

Berlin, den 11. Mai 2022

Stellungnahme 1 zum Verkehrsgutachten im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens B 7-95 „Marienhöfe“

Teilbereich Ladezonen, deren geplante Funktion und die Auswirkungen

Betroffenheit von der geplanten Maßnahme:

Ich bin Anwohner und Grundstückseigentümer im Marienhöher Weg und somit durch die benachbarte Baumaßnahme und deren Planungen direkt betroffen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die im vorliegenden Verkehrs-Gutachten aufgezeigten Ladezonen am Haus 10 (Nordeinfahrt Tiefgarage) und Ladebereich Süd (Handwerkerhaus 20) weisen hinsichtlich ihrer Konzeption und Funktion schwerwiegende Mängel auf. Zudem geht das dazu gefertigte Verkehrsgutachten von nicht realistischen, sondern von idealistischen Betriebsabläufen aus.

1. Ladezone Nord

Schaut man sich die Ladezone Nord unter Haus 10 an, dann wird diese durch eine nur **einspurige Abfahrt** in die Tiefgarage, die sich LKW, Transporter und PKW (Mieter) und Transporter (Mieter Handwerkerhaus 20) teilen müssen, erreicht.

Diese Ladezone unter Haus 10 zweigt auf Ebene 1 ab, während die PKW der Mieter oder Transporter der Handwerker dann nach dem vorliegenden Verkehrskonzept (nach einer Magnetschranke) die Ebene 2 (Parkzone) erreichen sollen.

Die Ladezone für Anlieferungen in Haus 10 ist geprägt durch einen schwierigen Wendebereich, der durch eine tragende Mittelstütze herum angelegt ist. LKW und Sattelschlepper sollen nach den Schleppkurvenberechnungen des Gutachtens diese Säule zu 270° umfahren können, um dann rückwärts an die Laderampe zu stoßen. Ferner sind für kleinere Fahrzeuge 2 weitere Laderampen geplant.

Das Gutachten von LK ARGUS geht aber in der täglichen Belastung dieser Ladezone von vollkommen idealistischen Wunschbelastungen aus. Denn diesen Bereich teilen sich weitere Nutzer und Fahrzeuge! Hier unter Haus 10 soll nach Willen der Planer auch zentral der Müll abgeholt werden.

Welche Müllarten gibt es und welche Unternehmen holen also in Berlin Müll ab? Dazu zählen Hausmüll (BSR), Papiermüll (Berlin Recycling oder Bartscherer), Biomüll (BSR), Grüner Punkt (ALBA) und Glasmüll (versch. Recycler). Also fünf

unterschiedliche Unternehmen mit fünf Fahrzeugen und mindestens einer Ladetour pro Woche. Wahrscheinlich sind bei der avisierten Anwohnerzahl im Wohnbereich NORD der „Marienhöfe“ sogar 2 Touren pro Woche pro Unternehmen notwendig.

Wer sich mal etwas mit der Logistik von Entsorgungsunternehmen beschäftigt hat, der wird schnell merken, dass das alleine räumlich vorne und hinten nicht klappen kann. Denn Mülltouren starten um 6:00 auf dem Betriebshof und enden in der Regel gegen 13:00/14:00 Uhr im Müllverbrennungswerk Gradestraße. Für diese Zeit werden die Touren so disponiert, dass die Fahrzeug ALLE Aufnahmepunkte an der Strecke abfahren. Es wird also keine Extratouren zu „Wunschuhrenzeiten“ nur für die „Marienhöfe“ geben, sondern nur eine wirtschaftliche Tour durch den Bereich Tempelhof mit bspw. Ladestellen in „Marienhöfe“, Marienhöhe, Lindenhof und Arnulfstraße.

Dadurch kommt es schon alleine durch die Müllentsorger an Spitzentagen zu einem Ladestau im Ladehof 10, was dazu führt, dass auch keine weiteren Sattelschlepper oder Transporter mehr diese Fläche in dieser Zeit ansteuern können!

Denn legt man die dem Gutachten beigefügten Schleppkurven (LKW bzw. Müllwagen) einmal übereinander, dann sieht man, das auch ein Vorbeifahren aneinander dort räumlich für diese Fahrzeugtypen vollkommen ausgeschlossen ist, wenn Müllwagen dort laden.

Als weitere Nutzer dieser Ladeflächen sollen Lieferanten der Paketdienste kommen. Diese sollen, so Wunsch der Planer, WarenSendungen extern bündeln und auf Transportwagen den „Marienhöfe“-Adressaten bereitstellen. Das wäre mir neu, dass HERMES, GLS oder andere Paket-Dienstleister neuerdings siedlungsweise auf Rollwagen anliefern würden.

Aber wenn sie es denn würden oder eventuell in Zukunft einmal werden, müssen auch diese Transporter diese Fläche befahren und dort erst ein be-/entladen, damit diese Sendungen unterirdisch (so die Planer) in Haus 13 (Mobilitätszentrum1) verbracht werden können. Wobei der Tunnel dafür zum Haus 13 wohl noch gar nicht in den Planunterlagen zu finden ist?

Hinzu kommen Lieferungen der Speditionen für den Lebensmittelmarkt. Logistikzentren der Lebensmittelbranche liegen im Berliner Umland, bspw. Großbeeren. Die Belieferung dieses einen großen Lebensmittelmarktes ließe sich aufgrund logistisch und wirtschaftlich notwendiger Belieferungsketten (mehrere Märkte als Colli auf einem LKW) gar nicht auf feste Uhrzeiten limitieren. Was passiert dann? Der Laster vom bspw. REWE Logistikzentrum kommt „zu spät“ und darf nicht mehr rein: Also der Markt kann an diesem Tag nicht beliefert werden? Ich glaube kaum, dass sich ein Mieter aus dem Lebensmittelbereich auf solche Regularien wie feste Zeitfenster einlassen kann und würde.

Was ist die Folge, wenn Sattelschlepper von REWE und Co., Müll-LKW, mittelgroße Pakettransporter oder andere Lieferanten die Ladezone unter Haus 10 zeitgleich ansteuern?

Bei Blockade der Lieferfläche unter Haus 10 stehen alle miteinander im Stau!

Zuerst die Transporter + LKW auf der Rampe in die Tiefgarage, die nicht auf die Ladefläche abbiegen können, im Stau. Dahinter stehen die Mieter, die eigentlich in die Tiefgarage eine Ebene tiefer fahren wollten.

Und noch schlimmer sind dann die Auswirkungen oberirdisch auf der Röblingstraße, welche durch die gegebene Fahrbahnbreite schon jetzt keine Abbiegespuren zulässt. Die Abbiegeproblematik kann man heute schon im täglichen Verkehrsfluss bei Abbiegevorgängen zu ALDI oder Getränke Hoffman sehen: Der Verkehr staut sich zurück, bis der Einfahrende weg ist.

Genau so und mit schlimmeren Auswirkungen wird sich die Lage an der Einfahrt Tiefgarage NORD darstellen: Der Verkehr, der nicht in die Tiefgarage/Ladehof abfließen kann, blockiert dann in beide Fahrtrichtungen die sowieso schon lt. Gutachten stark belastete Röblingstraße (> jetzige und prognostizierte Belastungen siehe „Äußere Erschließung“ im gleichen Verkehrs-Gutachten).

Ebenso wird der ÖPNV mit den Bussen M76 und X76 ausgebremst und die Takte zwischen Steglitz und Mariendorf sind nicht mehr zu halten. Denn auch die BVG-Busse können nicht an den Wartenden vorbeifahren. Das tangiert nicht nur die zukünftigen Mieter der „Marienhöfe“, sondern alle ÖPNV Nutzer im weiten Umfeld, die auf diese wichtige Querverbindung angewiesen sind.

Selbst dem Gutachter schwante wohl nicht Gutes, als er folgenden Satz in das Gutachten schrieb: „Um eine **Überlastung des Ladehofs** zu vermeiden, sollten Lieferzeiten für die Märkte (z.B. 6 bis 9 Uhr) und die Paketdienste (z.B. 9 bis 12 Uhr) festgelegt werden.“

Es bleibt also festzuhalten: Der Ladehof unter Haus 10 ist in der derzeitigen Konzeption eine Fehlplanung und führt zu unkalkulierbaren Rückstaurisiken in der Röblingstraße. Dies tangiert den Individualverkehr, den ÖPNV und auch den Berufskraftverkehr auf dieser wichtigen Nord-Süd-Achse.

Hinzu kommen in Folge erhöhte Lärm- und Abgasbelastungen für alle Anwohnende. Und Anwohnende sind in diesem Fall nicht nur Altanwohner in der Röblingstraße, sondern auch die Neumieter in den Häusern 10, 11 und 12 der „Marienhöfe“.

Die Planungen des Bauherrn für den Ladehof unter Haus 10 sind in dieser Ausführung und Konzeption nicht genehmigungsfähig und müssen zusammen mit den idealistischen Annahmen des Verkehrsgutachtens zurückgewiesen werden.

Das B-Plan Verfahren ist in Folge solange auszusetzen, bis hierzu die Umplanungen erfolgt sind und dazu dann ein neues Verkehrsgutachten vorliegt.

2. Ladezone Süd am Handwerkerhaus

Kommt man nun zum Ladebereich des Handwerkerhauses, ergibt sich hier durch falsch geplante Kapazitäten ein ähnliches Bild. Man mag zwar den Gedanken favorisieren, Handwerke in der Höhe zu stapeln und so viel Platz an einem Standort

zu schaffen. Aber dadurch erübrigt sich nicht der Handwerker-Zuliefererverkehr, damit diese Gewerke arbeiten und produzieren können.

Als Ladepositionen sind für größere LKW (siehe Schleppkurvenberechnungen) als Platz nur 2 Ladepositionen geschaffen worden. Von denen ist eine aber wohl auch gleichzeitig als Ladeposition für die Müllentsorgung vorgesehen (Pos. 1)!

Auch hier gilt das bereits schon zuvor in Punkt 1. analysierte Abholverhalten der Müllentsorger: Es kommen auch zum Ladepunkt SÜD Müllfahrzeuge mehrerer Unternehmen. Und auch diese lassen sich nicht auf feste Zeitfenster terminieren oder davon ausschließen, sonst wird der Müll einfach stehengelassen und erst in der Folgewoche wieder abgeholt.

Hinzu kommt, dass in dem Fall einer durch LKW besetzten Ladeposition 1 gar kein Müll geladen werden kann.

Ein Beispiel: Kommt also ein LKW und liefert für den Tischlerbetrieb XY Holzplatten oder Fenster für den Glaser XY auf Pos. 1 an, dann entlädt der LKW erst einmal eine Stunde die Paletten-Ware. Da die Warenbewegungsflächen der Laderampe in meinen Augen recht klein konzipiert sind, muss die Ware so schnell als möglich auch mit dem Lastenfahrstuhl auf die Mieteretage verbracht werden. Auch dies kostet Zeit. In dieser Zeit kann der Müllwagen nicht auf Pos. 1 fahren und Müll laden. Und auch weitere LKW werden daran gehindert.

Allgemein zu LKW-Anlieferungen für Handwerker:

LKW von internationalen Zulieferern kommen, wenn sie die Strecke über die Autobahn endlich geschafft haben, zum Kunden und warten dort in einer Schlange am Entladepunkt, bis die belegte Entladeposition wieder frei ist. Die Fahrer drehen nicht ab und kommen dann auf Verdacht zwei Stunden später noch einmal neu, um es zu probieren. Denn sie müssen den LKW schnell freihaben für die anstehende Folgetour. Diese Speditions-Touren sind eng getaktet.

Aktuell kann man das schon beispielhaft beim BAUHAUS Schöneberg in der Eresburgstraße sehen. Dort stehen bis zu 8 LKW an LKW, Stoßstange an Stoßstange, und warten werktags darauf, dass sie an der einzigen Entladeposition des BAUHAUS Baumarktes (in meinen Augen für so einen großen Baumarkt übrigens auch eine Fehlplanung des damaligen Gebietsentwicklers) entladen werden.



Beispiel auf Entladung wartenden LKW Eresburgstraße

Wo aber bitte stehen dann wartende LKW aus bspw. Litauen und Spanien, also Fernfahrer, bei den „Marienhöfen“?

Sie stehen dann, zusammen mit Transportern (bspw. Paketdienste) und den Müllwagen auf der Quartierstraße Süd neben der Einfahrt Tiefgarage. Das ist laut Verkehrsgutachten eine Gebietserschließungsstraße, die in dem Süd-Bereich nach den vorliegenden Planungen auch noch von Radfahrern (Nord-Süd-Radtrasse) mitgenutzt werden soll!

Die Folgeeffekte:

Die später einmal geplante einspurige Ausführung der Attilastraße (1 Fahrspur je Richtung; dazu 1 Radspur je Seite, teilweise Abbiegespuren) führt dazu, dass sich durch Rückstau aus dem „Marienhöfen“ der Stau in die sowie bis an die Grenze belastete Attilastraße hineinziehen kann (siehe Skizze).

Der Verkehrsfluss Tempelhof-Lankwitz ist damit behindert, wenn nicht gar unterbrochen. Damit ist nicht nur der Lieferverkehr und Individualverkehr betroffen, sondern auch der ÖPNV mit der Buslinie 184!

Eine weitere Folge:

Die Stellplatzmieter der „Marienhöfe“, ebenfalls dann bereits auf Höhe Chlodwigstraße im Stau stehend, werden versuchen, über Ausweichrouten die Tiefgarageneinfahrt Nord (und so ihren Stellplatz) zu erreichen. Denn lt. Aussage des Stadtplanungsamtes ist die Tiefgarage ja für durchgehende Befahrung geplant, also Mieter der südlichen Stellplatzbereiche können auch in der Einfahrt Nord einfahren. Diese Umfahrungsversuche erfolgen dann zu Lasten der umliegenden kleinen Siedlungsstraßen wie Wolframstraße und Marienhöher Weg. Damit einher gehen Abgas- und Lärmelastungen und Gefährdungen durch Ausweichmanöver in den engen Siedlungsstraßen.

Das Ausführen von Schleppkurven im Gutachten für einzelne Individualbewegungen von Lieferverkehr/ Müllfahrzeugen auf dem Handwerkerhof des Hauses 20 kann nicht

darüber hinwegtäuschen, dass die konzipierten Lade- und Bewegungsflächen im Bereich Süd (Handwerkerhaus 20) im richtigen Vollbetrieb des Ladehofes mit mehreren Lieferwagen und mehreren Müllentsorgern plus Ladevorgängen der Mieter massive Problemfelder bergen.

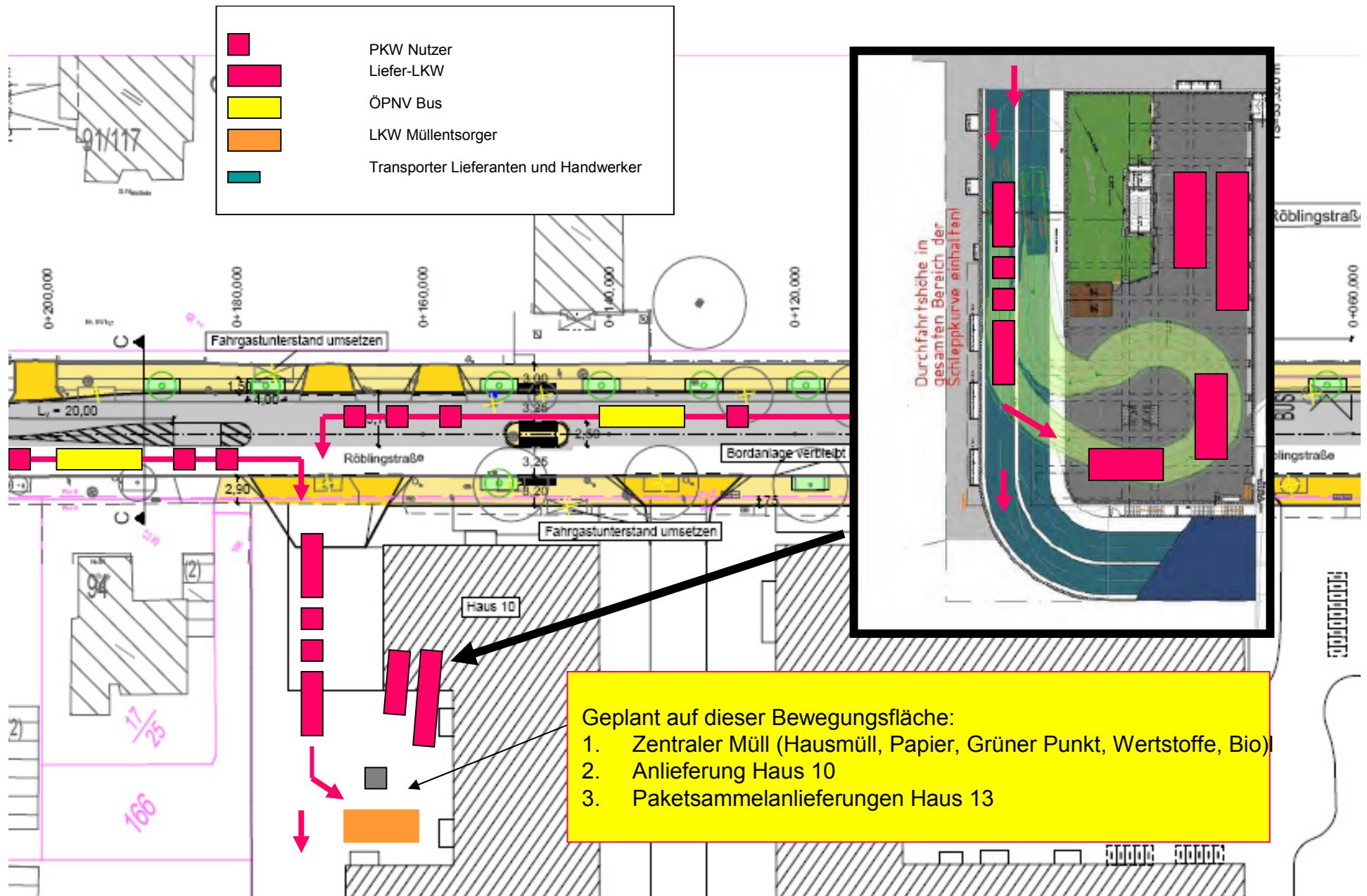
Wegen ihrer dann in Folge starken Auswirkungen auf a) den fließenden Verkehr der Attilastraße, (und damit in Folge auch mit zusätzlich verstärkten Abgas- und Lärmbelastungen für die Anwohnenden) und b) einer zusätzlichen Gefährdung der Radfahrer auf der Quartierstraße Süd sind diese Planungen in der vorliegenden Form so nicht umsetzbar.

Die Planungen des Bauherrn für den Handwerkerhof sind folglich in dieser Ausführung und Konzeption nicht genehmigungsfähig und müssen zusammen mit den idealistischen Annahmen des Verkehrsgutachtens zurückgewiesen werden.

Das B-Plan Verfahren ist in Folge solange auszusetzen, bis auch hierzu die Umplanungen erfolgt sind und dazu dann ein neues Verkehrsgutachten vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]



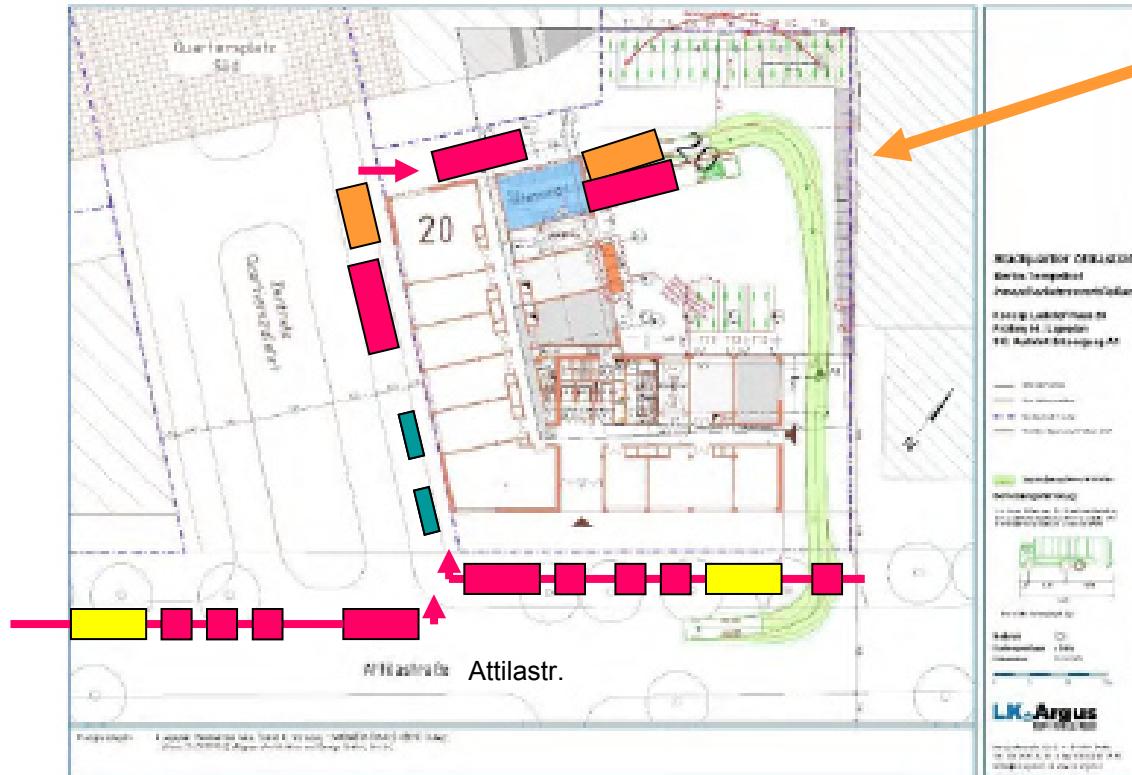
Simulation Ladebereich Nord Haus 10 (Gutachten S.382)

Simulation Ladebereich Süd am Handwerkerhaus

Geplant auf dieser Bewegungsfläche Handwerker Haus:

1. Zentraler Müll (Hausmüll, Papier, Grüner Punkt, Wertstoffe, Bio)
 2. Anlieferung Handwerker Haus 20

Abbildung 25: Schleppkurvenprüfung Ausfahrt Müllfahrzeug mit Abholung in Haus 20



Quelle: LK Argus GmbH, März 2021 (Grundlagenplan Collignon Architektur und Design).

Alle Müllfahrzeuge müssen sich Ladeposition 1 mit Lieferverkehr teilen

Und es kommen mehr als nur 1 Müllfahrzeug zu unterschiedlichen Zeiten. Ist Ladestation 1 besetzt, kann gar kein Müll geladen werden?

Lieferverkehre, Sattelzüge, kommen je nach Verkehrslage und nicht zu „gewünschten“ Entladezeiten.

Kommen sie zu früh, blockieren sie umliegenden
Strassen durch Warten auf Einfahrt

Eine Warteschlange bis zur Attilastr. blockiert auch den Lieferverkehr oberirdisch (Transporter auf Quartierstr. Süd) und den Radverkehr, der sich die Verkehrsfläche hier mit den anderen teilt. Ferner wird der ÖPNV ausgebremst.

