

Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 Marienhöfe

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Neubaugebiet der Marienhöfe beträgt die neu geschaffene Wohnfläche insgesamt ca. 84.140 m² für ca. 840 WE - davon ca. 7.360 m² für MUF, so dass rund 765 WE mit ca. 76.780 m² neu geschaffen werden. Auch die Fläche der MUF soll später in reguläre WE umgewandelt werden können. Davon sollen 30 % geförderte WE sein (ca. 23.000 m² oder rund 230 WE) Es verbleiben damit ca. 535 frei finanzierte WE. Und gerade im diesem Segment wird doch überwiegend erwartet, dass bei hohen, zu zahlenden Mieten auch ein Parkplatz nicht nur für die Fahrräder sondern auch für das Auto zum Angebot gehört. Viele Haushalte haben, obwohl sie auch ÖPNV und Fahrrad nutzen, noch ein Auto. Auch müssen externe Dienstleister (Lieferanten, Reinigungskräfte, Maler, Klempner, Elektriker, Therapeuten usw.) ausreichend Stellplätze in der Nähe der Wohnungen finden, zu denen sie wollen. Dies gilt für Wohnen und Gewerbe. Ansonsten werden die Geh- und Radwege zugeparkt, denn verständlicherweise möchten gerade Handwerker keine langen Wege von ihrem Fahrzeug und zu ihrem Fahrzeug zurück zurücklegen, um z.B. ein noch benötigtes Werkzeug zu holen oder Material zum Einsatzort zu tragen. Dazu kommt, dass ja vielfach gerade Dienstleisterfahrzeuge aufgrund der Fahrzeughöhe eh nicht in eine Tiefgarage einfahren können und somit auf dem Grundstück parken.

Im Plangebiet sollen aber nur 841 Parkplätze für Autos errichtet. Davon werden 317 den Wohnungen zugeordnet zuzüglich 15 Carsharingplätze und 494 dem Gewerbe zuzüglich 15 Carsharingplätze.

Was aber ist mit Parkplätzen für die größeren Fahrzeuge der Handwerker und Dienstleister; diese Fahrzeuge haben oftmals eine Höhe, die eine Einfahrt und/oder Durchfahrt in Tiefgaragen nicht zulässt. Hier müssten auf dem Außengelände ausreichend Parkplätze vorgesehen werden.

Dem betreuten Wohnen mit ca. 60 WE und 120 Bewohner werden keine Parkplätze zugeordnet (Rückschluss, da für das betreute Wohnen kein MIV einberechnet wurde. Das kann so nicht sein – gerade auch Bewohner im betreuten Wohnen sind noch mobil und nehmen am sozialen und kulturellen Leben teil. Dafür besitzen sie Autos, um unabhängig und mobil zu bleiben. Es handelt sich hierbei ja gerade nicht schon um Pflegeheimplätze; somit besteht hier Parkplatzbedarf - auch für die Dienstleister, die von den Bewohner angefordert werden können (Reinigungsdienste, Therapeuten, Essenslieferdienste etc.).

Das Hotel mit 120 – 130 Zimmern und ca. 65 Beschäftigten erhält 14 Stellplätze; die übrigen Gewerbeflächen erhalten 480 Stellplätze bei ca. 1910 Beschäftigten. Dazu kommen der Kunden- und der Wirtschaftsverkehr. Insgesamt geht das Verkehrsgutachten von 3.725 Kfz-Fahrten am Werktag aus.

Beim Hotel mit 14 Parkplätze geht das Verkehrsgutachten von ca. 30 Kfz-Fahrten der Beschäftigten, 80 der Kunden und 15 Fahrten Wirtschaftsverkehr aus. Das steht im krassen Widerspruch zum Parkplatzangebot. Unabhängig, dass auch die Beschäftigten des Hotels irgendwo parken wollen, da nicht alle den öffentlichen Nahverkehr nutzen, werden bei 80 täglichen Kfz-Kundenfahrten eigentlich 40 Parkplätze benötigt. Damit widersprechen sich die Gutachter selber und das Gutachten muss überarbeitet werden. Da nutzen dann auch nicht freiwerdende Büroparkplätze, die eventuell ab 18 Uhr benutzt werden könnten, da sich die Hotelgäste mit ihren An- und Abreisezeiten nicht den Arbeitszeiten der im Gewerbegebiet Tätigen anpassen werden und somit deren nicht freien Parkplätze nutzen könnten.

Das Ärztezentrum erhält 61 Parkplätze; davon ca. die Hälfte für die Beschäftigten. Je nach Art der Arztpraxen richtet sich die Aufenthaltsdauer der Patienten und die Anzahl derer, die mit Auto

kommen, so dass ohne genauere Kenntnis über die Art der Praxen keine Aussage zum Parkplatzbedarf gemacht werden kann.

Auch das Parkplatzangebot für die Wohnungen ist zu gering. Für 2,5 Wohnungen steht ein Parkplatz zur Verfügung, der fest zugeordnet werden kann. Wie der Begründung des Bezirksamtes zum Bebauungsplanentwurf zu entnehmen ist, sind in Tempelhof Schöneberg 0,62 PKW/Haushalt ermittelt worden. Bei 765 WE wären das 474 PKW, für die ein Stellplatz benötigt wird. Selbst wenn man optimistisch einen Wert von 0,5 PKW/Haushalt ansetzt, würden mindestens 382 Parkplätze benötigt. Dabei sind evtl. Parkplätze für die MUF noch nicht berücksichtigt.

Das Mobilitätskonzept an sich ist nicht verkehrt, aber es fehlt an Lösungen für die Umsetzung. Allein das Angebot alleine reicht nicht aus. So ist zwar der Gedanke des Carsharings gut, berücksichtigt hier aber nicht, dass ein Großteil der Carsharingfahrten oneway durchgeführt wird, während die im Neubaugebiet angedachten Angebote eine Rückgabe der Fahrzeuge auf dem Gelände voraussetzen. Auch können „fremde“ Carsharingfahrzeuge, die für Heimfahrten genutzt werden nicht auf dem Gelände geparkt werden, sondern müssen im öffentlichen Straßenraum, der dafür kaum Möglichkeiten bietet, geparkt werden, da ansonsten keine Möglichkeit für jedermann besteht, das Fahrzeug zu nutzen.

Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Parkplätzen das Angebot übersteigt. Es werden also wesentlich mehr Parkplätze benötigt oder die Wohn- Gewerbefläche verringert werden müssen – was auch die Überbauung senken würde.

Diejenigen, die keinen Parkplatz in der Tiefgarage erhalten, werden ihre Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abstellen. Dies führt zum Verdrängungswettbewerb bei den Straßenparkern, da jeder bemüht ist, möglichst in Wohnungsnähe zu parken. Zudem soll ja ein Teil der derzeit vorhandenen Straßenparkplätze, die bisher stark ausgelastet sind, wegfallen. So sollen z.B. die Schrägparkplätze an der nördlichen Seite der Attilastr. wegfallen, was im Verkehrsgutachten als unbedenklich für das Neubaugebiet angesehen wird. Was aber ist mit den Bewohnern der umliegenden Häuser und Wohnungen, die diese Parkplätze bisher nutzen? Schon jetzt werden die umliegenden kleinen Straßen zugeparkt. So stehen z.B. im Marienhöher Weg viele parkende Fahrzeuge, die nicht den Anwohner gehören, sondern den Bewohnern der umliegenden Häuser, die dort keinen Parkplatz gefunden haben. Somit finden die direkten Anwohner keinen Parkplatz mehr und müssen ausweichen (Verdrängungswettbewerb).

Dieser Effekt wird durch das Neubauviertel und den Wegfall der Straßenparkplätze noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen außen vor gelassen. Das Gutachten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhenden Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen außen vor. Es wird einfach vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht. Die Folgen für die Verkehrs- und Parksituation tragen dann die alten und neuen Bewohner.

Durch das im Bebauungsplan angedachte Neubauviertel insbesondere mit seinen Hochhäusern verändert sich das Stadtbild in der unmittelbaren Umgebung, das eigentlich durch das Gartenbaudenkmal Marienhöhe geprägt ist, in eklatanter Weise. Auch wenn die Marienhöhe durch

jahrelange Vernachlässigung im Moment sehr verkommen ist, sollte sie nicht durch die geplanten Hochhäuser in den Hintergrund gedrängt werden, sondern die Möglichkeit erhalten, nach der hoffentlich – wie schon länger zugesagt – bald erfolgten Sanierung und Instandsetzung wieder prägend für die Umgebung sein.

Jedes Neubauprojekt sollte sich – und das nicht nur gestalterisch – in die Umgebungsbebauung und Lage einpassen und einfügen und die Verhältnisse im Umfeld berücksichtigen. Die einseitige, ausschließlich auf das Neubauprojekt ausgerichtete Betrachtungsweise ist unangebracht. Wir fordern eine Neubewertung des Bebauungsplans unter den o.a. Gesichtspunkten.

Statt objektiv die Verkehrssituation in der gesamten Umgebung des Neubauprojektes zu untersuchen und zu bewerten, beschränkt sich das Verkehrsgutachten einzig auf das Neubaugebiet mit ruhenden und fließenden Verkehr sowie den Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstraßen, die das Neubaugebiet direkt umfassen. Dabei wird unterstellt, dass alle Bewohner und die im Gewerbe Beschäftigten sich dem Mobilitätskonzept voll unterordnen. Hier sollte unbedingt der Einfluss des Neubauvorhabens im Hinblick auf den ruhenden und fließenden Verkehr auch auf die Umgebung untersucht werden. Dabei ist auch zu untersuchen, welche Auswirkung es hat, wenn das Mobilitätskonzept nicht so wie angestrebt angenommen wird.