

Sehr geehrte Damen und Herren des Stadtplanungsamtes!

Wie kommt es zu dieser Verdichtung und den Erhöhung der Zahlen?

„Zu viel zu dicht auf zu kleiner Fläche“ müsste eigentlich das Motto des Investors und des B-Plans lauten!

Waren in den kommunizierten Vorentwürfen aus 2020 noch 700 WE einschl. 300 Plätze MUF und 58.000 m² Gewerbefläche geplant, sieht der städtebaulichen Vertrag in § 1 ca. 840 WE einschl. 300 Plätze MUF, eine Kita mit ca. 75 Plätzen, eine Pflegestelle mit 8 Plätzen sowie nunmehr ca. 90.000 m² Gewerbefläche vor.

Wie kommt es zu dieser Steigerung? Doch wohl nur durch Verdichtung und Ausschöpfung der Wertschöpfung auf „rare“ Bauland! Und dies zu Lasten der umliegenden Anwohner. Wir quasi als „Kollateralschaden“, weil die Bewohner- und Beschäftigtenzahl einer Kleinstadt (5.000 Personen) in ein bestehendes, seit Jahrzehnten existierendes und bisher auch funktionierendes urbanes Gebiet „platziert“ wird?

Zu dicht, zu viel, zu hoch!

So haben es bereits die auch gutwilligsten und neuem Wohnungsbau durchaus aufgeschlossenen Alt-Anwohner der Marienhöhe bereits Herbst 2021 bei der Demo im Park Marienhöhe hinsichtlich der vorliegenden Neubauplanungen betitelt.

Zu den Zahlen:

Die Wohnfläche beträgt insgesamt ca. 84.140 m², das ergibt nach den Planungen ca. 765 WE.

Doch rechnen wir mal etwas genauer: Davon sollen 30 % geförderte Wohnungen sein. Abzüglich dieser geförderten Wohnungen verbleiben ca. 535 frei finanzierte WE. Das sind Wohnungen mit „ortsüblichen“ Mieten, deren Mieter bei DEM Mietpreis auch erwarten, dass Ihnen ein Parkplatz für Ihr Auto zumindest auch angeboten werden kann.

317 Plätze der Misch-Tiefgarage werden lt. Gutachten aktuell den Wohnungen fix zugeordnet. Bleiben alleine im Segment der 535 frei finanzierten WE 218 WE ohne Parkplatzmöglichkeit für nur einen einzigen PKW. Und Bewohner geförderter Wohnungen scheinen nach diesen Berechnungen gar keinen echten Wunsch nach eigenem PKW, auch für den Weg zur Arbeit, zu verspüren?

Schon alleine hier krankt das Verkehrskonzept und erzeugt Verdrängungsparkverkehre in den umliegenden Quartieren.

Im Verkehrs- Konzept wird ja gerne auf „Radverkehre“ und die Nutzung & Installation von „Carsharing“, abgehoben.

Aber a) sind die nach Norden über DB Gelände führenden Radtrassen überhaupt nicht durch Vorverträge, sondern nur durch vollkommen rechtlich unverbindliche „Absichtserklärungen“ abgesichert, sondern auch b) die die Carsharing-Ideen vollkommen an der Wirklichkeit vorbei geplant.

Wie funktioniert Carsharing oder auch Roller-Sharing? Ich suche mit meiner App im Startgebiet nach einem Fahrzeug, welches mich von A nach B bringt. Also beispielsweise von „Marienhöfe“ nach Lichterfelde-Ost. Dafür nutze ich ein Fahrzeug, welches vom vorherigen Nutzer in Startgebiet abgestellt wurde. Ein Abstellen von PKW ist im Plangebiet „Marienhöfe“ aber gar nicht möglich, weil es dafür nur die kostenpflichtige Tiefgarage gäbe. Hier müsste der Folgenutzer noch die Parkentgelte zahlen, wenn er die Nutzung beginnt. Das würde das Carsharing immens verteuern (also unwirtschaftlich machen), deswegen dürfte der Vornutzer das Fahrzeug dort gar nicht abstellen.

Oberirdische Abstellung ist nach dem Verkehrskonzept unmöglich (Befahrungsverbot). Also findet der interessierte User gar kein verfügbares Fahrzeug im Startbereich für Carsharing, außer alle Carsharing- Angebote werde dann bei uns im Marienhöher Weg, einer kleinen Siedlungsstraße, geparkt...

Die idealistische Vorstellung des Gutachterbüros, Fahrzeuge eines eigenen Carsharing-Pools, die nach Nutzung wieder an den Ursprungsort zurückgebracht werden, entsprechen dem Mietwagenmodell der 80er Jahre, aber nicht mehr der heutigen Wirklichkeit.

In Folge werden viele Mieter NICHT auf eigene KFZ verzichten wollen, diese mangels Möglichkeit freier Plätze nicht in der „Marienhöfe“ Tiefgarage unterstellen können und somit in den engen Siedlungsstraßen fremd parken wollen. Womit die Alteinwohner der Marienhöhe, Wolframstraße, Tejastraße und auch Lindenhof, basierend durch Fehlplanung der Tiefgaragenkapazitäten, sowohl mit Carsharing-Wagen als auch Mieter-KFZ zugeparkt werden.

Aber es sind ja nicht nur private KFZ: Auch Pflegedienste, tägliche Handwerker und weitere Dienstleistungen für die Anwohner suchen in der Tiefgarage Parkraum, der bei diesen Planungen nicht vorhanden sein wird. Entfernt wohnende Beschäftigte der Gewerbe sind nicht alle in der Lage, ihre Anfahrten (bspw. auch bei Schichtbetrieb) mit dem ÖPNV zu organisieren.

Alle diese finden nur begrenzt in der Tiefgarage Stellfläche und suchen dafür in den umliegenden Strassen, denen zuvor durch Radwege und andere Maßnahmen bereits schon Parkflächen entzogen wurden. Nur der Supermarkt, der den Bedarf von alleine 60 Plätzen als Minimalbedarf für den Abschluss eines Mietvertrages signalisiert hat, ist „safe“.

Wir kommen auf die Ausgangsaussage zurück:

Zu dicht, zu viel, zu hoch! Und die Planungen behandeln die Auswirkungen auf die Anwohner drum herum als „hinnehmbaren Kollateralschaden“...

Das Gebiet ist vollkommen überdimensioniert geplant, reizt die Baulandmöglichkeiten ohne Rücksichtnahme auf die Bewohnerschaft drum herum aus und schiebt ein Verkehrskonzept (samt Gutachten) vor, das auch nicht ansatzweise die Leistungsfähigkeit hat, die bei dieser Gewerbe- und Bewohnerdichte real geplant werden müsste.

Das Verkehrsgutachten, wie auch die innere Verkehrsplanung des Investor für den ruhenden (Park-) Verkehr, sind also zurückzuweisen und das Verfahren für den Bebauungsplan müsste ruhen, bis belastbare Konzepte vorliegen, die nicht die Altanwohnerschaft dermaßen über Gebühr belasten werden

Und warum zum Beispiel baut man anstelle des wohl inzwischen fraglichen Hotels nicht zur Entlastung der Situation auf dem Gelände der „Marienhöfe“ dort im Gewerbegebiet Süd ein 4-etagiges Parkhaus?

Mit freundlichen Grüßen