

Sehr geehrte Damen und Herren, anbei erhalten Sie meine

## Stellungnahme zum Bebauungsplan 7-95, Bauprojekt Marienhöfe

Die zum vorliegenden Bebauungsplan vorhandenen Gutachten bzw. festgelegten Bebauungsziele werfen bedauerlicherweise mehr Fragen auf als sie beantworten.

**Grundsätzlich sind entscheidende Faktoren nicht untersucht worden, darüber hinaus finden sich zahlreiche mehr als zweifelhafte Grundannahmen**, auf deren Basis insbesondere das Verkehrsgutachten zu seinen Ergebnissen kommt. Darüber hinaus **widerspricht sich das Verkehrsgutachten inhaltlich an mehreren Punkten selbst**.

Abschließend sei festgehalten, dass das Gutachten – selbst, wenn man die oben erwähnten Punkte ignorieren würde – zu dem Ergebnis kommt, dass z.B. auf der bereits jetzt stark staubelasteten Röblingstraße eine Zunahme des Verkehr um bis zu 7 % zu erwarten sei. Dass im selben Gutachten Maßnahmen vorgeschlagen werden (Ampelanlage auf Höhe Marienhöher Weg, Abbiegen von der Röblingstraße in die Tiefgarage der Marienhöfe mit erwartbarem zusätzlichem Rückstaurisiko der Abbiegenden), die den Verkehrsfluss zusätzlich behindern werden zeigt, wie widersinnig es ist, das geplante Bauvorhaben in seinen bisher vorgesehenen Dimensionen umzusetzen. Ferner ist anzumerken, dass in zwei zentralen Punkten in Bezug auf das Mobilitätsgutachten bisher keine Planungs- bzw. Umsetzungssicherheit besteht.

### Im Einzelnen

Nicht untersucht wurden:

1. Die zu erwartende Verkehrszunahme in der weiteren Umgebung, also z. B. im Marienhöher Weg, der wegen des laut Gutachten (wenn auch in geringem Maße) zunehmenden Verkehrs und dem dadurch verursachen noch größer als bisher ausfallenden Rückstau auf der Attilastraße Richtung Röblingstraße als Umgehungsstrecke zur Erreichung der Röblingstraße und damit der nördlichen (Anwohner-)Tiefgaragenzufahrt genutzt werden wird.
2. Die – möglicherweise geringen, aber doch nicht auszuschließenden – motorisierten Verkehre durch die erwarteten 300 Bewohner der MUF, und seien es auch nur Arztbesuche, Besuche von Betreuern usw. Insbesondere angesichts der hohen Zahl ukrainischer Geflüchteter, die zum Teil sehr wohl mit einem eigenen Kfz nach Berlin gekommen sind, ist dieser Punkt zu beachten.
3. Die – möglicherweise geringen, aber nicht auszuschließenden – motorisierten Verkehre durch Eltern, die ihre Kinder in die im Quartier entstehende Kita bringen. Das Gutachten geht davon aus, dass kein relevanter externer Verkehr durch die Kindertagesstätte erzeugt wird, weil die Kinder ausschließlich aus dem Quartier oder der Umgebung kommen (S. 13). Die Vergabe der Kitaplätze aber ist keineswegs ausschließlich an die unmittelbare Wohnortnähe gekoppelt, sodass durchaus der Fall eintreten kann, dass Eltern mit einem Wohnsitz in der Umgebung ihre Kinder mit dem Auto in die Kita bringen und abholen.

4. Die während der mehrjährigen Bauzeit anfallenden Bauverkehre, die bei einem Projekt „größer als der Potsdamer Platz“ (Investor Semer) erhebliche Umfänge entwickeln werden und auf den bereits jetzt lt. Gutachten überlasteten Straßen abgewickelt werden müssen.
5. Auch zusätzliche Belastungen/Überschneidungen durch weitere im Umfeld avisierte Baumaßnahmen und damit eingehende Verkehre (Neubau Grundschule auf dem Gebiet der Eschenallee, Sanierung des Gartendenkmals Marienhöhe, im erweiterten Umfeld Neue Mitte Tempelhof mit wohl einem Baubeginn der ersten Abschnitte (z. B. Polizeiwache) ca. 2023/24 und der Sanierung (neue Leitungen und Rohre) des Tempelhofer Damms (zwischen 2022 und 2025) sowie der Abriss und anschließende (größere) Neubau des Aldi-Marktes an der Röblingstraße wurden nicht untersucht.

## **Fehlende Planungssicherheit/Umsetzungsgarantien**

Das Gutachten selbst betont mehrfach, dass das in ihm enthaltene Mobilitätskonzept als zwingende Voraussetzung dafür anzusehen ist, dass vom geplanten neuen Quartier eine beherrschbare Zunahme der Verkehrsströme und des Parkdrucks in der Umgebung ausgeht. Eine zentrale Rolle spielt hier die Schaffung einer Radverbindung Prellerweg – Attilastrasse. Dafür sind Grundstücke der DB Netz AG erforderlich. Bisher gibt es allerdings diesbezüglich nur Vorgespräche, es ist also nicht garantiert, dass die Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. **Hier besteht also keinerlei Rechtssicherheit.**

Im Städtebaulichen Vertrag wird die Vorhabenträgerin in § 14 verpflichtet, das Mobilitätskonzept entsprechend des Gutachtens umzusetzen. Für nähere Details wird auf den Entwurf des Erschließungsvertrages vorgesehen, der als Anlage 11 beigelegt ist. **Dabei handelt es sich allerdings um einen Mustervertrag mit Stand 16.12.2015**, der keinesfalls die Einzelheiten der Umsetzung des Mobilitätskonzepts regelt und ohnehin noch nicht unterzeichnet ist. In diesem im Gutachten selbst als zentral bezeichneten Teil (Mobilitätskonzept) **fehlt also in Bezug auf die Pflicht der Vorhabenträgerin zur Umsetzung ebenfalls Rechtssicherheit.**

## **Zweifelhafte Grundannahmen**

Zweifelhafte Grundannahmen finden sich im Gutachten an diversen, auch zentralen Stellen. Es ist zu betonen, dass es sich im Folgenden lediglich um exemplarische Beispiele handelt, die deutlich machen, dass eine entsprechende Prüfung der Annahmen in allen Bereichen des Gutachtens notwendig ist.

### **Beispiel Einwohnende**

Es wird von ca. 850 neu entstehenden Wohneinheiten ausgegangen (§. 2) die von 1695 Menschen (ohne die Bewohner der MUF und des betreuten Wohnens) bewohnt werden sollen. Da es sich vor allem bei den 30 % geförderten Wohnungen, also 255 Einheiten (§ 1 Städtebaulicher Vertrag) kaum um kleine Wohnungen für 2 Personen handeln wird wird in dieser Berechnung hier beispielhaft von 3-Personen-Haushalten (Familien mit einem Kind) ausgegangen. In diesen würden dann 765 Personen leben. In den verbleibenden ca. 600 Wohnungen dürften dann aber nur noch 930 Menschen leben (also ca. 1,5 Personen pro

Wohnung), um die genannte Zahl von 1695 Einwohnenden zu erreichen. **Bereits diese Beispielrechnung in Bezug auf die zentrale Kenngröße (Einwohnerzahl) des gesamten Vorhabens wirft Fragen auf.**

#### Beispiel Paketverkehre

Beim Paket-Lieferverkehr werden pro Einwohner 0,025 Fahrten pro Tag angenommen (Verkehrsgutachten S. 3). **Dies bedeutet, dass jeder der 1695 Einwohnenden (plus 120 im betreuten Wohnen) lediglich 1x in 40 Tagen Empfänger einer Lieferfahrt ist.** Auch, wenn hier auf Kopplungseffekte verwiesen wird, erscheint dies unrealistisch, zumal sich eventuell große Lieferdienste wie DHL, Hermes und Co eventuell in gewissem Maß koordinieren lassen, nicht aber beispielsweise Essenslieferdienste, die zwingend individuell zum einzelnen Kunden hin erfolgen. Der gleiche Wert wird übrigens auch für die Beschäftigten der geplanten Büros angesetzt. Auch die dürften also höchstens einmal im Monat z.B. ein Mittagessen bestellen.

#### Beispiel Hotel

Das vorgesehene Hotel soll 130 Zimmer haben, aber nur 14 Pkw-Stellplätze (S. 48). Dies bedeutet, dass etwa nur jeder 10. Gast mit dem Auto anreisen darf. Dies erscheint in hohem Maße unrealistisch. Das ist deshalb von Bedeutung, da das Gutachten ja davon ausgeht, dass der gesamte Stellplatzbedarf im Quartier selbst gedeckt wird.

### Widersprüche im Gutachten selbst

Widersprüche im Gutachten selbst finden sich an diversen, auch zentralen Stellen. Es ist zu betonen, dass es sich im Folgenden lediglich um exemplarische Beispiele handelt, die deutlich machen, dass eine entsprechende Prüfung der Annahmen in allen Bereichen des Gutachtens notwendig ist.

#### Stellplätze

Sowohl im Gutachten (s. 2) als auch im Städtebaulichen Vertrag wird von einer Quote von 0,62 Kfz pro Haushalt ausgegangen. Dies ergäbe 527 Kfz. In der Tiefgarage sind ca. 405 festvermietete Wohnstellplätze vorgesehen. Selbst wenn die Reduzierung der notwendigen Stellplätze durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen und ein entsprechendes Angebot im Quartier (dessen Umsetzung wie bereits erwähnt keineswegs rechtssicher vereinbart ist) erfolgt, ist die Berechnung fehlerhaft. Angenommen, 5 % der Stellplätze werden mit Carsharing-Fahrzeugen ersetzt und 1 Carsharing-Fahrzeug reduziert den Stellplatzbedarf um 5 normale Stellplätze (S. 46 Verkehrsgutachten), dann wären von 405 Wohnstellplätzen 5 %, also 20, Carsharingplätze. Das reduziert nach den Angaben den Bedarf um 100 Stellplätze. 405 Stellplätze plus 100 (durch Carsharing) geschaffene Stellplatzmöglichkeiten ergibt 505 rechnerische Wohnstellplätze). Es verbleibt also selbst in den Berechnungen des Gutachtens ein Defizit von 22 Stellplätzen.

## Verkehre Einwohnende

Für die 1695 Einwohnenden wird davon ausgegangen, dass sie am Tag jeweils 3,5 Wege zurücklegen, 24 % davon werden im MiV zurückgelegt (S. 10). Das wären  $1695 \times 3,5 = 5932$  Wege am Tag, davon 24 % im MiV = 1432 Autofahrten bei durchschnittlichem Belegungsgrad von 1,3 Personen im Auto (siehe Seite 10) = 1095 motorisierte Wege. Das Gutachten geht allerdings auf Seite 14 von 625 Wegen aus. **Es wurde also deutlich weniger motorisiert zurückgelegte Wege ausgewiesen als nach den eigenen Angaben des Gutachtens zu erwarten sind.**

## Verkehre Einzelhandel

Beim Einzelhandel wird von 24 % MiV-Fahrten der Kunden ausgegangen (Verkehrsgutachten S. 6). Es wird ferner von 5390 Kunden am Tag ausgegangen, die am Tag 10780 Wege absolvieren (S. 14). Lt. Gutachten ist hier mit 1035 MiV-Fahrten dieser Personen zu rechnen. Wenn aber 24 % der Kunden mit dem Auto fahren, werden also 24 % der Wege mit dem Auto absolviert. Das sind dann aber nicht 1035 MiV-Fahrten, sondern 24 % von 10780 = 2587. Bezieht man den Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit ein (1,3), verbleiben immer noch 1990 Fahrten, **also fast doppelt so viele, wie das Gutachten im Widerspruch zu seinen eigenen Zahlen und Berechnungswegen ausweist.**

## Fazit

Es ist als Anwohner in hohem Maße beängstigend zu sehen, auf welcher laxen Weise ein Bauprojekt, das in der Größenordnung laut Investor den Potsdamer Platz übersteigt, vorbereitet und einer politischen Entscheidung über die Feststellung der Baureife zugeleitet werden soll. Insgesamt verfestigt sich der Eindruck, dass die Marienhöfe eindeutig überdimensioniert sind. Selbst, wenn jede einzelne Annahme des Gutachtens ungefragt übernommen würde, ist zu betonen, dass das Gutachten selbst von einer massiven Verschlechterung der Zustände (bis zu 7 % mehr Verkehrsbelastung auf der Röblingstraße bei einer gleichzeitigen Verschlechterung der Verkehrssituation in dieser Straße, massive Verschlechterung des ÖPNV im Busbereich durch diese Tatsache) ausgeht. Die noch nicht vorliegende Rechtssicherheit in einem zentralen Bereich (Umsetzung Mobilitätskonzept, Realisierung Radverbindung über Grundstücke der Bahn) verbietet es ebenfalls, zum jetzigen Zeitpunkt finale Entscheidungen zu treffen.

Hinterfragt man dann aber die Annahmen des Gutachtens, was hier nur beispielhaft in den ganz zentralen Punkten ausgeführt wurde (Zahl der Einwohnenden, Zahl der Stellplätze, Zahl der Verkehre) ergibt sich ein noch dramatischeres Bild. Dazu passt, dass entsprechende Fragen an die im Auslegungsprozess benannten Ansprechpartner in der bezirklichen Stadtplanung bis kurz vor Schluss der Abgabefrist für die Stellungnahmen der Bürger nicht beantwortet wurden (Fragen per E-Mail gestellt 5.5.2022 13:15 Uhr, keine Antwort bis 11.5.2022 16:30 Uhr).

Zusammenfassend:

**Entscheidende Aspekte der Auswirkungen des Bauvorhabens sind überhaupt nicht untersucht worden.**

**Das Verkehrsgutachten geht von einer Reihe von Annahmen aus, die nicht realistisch sind.**

**Das Verkehrsgutachten errechnet systematisch eine geringere Verkehrsbelastung als zu erwarten, selbst, wenn man die eigenen Zahlen dieses Gutachtens zugrunde legt**

**Für entscheidende, im Gutachten geforderte Maßnahmen liegt keine Rechtssicherheit vor.**

**Selbst wenn diese Punkte ignoriert werden geht das Gutachten von einer deutlichen Verschlechterung der jetzigen Situation aus, auch und gerade im Bereich des ÖPNV.**

**Aus den genannten Gründen ist es dringend geboten, eine umfassende, auf korrekten Annahmen und zutreffenden Berechnungen basierende Einschätzung des Projekts vorzunehmen und in den entscheidenden Punkten Rechtssicherheit herzustellen, bevor eine Entscheidung über eine Feststellung der Baureife getroffen werden kann. Daraus folgt, dass das vorliegende Verkehrsgutachten zumindest in weiten Teilen zu verwerfen und neu zu erarbeiten ist sowie die genannten bisher nicht untersuchten Auswirkungen des Bauvorhabens ebenfalls gutachterlich geprüft werde.**

**Mit freundlichen Grüßen**