



## Vorlage - zur Kenntnisnahme -

gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin

über die **Verordnungen über die Festsetzung der Bebauungspläne IX-121 für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Mecklenburgische und Wiesbadener Straße sowie für das Gelände zwischen Mecklenburgische Straße, Schlangenbader Straße, Wiesbadener Straße, Sodener Straße und Rudolf-Mosse-Platz im Bezirk Wilmersdorf und IX-122 für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Wiesbadener Straße und Dillenburgener Straße sowie für eine Teilfläche des Geländes zwischen Wiesbadener Straße, verlängerter Schlangenbader Straße, Dillenburgener Straße und Sodener Straße im Bezirk Wilmersdorf**

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

### **Verordnung**

**über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-121 in zwei Blättern für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Mecklenburgische Straße und Wiesbadener Straße sowie für das Gelände zwischen Mecklenburgische Straße, Schlangenbader Straße, Wiesbadener Straße, Sodener Straße und Rudolf-Mosse-Platz im Bezirk Wilmersdorf**

Vom 25. Juni 1975

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 667), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685 / GVBl. S. 1016), in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Satz 1 und § 5 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Mai 1972 (GVBl. S. 884), wird verordnet:

### **§ 1**

Der Bebauungsplan IX-121 vom 3. November 1972 mit zwei Deckblättern vom 12. Juni 1975 für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Mecklenburgische

Straße und Wiesbadener Straße sowie für das Gelände zwischen Mecklenburgische Straße, Schlangenbader Straße, Wiesbadener Straße, Sodener Straße und Rudolf-Mosse-Platz im Bezirk Wilmersdorf wird festgesetzt.

## § 2

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

## § 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung vom 23. September 1970 (GVBl. S. 1707) über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-99 für das Gelände zwischen Mecklenburgische Straße, Schlangenbader Straße, Wiesbadener Straße, Sodener Straße, Rudolf-Mosse-Platz und für die Verbreiterung der Schlangenbader Straße zwischen Wiesbadener Straße und Mecklenburgische Straße (Stadtautobahn - Autobahnabzweig Wilmersdorf) im Bezirk Wilmersdorf außer Kraft.

### Verordnung

**über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-122 für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Wiesbadener Straße und Dillenburger Straße sowie für eine Teilfläche des Geländes zwischen Wiesbadener Straße, verlängerter Schlangenbader Straße, Dillenburger Straße und Sodener Straße im Bezirk Wilmersdorf**

Vom 25. Juni 1975

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 667), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685 / GVBl. S. 1016), in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Satz 1 und § 5 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Mai 1972 (GVBl. S. 884), wird verordnet:

## § 1

Der Bebauungsplan IX-122 vom 3. November 1972 mit Deckblatt vom 12. Juni 1975 für den künftigen Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Wiesbadener Straße und Dillenburger Straße sowie für eine Teilfläche des Geländes zwischen Wiesbadener Straße, verlängerter Schlangenbader Straße, Dillenburger Straße und Sodener Straße im Bezirk Wilmersdorf, der den durch Verordnung vom 24. September 1970 (GVBl. S. 1708) festgesetzten Bebauungsplan IX-105 für eine Teilfläche des Autobahnabzweiges Wilmersdorf zwischen Wiesbadener Straße und Breitenbachplatz sowie für die Grundstücke Binger Straße 31 a-31 b (teilweise), 33-36 (teilweise), 37-43, Breitenbachplatz 4/6, Dillenburger Straße 2/8, Wiesbadener Straße 59 durchgehend zur Dillenburger Straße 10/56 (teilweise) und Grundbuch von Wilmersdorf Band 169 Blatt 5096 in den Bezirken Wilmersdorf und Zehlendorf teilweise ändert, wird festgesetzt.

## § 2

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

## § 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft. Gleichzeitig tritt die Verordnung vom 24. September 1970 (GVBl. S. 1708) über die Festsetzung des Bebauungsplanes IX-100 für eine Teilfläche des Autobahnabzweiges Wilmers-

dorf zwischen Wiesbadener Straße und Breitenbachplatz sowie für die Grundstücke Dillenburger Straße 58-58 1, 60-60 f, Sodener Straße 2/20, Wiesbadener Straße 58-58 i und 59 durchgehend bis Dillenburger Straße 10/56 (teilweise) sowie Wiesbadener Straße 60 (teilweise) im Bezirk Wilmersdorf außer Kraft.

### A. Begründung:

#### I. Veranlassung des Planes

Die im Jahre 1970 mit den Bebauungsplänen IX-99, IX-100 und IX-105 für Teilbereiche des Geländes westlich der Schlangenbader Straße zwischen Mecklenburgischer Straße und Dillenburger Straße getroffenen Festsetzungen sind auf Grund neuer planerischer und städtebaulicher Vorstellungen hinsichtlich der baulichen Nutzung und der Verkehrsplanung überholt.

Anlaß zur Aufstellung der diese Bebauungspläne aufhebenden beziehungsweise teilweise ändernden Bebauungspläne IX-121 und IX-122 war die Absicht, den durch ein Wohngebiet führenden Abschnitt des künftigen Autobahnabzweiges Wilmersdorf mit einem Wohngebäude zu überbauen und den Verkehrsweg somit baulich in das Stadtgefüge einzubinden. Die Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Wohnungsbaues (DeGeWo) und die Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG werden das Gesamtprojekt mit rund 1900 Wohneinheiten für über 4000 Bewohner sowie Nahversorgungseinrichtungen durchführen.

Die städtebaulichen Überlegungen, umfangreichen planerischen Entwurfsarbeiten und gewissenhaften Untersuchungen einer aus verschiedenen Fachbereichen bestehenden Planungsgruppe erbrachten einen Entwurf, der für einen zukunftsorientierten Städtebau richtungsweisend sein könnte. Auch Belange des Umweltschutzes werden berücksichtigt, da durch die Überbauung des in Rede stehenden Abschnittes des künftigen Autobahnabzweiges die Bewohner und die Anlieger vor den von einem offenen Verkehrsweg ausgehenden Emissionen weitgehend geschützt sein werden.

Die von der DeGeWo durchzuführende Bebauung besteht aus zwei gegliederten, die Trasse des Verkehrsweges überspannenden Baukörpern, über deren untere, terrassenmäßig gestalteten Geschosse sich eine höhenmäßig abgestufte Hochhausbebauung erstreckt, aus einer bis zu fünfgeschossigen Schallschutzbebauung beiderseits des Verkehrsweges an den Enden der Hauptbaukörper - mit Ausnahme des überwiegenden Teiles der Schallschutzbebauung im Südostbereich - und - aus einer kompakten Bebauung für Einrichtungen des Nahbedarfs nördlich der Wiesbadener Straße -, während von der Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG die entlang der Westseite der Schlangenbader Straße fertiggestellte Randbebauung und weiter südlich die südostwärtige Schallschutzbebauung - ohne den Kopfbau am südlichen Ende - sowie ein Garagengebäude errichtet wird.

Erhebungen über das bestehende Verkehrsbedürfnis und die zu erwartende Verkehrsbelastung hatten die Notwendigkeit der Erweiterung des Stadtautobahnnetzes um den Autobahnabzweig Wilmersdorf zur Herstellung einer besseren und zügigeren Verkehrsverbindung zwischen den Bezirken Charlottenburg und Wilmersdorf und dem Bezirk Steglitz ergeben.

Der Bebauungsplan IX-121 dient der Aufhebung des Bebauungsplanes IX-99, der Bebauungsplan IX-122 der Aufhebung des Bebauungsplanes IX-100 und der teilweisen Änderung des Bebauungsplanes IX-105.

Die Bebauungspläne schaffen die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der für Straßenverkehrsflächen benötigten Grundstücksflächen und ermöglichen die Durchführung der den planerischen und städtebaulichen Vorstellungen entsprechenden Baumaßnahmen; sie regeln Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzung.

Nach dem Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) gehörte das Gelände zum allgemeinen Wohngebiet der Baustufen II/2 (Gelände ostwärts der Sodener Straße in einer Tiefe von etwa 110 m), III/3 (übriges Gelände südlich der Wiesbadener Straße) und IV/3 (übriges Gelände nördlich der Wiesbadener Straße und der Rudolf-Mosse-Straße).

Der Flächennutzungsplan von Berlin vom 30. Juli 1965 (ABl. 1970 S. 703), zuletzt geändert durch den 5. Änderungsplan vom 28. November 1973 (ABl. 1975 S. 89) enthält die der Verkehrsplanung entsprechende Trasse des künftigen Autobahnabzweiges Wilmersdorf der künftigen Autobahn und stellt das Gelände als allgemeines Wohngebiet dar, und zwar den für eine Überbauung der Verkehrsanlage vorgesehenen Abschnitt und das Gelände ostwärts davon beiderseits der Wiesbadener Straße mit der zulässigen Geschoßflächenzahl 2,0, das westlich angrenzende Gelände nördlich der Wiesbadener Straße mit der zulässigen Geschoßflächenzahl 1,2 und südlich der Wiesbadener Straße mit der zulässigen Geschoßflächenzahl 1,0 sowie den Rudolf-Mosse-Platz als Grünfläche „Parkanlage“ und das Gelände zwischen Zu- und Abfahrt der künftigen Autobahn und der Mecklenburgischen Straße als Gewerbegebiet mit der zulässigen Geschoßflächenzahl 1,6.

## II. Inhalt des Planes

### a) Bebauungsplan IX-121

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt das Gelände beiderseits des Abschnittes des künftigen Autobahnabzweiges Wilmersdorf zwischen Mecklenburgische Straße und Wiesbadener Straße. Auf einem Teil dieses Geländes soll der nördliche Teil der projektierten Überbauung der künftigen Autobahn einschließlich weiterer, zu dem Gesamtvorhaben gehörender Gebäudetrakte errichtet werden.

In Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan ordnet der Bebauungsplan hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung

1. die mit Wohngebäuden bebauten und die für eine Wohnnutzung vorgesehenen ungebauten Baugrundstücke dem allgemeinen Wohngebiet und
2. das Baugrundstück Mecklenburgische Straße 65-68 zwischen der Zu- und Abfahrt der ostwärtigen Fahrbahn der künftigen Autobahn und der Mecklenburgischen Straße dem Gewerbegebiet zu und setzt
3. ein für den Standort des Gartenbauamtes vorgesehenes Baugrundstück an der Schlangenbader Straße als Baugrundstück für den Gemeinbedarf mit dieser Zweckbestimmung fest.

Diese Ausweisung ist mit der im Flächennutzungsplan dargestellten Nutzung (allgemeines Wohngebiet) vereinbart; sie verändert die Grundzüge der Planung nicht, weil Anlagen für Verwaltungen nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 ohnehin zu den Anlagen gehören, die im allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zugelassen werden können und der Charakter des umgebenden Gebietes durch die Ausweisung - wenn überhaupt - nur unbedeutend verändert werden könnte.

Im übrigen setzt der Bebauungsplan im einzelnen unter anderem fest

1. Straßenverkehrsflächen durch Straßenbegrenzungslinien unter Inanspruchnahme von Teilflächen privater Grundstücke
  - a) für den Abschnitt des künftigen Autobahnabzweiges Wilmersdorf zwischen der Mecklenburgischen Straße und dem nördlichen Tunnelende beziehungsweise der nördlichen Adaptionstrecke einschließlich der Zu- und Abfahrt Mecklenburgische Straße (die Tunnelstrecken und die Adaptionstrecke wurden als mit einem Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und unter Einschuß der zwischen den Tunnelstrecken liegenden überbaubaren Grundstücksfläche als mit einem Gehrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und als mit einem

- Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belastende Flächen festgesetzt);
- b) für Abschnitte der Schlangenbader Straße und der Rudolf-Mosse-Straße;
- c) für Teilabschnitte der Mecklenburgischen Straße, der Wiesbadener Straße, der Sodener Straße und der Rudolf-Mosse-Straße;

2. auf dem für das Vorhaben der Bauträger zu bildenden Baugrundstücken die überbaubaren Grundstücksflächen (Baukörperausweisung) durch Baugrenzen für ein- bis siebzehngeschossige bauliche Anlagen unter Angabe der jeweils zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der Geschoßflächenzahl 2,4 sowie Flächen für Garagen zur Unterbringung eines Teiles der für die Wohnbebauung erforderlichen Stellplätze (weitere benötigte Stellplätze werden in Tiefgaragen nachgewiesen);
3. für die Baugrundstücke im Bereich der durch Buchstaben (Q und R) bezeichneten Flächen die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen bei flächenmäßiger Ausweisung und geschlossener Bauweise mit sechs zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,4 und der Geschoßflächenzahl 1,2 sowie eine Fläche für Stellplätze im Bereich der Fläche R;
4. für das Baugrundstück Rudolf-Mosse-Straße 2 die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen bei flächenmäßiger Ausweisung und geschlossener Bauweise mit fünf zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,4 und der Geschoßflächenzahl 1,2;
5. das für den Standort des Gartenbauamtes an der Schlangenbader Straße zu bildende Baugrundstück als Baugrundstück für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Gartenbauamt“, die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen bei flächenmäßiger Ausweisung und offener Bauweise mit der Grundflächenzahl 0,4 und der Geschoßflächenzahl 1,2;
6. für das dem Gewerbegebiet zugeordnete Baugrundstück Mecklenburgische Straße 65-68 die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen bei flächenmäßiger Ausweisung und offener Bauweise mit der Grundflächenzahl 0,6 und der Geschoßflächenzahl 1,6;
7. den Rudolf-Mosse-Platz als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“.

Durch Planergänzungsbestimmungen wurde unter anderem geregelt, daß

1. im allgemeinen Wohngebiet die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 6 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind (der Ausschluß findet seine Begründung darin, daß derartige Anlagen der Eigenart des überwiegend mit Wohnhäusern bebauten oder zu bebauenden Gebietes nicht entsprechen);
2. im allgemeinen Wohngebiet der Flächen Q und R im Einzelfall Ausnahmen von der Zahl der Vollgeschosse zugelassen werden können, wenn die Geschoßflächenzahl nicht überschritten wird;
3. Räume für technische Einrichtungen, Abstellräume und ähnliche Wirtschaftsräume, deren Grundfläche ein Maß von 150 m<sup>2</sup> nicht überschreitet, als Dachaufbauten bis zu einer Höhe von 4,0 m im Bereich der Fläche AA ohne Anrechnung auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse zulässig sind;
4. bei der Ermittlung der Geschoßfläche des Projektgrundstücks mit Ausnahme der Fläche S die Flächen von Garagen und zugehörigen Nebenanlagen in Vollgeschossen oberhalb der Geländeoberfläche unberücksichtigt bleiben, wenn diese Flächen 0,45 m<sup>2</sup> je m<sup>2</sup> Baugrundstücksfläche nicht überschreiten;
5. eine Erhöhung der für das unter 4. genannte Grundstück zulässigen Geschoßfläche um die Flächen notwendiger Garagen und zugehöriger Nebenanlagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, zugelassen werden kann, wenn die Geschoßflächenzahl 2,7 nicht überschritten wird;

6. die Fläche des künftigen Autobahntunnels einschließlich der darunterliegenden Geschosse mit einem Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und unter Einschuß der zwischen den Tunnelstrecken liegenden überbaubaren Grundstücksfläche mit einem Gehrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und mit einem Leistungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten ist;
7. die mit einem Leitungsrecht zugunsten des Unternehmensträgers der Berliner Kraft- und Licht (Bewag)-Aktiengesellschaft zu belastenden Flächen nur mit flachwurzelnden Anpflanzungen oder leicht zu beseitigenden Befestigungen versehen werden dürfen und im Bereich der als überbaubar festgesetzten Flächen bauliche Anlagen nur ausnahmsweise zulässig sind, wenn Belange des zuständigen Unternehmensträgers nicht entgegenstehen;
8. die nicht überbaubare Fläche des Baugrundstücks mit Bindungen für Bepflanzungen im Bereich des Gewerbegebietes dicht mit hochwachsenden Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen ist;
9. die Sichtflächen von sichtbehindernden baulichen Anlagen und Bepflanzungen freizuhalten sind;
10. über den Flächen der Adaptionsstrecke im Bereich der Tunnellein- und -ausfahrt im Zusammenhang mit dem Bau der künftigen Autobahn bauliche Anlagen für Zwecke des Schallschutzes, der Be- und Entlüftung und der Anpassung der Lichtverhältnisse zwischen der überbauten und der freien Strecke der künftigen Autobahn zugelassen werden können, wenn Gründe des öffentlichen Verkehrs, städtebauliche Bedenken und Gründe der Sicherheit oder Gesundheit nicht entgegenstehen.

Das gegenüber den Darstellungen des Flächennutzungsplanes erhöhte und die Höchstwerte des § 17 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 überschreitende Maß der baulichen Nutzung für die Neubebauung bis zu der Geschoßflächenzahl 2,4 - unter Anwendung der Vorschriften des § 21 a Abs. 5 dieser Verordnung bis zu der Geschoßflächenzahl 2,7 - ist als Entwicklung aus der vorbereitenden Bauleitplanung anzusehen.

Die Anhebung des Nutzungsmaßes steht im Zusammenhang mit der Absicht, das Grundstück wegen seiner Lage im innerstädtischen, überwiegend bebauten und verkehrlich gut erschlossenen Bereich der in Rede stehenden, den planerischen und städtebaulichen Zielsetzungen entsprechenden Bebauung zuzuführen.

Die Intensivierung der baulichen Nutzung wurde insbesondere auch durch die Besonderheit des Vorhabens der Überbauung einer Autobahn (Doppelnutzung) bestimmt.

Die höhere Ausnutzung ist nach § 17 Abs. 9 der Baunutzungsverordnung somit städtebaulich gerechtfertigt. Nach dem Ergebnis vorliegender Gutachten kann davon ausgegangen werden, daß durch geeignete Maßnahmen bei der Planungsdurchführung sicherzustellen ist, daß die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Die Unterbringung der Stellplätze in Garagengeschossen im Bereich des Geländes der Überbauung der künftigen Autobahn sowie in Tiefgaragen trägt auch den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs vollauf Rechnung und beläßt ausreichend große Grün- und Freiräume. Das Garagenangebot könnte nach den neuesten Richtzahlen der Bau- und Wohnungsaufsicht noch eingeschränkt werden, was für den Fall der vorgegebenen Ausnutzung des § 21 a Abs. 5 der Baunutzungsverordnung eine Reduzierung der Baumasse zur Folge haben würde.

Die Festsetzung von nur fünf zulässigen Vollgeschossen bei der zulässigen baulichen Ausnutzung im Rahmen der Geschoßflächenzahl 1,2 für eine Bebauung des Grundstücks Rudolf-Mosse-Straße 2 ist nach § 17 Abs. 8 der Baunutzungsverordnung städtebaulich begründet; sie erfolgte in Abstimmung mit dem vorliegenden Projekt und unter Berücksichtigung der auf dem angrenzenden Grundstück bereits vorhandenen niedrigeren Bebauung.

Die Kinderspielplätze mit vielgestaltigen Bewegungs- und Betätigungsmöglichkeiten werden gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 10 Abs. 4 und 5 der Bauordnung für Berlin - Kinderspielplätze, Freizeit- und Bewegungsflächen für Erwachsene vom 8. Dezember 1971 (ABl. 1972 S. 3) und den Verwaltungsvorschriften vom 17. Oktober 1973 (ABl. S. 1360) - westlich und ostwärts der Überbauung verteilt.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Erhöhung nicht entgegen. Die Grundzüge der Planung bleiben gewahrt.

Das Gebiet wird durch die Mecklenburgische Straße, die Schlangenbader Straße, die Wiesbadener Straße, die Sodener Straße und die Rudolf-Mosse-Straße erschlossen. Teilflächen privater Grundstücke wurden für den Umbau der Schlangenbader Straße und der Rudolf-Mosse-Straße und zur besseren Verkehrsübersicht an einigen Straßenkreuzungen für Eckabschrägungen in die Straßenverkehrsfläche einbezogen.

Der Bebauungsplan hebt die gegenstandslos gewordenen förmlich festgestellten Straßenfluchtlinien und Freiflächengrenzen sowie die festgesetzten Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen auf und setzt der Planung entsprechende Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen fest.

#### b) Bebauungsplan IX-122

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt das Gelände beiderseits des Abschnittes des Autobahnabzweiges Wilmersdorf der künftigen Autobahn zwischen der Wiesbadener Straße und der Dillenburgener Straße. Auf einem Teil dieses Geländes soll der südliche Teil der projektierten Überbauung der künftigen Autobahn einschließlich weiterer, zu dem Gesamtvorhaben gehörender Gebäudetrakte errichtet werden.

Der Bebauungsplan ordnet in Entwicklung aus dem Flächenutzungsplan die mit Wohngebäuden bebauten und die für eine Wohnnutzung vorgesehenen unbebauten Grundstücke hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung dem allgemeinen Wohngebiet zu.

Der Bebauungsplan setzt im einzelnen unter anderem fest

1. Straßenverkehrsflächen durch Straßenbegrenzungslinien unter Inanspruchnahme von Teilflächen privater Grundstücke
  - a) für den Abschnitt des Autobahnabzweiges Wilmersdorf zwischen dem südlichen Tunnellende beziehungsweise der südlichen Adaptionsstrecke und der Zu- und Abfahrt Dillenburgener Straße/Schlangenbader Straße (die Tunnelstrecken und die Adaptionsstrecke wurden als mit einem Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und unter Einschuß der zwischen den Tunnelstrecken liegenden überbaubaren Grundstücksfläche als mit einem Gehrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und als mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belastende Flächen festgesetzt);
  - b) für einen Abschnitt der Schlangenbader Straße;
  - c) für Teilabschnitte der Wiesbadener Straße, der Sodener Straße und der Dillenburgener Straße;
2. auf den für das Vorhaben der Bauträger zu bildenden Baugrundstücken die überbaubaren Grundstücksflächen (Baukörperausweisung) durch Baugrenzen für ein- bis fünfzehngeschossige bauliche Anlagen unter Angabe der jeweils zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der Geschoßflächenzahl 1,75 sowie Flächen für ein Garagengebäude mit fünf Geschossen und weitere Flächen für Garagen zur Unterbringung eines Teiles der für die Wohnbebauung vorgesehenen Stellplätze (weitere benötigte Stellplätze werden in einer Tiefgarage mit zwei Ebenen nachgewiesen);
3. für die Baugrundstücke im Bereich der durch Buchstaben (Y) bezeichneten Fläche die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen bei flächenmä-

- iger Ausweisung und geschlossener Bauweise mit vier zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,3 und der Geschoßflächenzahl 1,0;
4. für das Baugrundstück Wiesbadener Straße 58 g-i die überbaubare Grundstücksfläche durch Baugrenzen bei flächenmäßiger Ausweisung und geschlossener Bauweise mit drei zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,4 und der Geschoßflächenzahl 1,0;
  5. Sichtflächen, die im Interesse der besseren Verkehrsübersicht von sichtbehindernden baulichen Anlagen und Bepflanzungen freizuhalten sind, im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksfläche des Baugrundstücks
    - a) der Gemeinnützigen Siedlungs- und Wohnungsbau-gesellschaft Berlin mbH (GSW) an der Ecke Sodener Straße/Wiesbadener Straße hinter einer als Straßenverkehrsfläche in Anspruch zu nehmenden Grundstücksfläche und
    - b) der Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG an der Ecke Wiesbadener Straße/Schlangenbader Straße.

Durch Planergänzungsbestimmungen wurde unter anderem geregelt, daß

1. im allgemeinen Wohngebiet die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 6 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 nicht Bestandteil des Bebauungsplanes sind (der Ausschluß findet seine Begründung darin, daß derartige Anlagen der Eigenart des überwiegend mit Wohnhäusern bebauten oder zu bebauenden Gebietes nicht entsprechen);
2. im allgemeinen Wohngebiet die Fläche Y mit Ausnahme des Grundstücks Wiesbadener Straße 58 g-i im Einzelfall Ausnahmen von der Zahl der Vollgeschosse zugelassen werden können, wenn die Geschoßflächenzahl nicht überschritten wird;
3. Räume für technische Einrichtungen, Abstellräume und ähnliche Wirtschaftsräume, deren Grundfläche ein Maß von 150 m<sup>2</sup> nicht überschreitet, als Dachaufbauten bis zu einer Höhe von 4,0 m im Bereich der Flächen AA ohne Anrechnung auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse zulässig sind;
4. bei der Ermittlung der Geschoßfläche des Projektgrundstücks die Flächen von Garagen und zugehörigen Nebenanlagen in Vollgeschossen oberhalb der Geländeoberfläche unberücksichtigt bleiben, wenn diese Flächen 0,5 m<sup>2</sup> je m<sup>2</sup> Baugrundstücksfläche nicht überschreiten;
5. eine Erhöhung der für das unter 4. genannte Grundstück zulässigen Geschoßfläche um die Flächen notwendiger Garagen und zugehöriger Nebenanlagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, zugelassen werden kann, wenn die Geschoßflächenzahl 1,8 nicht überschritten wird;
6. die Fläche des künftigen Autobahntunnels einschließlich der darunterliegenden Geschosse mit einem Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und unter Einfluß der zwischen den Tunnelstrecken liegenden überbaubaren Grundstücksfläche mit einem Gehrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten ist;
7. die mit einem Leitungsrecht zugunsten des Unternehmensträgers der Berliner Kraft- und Licht (Bewag) - Aktiengesellschaft zu belastenden Flächen sowie die im Bebauungsplan durch Buchstaben bezeichnete, zusätzlich mit einem Leitungsrecht zugunsten des Unternehmensträgers der Straßenbaulast zu belastende Fläche nur mit flachwurzelnden Anpflanzungen oder leicht zu beseitigenden Befestigungen versehen werden dürfen und im Bereich der als überbaubar festgesetzten Flächen bauliche Anlagen nur ausnahmsweise zulässig sind, wenn Belange des zuständigen Unternehmensträgers nicht entgegenstehen;
8. die Sichtflächen von sichtbehindernden baulichen Anlagen und Bepflanzungen freizuhalten sind;

9. über den Flächen der Adaptionstrecke im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrt im Zusammenhang mit dem Bau der künftigen Autobahn bauliche Anlagen für Zwecke des Schallschutzes, der Be- und Entlüftung und der Anpassung der Lichtverhältnisse zwischen der überbauten und der freien Strecke der künftigen Autobahn zugelassen werden können, wenn Gründe des öffentlichen Verkehrs, städtebauliche Bedenken und Gründe der Sicherheit oder Gesundheit nicht entgegenstehen.

Das die Höchstwerte des § 17 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 überschreitende Maß der baulichen Nutzung für die Neubebauung bis zu der Geschoßflächenzahl 1,75 - unter Anwendung der Vorschriften des § 21 a Abs. 5 dieser Verordnung bis zu der Geschoßflächenzahl 1,8 - steht im Zusammenhang mit der Absicht, das Grundstück wegen seiner Lage im innerstädtischen, überwiegend bebauten und verkehrlich gut erschlossenen Gebiet der in Rede stehenden, den planerischen und städtebaulichen Zielsetzungen entsprechenden Bebauung zuzuführen. Die Intensivierung der baulichen Nutzung ist weiterhin auch durch die Besonderheit des Vorhabens der Überbauung einer Autobahn (Doppelnutzung) bestimmt. Die höhere Ausnutzung ist nach § 17 Abs. 8 und 9 der Baunutzungsverordnung somit städtebaulich gerechtfertigt. Nach dem Ergebnis vorliegender Gutachten kann davon ausgegangen werden, daß durch geeignete Maßnahmen bei der Planungsdurchführung sichergestellt ist, daß die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Die Unterbringung der Stellplätze in Garagengeschossen im Bereich des Geländes der Überbauung der künftigen Autobahn sowie in Tiefgaragen trägt auch den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs vollauf Rechnung und beläßt ausreichend große Grün- und Freiräume. Das Garagenangebot könnte nach den neuen Richtzahlen der Bau- und Wohnungsaufsicht noch eingeschränkt werden, was für den Fall der vorgegebenen Ausnutzung des § 21 a Abs. 5 der Baunutzungsverordnung auch hier eine Reduzierung der Baumasse zur Folge haben würde.

Die Kinderspielplätze mit vielgestaltigen Bewegungs- und Betätigungsmöglichkeiten werden gemäß den Ausführungschriften zu § 10 Abs. 4 und 5 der Bauordnung für Berlin westlich und ostwärts der Überbauung verteilt.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Erhöhung nicht entgegen. Die Grundzüge der Planung bleiben gewahrt. Das Gebiet wird durch die Wiesbadener Straße, die Schlangenbader Straße, die Dillenburger Straße und die Sodener Straße erschlossen.

Teilflächen privater Grundstücke wurden für eine Aufweitung der Wiesbadener Straße westlich ihrer Kreuzung mit der Schlangenbader Straße, für die Abschrägung dieser Ecke und der Ecke Sodener Straße/Wiesbadener Straße und für den Ausbau des Einmündungsbereiches der Schlangenbader Straße in die Zu- und Abfahrt der künftigen Autobahn zur besseren Verkehrsübersicht in die Straßenverkehrsfläche einbezogen.

Der Bebauungsplan hebt die festgesetzten und zum Teil gegenstandslos gewordenen Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen auf und setzt der Planung entsprechende Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen fest.

### III. Verfahren

Die Bebauungspläne IX-121 und IX-122 sind den zu beteiligenden Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, vorgelegt worden. Die erforderlichen Änderungen wurden veranlaßt.

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Wilmersdorf hat den Bebauungsplänen am 14. Dezember 1972 zugestimmt. Gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes haben die Bebauungspläne in der Zeit vom 2. Januar bis 2. Februar 1973 öffentlich ausgelegen.

Bedenken und Anregungen wurden zu den Bebauungsplänen von einer Bürgerinitiative, 12 Grundstückseigentümern, rund 250 Mietern oder Mitunterzeichnern, dem Bezirksverband der Kleingärtner und Siedler Berlin-Wilmersdorf e. V. sowie rund 250 Kleingartenpächtern als unmittelbar oder mittelbar Betroffenen vorgebracht.

In den Bedenken und Anregungen wird im wesentlichen zum Ausdruck gebracht, daß

- a) gegen gesetzliche Vorschriften verstoßen werde und planerische und städtebauliche Gesichtspunkte außer acht blieben,
- b) Grundsätze und Vorstellungen des Umweltschutzes nicht berücksichtigt würden und
- c) einzelne Sachfragen und Probleme nicht zufriedenstellend gelöst würden beziehungsweise völlig ungelöst blieben, so daß sich hieraus nachteilige Auswirkungen ergäben.

Zur Begründung der Bedenken und Anregungen wurde im wesentlichen folgendes ausgeführt:

Die Öffentlichkeitsarbeit über die Planung sei zu spät begonnen worden, so daß die Betroffenen an der Planungskonzeption nicht mehr entscheidend mitwirken konnten.

Das insbesondere auf die intensive Nutzung zurückzuführende Übergreifen von Abstandflächen des in Rede stehenden Projektes auf Teilflächen angrenzender Baugrundstücke habe zugunsten der Bauträger teilweise zu einer planungsrechtlichen Einbeziehung angrenzender Baugrundstückflächen in das Baugrundstück für das Gesamtvorhaben geführt und damit diesen Flächen die bestehende Nutz- und Verwertbarkeit genommen.

Der Unterschied zwischen den Nutzungsmaßnahmen des Baugrundstücks für das Gesamtvorhaben und der benachbarten Grundstücke liege zum Teil über 100%. Er sei zu groß und führe zu einer einseitigen Begünstigung der Bauträger. Dies um so mehr, als für das Gelände der Autobahnüberbauung auch noch Regelungen nach § 21 a Abs. 1 und 5 der Baunutzungsverordnung getroffen worden sind (Nichtanrechnung der Flächen von Garagen in Vollgeschossen oberhalb der Geländeoberfläche auf die zulässige Geschoßfläche und Erhöhung der zulässigen Geschoßfläche um die Flächen notwendiger Garagen und zugehöriger Nebenanlagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden).

Die gesetzlichen Abstandsvorschriften würden zum Teil nicht eingehalten. Ihre Berücksichtigung sei zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Besonnungsverhältnisse und zur Gewährleistung zufriedenstellender Wohnverhältnisse unabdingbar. Im übrigen sei die Höhe der Autobahnüberbauung unzulässig; sie dürfe 20 m nicht überschreiten.

Die geplante Autobahnüberbauung zerschneide das bisher schon recht dicht besiedelte, jedoch gewachsene und zum Teil noch kleingärtnerisch genutzte Baugebiet wie eine „Riesenmauer“, verändere durch die Intensivierung der Nutzung den Gartenstadtcharakter und die Eigenart dieser Wohnlandschaft.

Folgen der Durchführung des Projektes seien eine Minderung des Wohnwertes und eine Beeinträchtigung der Lebensqualität in diesem Bereich sowie negative Auswirkungen psychischer Art. Das entstehende Ballungszentrum gestalte kein gesundes und menschenwürdiges Wohnen.

In soziologischer Hinsicht wurde bemängelt, daß das vorliegende soziographische Gutachten im wesentlichen nur die Aspekte der Versorgung untersuche. Die Prognose für die Struktur der Bewohner im Bereich des Vorhabens und für den zu erwartenden Strukturwandel der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet sei nicht umfassend und stelle die Entwicklung nach einer Durchführung des Vorhabens zu optimistisch dar.

Die sozialpsychologischen Momente seien völlig unberücksichtigt geblieben, obwohl sie für die Bevölkerung

weittragende Bedeutung haben. Soziologische Forschungen hätten ergeben, daß in Hochhauszonen und in großen Ballungsgebieten die Vermassung in Wohnsilos und deren Einfluß auf die Umgebung ernst zu nehmende Gefahrenherde in psychischer Hinsicht darstellten, deren Entwicklung und Einfluß in andere Bereiche der Gesellschaft hinein nicht abzusehen seien. Dieser Gefahrenkomplex dürfe nicht unbeachtet bleiben.

Es ergäbe sich in diesem Zusammenhang die Grundsatzfrage nach der Zweckmäßigkeit der weiteren Verdichtung bereits relativ dicht besiedelter Wohngebiete. Anstatt Parkanlagen als Ausgleich für die in Anspruch genommenen Kleingartenflächen zu schaffen, werde ein nicht benötigter Schnellverkehrsweg und eine Autobahnüberbauung zum Kaschieren dieser Fehlplanung vorgesehen. Außerdem sei das System der Anliegerstraßen für die vermehrte Verkehrsbelastung unzureichend.

Das Netz der ruhigen Wohnstraßen verliere durch Umbau beziehungsweise stärkere Frequentierung seinen bisherigen Charakter völlig und sei mit einem Netz von Hauptverkehrsstraßen gleichzusetzen.

Schließlich werde in diesem Zusammenhang befürchtet, daß die Zu- und Abfahrt - insbesondere mit Schwerlastfahrzeugen - für das außerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne gelegene Grundstück Wiesbadener Straße 53-55 erschwert werde und an diesem Punkt eine erhebliche Gefahrenquelle entstehe.

Die Bebauungspläne ließen das im vorliegenden Fall erkennbare Erfordernis, über die Mindestanforderungen des § 30 des Bundesbaugesetzes hinausgehende Festsetzungen nach § 9 dieses Gesetzes zu treffen, außer acht. Es werde damit die Chance vergeben, durch die geplante Autobahnüberbauung entstehende Planungsfehler durch andere Schutzmaßnahmen mit ausgleichender Wirkung zugunsten der Anwohner durchzusetzen. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere auf die Möglichkeit folgender Festsetzungen verwiesen: Flächen für Gemeinschaftsanlagen, das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern, Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und Gewässern, Festsetzungen über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen. Außerdem wurde die Übernahme von nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen gefordert.

In den nach § 9 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes den Bebauungsplänen beizufügenden Begründungen müsse der Nachweis für die Notwendigkeit und für die Berechtigung des Vorhabens in diesem Bereich geführt werden. Da Begründungen den Bebauungsplänen jedoch anlässlich der Auslegung nicht beigegeben gewesen seien, müsse das verfahrensrechtlich einwandfreie Zustandekommen der Bebauungspläne in Frage gestellt werden.

Die Grün- und Freiraumplanung habe bei Planungsbeginn nicht vorgelegen. Es bestünden daher Zweifel, ob die erforderlichen Grün- und Freiräume in zweckentsprechender Lage zu schaffen und ob durch geeignete Maßnahmen unzumutbare Beeinträchtigungen dieser Flächen auszuschließen seien. Die Bebauungspläne müßten daher auch für diese Flächen eine differenzierte Ausweisung (Festsetzung oder Vorschlagseintragung) treffen.

Da den Bebauungsplänen für die bauliche Nutzung der Baugrundstücke mit der Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen für die baulichen Anlagen (Baukörperausweisung) die Verwirklichung der städtebaulichen Absicht zugrunde liege, müsse diese auch in Einklang mit den Vorschriften des § 15 der Baunutzungsverordnung stehen, nach denen unter anderem die in den entsprechenden Baugebieten aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig seien, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprächen, dies insbesondere, wenn von ihnen für die Umgebung nach der Eigenart des Gebietes unzumutbare Belästigungen oder Störungen ausgingen.

Die geplante Überbauung der künftigen Autobahn sei mit diesen Vorschriften nicht zu vereinbaren. Neben der Veränderung des Charakters und der Eigenart des Baugebietes

sowie nachteiligen Auswirkungen auf die Licht- und Besonnungsverhältnisse seien durch die unverhältnismäßig hohe Nutzung und die in Fortfall kommenden, bisher kleingärtnerisch genutzten Flächen klimatische und andere, die Umwelt belastende Verschlechterungen, wie Störungen des Fernseh-Rundfunkempfangs, eine Verstärkung des Fluglärms und negative Auswirkungen durch die Verkehrsballung die Folge.

Für die höhere Nutzung könne zudem eine Beurteilung nach den Merkmalen des § 17 Abs. 9 der Baunutzungsverordnung nicht in Betracht kommen, da weder besondere städtebauliche Gründe noch Umstände oder Maßnahmen erkennbar seien, die eine höhere Nutzung rechtfertigen oder nachteilige Auswirkungen ausgleichen würden. Es müsse vielmehr befürchtet werden, daß sich durch die Autobahnüberbauung zusätzlich negative Kriterien zeigten.

Die Schaffung zusätzlicher Flächen für den Wohnungsbau sei kein Grund für die Überbauung, es seien anderenorts genügend zweckentfremdet genutzte Wohnbauflächen vorhanden.

Ebenso sei die Überlassung berlineigener Flächen für Zwecke des Wohnungsbaues im Wege der Bestellung eines Erbbaurechtes unüblich.

Es stelle sich auch die Frage nach der rechtzeitigen Bereitstellung der erforderlichen Wohnfolgeeinrichtungen unter Berücksichtigung der anstehenden Herabsetzung von Klassenfrequenzen in Schulen und von Gruppenfrequenzen in Kindertagesstätten. Bei der Planung der Kindertagesstättenplätze müsse zudem berücksichtigt werden, daß es im Planbereich viele junge Familien mit berufstätigen Müttern geben werde.

Die Geschosshöhe der bereits errichteten Randbebauung an der Schlangenhader Straße betrage - soweit erkennbar - nur etwa 2,5 m. Diese ungewöhnlich niedrige Geschosshöhe führe zu einem noch stärkeren Zusammendrängen der Bewohner; Nutznießer seien allein die Bauträger.

Durch die Eigenart und Vielfalt des Vorhabens müsse mit Kostensteigerungen gerechnet werden, die die Wirtschaftlichkeit des Überbauungsprojektes und damit die Vermietbarkeit der Wohnungen in Frage stelle. Hinzu käme, daß das zu erwerbende private Gelände bereits zu einem zu hohen Kaufpreis erworben worden und abzu-sehen sei, daß letztlich die öffentliche Hand das vom Bau-träger übernommene finanzielle Risiko mittragen oder tragen müsse. Außerdem wirke sich das Vorhaben negativ auf das Steueraufkommen aus. Auf Grund dieser Sachlage erscheine die Anregung gerechtfertigt, das Überbauungsproj-ekt hinsichtlich der für die öffentliche Hand zu erwartenden Gesamtbelastung einer Vor-Überprüfung durch den Rechnungshof von Berlin oder den Bundesrechnungshof zu unterziehen.

Es werde wegen der vielfältigen Probleme des Umweltschutzes und der massierten Bebauung für erforderlich gehalten, unter Einschaltung unabhängiger Gutachter von Fachinstituten beziehungsweise der dafür zuständigen amtlichen Behörden unter Beteiligung des Senators für Gesundheit und Umweltschutz alle zur Beurteilung des Vorhabens erforderlichen Umstände zu ermitteln und aufzu-klären. Diese Prüfung werde neben anderen Nachteilen er-geben, daß die geplante Überbauung der künftigen Auto-bahn nur unter Verletzung zwingender baurechtlicher Vor-schriften in den Bebauungsplänen festgesetzt werden könnte.

Es stelle sich bei dieser Sachlage und der absehbaren finanziellen Belastung der öffentlichen Hand die Frage nach der Zweckmäßigkeit des Überbauungsvorhabens. Es wäre viel richtiger, auf die Inanspruchnahme der noch kleingärtnerisch genutzten Flächen zu verzichten und diese in Flächen für Dauerkleingärten umzuwidmen. Darüber hinaus sollten zur Gewährleistung einer besseren Wohn-qualität und eines verbesserten Umweltschutzes weitere nicht überbaubare Grundstücksflächen mit Bindungen für Bepflanzungen ausgewiesen werden. Dies sei unter Ver-zicht auf die von der Bevölkerungsstruktur her völlig un-nötige Zusammenballung von Menschen durch Beschrän-

kung der Baumaßnahme auf die Randbebauung entlang der Schlangenhader Straße und auf die Schallschutzbebauun-gen möglich.

Berlin beziehungsweise der Bund als Träger der Straßen-baulast blieben bis zu einem Abschluß des Vertrages über die Bestellung eines Erbbaurechtes für das Gelände für alle negativen Auswirkungen durch die Überbauung der künf-tigen Autobahn verantwortlich, auch wenn Berlin die Kosten für die Einholung entsprechender Gutachten zur Beurteil-ung der Immissionsproblematik nicht getragen habe.

Der Eingriff in die natürliche Winddurchlüftung durch ein quer zur Hauptwindrichtung stehendes Gebäude von nahezu 500 m Länge und Höhen zwischen 33 m und 46 m habe nicht absehbare negative Auswirkungen stadtklima-tischer Art zur Folge und werde durch die Riegelbildung zu Windstau, Wirbelbildungen, verminderter Durchlüftung, Wärmestau und möglicherweise bei entsprechender Wetter-lage jeweils in einem der seitlich gelegenen Teilgebiete sogar zu einer sogenannten Smogbildung führen.

Messungen über anderenorts durchgeführte Immissions-verteilerungen bei quer zur Hauptwindrichtung stehenden langen und hohen Häuserzeilen hätten eindeutig negative Auswirkungen gezeigt und es sei bei dem Umfang und der Eigenart des Überbauungsprojektes empfehlenswert, ein unabhängiges Bundesinstitut, zum Beispiel das Institut für Wasser-, Boden- und Lufthygiene in Berlin, oder Herrn Professor Dr. Fortak zur Klärung dieser absehbar nega-tiven Folgen zu beteiligen.

Zu einer besonders schwerwiegenden Umweltbelastung würden die außergewöhnlich starke Abgas-Konzentration der Tunnelluft, die sich ablagernden Ruß- und Staubmen-gen sowie die durch die erforderliche Feuerungsanlage be-dingte Luftverschmutzung führen.

Zu den Abgasen der etwa 40 000 Kraftfahrzeuge, die die künftige Autobahn täglich befahren, kämen die der Kraft-fahrzeuge der über 4 000 Bewohner des Gesamtprojektes. Die Abgase der auf Grund der geringen Größe der Wohn-einheiten zu erwartenden großen Anzahl dieser zusätz-lichen Fahrzeuge verstärkten durch das Laufenlassen der Motoren im Stand und durch die Beschleunigung der Fahr-zeuge während des Anfahrens die bereits durch die Tunnel-luft eintretenden Beeinträchtigungen erheblich. Hinzu kä-men die Abgase der Kraftfahrzeuge der Beschäftigten, der Lieferanten und der Besucher, insbesondere auch der des mehrgeschossigen Einkaufszentrums an der Schlangenh-ader Straße und die Abgase der auf den Stadtstraßen ver-kehrenden Fahrzeuge.

Die Ableitung der durch Start, Leerlauf in Stauungs-situationen und das Befahren von Steigungs- und Wende-strecken außergewöhnlich durch CO-Gas und chemische Bestandteile stark verunreinigten Luft über größere Ent-fernungen sei problematisch, da Kohlenmonoxyd schwerer als Luft ist. Der Abtransport bereite auch nach Durch-mischung mit Luft normaler Temperatur Schwierigkeiten.

Durch die Verdichtung des Verkehrs werde im übrigen übermäßig viel Lärm erzeugt. Die Bewohner der Bebauung an den durch das Projekt nicht abgeschirmten Abschnitten der künftigen Autobahn würden den nicht verminderten Lärm- und Schallemissionen durch die Autobahnbenutzung ausgesetzt sein und - vor allem im ostwärtigen Bereich - zusätzlich von dem durch die Fahrzeuge der Bewohner und der Besucher des Projektes selbst verursachten Verkehrs-lärm betroffen werden. Die Behauptung, das Projekt habe eine lärm- und schallmindernde Wirkung, halte einer ein-gehenden Prüfung nicht stand.

Außerdem entstehe an den Tunnelenden durch Lärmstau ein sogenannter Trompeteneffekt. Der Lärm und Schall dringe von hier aus in die einzelnen Bereiche ein. Zudem führten der Flugzeuflärm und die Schallreflexionen durch das Projekt zu einem sogenannten Schluchtenecho.

Der Umfang der Beeinträchtigungen und der Gefährdun-gen, die mit dem und durch das Projekt auf das umliegende Wohngebiet ausgingen, führe nicht zu einer Beseitigung schädigender Einflüsse, sondern zu einer Summation neuer

Schadfaktoren. Berlin stehe bezüglich der Schadfaktoren der Luftbelastung an der Spitze aller westdeutschen Ballungsgebiete und habe als sehr eng umgrenzter Lebensbezirk kaum Ausweichmöglichkeiten für seine Bewohner. Eine gewaltsame Umwandlung eines der letzten annähernd lebensgerechten Wohngebiete innerhalb der Stadt zu einem lärm- und abgasüberfluteten Ballungszentrum lasse sich angesichts dieses Sachverhalts nicht verantworten.

Die den Einfluß des Projektes untersuchenden Gutachten und gutachtlichen Stellungnahmen seien in sehr wesentlichen Aspekten unvollständig und fragwürdig und der Senator für Gesundheit und Umweltschutz habe eine eingehende Prüfung der Gutachten zugesagt sowie für den Zweifelsfall die Möglichkeit offengelassen, die Erstellung weiterer Gutachten zu veranlassen. Die Erörterung dieser Möglichkeit erübrige sich jedoch insofern, als man über Forschungsergebnisse auf den in Rede stehenden Gebieten nicht verfüge und genauere Untersuchungen im günstigsten Falle nur erbringen würden, daß die Umweltbelastung durch das Projekt der Autobahnüberbauung gegenwärtig für zulässig gehaltene Toleranzgrenzen nicht überschreite. Das Verantwortungsbewußtsein der stadtplanerischen Arbeitsgebiete jedoch, Wohngebiete nicht ohne zwingenden Grund einer auch nur maximal zumutbaren Umweltbelastung zu unterwerfen. Zumindest sollten die heute für zulässig gehaltenen Toleranzgrenzen sicherheitshalber noch unterschritten bleiben.

Im übrigen wurden folgende Einzelfragen gestellt beziehungsweise Anregungen gegeben:

1. Weshalb erfolgte keine öffentliche Ausschreibung zur Erlangung weiterer Entwürfe?
2. Welche Vorsorge würde gegen Tunnelunfälle getroffen werden?
3. Warum erfolgte die Kleingartenräumung so frühzeitig?
4. Wie wird möglichen Beeinträchtigungen des Fernseh-Rundfunkempfanges während der Bauzeit und nach Fertigstellung des Überbauungsprojektes begegnet?
5. Welche Fürsorge werde „ortsgebundenen“ Senioren als Ausgleich für die Nachteile zuteil, die dieser Personenkreis durch die nach Auffassung der Einsprechenden negativen Auswirkungen des Projektes hinnehmen müsse?
6. Es sollte ein skelettartiges Gerüst der Überbauung errichtet werden, um deren Dimensionen erkennen zu können.
7. Weitere Bedenken und Anregungen wurden vorgetragen
  - a) von einem der Bauträger als Ergebnis der Projektüberarbeitungen und zur Sicherung und Nutzungsregelung von Flächen des Baugrundstücks für die Aufnahme weiterer Leitungen und eines unterirdischen Bauwerkes der Bewag, die als mit einem Leitungsrecht zugunsten dieses Unternehmensträgers zu belastende Flächen festzusetzen sind;
  - b) von der Abteilung VII - Tiefbau - des Senators für Bau- und Wohnungswesen zur gegenseitigen Abgrenzung der Autobahntrasse und des zu bildenden Erbbaugrundstückes und zur Sicherung und Nutzungsregelung einer bereits mit einem Leitungsrecht zu belastenden Fläche des zu bildenden Baugrundstücks, die im Bebauungsplan zusätzlich als mit einem Leitungsrecht zugunsten des Unternehmensträgers der Straßenbaulast zu belastende Fläche festzusetzen ist und der Aufnahme weiterer Leitungen und eines unterirdischen Bauwerkes dient.
8. Entschädigungsforderungen wurden wegen befürchteter Wertminderungen der Einzelhausgrundstücke angekündigt.
9. Die Frage der Durchführung des Überbauungsvorhabens sollte nach einer Bürgerbefragung entschieden werden.

Zu den Bedenken und Anregungen ist allgemein folgendes zu bemerken:

Nach eingehender Prüfung und in Abwägung der öffentlichen Belange und der privaten Interessen gegeneinander und untereinander konnte den Bedenken und Anregungen, die sich gegen die Durchführung der geplanten Überbauung des Autobahnabzweiges Wilmersdorf richten, nicht gefolgt werden.

Mit der Autobahnüberbauung soll ein richtungsweisendes Vorhaben verwirklicht werden, das den Belangen der Sicherheit und der Gesundheit der Bevölkerung und ihren Wohnbedürfnissen sowie der Gestaltung des Ortsbildes Rechnung trägt und mit den sozialen und kulturellen Bedürfnissen vereinbar ist.

Die Emissionsproblematik wurde auf Grund von Gutachten und gutachtlichen Stellungnahmen zum Teil international anerkannter Sachverständiger untersucht. Zur Beurteilung ihrer Aussagen wurden die zuständigen Fachabteilungen und der Senator für Gesundheit und Umweltschutz im Rahmen der fachlichen Zuständigkeit hinzugezogen. In der Finanzierung der Gutachten durch die Bauträger wird kein Grund gesehen, die Ergebnisse der Gutachten in Frage zu stellen.

Die Vielfalt der gutachtlichen Untersuchungen, Ergänzungsgutachten und fachlichen Stellungnahmen lassen die besondere Sorgfalt erkennen, mit der die Autobahnüberbauung vorbereitet wurde; sie wird verdeutlicht durch die nachfolgende Aufstellung:

#### Gutachten

1. Soziographische Analyse von Dr. Diederich
2. Verkehrsgutachten von Dipl.-Ing. Gemeinhardt über
  - 2.1 Neutrassierung
  - 2.2 Verkehrsablauf SAB
3. Schallschutzgutachten
  - 3.1 Akustische Vorstudie von Ing. Brandi
  - 3.2 Autobahn-Tunnel von Dipl.-Ing. Gerber und Ing. Brüssau
  - 3.3 Ruhe- und Lärmzone von Prof. Dr. Gabler
  - 3.4 Prüfungsgutachten zu 3.3 von Prof. Dr. Meister
4. Lüftungsgutachten
  - 4.1 Tunnellüftung von Dr. Blendermann
  - 4.2 Obergutachten von Dr. Haerter
5. Haustechnik Vorstudie von Ing. Brandi
6. Außenanlagen Freiflächenplan von Prof. Rossow und Dipl.-Ing. Gischow
7. Besonnungsverhältnisse
  - 7.1 Teilstudie der Nachbarverschattung von Architekt G. Heinrichs

#### Ergänzungsgutachten und Stellungnahmen:

- Zu 3.:
- 3.5 Verkehrslärmmessung Stadtautobahntunnel Halensee von Lenz Planen und Beraten
- Zu 4.:
- 4.3 Ergänzung - Lüftung von Dr. Blendermann
  - 4.4 Ergänzung - Abluftkonzentration von Dr. Blendermann
  - 4.5 Ergänzung - Obergutachten von Dr. Haerter
- Zu 6.:
- 6.1 Ergänzung - Freiflächenplan von Prof. Rossow und Dipl.-Ing. Gischow
- Zu 7.:
- 7.1 Untersuchung der Besonnungsverhältnisse durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen - Abteilung II -



## 8. Klimabeeinflussung

## 8.1 Stellungnahmen von Prof. Dr. Fortak

## 9. Beeinträchtigung des Fernseh-Rundfunkempfanges

## 9.1 Stellungnahme der Deutschen Bundespost - Landespostdirektion Berlin -

Im einzelnen ist zu den Bedenken und Anregungen folgendes auszuführen:

Die Öffentlichkeitsarbeit für das Vorhaben hat bereits frühzeitig, das heißt noch vor der Abstimmung der Entwürfe der Bebauungspläne mit den Trägern öffentlicher Belange begonnen. Eine Einschaltung der Allgemeinheit und von Organisationen in dieser Planungsphase ist im übrigen gesetzlich nicht vorgeschrieben.

Die bauliche Ausnutzung für das in Rede stehende Gelände wurde aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt.

Ursache für das Übergreifen von Abstandflächen auf angrenzende Grundstücke und die planungsrechtliche Einbeziehung von Teilflächen dieser Baugrundstücke in das zu bildende Baugrundstück war die bereits festliegende Trasse für die Autobahn und erst sekundär die städtebaulich erwünschte intensivere bauliche Nutzung. Es ist davon auszugehen, daß die durch Abstandflächen des Projektes überdeckten Flächen dieser Baugrundstücke in dem notwendigen Umfange erworben und in das Projektgrundstück einbezogen werden. Entsprechende notariell beglaubigte Vertragsangebote über die Bereitschaft zur Veräußerung beziehungsweise zum Erwerb dieser Flächen waren bereits von den bisherigen Vertragspartnern gegenseitig angenommen, jedoch noch nicht abgeschlossen worden und konnten somit noch nicht rechtsverbindlich werden. Für kleine Teilflächen, auf die Abstandflächen übergreifen, ist die künftige Unbebaubarkeit durch Eintragung einer Bau-last gesichert worden.

Die Vergünstigungen des § 21 a Abs. 1 und 5 der Bau-nutzungsverordnung wurden unter Berücksichtigung des städtebaulich vertretbaren Ausmaßes und der gegebenen Situation sowie unter Beachtung gestalterischer Aspekte als Anreiz für die Unterbringung der Kraftfahrzeuge in Garagengeschossen oberhalb und unterhalb der Geländeoberfläche gewährt. Das entspricht dem Zweck dieser Vorschriften. Von einer ungerechtfertigten Bevorzugung der Bauträger kann nicht gesprochen werden.

Für eine Ausweitung dieser Vergünstigung auf die angrenzenden flächenmäßig ausgewiesenen Bereiche besteht zur Zeit keine städtebauliche Veranlassung, zumal die in Rede stehenden Bereiche fast ausnahmslos bereits bebaut sind.

Die Überschreitung „ortsüblicher Gebäudehöhen“ ist beim heutigen Städtebau nicht ungewöhnlich. Im vorliegenden Projekt fügen sich die hohen Gebäudetrakte zudem durch die terrassenartig gestalteten unteren Geschosse und durch die fünf- bis sechsgeschossige Randbebauung an der Schlangebader Straße in städtebaulich vertretbarer Weise in das Ortsbild ein.

Planungsrechtliche Festsetzungen für eine maximale Gebäudehöhe bestehen weder für den hier angesprochenen Planungsbereich noch für seine Umgebung.

Das Gesamtprojekt weist viele Durchgänge und Fußgängerbereiche in Ost-West-Richtung und im Bereich der Wiesbadener Straße einen breiten Einschnitt auf. Von einer „Riesenmauer“ kann insoweit nicht gesprochen werden, da im Gegensatz zu einer Autobahndammstrecke das Projekt eben wegen der intensivierten Nutzung eine zusammenfügende Wirkung sowie durch die Nahversorgungseinrichtungen Anziehungskraft haben wird. Die Nutzungsmaßanhebung ist gerechtfertigt, da das öffentliche Interesse an einer möglichst intensiven baulichen Ausnutzung größerer innerstädtischer Areale überwiegt und auf das Ortsbild trotz der sich hier ergebenden städtebaulichen Dominante - wie bereits dargelegt - in geeigneter Weise Rücksicht genommen wird.

Der Wohnwert und die Lebensqualität werden in dem in Rede stehenden Bereich nach den durchgeführten wissen-

schaftlichen Untersuchungen durch das Wohnprojekt nicht verschlechtert, sondern eher verbessert. Mit der Durchführung des Vorhabens werden die Basis der privaten und kommunalen Infrastruktur verbreitert und eine - zumindest vom Lärm- und Schallschutz her - umweltfreundlichere Lösung für die Einbindung der Autobahn erreicht. Kommunikation und Urbanität werden begünstigt, die Anforderungen an menschenwürdige Wohnverhältnisse bleiben insbesondere auch durch Maßnahmen bei der Planungsdurchführung gewährleistet.

Die in der soziographischen Analyse vertretene Auffassung, daß mit der Durchführung des Projektes eine positive Veränderung der Altersstruktur eintreten wird, fand bei der Überprüfung durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen ihre Bestätigung.

Zu dem in Aussicht genommenen Wohnungsschlüssel wurde den Bauträgern die Errichtung einer angemessenen Anzahl von Studenten-, Senioren- und Betagten-Wohnungen sowie von Wohnungen für alleinstehende Berufstätige empfohlen. Der Wohnungsschlüssel wird dem Wohnbedarf entsprechen.

Eine Überkapazität von Wohnraum ist nicht zu erwarten. Eine Bevölkerungszunahme selbst von etwa 5000 Personen würde noch nicht zu einem Ballungszentrum und zur Bildung der befürchteten Gefahrenherde führen.

Die Wohnungen werden mit Ausnahme der für die Nutzung durch die US-Schutzmacht in Betracht kommenden insgesamt etwa 550 Wohnungen an der Schlangebader Straße im öffentlich geförderten Wohnungsbau errichtet werden.

Der Anregung des Gutachters und des Senators für Bau- und Wohnungswesen, die gewerblichen Bauflächen zu vermehren, kann wegen der zu befürchteten schlechten Vermietbarkeit nicht gefolgt werden; es ist beabsichtigt, den Ausbau der für eine gewerbliche Nutzung vorgesehenen Gebäudeteile stufenweise entsprechend der Nachfrage zu vollziehen.

Die kommunale und die gewerbliche Infrastruktur wurden entsprechend dem Wohnungsschlüssel zur Bevölkerungszunahme in Relation gesetzt. Die Auswirkungen der Anmietung der Wohnungen der Randbebauung an der Schlangebader Straße durch die US-Schutzmacht werden bei den Überlegungen über die Bereitstellung der Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur zwischenzeitlich zu berücksichtigen sein.

Die notwendigen Festsetzungen nach § 9 des Bundesbaugesetzes sind für das zu bildende Baugrundstück der Bauträger des Gesamtprojektes getroffen worden. Die vorgeschlagenen zusätzlichen Bebauungsplan-Inhalte sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar, nicht erforderlich oder nicht sinnvoll.

Die Anlegung der notwendigen Wohnwege, Stellplätze, Zu- und Abfahrten, Kinderspielplätze, Freizeit- und Bewegungsflächen für Erwachsene und Bepflanzungsbindungen wird im Baugenehmigungsverfahren auf Grund der einschlägigen Vorschriften der Bauordnung für Berlin sichergestellt werden.

Für die Nutzung der von den Bauträgern anzulegenden Grün- und Freiräume wurde im Rahmen der Gesamtbearbeitung des Projektes ein entsprechender Freiflächenplan aufgestellt und anhand der bauaufsichtlichen Vorschriften und unter Gesichtspunkten des Umweltschutzes geprüft. Für die entsprechenden Zwecke geeignete Grün- und Spielflächen sind auf dem künftigen Baugrundstück - wenn auch nicht in jedem Falle optimal besonnt - in ausreichender Größe vorhanden, so daß den Vorschriften des § 10 der Bauordnung für Berlin in erforderlichem Umfange Rechnung getragen werden kann. Die Bauträger sind durch diese Vorschriften der Bauordnung für Berlin zur Schaffung zweckentsprechender Freiflächen verpflichtet; differenzierte Ausweisungen oder entsprechende Vorschlags-eintragungen in den Bebauungsplänen sind daher nicht notwendig.

Zu der Frage der Notwendigkeit des Ausbaues des Autobahnabzweiges Wilmersdorf ist allgemein auszuführen, daß zur Abwicklung des übergeordneten und zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs der Ausbau eines zusammenhängenden und leistungsfähigen Verkehrsnetzes unumgänglich ist.

Der Ausbau dieser wichtigen Verkehrsverbindung als Teilstück dieses Verkehrsnetzes zwischen dem nördlich gelegenen Bezirk Charlottenburg und den südlichen Bezirken Berlins ist zur Aufnahme des Diagonalverkehrs (Spandau-Charlottenburg-Südbezirke) und zur Entlastung der entsprechenden Abschnitte des Stadtringes und der Westtangente notwendig. Durch den Autobahnabzweig Wilmersdorf werden außerdem das Geschäftszentrum im westlichen Teil des Citygebietes und das Verwaltungszentrum am Fehrbelliner Platz mit den Geschäfts- und Wohngebieten in Steglitz verbunden werden. Der Verkehrsweg führt zum Steglitzer Kreuz (Kreuzungspunkt mit der Westtangente) und darüber hinaus über die Filandastraße zum Steglitzer Damm.

Die Aufnahme des durch das Gesamtprojekt auftretenden zusätzlichen Quellverkehrs durch die Verkehrsstraßen ist gewährleistet, wobei allerdings nicht ausgeschlossen bleibt, daß zur Sicherung eines kontinuierlichen Verkehrsablaufes und zur vollen Funktionsfähigkeit Begleitmaßnahmen wie die Schaffung von Parkstreifen und Abbiegespuren in Kreuzungsbereichen, Regelungen durch Verkehrszeichen und neue Lichtsignalanlagen erforderlich werden.

Den Bedenken hinsichtlich der Zu- und Abfahrt mit Schwerlastfahrzeugen für das Grundstück Wiesbadener Straße 53-55 wird begegnet werden können. Verhandlungen hierüber werden zur Zeit vom Tiefbauamt des Bezirks geführt.

Die planerische Zielsetzung und die städtebaulichen Absichten sind in den Begründungen zu den Bebauungsplänen, die mit diesen öffentlich ausgelegt haben, dargelegt worden. Von einem Verfahrensfehler kann aus diesem Grunde keine Rede sein.

Das Projekt ist nach § 4 der Baunutzungsverordnung zulässig. Gemäß § 4 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung dienen Wohngebiete vorwiegend dem Wohnen. Die Vorschriften des § 15 der Baunutzungsverordnung werden nicht verletzt. Das Bauvorhaben enthält neben Wohnungen auch Nahversorgungseinrichtungen. Es steht weder von seiner Lage her noch vom Umfang und von der Zweckbestimmung her im Widerspruch zu der Eigenart eines Wohngebietes. Mit Belästigungen und Störungen, die für die Umgebung nach der Eigenart des Gebietes unzumutbar sind, ist nicht zu rechnen. Im Gegenteil durch die Überbauung für eine Vielzahl vorhandener Wohngebäude ein nicht unwesentlicher Beitrag zum Lärm- und Schallschutz und zur Minderung von Geruchsbeeinträchtigungen geleistet.

Auch die Besonnungsverhältnisse werden in der Nachbarschaft der Hochhausstrakte, wie die beim Senator für Bau- und Wohnungswesen durchgeführte Messung der Besonnungsverhältnisse an einem Modell ergab, nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt.

Das Wohnbauland, das nur zwischenzeitlich für eine kleingärtnerische Nutzung freigegeben war, kann nun seiner eigentlichen Zweckbestimmung zugeführt werden. Ein Anspruch auf dauernde Erhaltung kleingärtnerischer Nutzung auf ausgewiesenem Bauland besteht nicht.

Die Bebauungspläne sind - wie bereits dargelegt wurde - aus dem Flächennutzungsplan entwickelt worden. Der Nutzungsmaßanhebung für den Nordteil (Bebauungsplan IX-121) gegenüber der Darstellung des Flächennutzungsplanes liegt - wie ebenfalls ausgeführt - die Absicht zugrunde, das Gelände wegen seiner Lage im innerstädtischen, überwiegend bebauten und verkehrlich gut erschlossenen Gebiet entsprechend den planerischen und städtebaulichen Überlegungen möglichst intensiv zu nutzen.

Die im Vergleich zum Flächennutzungsplan geringfügige Unterschreitung der generell zulässigen Ausnutz-

barkeit durch die festgesetzte niedrigere Geschoßflächenzahl für den Bereich südlich der Wiesbadener Straße (Bebauungsplan IX-122) wird durch die Anhebung der Geschoßflächenzahl im Nordbereich ausgeglichen. § 17 Abs. 9 der Baunutzungsverordnung ist auf Grund der städtebaulichen Besonderheit des Vorhabens der Überbauung einer Autobahn zur Gewinnung zusätzlichen Wohnbaulandes anwendbar. Nach dem Ergebnis der vorliegenden Gutachten kann davon ausgegangen werden, daß durch geeignete Maßnahmen bei der Planungsdurchführung sichergestellt wird, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben.

Sonstige öffentliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Es besteht ein öffentliches Interesse an der optimalen Nutzung vorhandenen Baulandes im innerstädtischen Bereich. Auf eine zweckentsprechende Nutzung größerer, zusammenhängender Flächen kann daher nicht verzichtet werden.

Der Auffassung, daß die intensive Nutzung des Bereiches durch Rückgriff auf zweckentfremdet genutzte Grundstücke entbehrlich werde, kann nicht gefolgt werden. Im übrigen sind derartige Grundstücke nicht selten wegen ihrer Einzellage, ihrer geringen Größe und wegen zu beachtender nachbarlicher Belange für eine optimale Bebauung ungeeignet. Hinzu kommen in diesen Fällen auch oft Freimachungsschwierigkeiten sowie das Fehlen von Bauabsichten der Eigentümer.

Die beabsichtigte Überlassung der berlineigenen Flächen im Wege der Bestellung eines Erbbaurechtes ist keineswegs unüblich, sondern entspricht den Zielen städtischer Grundstückspolitik. Im vorliegenden Falle kommt hinzu, daß wertvolles Gelände doppelt genutzt werden kann und somit zusätzlich als Bauland gewonnen wird.

Die nach wie vor bestehende Wohnungsnachfrage und die Bereitstellung dieses Angebotes an öffentlich geförderten Wohnungen machen die Bedenken hinsichtlich eines entstehenden Überangebotes an Wohnraum in diesem Bereich gegenstandslos.

Die notwendigen kommunalen Wohnfolgeeinrichtungen werden in angemessenem Umfang nördlich der Friedrichshaller Straße ausgewiesen und auch rechtzeitig bereitgestellt werden. Die Klassenfrequenzen in den Schulen und die Gruppengrößen in den Kindertagesstätten werden sich in dem allgemein üblichen Rahmen halten.

Eine Prüfung der angesprochenen Fragen der Kosten, der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit kann nicht Gegenstand des planungsrechtlichen Verfahrens sein, das lediglich die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der vom planerischen und städtebaulichen Standpunkt positiv beurteilten Absichten schafft. Da die bei besonderen, zukunftsweisenden Bauvorhaben - wie es Autobahnüberbauungen zweifellos sind - stets auftretenden Fragen der Kosten, der Finanzierung und der Wirtschaftlichkeit von weittragender Bedeutung sind, kann davon ausgegangen werden, daß mit dem Überbauungsvorhaben nicht vor entsprechender Prüfung durch die hierfür zuständigen Stellen begonnen werden wird. Nach einer von der Wohnungsbau-Kreditanstalt Berlin unter Zugrundelegung von Kostenschätzungen des Bauträgers Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG angestellten überschläglichen Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Autobahnüberbauung wird ohne Berücksichtigung der Mehrkosten, die mit dem Bau und dem Betrieb der Autobahn zusammenhängen, eine Durchführung des Überbauungsprojektes nach dem derzeitigen Kostenstand möglich sein.

Durch das Gesamtprojekt und insbesondere durch das Überbauungsvorhaben wird sich keine Verletzung zwingender baurechtlicher und anderer Vorschriften ergeben. Eine Beschränkung des Vorhabens auf die Randbebauung und die Schallschutzbebauungen und eine bloße Einschaltung der Autobahntrasse würde bei erheblichen unrentablen Kosten und ähnlicher Immissionsproblematik zu einer nicht zu vertretenden Unternutzung der großen zusammenhängenden Fläche allgemeinen Wohngebietes führen.

Die möglichen Emissionen sind von zum Teil international anerkannten Fachleuten hinreichend untersucht und überprüft worden. Die Honorare der Gutachter und Fachleute sind fast ausschließlich von der Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG bestritten worden und werden von der DeGeWo erstattet.

Zu den Bedenken wegen eines Eingriffs in die natürliche Winddurchlüftung und dessen möglicher negativer Auswirkungen wurden zwei gutachtliche Stellungnahmen von Professor Dr. Fortak eingeholt. Sie wurden unter Berücksichtigung von zwei Lüftungsgutachten von Dr. Blendermann abgefaßt und ergaben, daß die ungleichartige Bebauung der Umgebung der Autobahnüberbauung - beeinflußt durch den mit der terrassenförmigen Bauweise erreichten günstigen aerodynamischen Querschnitt - die Entstehung eines eigenen, besonders ausgeprägten Nachlaufgebietes mit Bildung einer Totluftzone hinter der Bebauung abschwächt.

Vom Senator für Gesundheit und Umweltschutz wurde hierzu die Auffassung vertreten, daß diese Aussage keine positiven Rückschlüsse für die Wirkungen des Gebäudes auf die natürliche Winddurchlüftung zulassen würde. Er empfahl, die Untersuchungen in dieser Richtung vertiefen zu lassen und begründete die Anregung damit, daß bei gebäudesenkrechter Anströmung die Ausbreitung von im Lee des Gebäudes im Bereich der Altbebauung emittierten Schadgasen behindert werden würde. Diese Situation würde auf Grund der Lage des Gebäudes vor allem bei Winden aus ostwärtigen Richtungen auftreten und insbesondere in den Wintermonaten immissionserhöhende Wirkung haben. Da der Senator für Gesundheit und Umweltschutz einräumen mußte, daß die seines Erachtens anzustellende Vertiefung der Untersuchungen einen verhältnismäßig hohen materiellen und zeitlichen Aufwand verursachen - es müßten Windkanalmessungen in den USA durchgeführt werden, da in Europa keine geeigneten Windkanäle zur Verfügung stehen - und im übrigen auch eine solche, vorab ohnehin nicht exakt durchzuführende Untersuchung nur Abschätzungen erbringen würde, wurde der Anregung auch unter Berücksichtigung des bestehenden erheblichen Interesses an der Gewinnung zusätzlichen Baulandes nicht gefolgt. In diesem Zusammenhang darf nicht unberücksichtigt gelassen und auch nicht verkannt werden, daß jede Form intensiver Bebauung gewisse Beeinträchtigungen für die Umgebung mit sich bringt. Entscheidend scheint hier, welche Bedeutung ihnen zugemessen werden darf. Gegenüber den beachtlichen umweltfreundlichen Auswirkungen des Projektes scheinen die durch seine Lage und Gestalt nicht auszuschließenden Veränderungen der Wind- und Lüftungsverhältnisse eine untergeordnete Rolle zu spielen.

Der Tunnel der Autobahnüberbauung soll entsprechend den Vorstellungen des Senators für Bau- und Wohnungswesen und der übrigen zuständigen Behörden über derartige Tunnelbauten zur Ausführung kommen. Er hat eine Länge von etwa 580 m einschließlich 50 m langer Rasterstrecken an den Tunneleinfahrten.

Als Lüftungssystem ist Längslüftung mit Strahlventilatoren vorgesehen. Diesem System wird im vorliegenden Fall von dem international anerkannten Lüftungsexperten Dr. Haerter von der Schindler Haerter AG, Zürich, gegenüber einem Lüftungssystem mit einem mittleren Absaugschacht der Vorzug gegeben. Die Vorteile geringerer Geräuschbeeinträchtigungen und kontrollierbarer Lüftungsverhältnisse (das heißt keine unter Umständen unterbelüfteten Tunnelabschnitte, was insbesondere im Brandfall schwerwiegende Folgen haben könnte) überwiegen gegenüber dem Nachteil, daß die Abgase am Tunnelende konzentriert austreten. Hinzu kommt, daß dieses Lüftungssystem bei getrenntem Richtungsverkehr auf Grund der sich ergebenden Längslüftung (Kolbenwirkung der Kraftfahrzeuge) am wirtschaftlichsten ist.

Die austretende Luft wird in den Vorfeldern verwirbelt. Die Strahlventilatoren (mindestens sechs je Tunnelröhre) werden entsprechend den noch festzulegenden Einschlusskriterien, die wesentlich von den außerhalb des Tunnels zulässigen CO-Immissionen abhängen, automatisch ein- und ausgeschaltet. Außerdem wird eine automatische Umschaltmöglichkeit bei Gegenwind geschaffen.

Die Frage der Sicherheitseinrichtungen im Tunnel wurde eingehend mit der Berliner Feuerwehr erörtert. Den Entscheidungen lag der Schlußbericht der Schweizer Kommission für Sicherheitsmaßnahmen in Straßentunneln über die im Jahre 1965 im Ofenegg-Tunnel durchgeführten Versuche zugrunde. Hiernach werden Notübergänge von einer zur anderen Tunnelröhre etwa alle 120 m vorgesehen. Die maximale CO-Belastung des Tunnels darf an den Meßstellen 150 ppm nicht überschreiten. Die voraussichtlichen CO-Abgaskonzentrationen innerhalb des Tunnels und ihre in etwa zu erwartenden Auswirkungen auf die Autobahnüberbauung einschließlich ihrer Nachbarschaft sind im Rahmen von Expertengutachten eingehend untersucht worden.

Die Gutachter - Dr. Blendermann vom Institut für Schiffsbau der Universität Hamburg und Dr. Haerter - sind dem Bauträger vom Senator für Bau- und Wohnungswesen genannt worden.

Die von Dr. Blendermann im Rahmen seiner Gutachter-tätigkeit durchgeführten Windkanalversuche über den bei den vorgegebenen Windrichtungen und Ausbreitungsbedingungen außerhalb des Tunnels erreichbaren Verdünnungsgrad der CO-Konzentration der Tunnelluft sind in ihrem Ergebnis durch das Obergutachten von Dr. Haerter bestätigt worden. Danach liegen die Meßergebnisse von Dr. Blendermann im Streubereich der rechnerischen Approximation und geben die wirklichen Verhältnisse richtig wieder.

Der Senator für Gesundheit und Umweltschutz setzt sich für die Autobahn ein, weil sie Verkehr aus zum Teil stark frequentierten Straßenzügen der Umgebung abzieht. Unter den nach seiner Auffassung gegebenen Unsicherheitsfaktoren über die Auswirkungen der Autobahnüberbauung auf die Wind- und Ausbreitungsverhältnisse in seiner Umgebung sowie dem Aspekt der Luftreinhaltung würde er - im Gegensatz zu seiner Stellungnahme zu den Schallgutachten - einer offenen Dammstrecke allerdings den Vorzug geben. In seiner Stellungnahme aus dem Jahre 1972 zum Lüftungstechnischen Gutachten Dr. Blendermann kommt andererseits zum Ausdruck, daß - die damals zulässigen CO-Grenzkonzentrationen (80 ppm -Stundenmittel, 16 ppm 8-Stunden- und 8 ppm 24-Stundenmittel) zugrunde gelegt - selbst im Tunneleintrittsbereich der Autobahnüberbauung bei normalen Betriebs- und Witterungsbedingungen keine medizinisch bedenklichen Immissionskonzentrationen eintreten werden.

Im Februar dieses Jahres wies der Senator für Gesundheit und Umweltschutz in einer Stellungnahme zum Obergutachten von Dr. Haerter darauf hin, daß unter Berücksichtigung der künftig zulässigen CO-Grundbelastungen insbesondere im Totluftbereich der südwestlichen Schallschutzbebauung mit Überschreitungen der zulässigen CO-Werte zu rechnen sei.

Nach einem ergänzenden Gutachten von Dr. Blendermann zu diesem Totluftbereich könnten die hier auftretenden Immissionskonzentrationen durch bauliche oder gärtnerische Maßnahmen reduziert werden. Außerdem würden kleinere Durchbrüche in der südwestlichen Schallschutzbebauung zu spürbaren Änderungen der örtlich begrenzten CO-Anreicherung der Luft führen. Auch eine Abstufung dieser Bebauung könnte sich positiv auswirken. Ob die Maßnahmen allerdings erforderlich sind, ließ der Gutachter angesichts des vom Bauträger zur Autobahn hin beabsichtigten „luftdichten“ Abschlusses dieser Schallschutzbebauung, die einhüftig in Form von Laubenganghäusern errichtet wird, offen.

Der Senator für Gesundheit und Umweltschutz ist hierzu der Auffassung, daß bei geschlossener Ausbildung der Fassade der südwestlichen Schallschutzbebauung zur Autobahn hin auf weitere Maßnahmen verzichtet werden kann.

In der vom Senator für Bau- und Wohnungswesen geforderten Ergänzung des Obergutachtens über Fahrzeugemissionen und -immissionen vom Juni 1974 kommt Dr. Haerter unter Berücksichtigung der neuesten Entwurfsfassung der „Technischen Anleitung zur Reinhaltung der

Luft (TA Luft) vom 8. Februar 1974" im Rahmen einer endgültigen Wertung der vorliegenden Gutachten zur Tunnellüftung zu folgendem Ergebnis:

Der mittlere tägliche Gang der CO-Konzentration ist etwa proportional zu dem mittleren täglichen Verkehrsgang. Dieser folgt dem in einer Großstadt üblichen Geschäftsrhythmus. Wird für den Tunnel die zu erwartende tägliche Verkehrsmenge von 45 000 Fahrzeugen, seine maximale Verkehrsbelastung pro Stunde in beiden Richtungen (4 500 Fahrzeuge) und seine maximale Verkehrsbelastung pro Stunde in einer Richtung (2 400 Fahrzeuge) zugrunde gelegt, ist im Spitzenverkehr am Tunnelende mit einem mittleren Spitzenwert von 30 ppm zu rechnen. Der nach der TA Luft zu ermittelnde 50%-Mittelwert ergibt voraussichtlich bei der erwarteten Verkehrsbelastung am Tunnelportal 15 ppm CO- und der 95%-Wert voraussichtlich etwa 25 ppm CO. Die Werte wurden unter den Voraussetzungen festgelegt, daß

- die mittlere Verkehrsgeschwindigkeit größer als 50 km/h ist,
- keine verkehrsbedingten Staus (zum Beispiel während der Hauptverkehrszeit) entstehen.
- die durch den Staudruck des Windes entstehenden Gegendrucke vernachlässigt werden.

Für die Häufigkeit von Unfallstaus kann man die Unfallzahlen auf einem vergleichbar langen Autobahnabschnitt heranziehen. Bei einem um etwa ein Drittel höheren Verkehrsaufkommen treten hier etwa 120 Unfälle im Jahr auf. Für die Dauer des einzelnen Staus liegen keine statistischen Erhebungen vor. Geht man von einer Staudauer von etwa 1 ½ Stunden aus, so läge man mit 180 Stunden jährlicher Stauzeit immer noch unter dem zulässigen Toleranzbereich von 5% der Summenhäufigkeit.

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen CO-Konzentration der Tunnelluft von 15 bzw. 25 ppm ergeben sich nach Dr. Haerter für den Neubau- und den angrenzenden Altbaubereich CO-Konzentrationsmittelwerte, die unter den nach der TA Luft zulässigen Immissionswerten

(10 mg/m<sup>3</sup> CO = 8 ppm CO beim 50%-Wert,

30 mg/m<sup>3</sup> CO = 24 ppm CO beim 95%-Wert)

liegen. Die Mittelwerte berücksichtigen die CO-Grundbelastung (2 bis 5 ppm), den zusätzlichen CO-Anfall aus den freien Strecken der Autobahn, die mittlere Windgeschwindigkeit in Berlin (2,5 m/s) und die verschiedenen Windrichtungen. Durch diese Begrenzung wird auch ein Schutz vor anderen Kraftfahrzeugabgasbestandteilen (organisch-chemische Verbindungen) gewährleistet, für die noch keine Immissionswerte festgelegt wurden. Bezogen auf das einzelne Gebäude ergeben sich aller Voraussicht nach lediglich für den 50%-Wert bei hohem CO-Grundpegel (5 ppm) geringe Überschreitungen des Grenzwertes von 8 ppm, und zwar

- an der Stirnseite des Hauptgebäudes,
- an den Seitengebäuden des Nordportales,
- bei den Altbauten nördlich der Neubauten und
- bei den Altbauten südlich der Neubauten.

Eine etwas größere Überschreitung ergibt sich lediglich an der westlichen Schallschutzbebauung im Bereich des Südportales. Hier ist bei 5 m/s Windgeschwindigkeit und 25 ppm-CO-Gehalt der Tunnelluft beim 50%-Wert mit 10-8 ppm CO zu rechnen. Beim 95%-Wert treten allerdings nur CO-Belastungen von etwa 10 bis 13 ppm auf.

Als bestmöglichen Schutz der künftigen Bewohner dieses Gebäudetraktes empfiehlt Dr. Haerter, die Ostfassade luftdicht abzuschließen, eine künstliche Be- und Entlüftung für die dahinterliegenden Räume vorzusehen und eventuell im Treppenhaus für einen Frischluftüberdruck zu sorgen. Ob Sicherheitsvorkehrungen erforderlich sind, muß im Rahmen des weiteren Verfahrens geklärt werden.

Der Gutachter Dr. Haerter kommt zu dem Schluß, daß bei normalem Betriebsablauf und bei normalen Witterungsverhältnissen nach der TA Luft die natürliche Zwangs-

lüftung des Tunnels ausreicht und daß der für ungewöhnliche Fälle notwendige Einbau von sechs Strahlventilatoren je Fahrtrichtung auch Inversionswetterlagen hinreichend Rechnung trägt, zumal die von der CO-Konzentration her kritischen Stellen in der Nähe der Tunnelportale liegen. Übliche Inversionsituationen könnten hier die Ausbreitung der Tunnelluft kaum beeinträchtigen.

Der Senator für Gesundheit und Umweltschutz geht in seiner Stellungnahme zu den Ergänzungsgutachten von Dr. Blendermann und Dr. Haerter davon aus, daß beim Absinken der mittleren Geschwindigkeit zu der Verkehrsspitzenzeit auf 40 bis 30 km/h mit Tunnelablaufkonzentrationen von 50 bis 80 ppm gerechnet werden muß. Hieraus folgert er eine relativ große Unsicherheit in der Abschätzung des oberen Teiles der Summenhäufigkeit und führt weiter aus, daß damit gerechnet werden könne, daß auch unter Einbeziehung der Wirkung von Windgedrücken die 95%-Grenze einen Wert von etwa 80 ppm nicht überschreitet, wenn die Verkehrsgeschwindigkeit im Mittel an höchstens 1 ½ Stunden pro Tag unter 30 km/h sinkt. Hieraus schließt er, daß unter der Voraussetzung, daß die Grundpegelwerte 5 ppm nicht wesentlich überschreiten – was nach Messungen des Bundesgesundheitsamtes anzunehmen ist, selbst wenn die 95%-Grenze der Tunnelabluftkonzentration bei 75 statt bei 25 ppm liegen sollte – ein 95%-Wert von 13 ppm mit großer Wahrscheinlichkeit nicht überschritten werden wird. Der 50%-Wert des Dr. Haerter-Gutachtens liegt seiner Auffassung nach im sicheren Bereich.

Der Senator für Gesundheit und Umweltschutz hält im übrigen Kontrollmessungen der CO-Konzentration an mehreren Stellen, insbesondere an der südwestlichen und der südostwärtigen Schallschutzbebauung für erforderlich.

Untersuchungen über anfallende Ruß- und Staubmengen auf Autobahnen haben ergeben, daß diese sich in unmittelbarer Nähe der Straße ablagern. Danach setzt sich ein großer Teil des Schmutzes an den Tunnelwänden ab und kann hier durch Reinigung beseitigt werden. An den Tunnelportalen tritt nach den Beobachtungen keine größere sichtbare Verschmutzung auf als an freien Strecken der Autobahn.

Durch die auf dem Baugrundstück für die rund 2 000 Wohnungen maximal nachzuweisenden Stellplätze – überwiegend in Garagengeschoßen – werden die Umweltverhältnisse nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Es kann davon ausgegangen werden, daß Belästigungen der Bewohner oder Dritter durch die Beobachtung der bauordnungsrechtlichen Vorschriften nicht auftreten werden. Nach der vorliegenden Vorstudie und den Auskünften der Architektengemeinschaft soll die Abluft der Garagen mittels gesonderter Abluftaggregate aus den Garagengeschoßen abgesaugt und oberhalb des Daches ausgeblasen werden. Um den Betrieb der Aggregate den tatsächlichen Erfordernissen besser anpassen zu können, sollte nach Auffassung des Senators für Bau- und Wohnungswesen die Steuerung durch automatische CO-Meß-, Warn- und Regelanlagen erfolgen.

Die Abgaskonzentration der Konzentration der Kraftfahrzeuge im Freien ist bereits im Obergutachten von Dr. Haerter bei der Ermittlung der zu erwartenden CO-Konzentrationen im Grundpegel (weniger als 5 ppm bei normalen Wetterlagen) berücksichtigt. Da der Umfang des Anliegerverkehrs zum Teil erheblich unter dem Verkehrsaufkommen anderer vergleichbarer Straßen liegt, ist die Befürchtung, der örtliche Verkehr werde zu außergewöhnlich hohen CO-Konzentrationen führen, unbegründet. Zusätzliche Abgasbelastungen durch Feuerungsanlagen der Autobahnüberbauung werden nicht eintreten, weil der gesamte Wohnkomplex an die Fernheizung der Bewag angeschlossen werden wird.

Mit der Überbauung der Autobahn und ihrer Schallschutzbebauung wird für den überwiegenden Anteil der Neubauwohnungen und für eine Vielzahl von Altbauwohnungen – insbesondere im mittleren Einzugsbereich der Autobahnüberbauung – ein optimaler Schutz gegen den von

der Autobahn ausgehenden Lärm erzielt. Hinzu kommt, daß bei Inbetriebnahme der Autobahn mit einer starken Reduzierung der Verkehrsbelastung der Binger Straße und demzufolge auch mit einer Lärminderung in diesem Bereich gerechnet werden kann.

Der von den offenen Strecken der Autobahn ausgehende Verkehrslärm trifft dagegen ungehindert auf die diesen Strecken benachbarten Gebäude, wobei die Schallintensität mit wachsender Entfernung abnimmt. Ob hier für den Träger der Straßenbaulast auf Grund des Bundesimmissionsschutzgesetzes die Verpflichtung zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen bestehen wird und welcher Art sie gegebenenfalls sein müssen, läßt sich erst nach Erlaß der entsprechenden Rechtsverordnung sagen. Eine Verstärkung des Verkehrslärms auf der offenen Autobahnstrecke durch den erhöhten Schallpegel im Autobahntunnel wird es nach den Prognosen der von der Firma Mosch eingeschalteten Schallgutachter Gerber/Brüssau nicht geben, weil an den zur Vermeidung von Schallbeugungen verhältnismäßig weit aus der Hochhausbebauung herausgezogenen Tunnelenden Schalldämmmaßnahmen durchgeführt werden. Mit einem sogenannten „Knall“- oder „Trompeteneffekt“ an den Tunnelenden ist nach der gutachtlichen Äußerung von Professor Dr. Gabler nicht zu rechnen.

Beim Fluglärm (das Projekt liegt im Einzugsbereich von drei Luftkorridoren) wird von Professor Dr. Gabler wegen der teils lärmabschirmenden, teils reflektierenden Wirkung der Gebäude mit einer Summierung des Schalls für kurze Intervalle mit etwa 3 dB (A) Lautstärkeanstieg gerechnet. Dieser Lärmanstieg ist zumutbar, wenn in Rechnung gestellt wird, daß die dies bewirkenden baulichen Anlagen der Abschirmung des Dauerlärms der Autobahn dienen.

Die Ausführungen von Professor Dr. Gabler wurden von den Schallexperten Professor Dr. Meister/Aachen überprüft und im wesentlichen bestätigt.

Zur Vermeidung von unzumutbaren Körper- und Luftschallübertragungen von der Autobahn auf die Überbauung wird nach den Vorschlägen der Schallgutachter Gerber/Brüssau eine zweischalige Konstruktion gewählt. Die schallhart auszubildende Tunnelröhre wird vom Hochhaus völlig getrennt und gesondert gegründet werden.

Die Konstruktion der Bauwerke (Autobahntunnel und Wohngebäude) wird schalltechnisch so ausgebildet werden, daß der Schall innerhalb der Wohnungen in den dem Autobahntunnel angrenzenden Gebäudebereichen die Richtwerte nach DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) nicht erreicht.

Der Senator für Gesundheit und Umweltschutz hat zu dem Schallgutachten Stellung genommen und vom Standpunkt der Straßenlärmbekämpfung die Überbauung der Stadtautobahn befürwortet. Er stimmte den Ausführungen von Professor Dr. Meister zum Gutachten von Professor Dr. Gabler zu und zog seine Bedenken zur Schallausbreitung nach außen (Erreichbarkeit der von Professor Dr. Gabler angegebenen dB (A)-Werte) im wesentlichen zurück.

Für unzulässig hält er die ausschließliche Berücksichtigung der Geräusche des Autobahnverkehrs. Für die Charakterisierung einer Lärmsituation sei immer der Gesamtschallpegel wesentlich. Auf keinen Fall dürfe durch ungeschickte Anordnung der Garagen und Stellplätze ein neuerliches Lärmproblem geschaffen werden. Diese Befürchtung ist jedoch unbegründet, weil in jedem Fall mit dem Bau des Autobahnabzweiges Wilmersdorf einmal durch den Fortfall des Durchgangsverkehrs in der Binger Straße und zum anderen durch die Überbauung in diesem Abschnitt eine Minderung oder eine Absorption von Lärm- und Schallimmissionen eintritt und für die Errichtung von Garagen und Stellplätzen die einschlägigen Vorschriften des § 67 Abs. 8 der Bauordnung für Berlin maßgebend und zu beachten sind.

Bedenken des Senators für Gesundheit und Umweltschutz zur Körperschallausbreitung wurden nach Vorlage des Gutachtens Gerber/Brüssau vom Grundsatz her ausgeräumt. Baukonstruktive Detailfragen müssen noch im Benehmen mit ihm geklärt werden. Die weitere Durcharbei-

tung der Details erfolgt - auch im Sinne des Senators für Gesundheit und Umweltschutz - durch das Ingenieurbüro Gerber/Brüssau.

Zu den Einzelfragen ist zu bemerken:

Zu 1.:

Die Ausschreibung eines Wettbewerbs hätte erhebliche zusätzliche direkte und indirekte Kosten verursacht und keine Gewähr für bessere Entwürfe geboten. Die Gutachter hätte man ebenfalls zu Rate ziehen müssen.

Zu 2.:

Der Tunnel wird entsprechend den vorhandenen und den geplanten Tunnelstrecken des Berliner Autobahnnetzes ausgebaut. Unfälle im Bereich der Tunnelstrecken werden Maßnahmen wie bei Unfällen auf anderen Tunnelstrecken auslösen.

Zu 3.:

Die zum Teil erfolgte Kleingartenräumung war wegen des der früheren Planung der Autobahn angepaßten Bauablaufs und der daraus resultierenden Termine so frühzeitig erforderlich.

Zu 4.:

Nach Mitteilung der Landespostdirektion muß damit gerechnet werden, daß der Fernseh-Rundfunkempfang durch die geplante Autobahnüberbauung in der vorgesehenen Höhe beeinträchtigt wird. Danach können in Verschattungsbereichen, die sich bis zu etwa 500 m Tiefe ostwärts des Gebäudes aus den Richtungen der Übertragungsstellen Scholzplatz und Schäferberg ausdehnen können, negative Auswirkungen auftreten.

Die DeGeWo hat sich verpflichtet, obwohl sie rechtlich dazu nicht veranlaßt werden kann, entsprechend den von der Wohnpark Wilmersdorf Heinz Mosch KG den bezirklichen Gremien und dem Senator für Bau- und Wohnungswesen gegenüber gegebenen Zusagen, bei Störungen des Fernseh-Rundfunkempfanges in den von der Deutschen Bundespost aufgezeigten Verschattungsbereichen für das 1., 2. und 3. Programm für Abhilfe Sorge zu tragen. Der Bauträger beabsichtigt, auf dem Hochhauskomplex eine Gemeinschaftsantenne zu errichten, die den gesamten Verschattungsbereich versorgen kann, und in den betroffenen Straßen der Verschattungsbereiche Kabel zu verlegen, um interessierten Anliegern die Möglichkeit zu geben, den Anschluß an die Antennenanlage herzustellen. Das Tiefbauamt des Bezirks hat seine grundsätzliche Zustimmung zu der Verlegung der Kabel in den Straßen in Aussicht gestellt. Die Anschluß-, Betriebs- und Unterhaltungskosten müssen jedoch anteilig von den Anliegern getragen werden.

Zu 5.:

Die in dem umliegenden Gebiet wohnenden älteren Menschen werden das Vorhandensein des mit dem Projekt geplanten Einkaufszentrums begrüßen. Im übrigen wird die Seniorenbetreuung im Rahmen der üblichen Maßnahmen des Fürsorgerischen Dienstes der Abteilung Sozialwesen des Bezirksamtes für den für die jeweiligen Maßnahmen in Frage kommenden Personenkreis durchgeführt.

Zu 6.:

Ein derartiges Unterfangen war zur städtebaulichen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich und wäre auch wegen des erheblichen Sicherheitsrisikos und immenser unrentabler Kosten nicht zu vertreten.

Zu 7.:

Die weiteren Bedenken und Anregungen im Zusammenhang mit der Projektüberarbeitung, zur Sicherung und Nutzungsregelung von weiteren Flächen, die mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmens-träger zu belasten sind, und zur Abgrenzung der Autobahntrasse im Bereich des zu bildenden Baugrundstücks sowie dessen Abgrenzung gegen die Straßenverkehrsflächen sind Ergebnisse der Untersuchungen und der Überprüfungen und der anschließenden Detailüberarbeitung des Projektes.

Da sie die Grundzüge der Planung nicht berührten, konnten sie - mit Ausnahme der für die Zulässigkeit unterirdischer baulicher Anlagen geforderten Regelung, die in Bebauungsplänen nicht erfolgen kann - berücksichtigt werden; die Bebauungspläne wurden durch die Deckblätter entsprechend geändert.

**Zu 8.:**

Die im Zusammenhang mit der Autobahnüberbauung aufgeworfenen Fragen der Entschädigung und der Wertminderung von Grundstücken und Gebäuden können im Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden; ihre Klärung muß gegebenenfalls besonderen Verfahren vorbehalten bleiben.

Die Bebauungspläne schaffen lediglich die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der beabsichtigten Baumaßnahmen.

**Zu 9.:**

Eine Bürgerbefragung würde den Umfang der zu rechtfertigenden Maßnahmen bei weitem übersteigen. Nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes und des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes hat jeder Bürger das Recht, Bedenken und Anregungen zu Bauleitplänen vorzubringen. Von diesem Recht ist Gebrauch gemacht worden.

Bei Abwägung der verschiedenen Interessen gegeneinander und untereinander mußte der mit diesem Vorhaben verfolgten planerischen und städtebaulichen Zielsetzung der Vorrang zubilligt werden. Gegenüber dem Interesse, den künftigen Autobahnabzweig keiner Doppelnutzung oder nur einer Überbauung in einem geringeren Umfang zuzuführen, überwiegen die öffentlichen Interessen an der Gewinnung zusätzlichen Baulandes an aus bauwirtschaftlichen und aus stadtwirtschaftlichen Gründen notwendigen größeren zusammenhängenden Wohnbauvorhaben und an der Rentabilität eines derartigen Vorhabens sowie das Interesse vieler Wohnungssuchender mit ihren Familien.

Es kam auch darauf an, die in Jahrzehnten entstandene, in diesem Bereich unterbrochene Besiedlung der angrenzenden Teilgebiete der Ortsteile Wilmersdorf und Schmargendorf, die zueinander ohne rechte Beziehung sind, zusammenzufügen. Die Verbindung konnte - bedingt durch die vorgegebene Autobahntrasse und die Notwendigkeit ihres Ausbaues - nur aus einem raumbildenden und grenzenzsetzenden Baumassenelement bestehen.

Um die berechtigten Interessen der Anwohner zu wahren, sind maximale Festsetzungen für eine Neubebauung unter Einhaltung ausreichender Abstände und besonderer Beachtung der Belange von Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung und des Umweltschutzes getroffen worden. Es ist daher nicht ersichtlich, daß den Anwohnern Schaden an Gesundheit und Eigentum entstünde.

**B. Rechtsgrundlage:**

Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 667) zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. März 1975 (BGBl. I S. 685 / GVBl. S. 1016), in Verbindung mit der

Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 (BGBl. I S. 1237, berichtigt BGBl. 1969 I S. 11 / GVBl. S. 1676, berichtigt GVBl. 1969 S. 142);

Gesetz zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Mai 1972 (GVBl. S. 884).

**C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:**

**a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:**

Die Kosten betragen für	DM
1. die Durchführung der Baumaßnahme künftiger Autobahnabzweig Wilmersdorf zwischen Berliner Straße und Schildhornstraße	161 000 000
2. den Ausbau der Schlangenbader Straße	1 550 000
Von den Mitteln zu 1. sind oder werden in den Haushalt	
a) unter Abschnitt 1202 HSt. 721 05 im Rechnungsjahr 1975	13 000 000
und im Rechnungsjahr 1976	5 000 000
eingestellt - von der Gesamtsumme werden 75% vom Bundesminister für Verkehr getragen -	
b) unter HSt. 122 10 im Rechnungsjahr 1975	1 000 000
und im Rechnungsjahr 1976	13 000 000
eingestellt.	

Die Mittel zu 2. sind oder werden in den Haushalt der Rechnungsjahre 1974 mit 174 000 und 1975 mit 210 000 unter Abschnitt 4202 HSt. 736 02 nachgewiesen.

Die Restbeträge zu 1. und zu 2. werden in den folgenden Rechnungsjahren haushaltsmäßig erfaßt.

Die Grunderwerbs- und Ausbaukosten für die Anlage des Wendeplatzes in der Rudolf-Mosse-Straße und für die einzelnen Eckabschrägungen oder Eckabrundungen werden zu gegebener Zeit in die entsprechenden Fachhaushalte eingestellt.

**b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:**  
Keine.

Berlin, den 10. Juli 1975

**Der Senat von Berlin**

Neubauer  
Senator für den  
Reg. Bürgermeister

Ristock  
Senator  
für Bau- und Wohnungswesen