



Drucksachen

des Abgeordnetenhauses von Berlin

Ausgegeben am 3. 1. 1964

IV. Wahlperiode

Nr. 361

**Vorlage — zur Kenntnisnahme —
gemäß Artikel 47 (1) der Verfassung von Berlin
über Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-49
Bundesautobahn, Stadtring Berlin
zwischen Hohenzollerndamm
und Mecklenburgische Straße
im Bezirk Wilmersdorf,
Ortsteile Wilmersdorf und Schmargendorf**

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 IX-49 Bundesautobahn, Stadtring Berlin zwischen Hohenzollerndamm und Mecklenburgische Straße im Bezirk Wilmersdorf, Ortsteile Wilmersdorf und Schmargendorf.

Vom 9. Dezember 1963.

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665, 1077) in Verbindung mit § 4 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan IX-49 (in 2 Blättern) vom 26. April 1963 Bundesautobahn, Stadtring Berlin zwischen Hohenzollerndamm und Mecklenburgische Straße im Bezirk Wilmersdorf, Ortsteile Wilmersdorf und Schmargendorf, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Bezirksamt Wilmersdorf, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Amt für Vermessung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Wilmersdorf, 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 innerstädtischen Verkehrs Entlastungsstraßen anzulegen, die Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes sind. Die Entlastungsstraßen müssen weitgehend frei von höhengleichen Kreuzungen angelegt werden, mit besonderen Anschlußstellen für Zu- und Abfahrten ausgestattet sein und getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr erhalten. Nach eingehenden Untersuchungen wurde mit dem Ausbau einer Stadtautobahn begonnen, die etwa im Zuge des S-Bahnringes verläuft.

Der Bebauungsplan schafft für den Abschnitt des Stadtringes zwischen Hohenzollerndamm und Mecklenburgische Straße die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der für den Straßenbau benötigten Grundstücke und Grundstücksteilflächen durch die Aufhebung der förmlich festgestellten Straßen- und Baufluchtlinien und die Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien.

Nach der vorbereitenden Bauleitplanung - Neufassung des Baunutzungsplanes vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) - liegen die für den Schnellstraßenbau bereits in Anspruch genommenen und die noch benötigten Flächen westlich der S-Bahn im Nichtbaugebiet und im gemischten Gebiet, Baustufe IV/3, sowie geringfügig im beschränkten Arbeitsgebiet, Baustufe III/3 und ostwärts der S-Bahn im allgemeinen Wohngebiet, Baustufe IV/3.

II. Inhalt des Planes

Der Bebauungsplan hat den bis auf das Brückenbauwerk über die Mecklenburgische Straße bereits fertiggestellten Abschnitt des Stadtringes Berlin zwischen Hohenzollerndamm und Mecklenburgische Straße bzw. Steglitzer Verbindler zum Inhalt. Dieser Abschnitt entlastet als Teilstück des übergeordneten Schnellstraßennetzes das Straßennetz weitgehend vom Durchgangsverkehr zwischen den Bezirken Wedding und Charlottenburg und der Avus über Wilmersdorf nach Schöneberg in beiden Richtungen.

Der Stadtring wird westlich der S-Bahn mit seinem je 10,50 m breiten Richtungsfahrbahnen höhengleich mit dem Bahngelände unter dem Hohenzollerndamm hindurchgeführt, steigt dann in Richtung Osten an und überquert den Bahnkörper in einem Brückenbauwerk zur provisorischen Zu- und Abfahrt Rudolstädter Straße/Mecklenburgische Straße. Der Bebauungsplan berücksichtigt die beabsichtigte Weiterführung des Stadtringes als Hochstraße in den Bereich ostwärts der Mecklenburgischen Straße.

Der Anschluß an den Hohenzollerndamm, die Forckenbeckstraße (später Zu- und Abfahrt für den Steglitzer Verbindler) und die Rudolstädter Straße erfolgt über zweispurige Richtungsfahrbahnen, die als Rampen bzw. Unterführungen ausgebildet sind.

Für die an den Stadtring einschließlich der Rampen und der Unterführung angrenzenden Grundstücke wurden Zu- und Ausfahrtsverbot und für das Brückenbauwerk über dem Eisenbahngelände außerdem Geh- und Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit und Leitungsrechte zugunsten der zuständigen Unternehmensträger festgesetzt.

Für die Straßenbaumaßnahme wurden neben berlineigen Grundstücksteilflächen Teilflächen des Eisenbahngeländes in Anspruch genommen. Der endgültige Ausbau des Stadtringes an der Rudolstädter Straße und seine Weiterführung in Richtung Schöneberg erfordert neben weiteren berlineigen Grundstücken und Grundstücks-

teilflächen und Teilflächen des Eisenbahngeländes die Inanspruchnahme der privateigenen Grundstücke Mecklenburgische Straße 21-22 Ecke Rudolstädter Straße 1 und Rudolstädter Straße 5/7.

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

III. Verfahren

Der Bebauungsplan ist den zu beteiligenden Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, vorgelegt worden. Die erforderlichen Änderungen wurden veranlaßt.

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Wilmersdorf hat dem Bebauungsplan am 10. Juli 1963 zugestimmt. Gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes hat der Bebauungsplan in der Zeit vom 29. Juli bis 29. August 1963 öffentlich ausgelegen.

Bedenken und Anregungen wurden gegen den Bebauungsplan vorgebracht

1. von den Pächtern des Grundstücks Rudolstädter Straße 5/7, Frau Georgina Hünic und Herrn Willi Wandt und
2. von Herrn Friedrich Nowak als Bevollmächtigtem der Eigentümerin des Grundstücks Mecklenburgische Straße 21-22 Ecke Rudolstädter Straße 1.

Die Bedenken zu 1. richten sich gemäß Schreiben vom 1. August 1963 gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks für die Straßenbaumaßnahme.

Die Pächter betreiben auf dem Grundstück einen Tankstellen- und Garagenbetrieb und fordern unter Hinweis auf die bedrohte Existenzgrundlage eine angemessene Entschädigung.

In den zu 2. vorgebrachten Bedenken und Anregungen wird ausgeführt, daß die Grundstückseigentümerin bereit sei, eine Überbauung ihres Grundstücks durch ein Brückenbauwerk für den Stadtring und die Errichtung der vorgesehenen Brückenpfeiler zu gestatten und hierfür eine Grunddienstbarkeit eintragen zu lassen. Der Bevollmächtigte führte während der mündlichen Erörterung der Bedenken aus, daß ihm behördlicherseits zugesagt worden sei, das Grundstück könne in Privateigentum verbleiben. Außerdem sei ihm bekannt, daß Berlin auf dem Grundstück unter dem Brückenbauwerk die Errichtung einer Ladenzeile plane. Der Erwerb des Grundstücks durch Berlin zum Zwecke des Schnellstraßenbaues sei daher nicht gerechtfertigt, zumal die Grundstückseigentümerin beabsichtige, diese Ladenzeile selbst zu erstellen.

Zu den Bedenken und Anregungen wird folgendes bemerkt:

Zu 1.:

Die Bedenken beziehen sich ausschließlich auf die Frage der Entschädigung für die dem Unternehmen verlorengehende Existenzgrundlage. Die Frage der Entschädigung kann aber erst zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme des Grundstücks für die Straßenbaumaßnahme entschieden werden und muß einem besonderen Verfahren vorbehalten bleiben.

Zu 2.:

Nach Untersuchungen der bisherigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der absehbaren Entwicklung - das später fertiggestellte Straßennetz zugrunde gelegt - ist die Weiterführung des Stadtringes als Teilstück des auszubauenden Schnellstraßennetzes zur fühlbaren Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes vom Durchgangsverkehr erforderlich. Die in Aussicht genommenen Trassen für die Schnellstraßen sind unter weitgehender Berücksichtigung der vorhandenen Bausubstanz und unter äußerster Ausnutzung der beanspruchten Flächen festgelegt worden. Im vorliegenden Fall war die Inanspruchnahme des Grundstücks Mecklenburgische Straße 21-22 Ecke Rudolstädter Straße 1 für die Durchführung des Vorhabens unumgänglich.

Bei dem Grundstück handelt es sich um ein abgeräumtes Ruinengrundstück, das mit einem eingeschossigen gewerblich genutzten Gebäude bebaut ist.

Die Prüfung der Anregung des Bevollmächtigten der Eigentümerin, auf dem Grundstück lediglich eine Grunddienstbarkeit für die Überbauung mit einem Brückenbauwerk und für die Brückenpfeiler und deren Fundamente vorzusehen, das Grundstück aber nicht in das Eigentum Berlins zu überführen, ergab, daß im vorliegenden Falle der Bedarf über den zulässigen Inhalt einer Grunddienstbarkeit hinausgeht. Mittels einer Grunddienstbarkeit könnte die Grundstücksnutzung nur in einzelnen Beziehungen beschränkt werden. Der Verwendungszweck erfordert aber umfassende Einwirkungsmöglichkeiten, so daß eine Eigentumsübertragung erforderlich wird.

Nach den bisher vorliegenden Bohrergebnissen muß auf Grund des schlechten Baugrundes für die Brückenpfeiler eine Teilfläche des Grundstücks von etwa 325 m² in Anspruch genommen werden, die für notwendige Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten jederzeit zugänglich sein muß. Eine weitere Teilfläche von etwa 385 m² Größe wird für die erforderliche Aufweitung des Straßenraumes der Rudolstädter Straße an der Kreuzung mit der Mecklenburgischen Straße benötigt. Es würden somit nach Abzug dieser Flächen nur noch etwa 420 m² - zum Teil vor und überwiegend hinter den Brückenpfeilern - sowie unter dem Brückenbauwerk gelegen - von dem gesamten Grundstück verbleiben.

Zusagen, nach denen das Grundstück im Eigentum des jetzigen Eigentümers verbleiben sollte, sind weder von der Straßenbaubehörde beim Senator für Bau- und Wohnungswesen noch von einer Dienststelle des Bezirks gegeben worden.

Ob und inwieweit später nach dem Erwerb des Grundstücks durch Berlin eine Verpachtung von im Straßenland gelegenen Flächen zum Zwecke einer Bebauung mit Läden

möglich ist, kann erst nach Durchführung der Straßenbaumaßnahmen und der damit zusammenhängenden Leitungsverlegungen übersehen werden. Sollte sich eine derartige Bebauung als technisch möglich und zweckmäßig erweisen, so wird mit der früheren Eigentümerin über entsprechende Pachtverträge verhandelt werden.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks konnte aus den vorgenannten Gründen nicht verzichtet werden. Eine Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen war daher nicht möglich.

B. Rechtsgrundlage:

Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665, 1077) in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 (BGBl. I S. 429 / GVBl. S. 757); Gesetz zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080).

C. Haushaltmäßige Auswirkungen:

Der Bebauungsplan umfaßt Teilstücke der Baumaßnahmen „Bau eines Schnellstraßennetzes - 1. bis 3. Bauabschnitt und 9. Bauabschnitt -“. Die Kosten hierfür - ohne Grunderwerb - betragen nach den Haushaltsunterlagen für den 1. bis 3. Bauabschnitt 47 500 000 DM und für den 9. Bauabschnitt 137 000 000 DM. Sie sind bzw. werden beim HUA B 67 00, HSt 805 ab Rechnungsjahr 1956, für den 9. Bauabschnitt ab Rechnungsjahr 1963 nachgewiesen.

Für den Grunderwerb sind bzw. werden die Kosten für den 1. bis 3. Bauabschnitt in Höhe von etwa 4 325 000 DM und für den 9. Bauabschnitt in Höhe von etwa 17 925 000 DM im Fachhaushalt HUA B 67 00, HSt 800 bis 802 nachgewiesen.

Berlin, den 18. Dezember 1963

Der Senat von Berlin

Albertz
Bürgermeister

Schwedler
Senator
für Bau- und Wohnungswesen