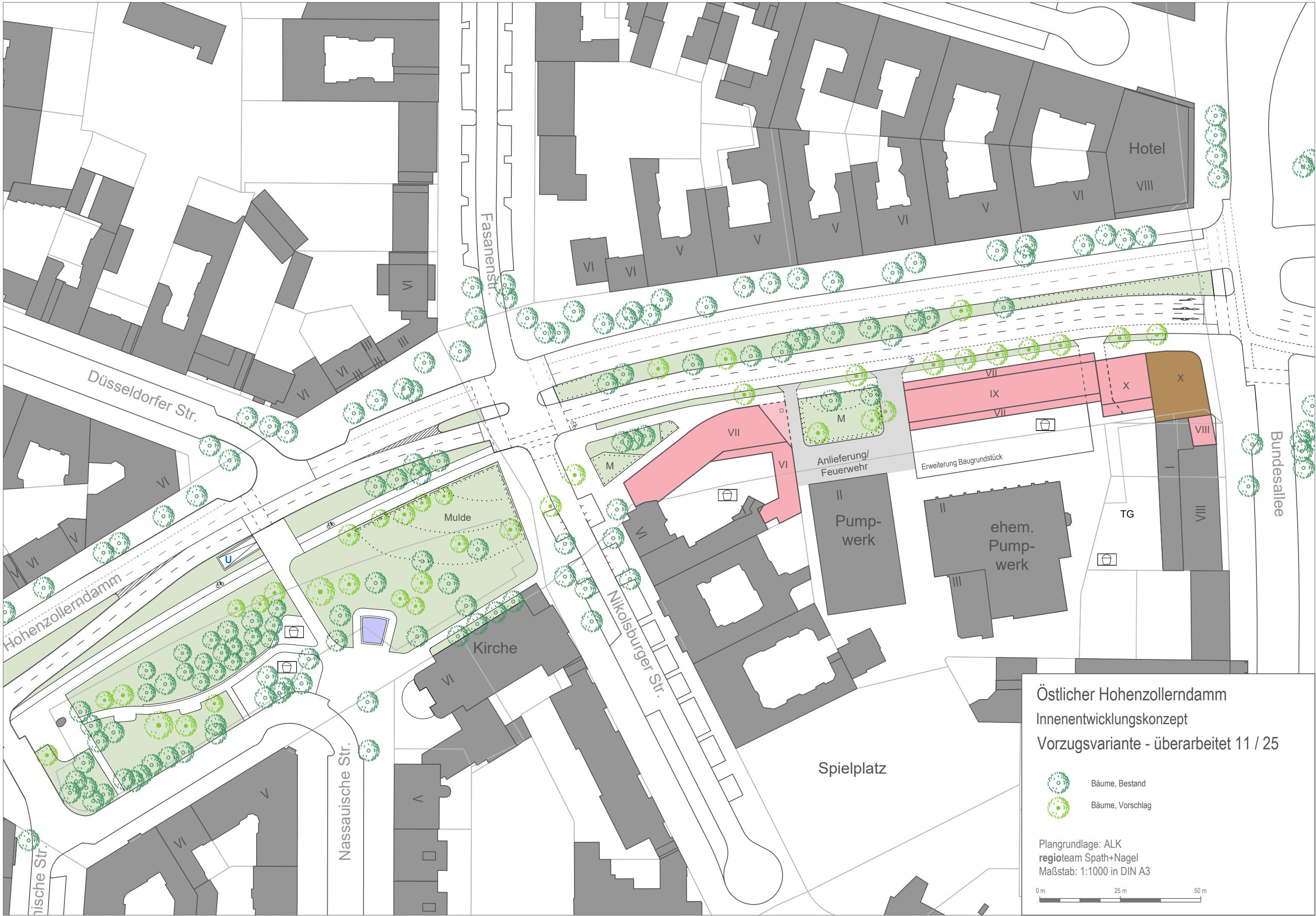
Östlicher Hohenzollerndamm
Innenentwicklungskonzept
Varianten Straßenraum

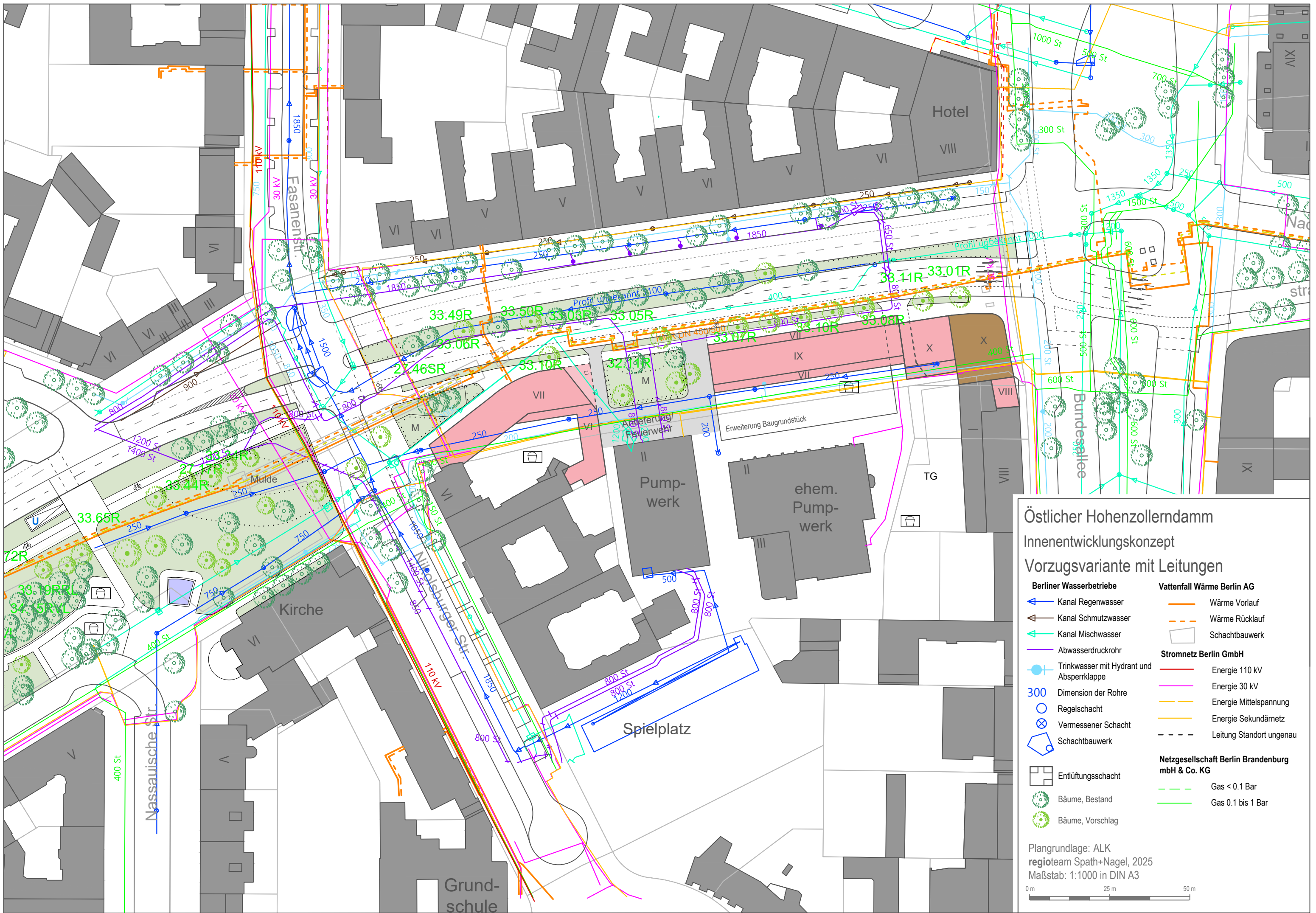
 möglicher Flächengewinn Bebauung
 möglicher Flächengewinn Platzfläche

Maßstab 1:2500 in DIN A4
regioteam August 2025

3.3 Vergleichende Bewertung der Straßenraumvarianten

Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr	Sofern wie bisher zwei Fahrstreifen je Richtung und ein ausreichend langer Fahrstreifen für Linksabbieger in die Bundesallee zur Verfügung stehen (Varianten 1 und 2) – ergeben sich keine signifikanten Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr. Dies wurde für die mittlere Variante durch ein Verkehrsgutachten bestätigt (s. Kap. 3.5) und kann somit auch für Variante 1 vorausgesetzt werden. Geringfügige Einschränkungen sind am lichtsignalgeregelten Knoten Hohenzollerndamm/ Fasanenstraße/ Nikolsburger Straße anzunehmen. Da Variante 3 nur einen Fahrstreifen je Richtung und eine Linksabbiegespur ermöglicht, ist hier eine geringere Leistungsfähigkeit anzunehmen.
Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr	In allen drei Varianten werden die Richtmaße der AV Geh- und Radwege berücksichtigt, so dass sich diesbezüglich keine Verschlechterungen, teilweise (Radverkehrsanlagen) auch Verbesserungen der Bestandssituation, ergeben; die Unterschiede zwischen den Varianten sind gering.
Auswirkungen auf den Baumbestand	In allen drei Varianten können die Straßenbäume am Nordrand des gegenwärtigen Mittelstreifens erhalten und ggf. durch Lückenschließungen ergänzt werden. Dagegen müssen etwa 30 Straßenbäume am Südrand des gegenwärtigen Mittelstreifens (einige davon schlecht entwickelt) und entlang der südlichen Randfahrbahn entfallen und durch Neupflanzungen ersetzt werden. Variante 3 erfordert den geringsten Baumverlust, die Unterschiede zwischen den Varianten sind diesbezüglich jedoch gering.
Auswirkungen auf das Stellplatzangebot	In allen drei Varianten werden zwischen Bundesallee und Holsteinischer Straße rund 100 Parkstände im Mittelstreifen des Hohenzollerndamms sowie 13 Parkstände entlang der südlichen Richtungsfahrbahn aufgegeben. In den Varianten 1B, 2B und 3B würden weitere etwa 10 Parkstände entlang der südlichen Richtungsfahrbahn entfallen, in Variante 3 müssten außerdem 8 Parkstände am nördlichen Straßenrand zugunsten einer Linksabbiegespur aufgegeben werden. Im Gegenzug können in der verlängerten Nikolsburger Straße 15 Parkstände in Parkhäfen neu angelegt werden. Der Fortfall von Parkmöglichkeiten könnte ggf. durch eine Doppelnutzung von vorhandenen Tiefgaragenplätzen für Anwohnerparken, z.B. nachts und an Wochenenden teilweise kompensiert werden.
Auswirkungen auf die Immissions-situation	Die Lärmbelastung der Bebauung auf der nördlichen Straßenseite würde sich durch die Schallreflexion an einer neuen südlichen Randbebauung und ein Heranrücken der südlichen Richtungsfahrbahn erhöhen. Dies wurde für die mittlere Variante durch ein Schallschutzgutachten quantifiziert (s. Kap. 3.6). Der Effekt dürfte für Variante 1 wegen des 3 m breiteren Straßenraums etwas geringer ausfallen. Variante 3 würde zwar das Verkehrsaufkommen stärker einschränken, dem stehen jedoch die Lärmauswirkungen einer Einengung des Straßenraums (Schallreflexion) entgegen.
städtebaulich-gestalterische Bewertung	In städtebaulich-gestalterischer Hinsicht ergibt sich in allen drei Varianten mit der Reduzierung des Straßenraums und einer Schließung des südlichen Blockrandes eine deutliche Verbesserung. Variante 3 wird jedoch etwas schlechter bewertet als die Varianten 1 und 2, da sie mit der gestalterischen Kontinuität der ansonsten auf gesamter Länge mit zwei Richtungsfahrbahnen und begrün-tem Mittelstreifen ausgebauten städtischen Magistrale bricht.
Auswirkungen auf die Niederschlags-entwässerung	Der Bereich um das Abwasserpumpwerk ist in besonderem Maße von Überflutungen bei Starkregenereignissen betroffen. In den Untervarianten B für den Hohenzollernplatz (Fahrbahnführung nördlich des U-Bahneingangs) kann die Erweiterung der Platzfläche für die Versickerung von Niederschlägen und die Einordnung eines Retentionsraums genutzt werden. Die in den Untervarianten A erheblich geringeren Freiflächengewinne liegen teils über dem U-Bahntunnel, teils über größeren Bauwerken der Fernwärmeversorgung und bieten deshalb geringere Möglichkeiten für die Einordnung solcher Retentionsräume.
Konflikte mit dem Leitungsbestand	Die von den Berliner Wasserbetrieben geforderten Freihaltebereiche für Leitungen vor dem Pumpwerk sind in allen drei Varianten berücksichtigt. In allen drei Varianten ergeben sich dennoch Konflikte mit dem Leitungsbestand.





Östlicher Hohenzollerndamm

Innenentwicklungskonzept

Vorzugsvariante mit Leitungen

Berliner Wasserbetriebe

← Kanal Regenwasser

← Kanal Schmutzwasser

← Kanal Mischwasser

— Abwasserdruckrohr

● Trinkwasser mit Hydrant und Absperrklappe

300 Dimension der Rohre

○ Regelschacht

⊗ Vermessener Schacht

⬡ Schachtbauwerk

⬡ Entlüftungsschacht

⊙ Bäume, Bestand

⊙ Bäume, Vorschlag

Vattenfall Wärme Berlin AG

— Wärme Vorlauf

- - - Wärme Rücklauf

⬡ Schachtbauwerk

Stromnetz Berlin GmbH

— Energie 110 kV

— Energie 30 kV

— Energie Mittelspannung

— Energie Sekundärnetz

- - - Leitung Standort ungenau

Netzgesellschaft Berlin Brandenburg mbH & Co. KG

- - - Gas < 0.1 Bar

— Gas 0.1 bis 1 Bar

Plangrundlage: ALK
regioteam Spath+Nagel, 2025
Maßstab: 1:1000 in DIN A3

0 m 25 m 50 m

Durchweg betroffen sind eine 110-kV-Leitung und eine Gasleitung (400 St) im südlichen Seitenraum, die über das neu zu schaffende Baugrundstück führen. Hinsichtlich der Fernwärme- und Abwasserleitungen im Bereich des gegenwärtigen Mittelstreifens ergeben sich unterschiedlich große Konflikte: Während die Varianten 1 und 2 kaum in diesen Bereich eingreifen, würde Variante 3 die Umverlegung eines Abwasserdruckrohrs (500 St) und die Neuverlegung einer erst vor wenigen Jahren realisierten Fernwärmefrass (DN 450/500) erfordern.

Unter der groben Annahme, dass der Aufwand für den Straßenumbau proportional zur umzubauenden Fläche entsteht, ist die Variante 3 mit einer künftigen Straßenraumbreite von 33,6 m und Verzicht auf eine zweite Richtungsfahrbahn deutlich günstiger zu bewerten, als die Varianten 2 mit 41,0 m und 3 mit 44,3 m Gesamtbreite. Allerdings steht dem Kostenvorteil der Variante 3 der erheblich höhere Aufwand für Leitungsverlegungen gegenüber. Die Untervarianten A und B dürften sich in den reinen Straßenbaukosten nicht wesentlich unterscheiden. Eine Grobkostenschätzung findet sich in Kap. 6.

Die folgende Tabelle versucht eine vergleichende Bewertung der Varianten 1, 2 und 3 für den östlichen Straßenabschnitt einschließlich der jeweiligen Untervarianten A und B für den Bereich des Hohenzollernplatzes.

Aufwand für den Straßenumbau

zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassende Bewertung der Straßenraumvarianten	Variante						
	Nullvar.	Var. 1		Var. 2		Var. 3	
- Auswirkungen	0	1A	1B	2A	2B	3A	3B
Zuwachs an potenzieller Baufläche	0	+	+	++	++	++	++
Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr	0	0	0	0	0	--	--
Auswirkungen auf das Stellplatzangebot	0	--	--	--	--	--	--
Auswirkungen auf die Immissionsbelastung	0	-	--	-	--	--	--
Auswirkungen auf den Radverkehr	0	+	+	+	+	+	+
Auswirkungen auf Fußverkehr und Aufenthalt	0	0	++	0	++	+	++
Auswirkungen auf die Straßenraumgestalt	0	++	++	++	++	-	0
Auswirkungen auf das Freiraumangebot	0	+	++	+	++	+	++
Regenwasserbewirtschaftung, Starkregen	0	0	++	0	++	0	++
Auswirkungen auf den Baumbestand	0	-	-	-	-	-	-
Aufwand für Leitungsverlegungen	0	-	-	-	-	--	--
Aufwand für den Straßenbau	0	--	--	-	-	0	0
Summe	0	-2	2	0	4	-5	0

Bewertungsstufen:

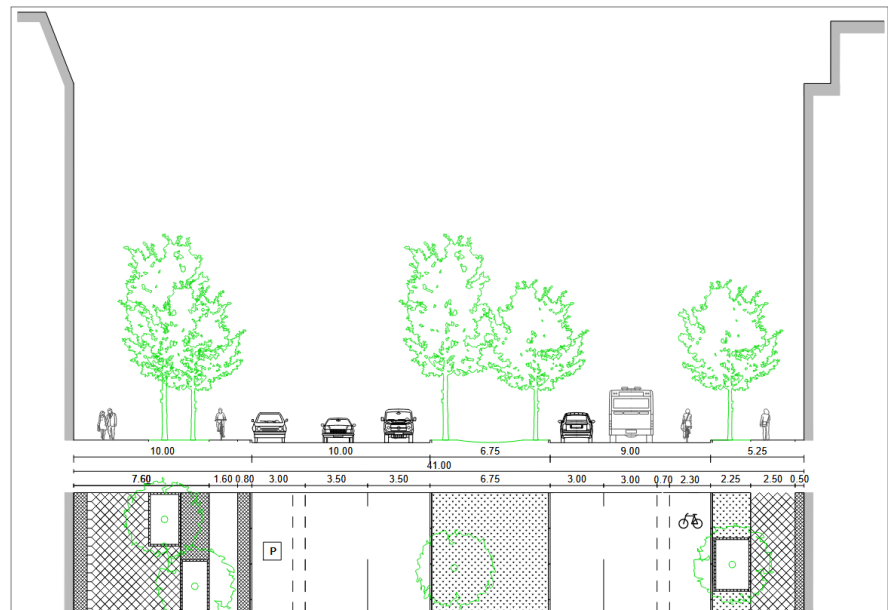
++ erhebliche Verbesserung der Bestandssituation + leichte Verbesserung der Bestandssituation 0 keine Veränderung
 - leichte Verschlechterung der Bestandssituation -- erhebliche Verschlechterung der Bestandssituation

Diese vereinfachende Matrix gibt einen ersten Anhaltspunkt für die Bestimmung einer Vorzugsvariante, auch wenn die tatsächlich zu erwartenden Kosten hier nicht realistisch abgebildet sind. Es wird jedoch deutlich, dass die Variante 3 wegen ihres starken Eingriffs in die Bestandssituation am schlechtesten abschneidet, und dass jeweils die Untervariante B aufgrund der damit verbundenen Aufwertung des Hohenzollernplatzes positiv, die Untervariante A dagegen eher negativ bewertet wird. Bei überwiegend ähnlicher Bewertung der Varianten 1B und 2B wird schlussendlich der Variante 2B vor allem aufgrund des größeren Zuwachses an potenzieller Baufläche in einer realistischen Bebauungstiefe der Vorzug gegeben. Diese wurde deshalb als Vorzugsvariante der weiteren Bearbeitung des Innenentwicklungskonzepts zugrunde gelegt.

Bewertung abhängig von der Gewichtung der einzelnen Kriterien

Variante 2B als Vorzugsvariante

Vorzugsvariante,
Querschnitt östlicher Hohenzol-
lerndamm, Ri. Osten



3.4 Vorzugsvariante Straßenraum

3.4.1 Aufteilung des Straßenraums

9 m Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen + Radfahrstreifen

Die Gesamtbreite des Hohenzollerndamms würde mit 41 m annähernd der Breite in den westlichen Straßenabschnitten (40 m) entsprechen. Im 9 m breiten Fahrbahnbereich bleiben zwei durchgehende Fahrstreifen erhalten. Ein Radfahrstreifen im Fahrbahnbereich würde zugleich (seltene) Fahrzeugbewegungen vor dem neuen Pumpwerk erlauben. Ein zusätzlicher Fahrstreifen für Linksabbieger kann in den 6,75 m breiten Mittelstreifen eingeordnet werden; seine Länge wird mit 80 m angenommen (s. Kap. 3.5.1). Dafür müssten zwei etwa 60 Jahre alte, gut entwickelte Linden entfallen.

Mittelstreifen mit Baumbestand

Die übrigen Bäume am nördlichen Rand des gegenwärtigen Mittelstreifen-Parkplatzes können erhalten werden. Der Mittelstreifen entspricht in seiner Breite in etwa der Situation im westlichen Hohenzollerndamm, so dass auch in dieser Hinsicht die Kontinuität des Straßenraums wiederhergestellt wird. Der Streifen kann einige Ersatzpflanzungen aufnehmen und als Versickerungsfläche ausgebildet werden; in den Endabschnitten ohne Baumbestand können auch Mulden oder Tiefbeete angelegt werden.

5,25 m südlicher Seitenraum - Gehweg und Baumreihe

Im 5,25 m breiten südlichen Seitenraum ist ein 2,25 m breiter Streifen für die Neupflanzung von Straßenbäumen und die Versickerung von Niederschlagswasser vorgesehen, soweit mit dem Leitungsbestand vereinbar. Daneben können eine 2,5 m breite plattenbefestigte Gehbahn und ein 0,5 m breiter Mosaikstreifen (Oberstreifen) eingeordnet werden. Dies entspricht den Anforderungen der AV Geh- und Radwege. Die vorhandenen Gehwegüberfahrten, insbesondere die Feuerwehruzufahrten vor dem Pumpwerk werden erhalten.

mögliche Anpassungen im nördlichen Seitenraum

Der nördliche Seitenraum könnte – etwa im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung des U-Bahntunnels – um etwa 1,0 m erweitert werden, um einen anforderungsgerechten Radweg zu ermöglichen. Im dann 9,0 m breiten Fahrbahnbereich bliebe ein Randstreifen zum Parken und Laden bestehen. Würde bei einem solchen Umbau anstatt der in den 1960er Jahren hergestellten flachen Kurve beiderseits der Fasanenstraße eine Annäherung an die stärker abknickende historische Fahrbahnführung erfolgen, ließe sich die stadträumliche Situation am Übergang in den Hohenzollerndamm verbessern und die Platzfläche weiter vergrößern. Eingriffe in den nördlichen Fahrbahnbereich sind jedoch nicht zwingend erforderlich und nicht Gegenstand des vorliegenden Innenentwicklungskonzepts.

3.5 Auswirkungen auf den Verkehr

Um die im Innenentwicklungskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Machbarkeit zu überprüfen, wurde die Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mit einer gutachterlichen Einschätzung von technischen und Kostenaspekten beauftragt.

gutachterliche Überprüfung

Im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr wurde die vorgeschlagene Gestaltung des Straßenquerschnitts in Bezug auf die Anordnung und die vorgesehenen Breiten geprüft. Der in der Vorzugsvariante dargestellte Querschnitt hält die diesbezüglichen Vorgaben des Landes Berlin ein. Für die Konkretisierung der Planung werden keine Hindernisse gesehen.

keine Beeinträchtigung des Fuß- und Radverkehrs

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr wurde geprüft, ob im Falle einer Umgestaltung des Straßenraums entsprechend der Vorzugsvariante eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist. Dabei wurden die Ergebnisse für den Prognose-Planfall (Realisierung der Vorzugsvariante) und den Prognose-Nullfall (keine baulichen Veränderungen) verglichen.

Die Grundannahmen der gutachterlichen Stellungnahme sind in Kap. 1.2.3 dargestellt. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen gehen von dem in der Straßenverkehrsprognose der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für das Jahr 2030 prognostizierten Anstieg des Verkehrsaufkommens im östlichen Hohenzollerndamm auf 31.000 Kfz/24h bis 2030 aus. Es erscheint jedoch geraten, diesen auffallend hohen Wert – spätestens nach Vorliegen einer Prognose für das Jahr 2035 – zu hinterfragen.

Berücksichtigung eines prognostizierten Anstieg des Kfz-Verkehrs

3.5.1 Knoten Hohenzollerndamm - Bundesallee

Ausgehend von den prognostizierten Verkehrsströmen wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung am Knoten Hohenzollerndamm/ Bundesallee/ Nachodstraße im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit überprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bei drei Fahrstreifen (links, geradeaus und links, geradeaus und rechts) der Kfz-Verkehr weiterhin gut bewältigt werden kann (Qualitätsstufe B). Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Länge des Fahrstreifens für Linksabbieger und die Einordnung von weiterhin vier Aufstellflächen (zweimal links, zweimal geradeaus) im Innenbereich der Kreuzung neben der Mittelinsel.

keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bei drei Fahr-/ Abbiegespuren

Die Beibehaltung der Aufstellflächen im Innenbereich der Kreuzung kann durch geringfügige Anpassungen der Geometrie des Mittelstreifens der Bundesallee sichergestellt werden, ohne die dort vorhandenen Lüftungsbauwerke zu beeinträchtigen. Um die rechnerisch erforderliche Länge des Linksabbiegestreifens von 90 m zu erreichen, müsste die Breite des begrünten Mittelstreifens in dieser Länge auf 3,75 m reduziert werden. In Anbetracht der Unsicherheiten der Verkehrsprognose und auf Grundlage einer Bewertung der betroffenen Bäume zeigt die Vorzugsvariante eine etwas geringere Länge der Abbiegespur von 80 m, die den Eingriff in den Baumbestand deutlich mindern und rechnerisch für das gegenwärtige Verkehrsaufkommen ausreichen würde.

Voraussetzung: Ausreichend langer Fahrstreifen für Linksabbieger

3.5.2 Knoten Hohenzollerndamm - Fasanenstraße

Überprüft wurde weiterhin, ob im Knoten Hohenzollerndamm/ Fasanenstraße/ Nikolsburger Straße auch bei Verlagerung der südlichen Richtungsfahrbahn nach Norden der Kfz-Verkehr verträglich abgewickelt werden kann. Aufgrund des geringen Volumens des Abbiegeverkehrs wird eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrsqualität durch die Blockadewirkung links abbiegender Fahrzeuge jedoch nicht erwartet.

keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses am Knoten Fasanen- / Nikolsburger Straße

Mit der geringeren Querungsdistanz müssten die Parameter der dortigen Lichtsignalanlage verändert werden. Nach den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes wäre dabei – anders als bisher – eine Querung des Hohenzollerndamms in einem Zug zu ermöglichen. Um Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zu vermeiden, schlagen die Gutachter vor, den Umlaufzeitraum auf 90 Sekunden zu verlängern, wie am Knoten mit der Bundesallee.

Neueinstellung der Ampelschaltung erforderlich und sinnvoll

3.5.3 Fußgängerquerung am U-Bahneingang

Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit...

Bei einer Verlagerung beider Richtungsfahrbahnen auf die Nordseite des U-Bahneingangs wird die vorhandene informelle Quermöglichkeit als nicht ausreichend sicher angesehen, da jetzt der Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen im Auge zu behalten wäre. Die Einsatzkriterien für einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) wären nicht gegeben.

...vorzugsweise mit einer Lichtsignalanlage

Ergänzend wurde deshalb die Möglichkeit der Einordnung einer Mittelinsel zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen geprüft. Damit wäre zwar das bestehende Sicherheitsniveau wiederhergestellt, aber auch hier wäre nach Einschätzung der Verkehrsgutachter eine nach heutigen Anforderungen ausreichende Sicherheit für den Fußverkehr nicht gewährleistet, so dass die Sicherung des Übergangs durch eine Lichtsignalanlage empfohlen wird.

3.6 Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Randbebauung

3.6.1 Schallausbreitungsrechnung

Gutachterliche Überprüfung

Um einzuschätzen, ob in dem verengten Straßenraum gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegeben sind, wurden durch die Ingenieursgesellschaft Hoffmann-Leichter die zu erwartenden Schallimmissionspegel berechnet und mit den einschlägigen Richt- und Orientierungswerten abgeglichen.

Aufbereitung der Verkehrsdaten für die Schallausbreitungsrechnung

Die Berechnung der Verkehrslärmbelastung erfolgte auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie der Vorgaben für die Begutachtung in Bebauungsplanverfahren anhand der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Die Verkehrsdaten wurden dafür hinsichtlich ihrer zeitlichen Verteilung sowie des Schwerverkehrs aufbereitet. Den Modellrechnungen werden weiterhin die bestehenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem östlichen Hohenzollerndamm und der Bundesallee auf 30 km/h zugrunde gelegt.

Vergleich Prognose-Nullfall / Planfall, Prüfung von Lärminderungsmaßnahmen

In einer Schallausbreitungsrechnung wurde zunächst die zu erwartende Lärmbelastung (exemplarisch in 8 m Höhe) für den Prognose-Nullfall, d.h. mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen, aber ohne Straßenumbau, ermittelt. In einem zweiten Schritt wurde herausgearbeitet, wie sich die Situation im Prognose-Planfall, d.h. bei Verwirklichung des Straßenumbaus darstellen würde. Ergänzend wurde ermittelt, welche Lärminderungspotenziale gegeben sind.

3.6.2 Lärmbelastung der nördlichen Randbebauung

Zur Straße hin Überschreitung der Orientierungswerte und der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung

Auch ohne einen Umbau des Straßenraums werden entlang der nördlichen Randbebauung die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für Mischgebiete (60 dB(A) tags, 50 dB(A) nachts) und auch die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) mit Werten von 70 bis und 74 dB(A) tags und 60 bis 66 dB(A) nachts überschritten. Durch das Heranrücken der südlichen Richtungsfahrbahn und die Schallreflexion einer neuen südlichen Randbebauung würden sich diese Werte tags und nachts um 0,5 bis maximal 2,0 dB(A) erhöhen. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden damit zwar nicht erstmalig, aber weitergehend als bisher überschritten.

Verschlechterung der Lärmsituation durch Einbau einer lärmindernden Straßendeckschicht vermeidbar

Damit ergibt sich ein besonderes Abwägungserfordernis; im weiteren Planungsprozess werden mögliche Planungsalternativen sowie Maßnahmen zur Lärminderung aufzuzeigen sein. Die Wirksamkeit von in Frage kommenden Maßnahmen wurde in dem Schallgutachten geprüft. Eine schallabsorbierende Gestaltung der Neubaufassaden würde die Lärmbelastung nur geringfügig reduzieren, lärmrobuste Grundrisse sind in den Bestandsgebäuden nicht umzusetzen. Dagegen kann durch Einbau einer lärmindernden Deckschicht, z.B. im Zuge der Sanierung des U-Bahntunnels, an allen Immissionsorten eine Kompensation der planbedingten Lärmzunahme erreicht werden. Dies gilt auch für die Lärmbelastung der Balkone, die jedoch weiterhin oberhalb des Beurteilungspegels für „ungestörte Kommunikation“ von 62 dB(A) liegt.

3.6.3 Lärmbelastung der (neuen) südlichen Randbebauung

Die neue südliche Randbebauung wäre straßenseitig Pegelwerten zwischen 70 und 73 dB(A) tags und zwischen 60 und 63 dB(A) nachts ausgesetzt. Die Orientierungswerte der DIN 18005 und auch die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung würden dadurch überschritten. Zu geringeren, aber immer noch abwägungsrelevanten Überschreitungen käme es an den seitlichen Fassaden zur Bebauungslücke vor dem Abwasserpumpwerk sowie vor der Bestandsbebauung an den Einmündungen der Seitenstraßen.

Durch den Einbau einer lärmindernden Asphalttschicht in die ohnehin neu herzustellende Fahrbahn könnte die Belastung der straßenseitigen Fassaden tags und nachts um bis zu 1,6 dB(A) reduziert werden. Damit würde deren Lärmbelastung überwiegend nicht mehr im gesundheitsgefährdenden Bereich, jedoch weiterhin oberhalb der Orientierungswerte liegen.

An bestehenden Verkehrswegen kann im Ergebnis einer Abwägung hingenommen werden, dass die Immissionsrichtwerte nicht in allen schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen eingehalten werden, wenn für diese Räume auf einen gesunden Innenpegel abgestellt wird und in jeder Wohnung mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume (auch) zur lärmabgewandten Seite ausgerichtet ist. Eine entsprechende Grundrissgestaltung kann in einem Bebauungsplan festgesetzt werden. Eine Ausrichtung der Wohnungen überwiegend nach Süden zum Blockinnenbereich ist ohnehin naheliegend (s. Kap. 4.2.1).

Soweit straßenseitig Außenwohnbereiche wie Loggien oder Balkone angeordnet werden, sind dort Maßnahmen des passiven Schallschutzes wie eine Ausbildung in Form von verglasten Loggien in einem Bebauungsplan festzusetzen. Aufgrund der Nordausrichtung der betroffenen Fassaden erscheint dies hinnehmbar.

3.6.4 Lärmbelastung des Hohenzollernplatzes

Durch die Verlegung der südlichen Richtungsfahrbahn rückt diese weiter vom südlichen Rand des Hohenzollernplatzes ab, so das dort mit einer Reduzierung der Verkehrslärmbelastung, an den seitlichen Platzrändern zumindest mit keiner Erhöhung der Lärmbelastung der Bestandsbebauung zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Belastung der Platzfläche selbst geht die schalltechnische Untersuchung von der Empfehlung des Berliner Lärmleitfadens aus, wonach auch für Parkanlagen ein Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) tags anzustreben ist; zumindest soll für große Teile der Anlage ein Pegel von 58 dB(A) nicht überschritten werden. Als weiteres Abwägungskriterium empfiehlt der Leitfaden die Gewährleistung einer ungestörten Kommunikation, die einen Lärmpegel von maximal 62 dB(A) voraussetzt.

Im Prognose-Planfall ergeben sich durch die Nordverlagerung der südlichen Richtungsfahrbahn Entlastungswirkungen. Am südlichen Platzrand – aber nur dort – werden jetzt 65 dB(A) nicht mehr überschritten. Durch Einbau einer lärmindernden Straßendeckschicht könnte auf etwa der Hälfte der Platzfläche dieser Wert unterschritten werden. Der Orientierungswert von 62 dB(A) würde jedoch auch dann nur am äußersten südlichen Platzrand eingehalten. Die aktive Schallschutzmaßnahme einer Lärmschutzwand entlang der Straße wäre städtebaulich nicht vertretbar.

Für einen vorhandenen Stadtplatz an einer Hauptverkehrsstraße, der auch Funktionen als Identifikationsort, Marktplatz und Kirchplatz übernimmt, erscheint es vertretbar und hier alternativlos, andere Ansprüche anzusetzen als bei einer gänzlichen Neuplanung. Durch die Verlegung der südlichen Richtungsfahrbahn und ihre Ausführung mit einer lärmindernden Asphalttschicht könnte immerhin eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. Ergänzend sollte geprüft werden, ob durch Schaffung kleiner Ruheinseln hinter kurzen, gestalterisch integrierten Schutzelementen die Aufenthaltsqualität spürbar verbessert werden kann. In unmittelbarer Nähe ist außerdem der ruhiger gelegene Nikolsburger Platz erreichbar.

zur Straße hin Überschreitung der Orientierungswerte und der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung

Einbau einer lärmindernden Straßendeckschicht als aktive Schallschutzmaßnahme

Festsetzung von lärmrobusten Wohnungsgrundrissen in einem Bebauungsplan

Festsetzungen für Balkone und Loggien (falls straßenseitig geplant)

Reduzierung der Lärmbelastung an den Platzrändern

Beurteilungsgrundlagen für die Lärmbelastung von Grünanlagen

Verbesserung der Bestandssituation, jedoch weiterhin Überschreitung der Orientierungswerte

begrenzte Anwendbarkeit der Orientierungswerte



Isophonenkarte in 8 m Höhe über Gelände | Beurteilung nach DIN 18005 | Prognose Planfall I | Tagwerte, mit Schallschutzmaßnahme Straßendeckschicht I (Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft)



Isophonenkarte in 8 m Höhe über Gelände | Beurteilung nach DIN 18005 | Prognose Planfall I | Nachtwerte, mit Schallschutzmaßnahme Straßendeckschicht I (Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft)



Isophonenkarte in 8 m Höhe über Gelände | Beurteilung nach DIN 18005 | Differenz Planfall – Nullfall I

Tagwerte, mit Schallschutzmaßnahme Straßendeckschicht I

(Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft)



Isophonenkarte in 8 m Höhe über Gelände | Beurteilung nach DIN 18005 | Differenz Planfall – Nullfall I

Nachtwerte, mit Schallschutzmaßnahme Straßendeckschicht I

(Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft)

4. BEBAUUNGSKONZEPT

4.1 Planungsziele Bebauung

Das Bebauungskonzept des IEK geht von dem folgenden Zielen und Grundsätzen aus:

Schwerpunkt Wohnungsbau	• Angesichts des bestehenden Wohnungsbedarfs sollen mit dem IEK unter Berücksichtigung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen möglichst viele Wohnungen geschaffen werden. • Die Vorgaben des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung, insbesondere zum Anteil an förderfähigen Wohnungen, sind zu beachten. • Ausschließlich nach Norden zur Straße ausgerichtete Wohnungen sind zu vermeiden.
keine Wohnnutzung an der Ecke zur Bundesallee	• An der Ecke zur Bundesallee und in den Erdgeschosszonen erfordert die Immissionssituation die Einordnung wenig störepfindlicher Nutzungen.
Integration einer Kita prüfen	• In Abhängigkeit von Defiziten im Bestand und von Art und Anzahl der geplanten Wohnungen sind nach den Vorgaben des Berliner Modells Räume für eine Kinderbetreuung vorzusehen.
Einfügung in den Stadtraum	• Die Kreuzung mit der Bundesallee wird durch acht- bis vierzehngeschossige „Hochpunkte“ geprägt und sollte entsprechend ergänzt werden. • Im Nahbereich der Kirche am Hohenzollernplatz soll die Neubebauung die Höhe des Kirchenschiffs respektieren. • Die übrige Neubebauung soll die Höhenentwicklung der gegenüberliegenden Altbebauung berücksichtigen und oberhalb des siebten Vollgeschosses eine deutliche Traufkante ausbilden.
Einbindung des historischen Pumpwerks	• Die Denkmalbehörden haben der Wiederherstellung einer Randbebauung vor dem Abwasserpumpwerk zugestimmt. Ein Durchblick vom Straßenraum auf dessen Schmuckgiebel ist nach Möglichkeit offen zu halten.
Anforderungen der Erschließung	• Die Vereinbarkeit mit den Erschließungs- und Feuerwehranforderungen, insbesondere der Wasserbetriebe, ist sicherzustellen.
nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung	• Die Erfordernisse einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung im öffentlichen Raum und auf den Baugrundstücken sind zu berücksichtigen.
Abstimmung mit dem Leitungsbestand	• Eingriffe in den Leitungsbestand sind möglichst gering zu halten.

4.2 Teilabschnitte

in der Höhe gestaffelte Blockrandbebauung

Ausgehend von diesen Zielsetzungen zeigt das Bebauungskonzept eine Randbebauung entlang des neuen Blockrandes, wie sie bis zum Zweiten Weltkrieg vorhanden war. Vorgesehen ist im Wesentlichen eine Wohnnutzung, mit Ausnahme der besonders lärmbelasteten Ecke zur Bundesallee und von Teilflächen der Erdgeschosszone, die für andere städtische Nutzungen zur Verfügung stehen sollen. Die Gebäude staffeln sich in ihrer Höhenentwicklung ab, von zehn Geschossen an der Bundesallee entsprechend dem gegenüberliegenden Neubau der Volksbank, über neun Geschosse vor dem alten Pumpwerk auf sieben Geschosse im Übergang zur Altbebauung an der Nikolsburger Straße.

Freihaltung der Zufahrten und Leitungszuführungen zum Abwasserpumpwerk

Das Konzept berücksichtigt die Abwasserkanäle und -druckleitungen, die nach Aussage der Wasserbetriebe nicht überbaut werden dürfen, sowie einen Korridor für eine ggf. langfristig erforderliche zusätzliche Leitung, durch Freihaltung einer Fläche vor dem neuen Pumpwerk von Bebauung. Dadurch bleibt ein Durchblick vom Gehweg auf das historische Abwasserpumpwerk offen. Eine Überbrückung dieser Baulücke oberhalb des zweiten Geschosses wurde geprüft, wird jedoch wegen Unvereinbarkeit mit den Forderungen der Wasserbetriebe nicht weiter verfolgt, zumal auch statische und Erschließungsprobleme absehbar sind.

Entsprechend den Grundstücks- und Eigentumsverhältnissen wird im Folgenden unterschieden zwischen dem mittleren Abschnitt vor dem alten Pumpwerk, dem westlichen Abschnitt angrenzend an das Grundstück Nikolsburger Straße 11 und dem östlichen Abschnitt angrenzend an das Grundstück Bundesallee 17.

4.2.1 Mittlerer Abschnitt

Vor dem Grundstück der Wasserbetriebe wird bei einem Straßenumbau entsprechend der Vorzugsvariante eine 22 m tiefe Fläche für ein Neubauvorhaben verfügbar. Da dies nicht ausreicht, um neben einer Randbebauung ausreichende private Freiräume, Spielplätze, Vegetations- und Versickerungsflächen zu ermöglichen, geht das Bebauungskonzept davon aus, dass eine Teilfläche des Wasserwerksgrundstücks in das künftige Baugrundstück einbezogen werden muss. Zum alten Pumpwerk bleibt ein Abstand von 7 m, der die ursprüngliche Grundstücksgrenze gegenüber dem früheren Blockrand aufnimmt. Das mögliche Baugrundstück hat damit eine Größe von rund 1.800 m².

Die Gebäudetiefe wird mit 15 m angenommen; damit ergibt sich eine überbaute Fläche von 900 m². Eine grundsätzlich mögliche Erhöhung der Gebäudetiefe auf z.B. 18 m wurde geprüft, wird jedoch wegen der stärker eingeschränkten Freifächensituation und der Schwierigkeit, förderfähige Wohnungsgrundrisse ohne ausschließlich nach Norden ausgerichtete, überdies lärmbelastete Wohnungen zu entwickeln, nicht weiter verfolgt.

Die Höhenentwicklung mit neun Geschossen (davon zwei zurückgestaffelt) stellt einen Kompromiss dar zwischen den städtebaulichen Zielen eines annähernd symmetrischen Straßenraums, der Höhendominanz der Umbauung des „Spichernplatzes“ und dem wohnungspolitischen Ziel einer möglichst großen Zahl von Wohnungen. Es fallen keine Abstandsflächen auf das verbleibende Wasserwerksgrundstück (s. Karte „Abstandsflächen“).

Unter diesen Prämissen können auf 6.850 m² BGF etwa 69 Wohnungen nach dem Berechnungsschlüssel „Berliner Modell“ entstehen. Angesichts der Bedarfssituation und der gut erschlossenen Innenstadtlage erscheint auch ein höherer Anteil an kleinen Wohnungen denkbar. Beispielsweise könnten – über zwei Treppenhäuser und anschließende „Laubengänge“ erschlossen – in sechs Regel- und zwei Staffelgeschossen insgesamt 64 Einzimmer-, 14 Zweizimmer-, sechs Dreizimmer und 12 Vierzimmerwohnungen, insgesamt also 96 überwiegend kleinere Wohnungen entstehen (s. Karte „mögliche Aufteilung Regelgeschoss“). Einige weitere Wohnungen sind in der Erdgeschosszone (900 m²) möglich, soweit diese nicht für andere Nutzungen (Fahrradräume, Dienstleistungen, Kinderbetreuung) benötigt wird.

In der Baulücke vor dem neuen Pumpwerk wird eine Rangierfläche für Anlieferungen und als Aufstellfläche für die Feuerwehr vorgesehen. Ggf. könnte ein zusammenhängender Grünbereich zwischen den äußeren Zufahrten geschaffen werden, auf dem auch Regenwasser versickert werden könnte, z.B. als kleines Modellprojekt der Wasserbetriebe.

Einbeziehung einer Teilfläche des Grundstücks der Wasserbetriebe

15 m Gebäudetiefe, neun Geschosse

mögliche Wohnungszusammensetzung bei Schwerpunkt Kleinwohnungen

Rangierfläche vor dem neuen Pumpwerk



Mögliche Aufteilung Regelgeschoss

4.2.2 Westlicher Abschnitt

12 m Gebäudetiefe, 7 Geschosse,
Brandwand zum Pumpwerk

Im westlichen Abschnitt der Neubebauung zwischen Pumpwerk und Nikolsburger Straße erfordert der schräg zur Straßenflucht verlaufende Mischwasserkanal ein Zurückweichen der Randbebauung, die sich hier auf 12 m verjüngt. Durch einen Seitenflügel, wie früher vorhanden, wird der Hofbereich zum Pumpwerk hin geschlossen und ein möglicher Immissionskonflikt damit vermieden.

gemeinsame Entwicklung mit dem
Grundstück Nikolsburger Straße 11

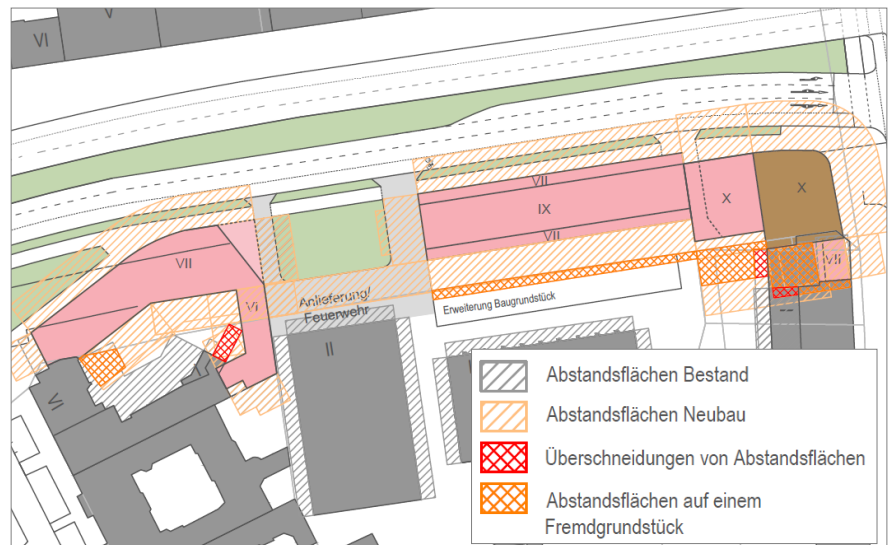


Eckhaus Nikolsburger Straße 11
mit Anbaumöglichkeit

Die Abstandsfläche zum Blockinnenbereich erstreckt sich um bis zu 8 m auf das Nachbargrundstück Nikolsburger Straße 11. Eine Zusammenlegung beider Grundstücke ist deshalb angezeigt. In diesem Fall kommt es nur zu geringfügigen Überschneidungen der Abstandsflächen von Bestands- und Neubebauung, der gemeinsame Hofbereich erhält eine für die Innenstadtlage angemessene Breite von fast 20 m. Die im Hof vorhandenen Garagen sollten im Interesse der Freiraumqualität aufgegeben werden.

Entsprechend der angrenzenden Bestandsbebauung wird eine Höhenentwicklung angenommen, die sieben Vollgeschossen entspricht. Eine höhere Geschossigkeit würde zu einer beengten Hofsituation mit erheblichen Abstandsflächenproblemen führen und in Konkurrenz zur denkmalgeschützten Kirche am Hohenzollernplatz treten.

Bei 12 m Gebäudetiefe sind „durchgesteckte“ Wohnungsgrundrisse unproblematisch. Nach dem „Berliner Modell“ könnten oberhalb des Erdgeschosses 40 Wohnungen, bei einem höheren Anteil von kleineren Wohnungen (s. Karte „mögliche Aufteilung Regelgeschoss“) bis zu 58 Wohnungen realisiert werden. Die im Altbau vorhandene Gaststätte kann erhalten bleiben und einen kleinen Vorplatz für ihre Außengastronomie bekommen.



Vorzugsvariante, Abstandsflächen



Ecke Bundesallee mit Babymarkt und
Neubau der Volksbank

4.2.3 Östlicher Abschnitt

Im östlichen Abschnitt der Neubebauung an der Ecke zur Bundesallee wird ein zehngeschossiges Gebäude vorgeschlagen, das im Gegenüber zum Neubau der Volksbank deren Höhe und abgerundete Ecke aufnimmt. Das Gebäude schließt unmittelbar an das Bestandsgebäude Bundesallee 17 aus den 1960er Jahren an, die südliche Abstandsfläche fällt auf dessen Grundstück. Die Tiefgarage und der Hof dieses Gebäudes müssten über eine Durchfahrt durch den Neubau erreicht werden.

Auch hier ist deshalb eine gemeinsame Lösung unter Zusammenlegung der Grundstücke sinnvoll. In diesem Fall könnten Bestands- und Neubau in den oberen Geschossen verbunden werden, um eine bessere Abschirmung gegenüber dem Lärm der Bundesallee zu erreichen. Dennoch wäre eine Wohnnutzung unter Immissionsschutzaspekten nur in der westlichen Gebäude-

hälfte vertretbar. Dort könnten in einem Dreispänner 27 „durchgesteckte“ Wohnungen Platz finden. Die östliche Hälfte sollte weniger stömpfindlichen Nutzungen (z.B. Büros, Beherbergung) vorbehalten werden. Das Erdgeschoss könnte für Einzelhandel genutzt werden, die sich anbietende Erweiterung des vorhandenen Fachmarkts für Babyartikel stünde allerdings im Widerspruch zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept.

gemeinsame Entwicklung mit dem Grundstück Bundesallee 17

4.2.4 Städtebauliche Kennwerte

In der Summe könnten auf einer Bruttogeschossfläche (BGF) für Wohnen von 13.500 m² bei einem hohen Anteil von Ein- und Zweizimmerwohnungen bis zu 180 Wohneinheiten realisiert werden. Durch Zusammenlegung benachbarter Flächen (z.B. von drei Einzimmer- zu zwei Zweizimmerwohnungen) kann auch eine kleinere Zahl größerer Wohnungen entstehen. Nach dem Berliner Modell wäre von 136 Wohnungen mit einer BGF von durchschnittlich 100 m² auszugehen. Für andere Nutzungen stünden in den Erdgeschossen sowie im Hochhaus an der Blockecke rund 6.000 m² BGF zur Verfügung.

Flächenbilanz

Kennwerte	Bezugsfläche			
	Eckgrundstück West	Mitte (Wasserbetriebe)	Eckgrundstück Ost	über alle Grundstücke
Grundstücksfläche (gesamt*)	1.980	1.800	2.490	6.570
überbaute Fläche (gesamt*)	1.250	900	1.570	3.720
GRZ (gesamt*)	0,62	0,50	0,63	0,59
BGF (gesamt*)	7.730	7.620	11.580	26.930
GFZ (gesamt*)	3,90	4,23	4,65	4,10
Geschosse Neubau (+zurückgesetzt)	6+1	7+2	10	-
BGF Wohnen Neubau	4.050	6.850	2.600	13.500
BGF sonstige Nutzungen Neubau**	700	770	4.400	6.000
Wohneinheiten neu, „Berliner Modell“	41	69	26	136
Wohneinheiten neu, kleinere Whg.***	58	96	27	181

* Bezugsfläche bei den Eckgrundstücken ist die durch den Straßenumbau gewonnene Grundstücksfläche zzgl. der Fläche des jeweils südlich angrenzenden Nachbargrundstücks, da eine gemeinsame Entwicklung angezeigt ist. Die Freifläche vor dem neuen Pumpwerk wird nicht in die Berechnung einbezogen.

** Vereinfachende Annahme: Die Erdgeschosse und die östliche Hälfte der Neubebauung an der Ecke zur Bundesallee werden durchweg als Nicht-Wohnnutzung angenommen (u.a. Kinderbetreuung, Läden und Gastronomie, Büro und Dienstleistungen, Fahrradräume etc.); einzelne ggf. in der Erdgeschosszone mögliche Wohnungen bleiben unberücksichtigt.

*** bei einem hohen Anteil an Ein- und Zweizimmer-Wohnungen; s. Skizze „mögliche Aufteilung Regelgeschoss“.

Bei einer Bruttogeschossfläche (BGF) für Wohnen (neu) von rund 13.500 m² entsteht nach den Kennwerten des „Berliner Modells“ ein Bedarf von 13-14 Kinderbetreuungsplätzen. Falls dieser nicht in Einrichtungen in der Umgebung abgedeckt werden kann, müssten die Plätze neu geschaffen werden. Das Flächenangebot im Untersuchungsgebiet reicht für die Einordnung einer Regel-Kita, die dann auch Bedarfe aus der Umgebung abdecken könnte, nicht aus. Denkbar wäre jedoch die Integration von zwei Tagespflegestellen, für die etwa 250 m² BGF benötigt würden. Diese könnten im östlichen Teil des mittleren Abschnitts in die Erdgeschosszone integriert werden.

Bedarf an Kinderbetreuungs-einrichtungen



Innenentwicklungskonzept Östlicher Hohenzollerndamm
Vorzugsvariante, Schrägbild von Südwesten



Innenentwicklungskonzept Östlicher Hohenzollerndamm
Vorzugsvariante, Schrägbild von Nordosten

5. FREIRAUM- UND ENTWÄSSERUNGSKONZEPT

5.1 Planungsziele Freiraum

Das Freiraumkonzept verfolgt folgende übergeordnete Ziele, die die funktionale und die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums stärken sollen:

- Schaffung vielfältiger Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen, darunter attraktive Aufenthaltsbereiche, großzügige Grünflächen, Bewegungsangebote sowie verbesserte Wegeverbindungen. Ein lebendiger Freiraum soll zum Verweilen, Begegnen und Aktivsein einladen.
- Stärkung und Sichtbarmachung der Identität des Ortes, Weiterentwicklung als Stadtplatz und Treffpunkt mit Wiedererkennungswert.
- Integration bestehender prägender Elemente (Brunnen, Gehölzstrukturen).
- Entlastung der Kanalisation, insbesondere bei Starkregenereignissen, durch Umsetzung eines integrierten Entwässerungskonzepts.
- Entsiegelung bisher befestigter Flächen zur Förderung von Klimaresilienz und ökologischer Qualität.
- Stärkung eines natürlichen Wasserkreislaufs, indem Versickerung und Verdunstung gefördert und das Regenwasser möglichst vor Ort zurückgehalten und über die belebten Bodenzonen aufgenommen wird.

5.2 Östlicher Hohenzollerndamm

Baumpflanzungen und Tiefbeete im Mittelstreifen

Östlich des Hohenzollernplatzes bleibt bei einer Straßenraumbreite von 41 m ein 6,75 m, im östlichen Abschnitt 3,75 m breiter unversiegelter Mittelstreifen mit 13 Bestandsbäumen und einigen möglichen Neupflanzungen erhalten. An dessen westlichem und östlichem Ende können Tiefbeete zur Versickerung von Niederschlagswasser über belebten Bodenschichten angelegt werden.

Straßenbäume im südlichen Seitenraum

Auf der südlichen Straßenseite kann ein 2,25 m breiter Randstreifen unversiegelt und versickerungsfähig angelegt werden. Dort könnten unter Berücksichtigung des Leitungsbestandes und der Zufahrten etwa zehn Straßenbäume neu gepflanzt werden.

Grünbereiche am Nikolsburger Platz und vor dem neuen Pumpwerk

Zusätzlich kann an der Einmündung der Nikolsburger Straße eine etwa 270 m² große Fläche unversiegelt angelegt werden. Weiterhin wird in der Baulücke vor dem neuen Pumpwerk unter Berücksichtigung der Erschließungsanforderungen und des Leitungsbestandes die Anlage einer kleinen Grünfläche (ca. 360 m²) vorgeschlagen. Beide Flächen können für die Regenwasserbewirtschaftung genutzt werden.

Anteil unversiegelter Flächen im Straßenraum

Der Anteil unversiegelter Flächen würde in diesem Straßenabschnitt bei rund 26 % liegen und den Zielwert von 21 % (Karte „Flächenbedarf für die Regenversickerung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) einhalten.

5.3 Hohenzollernplatz

Gestaltungskonzept durch Landschaftsplanungsbüro FJP

Durch Rückverlegung der Fahrbahn auf die Nordseite des U-Bahneingangs ergibt sich eine Erweiterung der nutzbaren Platzfläche um rund 2.600 m². Mit dem Ziel, die damit ermöglichte Erhöhung der Aufenthalts- und Gestaltqualitäten zu verdeutlichen und den möglichen Beitrag der Fläche zur Niederschlagsbewirtschaftung näher zu bestimmen, wurde durch das Landschaftsplanungsbüro Fugmann Janotta Partner im Rahmen des IEK ein Gestaltungskonzept für den Hohenzollernplatz erarbeitet.

5.3.1 Gestaltungsvarianten

In einem ersten Schritt wurden für die Platzfläche drei Gestaltungsvarianten entwickelt:

Die Variante „Park“ zeigt einen landschaftsbetonten Gestaltungsansatz mit unterschiedlich ausgeprägten Grünflächen: ein Feld mit blühenden Bäumen im Nordwesten, ein dichter Tiny Forest im Südwesten, eine insektenfreundliche Blumenwiese im Nordosten sowie eine als Mulde ausgebildete Liegewiese im Südosten. Die Verkehrswege werden getrennt: Der Radweg verläuft nördlich entlang der Platzkante, während der Fußweg in geschwungenem Verlauf durch den Park führt und abwechslungsreiche Aufenthaltsbereiche erschließt.

Die Variante „Promenade“ verfolgt einen urbaneren Ansatz: Parallel zum Hohenzollerndamm bündelt eine Promenade den Fuß- und Radverkehr. Sie bildet das Rückgrat der Platzgestaltung, nimmt den Großteil der neuen Funktionen auf und ermöglicht die Schaffung zusammenhängender räumlicher Einheiten. Im Nordosten bildet eine Sitzkante den Übergang zu einer sanft nach Norden abfallenden, großflächigen Wiese, die zugleich als nutzbare Rasenfläche und als Element des Entwässerungskonzepts dient.

Die Variante „Schmuckplatz“ greift die Gestaltungsidee der Erstanlage des Platzes auf und interpretiert sie zeitgemäß neu, um eine gute Nutzbarkeit für unterschiedliche Nutzergruppen und einen höheren Anteil an Grünflächen zu ermöglichen. Das frühere Wegenetz wurde auf das Wesentliche reduziert, die Grundidee des historischen Schmuckplatzes bleibt jedoch ablesbar. Charakteristisch sind eine zentrale Brunnenanlage, ein Feld mit blühenden Bäumen, kleine Aufenthaltsbereiche innerhalb der Grünflächen sowie artenreiche, nicht begehbare Tiefbeete als Bestandteil des Regenwasserkonzepts.

Variante „Park“

Variante „Promenade“

Variante „Schmuckplatz“

5.3.2 Integriertes Freiraumkonzept

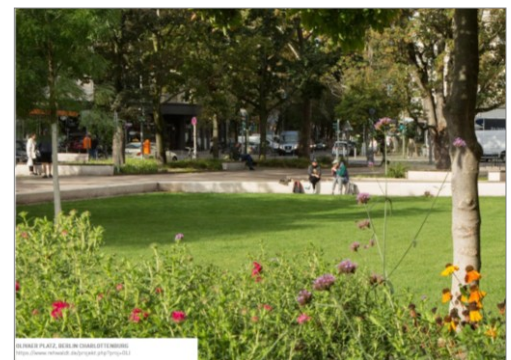
Ausgehend von einer vergleichenden Bewertung dieser Varianten wurden Elemente der Varianten „Park“ und „Promenade“ zu einem integrierten Freiraumkonzept zusammengeführt, das Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität mit Maßnahmen zur Starkregenvorsorge verbindet. Parallel zum Straßenverlauf entsteht eine Ost-West-Verbindung mit getrennt geführtem Geh- und Radweg, die ergänzt wird durch eine Nord-Süd-Achse vom U-Bahneingang zum Kirch-, Markt- und Spielbereich. Ein zusätzlicher Parkweg erschließt die an den Zierkirschbäumen gelegenen Grünflächen und führt in das Zentrum des Platzes.

Die Aufenthaltsbereiche und ein Spielplatz konzentrieren sich um die zentrale befestigte Platzfläche, so dass im Zusammenspiel mit Marktplatz, grün eingebundenem Delfinbrunnen und umgebenden Grünflächen ein lebendiger Begegnungsraum entsteht.

Im Nordosten bildet eine Sitzkante den Übergang zu einer sanft nach Norden abfallenden großflächigen Wiese, die zugleich als Element des Entwässerungskonzepts dient. Im Westen prägen die vorhandenen Zierkirschen das Erscheinungsbild. Entlang der südlichen Platzkante fassen Strauchpflanzungen den Raum und tragen zur ökologischen Aufwertung bei. Der Tischtennisbereich wird neu positioniert, unnötige Nebenwege werden entsiegelt. Dies entlastet die bestehenden Bäume von einengenden Baumscheiben und ermöglicht eine zusammenhängende Grünfläche als Aufenthaltsbereich.

Da die neue nördliche Platzkante durch den U-Bahn-Tunnel unterbaut ist, sind dort nur Strauchpflanzungen möglich. Der Bereich übernimmt dennoch eine wichtige Rolle als grüner Puffer zwischen Straße und Platz und trägt zur visuellen Abschirmung des Verkehrsraums bei.

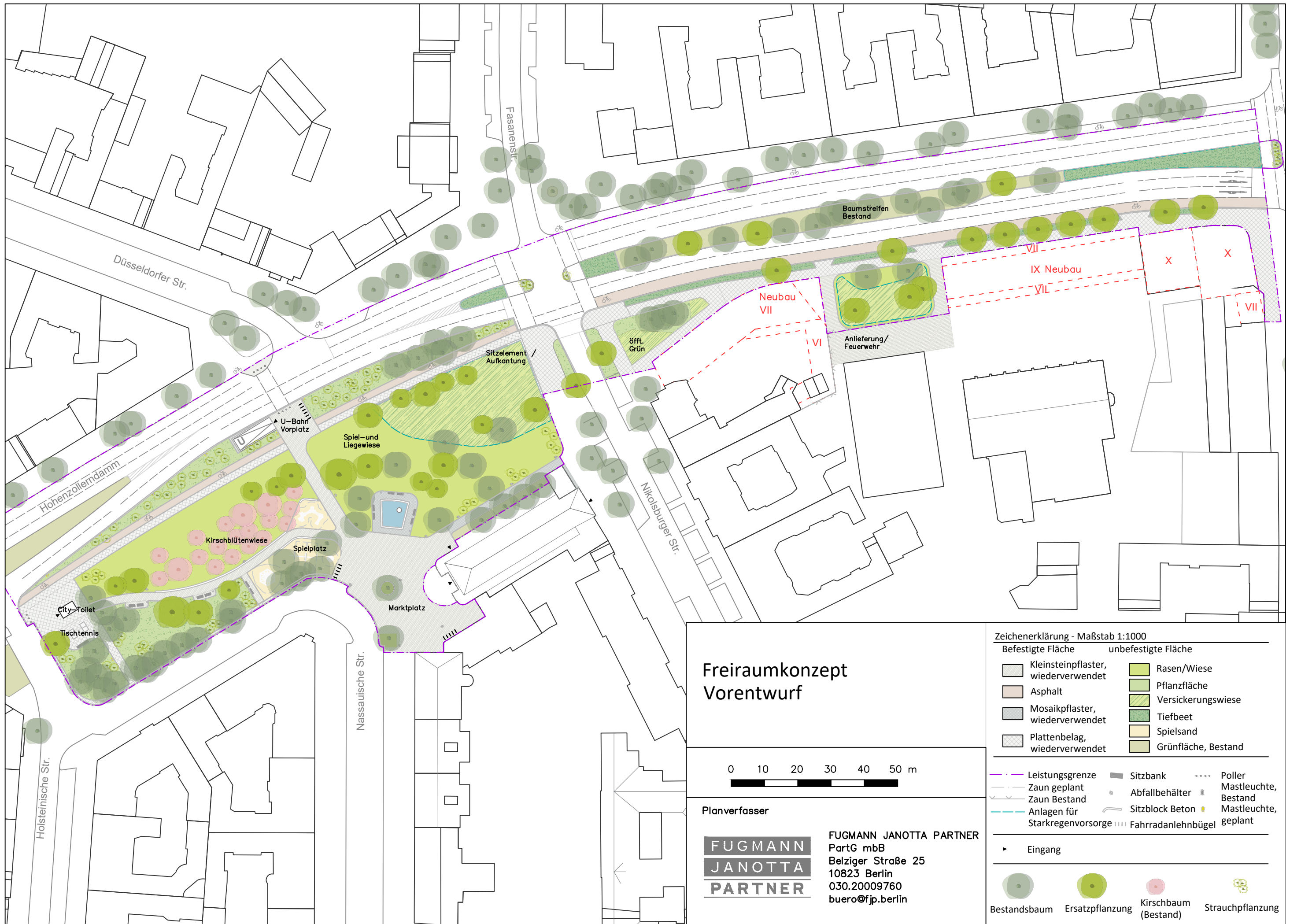
Kombination von Elementen der Gestaltungsvarianten in einer Vorzugslösung

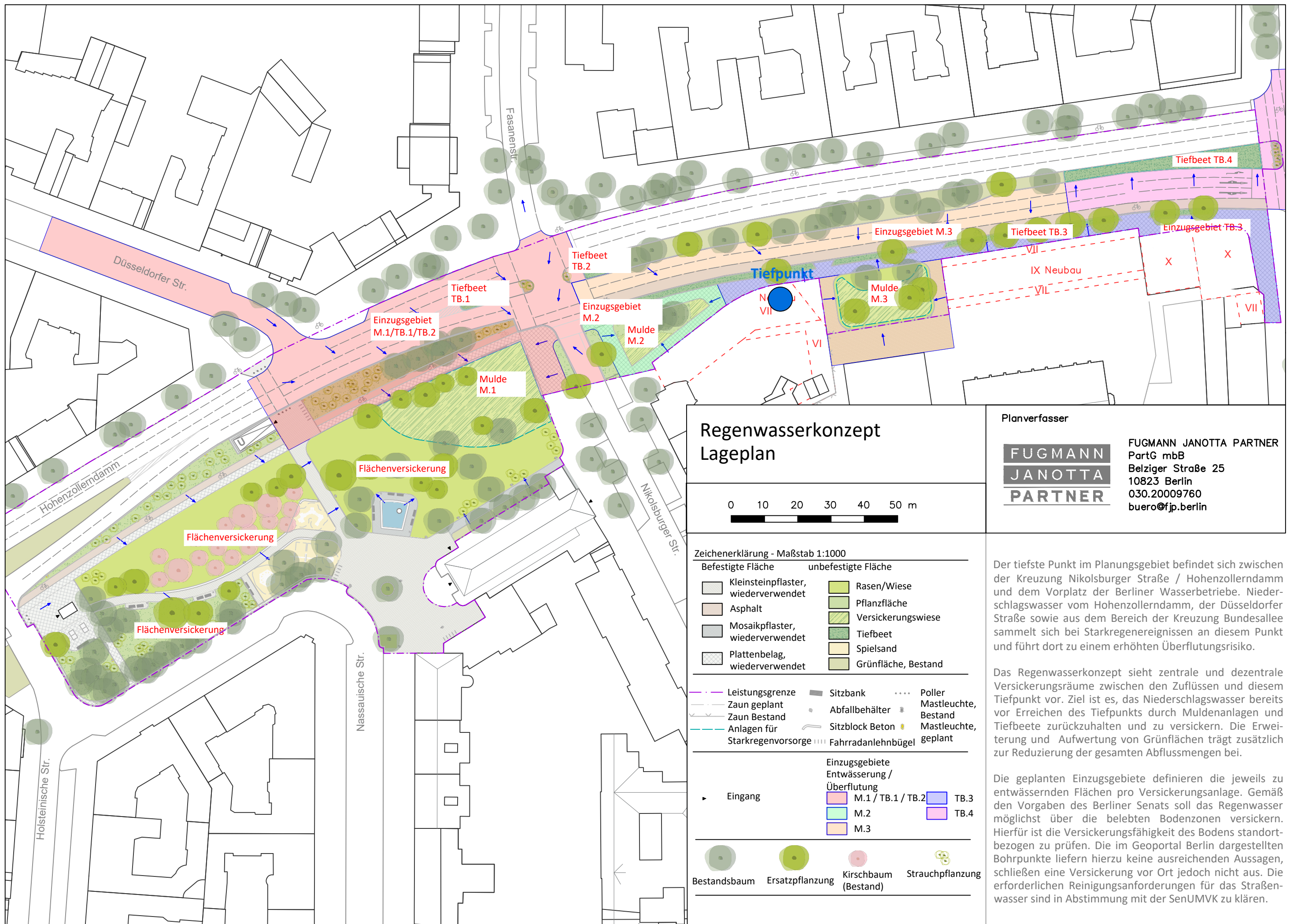


Olivaer Platz: Beispiel für eine Sitzkante mit vorgelagertem Retentionsbereich für den Rückhalt und die Versickerung von Niederschlagswasser
<https://www.rehwaldt.de/projekt.php?proj=OLI>

5.4 Entwässerungskonzept

gutachterliche Vertiefungen	Das Überflutungsrisiko, das sich aus der Überlagerung von Überflutungsgefährdung und Schadenspotenzial ergibt, ist an diesem topographischen Tiefpunkt als hoch bis sehr hoch anzusetzen. Deshalb wurden durch die Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter mögliche Auswirkungen der Vorzugsvariante auf das örtliche Überflutungsrisiko abgeschätzt. Im Rahmen des Freiraumkonzepts wurde nachfolgend durch das Landschaftsplanungsbüro Fugmann Janotta Partner vertieft untersucht, wie Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung in den östlichen Hohenzollerndamm und in die erweiterte Freifläche des Hohenzollernplatzes eingeordnet werden können, und die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen abgeschätzt.
Reduzierung der Versiegelung	Bei Realisierung des Straßenraumkonzepts und des Freiraumkonzepts liegt der Versiegelungsgrad im Betrachtungsgebiet insgesamt bei rund 63 % und damit etwa 3 % unter der Bestandssituation. Der erhöhte Anteil durchlässiger Flächen leistet bereits einen – wenngleich relativ geringen – Beitrag zu einer klimaangepassten Entwicklung sowie zur Verbesserung der Niederschlagsbewirtschaftung.
Abkoppelung der neu versiegelten Flächen vom Kanalnetz auch bei Starkregenereignissen	Das Gutachten der Ingenieurgesellschaft Hoffmann Leichter kommt zu dem Ergebnis, dass die geplanten Dach- und Verkehrsflächen im Bereich des östlichen Hohenzollerndamms durch geeignete Maßnahmen auf den privaten Grundstücken bzw. in den Mittel- und Randstreifen der Straße und auf den kleinen Grünflächen vor dem Pumpwerk und im Eckbereich zur Nikolsburger Straße auch bei einem Starkregenereignis mit einer Wiederkehrzeit von 100 Jahren nahezu vollständig vom Kanalnetz entkoppelt werden können.
deutliche Reduzierung des gegenwärtigen Überflutungsrisikos	Im Zusammenwirken von straßenbegleitenden Entwässerungsmaßnahmen und einer Ausbildung von Mulden auf dem erweiterten Hohenzollernplatz lässt sich das Kanalnetz weiter entlasten und das im Bestand hohe bis sehr hohe Überflutungsrisiko deutlich reduzieren. Damit würde auch das Risiko eines Rückstaus aus der Kanalisation verringert. Auf die Notwendigkeit einer sorgfältigen Höhenplanung, insbesondere bei der Neuherstellung der südlichen Richtungsfahrbahn, wird hingewiesen, um das anfallende Niederschlagswasser auf die vorhandenen und neu entstehenden Grünflächen entlang der Fahrbahn und im Bereich des Hohenzollernplatzes zu leiten. Bei weiterführenden Planungen ist zu beachten, dass Niederschlagswasser aus umliegenden Gebieten dem im Innenentwicklungskonzept betrachteten Bereich zufließen können.
Notwendigkeit einer sorgfältigen Höhenplanung	
drei Mulden- und vier Tiefbeetanlagen	Das durch Fugmann Janotta Partner auf Grundlage ihres Freiraumkonzepts bearbeitete Entwässerungskonzept sieht zur örtlichen Niederschlagsbewirtschaftung drei Muldenanlagen mit seitlichen Böschungen sowie vier Tiefbeetanlagen vor, die eine feste Einfassung erhalten. Das Konzept ordnet ihnen jeweils einen Einzugsbereich zu, der die jeweils zu entwässernden Flächen pro Versickerungsanlage definiert. Die Entwässerung der Fahrbahn bei einem gewöhnlichen Regenereignis erfolgt weiterhin über die Kanalisation.
Versickerungsfähigkeit des Bodens noch zu prüfen	Gemäß den Vorgaben des Berliner Senats soll das Regenwasser möglichst über belebte Bodenzonen versickern. Hierfür ist die Versickerungsfähigkeit des Bodens noch standortbezogen zu prüfen. Die im Geoportal Berlin dargestellten Bohrpunkte liefern hierzu keine ausreichenden Aussagen, schließen eine Versickerung vor Ort jedoch nicht aus. Die Anforderungen an eine Vorreinigung des von den Fahrbahnen abfließenden Wassers sind in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung zu klären.
	Die größte Mulde (M.1) auf der Platzfläche des Hohenzollerndamms mit einer Aufnahmefähigkeit von etwa 201 m ³ umfasst die Einzugsgebiete Hohenzollerndamm, Düsseldorfer Straße, Kreuzung Nikolsburger / Fasanenstraße sowie den öffentlichen Gehweg. Sie dient als Vorhaltemaßnahme und sammelt den Niederschlag vor dem Tiefpunkt. Aufgrund der Aufkantung des Sitz- und Einfassungselements sowie der Bestandsbäume entstehen unterschiedliche Anstauhöhen zwischen 0 und 30 cm. Die Mulde ist anteilig zu bepflanzen und als wechselfeuchter Standort auszubilden.





Der tiefste Punkt im Planungsgebiet befindet sich zwischen der Kreuzung Nikolsburger Straße / Hohenzollerndamm und dem Vorplatz der Berliner Wasserbetriebe. Niederschlagswasser vom Hohenzollerndamm, der Düsseldorfer Straße sowie aus dem Bereich der Kreuzung Bundesallee sammelt sich bei Starkregenereignissen an diesem Punkt und führt dort zu einem erhöhten Überflutungsrisiko.

Das Regenwasserkonzept sieht zentrale und dezentrale Versickerungsräume zwischen den Zuflüssen und diesem Tiefpunkt vor. Ziel ist es, das Niederschlagswasser bereits vor Erreichen des Tiefpunkts durch Muldenanlagen und Tiefbeete zurückzuhalten und zu versickern. Die Erweiterung und Aufwertung von Grünflächen trägt zusätzlich zur Reduzierung der gesamten Abflussmengen bei.

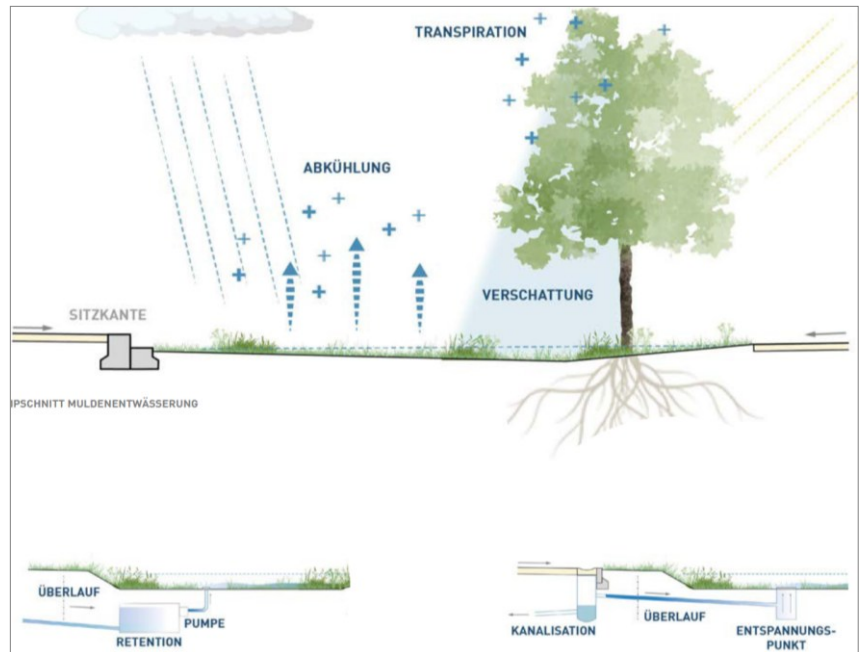
Die geplanten Einzugsgebiete definieren die jeweils zu entwässernden Flächen pro Versickerungsanlage. Gemäß den Vorgaben des Berliner Senats soll das Regenwasser möglichst über die belebten Bodenzonen versickern. Hierfür ist die Versickerungsfähigkeit des Bodens standortbezogen zu prüfen. Die im Geoportal Berlin dargestellten Bohrpunkte liefern hierzu keine ausreichenden Aussagen, schließen eine Versickerung vor Ort jedoch nicht aus. Die erforderlichen Reinigungsanforderungen für das Straßenwasser sind in Abstimmung mit der SenUMVK zu klären.

Die Mulde in der Baulücke vor dem neuen Pumpwerk (M.3, 121 m³) entwässert die südliche Fahrbahn des östlichen Hohenzollerndamms sowie den angrenzenden Gehweg. Sie ist ebenfalls als Vorhaltemaßnahme konzipiert und nimmt Niederschläge vor Erreichen des Tiefpunkts auf. Der Bereich könnte gemeinsam mit den Berliner Wasserbetrieben als Präsentationsfläche für die Themen Versickerung und Starkregenvorsorge ausgebildet werden und, abhängig von den Reinigungsanforderungen, auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen. Die Anstauhöhe beträgt 30 cm, wobei die frostfreie Überdeckung der darunterliegenden Leitungen von 80 cm zu gewährleisten ist.

mögliches Modellprojekt vor dem Pumpwerk der Wasserbetriebe

Die Tiefbeetanlagen TB.1 und TB.2 im Mittelstreifen beiderseits der Fasanenstraße stehen als zusätzliche Aufnahmekapazitäten für die Einzugsgebiete der Anlagen M.1 und M.3 im Fall eines extremen Regenereignisses zur Verfügung. Die Tiefbeetanlage TB.4 am östlichen Ende des Mittelstreifens dient dem Überflutungsschutz der Kreuzung, insbesondere im Hinblick auf die Zuflüsse aus der südwestlichen Fahrbahn der Bundesallee.

Die Muldenanlage M.2 im Eckbereich zur Nikolsburger Straße und die fahrbahnbegleitende Tiefbeetanlage TB.3 sind für die Entwässerung und den Überflutungsschutz der angrenzenden Geh- und Radwege dimensioniert. Da das Regenwasser aus ihren Einzugsgebieten nicht in die Fahrbahn gelangt, beugen sie zugleich einer Überflutung vor. Straßenbaumpflanzungen sollen integriert werden.



Prinzipschnitt Muldenentwässerung
(Fugmann Janotta Partner)

Die Mulden werden mit einer maximalen Tiefe von 30 cm gemäß DWA-A 138-1 angenommen und sollen eine 30 cm starke Oberbodenschicht erhalten. Der Anschluss erfolgt über das Oberflächengefälle; die Einleitung von der Straße ist durch Überläufe am Übergabeschacht vorgesehen, wahlweise mit oder ohne Pumpenanlage. Die Tiefbeete sollen mit einer Tiefe von 30 cm gemäß DWA-A 138-1 und einer 30 cm starken Oberbodenschicht ausgeführt werden.

5.5 Baumbilanz

Zur Umsetzung des Konzepts müssen 30 Bäume im Bereich der vorgesehenen Straßen- und Neubauflächen im östlichen Plangebiet entfallen, ein weiterer Baum zugunsten des neuen, parallel zum Straßenverlauf geführten Geh- und Radwegs auf der Platzfläche.

Die Vitalität der betreffenden Straßenbäume wurde untersucht und gemäß BaumSchVO nach Schädigungsgrad bewertet. Die Anzahl der erforderlichen Ersatzpflanzungen wurde auf Grundlage des Stammumfangs der zu fällenden Bäume ermittelt. Insgesamt sind 37 Ersatzpflanzungen notwendig, zum Ausgleich sieht das Konzept im Betrachtungsgebiet insgesamt 38 Neupflanzungen vor. Die Standorte der Neupflanzungen berücksichtigen die vorhandenen Leitungen im Untergrund. In fahrbahnnahe Bereichen sind voraussichtlich Leitungsschutzmaßnahmen einzuplanen, um die langfristige Entwicklung der neuen Straßenallee zu gewährleisten.



dunkelgrün: Bestandsbäume, zu erhalten
rosa: Kirschbäume, zu integrieren
hellgrün: Vorschlag Neupflanzungen
roter Rand: entfallende Bäume
(Fugmann Janotta Partner)

5.6 Versorgung mit wohnungsbezogenen Freiflächen

private Kinderspielplätze	Im mittleren Abschnitt liegen rund 7 m zwischen dem Neubaukörper und dem Grundstück der Wasserbetriebe. Die Vorzugsvariante geht davon aus, dass das Baugrundstück um weitere 8 m (480 m ²) zu Lasten der Wasserbetriebe erweitert werden kann, so dass insgesamt 900 m ² für private Freiflächenutzungen zur Verfügung stehen. Gemäß BauOBlN wären bei 69 Wohneinheiten (gem. Berliner Modell) im mittleren Abschnitt 276 m ² , bei 96 kleineren Wohnungen 384 m ² privater Kinderspielplatzflächen nachzuweisen, es sei denn, für Einzimmerwohnungen könnten die Anforderungen reduziert werden. Dieser Bedarf kann mit dem o.g. Flächenangebot abgedeckt werden
Regewasserbewirtschaftung, Biotopflächenfaktor	Unter Berücksichtigung von Dach- und Fassadenbegrünungen, aber auch von Terrassen, Wegen und Unterbauungen, könnte auf diesen Freiflächen das Niederschlagswasser voraussichtlich vollständig vor Ort bewirtschaftet und der im Landschaftsplan vorgegebene Biotopflächenfaktor erreicht werden.
Hofbegrünungen auf dem westlichen und östlichen Eckgrundstück	Der Bedarf an privaten Kinderspielplatzflächen auf den Eckgrundstücken zur Nikolsburger Straße und zur Bundesallee müsste dort in den Hofbereichen (jeweils zu Lasten einiger Pkw-Stellplätze) abgedeckt werden. Für beide Grundstücke wäre ein Begrünungs- und Regenwasserbewirtschaftungskonzept zu entwickeln, das auch Flächen für private Kinderspielplätze berücksichtigt.

5.7 Versorgung mit öffentlichen Spiel- und Grünflächen

Ergänzung des Angebots an öffentlichen Grünflächen und Spielplätzen auf dem Hohenzollernplatz	Gemäß Berliner Modell wären 1 m² je Einwohner, d.h. etwa 300 m² öffentliche Spielflächen (zzgl. Rahmengrün) bereitzustellen. In etwa diesem Umfang sieht das Freiraumkonzept Spielflächen auf dem erweiterten Hohenzollernplatz vor. Darüber hinaus liegt der große und gut ausgestattete Aladin-Spielplatz an der Nikolsburger Straße im Nahbereich der Neubebauung. Bei einem Richtwert von 6 m² je Einwohner wäre für die Neubebauung ein Bedarf von etwa 1.800 m² zusätzlicher öffentlicher Grünfläche anzusetzen. Das Freiraumkonzept zeigt, wie dieser durch eine Neugestaltung und Erweiterung des Hohenzollernplatzes um rund 2.600 m² abgedeckt werden kann, wenn Versickerungs- und Rückhalteflächen dort gestalterisch und funktional in die Grünfläche eingebunden werden.
---	---

6. KOSTEN

Kostenschätzung durch ein Ingenieurbüro	Im Rahmen einer Vertiefung des Innenentwicklungskonzepts wurden durch die Ingenieurgesellschaft Hoffmann Leichter die Kosten einer Umsetzung der Vorzugsvariante für den Umbau des Hohenzollerndamms zwischen Bundesallee und Holsteinischer Straße geschätzt. Darin wird berücksichtigt, dass diese Variante Eingriffe in den Leitungsbestand, insbesondere in groß dimensionierte Abwasserkanäle und -druckleitungen weitgehend vermeidet. Dennoch erforderliche Leitungsumlegungen sind berücksichtigt.
---	--

Im Ergebnis gehen die Gutachter von Gesamtkosten in der Größenordnung von 4,8 Mio. € (einschl. MwSt.) aus, davon ca. 1,2 Mio. € für Leitungsverlegungen.

Nicht darin enthalten sind Kosten für eine Anpassung der Lichtsignalanlage am Knoten Hohenzollerndamm/ Bundesallee, da der Umfang der Maßnahme nicht abgeschätzt werden konnte. Nicht berücksichtigt sind außerdem die Mehrkosten für die Aufbringung einer lärmindernden Deckschicht.

Die in dieser Kostenschätzung enthaltenen Annahmen zur Neuherstellung bzw. Umgestaltung von Grünflächen im Bereich des Hohenzollernplatzes wurden im Rahmen des Freiraumentwurfs überprüft. Um einer der Lage entsprechenden hochwertigen Gestaltung und Ausstattung des gesamten Platzbereichs Rechnung zu tragen würden sich dadurch Zusatzkosten von rund **2,4 Mio. €** ergeben, die in der o.g. Kostenschätzung nicht enthalten sind.

Diesen Kosten von zusammen **maximal 8 Mio. €** sind mögliche Erlöse durch die Gewinnung zusätzlicher Bauflächen gegenüberzustellen. Bei einem Bodenrichtwert von 4.000 €/m² (BORIS-D, unter Annahme einer GFZ von 2,5) und zusätzlichen Wohnbauflächen auf bisherigem Straßenland im Umfang von etwa 2.920 m² wären diese – ohne Berücksichtigung einer potenziell höheren GFZ – mit rund **11,6 Mio. €** anzusetzen. Der Wertzuwachs von in das Baugrundstück einbezogenen Flächen der Berliner Wasserbetriebe (ca. 1,9 Mio. €) ist dabei ebenso wenig berücksichtigt wie die Ersparnis durch Fortfall von bei Nicht-Durchführung der Planung notwendigen Maßnahmen zur Starkregenvorsorge.

**mögliche Erlöse durch Gewinnung
zusätzlicher Bauflächen**

In der Bilanz von Kosten und Erlösen ist somit nach gegenwärtigem Erkenntnisstand davon auszugehen, dass auch unter Berücksichtigung der in der Kostenschätzung noch nicht enthaltenen Kosten die Vorzugsvariante kostenneutral für den Landeshaushalt umgesetzt werden kann.

Gesamtbilanz mindestens ausgeglichen

7. ZUSAMMENFASSUNG

Die wesentlichen Ergebnisse des Innenentwicklungskonzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Der Hohenzollerndamm ist eine stadtbildprägende Magistrale mit einer besonderen historischen Identität. Der Hohenzollernplatz übernimmt durch seine Lage zwischen dicht bebauten Altbauquartieren wichtige Identifikations-, Orientierungs- und Freiraumfunktionen. Mit der autoverkehrsorientierten Umgestaltung in den 1960er Jahren ist jedoch ein städtebaulicher Missstand entstanden, der bis heute nicht geheilt werden konnte.
2. Durch einen Rückbau des Straßenraums in Annäherung an seine historische Dimension könnte ein signifikantes Innenentwicklungspotenzial erschlossen werden, insbesondere für dringend benötigten innerstädtischen Wohnungsbau.
3. Unter dem Ziel einer Schaffung zusätzlichen Wohnraums, verbunden mit einer städtebaulichen Aufwertung, wurden drei Varianten für eine Reduzierung der Straßenbreite erarbeitet. Für den Bereich des Hohenzollernplatzes wurden alternativ eine Führung der südlichen Richtungsfahrbahn wie bisher südlich des U-Bahnzugangs und eine Konzentration des gesamten Kfz-Verkehrs auf dessen Nordseite betrachtet.
4. Auf Grundlage einer vergleichenden Bewertung dieser Varianten wurde eine Vorzugsvariante ausgewählt und weiterentwickelt. Diese erhält die nördliche Richtungsfahrbahn, verlegt die südliche Fahrbahn in den Bereich des gegenwärtigen Mittelstreifens bzw. nördlich des U-Bahnzugangs und vermeidet Eingriffe in groß dimensionierte Abwasserkanäle.
5. Bei Realisierung der Vorzugsvariante könnten auf im Süden gewonnenen Bauflächen etwa 140-180 Wohneinheiten (abhängig vom Wohnungsschlüssel) sowie in der Erdgeschosszone und einem zehngeschossigen Eckgebäude zur Bundesallee etwa 6.000 m² BGF für andere städtische Nutzungen realisiert werden. Verluste an Parkständen müssten allerdings hingenommen, ein Verlust an Straßenbäumen ausgeglichen werden.
6. Die zusammenhängend nutzbare Freifläche des Hohenzollernplatzes könnte um rund 2.600 m² erweitert werden, mit einem entsprechenden Potenzial für die Einordnung von Kinderspielflächen und Aufenthaltsangeboten sowie für Versickerungs- und Retentionsflächen an diesem überflutungsgefährdeten Tiefpunkt. Damit würde ein Qualitätsgewinn für die angrenzenden Quartiere erreicht und die Zerschneidungswirkung der Verkehrsachse reduziert. Die Aufwertung und flächenmäßige Erweiterung des Hohenzollernplatzes ist von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz des Gesamtprojekts in der Öffentlichkeit.
7. Eine Realisierung der genannten Potenziale ist mit mehreren Herausforderungen verbunden. Dies betrifft die Abwicklung des Verkehrsaufkommens in einem reduzierten Verkehrsraum bei gestiegenen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, außerdem die verkehrsbedingte Immissionsbelastung, das Regenwassermanagement in einem überflutungsgefährdeten Bereich und nicht zuletzt die Kosten für Straßenumbau, Platzgestaltung und Leitungsverlegungen. Zu diesen Aspekten wurden deshalb vertiefende Untersuchungen durchgeführt.
8. Darin konnte nachgewiesen werden, dass die Vorzugsvariante den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht wird und dass der prognostizierte Kfz-Verkehr weiterhin in guter Qualität abgewickelt werden kann.
9. Weiterhin wurde aufgezeigt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen keine Lärmprobleme erwarten lassen, die planerisch nicht bewältigt werden können. Durch den Einbau einer lärmindernden Deckschicht in die neu herzustellenden Fahrbahnen würde an der vorhandenen Bebauung und auf dem Hohenzollernplatz eine – wenngleich geringe – Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Für die Neubauvorhaben können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch geeignete Festsetzungen in einem Bebauungsplan sichergestellt werden.

10. Die Umsetzung der Vorzugsvariante in geeigneter Form würde einen wichtigen Beitrag zur Starkregenvorsorge bis hin zum Katastrophenschutz leisten. Im Zusammenwirken von straßenbegleitenden Entwässerungsmaßnahmen und einer Ausbildung von Mulden in den geplanten Grünflächen, insbesondere auf dem erweiterten Hohenzollernplatz lässt sich das Kanalnetz entlasten und das im Bestand hohe bis sehr hohe Überflutungsrisiko deutlich reduzieren.

11. Auf Grundlage einer Kostenschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im öffentlichen Raum und der aktuellen Bodenrichtwerte kann in der Bilanz von Kosten und – allerdings erst später realisierbaren – Erlösen durch Grundstücksverkäufe davon ausgegangen werden, dass die Vorzugsvariante mindestens kostenneutral für den Landeshaushalt umgesetzt werden kann.

12. Zur Umsetzung des Innenentwicklungskonzepts bedarf es der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer der drei südlich angrenzenden Grundstücke. Während zwei von ihnen ihr Interesse bekundet haben, konnte den seitens der Berliner Wasserbetriebe geäußerten Vorbehalten nur teilweise durch eine entsprechende Ausgestaltung der Vorzugsvariante Rechnung getragen werden. Fragen einer möglichen Immissionsbelastung der neuen Wohnbebauung und der Flächenansprüche eines ggf. längerfristig erforderlichen Ersatzbaus für das Pumpwerk blieben offen und müssten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens geklärt werden, das deshalb – dem Wunsch der BWB entsprechend – deren Liegenschaft mit umfassen sollte.