



Drucksachen des Abgeordnetenhauses von Berlin

Ausgegeben am 14. 9. 1957

II. Wahlperiode

Nr. 1355

**Vorlage — zur Kenntnisnahme —
gemäß Artikel 47 Abs. 1 der Fassung von Berlin
über Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes X-13 für den Straßenzug Argentinische Allee — Lindenthaler Allee zwischen U-Bahnhof Krumme Lanke und Potsdamer Chaussee in Berlin-Zehlendorf**

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

**Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplanes X-13
für den Straßenzug Argentinische Allee — Lindenthaler Allee zwischen U-Bahnhof Krumme Lanke und
Potsdamer Chaussee in Berlin-Zehlendorf.**

Vom 28. August 1957.

Auf Grund des § 17 Abs. 5 des Gesetzes über die städtische Planung im Lande Berlin (Planungsgesetz) vom 22. August 1949 in der Fassung vom 22. März 1956 (GVBl. S. 272) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan X-13 (2 Blätter) vom 26. Oktober 1956 mit Deckblatt vom 24. Juni 1957 für den Straßenzug Argentinische Allee — Lindenthaler Allee zwischen U-Bahnhof Krumme Lanke und Potsdamer Chaussee in Berlin-Zehlendorf wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplanes kann beim Bezirksamt Zehlendorf, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Amt für Vermessung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplanes können beim Bezirksamt Zehlendorf, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Amt für Stadtplanung, und beim Baupolizeiamt Zehlendorf 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 Anschluß an den bereits durchgeführten Ausbau der Argentinischen Allee mit 2 Fahrbahnen in 32,00 m Gesamtbreite zwischen Clayallee und U-Bahnhof Krumme Lanke soll in den Rechnungsjahren 1957/58 der südwestlich anschließende Teil des Straßenzuges bis zur Potsdamer Chaussee ebenfalls ausgebaut werden. Da für diesen Teil die ausgewiesene Breite nur 25,00 m betrug, war es erforderlich, einen Bebauungsplan festzusetzen, um die rechtlichen Voraussetzungen für den notwendigen Ausbau mit 2 Fahrbahnen zu schaffen.

II. Inhalt des Planes

Das von der Geltungsbereichsgrenze umschlossene Gelände lag nach der Bauordnung für die Stadt Berlin vom

9. November 1929 in der Fassung des 29. Nachtrages vom 6. Oktober 1949 im Wohngebiet der Bauklasse II. Im Bebauungsplan wurden die erfaßten Grundstücke als Bauflächen für allgemeine Wohnbauten festgesetzt. Ausgenommen wurden lediglich die am Bahnhofsvorplatz Zehlendorf-West liegenden Grundstücke, die entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung als Mischbauflächen festgesetzt wurden, und die am Waldsee gelegenen Grundstücke. Hier erfolgte eine Festsetzung als reine Wohnbauflächen, um den besonderen Charakter dieses Gebietes zu erhalten. Zum Schutze des landschaftlich reizvollen Waldsees ist auf den betreffenden Grundstücken eine hintere Baugrenze ausgewiesen, die in einem durchschnittlich 40,00 m breiten Streifen längs des Waldsees jede Bebauung ausschließen soll. Als Maß der Nutzung verbleibt für das allgemeine Wohngebiet die bisher nach der Bauordnung zulässige Ausnutzung. Für die sehr groß geschnittenen Grundstücke am Waldsee ist die Geschosflächenzahl auf 0,2 der Baugrundstücksfläche beschränkt worden. Die für Mischbauten ausgewiesenen Grundstücke am Bahnhofsvorplatz Zehlendorf-West haben z. Z. eine tatsächliche Ausnutzung von 0,9—1,2 m² Geschosfläche je m² Grundstücksfläche mit 3 und 4 Geschossen aufzuweisen. Um dem bestehenden Zustand gerecht zu werden und bei einer etwaigen späteren Neubebauung die durchaus angebrachte bauliche Betonung dieses Punktes aufrecht zu erhalten, wurde das Nutzungsmaß für diese Grundstücke auf 0,9 m² Geschosfläche je m² Baugrundstück festgesetzt. Die bauliche Ausnutzung der Tankstellengrundstücke wurde mit 1,9 m³ je m² Baugrundstück festgesetzt.

Der Straßenzug Argentinische — Lindenthaler Allee ist in der vorbereitenden Bauleitplanung als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, der als Verbindungsstraße zu den westlichen Baugebieten, zur Schnellstraße und zum Autobahnzubringer erhebliche Bedeutung zukommt. Bei der Erschließung von Zehlendorf-West vor rund 50 Jahren wurde die voraussichtliche Entwicklung des in dieser Richtung anfallenden Verkehrs bereits erkannt und ein Straßenraum von 25,00 m mit beiderseitigen Vorgärten von je 10,00 m Tiefe ausgewiesen. Diese vorausschauende, seinerzeit bewußt vorgenommene Planung ermöglicht es heute, den Straßenzug ohne größere Schwierigkeiten auf 32,00—34,00 m zu verbreitern. Es sind 2 Fahrdämme mit je 8,50 m Breite, ein Mittelstreifen von 1,50 m bzw. 5 m, beiderseitige Radwege von 1,60 m mit Schutzstreifen von je 1,50 m Breite vorgesehen. Beiderseits der Eisenbahnüberführung werden bei den einmündenden Straßen erhebliche Verkehrsverbesserungen geschaffen durch Aufspaltung der Fahrdämme, rechtwinklige Einmündungen und Vergrößerung des Abstandes von der Eisenbahnüberführung. Durch diese Maßnahmen ergeben sich Veränderungen der Straßenbegrenzungslinien bei den Grundstücken Am Schlachtensee 2 und Dubrowstraße 1 Ecke Lindenthaler Allee. Weitere Verkehrsverbesserungen sind an den Einmündungen der Sven-Hedin-Straße und des Rhumeweges vorgesehen.

Die Kreuzung Lindenthaler Allee — Potsdamer Chaussee wird, wenn das Baugebiet von Düppel erschlossen sein wird und die Verbindung nach Klein-Machnow hergestellt ist, eine erhöhte Bedeutung gewinnen. Man wird deshalb für die fernere Zukunft mit dem Ausbau einer niveaufreien Kreuzung rechnen müssen. Aus diesem Grunde wurde die Baugrenze an der Potsdamer Chaussee von 5,00 m auf 12,00 m hinter die bestehende Straßenfluchtlinie zurückverlegt.

Bei einer Erschließung des Düppeler Geländes ist daran gedacht, die U-Bahnlinie A über den U-Bahnhof Krumme Lanke hinaus bis zum S-Bahnhof Düppel zu verlängern und am Bahnhof Zehlendorf-West eine Zwischenstation zu schaffen. Es wurden deshalb die für die U-Bahn-Ausgänge erforderlichen Flächen im Bebauungsplan freigehalten.

Die in ganzer Länge des Straßenzuges stehende doppelte Baumreihe auf beiden Seiten muß infolge der Straßenbaurbeiten beseitigt werden. Diese Maßnahme ist in Anbetracht der Verkehrsbedeutung der Straße unumgänglich. Es ist vorgesehen, nach Ausführung des Straßenbaues je eine Baumreihe in die beiderseitigen Schutzstreifen des Radfahrweges zu pflanzen.

III. Verfahren

Der Bebauungsplan hat gemäß § 3 Abs. 1 des Planungsgesetzes den Behörden und Dienststellen, deren Belange berührt werden, zur Stellungnahme vorgelegen. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Die Bezirksverordnetenversammlung hat dem Bebauungsplan mit Beschluß Nr. 227 vom 12. Dezember 1956 zugestimmt.

Der Bebauungsplan hat gemäß § 17 Abs. 3 des Planungsgesetzes 4 Wochen zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Während der Auslegungsfrist haben von den rund 80 betroffenen Anliegern zunächst 31 Anlieger schriftlich Einwendungen erhoben, von denen 3 ohne Begründung vorgebracht wurden und deshalb nicht berücksichtigt werden konnten. Die beim Bezirksamt gemäß § 17 Abs. 5 des Planungsgesetzes durchgeführte Erörterung, zu der 4 der entsprechenden Eigentümer nicht erschienen, ergab, daß 7 Eigentümer ihre Einwendungen schriftlich und weitere 6 mündlich zurückzogen. In den verbleibenden und zu beurteilenden 15 Einwendungen wird in der Hauptsache folgendes geltend gemacht:

1. Die Notwendigkeit der Verbreiterung des Straßenzuges Argentinische — Lindenthaler Allee wird im allgemeinen zwar nicht bestritten, jedoch der Ausbau des Straßenprofils mit 2 Fahrbahnen, einem Mittelstreifen und 2 Radfahrwegen beanstandet. Eine Einwendung bezieht sich auf § 14 des Planungsgesetzes mit der Begründung, die Aufstellung des Planes sei unzulässig, weil die erstrebte Verkehrsverbesserung auch ohne Inanspruchnahme eines Teils der Vorgärten erreichbar sei.
2. Durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen erfahren die angrenzenden Grundstücke eine Wertminderung, weil die Anwohner mehr als früher durch Straßenlärm und -staub belästigt werden.
3. Für die an der Lindenthaler Allee Ecke Kaunstraße geplante Tankstelle besteht kein Bedürfnis, da sich in der näheren Umgebung schon mehrere Tankstellen befinden. Außerdem wird eine Störung für die Anwohner befürchtet.
4. Die durch Planergänzungsbestimmung festgelegte einheitliche Gestaltung der neuen Einfriedigungen wird abgelehnt, da die Eigentümer die bisherigen, nach ihren individuellen Wünschen gestalteten Einfriedigungen wieder verwenden möchten. Es wird befürchtet, daß die Stadt beim Aufbau der neuen Zäune weniger städtebauliche und künstlerische Gesichtspunkte als fiskalische in Betracht ziehen wird.
5. Für die Grundstücke Argentinische Allee 1 und 2 wird beanstandet, daß die neue Baugrenze die vorhandenen Gebäude durchschneidet. Es wird beantragt, die neuen Baugrenzen der bestehenden Bauflucht der Häuser anzupassen.
6. Der Eigentümer des Grundstücks Argentinische Allee 24 und 26 wendet sich gegen die Ausweisung seines Grundstücks als reines Wohngebiet, da er Schwierigkeiten für sein Schülerheim (Internat) befürchtet.

Zu 1.:

Der Straßenzug Argentinische Allee — Lindenthaler Allee dient im wesentlichen als zentral gelegene Hauptverkehrsstraße für den sehr stark angestiegenen Quellverkehr aus dem Wohn- und Villengebiet zwischen Clayallee, Grunewald und Potsdamer Straße bzw. Potsdamer Chaussee. Für dieses Gebiet ist die einzige zügige und

ausbaufähige Verbindung zu den westlichen Innenstadtbezirken und wird nach ihrem Ausbau eine wesentliche Entlastung für den Kreuzungspunkt Clayallee — Teltower Damm/Berliner Straße — Potsdamer Straße bringen. Eine Verkehrszählung im März 1957 hat eine Zunahme der Belastung dieses Straßenzuges zwischen Onkel-Tom-Straße und Potsdamer Chaussee gegenüber derjenigen aus dem Jahre 1951 um 102 % ergeben. Demgegenüber beträgt die Zunahme im gleichen Zeitraum im ganzen Verwaltungsbezirk Zehlendorf 73 % und in West-Berlin 84 %. Während sich die Zunahme der Verkehrsunfälle im gleichen Zeitraum mit 85 % im Rahmen der Gesamtverkehrszunahme hält, ist der Unfallwert, d. h. die Schwere der Unfälle um 150 % gestiegen. Die angeführten Zahlen lassen die Notwendigkeit erkennen, den Straßenzug nach modernen Gesichtspunkten auszubauen. Der vorgesehene Ausbau entspricht den international anerkannten Richtlinien und den Anforderungen, die an einen Straßenzug von dieser Bedeutung gestellt werden müssen. Durch die Verbreiterung der Fahrbahnen, die Trennung ihrer Verkehrsrichtungen durch einen Mittelstreifen und die Herausnahme des langsamen Radfahrerverkehrs durch Anlegung von Radwegen mit genügend breitem Schutzstreifen, wird eine höhere Verkehrssicherheit erreicht, die sich besonders auch zum Vorteil der Fußgänger und damit der Anlieger auswirken wird.

Einwendungen und Vorschläge, die sich auf eine Veränderung des Straßenprofils beziehen, konnten daher nicht berücksichtigt werden.

Aber auch die Einwendung, die sich auf § 14 des Planungsgesetzes bezieht, mußte unberücksichtigt bleiben, da der Plan, wie oben erläutert, nicht den Umfang des zuverlässig abzusehenden Bedarfs übersteigt. Die erforderlichen Mittel stehen in den Rechnungsjahren 1957/58 zur Verfügung, so daß auch die Verwirklichung des Straßenumbaus gesichert ist.

Zu 2.:

Die in den Jahren 1903 und 1906 förmlich festgestellten Fluchtlinien der Argentinischen und Lindenthaler Allee, die einen beiderseitigen 10,00 m tiefen Vorgarten festlegten, lassen die damalige Absicht erkennen, Raum für eine spätere Verbreiterung des Straßenzuges freizuhalten. Diese Absicht ist den meisten Anliegern aus Grundbucheintragungen und erteilten Auflagen und Hinweisen in Wohnsiedlungsgenehmigungen bekannt. Die Inanspruchnahme von Teilen der Vorgartenflächen und eine nähere Heranführung der Fahrbahnen an die bestehende Bebauung ist nunmehr unumgänglich geworden, ebenso leider auch die Beseitigung des vorhandenen Baumbestandes. Der Baumbestand wird durch Neupflanzungen in den neben den Radfahrwegen liegenden Schutzstreifen ersetzt. Die durch das nähere Heranführen des Verkehrs an die vorhandene Bebauung entstehenden Störungen werden durch einen reibungslosen, zügigen Verkehrsfluß, der durch die Ausbaumaßnahmen gewährleistet ist, ausgeglichen. Erschütterungen und Lärm werden durch die zur Ausführung kommenden Fahrbahnbefestigungen mit starkem Unterbau in einem weit größerem Maße abgemindert als es bei der z. Z. vorhandenen Art der Fall ist. Hinzu kommt, daß ein ausreichend breiter Vorgarten gesichert bleibt.

Nennenswerte Wertminderungen können demnach nicht anerkannt werden. Soweit die Einsprechenden gleichwohl Entschädigungsansprüche geltend machen, wird die Entscheidung dieser Frage außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu treffen sein.

Zu 3.:

Zu dem Standort für die Tankstelle ist zunächst festzustellen, daß nach der Rechtsprechung auch im Wohngebiet eine Tankstelle zugelassen werden kann, sofern sie den notwendigen Bedürfnissen der Bevölkerung des Gebietes entspricht. Gerade im Zentrum der Nahversorgung dieses Gebietes um den S-Bahnhof Zehlendorf-West herum liegt der vorgesehene Standort der Tankstelle städtebaulich richtig, zumal die anliegenden Gebäude 4,00 m und mehr über der Straße liegen und mit einer Belästigung der Anlieger kaum gerechnet werden kann. Der Eigentümer des Nachbargrundstücks Kaunstraße 2 hat keine Einwendungen erhoben, während die beiden Eigentümer der Grundstücke Lindenthaler Allee 2a und 4 ihre Einwendungen nach der Erörterung zurückgezogen haben. Die

Schwierigkeiten, die die Straßenverbreiterung für die Grundstücke Lindenthaler Allee 1, 2 a und 4 bringt, weil die Gebäude etwa 4,00 m über dem Niveau der Straße stehen, wurden im Fall Lindenthaler Allee 4 durch eine vom Bezirksamt vorgeschlagene Treppe zum Wohnhaus behoben. Für die Grundstücke Lindenthaler Allee 2 (Tankstelle) und 2 a wurde mittels Deckblatt eine Lösung gefunden, mit der sich beide Eigentümer einverstanden erklärten. Das Grundstück Lindenthaler Allee 1 wird vom Haupttreuhänder für Rückerstattungsvermögen verwaltet. Eine Rücknahme der Einwendungen konnte in diesem Falle aus grundsätzlichen Erwägungen nicht erwartet werden.

Der Eigentümer des Grundstücks Kaunstraße 1 a Ecke Urselweg erhebt Einwendungen gegen die Tankstelle, weil er mit einer Mietminderung für das etwa 5—6 m über dem Straßenniveau und auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindliche Mehrfamilienhaus rechnet. Hierzu ist jedoch festzustellen, daß von dem auf gleicher Höhe mit dem Haus befindlichen S-Bahnhof Zehlendorf-West mit seinem Bahnbetrieb erheblich größere Beeinträchtigungen ausgehen, als sie durch die 5—6 m tiefer liegende Tankstelle zu erwarten sind. Die Einwendung wird jedoch insoweit berücksichtigt, als durch Planergänzungsbestimmung festgelegt wird, daß die Tankstelle nur dem Ortsdieseltreibstoff, die Einrichtung eines Nachtdienstes und bedürfnis dienen darf, d. h. daß das Betanken von Fahrzeugen mit mehr als 3,5 t Eigengewicht, die Abgabe von Dieselkraftstoff, die Einrichtung eines Nachtdienstes und jede Wagenpflege außerhalb einer geschlossenen Halle unzulässig sind. Durch den Tankstellenbetrieb dürfen für die Nachbarschaft keine Nachteile oder Belästigungen infolge Rauch, übler Dünste, ungewöhnlicher Geräusche usw. herbeigeführt werden.

Die weiteren Einwendungen gegen den Standort der Tankstelle sind deshalb nicht berechtigt, weil die Grundstücke so weit von dem Standort entfernt liegen, daß eine Beeinträchtigung ausgeschlossen ist.

Zu 4.:

Die Einwendungen sind anerkannt worden. Die Grundstücke haben verschiedene Frontbreiten; die individuell gestaltete Bebauung läßt durchaus auch verschiedene Einfriedigungen zu. Die angefochtene Bestimmung wurde

Berlin, den 5. September 1957.

Der Senat von Berlin

A m r e h n
Bürgermeister

S c h w e d l e r
Senator

für Bau- und Wohnungswesen

deshalb in die neu aufgestellten Planergänzungsbestimmungen nicht mehr aufgenommen.

Zu 5.:

Die vom Eigentümer der Grundstücke Argentinische Allee 1 und 2 vorgebrachten allgemeinen Einwendungen gegen den Bebauungsplan konnten aus den bereits unter 1. dargelegten Gründen nicht berücksichtigt werden. Dagegen wurde dem Einwand gegen die zurückverlegten Baugrenzen stattgegeben und der Bebauungsplan mittels Deckblatt geändert.

Zu 6.:

Der Eigentümer des Grundstücks Argentinische Allee 24 und 26 wurde bei Erteilung der Wohnsiedlungsgenehmigung im Mai 1956 darauf hingewiesen, daß das Grundstück als reines Wohngebiet ausgewiesen werden soll. Die zukünftige Nutzungsmöglichkeit war ihm also beim Erwerb des Grundstücks bekannt. Wegen der bevorzugten Lage der Grundstücke am Waldsee kann von der Festsetzung als reines Wohngebiet aus grundsätzlichen Erwägungen nicht abgegangen werden, zumal die in diesem Gebiet befindlichen öffentlichen Dienststellen bereits ihre Absicht bekundet haben, im Zentrum des Bezirks Neubauten zu errichten und die bisher genutzten Gebäude wieder reinen Wohnzwecken zuzuführen. Hinzu kommt, daß ein Schülerheim (Internat) als Wohngebäude zu betrachten ist, sofern kein ausgesprochener Schulbetrieb stattfindet.

Die Einwendung konnte deshalb berücksichtigt werden.

B. Rechtsgrundlage:

Gesetz über die städtebauliche Planung im Lande Berlin (Planungsgesetz) vom 22. August 1949 in der Fassung vom 22. März 1956 (GVBl. S. 272).

C. Haushaltsmäßige Auswirkung:

Keine.