

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Hildesheim e.V.
Am Ratsbauhof 1 c, 31134 Hildesheim
vcd-hildesheim@posteo.de



Stadt Hildesheim
61.3 Stadtteilplanung und Planverfahren

Per Mail: s.heineke@stadt-hildesheim.de und stadtplanung@stadt-hildesheim.de

06.10.2022

Stellungnahme zur 11. Änderung des Bebauungsplans HO 1 "Marienburger Platz"

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Heineke,

im Rahmen der Erörterung zum o.g. Bebauungsplanverfahren möchte ich für den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Hildesheim, zur Aufstellung des B-Plans folgende Anregungen geben:

A. Grundsätzliche Anmerkungen

Die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung werden begrüßt. Eine bauliche Verdichtung an dieser Stelle mit Flächen für Einkaufen und Wohnen, Kindertagesstätte sowie nichtstörendes Gewerbe kann sinnvoll sein, um die im Stadtteil vorhandene Bedarfe zu befriedigen und dadurch das innerstädtische Verkehrsaufkommen und den Flächenverbrauch in Stadtrandbereichen zu reduzieren. Auch könnte die gegenwärtige, städtebaulich unbefriedigende Situation verbessert werden, wenn der Stadtteil ein richtig gut gestaltetes Zentrum erhält.

Der vorliegende Bebauungsentwurf kann aber in keiner Hinsicht befriedigen. Er erfüllt weder städtebaulich-gestalterische Anforderungen, noch verkehrlich-funktionale Anforderungen im Hinblick auf eine zukunftsfähige Stadtteil- und Mobilitätsentwicklung. Insbesondere die verkehrliche Erschließung des Baukomplexes, die äußere Anmutung,

die fehlende Barrierefreiheit und die Autofixierung der Erschließung passt nicht zu den Zielen des IVEP, des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts und auch nicht zu dem parallel in Erarbeitung befindlichen Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden.

Ein Hauptgrund dafür besteht darin, dass die Herausforderung der Topografie – der Geländeanstieg von der Marienburger Straße Richtung Ost-Nordost zum Galgenberg hin, nicht adäquat planerisch bewältigt wird. Der vorliegende Entwurf enthält dieselben Probleme wie die bisherige Bebauung, nur in sehr viel größerem Ausmaß, s. Tabelle.

Probleme des Bebauungsentwurfs im Vergleich zur Ist-Situation

IST	ENTWURF	Wirkung	Bewertung (neu gegenüber alt)
Mauer entlang der Marienburger Straße, Fußgänger*innen gehen an Tiefgaragenwand entlang	Mauer noch viel höher und länger, auskragende Baukörper = negative Wirkung wird verstärkt	Abtrennung des Komplexes nach Westen hin, nächtlicher Angstraum entlang der Straße	-
Unschöne Ansicht von Westen her Richtung Galgenberg	Blick zum Galgenberg durch hohe Bauten versperrt	Entfremdung der BürgerInnen von ihrer landschaftlichen Umgebung	-
Zu schmale Rampe für Fuß- und Radverkehr von der Marienburger Straße (Bushaltestelle) zur Geschäftsebene	Zu schmale Rampe, kreuzt Treppe, womöglich ohne Geländer, 180°-Wendungen, noch höher	Ungeeignet für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen, Sehbehinderte und Radfahrende ...	-
Zufahrt für Fahrräder über Umwege, von hinten über die Treuburger Straße und winkelige	Zufahrt für Fahrräder über Umwege, von hinten über die Treuburger Straße, mit noch mehr KfZ-Verkehr	Kein Anreiz für Einkäufe, Kindertransport o.ä. mit Fahrrad oder Lastenrad	-
Zufahrt für PKW optimiert	Zufahrt für PKW optimiert, viel mehr KfZ-Stellplätze	KfZ-fixierte Mobilität wird zementiert	-
Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor Geschäftseingängen	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor Geschäftseingängen nicht erkennbar	Kein Anreiz für Einkäufe mit dem Fahrrad. – Fahrrad-Abstellplätze in Tiefgarage nicht akzeptabel	-

Die Wirkung der hohen Baukörper im Stil des Brutalismus „wie eine uneinnehmbare Burg“ erinnern an das in Hannover in den 1960er Jahren gebaute Ihmezentrum – damals hochgelobt, seit 30 Jahren als ungelöstes und unlösbares städtebauliches Problem berüchtigt. Die gewollte Verbindung von Universität und Stadtteil kann durch einen solchen „Klotz“ nicht hergestellt werden.

Das Problem wird verschärft durch die fehlende Integration des gesamten Platzes mit Geschäften und Stadtteil-Einrichtungen auf der Westseite der Marienburger Straße (Bioladen, Reinigung, Gaststätten, Kinder- und Jugend- sowie Stadtteiltreff). Gegen diese bestehende Infrastruktur schottet sich die geplante Bebauung mit hohen Mauern ab und verschärft die Zweiteilung des Stadtteils durch die Marienburger Straße.

Es muss bessere Lösungen geben! Einige Überlegungen dazu werden im Folgenden skizziert. Angesichts der nicht einfachen Ausgangslage und der besonderen Bedeutung des Marienburger Platzes (als Stadtteilzentrum, Integration der Uni, gewünschte Fortschritte für eine möglichst KfZ-arme, zukunftsfähige Mobilität) sollte unbedingt ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben werden.

Es kann nicht sein, dass ein Investor eine Fläche kauft und dann an einer solch prominenten Stelle allein bestimmt, wie der Bebauungsplan aussehen soll! Die Bauleitplanung muss die öffentlichen Belange und das Allgemeinwohl berücksichtigen.

B. Verkehrskonzept auf Nahmobilität ausrichten

Das Verkehrskonzept des vorliegenden Plans ist völlig Kfz-fixiert, es wirkt wie eine Planung aus den 1970er Jahren. Von einem zukunftsorientierten Mobilitätskonzept ist nichts zu erkennen. Statt die Erreichbarkeit für Kfz zu optimieren (und den Zugang für Fuß- und Radverkehr im wahrsten Sinn hintenanzustellen), muss eine zukunftsfähige Planung alle, die hier wohnen, einkaufen, lernen, Arztbesuche machen, Kinder zur Betreuung bringen usw., dazu einladen, dies zu Fuß, per Fahrrad, Lastenrad, E-Bike oder mit dem Bus zu erledigen. Fuß- und Radwege müssen direkt, sicher, attraktiv und barrierefrei ausgestaltet sein, Kontakte mit KfZ-Verkehr sind dabei zu minimieren. Ausreichend dimensionierte Abstellanlagen für Fahrräder, Lastenräder, Kinderroller usw. sollen sicher, attraktiv und nah am Ziel (z.B. Geschäftseingang) platziert werden.

Der Bebauungsentwurf muss von einem Mobilitätsplan flankiert werden, der die Bedarfe ermittelt, die Wege für Fuß-, Rad-, Lastenrad-, Kinderwagen-, Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte darstellt, Abstellmöglichkeiten aufzeigt usw. Dies alles fehlt.

C. Hinweise zu einzelnen Aspekten

Aufenthaltsqualitäten des Marienburger Platzes – mehr Grün, mehr Sonnenlicht

Die Menschen wollen sich in ihrem Stadtteil wohlfühlen. Dazu soll der Marienburger Platz, als Zentrum des Stadtteils Marienburger Höhe / Galgenberg, einen wichtigen Beitrag leisten. Die aktuellen Pläne lassen nicht erkennen, wo hier Freiräume zum Wohlfühlen entstehen sollen. Es fehlt Grün. Der Wochenmarkt wird, auf der Nordseite eines 5-stöckigen Gebäudes, viel zu schattig, um sich hier wohlfühlen, gern einzukaufen, sich zu treffen, zu klönen usw.. Die Gebäude und Freiflächen müssen anders angeordnet werden, um mehr Aufenthaltsqualität zu bieten.

Kfz-Stellplätze

Die Parkfläche auf der EG- Ebene ist zu reduzieren und sollte nur für privilegierte Kfz-fahrende wie z.B. Gehbehinderte zur Verfügung stehen. Ein Parkplatz auf der EG-Ebene kostet viel Platz, der dadurch nicht für die umweltverträgliche Mobilität und die Aufenthaltsqualität zur Verfügung steht.

Die Anordnung einer einladenden Zufahrt zu den Parkplätzen auf der EG-Ebene wird dazu führen, dass viele PKW-Nutzende zuerst auf diese Ebene fahren und erst dann die Tiefgarage aufsuchen, wenn alle Parkplätze auf der EG-Ebene belegt sind. Dies erhöht den Parksuchverkehr erheblich.

Querung der Marienburger Straße für den Fußverkehr

Um beide Seiten der Marienburger Straße besser zu verbinden, sollte eine breite und lange, begrünte Mittelinsel (wie an der Steingrube) angelegt werden, um ein sicheres und direktes Queren auf der gesamten Länge zwischen Stralsunder Straße und Treuburger Straße zu ermöglichen.

Fahrradzugänglichkeit des Einkaufszentrums deutlich verbessern

Durch eine hohe Treppe mit einer gewendelten Rampe von Seiten der Marienburger Straße werden Fuß- und Fahrradverkehr im Bebauungsentwurf deutlich untergeordnet.

Fahrradfahrende von der Marienburger Straße könnten barrierefrei nur indirekt durch die Treuburger Straße, dann rechts in den Ützenkamp und dann nochmal rechts fahren, um dann noch bis zum Supermarkt zu kommen, müsste man mit dem Fahrrad wieder längs zurück. Für eine zukunftsgerechte Mobilität ist dies unzumutbar!!

Auch wer mit dem Rad aus Richtung Tilsiter Straße kommt, müsste ebenfalls erst längs durch den Ützenkamp fahren und dann über den neuen Marienburger Platz. Dort bestünde dann auch noch Mischverkehr mit dem Anlieferverkehr zum Supermarkt.

Fahrrad-Stellplätze

In der Präsentation sind im nördlichen „Tunnel“ sowohl Fahrradstellplätze als auch Stellplätze für die Wochenmarktbesucher dargestellt. Beides zusammen wird nicht gehen und die Fahrradstellplätze (Bügel) wöchentlich vor dem Markt zu demontieren und anschließend wieder zu montieren wird in der Realität nicht funktionieren.

Es muss sichergestellt werden, dass attraktive und dauerhafte Fahrradstellplätze in der Nähe der Ein- und Ausgänge des Nahversorgers vorhanden sind.

Trauburger Straße

Die Trauburger Straße könnte als Allee ausgestaltet werden, von der aus der gesamte umweltfreundliche Fuß- und Radverkehr direkten und barrierefreien Zugang zu Geschäftseingängen und anderen Zielen bekommt; dies setzt allerdings eine komplett andere Planung der Geschäftseingänge und Zugänge zum Gebäudekomplex voraus.

In der vorliegenden Planung ist der behauptete zukünftige Fahrradstraßencharakter der Trauburger Straße Augenwischerei, da viele Kfz aus der Tiefgarage über die Trauburger Straße ausfahren. Die Trauburger Straße kann nur dann eine echte Verkehrsberuhigung erfahren, wenn auf eine Tiefgaragenausfahrt an dieser Stelle verzichtet wird und die Tiefgarage nur von der Marienburger Straße aus angebunden ist.

KfZ-Zufahrten und Lieferverkehr

Der Zweirichtungs-Fuß- und Radweg auf der östlichen Seite der Marienburger Straße ist eine wichtige und gut frequentierte Wegeverbindung im Stadtteil und außerdem ein Teil der Hauptroute Bahnhof-Uni. Der Kfz-Verkehr in und aus der Tiefgarage muss diesen Fuß- und Radweg kreuzen. Diese Querung durch den Kfz-Verkehr muss so gestaltet werden, dass die Menschen auf dem Fuß- und Radweg in keinerlei Weise gefährdet werden. Eine Ampelregelung wäre hier sinnvoll.

Auch der Lieferverkehr sollte direkt von der Marienburger Straße aus abgewickelt werden, damit die Treuburger Straße sowie der Bereich hinter dem Einkaufszentrum komplett von Lieferverkehr freigehalten wird.

Mobilitätsstation

Auch Platz für eine Mobilitätsstation sollte in der Treuburger Straße frühzeitig eingeplant werden. Und zwar so, dass diese Station schon bald realisiert werden kann und nicht gewartet werden muss, bis der Marienburger Platz neu bebaut ist.

Mit freundlichen Grüßen

Doris Schupp (Vorstandsmitglied VCD Kreisverband Hildesheim e.V.)

