



## Vorlage - zur Kenntnisnahme -

gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin

### über Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes XII-89 a in zwei Blättern für das Gelände zwischen Schloßstraße, Hermann-Ehlers-Platz, Albrechtstraße und Bundesautobahn - Westtangente - (A 11) im Bezirk Steglitz

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 XII-89 a in zwei Blättern für das Gelände zwischen Schloßstraße, Hermann-Ehlers-Platz, Albrechtstraße und Bundes- autobahn - Westtangente - (A 11) im Bezirk Steglitz

Vom 12. Dezember 1974

Auf Grund des § 10 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 667), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Juni 1972 (BGBl. I S. 873 / GVBl. S. 1052), in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Satz 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 XII-89 a vom 20. Juni 1973 in zwei Blättern mit Deckblättern vom 22. November 1974 für das Gelände zwischen Schloßstraße, Hermann-Ehlers-Platz, Albrechtstraße und Bundesautobahn - Westtangente - (A 11) im Bezirk Steglitz, der den durch Verordnung vom 14. Juli 1964 (GVBl. S. 802) festgesetzten Bebauungsplan XII-89 für das Gelände zwischen Birkbuschstraße, Schloßstraße, Hermann-Ehlers-Platz, Albrechtstraße und der Wannseebahn im Bezirk Steglitz teilweise ändert, wird festgesetzt.

#### § 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Bezirksamt Steglitz von Berlin, Abteilung Bauwesen, Vermessungsamt, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Steglitz 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.

## A. Begründung:

### I. Veranlassung des Planes

Im Zusammenhang mit dem Bau der Bundesautobahn - Westtangente - (A 11) zwischen Albrechtstraße und Schloßstraße, der veränderten Führung der Albrechtstraße im Bereich des Hermann-Ehlers-Platzes und der neu entstandenen Einmündung der Birkbuchstraße (jetzt Wolfensteinamm) in die Schloßstraße sollte auch das von diesen Straßen umschlossene Baugelände einer städtebaulichen Neuordnung zugeführt werden. Der zu diesen Zwecken aufgestellte Bebauungsplan XII-89, der am 14. Juli 1964 festgesetzt wurde, beschränkte sich dann jedoch in seinem Geltungsbereich auf die für die oben genannten Straßenbaumaßnahmen benötigten Teilflächen privater Grundstücke und klammerte das in seinem Kernbereich liegende Gelände aus, da hier hinsichtlich der Bebaubarkeit seiner Grundstücke noch weitere Prüfungen erforderlich waren.

In der Folgezeit wurden die Baugrundstücke von der Avalon-Bau GmbH & Co. KG in Berlin erworben und mit einem Büro- und Geschäftshaus bebaut, was Veranlassung war, den unter der Nr. XII-89 a weiterzuführenden Bebauungsplan aufzustellen. Dieser soll, da der Rohbau bereits im wesentlichen fertiggestellt ist, den städtebaulichen Bestand rechtlich sichern, festgesetzte Straßengrenzlinien teilweise ändern, ff. Straßen- und Baufluchtlinien aufheben und Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzung festsetzen.

Im Flächennutzungsplan von Berlin vom 30. Juli 1965 (Abl. 1970 S. 703), zuletzt geändert durch den 5. Änderungsplan zum Flächennutzungsplan vom 28. November 1973, den der Senat von Berlin am 24. September 1974 beschlossen hat und der dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung vorliegt, ist das Gelände als Kerngebiet mit der Geschoßflächenzahl 4,5 dargestellt. Ferner sind zwei U-Bahnlinien mit Bahnhöfen nachrichtlich eingetragen.

Nach dem Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (Abl. 1961 S. 742) liegt das Gelände im beschränkten Arbeitsgebiet der Baustufe IV/3.

### II. Inhalt des Planes

Die Schloßstraße in Steglitz hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einem Geschäftszentrum entwickelt, das auf Grund seiner Lage und Größenordnung als Einkaufsstätte erhebliche Bedeutung für einen großen Teil der südwestlichen Stadtteile Berlins erlangt hat. Das Gelände unmittelbar südlich des Hermann-Ehlers-Platzes hatte an dieser geschäftlichen Entwicklung nur geringen Anteil und war neben einigen drei- bis viergeschossigen Wohngebäuden und ein- und zweigeschossigen provisorischen Geschäftsbauten zumeist im Blockinnern mit Bauten gewerblicher Nutzung bestanden.

Im Zusammenhang mit der Weiterführung der U-Bahnlinie 9 (Leopoldplatz - Walther-Schreiber-Platz), die im Zuge der Schloßstraße auch die geplante Linie 10 (Potsdamer Straße - Rathaus Steglitz) aufnimmt, wurde es erforderlich, für den Bereich südlich des Hermann-Ehlers-Platzes eine neue städtebauliche Konzeption zu erarbeiten. Da die bis Lankwitz/Marienfelde und Lichtenfelde geplanten U-Bahnlinien für einen längeren Zeitraum am Rathaus Steglitz enden werden, mußte hier für den starken Umsteigeverkehr - rund 8000 Fahrgäste pro Stunde in der Spitzenzeit - auf sechs Buslinien eine verkehrsgünstige Lösung in Gestalt einer Autobushaltestellenanlage (Omnibusbahnhof) geschaffen werden. Der Bau einer derartigen Verkehrsebene in Verbindung mit einem U-Bahnhof war wegen seiner Ausdehnung nur im Bereich zwischen Schloßstraße - Albrechtstraße - Kuhlighofstraße möglich. Im Hinblick auf den somit entstehenden Verkehrsknotenpunkt und auf Grund der stadtstrukturell exponierten Lage des Geländes wurde eine konzentrierte Bebauung an dieser Stelle angestrebt. Diesen Vorstellungen entsprach das Bauvorhaben der Avalon-Bau GmbH & Co. KG. Es wurde eine bauliche Anlage errichtet, die sich in vier Teilbereiche gliedert:

Ein in der Höhe gestaffeltes Laden- und Gewerbezentrum bis zu acht Vollgeschossen;

ein Hochhaus mit 28 Vollgeschossen und zwei zusätzlichen Versorgungsgeschossen;

ein Garagengebäude (mit Dachstellplätzen), welches zehn ober- und vier unterirdische Ebenen für etwa 1300 Kraftfahrzeuge aufweist;

Verkehrsbauten, bestehend aus U-Bahnhof und Autobushaltestellenanlage.

Entsprechend der vorbereitenden Bauleitplanung setzt der Bebauungsplan dem Kerngebiet zugeordnete überbaubare Grundstücksflächen (Baukörperausweisung) unter Angabe der zulässigen Zahl der Vollgeschosse fest, wobei mit Rücksicht auf eine eindeutige Darstellung, begründet in der Eigenart des Baukörpers, Baugrenzen für verschiedene zulässige Vollgeschosse in sechs Nebenzeichnungen dargestellt wurden. Es wurde eine Geschoßflächenzahl von 4,47 erreicht.

Im südwestlichen Teil des Baugrundstücks setzt der Bebauungsplan eine Fläche für ein Garagengebäude mit zehn Vollgeschossen und Dachstellplätzen fest, wobei nach Planergänzungsbestimmung 2 die Höhe der Anlage 73,5 m über NN nicht überschreiten darf und innerhalb der dafür vorgesehenen Flächen Räume für technische Einrichtungen, Abstellräume und ähnliche Wirtschaftsräume als Dachaufbauten bis zu einer Höhe von 7,5 m zulässig sind. Ferner sind laut Planergänzungsbestimmung 3 vier unterirdische Garagenebenen zulässig.

Des weiteren regelt die Planergänzungsbestimmung 1, daß die Festsetzung der Fläche für Garagen und Stellplätze bei Bedarf weitere benötigte Stellplätze nicht ausschließt, die auf dieser Fläche nicht untergebracht werden können.

Für die Autobushaltestellenanlage (BVG-Omnibusbahnhof) setzt der Bebauungsplan eine private Verkehrsfläche fest, die mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten des zuständigen Unternehmensträgers zu belasten ist (Planergänzungsbestimmung 5). Außerdem sind diese private Verkehrsfläche sowie die dem Kerngebiet zugeordneten, nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten (Planergänzungsbestimmung 6).

Gemeinsam mit dem Hochbauprojekt wurde in Abstimmung mit der BVG (Berliner Verkehrs-Betriebe) in zwei unterirdischen Ebenen jeweils ein U-Bahnhof im Schnittpunkt der U-Bahnlinien 9 und 10 gebaut. Die hierfür beanspruchte Fläche wurde im Bebauungsplan mit Buchstaben umschrieben und gemäß der Planergänzungsbestimmung 8 als mit einem Fahrrecht zugunsten des Unternehmensträgers der U-Bahn zu belastende Fläche festgesetzt.

Im Zusammenhang mit dem Bau einer Rampenanlage in der Kuhlighofstraße mußte ein Teil der Umfahrt innerhalb der privaten Verkehrsfläche angelegt werden. Diese Teilfläche ist als mit einem Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche festgesetzt worden (Planergänzungsbestimmung 7).

Entsprechend § 9 Abs. 7 des Bundesfernstraßengesetzes hat an dem Bebauungsplan der Träger der Straßenbaulast mitgewirkt.

Eine zur ehemaligen Steglitzer Dorfaue gehörende Eiche an der Schloßstraße wurde als Naturdenkmal - geschützter Baum - in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

### III. Verfahren

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

Der Bebauungsplan hat die Zustimmung der Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Steglitz mit Beschluß vom 11. Juli 1973 erhalten und in der Zeit vom 13. August 1973 bis 14. September 1973 öffentlich ausgelegen.

Bedenken und Anregungen haben vorgebracht:

1. Herr R. E. Bergen-Pollack - zugleich im Auftrage und im Namen der Mitmieter der Häuser Leydenallee 70/72 - und
2. Frau Architektin Dipl.-Ing. Sigrid Kressmann-Zschach.

Die Bedenken zu 1. richten sich gegen den Bau des Hochhauses, das den Fernsehempfang erheblich störe. Es wurde

daher beantragt, der Architektin die Auflage zu erteilen, unverzüglich eine entsprechende Verstärkeranlage zu errichten, damit für die Betroffenen wieder ein einwandfreier Empfang gewährleistet sei.

Die Bedenken und Anregungen zu 2. richten sich gegen geringe Maßdifferenzen zwischen dem endgültigen Bebauungsplan und dem Plan des von der Architektin Kressmann-Zschach beauftragten Vermessungsbüros.

Die Bedenken und Anregungen zu 1. mußten unberücksichtigt bleiben.

Die Sicherung eines einwandfreien Fernsehempfanges ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Landespostdirektion Berlin wurde um Stellungnahme gebeten. Aus ihrem Ermittlungsergebnis wurde ersichtlich, daß im Bereich der Häuser Leydenallee 70/72 der Empfang des 1. Fernsehprogrammes (ARD) zwar nicht völlig einwandfrei (Reflektionen), die Bildbeeinträchtigung jedoch nach Wertung der Landespostdirektion Berlin durchaus zumutbar ist. In Anbetracht dieses Ergebnisses der Untersuchungen wurde nicht im einzelnen ermittelt, durch welche Einflüsse die Beeinträchtigungen hervorgerufen werden. Der von der Gemeinschaftsantennenanlage gelieferte Empfang entspreche der auf den Häusern optimal erreichbaren Qualität. Die Bedenken zu 2. wurden durch Deckblatt zum Bebauungsplan berücksichtigt.

#### B. Rechtsgrundlage:

Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (BGBl. I S. 341 / GVBl. S. 667), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Juni 1972 (BGBl. I S. 873 / GVBl. S. 1052), 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:

1. Einnahmen: Keine.

2. Ausgaben:

Die Straßenbaumaßnahmen mit Gesamtkosten in Höhe von .....	9 300 000,— DM
werden ab 1970 beim Abschnitt 4202 - Steglitz - Haushaltsstelle 720 05 „Umbau der Schloßstraße von Walther-Schreiber-Platz bis Hermann-Ehlers-Platz“ mit Gesamtkosten in Höhe von .....	8 050 000,— DM
und ab 1972 zusätzlich beim Abschnitt 4202 - Steglitz - Haushaltsstelle 720 07 „Umbau der Schloßstraße und der Kuligshofstraße von Hermann-Ehlers-Platz bis Wolfensteindamm“ mit Gesamtkosten in Höhe von .....	1 250 000,— DM
finanziert.	

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: Keine.

Berlin, den 30. Dezember 1974

#### Der Senat von Berlin

Neubauer  
Bürgermeister

Dr. Riebschläger  
Senator  
für Bau- und Wohnungswesen