



Vorlage - zur Kenntnisnahme -

gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Verfassung von Berlin

über Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes X-127 (in zwei Blättern) für die Verbreiterung der Potsdamer Straße und der Berliner Straße zwischen dem Grundstück Potsdamer Straße 41 und dem Fußweg zur Mörchinger Straße, für angrenzende Grundstücke und Grundstücksflächen sowie für die Grundstücke Seehofstraße 3 und Bogenstraße 8 (teilweise) im Bezirk Zehlendorf

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 X-127 (in zwei Blättern) für die Verbreiterung der Potsdamer Straße und der Berliner Straße zwischen dem Grundstück Potsdamer Straße 41 und dem Fußweg zur Mörchinger Straße, für angrenzende Grundstücke und Grundstücksflächen sowie für die Grundstücke Seehofstraße 3 und Bogenstraße 8 (teilweise) im Bezirk Zehlendorf

Vom 13. September 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 X-127 (in zwei Blättern) vom 21. Januar 1974 mit Deckblättern vom 12. September 1974 für die Verbreiterung der Potsdamer Straße und der Berliner Straße zwischen dem Grundstück Potsdamer Straße 41 und dem Fußweg zur Mörchinger Straße, für angrenzende Grundstücke und für Grundstücksflächen sowie für die Grundstücke Seehofstraße 3 und Bogenstraße 8 (teilweise) im Bezirk Zehlendorf, der den durch Verordnung vom 28. August 1957 (GVBl. S. 1105) festgesetzten Bebauungsplan X-2 zur Abänderung der Straßen- und Baugrenzen beiderseits der Potsdamer und Berliner Straße zwischen Kaiser- und Gartenstraße und zur Ausweisung eines Parkplatzes an der Kaiserstraße in Berlin-Zehlendorf, den durch Verordnung vom 28. September 1959 (GVBl. S. 1166) festgesetzten Bebauungsplan X-25 für das Gebiet an der Mörchinger Straße und Berliner Straße 30-36 in Berlin-

Zehlendorf, den durch Verordnung vom 6. April 1967 (GVBl. S. 588) festgesetzten Bebauungsplan X-32 für die Grundstücke Clayallee 330 - Charlottenburger Straße 10/12, Clayallee 336/354, Berliner Straße 9/11 d und Charlottenburger Straße 2/8 im Bezirk Zehlendorf, den durch Verordnung vom 30. Juni 1966 (GVBl. S. 1101) festgesetzten Bebauungsplan X-54 für die Grundstücke Potsdamer Straße 45, 45 a, 46, Königstraße 5, 6, 45, 46, Martin-Buber-Straße 18-19 und Martin-Buber-Straße 20-21 mit Königstraße 44 sowie für die Teilflächen der Grundstücke Potsdamer Straße 47-48 mit Königstraße 4, Potsdamer Straße 50 mit Königstraße 1 a, Königstraße 1 b, 3 und Königstraße 40-43 a im Bezirk Zehlendorf und den durch Verordnung vom 5. Juli 1968 (GVBl. S. 945) festgesetzten Bebauungsplan X-61 für das Gelände zwischen Berliner Straße, Vopeliuspfad, hinteren Grenzen der Grundstücke Vopeliuspfad 8-12, Wannseebahn und Seehofstraße im Bezirk Zehlendorf teilweise ändert, wird festgesetzt.

§ 2

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

Begründung:

I. Veranlassung des Planes

Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes gaben der seit längerer Zeit unbefriedigende städtebauliche Zustand im Ortskern Zehlendorf, der im wesentlichen auf die Zerschneidung des Ortskernes durch den angewachsenen Verkehr auf der Bundesstraße 1 zurückzuführen ist sowie die mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu vereinbarenden Verkehrsverhältnisse im Kreuzungsbereich Potsdamer Straße / Berliner Straße und Clayallee / Teltower Damm. Der Bebauungsplan ist eine entscheidende Voraussetzung für die geplante Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation. Er folgt mit seinen Festsetzungen der vorbereitenden Bauleitplanung. Der Durchgangsverkehr der Bundesstraße 1 soll in beiden Fahrtrichtungen durch einen Tunnel geführt werden. Für den Ausbau des Tunnels und die parallel dazu verlaufenden Ortsfahrbahnen sowie die Neueingelenkung der kreuzenden und einmündenden Straßen ist die Inanspruchnahme von angrenzenden Grundstücken oder deren Teilflächen erforderlich. Hierbei müssen zur Neufestsetzung der Straßenbegrenzungslinien und der Straßenausbauhöhen die festgesetzten Bebauungspläne X-2, X-25, X-32, X-54 und X-61 teilweise geändert werden.

Im Flächennutzungsplan von Berlin vom 30. Juli 1965 (ABl. 1970 S. 703), zuletzt geändert durch den 4. Änderungs- und Ergänzungsplan zum Flächennutzungsplan vom 16. Juli 1973 (ABl. 1974 S. 793), ist die Bundesstraße 1 (B 1) als Schnellverkehrsstraße mit der Untertunnelung im Kreuzungsbereich Zehlendorf-Mitte dargestellt. Die vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßten Baugrundstücke oder deren Teilflächen stimmen hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung (Kerngebiet, Mischgebiet und allgemeines Wohngebiet sowie Parkanlage) im Grundsatz mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan überein. Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung sind im Flächennutzungsplan für das Kerngebiet die Geschosflächenzahl 1,0 und für das Mischgebiet und das allgemeine Wohngebiet die Geschosflächenzahl 0,6 dargestellt. Das Baugrundstück im Anschluß an das Gemeindewäldchen zwischen Fischerhüttenstraße und Potsdamer Straße ist im Flächennutzungsplan als Parkanlage dargestellt.

Nach dem Baunutzungsplan in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. 1961 S. 742) gehören die vom Geltungsbereich des Bebauungsplans betroffenen Baugrundstückflächen zum gemischten Gebiet, Baustufe II/2 und III/3, und südlich der Berliner Straße zwischen Gartenstraße und Seehofstraße zum allgemeinen Wohngebiet, Baustufe II/3.

II. Inhalt des Planes

Der Bebauungsplan wurde gemäß § 8 Abs. 2 des Bundesbaugesetzes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans erstreckt sich im wesentlichen auf die Straßenverkehrsflächen der Potsdamer-Berliner Straße mit den einmündenden Straßen und die Fläche oder Teilflächen der angrenzenden Grundstücke, soweit sie durch die Neufestsetzung der Straßenbegrenzungslinien betroffen werden.

Von der geplanten Straßenbaumaßnahme werden Gebäude auf folgenden Grundstücken betroffen: Potsdamer Straße 50 / Königstraße 1 a, Potsdamer Straße 50 a / Königstraße 1, Teltower Damm 3/5 Ecke Berliner Straße Nr. 2, Berliner Straße 6 / Gartenstraße 13, Berliner Straße 8 Berliner Straße 10/12, 12 a, 14 und 16. Die Grundstücke Potsdamer Straße 49 / Königstraße 1 c, Potsdamer Straße 50 / Königstraße 1 a - 1 b, Potsdamer Straße 50 a / Königstraße 1 und Berliner Straße 8 sowie Teilflächen der Grundstücke Berliner Straße 14, 16, 18, 15 / Charlottenburger Straße 1 und Vopeliuspfad 13, die als Straßenverkehrsfläche festgesetzt sind, hat Berlin bereits erworben. Die Gebäude auf den Grundstücken Martin-Buber-Straße 12 / Potsdamer Straße 51 sowie Teltower Damm 3/5 Ecke Berliner Straße 2, Berliner Straße 6 / Gartenstraße 13 müssen, soweit sie im Gehwegbereich liegen, kolonisiert werden. Von der Einrichtung dieser Kolonnaden werden ein Bekleidungs- und ein Lebensmittelgeschäft sowie die Filiale einer Berliner Tageszeitung betroffen.

Die Gebäude auf den Grundstücken Berliner Straße 8, 10, 12, 12 a, 14 und 16 müssen - zumindest soweit sie im Bereich der Straßenverkehrsfläche liegen - abgerissen werden. Die Abteilung Finanzen - Grundstücksamt - des Bezirksamtes Zehlendorf ist um den Erwerb dieser Grundstücke oder deren Teilflächen bemüht, soweit sie sich noch in Privateigentum befinden. Die bereits mit dem am 5. Juli 1968 festgesetzten Bebauungsplan X-61 zum Abriss bestimmten Gebäude auf den Grundstücken Berliner Straße 12 a, 14 und 16 sind keine Neubauten.

Die Gebäude auf dem landeseigenen Grundstück Potsdamer Straße 8 / Fischerhüttenstraße 4-6 sind funktionell als Verwaltungsgebäude unzureichend und baulich überaltert, so daß eine Instandhaltung aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten wäre. Als Ersatzstandort für das Gesundheitsamt ist das Grundstück Charlottenburger Straße 10/14, Clayallee 330 vorgesehen, das als Baugrundstück für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Hallenschwimmbad und Anlagen für gesundheitliche Zwecke im Bebauungsplan X-32 am 6. April 1967 festgesetzt wurde.

Der Bebauungsplan setzt das Straßenland für die Potsdamer Straße und Berliner Straße und - soweit erforderlich - der Einmündungsbereiche der angrenzenden Straßen als Straßenverkehrsfläche mit den Straßenbegrenzungslinien und Höhenlagen über NN fest.

Der Bebauungsplan X-127 setzt der Sicherheit des Straßenverkehrs dienende Zu- und Ausfahrtsverbote fest. Die Zu- und Ausfahrtsverbote vor dem Grundstück Clayallee 356 / Berliner Straße 1/3 und Potsdamer Straße 52/54 wurden in der Berliner Straße beziehungsweise Potsdamer Straße auf Grund vorliegender Anregungen, die nachfolgend noch erläutert sind, im Bereich der auf den Grundstücken vorhandenen Zufahrten zu den Stellplatzanlagen durch Deckblatt eingeschränkt.

Die im Bebauungsplan X-127 festgesetzte Verkehrsplanung hat bereits in den unter I. genannten Bebauungsplänen ihren rechtsverbindlichen Niederschlag gefunden; sie bedurfte jedoch auf Grund des endgültig vorliegenden Straßenausbauentwurfes geringer Veränderungen. Der Straßenzug Unter den Eichen - Berliner Straße - Potsdamer Straße - Potsdamer Chaussee ist von jeher die Hauptfallstraße in den Südwesten Berlins mit unmittelbarem Anschluß über die Anschlussstelle Zehlendorf an der Bundesautobahn Avus und damit an die Autobahn Berliner Ring als Hauptverteiler im Fernstraßenverkehr außerhalb Berlins. Darüber hinaus sammelt sich hier der Ausflugsverkehr aus den südlichen und östlichen Wohnbereichen Berlins in die Erholungsgebiete um den Großen Wannensee, die Unterhavel und die angrenzenden Berliner Forsten. Aus diesem Grund muß die in vielen Bereichen

überregionale Hauptverbindungsader zum Teil wesentlich verbreitert werden. An den Kreuzungsbereichen mit anderen stark befahrenen überörtlichen Verkehrsstraßenzügen, es sind dies die Kreuzungen mit der Drakestraße - Habelschwerdtter Allee und Teltower Damm - Clayallee ist der Durchgangsverkehr zur Trennung von dem Orts- und dem Abbiegeverkehr, planfrei zu führen. Das in Verbindung mit dem Bebauungsplan X-127 geplante Tunnelbauwerk verläuft im Zuge der Bundesstraße 1.

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Potsdamer Straße/Berliner Straße - Clayallee/Teltower Damm reicht für den heutigen Verkehr in den Spitzenzeiten nicht mehr aus. Aus städtebaulichen Gründen war es für den Entwurf des Tunnelbauwerkes geboten, den niveaufreien Durchgangsverkehr aus beiden Richtungen bereits vor dem Ortskern in den Tunnel abzusenken.

Während man bei der Straße Unter den Eichen lediglich den Kreuzungsbereich mit der Drakestraße - Habelschwerdtter Allee in etwa 42 m Länge abzudecken hatte und die Abfahrtsrampen in jeweils etwa 172 m Länge als Rampen bei gerader Straßenführung angelegt werden konnten, wird der Ausbau im Zentrum von Zehlendorf eine geschlossene Tunnellänge von etwa 460 m erfordern, die Rampen werden jeweils etwa 216 m und 192 m lang sein.

Der Straßenentwurf wurde unter größtmöglicher Schonung der vorhandenen Bausubstanz, der Erhaltung der alten Friedhofsmauer sowie des teilweise wertvollen Baumbestandes aufgestellt. Die Erhaltung der im Kreuzungsbereich der Clayallee als Naturdenkmal geschützte Eiche mit ihrer großausladenden Krone war bei der Aufstellung des Projekts eine wesentliche Voraussetzung.

Bedingt durch den zur Verfügung stehenden geringen Straßenquerschnitt wurde für die Bereitstellung der erforderlichen Verkehrsflächen ein Herüberziehen der beiden ebenerdigen Ortsfahrbahnen zwischen Gartenstraße und Fischerhüttenstraße über den Tunnelbereich erforderlich. Der Tunnelbreite setzen die unterzubringenden Versorgungsleitungen enge Grenzen. Auf eine zusätzliche Sicherheitsspur im Tunnel mußte deshalb verzichtet werden.

Untersuchungen haben ergeben, daß der Bau eines nur dreispurigen Tunnels keine besonderen Einsparungen hinsichtlich des Gebäudeabrisses ergeben hätte. Dafür hätte man mit einer wesentlichen Einschränkung der Sicherheit des Verkehrs rechnen müssen. Ein dreispuriger Tunnel hätte eine andere Konstruktion und damit eine größere Tiefenlage erfordert, die einen Kostenaufwand sowie Grundwasserabsenkungen während der Bauzeit zur Folge gehabt hätte.

Die Länge der geschlossenen Tunneldecke ermöglicht, daß die Straßenzüge Clayallee - Teltower Damm, Onkel-Tom-Straße - Martin-Buber-Straße sowie die einmündende Fischerhütten- und Gartenstraße in der bisherigen Form ungehindert die Potsdamer - Berliner Straße kreuzen beziehungsweise in sie einmünden können. Bei den im Bereich der Rampen oder Rampenzufahrten liegenden Einmündungen der Charlottenburger Straße, der Seehofstraße und der Ahornstraße gibt es künftig für die Verkehrsteilnehmer nur noch die Möglichkeit des Rechtsabbiegens in die parallel zu dem Tunnel verlaufenden Ortsfahrbahnen. Das Rechtseinbiegen aus der Bundesstraße 1 in diese Straßeneinmündungen ist weiterhin nach wie vor möglich.

Die Gartenstraße, die künftig im stärkeren Maße als rückwärtige Zufahrt zu den Stellplätzen der Geschäfte am Teltower Damm benötigt wird, hat sich im Einmündungsbereich mit 11,5 m Breite als zu schmal erwiesen. Zur verkehrsgerechten Gestaltung muß daher der Abschnitt zwischen Berliner Straße und Bogenstraße nach Osten auf 14,5 m verbreitert werden; die dafür festgesetzte Straßengrenzungsline folgt diesem Erfordernis.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung im Bebauungsplan. Die in der Planunterlage nachgewiesene Einteilung der Straßenverkehrsfläche stellt den jetzigen Ausbauzustand dar.

Für die in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogenen Baugrundstücke oder deren Teilflächen setzt

der Bebauungsplan, soweit sie nicht von der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche betroffen sind, Baugrenzen mit folgender baulicher Nutzung fest:

1. Für die Grundstücke Martin-Buber-Straße 12, Potsdamer Straße 51-54, Teltower Damm 2 Kerngebiet und in Anlehnung an die vorhandene Bausubstanz Baukörper mit einem, zwei und acht zulässigen Vollgeschossen. Für das Grundstück Martin-Buber-Straße 12, Potsdamer Straße 51 ergibt sich daraus die Geschosflächenzahl 2,1 und für das Grundstück Potsdamer Straße 52-54/Teltower Damm 2 die Geschosflächenzahl 1,1, für die Gesamtfläche dieses Kerngebietes 1,78;
2. für das Grundstück Teltower Damm 3/5, Berliner Straße 2/6, Gartenstraße 13 ebenfalls in Anlehnung an die vorhandene Bausubstanz Kerngebiet bei geschlossener Bauweise mit drei zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,4 und der Geschosflächenzahl 1,2;
3. für das Grundstück Berliner Straße 8/12 und Seehofstraße 1/3 allgemeines Wohngebiet bei geschlossener Bauweise mit drei zulässigen Vollgeschossen, der Grundflächenzahl 0,3 und der Geschosflächenzahl 0,9;
4. für eine kleine Teilfläche des Grundstücks Seehofstraße 2/4, Kleinaustraße 4 (St.-Ursula-Schule) im Anschluß an die im Bebauungsplan X-61 getroffene Festsetzung Baugrundstück für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Privatschule“;
5. für eine Teilfläche des Grundstücks Berliner Straße 5/7 die Art der Nutzung allgemeines Wohngebiet in Anlehnung an die im Bebauungsplan X-2 für die Restfläche getroffene Baukörperausweisung;
6. für die Grundstücke Berliner Straße 15, Charlottenburger Straße 1 und Berliner Straße 15a Mischgebiet bei geschlossener Bauweise mit der zulässigen Vollgeschosflächenzahl 2, der Grundflächenzahl 0,3 und der Geschosflächenzahl 0,6;
7. für das Grundstück Potsdamer Straße 8, Fischerhüttenstraße 4/6 im Anschluß an das Gemeindeväldchen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage.

Durch Planergänzungsbestimmung wird unter anderem geregelt, daß im Kerngebiet mit Ausnahme des Baukörpers (A-B-C-D-A) auf dem Grundstück Potsdamer Str. 52-54/Teltower Damm 2 Wohnungen allgemein zulässig sind.

Soweit die Baugrundstücke im Planbereich flächenmäßig ausgewiesen sind, können im Einzelfall Ausnahmen von der Zahl der Vollgeschosse zugelassen werden, wenn die Geschosflächenzahl nicht überschritten wird. Die zulässige Geschosflächenzahl kann auf diesen Grundstücksflächen um die Flächen notwendiger Garagen und zugehöriger Nebenanlagen erhöht werden, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden. Näheres regelt die Planergänzungsbestimmung 4.

Soweit mit den Festsetzungen im Bebauungsplan die Nutzungsmaße im Vergleich zu den Darstellungen der vorbereitenden Bauleitplanung erhöht wurden, ist diese höhere Ausnutzung gerechtfertigt, da die Grundstücke im Zentrum Zehlendorfs liegen und in Verbindung mit der vorhandenen Bebauung eine größere geschlossene Baumasse stadträumlich erwünscht ist. Da wegen der relativ geringen Größe der betroffenen Flächen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, handelt es sich um eine Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.

III. Verfahren

Der Bebauungsplan hat den zu beteiligenden Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, zur Stellungnahme vorgelegen. Einwendungen und vorgebrachte Änderungswünsche wurden nach Erörterung nicht aufrechterhalten.

Der Bebauungsplan hat die Zustimmung der Bezirksordnetenversammlung mit Beschluß vom 23. Januar 1974 erhalten und wurde in der Zeit vom 18. Februar 1974 bis 22. März 1974 öffentlich ausgelegt.

Während und nach der öffentlichen Auslegung wurden Bedenken und Anregungen vorgebracht von:

1. der Firma Meierei C. Bolle, Eigentümerin des Grundstücks Teltower Damm 2, Potsdamer Straße 52-54, mit Schreiben vom 20. März 1974 mit der Anregung, die Baugrenzen geringfügig zu verändern,
2. den Herren Architekten Immich und Ervenich für den Konvent der Ursulinen, Eigentümerin des Grundstücks Berliner Straße 12 a / Seehofstraße 2/4 und Kleinaustraße 4, mit Schreiben vom 21. März 1974 und 19. August 1974 mit der Anregung, die Fußgängerbrücke und Treppentürme, die der Überbrückung der B 1 dienen, zu verschleiben,
3. Herrn Professor Dr. Cornelius Müller-Hofstede und Frau Dr. Annedore Müller-Hofstede, letzere Eigentümerin des Grundstücks Bogenstraße 10, und 36 weitere Mitunterzeichner mit Schreiben vom 18. und 21. März 1974 mit der Anregung, die Jugendstilvilla Bogenstraße 8 zu erhalten,
4. Herrn Dr. med. Klaus Petersen und Frau Dr. med. Maria-Luise Petersen, Eigentümer des Grundstücks Gartenstraße 14, mit Verhandlungsniederschrift vom 3. April 1974 hinsichtlich der Veränderung der Eigentumsart des Baugebietes an der Bogen- und Gartenstraße und wegen der Erhaltung der Jugendstilvilla Bogenstraße 8,
5. dem Senator für Finanzen mit Schreiben vom 21. März 1974 wegen des Verlaufs der Straßenbegrenzungslinie im Bereich der Grundstücke Ahonstraße 1 und Potsdamer Straße 44,
6. Herrn Dr. Bolzani, Mieter im landeseigenen Gebäude Königstraße 1 b, mit Schreiben vom 25. März 1974 wegen des notwendigen Abrisses des von ihm bewohnten Gebäudes,
7. Herrn Willi Zwanzig, Eigentümer des Grundstücks Ahornstraße 1 / Potsdamer Straße mit Schreiben an die Abteilung Finanzen - Grundstücksamt - vom 11. Januar 1974 mit der Anregung, die Straßenverkehrsfläche vor seinem Grundstück nach Norden unter Inanspruchnahme eines Streifens des Gemeindegewändchens zu verschieben,
8. Herrn Siegfried Schmitz, Eigentümer des Grundstücks Potsdamer Straße 42, mit Schreiben vom 21. März 1974 wegen des künftigen Grenzverlaufes an der Potsdamer Straße,
9. Frau Doris und Herrn Peter Kreher, 1 Berlin 45, Marschnerstraße 22, mit Schreiben vom 10. Februar 1974 wegen der Verbreiterung der Potsdamer - Berliner Straße und des Baus des Straßentunnels,
10. Herrn Dr. Dieter Borgmann, 1 Berlin 37, Onkel-Tom-Straße 170, mit Schreiben vom 16. März 1974 wegen des Baus des Straßentunnels,
11. Herrn Herwig und Frau Ute Roggemann, 1 Berlin 39, Grüner Weg 23, mit Schreiben vom 22. März 1974 wegen der Untertunnelung der Potsdamer und Berliner Straße,
12. Herrn Dipl.-Ing. Walther Grunwald, 1 Berlin 37, Berliner Straße 10, mit Schreiben vom 23. März 1974, das von weiteren 33 Personen ohne Adressenangabe unterzeichnet wurde, wegen des Straßentunnelprojektes und der nach seiner Ansicht damit verbundenen Zerstörung des Ortskerns Zehlendorf.

Die Einsprechenden zu 9. bis 11. sind nicht unmittelbar von der im Bebauungsplan festgesetzten Planung Betroffene, sondern offensichtlich an stadtplanerischen Fragen interessierte Bürger aus der weiteren Umgebung. Der Einsprechende zu 12. wohnt in einem Gebäude, das auf Grund der festgesetzten Verkehrsplanung abgerissen werden muß.

Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Beteiligten zu 1. bis 8. wurden von der zuständigen Bezirksverwaltung mit den Einsprechenden mündlich und schriftlich erörtert. Die gegen den Ausbau des Tunnels vorge-

brachten Bedenken und Anregungen grundsätzlicher Art, die von den Beteiligten zu 9. bis 12. und von der nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes gegründeten Bürgerinitiative vorgebracht wurden, sind eingehend in der Öffentlichkeit diskutiert worden, und zwar:

- a) Im Interview über das Tunnelprojekt Zehlendorf in der „Rundschau am Morgen“ im Rias II am 24. April 1974 mit Herrn Dipl.-Ing. Walther Grunwald, Herrn Senator Dr. Riebschläger, Herrn Bezirksbürgermeister Dr. Rothkegel, Herrn Abgeordneten Dr. Haus, Herrn Abgeordneten Franke und Herrn Abgeordneten Oxfort;
- b) im Telefoninterview mit Herrn Abgeordneten Hans-Jürgen Heß im „Echo am Morgen“ des Senders Freies Berlin II am 24. April 1974;
- c) in der öffentlichen Podiumsdiskussion zwischen Mitgliedern der Bürgerinitiative „Erhaltung Ortskern Zehlendorf“ und den Herren Abgeordneten Griebach, Heß, Lemmer und dem Bezirksverordneten Mütter im Bürgersaal des Rathauses Zehlendorf am 9. Mai 1974;
- d) in der öffentlichen gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bau- und Wohnungswesen und des Ausschusses für Verkehr und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin mit Anhörung der von Herrn Dipl.-Ing. Grunwald geleiteten Bürgerinitiative „Erhaltung Ortskern Zehlendorf“ am 15. Mai 1974 im Rathaus Schöneberg, in der auch ein geänderter Straßenausbauentwurf mit Erweiterung der Gehsteigflächen, Grünanlagen und Ersatzbaumpflanzungen (Alternativvorschlag) durch Herrn Senator Dr. Riebschläger vorgelegt wurde;
- e) in dem Gespräch der Mitglieder des Bezirksamtes Zehlendorf und der Vertreter der drei Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlung von Zehlendorf mit Vertretern der Bürgerinitiative „Erhaltung Ortskern Zehlendorf“ am 28. Mai 1974, wobei das Bezirksamt in diesem Gespräch den modifizierten Entwurf des Senators für Bau- und Wohnungswesen vorgelegt hat;
- f) in der öffentlich gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Bau- und Wohnungswesen und des Ausschusses für Verkehr und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin mit der Bürgerinitiative „Erhaltung Ortskern Zehlendorf“ am 29. Mai 1974, in der dem Plenum des Abgeordnetenhauses von Berlin empfohlen wurde, die Haushaltssperre für den Tunnelbau aufzuheben.

Im Anschluß an diese Veranstaltungen hat das Abgeordnetenhaus von Berlin am 13. Juni 1974 beschlossen, die Haushaltssperre für den Bau des Zehlendorfer Straßentunnels aufzuheben.

Das Stadtplanungsamt hat daraufhin den Bebauungsplan mit dem Antrag auf Festsetzung dem Senator für Bau- und Wohnungswesen vorgelegt. Zu den unter 1. bis 12. vorgebrachten Bedenken und Anregungen wird folgendes ausgeführt:

Zu 1.:

Der Anregung der Firma C. Bolle, die auf dem Grundstück Potsdamer Straße 52-54/Teltower Damm 2 eingetragene Abschrägung der Baugrenze für das eingeschossige Gebäude aufzuheben und die Baugrenze im Zuge der Straßenbegrenzungslinie an der Potsdamer Straße weiterzuführen, konnte gefolgt werden, da kein städtebauliches Interesse an der Erhaltung dieser Abschrägung besteht. Das Zu- und Ausfahrtsverbot an der Zufahrt zum Teltower Damm wurde aufgehoben. Der Bebauungsplan wurde durch Deckblatt geändert.

Zu 2.:

Die mit Schreiben vom 21. März 1974 im Auftrage des Konvents der Ursulinen e. V. vorgebrachten Bedenken gegen die Einrichtung der geplanten Fußgängerbrücke, die nach Ansicht der Einsprechenden das Gesamtkonzept der St.-Ursula-Schule stören würde, hat das Stadtplanungsamt mit den beauftragten Herren Architekten schriftlich erörtert und gleichzeitig vorgeschlagen, die Fußgängerbrücke

nach Osten - wie im Deckblatt zum Bebauungsplan eingetragen - zu verschieben. Um Zustimmung des Konvents der Ursulinen zu diesem Vorschlag wurde gebeten.

Mit Schreiben vom 19. August 1974 teilten die Herren Architekten Immich und Ervenich dem Stadtplanungsamt Zehlendorf - ausgehend von der vorgeschlagenen Verschiebung der Fußgängerbrücke - mit, daß nach ihrer Ansicht der Treppenturm und die Brücke in ihrer Funktion als Verkehrsfläche dem Schulbetrieb und die Benutzung der in Aussicht genommenen Stellplätze stören würden, weil besonders in den Vormittagsstunden mit einer starken Frequentierung durch Fußgänger und mit einer größeren Ansammlung von Personenkraftwagen der Eltern der Schulkinder zu rechnen sei. Es wurde daher vorgeschlagen, die Brücke in die Nähe der nächstliegenden Bushaltestelle zu verlegen.

Im Bebauungsplan wurde auf Grund des vom Stadtplanungsamt Zehlendorf übersandten Deckblattvorschlages die Straßenbegrenzungslinie so geändert, daß der vorgenannte Treppenturm ostwärts der Kleinaustraße auf landeseigenem Grundstück errichtet werden kann. Die Fußgängerbrücke dient nicht zuletzt auch den Interessen der die St.-Ursula-Schule besuchenden Kinder. Die Lage der Brückenzugänge und die der Bushaltestellen ist miteinander abgestimmt worden. Eine weitere Verschiebung der Fußgängerbrücke nach Osten ist von der verkehrlichen Erschließung her gesehen nicht zu vertreten, weil in erster Linie mit der Überbrückung der Bundesstraße 1 im Rampenbereich zwischen der Charlottenburger Straße und der Clayallee die Fußgänger Verbindung zwischen Seehofstraße und Charlottenburger Straße (Hallenbad und sonstige Einrichtungen für soziale und gesundheitliche Zwecke) aufrechterhalten werden soll und weil wegen der Verengung des Gehwegbereiches in Richtung Osten eine Unterbringung des Treppenturmes auf der Nordseite nicht mehr möglich ist. Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen konnten daher nur zum Teil berücksichtigt werden.

Zu 3. und 4.:

Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Einwohnerchenden zu 3. und 4. richten sich einmal gegen die Erhöhung der Geschloßflächenzahl auf 0,9 (im Flächen-nutzungsplan 0,6) für das allgemeine Wohngebiet ostwärts der Gartenstraße und gegen die Reduzierung der Gartenflächen des Grundstücks Bogenstraße 8, das wertvollen Baumbestand aufweise. Darüber hinaus wurde angeregt, das Gebäude Bogenstraße 8 im Bebauungsplan als erhaltenswürdig festzusetzen. Die Erhöhung der Geschloßflächenzahl verändere erheblich den Charakter des Baugebietes an der Bogen- und Gartenstraße. Das Interesse einer Wohnraumbeschaffung dürfe hier nicht der notwendigen Erhaltung der Eigenart des Ortsbildes vorangestellt werden. Vorhandene Grünflächen sollten im Interesse des Umweltschutzes erhalten werden. Dem Eigentümer des Grundstückes Gartenstraße 14, das diesem Wohngebiet gegenüber liege, werde eine Beeinträchtigung der persönlichen Lebensqualität zugemutet.

Im übrigen sei nach dem Bebauungsplan X-127 der Abriss des Hauses Bogenstraße 8 vorgesehen. Dieses Haus sei ein Musterbeispiel des Berliner Jugendstils aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg und deshalb unbedingt erhaltenswürdig.

Hierzu ist zunächst festzustellen, daß die Eintragungen im öffentlich ausgelegten Bebauungsplan nicht den Abriss erforderten, sondern die Erhaltung der vorhandenen Baubsubstanz ermöglichen.

Da der Landeskonservator um die Erhaltung des Gebäudes auf dem Grundstück Bogenstraße 8 und die Erhaltung der Eigenart des Baugebietes im engeren Bereich bemüht ist, hat die Bezirksverwaltung vorgeschlagen, das bisherige Maß der baulichen Nutzung beizubehalten. Der Bebauungsplan trägt dem Rechnung durch Herausnahme der nicht für Straßenlandzwecke benötigten Teilfläche des Grundstückes aus dem Geltungsbereich. Für diese Teilfläche gelten somit die Ausweisungen des Baunutzungsplanes (Baustufe II/3, GFZ 0,6) weiter.

Damit konnten die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Beteiligten zu 3. und 4. weitgehend berücksichtigt werden.

Zu 5.:

Der Senator für Finanzen hat Bedenken gegen den Verlauf der Straßenbegrenzungslinie auf den Grundstücken Potsdamer Straße 42 und 44 - die vorhandene Gebäude anschneldet - vorgebracht mit der Begründung, daß beim Scheitern eines freihändigen Erwerbs der nicht überbauten Straßenverkehrsflächen der genannten Grundstücke damit gerechnet werden muß, daß im Falle der Enteignung die gesamten ausgewiesenen Straßenlandflächen einschließlich der Gebäudeteile erworben werden müßten. In einem späteren Schreiben an den Senator für Finanzen hat das Stadtplanungsamt dazu mitgeteilt, daß das Straßenland des Grundstückes Potsdamer Straße 44 bereits erworben und für das zu erwerbende Straßenland des Grundstückes Potsdamer Straße 42 Einvernehmen über den Erwerb mit dem Eigentümer erzielt worden ist. Im übrigen wird durch Deckblatt die Straßenbegrenzungslinie so geändert, daß die Gebäude nicht betroffen werden. Insofern sind die vorgebrachten Bedenken und Anregungen gegenstandslos geworden.

Zu 6.:

Das Stadtplanungsamt hat zu den von Herrn Bolzani vorgebrachten Bedenken gegen den Abriss des Hauses Königstraße 1 b, die durch Unterschriften von sechs weiteren Personen gestützt werden, Stellung genommen und darauf hingewiesen, daß das landeseigene Grundstück Königstraße 1 b im Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplan X-131 und nicht im Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes liege.

Die vorgebrachten Bedenken und Anregungen richten sich somit nicht unmittelbar gegen die Festsetzungen im Bebauungsplan X-127; sie mußten daher hier unberücksichtigt bleiben und werden bei dem dafür zutreffenden Bebauungsplanverfahren X-131 gegebenenfalls zu beachten sein.

Zu 7.:

Wollte man den Anregungen des Herrn Zwanzig zur Verschiebung der Straßenverkehrsfläche um den von seinem Grundstück Ahornstraße 1/Potsdamer Straße beanspruchten Anteil nach Norden folgen, müßte eine Vielzahl alter Straßenbäume an der nördlichen Fahrbahnkante der Potsdamer Straße gefällt und durch den Eingriff in das Gemeindewaldchen weitere sehr wertvolle Bäume beseitigt werden. Der Verlust, der hier der Allgemeinheit entstünde, wäre in der Tat wesentlich schwerwiegender als der Verlust von etwa 125 qm Grundstücksfläche ohne wesentlichen Baumbestand. Darüber hinaus hat das Stadtplanungsamt mitgeteilt, daß sich Herr Zwanzig hinsichtlich seines Grundstückes Ahornstraße 1 Ecke Potsdamer Straße zum Verkauf seines hier in Rede stehenden Grundstückes bereit erklärt hat. Mit einer Einigung ist nach Mitteilung des Stadtplanungsamtes zu rechnen. Die vorgebrachten Bedenken blieben daher unberücksichtigt.

Zu 8.:

Die von Herrn Schmitz gestellten Fragen zum Verlauf der künftigen Eigentumsgränze vor seinem Grundstück Potsdamer Straße 42 wurden in Verhandlungen zwischen Herrn Schmitz und dem Tiefbauamt des Bezirks erörtert und geklärt. Die von Herrn Schmitz mit Schreiben vom 21. März 1974 vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurden im Rahmen dieser Verhandlungen als gegenstandslos erklärt; sie sind somit als zurückgenommen anzusehen.

Zu 9. bis 12.:

Die von den unter 9. bis 12. bezeichneten Einsprechenden und von der Bürgerinitiative „Erhaltung Ortskern Zehlendorf“ vorgebrachten Bedenken und Anregungen, die nach vorstehenden Ausführungen öffentlich diskutiert wurden, beziehen sich im wesentlichen auf folgendes:

Die vorgebrachten Gründe für die Notwendigkeit des Tunnels als Ortsdurchfahrt seien nicht stichhaltig. Das Tunnelprojekt sei als Ortskernzerstörung anzusehen. Der projektierte Tunnel könne keineswegs zur Lösung des Verkehrsproblems beitragen, sondern er würde auf lange Sicht die Verkehrssituation verschlechtern.

Die vorgesehene Erneuerung der Kreuzung führe zu einer Vernichtung des bisherigen Stadtbildes. Die einmalig schöne, historische Zufahrt mit ihrem alten Baumbestand, von der Potsdamer Straße aus gesehen, sollte an ihrer entscheidenden Anbindung an den Ortskern erhalten bleiben.

Der Verkehr zwischen dem Bundesgebiet und Berlin sollte sich grundsätzlich über Dreilinden – Avus – Stadtring abwickeln. Der Ausbau der Bundesstraße 1 würde diesem Verkehrskonzept direkt Konkurrenz machen und den Verkehr bereits am Kleeblatt oder Schöneberger Kreuz abzapfen. Mit dem Ausbau der Hamburger Autobahn würde ein Teil des Transitverkehrs über diese neu erstellte Autobahn fließen. Allgemein sei durch die höheren Benzin-kosten ein Rückgang des Verkehrsflusses erkennbar.

Der Gedanke, Verkehrsprobleme durch Schnellstraßen-ausbau zu lösen, sei falsch, weil gut ausgebaute Straßen-systeme den Autoverkehr förderten und wiederum neue Kapazitäten erforderten.

Eine Darlegung der Nahverkehrspolitik des Senats bezüglich Kapazitätserweiterung der öffentlichen Verkehrs-mittel und Kosten für den Fahrgast seien nicht vorgelegt worden. Diese Faktoren seien höchst einflußreich auf das Ergebnis der Voraussagen. Die Annahme des Motorisie-rungszuwachses erscheine fraglich. Ein Anwachsen der Motorisierung für Berlin sei recht unwahrscheinlich. Alters-aufbau und sinkende Bevölkerungszahlen sprächen dagegen. Neuzulassung für Kraftfahrzeuge seien in jüngster Zeit niedriger als zuvor, und die Stilllegung von Kraftfahr-zeugen im Berliner Bereich wuchsen in letzter Zeit um 5000 Kraftfahrzeuge. Die Lastkraftwagenzuwachsrate sei von geringem Einfluß.

Die Planung sei auf heute nicht mehr zutreffende Unter-suchungen und Verkehrszählungen aufgebaut; darin lägen ihre Schwäche und Unwissenschaftlichkeit.

Alternativ werde daher folgendes vorgeschlagen: Zur Zeit befänden sich im Kreuzungsbereich im Zuge der Pots-damer – Berliner Straße drei Fahrspuren je Richtung, wo-bei nur eine Fahrspur dem Geradeausverkehr diene, wäh-rend eine Fahrbahn als Parkspur benutzt werde und die andere den Linksabbiegeverkehr aufnehme.

Man sollte auf den Tunnelbau verzichten, ein Parkverbot von der Seehofstraße bis zur Onkel-Tom-Straße einrichten und ein zeitlich begrenztes Haltverbot in beiden Fahr-richtungen vorsehen.

In den Kreuzungsbereichen seien jeweils in beiden Rich-tungen eine Separatspur für Linksabbieger gegebenenfalls mit Ampelintervall einzurichten. Die äußeren Fahrbahnen könnten dann dem Rechtsabbieger und dem Geradeaus-verkehr dienen. Somit verblieben 2,5 Fahrspuren in jeder Richtung für den Geradeausverkehr.

Für den Abbiegeverkehr und die Bushaltestelle seien einmal im Bereich der Mittelstreifen und zum anderen im Bereich des Bürgersteiges zwischen den Firmen Reichelt und Bolle Einbuchungen als Bushaltestelle vorzusehen. Die Verwaltung habe auf der Bundesstraße 1 im Geradeaus-verkehr für einen Wochentag im Jahre 1972 eine Verkehrs-frequenz von 850 Kraftfahrzeugen maximal in der Stunde ermittelt und diese Frequenz für das Jahr 1985 auf 1800 Kraftfahrzeuge maximal die Stunde geschätzt. Nach An-sicht des Einsprechenden sei diese Kapazität ohne Ausbau des Tunnels unter Beachtung seines Alternativvorschlages zu verkraften. Wenn man davon ausgeht, daß 850 Kraft-fahrzeuge maximal pro Stunde auf einer jetzt vorhandenen Geradeausspur passieren können, dann wären es 2100 Kraft-fahrzeuge maximal pro Stunde auf 2,5 Fahrspuren. Für die Bewältigung des projektierten Kraftfahrzeugvolumens im Jahre 1985 würden demzufolge nur 2,1 Fahrspuren be-nötigt. Es verblieben also noch 20% Reserve bei gegebener Verkehrsspitze von 1800 Kraftfahrzeugen maximal pro Stunde im Jahre 1985. Somit wäre bis 1990 keine zusätz-liche Fahrbahn und die Aufweitung des Straßenraumes in dem jetzt gegebenen Maß erforderlich.

Die Zehlendorfer Kreuzung sei zur Zeit ein Engpaß, der sich aber mit Straßenbegradigungen, Abbiegespuren, Park-verboten im weiteren Kreuzungsbereich und die großräu-migen Verkehrsableitungen weitgehend beseitigen ließe.

Man denke auch daran, daß andere Städte eher Um-gehungsstraßen und Ruhezonen im Stadtkern bauten, als daß sie ihren Ortskern mit Tunnelrampen und den Verkehr anziehenden Durchgangsstraßen verunstalteten.

Darüber hinaus werde vorgeschlagen:

1. Für den Transitverkehr weitere Ausfallstraßen zu er-schließen (zum Beispiel vom Schöneberger Kleeblatt zum südlichen Berliner Ring einschließlich eines neuen Kontrollpunktes).
2. Um den Zehlendorfer Ortskern herum eine Um-gehungsstraße auszubauen (zum Beispiel Argenti-nische Allee – Königin-Luise-Straße oder Dahlemer Weg – Mühlenstraße).
3. Den Industrieverkehr aus Zehlendorf-Stüd über Sacht-leben- und Ludwigfelder Straße abzuleiten.
4. Die Verkehrszählungen und -befragungen auf Ermitt-lungen neuesten Datums zu beziehen.
5. Den Fernlastverkehr auf die Eisenbahn zu verlagern, eventuell mit Container- oder Huckepackverkehr.
6. Im Interesse der Entlastung des Ortsdurchgangsver-kehrs die U-Bahn bis nach Düppel-Nord auszubauen.

Mit diesen Vorschlägen könnten die Umweltschäden und Umweltbelastungen so gering wie möglich gehalten werden.

Es werde gebeten, diese Vorschläge bei der Entscheidung über die Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Zu den unter 9. bis 12. vorgebrachten Bedenken und Anregungen wird folgendes ausgeführt:

Der Ortskern von Zehlendorf stellt ein stark frequen-tiertes Einkaufs- und Kommunikationszentrum dar, in dem sich starke Verkehrsströme des Zielverkehrs mit starken Verkehrsströmen des Durchgangsverkehrs überlagern und sich hierdurch gegenseitig erheblich beeinträchtigen. Die große Anzahl von Fußgängern, die im Bereich der Pots-damer und Berliner Straße ihrer Einkaufsfähigkeit und sonstigen Geschäften nachgehen, sind durch diese Tat-sache erheblichen Immissionsbelastungen ausgesetzt. Durch die Mischung von Fußgängerverkehr, Parkverkehr mit Ein- und Ausscharen und dem bedeutenden Durchgangsverkehr besteht eine große Unfallgefahr. Der von den Einsprechen-den angeregte weitergehende Straßenausbau in der Ebene zur Steigerung des fließenden Verkehrs würde diese Zu-stände noch weiter verschlechtern.

Für die Lebensqualität der Menschen ist es weniger wichtig, vom Kraftfahrzeug aus ein Erlebnis der beginnen-ten Stadt zu haben, wie die Einsprechenden ausführen, sondern Vorrang gebührt dem Fußgänger, der im Ver-gleich zu kraftfahrenden Verkehrsteilnehmern die größeren Erlebnismöglichkeiten hat

Die Qualität des Zentrums von Zehlendorf wird durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in diesem Be-reich unter die Erde erheblich gesteigert und nicht, wie von den Einsprechenden behauptet wird, teilweise zerstört. Unter Beachtung dieses Gesichtspunktes liegen die Ram-penstrecken für den Tunnel auch außerhalb des eigent-lichen Kernbereiches und historischen Ortskerns, also an Stellen, wo gewisse Eingriffe zugunsten des Kernbereiches durchaus vertreten werden können.

Der Ausbau der neuen B 1 ist so angelegt, daß die Bau-ten von historischer Bedeutung erhalten bleiben. Durch die Errichtung von Neubauten werden unter Berücksichtigung der historischen Altbauten neue Akzente gesetzt. Der Tun-nel ermöglicht eine flächenmäßige Erweiterung der Fuß-gängerbereiche und eine strukturelle Verbesserung des Straßengrüns. Er mindert die Immissionsbelastung und Unfallgefahren. Der Ortskern wird also nicht, wie die Ein-sprechenden behaupten, zerstört. Vielmehr werden durch den Bau des Tunnels für den Durchgangsverkehr wesent-liche Voraussetzungen für die geplante Verbesserung der städtebaulichen und zugleich verkehrlichen Situation ge-schaffen.

Insofern mußte die Tunnelbaumaßnahme städtebaulich positiv bewertet werden.

Auch der Gegenvorschlag der Bürgerinitiative, auf den Tunnel zu verzichten, hätte gewisse Vorzüge, und zwar:

1. Der Abriss von Gebäuden könnte vermieden werden,
2. das Grün, insbesondere die Straßenbäume, blieben weitgehend erhalten.

Hierbei ist aber zu beachten, daß bei einer Realisierung der Vorschläge der Bürgerinitiative zur Verbesserung der verkehrlichen Situation eine Erweiterung der Fahrbahnoberflächen auf Kosten der Gehwege die Folge wäre. Es wäre damit auch keine Möglichkeit gegeben, die stadträumlichen Beziehungen im Kreuzungsbereich durch zusätzlichen Grün oder durch Herstellen von Kommunikationsflächen und ähnliches zu verbessern. Es kommt vielmehr zu einer zusätzlichen Umweltbelastung.

Das Sicherheitsproblem könnte durch Ampelregelung nicht im gesamten Abschnitt des Tunnels gelöst werden. Es darf nicht übersehen werden, daß zwischen dem Vopeliuspfad und der Busseallee heute 250 Unfälle pro Jahr zu verzeichnen sind, davon auf der Kreuzung selbst 80 Unfälle. Wollte man der Behauptung folgen, daß 50% durch den besseren Ausbau der Kreuzung abgebaut werden könnten, dann ergäbe sich nur eine absolute Verringerung der Verkehrsunfälle auf 210. Auch bleibt zu beachten, daß sich die Gehwegflächen um 500 qm verringerten.

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Bürgerinitiative sorgfältig und sehr intensiv geprüft und hinsichtlich der Einteilung des Straßenraumes den Straßenausbauentwurf überarbeitet, wobei die im öffentlich ausgelegten Bebauungsplan eingetragenen Straßenbegrenzungslinien verändert beibehalten wurden. Dieser Entwurf sieht die Verbreiterung der Gehwege um 2 m auf Kosten der Fahrbahn vor. Die dritte Fahrspur entfällt im gesamten oberirdischen Umbaubereich. Die Gehwegbilanz verbessert sich somit um etwa 30%. Das an den Gehwegrändern geplante Grün wird durchgezogen. Auf dem Mittelstreifen wird durch Niveauehebung - Hochbeete mit 1,50 m hoher Überdeckung des Tunnels - die Anpflanzung von Bäumen ermöglicht. Damit kann die Baumbilanz verbessert und der Grüncharakter in den Ortskern hineingetragen werden. Hier konnten insbesondere Anregungen aus der Bürgerschaft berücksichtigt werden. Damit wird auch erreicht, daß die Verkehrswege in den historisch gewachsenen Raum integrieren.

Eine Prüfung der von der Bürgerinitiative vorgelegten Berechnung der Leistungsfähigkeit der von ihr vorgeschlagenen Verkehrslösung hat unter anderem ergeben, daß die erforderlichen Schutzzeiten zwischen den einzelnen Grünphasen überhaupt nicht berücksichtigt worden sind. Die vorgelegte Leistungsermittlung muß überhaupt in Frage gestellt werden. Die dargestellte Abnahme des Verkehrs von 1971 über 1972 bis 1973 um 17% oder 18% ist unzutreffend. Zur Verkehrsbelastung ist folgendes zu sagen:

An den Kreuzungszufahrten des kritischen Knotenpunktes Potsdamer Straße / Clayallee wurden folgende Spitzenstundenbelastungen ermittelt (Juni 1971, Werktag):

Zufahrt Berliner Straße	1 250 Kfz/max h
Zufahrt Potsdamer Straße	1 350 Kfz/max h
Zufahrt Clayallee	950 Kfz/max h
Zufahrt Teiltower Damm	900 Kfz/max h
insgesamt	4 450 Kfz/max h

Damit ergibt sich eine durchschnittliche Spitzenstundenbelastung an der Kreuzung von 4450 Kraftfahrzeugen (Kfz) mit einem Lkw-Anteil zwischen 11% und 15%.

Die Anzahl der Abbieger insgesamt beträgt 1800 (40%) Kfz in der Spitzenstunde, davon sind Linksabbieger 850 (47%) Kfz.

Der Geradeausverkehr im Zuge der Bundesstraße 1 liegt in beiden Richtungen bei 850 Kfz in der werktäglichen Spitzenstunde, der des Straßenzuges Clayallee / Teiltower Damm zwischen 500 Kfz und 550 Kfz.

Der hohe Anteil der Abbieger, speziell der Linksabbieger, wirkt sich so ungünstig aus, daß die Kreuzung schon heute zeitweilig nicht mehr in der Lage ist, das Verkehrsaufkommen ohne starke Rückstauungen zu bewältigen. Für den Planungszeitraum bis 1985 ist zu erwarten, daß sich das

Verkehrsaufkommen insbesondere durch zunehmende Bevölkerungszahl im Südwestraum Berlins und wachsenden Transitverkehr auf den stärksten belasteten Fahrbahnen auf 1800 Kfz bis 1900 Kfz in der Spitzenstunde je Richtung erhöhen wird; Davon wird der Tunnel etwa 60% des Durchgangsverkehrs in der Bundesstraße 1 beziehungsweise 30% des Gesamtverkehrsaufkommens aufnehmen. Eine starke Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Zuge der Bundesstraße 1 ist bereits heute durch die starke Zunahme des DDR- und Transitverkehrs seit Juni 1972 über den Kontrollpunkt Dreilinden eingetreten.

Im Falle der angestrebten Verbesserungen im DDR- und Transitverkehr und unter Berücksichtigung des wachsenden Ausflugsverkehrs mußte mit Belastungen von über 2000 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde und je Richtung im Zuge der Bundesstraße 1 gerechnet werden, davon etwa 65% bis 70% durch den Tunnel (über 1400 Kraftfahrzeuge/maximal h). Gleichzeitig steigt auch der Verkehr in den Zufahrten der Clayallee und des Teiltower Damms auf gleiche Größenordnung wie auf der Bundesstraße 1 an. Der starke Abbiegerverkehr bleibt auch in der Zukunft erhalten. Eine Bewältigung der gesamten Verkehrsbelastung mit einer niveaugleichen Kreuzung ist nicht möglich. Eine Untertunnelung im Zuge der Bundesstraße 1 jedoch entlastet die Kreuzungen von dem stärksten Durchgangsverkehrstrom und ermöglicht die Abwicklung der übrigen Ströme auf den Kreuzungen. Der Verkehr durch den Tunnel erfordert einen Ausbau mit zwei Fahrstreifen pro Richtung. Auf den Ortsfahrbahnen sind ebenfalls durchgehend zwei Fahrsuren je Richtung mit entsprechenden zusätzlichen Linksabbiegespuren erforderlich. Zur Trennung der Verkehrsarten und zur Sicherung des Radfahrverkehrs, der hier besonders im Ausflugs- und Schulverkehr seine Bedeutung hat, sowie zur Vervollständigung des vorhandenen Radwegnetzes ist die durchgehende Anlage von Radwegen in der Bundesstraße 1 erforderlich.

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Aktivierung des Zuges Goerzallee / Sachtlebenstraße für den Industrieverkehr und auf andere Straßenzüge ist ein Beispiel für ausufernde, netzförmige Verteilung des Verkehrs auf Wohngebiete. Im Gebiet Sachtlebenstraße treten bereits Belastungen in den anliegenden Wohngebieten auf, die zu Beschwerden der Bürger geführt haben, weil ein Teil der Kraftfahrer bereits jetzt den nicht mehr flüssigen Kreuzungsverkehr im Zuge der Bundesstraße 1 scheut.

Auf Grund der vom Senator für Bau- und Wohnungswesen mit wissenschaftlichen Methoden ermittelten Prognose muß zwar damit gerechnet werden, daß die Motorisierung noch weiter fortschreitet. Sie beeinflusst jedoch nach dieser Ermittlung den für 1985 prognostizierten Verkehr nicht wesentlich. Insoweit kann ab 1980 mit einer Eingpendelung gerechnet werden. Andererseits ist aber zu berücksichtigen, daß sich die Einwohnerzahl durch die Auf siedelung von Düppel-Nord, Seibtweg und Schlachtensee - etwa 4000 Wohneinheiten und etwa 10 000 Einwohner - noch wesentlich erhöht. Ein Drittel des über Dreilinden laufenden Verkehrs nimmt heute bereits den Weg über die Bundesstraße 1.

Es entspricht dem Planungskonzept, wenn der Verkehr auf einigen Hauptverkehrsstraßen gebündelt wird und somit Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Soweit die Probleme zur Erschließung weiterer Ausfallstraßen zum Ausbau von Umgehungsstraßen und zur Abwicklung des Industrieverkehrs von der Bürgerinitiative aufgegriffen wurden, muß hier auf die in der vorbereiteten Bauleitplanung dargestellte Verkehrsplanung hingewiesen werden. Der Bebauungsplan X-127 wurde gemäß § 8 Abs. 2 des Bundesbaugesetzes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Darüber hinaus sind die vorgebrachten Bedenken und Anregungen in den gemeinsamen Sitzungen der Ausschüsse für Bau- und Wohnungswesen und für Verkehr und Betriebe des Abgeordnetenhauses von Berlin unter Beteiligung der Bürgerinitiative, wie bereits erwähnt, erörtert worden.

Abschließend ist festzustellen, daß Berlin bei der Verkehrsplanung von dem Grundsatz auszugehen hat, die Verkehrssituation nicht chaotisch werden zu lassen und Maßnahmen zu treffen hat, die Verkehrsprobleme rechtzeitig zu lösen.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsplanung dient im weitestmöglichen Maße der Verbesserung der gegebenen städtebaulichen und verkehrlichen Situation des Zehlendorfer Ortskerns, berücksichtigt das zu erwartende Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Clayallee — Tower Damm / Potsdamer Straße — Berliner Straße, das auch durch Hoch- und Tiefbaumaßnahmen in den benachbarten Bezirken beeinflusst wird und sowohl die Gesamtkonzeption des Berliner Nahverkehrs als auch die zu erwartende Fernverkehrsentwicklung im Rahmen einer Perspektivplanung berücksichtigt.

Unter Abwägung öffentlicher und privater Belange gegeneinander und untereinander konnten die gegen den Bau des Tunnels vorgebrachten Bedenken und Anregungen im Bebauungsplan keine Berücksichtigung finden. Die von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen für die Durchführung der Straßenbaumaßnahmen erarbeitete Planung konnte im Bebauungsplan keinen Niederschlag finden, da die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung ist. Sie nimmt jedoch wesentliche Anregungen der Bürger zur Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten und des Straßengrüns auf.

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).

Berlin, den 26. September 1974

Der Senat von Berlin

Klaus Schütz
Reg. Bürgermeister

Dr. Riebschläger
Senator für Bau- und
Wohnungswesen

C. Haushaltsmäßige Auswirkungen:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Investitionsplanung 1973 bis 1977

1. Umbau Berliner Straße / Potsdamer Straße von Vopeliuspfad bis Busseallee einschließlich der Kreuzung Berliner Straße / Clayallee

Baubeginn 1974 (Bezirk Zehlendorf) Abschnitt 4202, Haushaltsstelle 720 15, mit einer Jahresrate von: 500 000,— DM

Gesamtkosten 11 100 000,— DM

2. Neubau eines Tunnels unter der Clayallee im Zuge der Berliner Straße / Potsdamer Straße in Zehlendorf,

Abschnitt 1202, Haushaltsstelle 722 61, Baubeginn 1974.

1. Rate 1 500 000,— DM

Gesamtkosten 30 000 000,— DM

Der Neubau eines Dienstgebäudes für das Gesundheitsamt Zehlendorf ist an der Charlottenburger Straße außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes in späterer Zeit vorgesehen. Der Neubau der Fußgängerbrücke über die Berliner Straße ist für 1979 vorgesehen. Geschätzte Baukosten: 1 500 000,— DM. Nach Abbruch der Gebäude auf dem Grundstück Potsdamer Straße 8 / Fischerhüttenstraße 4/6 werden die Flächen als öffentliche Parkanlage hergerichtet. Die Kosten hierfür sind haushaltsmäßig noch nicht erfaßt.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.