

21.07.2025

Stellungnahme zur 14. Änderung des Flächennutzungsplans „Wasserkamp“

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Auslegung des F-Plans gibt der Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Kreisverband Hildesheim e.V. folgende Stellungnahme ab:

Die Ausweisung eines über 40 ha großen Wohngebietes am südlichen Stadtrand wird aus
Umwelt- und Klimaschutzgründen abgelehnt.

1. Generierung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen durch weitere Wege im Verhältnis zum Bauen im Bestand

Die Stadt Hildesheim hat jahrzehntelang den Fehler gemacht, große neue
Wohngebiete immer im Süden der Stadt zu entwickeln, von wo viele innerstädtische
Ziele sowie die überörtlichen Verkehrsverbindungen (Bahn, Bundesstraßen und
Autobahnen) nur über längere Fahrten durch die Stadt erreichbar sind. Damit sollte
Schluss sein, um die Verkehrsbelastung der Innenstadt sowie der Stadtteile
Marienburger Höhe, Südstadt, Oststadt nicht weiter zu vergrößern
(Verkehrsvermeidung durch Stadt der kurzen Wege).

2. Zusätzliche Belastungen für den Stadtteil Marienburger Höhe

Durch zusätzlichen Autoverkehr (bei 865 Wohneinheiten nach unserer Schätzung bis
zu 4000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag) wird die Marienburger Straße noch voller,
noch lauter und noch schmutziger als bereits heute. Das ist für die Anwohner*innen
nicht zumutbar. Auch das Überqueren der Marienburger Straße, z.B. zum Einkaufen
per Fuß oder Rad, zur Bushaltestelle, zur Schule usw., wird schwieriger und
gefährlicher.

3. Zweifel an der Realisierung der umweltverträglichen Ausgestaltung

Die bisher veröffentlichten Ziele für das neue Wohngebiet klingen gut; im Hinblick auf Verkehr: möglichst umweltverträgliche Mobilität mit Bus im Quartier, Mobilitätsstation, wenig Stellplätzen / Stadtteilgaragen, neue attraktive Radverkehrsverbindung von Itzum in die Innenstadt, CO₂-Neutralität...

Allerdings zeigen die Erfahrungen, dass in Hildesheim viele Planungen für nachhaltige Mobilität nicht bzw. nur ansatzweise umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für gesetzlich vorgeschriebene Planwerke wie Lärmaktionsplan und Nahverkehrsplan, als auch für Pläne, die die Stadt Hildesheim auf eigene Initiative erstellt hat wie z.B. den IVEP 2025, das Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden u.a., vgl. [Auswertung der Verkehrsverbände zur Umsetzung verschiedener Verkehrsplanungen 2025](#).

Auch ob das Neubaugebiet „Ostend“ die versprochene und in der B-Plan-Begründung festgeschriebene direkte Anbindung an die City durch eine Brücke erhält, ist leider immer noch mehr als fraglich.

Den Versprechungen im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Neubaugebiets Wasserkamp ist deshalb mit Skepsis zu begegnen, da sie bisher weder rechtlich noch finanziell abgesichert sind.

4. Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit eines großen Neubaugebiets ist nicht mehr gegeben

Die Stadt Hildesheim hat in den letzten Jahren große Neubaugebiete ausgewiesen und realisiert, u.a. ehemaliges Klinikum, Ostend, Großer Kamp. Große Baugebiete der 1970er Jahre, z.B. in Itzum und Ochtersum, stehen kurz vor dem Generationenwechsel. Dort sind – in voll erschlossener Lage - aktuell schon viele Wohngebäude deutlich unternutzt und werden künftig für junge Familien auf den Markt kommen.

Aktuell hat sich die Baukonjunktur aufgrund der Krisen der letzten Jahre (Krieg, Energieknappheit, Klimakrise, Fachkräftemangel, Inflation, Zinsanstieg...) erheblich abgeschwächt. Angesichts des Strukturwandels der Innenstadt (z.B. Schließung von Kaufhof) ist es anzustreben, in der Innenstadt wieder neuen Wohnraum zu schaffen. Das Gelände an der Speicherstraße könnte für Wohnen verfügbar gemacht werden, wenn die Hildesheimer Verkehrsunternehmen bewogen werden, ihren erweiterten Betriebshof nicht mitten in der Stadt, sondern auf Gewerbebrachen wie z.B. dem Bosch-Gelände anzusiedeln. Auch der Bedarf an Büroflächen wird durch mobiles Arbeiten weiter zurückgehen und Umnutzungen zu Wohnraum nahelegen.

Das Neubaugebiet Wasserkamp ist insofern eine überholte Planung und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Für den Fall, dass die Planung trotz dieser Argumente weiterverfolgt wird, geben wir folgende Anregungen:

- a) Das Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden muss vollständig umgesetzt werden. Die Kosten sind bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Baugebiets Wasserkamp zu berücksichtigen und vor dem Beschluss über die Bebauung in die Haushaltsplanung einzustellen.
- b) Die vom VCD vorgeschlagene und in das Mobilitätskonzept aufgenommene Veloroute Itzum-Innenstadt „durchs Grüne“ (quer über den Wasserkamp und entlang der Innerste) muss in allen Teilen gut befahrbar realisiert werden, nicht nur im Gebiet des Bebauungsplans. Wir begrüßen, dass derzeit eine Machbarkeitsstudie dafür erstellt wird. Die Finanzierung sollte jedoch nicht allein von Fördermitteln abhängig gemacht werden, sondern ist bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Baugebiets Wasserkamp zu berücksichtigen und vor dem Beschluss über die Bebauung in die Haushaltsplanung einzustellen.
- c) Ebenso wichtig wie die Route durchs Grüne ist die Verbesserung der Radverkehrsanlagen entlang der Marienburger Straße. Je nach Jahres- und Tageszeit, nach demografischer Zugehörigkeit und nach Wegebeziehungen bilden entweder die Veloroute oder aber die Marienburger Straße das Rückgrat der Verbindung von Itzum, vom Wasserkamp und von der Marienburger Höhe in die Innenstadt.
- d) Die Busanbindung des Neubaugebiets muss mit bestehenden Buslinien intelligent kombiniert werden, so dass sich hinsichtlich der Fahrzeiten und -takte nicht nur für den Wasserkamp, sondern auch für Itzum und für die Domäne Marienburg deutlich bessere Verbindungen als bisher ergeben. Anzustreben ist ein 10-Minuten-Takt tagsüber und in den Randzeiten ein 15-Minuten-Takt. Die Entfernung von den Wohngebäuden zur nächsten Bushaltestelle sollte 300 m nicht überschreiten.

- e) Die Querung der Marienburger Straße in Höhe Hansering (vom Wasserkamp zum vorhandenen Einkaufsmarkt) sollte für Rad- und Fußverkehr optimiert werden.
- f) Auf eine Bebauung westlich des Südfriedhofs sollte verzichtet werden, denn hier wäre die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle größer als die angestrebten 300 m.
- g) Alle in Aussicht gestellten Maßnahmen, mit denen die Umweltauswirkungen des Neubaugebiets begrenzt werden sollen, sind sowohl rechtlich verbindlich zu fixieren als auch organisatorisch und finanziell abzusichern und in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einzubeziehen. Eine vollständige und ehrliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sollte bei den Entscheidungen über das „ob“ und das „wie“ der Bebauung eine zentrale Rolle spielen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand des VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Doris Schupp