



Drucksachen des Abgeordnetenhauses von Berlin

Ausgegeben am 1. 11. 1963

IV. Wahlperiode

Nr. 287

**Vorlage — zur Kenntnisnahme —
gemäß Artikel 47 (1) der Verfassung von Berlin
über Verordnung über die Festsetzung
des Bebauungsplanes VII-30
Durchbruch Kaiser-Friedrich-Straße —
Brandenburgische Straße
im Bezirk Charlottenburg**

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

**Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes VII-30
Durchbruch Kaiser-Friedrich-Straße — Brandenburgische
Straße im Bezirk Charlottenburg.**

Vom 12. Oktober 1963.

Auf Grund des § 17 Abs. 5 des Gesetzes über die städtebauliche Planung im Lande Berlin (Planungsgesetz) vom 22. August 1949 in der Fassung vom 22. März 1956 (GVBl. S. 272) in Verbindung mit § 174 Abs. 1 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665, 1077) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan VII-30 vom 18. Dezember 1958 mit Deckblatt vom 1. Februar 1963 Durchbruch Kaiser-Friedrich-Straße — Brandenburgische Straße im Bezirk Charlottenburg wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Bezirksamt Charlottenburg, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Amt für Vermessung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Charlottenburg, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Amt für Stadtplanung und Bauaufsichtsamt, während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

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

A. Begründung:

I. Veranlassung des Planes

Ein großer Teil des innerstädtischen Verkehrsnetzes einschließlich der Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen ist bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei einer Motorisierungskennziffer von etwa einem Kraftfahrzeug auf acht Einwohner bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit ausgelastet. Bei der Entwicklung des Kraftverkehrs ist jedoch in absehbarer Zeit mit einer Motorisierungskennziffer von 1:5 zu rechnen. Es wurde daher im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs notwendig, zur Abwicklung des übergeordneten und zur Bewältigung des innerbezirklichen Verkehrs Entlastungsstraßen anzulegen, die Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes sind. Eine solche Maßnahme stellt der Durchbruch und Ausbau einer Verbindung der Kaiser-Friedrich-Straße mit der Brandenburgischen Straße dar. Der Bebauungsplan schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der dafür benötigten Flächen und sichert diese Flächen für den öffentlichen Bedarf.

Der Ausbau der Verbindungsstraße ist als Teilabschnitt des Hauptverkehrsstraßenzuges Kurt-Schumacher-Damm / Tegeler Weg / Kaiser-Friedrich-Straße / Brandenburgische Straße / Konstanzer Straße und Steglitzer Verbinder erforderlich, der den übergeordneten Nord-Süd-Verkehr zwischen der Bundesautobahn - Stadtring Berlin - und dem geplanten Straßenzug Fasanenstraße aufnehmen soll. Der Straßenzug stellt eine der durchgehenden Nord-Süd-Hauptverkehrsstraßen dar, die an den Endpunkten an den Schnellstraßenring angebunden werden können. Er dient insbesondere auch als Zufahrt vom Stadtautobahnring zu den Geschäftsgebieten am Kurfürstendamm und an der Wilmersdorfer Straße, wobei der Durchgangsverkehr dieses Straßenzuges den Kurfürstendamm kreuzungsfrei unterfahren soll. Die unmittelbare zügige Verbindung der Brandenburgischen Straße mit der Kaiser-Friedrich-Straße entlastet das Geschäftsgebiet der Wilmersdorfer Straße vom Durchgangsverkehr und erleichtert von Süden her die Zufahrt zum Bahnhof Charlottenburg.

Das Gelände im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt nach der vorbereitenden Bauleitplanung - Neufassung des Baunutzungsplanes vom 23. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) - im gemischten Gebiet, Baustufe V/3, geschlossene Bauweise.

II. Inhalt des Planes

Der Bebauungsplan setzt Straßenbegrenzungslinien für den überwiegend in einer Breite von 36,0 m geplanten Straßendurchbruch von der Kaiser-Friedrich-Straße, deren Umbau nördlich der Kantstraße ebenfalls vorgesehen ist, zur Brandenburgischen Straße fest. An der Kreuzung mit dem Kurfürstendamm weitet sich der Straßenraum auf, um die Anlegung eines Tunnels zur Unterfahrung dieses Verkehrsschwerpunktes im Interesse einer zügigen Abwicklung des Durchgangsverkehrs zu ermöglichen. Die Wilmersdorfer Straße wird als bezirkliche Verkehrsstraße nördlich der Kreuzung nach Südwesten abgelenkt und in die neue Straße eingeführt, um zu vermeiden, daß fünf Straßen in diesem Bereich zusammentreffen. Die sich ergebende dreieckige Restfläche vor den Grundstücken Wilmersdorfer Straße 92 und 93 soll zur Minderung der Parkraumnot als Parkplatz für etwa 58 Kraftfahrzeuge ausgebaut werden. Die Sybelstraße wird von dem neuen Straßenzug unterbrochen, ihr ostwärtiger Teil wird in den nördlichen Teil der Waitzstraße eingeführt, der westliche Teil endet vor der Hauptverkehrsstraße in einem Wendepunkt. Der westliche Teil der Gervinusstraße und die Mommsenstraße werden durch einen S-Bogen miteinander verbunden. Der ostwärtige Teil der Gervinusstraße wird für den von Osten kommenden Rechtsabbiegeverkehr in die Hauptverkehrsstraße offengehalten.

Zur Durchführung der Straßenbaumaßnahme wird eine Unterfahrung des Eisenbahngeländes im Bereich des Bahnhofs Charlottenburg notwendig.

Die verbleibenden Flächen der von der Verkehrsplanung angeschnittenen Grundstücke wurden im Zusammenhang mit den benachbarten Grundstücken oder den restlichen Grundstücken innerhalb der neu zu bildenden Baublöcke

als überbaubare Flächen unter Berücksichtigung von Eckabschrägungen und -ausrundungen festgesetzt. Art und Maß der baulichen Nutzung bestimmt der Bebauungsplan entsprechend der vorbereitenden Bauleitplanung und den nach § 25 der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 (BGBl. I S. 429 / GVBl. S. 756) noch anzuwendenden bisherigen Ausnutzungsvorschriften des Landesrechts als gemischtes Gebiet mit 5 zulässigen Vollgeschossen und einer zulässigen bebaubaren Fläche von 3/10 des Baugrundstücks. Für alle Grundstücke gilt die geschlossene Bauweise.

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

III. Verfahren

Der Bebauungsplan ist gemäß § 3 Abs. 1 des Planungsgesetzes den zu hörenden Behörden und Dienststellen vorgelegt worden. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Charlottenburg hat dem Bebauungsplan erstmalig am 12. September 1956 und danach in abgeänderter Form erneut am 14. Mai 1959 zugestimmt.

Gemäß § 17 Abs. 3 des Planungsgesetzes hat der Bebauungsplan in seiner ersten Fassung in der Zeit vom 7. November bis 6. Dezember 1956 und danach in seiner Neufassung in der Zeit vom 23. Juni bis 21. Juli 1959 zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Gegen den Bebauungsplan in der Neufassung vom 18. Dezember 1958 wurden von den Eigentümern nachfolgend aufgeführter Grundstücke oder deren Bevollmächtigten Einwendungen erhoben:

1. Waitzstraße 3
2. Waitzstraße 5
3. Mommsenstraße 40 und 41 Ecke Waitzstraße 1
4. Waitzstraße 2
5. Kaiser-Friedrich-Straße 55 Ecke Stuttgarter Platz 12
6. Kaiser-Friedrich-Straße 56
7. Waitzstraße 22 Ecke Sybelstraße 14.

Die Einwendungen zu 4., 5. und 6. wurden nach Erörterungen zurückgenommen. Die Einwendungen zu 7. wurden gegenstandslos, nachdem das Grundstück durch Berlin erworben worden ist.

Die Grundstückseigentümer zu 1., 2. und 3. oder deren Bevollmächtigte wenden sich gegen die beabsichtigte Inanspruchnahme der Grundstücke und Grundstücksteilflächen für die vorgesehene Straßenbaumaßnahme und fordern, die Verkehrsplanung dahingehend zu ändern, daß die Grundstücke nicht für den Straßenbau benötigt werden.

Die Einwendungen zu 1. wurden durch die bevollmächtigte Verwalterin des Grundstücks, die Verwahrungsgesellschaft m. b. H. - Zweigniederlassung Berlin - für den Eigentümer, Herrn Dr. Paul Hoffmann, damit begründet, daß durch den künftigen Fortfall des linken Seitenflügels und eines Teiles des rechten Seitenflügels des Gebäudes, das erst im Jahre 1955 durch Aufnahme eines Kredites der Wohnungsbau-Kreditanstalt zum Teil wiederaufgebaut worden sei, dem Eigentümer ein Schaden entstehe, der nicht allein durch eine Enteignungsentschädigung ausgeglichen werden könne, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Grundstücks in Frage stelle. Der Eigentümer lebe als ehemals rassisch Verfolgter in wirtschaftlich bedrängten Verhältnissen im Ausland und sei auf die Überschüsse aus dem Hausbesitz angewiesen.

Der verbleibende Teil des Hauses werde bei Verwirklichung der Planungsabsicht durch den Fortfall der zentralen Heizungsanlage sowie der Warmwasser-Versorgungsanlage, die im Keller des linken Seitenflügels untergebracht sind, völlig wertlos, da die Gebäude keine Schornsteine für Ofenheizung besitzen.

Im Laufe der Erörterung gab der Eigentümer jedoch die Bereitschaft zum Verkauf des gesamten Grundstücks zu einem angemessenen Preis an Berlin zu erkennen.

Die vom bevollmächtigten Verwalter, Herrn Max Sünder, erhobene Einwendung zu 2. richtet sich lediglich gegen den beabsichtigten Abriß des Gebäudes auf dem Grundstück Waitzstraße 5 und wurde nicht näher begründet.

Zur Begründung der zu 3. von der Eigentümerin des Grundstücks Mommsenstraße 40 und 41 Ecke Waitzstraße 1, der Deutsch-Holländischen Grunderwerbgesellschaft m.b.H. in Berlin-Charlottenburg erhobenen Einwendungen wurden unter Hinweis auf Artikel 14 Abs.1 des Grundgesetzes dargelegt, daß eine Enteignung des Eigentums nach Festsetzung des Bebauungsplanes verfassungswidrig sei, sofern sich die mit dem Bebauungsplan verfolgten Ziele auch auf andere Weise erreichen lassen, was nach Ansicht der Gesellschaft im vorliegenden Falle zuträfe. Weiter wurde ausgeführt, daß entgegen § 14 Abs. 4 des Planungsgesetzes Geltungsbereich und Inhalt des Bebauungsplanes in bezug auf das Grundstück über die Ziele der Planung hinausgingen und es keineswegs Aufgabe der Verwaltung sein könnte, den von den Auswirkungen des Krieges verschont gebliebenen Wohnraum durch solche Maßnahmen zu zerstören.

In diesem Zusammenhang wurde auf die „geradezu vorbildliche“ Lösung des innerstädtischen Verkehrs in Frankfurt/Main und Köln durch Ausweisung von Einbahnstraßen und in New York durch Anlegung unterirdischer Straßen verwiesen und vorgeschlagen, entweder

- a) den Straßenbahnbetrieb in der Wilmersdorfer Straße durch Autobusse zu ersetzen und die Wilmersdorfer Straße und die Leibnizstraße zu Einbahnstraßen in entgegengesetzten Richtungen zu erklären oder
- b) den Abschnitt der geplanten Verbindungsstraße zu untertunneln, der einen Abriß von Gebäuden erforderlich machen würde, und dadurch zugleich den Straßenlärm wesentlich zu vermindern.

Im Laufe der Erörterung wurde unter Hinweis auf noch andere von der Planung betroffene Grundstücke der Gesellschaft ausgeführt, daß an eine Zurücknahme der Einwendungen nur unter Wahrung ihrer Interessen gedacht werden könne.

Zu den vorgetragenen Einwendungen ist allgemein auszuführen:

Der Nord-Süd-Verkehr im Bezirk Charlottenburg wird durch die S-Bahn-Unterführungen gebündelt. An leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen steht ab 1964 westlich des S-Bahn-Ringes der Stadtautobahnring zur Verfügung, im Osten ist - gleichzeitig zur Umfahrung des Gebietes um den Zoologischen Garten - in Verlängerung der Bundesallee ein leistungsfähiger Straßenzug im Zuge der Fasanenstraße geplant. Im Bereich der Unterführung zwischen den S-Bahnhöfen Savignyplatz und Westkreuz soll der Straßendurchbruch Brandenburgische Straße - Kaiser-Friedrich-Straße den übergeordneten Verkehr aufnehmen. Bisher werden hierfür im wesentlichen die Holtzendorffstraße, die Droysenstraße, die Wilmersdorfer Straße und die Leibnizstraße benutzt. Diese Straßen, besonders die Wilmersdorfer Straße und die Leibnizstraße, sind schon den gegenwärtigen Verkehrsanforderungen in keiner Weise mehr gewachsen, so daß während der Spitzenverkehrszeiten ständig erhebliche Verkehrsstauungen eintreten und namentlich in der Wilmersdorfer Straße von der Straßenverkehrsbehörde auf längeren Strecken Verkehrsbeschränkungen durch Park- und Halteverbote angeordnet werden mußten. In beiden Straßenzügen läßt aber die beiderseitig vorhandene Bebauung keinen Umbau und keine Verbreiterung zu, durch die die Verkehrsleistung ausreichend gehoben werden könnte. Im übrigen erfordert die Entwicklung der Wilmersdorfer Straße zum Geschäftsgebiet von überörtlicher Bedeutung eine weitgehende Entlastung vom Durchgangsverkehr und eine Bevorzugung des Geschäfts- und Anliegerverkehrs. Das Zusammentreffen des starken Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehrs führt zu einer hohen Unfallquote, die nur durch eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs gesenkt werden kann.

Nach Untersuchung der bisherigen Verkehrsentwicklung ist unter Berücksichtigung der absehbaren Entwicklung - das später fertiggestellte Straßennetz zugrunde gelegt - die Durchführung des Vorhabens unumgänglich und soll im Jahre 1964 mit einer voraussichtlichen Bauzeit von etwa 5 Jahren begonnen werden.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Zu 1.:

Den Anträgen von Bewilligungen von Krediten für einen teilweisen Wiederaufbau wurde in den Jahren 1952 bis 1954 zugestimmt, da nach den damaligen Planungsfeststellungen die in Frage stehenden Gebäudeteile nicht in das zukünftige Straßenland einbezogen werden sollten. Erst bei der späteren Ausarbeitung des endgültigen Entwurfes ergab sich, daß unter Berücksichtigung der Festpunkte und unter weitgehender Umgehung der vorhandenen Bausubstanz eine Verschiebung der Trasse nach Osten notwendig wurde. Danach müssen etwa 1/10 des Grundstücks - unter anderen die mit den genannten Gebäudeteilen bebauten Flächen - für den Straßenraum in Anspruch genommen werden. Einem weiteren Antrag für den Ausbau des 4. Geschosses des linken Seitenflügels wurde daraufhin nicht mehr zugestimmt.

Der Eigentümer behält auch nach Abtretung von Teilflächen seines Grundstücks ein vollwertiges Ertragsgrundstück, das durch die ostwärts verschobene Trasse zu einem Eckgrundstück wird und daher voraussichtlich noch eine Wertsteigerung erfahren dürfte. Ein bleibender, durch eine Enteignungsentschädigung nicht ausgleichbarer Schaden, muß aus diesem Grunde verneint werden. Auch der Umbau und die Verlegung der Heizungs- und Warmwasserbereitungsanlage bleiben technisch möglich. Das Restgebäude bietet ausreichend Raum, die in Betracht kommenden Anlagen dort zu erstellen.

Die bereits eingeleiteten Verhandlungen zum Erwerb einer Teilfläche oder ggf. des gesamten Grundstücks durch Berlin werden weitergeführt. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß Entschädigungsregelungen nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens getroffen werden können, sondern einem besonderen Verfahren vorbehalten bleiben.

Zu 2.:

Der Verwalter des Grundstücks, Herr Max Sünder, hat trotz mehrfachen Bemühens des Bezirksamtes seine Einwendung nicht begründet und ist auch mehreren Aufforderungen zur gemeinsamen Erörterung nicht nachgekommen.

Da etwa 7/10 des Grundstücks für Straßenlandzwecke in Anspruch genommen werden müssen, ist ein Abriß des Gebäudes bei Durchführung der Straßenbaumaßnahmen unvermeidlich. Die restlichen Gebäudeteile werden nicht mehr selbständig nutzbar sein. Der Bevollmächtigte hat Berlin im Auftrage der Eigentümer später gebeten, in Verhandlungen über den Erwerb des Grundstücks einzutreten, die zu gegebener Zeit aufgenommen werden. Die Frage der Höhe der Entschädigung bleibt erforderlichenfalls dem Entschädigungsfeststellungsverfahren vorbehalten.

Zu 3.:

Bei der Prüfung mehrerer Möglichkeiten einer Verbindung der Kaiser-Friedrich-Straße mit der Brandenburgischen Straße hat sich die durch den Bebauungsplan festgesetzte Lösung als für die Durchführung am besten geeignet erwiesen. Alle anderen Projekte mußten wegen der entstehenden hohen Kosten und weitergehender Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz als unwirtschaftlich und mit den öffentlichen Belangen unvereinbar aufgegeben werden.

Der Bebauungsplan geht in seinem räumlichen Geltungsbereich und sachlichen Inhalt nicht über den Zweck der Planung hinaus, die Führung der Trasse für die neue Straße ist unter äußerster Ausnutzung der beanspruchten Flächen festgelegt worden. Die Einbeziehung des im Eigentum der Gesellschaft stehenden Grundstücks Mommsenstraße 41 Ecke Waitzstraße 1 war zur Schaffung geordneter Verhältnisse im Bereich der neuen Straße unerlässlich. Der Bebauungsplan setzt für dieses wie für die anderen überbaubaren Grundstücke bei flächenmäßiger Ausweisung ein im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung liegendes Maß der baulichen Nutzung fest, das auf die vorhandene Bebauung und Nutzung keine unmittelbare Auswirkung hat.

Die im Verlauf der Erörterungen von der Eigentümerin unterbreiteten Vorschläge sind nicht durchführbar. Die Umwandlung der Wilmersdorfer Straße und der Leibnizstraße zu Einbahnstraßen ist keine Lösung des Verkehrsproblems. Außerdem würde sie der wirtschaftlichen Bedeutung der Wilmersdorfer Straße unter Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes nicht gerecht werden. Der Notwendigkeit, eine zügige Verbindung der Hauptverkehrsstraßen Kaiser-Friedrich-Straße und Brandenburgische Straße herzustellen, die das innerstädtische Verkehrsnetz in diesem Bereich fühlbar entlastet, würde nicht Rechnung getragen werden. Das von der Eigentümerin in diesem Zusammenhang herangezogene Beispiel Frankfurt/Main zeigt vielmehr, wie wenig eine Einbahnstraßen-Lösung geeignet ist, einen reibungslosen Verkehrsablauf unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse des Anliegerverkehrs auf die Dauer zu gewährleisten.

Eine Untertunnelung eines Teiles oder des gesamten in Rede stehenden Straßenabschnittes liegt außerhalb der in Erwägung zu ziehenden Möglichkeiten. Für den Ausbau in der vorgesehenen Trasse werden neben mehreren Gebäudeteilen und zum Teil zerstörten Gebäuden nur zwei Grundstücke mit voll erhaltener Wohnbebauung benötigt. Die Kosten für einen Tunnelbau und für die Anbindung der Wilmersdorfer Straße und des Bahnhofsvorplatzes ständen demgegenüber in keinem Verhältnis zu den Kosten für den

höhengleichen Straßendurchbruch. Im übrigen würden sich erhebliche Schwierigkeiten bei der Herstellung der Anschlüsse ergeben, soweit diese überhaupt möglich wären.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Mommsenstraße 40 konnte mithin nicht verzichtet werden. Eine Berücksichtigung der Einwendungen war daher nicht möglich.

B. Rechtsgrundlage:

Gesetz über die städtebauliche Planung im Lande Berlin (Planungsgesetz) vom 22. August 1949 in der Fassung vom 22. März 1956 (GVBl. S. 272) in Verbindung mit § 174 Abs. 1 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665, 1077) und § 7 der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (GVBl. S. 1087, 1104).

C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

Die Gesamtkosten für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme betragen nach Angabe des Bezirksamtes 10 900 000 DM.

Für das Rechnungsjahr 1964 sind unter HUA A 67 00 HSt 829 300 000 DM in den Haushalt eingestellt. Die Restfinanzierung erfolgt ab Rechnungsjahr 1965.

Berlin, den 21. Oktober 1963

Der Senat von Berlin

Brandt
Reg. Bürgermeister

Schwedler
Senator
für Bau- und Wohnungswesen