



Drucksachen

des Abgeordnetenhauses von Berlin

Ausgegeben am 6. 6. 1969

V. Wahlperiode

Nr. 749

Vorlage — zur Kenntnisnahme —
gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin
über Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes VI-91
für das Gelände
zwischen dem künftigen Straßendurchbruch
Mehringdamm – Wilhelmstraße,
der Puttkamerstraße, der Friedrichstraße
und der künftigen Südtangente
im Bezirk Kreuzberg

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

Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes VI-91
für das Gelände
zwischen dem künftigen Straßendurchbruch
Mehringdamm–Wilhelmstraße, der Puttkamerstraße,
der Friedrichstraße und der künftigen Südtangente
im Bezirk Kreuzberg
Vom 8. Mai 1969

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Zuständigkeitsvorschriften vom 29. November 1966 (GVBl. S. 1681) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan VI-91 vom 24. Januar 1968 mit Deckblatt vom 25. April 1969 für das Gelände zwischen dem künftigen Straßendurchbruch Mehringdamm – Wilhelmstraße, der Puttkamerstraße, der Friedrichstraße und der künftigen Südtangente im Bezirk Kreuzberg wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Senator für Bau- und Wohnungswesen, Abteilung V, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Kreuzberg, Abteilung Bauwesen, Stadtplanungsamt und Bauaufsichtsamt, während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

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

A. Begründung:

I. Veranlassung des Planes

Die Verkehrsschwierigkeiten am Blücherplatz und am Halleschen Tor sind auf folgende Verkehrssituation zurückzuführen:

1. Die Mehringbrücke stellt zwischen der Potsdamer Brücke und der Kottbusser Brücke die zur Zeit einzige Überquerungsmöglichkeit des Landwehrkanals dar, die an eine weitreichende Nord-Süd-Verbindung ange-

schlossen ist. Auf dem südlichen Teil dieser Verbindung fließen die Verkehrsströme zusammen, die aus den südlichen und südöstlichen Bezirken über den Tempelhofer Damm, den Mehringdamm und die Blücherstraße massiert am Blücherplatz eintreffen, um sich nördlich der Mehringbrücke in die verschiedenen Richtungen zu verteilen. Entsprechendes gilt für den aus der Gegenrichtung – den nördlichen Bezirken – über die Mehringbrücke und den Blücherplatz nach Süden fließenden Verkehr.

2. Zu dieser sehr starken Verkehrsbelastung kommen die im wesentlichen ost-west-gerichteten Verkehrsströme, die durch die geringe Anzahl von Durchfahrten durch den Riegel des Anhalters Bahnhofes und durch den Verlauf des Landwehrkanals ebenfalls über den Blücherplatz und die Mehringbrücke geleitet werden.

Durch das Zusammentreffen dieser Verkehrsströme werden der Blücherplatz und die Kreuzung am Halleschen Tor über die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit hinausbelastet. Es wird daher im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig, durch den Bau von Entlastungsstraßen Abhilfe zu schaffen, zumal mit einer weiteren Steigerung der Verkehrsdichte zu rechnen ist.

Bei den Untersuchungen über Abhilfemöglichkeiten war davon auszugehen, daß die Innenstadt durch Hauptverkehrsstraßen einwandfrei bedient werden muß. Darüber hinaus haben diese Hauptverkehrsstraßen die Aufgabe, den Verkehr von und zu den Anschlußstellen der kreuzungsfreien Schnellstraßen weiterzuleiten, um einen reibungslosen und schnellen Abfluß der auf den Schnellstraßen zu erwartenden starken Verkehrsströme sicherzustellen.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsbeziehungen haben die Untersuchungen zu folgendem Ergebnis geführt:

1. Zwei Hauptverkehrsstraßenzüge, nämlich der Straßenzug Tempelhofer Damm – Mehringdamm – Wilhelmstraße und der Straßenzug Friesenstraße – Zossener Straße – Lindenstraße – Markgrafenstraße, sollen den Nord-Süd-Durchgangsverkehr an der City vorbeileiten und gleichzeitig den Anschluß an die Südtangente herstellen. Aus diesem Grunde sollen der Mehringdamm über einen Durchbruch, der an der Obentrautstraße beginnt, mit der Wilhelmstraße und die Zossener Straße über einen Durchbruch mit der Lindenstraße und der Markgrafenstraße verbunden werden.
2. Über das Gelände des Anhalter Bahnhofes soll die Verkehrsverbindung Bülowstraße – Obentrautstraße hergestellt und über das Friedhofsgelände südlich der Gedenkbibliothek unmittelbar an den Straßenzug Blücherstraße – Urbanstraße angeschlossen werden.
3. Die Kanaluferstraßen sollen als Einbahnstraßen über die Gitschiner Straße und das Waterloo-Ufer bis zur Zossener Brücke fortgeführt werden.

Die Mehringbrücke dient nach Durchführung dieser Maßnahmen lediglich dem Fußgängerverkehr vom und zum Mehringplatz. Der Bebauungsplan schafft in seinem Geltungsbereich die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der vorgenannten Maßnahmen und regelt Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzung der im Planbereich liegenden Grundstücke, die nach der vorbereitenden Bauleitplanung – Neufassung des Baunutzungsplanes vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) – im Kerngebiet der Baustufe V/3 liegen.

II. Inhalt des Planes

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes VI-91 liegen Teile des künftigen Straßendurchbruchs Puttkamerstraße – Ritterstraße, der Friedrichstraße sowie ein Teil der künftigen Südtangente. Der künftige Straßendurchbruch Mehringdamm – Wilhelmstraße tangiert den Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Westen.

Der Durchbruch Puttkamerstraße – Ritterstraße soll eine Breite von etwa 38 m erhalten; für die Friedrichstraße ist eine Breite von etwa 65 m vorgesehen.

Für die Durchführung der Straßenbaumaßnahmen werden die Grundstücke Puttkamerstraße 11, 12 Ecke Friedrichstraße 223 und Wilhelmstraße 7 sowie Teilflächen der Grundstücke Puttkamerstraße 4-10, Friedrichstraße 239 bis 243, Wilhelmstraße 8-15, 21-23, Hedemannstraße 10 und 25 benötigt und daher als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

In Anlehnung an die vorbereitende Bauleitplanung wurden für die verbleibenden überbaubaren Grundstücksflächen als Art der Nutzung Kerngebiet und als Maß der Nutzung die Grundflächenzahl 0,6 und die Geschosflächenzahl 2,0 festgesetzt. Es gilt die geschlossene Bauweise. Die Bebauungstiefe beträgt 30 m, gerechnet von der Baugrenze an; eine Überschreitung kann entsprechend der Planergänzungsbestimmung 1 zugelassen werden.

Aufgrund der aufgeführten Maßnahmen wurde es notwendig, die gegenstandslos gewordenen Straßen- und Baufluchtlinien aufzuheben und der Planung entsprechende Straßenbegrenzungslinien und Baugrenzen festzusetzen.

III. Verfahren

Der Bebauungsplan ist gemäß § 2 Abs. 5 des Bundesbaugesetzes den Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, vorgelegt worden. Bedenken wurden von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vorgebracht. Sie wenden sich gegen die Linienführung der Südtangente. Die Überprüfung der Trasse erscheine im Interesse der Wirtschaft zwingend notwendig. Es müsse möglich sein, die Südtangente im zuzuschüttenden Flächenstreifen des Landwehrkanals parallel zu diesem oder auch zum Teil über dem Landwehrkanal anzuordnen.

Gleichlautende Bedenken sind bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-88 und VI-93 vorgebracht worden, konnten aber wegen der für die Trasse maßgebenden zahlreichen Festpunkte nicht berücksichtigt werden (vgl. Drucksache Nr. 1629 des Abgeordnetenhauses von Berlin vom 7. Oktober 1966 – IV. Wahlperiode – Seite 3 Abs. 5 bis 7).

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Kreuzberg hat dem Bebauungsplan am 15. Februar 1968 zugestimmt. Der Bebauungsplan hat gemäß § 2 Abs. 6 des Bundesbaugesetzes in der Zeit vom 19. März bis einschließlich 19. April 1968 öffentlich ausgelegen. Während dieser Frist wurden Bedenken und Anregungen von Herrn Heinz-Joachim Schultz-Riedel und Frau Herta Schultz-Riedel als Eigentümer des Grundstücks Hedemannstraße 25 vorgebracht. Sie richten sich im wesentlichen gegen die Linienführung des künftigen Straßendurchbruchs Mehringdamm – Wilhelmstraße, durch die eine Teilfläche ihres Grundstücks und damit das Wohngebäude betroffen werden würde. Die Eigentümer meinen, durch ein Verschenken der Trasse um etwa 12 m nach Westen könne ihr Haus erhalten bleiben. Die dadurch entstehende Krümmung vor ihrem Grundstück vermindere die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und erhöhe somit die Verkehrssicherheit in diesem Straßenabschnitt.

Hierzu wird ausgeführt:

Aus übergeordneten städtebaulichen Gründen für den Gesamtaufbau des Citygebietes in der Friedrichstadt wird die Friedrichstraße künftig als Boulevard mit bevorzugten Fußgängerbereichen ausgebaut. Dagegen stellt der geplante durchgehende Straßenzug vom Mehringdamm zur

Chausseestraße (westlich und parallel zur Friedrichstraße) für den Verkehr die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung durch den alten Kern Berlins dar. Die Trassierung dieses vorrangigen Straßenzuges ist so vorgesehen, daß die Westseite der Kanonierstraße die Westbegrenzung der neuen Straße bildet. Bei der Trassierung der Straße waren die bedeutenden Standorte der Post am Tempelhofer Ufer und der Komischen Oper in der Behrenstraße besonders zu berücksichtigen. Nach dieser Planung ist der südliche Teil des Straßenzuges einschließlich der Brücke über den Landwehrkanal bereits gebaut worden. Etliche Gebäude wurden ebenfalls an der neuen Straßenbegrenzungslinie errichtet.

Die verkehrliche Bedeutung dieses Straßenzuges ist zudem so groß, daß an der Kreuzung mit der Südtangente ein Straßentunnel in Nord-Süd-Richtung vorgesehen werden mußte. Es entsteht hier eine Kreuzung in drei Ebenen. Die Ausmündung dieses Straßentunnels reicht bis an das Grundstück Hedemannstraße 25. Aus Gründen der Gewährleistung eines übersichtlichen, sicheren und flüssigen Verkehrs im Bereich der Zusammenführung des übergeordneten Verkehrsstromes aus dem Tunnel mit dem der Ortsfahrbahnen ist eine Verschwenkung der Straßen- bzw. Tunnelachse nicht vertretbar.

Das Haus Hedemannstraße 25 wird von der Durchführung der Verkehrsplanung voraussichtlich nicht vor 20 Jahren betroffen werden. In der ersten Phase dieses Straßendurchbruchs, der im südlichen Teil bereits seiner Vollendung entgegengeht und durch den auch die Achse des Straßentunnels festgelegt wird, wird der Verkehr in der Höhe der Hedemannstraße provisorisch in die Wilhelmstraße eingeleitet werden. In der zweiten Ausbauphase, der Weiterführung der Trasse in Richtung Kanonierstraße, kann das Haus Hedemannstraße 25 ebenfalls noch einige Zeit erhalten bleiben. Ein Abriß des von der Planung betroffenen Hausteiles ist erst im Zusammenhang mit dem Tunnelbau erforderlich, der als letzte Ausbauphase zu erwarten ist.

Den Bedenken konnte aus diesen Gründen nicht Rechnung getragen werden.

B. Rechtsgrundlage:

Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 665) in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 (BGBl. I S. 429 / GVBl. S. 756);

Gesetz zur Ausführung des Bundesbaugesetzes vom 21. Oktober 1960 (GVBl. S. 1080) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Zuständigkeitsvorschriften vom 29. November 1966 (GVBl. S. 1681).

C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Die Kosten für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme sind haushaltsmäßig noch nicht erfaßt. Sie werden wie folgt geschätzt:

1. Grunderwerb	
a) aus Privatbesitz einschließlich Gebäudewert sowie Umsetzungs- und Verlagerungskosten	etwa 676 000 DM
b) durch Liegenschaftsaussonderungen zum Teil einschließlich Gebäudewert	etwa 2 390 400 DM
2. Gebäudeabriß	etwa 250 000 DM
3. Straßenausbauarbeiten	
a) Straßendurchbruch Puttkamerstraße – Ritterstraße	etwa 1 200 000 DM
b) Anteil Südtangente	etwa 4 500 000 DM
4. Kosten der Leitungsverwaltungen	etwa 801 700 DM
Geschätzte Gesamtkosten	etwa 9 818 100 DM

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

Berlin, den 14. Mai 1969

Der Senat von Berlin

Klaus Schütz
Reg. Bürgermeister

Schwedler
Senator
für Bau- und Wohnungswesen

Der Senator
für Bau- und Wohnungswesen

II b A 4-6142/ VI-91

1 Berlin 31, den 20. Juni 1969
Württembergische Str. 6-10, Zim.:
Fernruf: (95) 6983

Abt. Bau- und Wohnungswesen		
26. JUNI 1969		
V.	Verf.	Pla
Barch. Fachverf.		
Wohn.	Gest.	sonst.

An das
Bezirksamt Kreuzberg v. Berlin
Abt. Bauwesen
- Stadtplanungsamt -

Betr.: Bebauungsplan VI-91 für das Gelände zwischen dem
künftigen Straßendurchbruch Mehringdamm - Wilhelmstraße,
der Puttkamerstraße, der Friedrichstraße und der
künftigen Südtangente im Bezirk Kreuzberg

Vorg.: Mein Schreiben II bA 4-6142/VI-91 vom 13.5.1969

Anlg.: 1 Drucksache Nr. 749

Der o.a. Bebauungsplan VI-91 vom 24. Januar 1968
mit Deckblatt vom 25. April 1969 ist am 8. Mai 1969
durch Rechtsverordnung des Senators für Bau- und Wohnungswesen
festgesetzt worden. Die Verordnung ist am 24. Mai 1969
im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin - S. 593
verkündet worden.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner 52. Sitzung vom 12.6.1969
die ihm gemäß Art. 47 (1) der Verfassung von Berlin unter-
breitete Vorlage - zur Kenntnisnahme - über die Festsetzung
des genannten Bebauungsplanes - Drucksache Nr. 749 - zur
Kenntnis genommen.

Ich bitte, die Einsprechenden vom Ergebnis der Prüfung der
Bedenken und Anregungen zu unterrichten.

Das Bebauungsplanverfahren ist damit abgeschlossen.

Im Auftrage
Braunsdorf

Gezeichnet
Verw. Angest.

