

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Stadtgalerie Hameln ?



BUND Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 727 „Stadtgalerie Hameln/ZOH“ vom 07.10.2004

(Schwerpunkt: Verkehrsplanung/Schadstoff- und Klimaökologie)

1. Ausgangslage

Am 28.11.2003 hat der BUND Hameln mit der Überschrift „Keine einseitige Verkehrsplanung!“ eine Stellungnahme zum Verkehrsgutachten für die Stadtgalerie Hameln verfasst. Die Untersuchung der Ingenieursgruppe IVV-Aachen im Auftrage der ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG, Hamburg wurde von uns als fachlich mangelhaft kritisiert, da Sie sich ausschließlich mit den Kfz-bezogenen Verkehrsströmen beschäftigte. Wir beantragten damals eine grundlegende Überarbeitung und Ergänzung mit der Berücksichtigung der umweltfreundlichen Verkehrsträger (Rad-, Bus- und Fußgängerverkehr) und begründeten dieses mit konkreten Themenfeldern. Wie im folgenden noch näher Begründet wird, sehen wir die Inhalte unserer 1. Stellungnahme nicht hinreichend gewürdigt und machen diese daher erneut zum Gegenstand dieser Stellungnahme (Siehe Anlage 2).

2. Planungssachstand 30. August 2004 – Beteiligung Träger öffentlicher Belange / Naturschutzverbände

Dem Vorschlag des BUND zur Ergänzung der Verkehrsuntersuchung durch ein Fachbüro wurde nicht gefolgt. In der Begründung (einschließlich Umweltbericht) zur Stadtgalerie wird als Grundlage neben den GfK-Gutachten einzig die o.a. (unveränderte) Verkehrsuntersuchung genannt. Auf Seite 23 werden dann die Einwände von BUND und ADFC zusammenfassend aufgeführt. In der Auswertung Seite 24 wird allerdings als Folge

Geschäftsstelle im Natur- und Umweltschutzzentrum Hameln

Öffnungszeiten: Di. und Fr. 10-15 Uhr, Mi. und Do. 13-18 Uhr

Berliner Platz 4, 31785 Hameln, Tel.: 05151/13671

- Spendenkonto bei der Volksbank Hameln, Nr. 704491700, BLZ 254 62160 -

„lediglich“ die bessere Erschließung für den Fußgängerverkehr durch einen zusätzlichen ECE-Eingang an der Stubenstraße aufgeführt, welche auch vom BUND begrüßt wird.

Letztendlich widmet man bei der Darstellung der Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten der Verkehrsproblematik des Fahrradverkehrs und dem ÖPNV nicht einmal [eine halbe Seite](#) (Nr. 5.3.3 - Seite 54)!

3. Aussagen zum Fahrradverkehr (Seite 54)

Auf die Einrichtung eigener Radwegtrassen wurde mit der Begründung verzichtet, dass der gesamte Bereich zwischen den Anbindungsknoten als Tempo-30-Zone eingerichtet wird. Hier sei eine gesonderte Führung des Radverkehrs nicht „üblich“.

Aus Sicht des BUND ist diese Einschätzung absolut fehlerhaft. U.E. ist es unstatthaft, die Erschließungsstraßen eines großen Einkaufszentrums in der Innenstadt mit den ursprünglich für Wohngebiete vorgesehenen Tempo-30-Verkehrsflächen gleichzusetzen.

Aufgrund des Pkw-Zubringerverkehres und des auch für Fahrradfahrer attraktiven Zielgebietes (ECE/Innenstadt) dürften die Verkehrsmengen einer „normalen“ Anliegerstraße um ein vielfaches überschritten werden. Insgesamt rechnet man mit einer Verdoppelung des Kfz-Verkehres. Folglich ist eine eigene Gliederung der Verkehrsflächen (Radfahrstreifen) sowohl im Interesse der Auto- wie auch der Fahrradfahrer **unbedingt erforderlich!**

Unverständlich ist, dass die Stadt Hameln die Chance einer gründlichen Analyse und Gliederung der Radverkehrsanteile eines so intensiven Zielgebietes verstreichen lässt. Hier straft sich das Unterlassen einer gutachterlichten Untersuchung der Verkehrsströme **aller** Verkehrsträger. Es erfolgen Planungsentscheidungen ohne Beurteilungszahlen, z.B. zu den konkret zu erwartenden Radverkehrsanteilen zu haben.

Deutlich wird dieses auch bei der Frage der Fahrradabstellplätze. Aus den Verkehrsuntersuchungen ergibt sich noch nicht einmal die Ausgangsbasis zur Beurteilung wie viel Fahrradständer derzeit überhaupt vorhanden sind. Zur zukünftigen Planung findet man lediglich den lapidaren Satz „Geplant sind teilweise überdachte Anlagen für rd. 60-70 Fahrräder entlang der Weserpromenade.“

Auf welcher Grundlage erfolgt die Festlegung der Anzahl?
Wo werden konkret Flächen für diese Abstellanlagen vorgesehen?
Wie sind diese Abstellanlagen für die Fahrradfahrer erreichbar?

Hier kann nicht von einer Verkehrsplanung, sondern lediglich von einer Absichtserklärung gesprochen werden. Vermutlich wird man nach Fertigstellung des ECE bedauernd feststellen, dass der Platz für eine Fahrradparkanlage überhaupt nicht vorhanden ist. So wird zwar auf Seite 54 die Einbindung der Radabstellanlage in einem Städtebaulichen Vertrag angekündigt. In der konkreten Aufzählung unter Punkt 6 (Seite 70) fehlen die Fahrradparkplätze aber.

Demgegenüber steht, dass man im Bereich der Pkw-Verkehre sehr gründlich und mit Millioneninvestitionen (Bau von Parkdecks mit 500 – 540 Stellplätzen) arbeitet.

Aus Sicht des BUND besteht der Bedarf an mindestens 150 Fahrradabstellplätzen mit vernünftigen Abstell-/Sicherungsbügeln. Die Kosten für Einrichtung und Unterhaltung sind analog der Pkw-Stellplätze durch das ECE Projektmanagement zu tragen.

Weiterhin sollten zusätzlich mindestens 50 abschließbare Fahrradboxen für Fahrradtouristen im Bereich des ZOH am Weserradweg geplant werden. Dieser „Touristen-Rad-Parkplatz“ sollte durch außergewöhnliche Gestaltung und Komfort als Attraktion auch für Radwandergruppen überregional Aufmerksamkeit erregen können. Hier schlagen wir eine Verbindung von Kunst und Funktionalität analog der Gestaltungswettbewerbe von Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Hannover vor.

Die Weserpromenade als bisher vorgeschlagener Standort der Fahrradabstellplätze kommt lediglich für die genannten Radtouristenplätze in Betracht. Die für die Zielgruppe „Einkaufsradfahrer“ vorzusehenden Stellplätze müssen **in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen des ECE** platziert werden.

Der BUND beantragt daher die Ausweisung der o.a. Anzahl von Fahrradstellplätzen im Bebauungsplan nach § 9 Baugesetzbuch. Dieses ist aufgrund der aktuellen Novellierung in diesem Jahr möglich und aus unserer Sicht auch erforderlich.

4. Aussagen zum ÖPNV

Zahlen zu dem Anteil der ÖPNV-Nutzer unter den Kunden des ECE liegen nicht vor. Auch hier halten wir das Unterlassen einer gutachterlichen Untersuchung für falsch.

Zur Ausgestaltung lässt sich zurzeit für uns **keine** kundenfreundliche Einbeziehung des ZOH durch eine architektonisch attraktive Gestaltung für die Busbenutzer erkennen.

So regen wir nochmals an, den Vorschlag einer überdachten Fußwegführung vom Bussteig zur Stadtgalerie bei der Planung ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Aus den Planunterlagen ist aber zwischen den Zeilen deutlich erkennbar, dass dieses nicht zum tragen kommen soll. So ist auf Seite 70 (Städtebaulicher Vertrag) nachzulesen, dass die Kosten für eine eventuelle Überdachung des ZOH in dem von der Stadt zu tragenden Gesamtkostenaufwand von 700.000 Euro noch nicht enthalten sind.

Dieses bedeutet, dass der Vorgabenträger zwar einen neuen ZOH quasi vor die Haustür bekommt, die Kosten allerdings durch die Allgemeinheit zu tragen sind und keine Beteiligung von ECE erfolgt.

5. Aussagen zum Fußgängerverkehr

Das unmittelbare Umfeld des ECE muss für Fußgänger und Passanten attraktiv gestaltet werden. Dazu reichen die vorgesehenen Breiten der Gehwege – ggf. noch kombiniert mit Radfahranteilen - bei weitem nicht aus. U.E. müssen auch die Gehwegbereiche durch Breite und Ausgestaltung mit Grünflächen eine Attraktivität für den Fußgänger darstellen.

6. Auswirkungen des Kfz-Verkehres

Bei der Realisierung der Planung ist eine Zunahme des Kfz-Verkehres (PKW und LKW) im direkten räumlichen Umfeld zwangsläufig und gewollt. Eine Folge ist ein Anstieg der Lärm-, Abgas- und Staubemissionen sowie eine deutliche Zunahme des Gewerbelärms. (Die besonderen Belastungen durch die Bauphase sind als vorübergehend nicht zu berücksichtigen.)

Allein 10 DIN A4 Seiten widmet die Begründung des Bebauungsplanes dem Themenfeld Verkehrslärm (Seiten 41-51). Als Fazit wird festgestellt, dass die Orientierungswerte für einzelne Immissionsorte **bereits heute überschritten und künftig weiter erhöht werden.**

Umso unverständlicher ist für uns, dass man nicht zumindest parallel zu den autobezogenen Planungen ernsthafte Versuche zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsalternativen unternommen hat.

7. ECE-Größe

Als Umwelt- und Naturschutzverband treffen wir keine Aussagen zur Verträglichkeit des ECE mit den anderen Innenstadtgeschäften. Mit Sorge betrachten wir allerdings, dass zurzeit eine Maximalbebauung der ECE-Fläche vorgesehen wird und in Kauf genommen wird, dass die Flächen für die erforderliche Verkehrsraumgestaltung nicht ausreichen. Es werden hier Verkehrssünden für die Zukunft geplant. Dieses kann noch verhindert werden.

Gleichfalls scheint offensichtlich Platz für Grüngestaltungsmaßnahmen zu fehlen.

8. Klimaökologie und Lufthygiene

Schon jetzt wird in dem Klimagutachten durch das Büro Geo-NET Hannover als Ausgangslage eine deutliche Überwärmung der Innenstadt (welche im Gesamtmittel mehr als 4 Grad Celsius beträgt) attestiert. Das Bauvorhaben wird daher in einem deutlich überwärmten, als Wärmeinsel zu bezeichnenden Umfeld durchgeführt (Seite 59).

Gleichzeitig wird allerdings von einem im Vergleich zu süddeutschen Städten niedrigen Niveau gesprochen, u.E. eine unzulässige Verharmlosung.

Ferner wird festgestellt, dass der Luftaustausch in der Altstadt sich auf einem geringen bis sehr geringen Niveau befindet.

Als Fazit geht man allerdings auch davon aus, dass die Errichtung des Einkaufszentrums keine signifikanten Auswirkungen auf das lokale Klima in der Hamelner Innenstadt haben wird.

Den Fragestellungen der lufthygienischen Untersuchung widmet die Zusammenfassung der Stadt Hameln insgesamt 4 DIN A4 Seiten (Seite 59-63). Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Schadstoffimmissionen im Hauptstraßennetz bereits im Ist-Zustand ein verbreitet überdurchschnittliches Niveau erreichen. Im Planzustand mit Stadtgalerie wird die Zusatzbelastung nur unwesentlich erhöht.

Der BUND übersetzt diese Bewertung wie folgt. Schon jetzt ist die Belastung zu hoch. Durch die Stadtgalerie wird diese zu hohe Belastung allerdings nur unwesentlich erhöht. Somit ist die Baumaßnahme statthaft.

Aus unserer Sicht ist diese Logik irrational. Eigentlich sollte es Ziel sein, bei einer völligen Neuplanung des Bereiches **eine Verbesserung** der schon jetzt unbefriedigenden

Situation zu erreichen.

9. Eingriffsbilanzierung / Baum- und Begrünungsbilanz

Im Zuge der Realisierung erfolgt ein Komplettverlust des vorhandenen Baum- und Gehölzbestandes. D.H. es ist beabsichtigt **32 Bäume** (7 erfüllen den besonderen Schutzansprüchen der Aufnahme in die städt. Baumschutzsatzung) zu fällen. In Amtsdeutsch bedeutet dieses einen Verlust von insgesamt 5.697 Wertpunkten. Allerdings sollen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen nur 1531 Wertpunkte vor Ort (**9 Bäume** und ein Pflanzbeet) für ein Plangebiet von insgesamt 22.650 Quadratmeter wiederhergestellt werden.

Für 4166 Wertpunkte sind Kompensationsmaßnahmen in der Gemarkung Rohrsen (Im goldenen Winkel) vorgesehen.

Zum Vergleich: 1999 gab es für die Bebauung eines ca. 700 qm großen Einfamilienhausgrundstückes in Stadtrandlage folgende Auflagen:

- Anpflanzung einer Hecke mit einheimischen Gehölzen auf einer Fläche von 20 x 3 Meter
- Anpflanzung und Erhaltung eines hochstämmigen heimischen Baumes
- Zwingende Dachbegründung von Garagen bzw. Carport-Anlagen
- ...

Absichtserklärungen zur Regenwassernutzung oder –versickerung sowie von Solarnutzungsprojekten wurden gesondert gefördert.

Während die letztgenannten Auflagen aus unserer Sicht als Ausgleich durchaus akzeptabel sind, ist das Missverhältnis der Auflagen für die Planung der Stadtgalerie für uns offenkundig.

So ist es aus unserer Sicht unerklärlich, dass bei der schlechten klimaökologischen Ausgangslage im sensiblen Innenstadtbereich nicht die Erteilung von wesentlich umfangreicheren Begrünungsauflagen erfolgt. So wird das Mittel der Fassaden- und Dachbegrünungen nicht mit einem Wort erwähnt.

Der BUND beantragt hier eine Überarbeitung der gesamten Grünplanung. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen aufgrund der schwierigen Innenstadtlage im Plangebiet vorgenommen werden. Dabei darf es nicht nur darauf ankommen, den derzeitigen Status Quo zu ersetzen, sondern es muss Ziel sein, klimaökologische und grüngestalterische Verbesserungen zu erreichen.

Schlussbemerkung:

Die Enttäuschung über die vorgelegten mangelhaften Verkehrsplanungen zum Rad-, Bus- und Fußgängerverkehr muss von unserer Seite deutlich ausgesprochen werden. Spätestens nach unserer ersten Stellungnahme muss hier bei den Planern der Stadt Hameln von Vorsatz ausgegangen werden. Wieder einmal zeigt sich, dass die Philosophie des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hameln von den Handelnden offensichtlich

nicht verinnerlicht wurde.

Es bleibt dabei, dass mehr als 50 % der Mobilitätsbewegungen in der Hamelner Innenstadt nicht mit dem Auto erfolgen. Die Fußgänger, Radfahrer und auch Busbenutzer sind Hamelner Anwohner, die im Umkehrschluss aber die negativen Belastungen nicht nur des Kfz-Verkehres unmittelbar zu tragen haben.

Obwohl die Stadtgalerie die Kaufkraft der o.a. Besucher abschöpfen will erfolgt keine Beteiligung des Unternehmens an den gemeinwirtschaftlichen Kosten. Hier beschränkt sich das Engagement ausschließlich auf die Beschaffung von Parkraum und Zufahrtsmöglichkeiten für Pkw.

Zur Erinnerung:

Der Umsatz der Centeranlage soll laut Studie der GfK bei ca. **71 Mio. €** pro Jahr liegen, das perspektivische Einzugsgebiet 370.900 Personen umfassen. Nach Abzug des bisherigen Umsatzes des real,- Warenhaus soll eine tatsächliche Abschöpfleistung von ca. 45 Mio. € (zusätzlich) verbleiben. (Seite 74)

In Kombination mit den - deutlich ausgedrückt - nur als Witz zu bezeichnenden Grünplanungen bleibt für den BUND das Fazit, dass der Hamelner Bürger beim Schielen auf die Kaufkraft der Kunden in den Umlandgemeinden mit seinen Anwohnerinteressen schlichtweg vergessen wurde.

Unsere Hoffnung liegt jetzt bei den Ratsmitgliedern, hier noch eine Änderung zu bewirken. **Augenscheinlich ist das ECE aufgrund der derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen, wie auch aufgrund fehlender Flächen für eine vernünftige Grüneinbindung bei der insgesamt zur Verfügung stehende Fläche zu groß geplant!**

Als letzte Bemerkung regen wir an, dass in Zukunft aus den Unterlagen der Stadt Hameln der Verfasser hervorgehen sollte. Wir meinen, wer solche Dokumentationen zusammenfasst/erstellt sollte auch mit seinem Namen als Beschäftigter der Stadt dazu stehen und auch eine gewisse persönliche Verantwortung als Autor übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Hermes

Kreisgruppenvorsitzender

BUND KG Hameln-Pyrmont

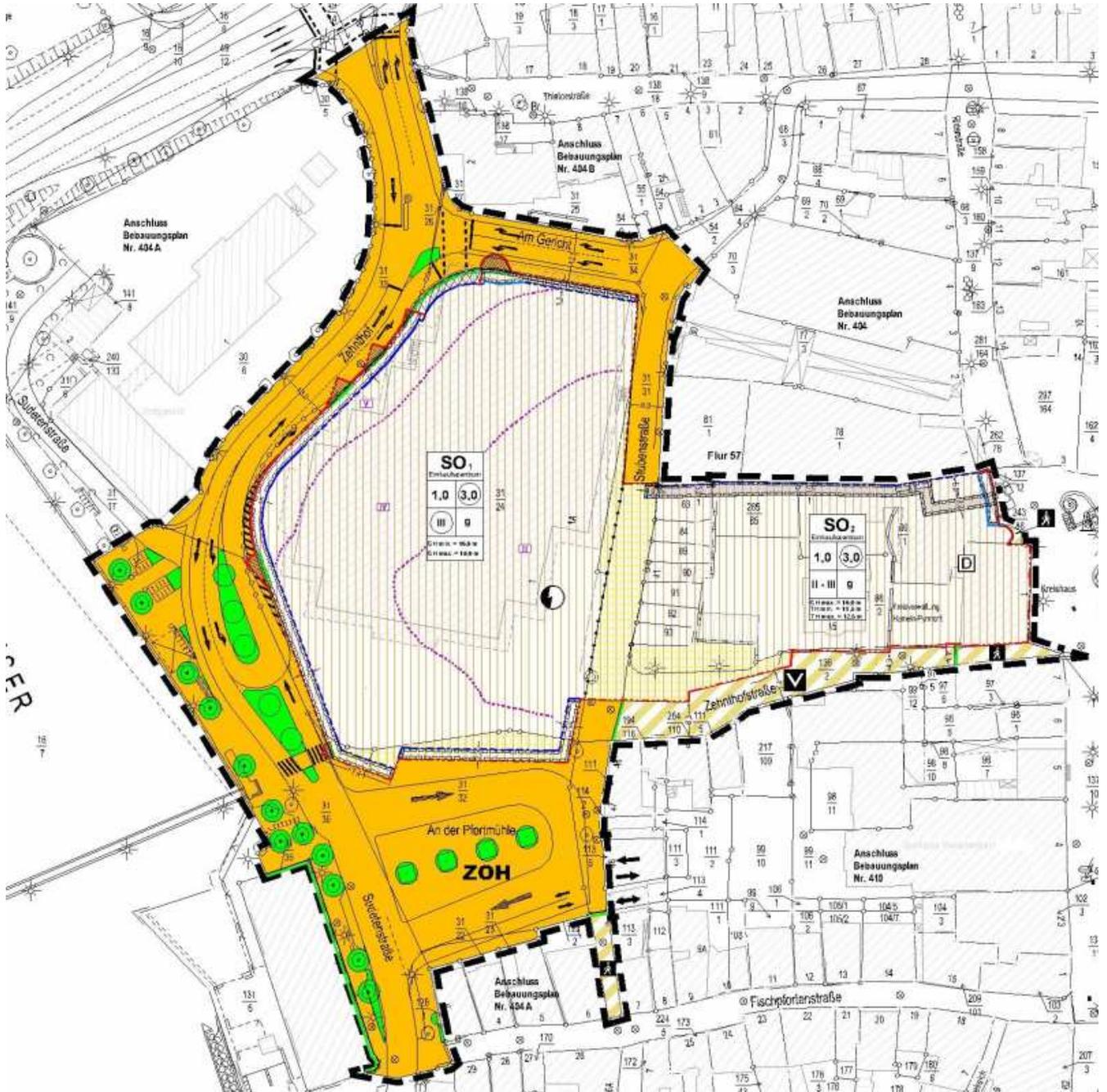
Berliner Platz 4,31785 Hameln, Tel. 05151/13671

Anlage:

- Plankarte
- Stellungnahme des BUND zum angeblichen Verkehrsgutachten als Hintergrundinformation vom 28.11.2003 als weiterer Gegenstand dieser Stellungnahme.

Anlage 1

Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 727



Anlage 2 – Gegenstand der Stellungnahme -

Keine einseitige Verkehrsplanung !!!

Stellungnahme 1 zur Verkehrsuntersuchung für die Stadtgalerie Hameln

Betr.: Untersuchung der Ingenieursgruppe IVV-Aachen im Auftrage der ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG, Hamburg vom November 2003

Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren,

mit der vorliegenden Stellungnahme beschäftigen wir uns mit den ersten Planungen zur Verkehrsraumgestaltung rund um das geplante neue Einkaufscenter am Standort Zehnthof/Am Gericht/An der Pfortmühle. Mit Durchführung dieses Bauvorhabens ergibt sich die Notwendigkeit **und damit auch die Chance**, die Verkehrsbeziehungen aus Richtung Thiewall B83, der Mühlenstraße/Alten Weserbrücke aber auch der Baustraße neu zu gestalten. Dabei handelt es sich nicht ausschließlich um Zielverkehre zur Stadtgalerie sondern auch um allgemeine Verkehrsbeziehungen ins Stadtzentrum. Insofern hat die vorliegende Verkehrsuntersuchung eine wesentliche Bedeutung über die Stadtgalerie hinaus!

Aus Sicht des BUND kann die vorgelegte Untersuchung, welche sich ausschließlich mit den Kfz-bezogenen Verkehrsströmen beschäftigt, nicht die alleinige Grundlage für eine Verkehrserschließungsplanung bleiben. Wir fordern hier eine unverzügliche Neuplanung und Ergänzung!

Die Mobilitätsbeziehungen einer Stadt ergeben sich aus dem Zusammenspiel von

1. Kfz-Verkehren (PKW/LKW/Krafträder)
2. Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV)
3. Radfahrerverkehr
4. Fußgängerverkehr

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung beschäftigt sich ausschließlich mit dem Kfz-Verkehr und erwähnt den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr als umweltfreundliche Verkehrsträger maximal mit einer Nebenbemerkung.

Verschiedene Untersuchungen, u.a. eine Befragung in der Innenstadt durch den Hamelner Einzelhandel, belegen, dass die Quote der Personen, die das Stadtzentrum mit dem Auto besuchen in der Vergangenheit unter 50 % lag. Selbst wenn sich dieser Schnitt möglicherweise durch die zusätzlichen Kunden der Stadtgalerie noch deutlich verschieben würde, so bliebe weiterhin eine große Prozentzahl an Fahrradfahrern, Fußgängern und ÖPNV-Nutzern. Im Interesse der Bürger Hamelns müssen die Erfordernisse auch dieser Verkehre angemessen berücksichtigt werden. Letztendlich werden auch Radfahrer,

Fußgänger und ÖPNV-Nutzer zu den Kunden der Stadtgalerie zählen. So gesehen wäre es auch aus Eigeninteresse der Stadtgalerie ein sträflicher Fehler, sie nicht in die Planungen der Verkehrsströme rund um die Stadtgalerie von Anfang an mit einzubeziehen.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung berücksichtigt im Wesentlichen nur den Autoverkehr und ignoriert damit jegliche Grundsätze einer integrierten Verkehrsplanung. Aufgrund dieses fachlich eklatanten Mangels kann die Verkehrsplanung aus unserer Sicht nur als **absolut mangelhaft** eingestuft werden.

Konkret vermissen wir:

- **Aussagen zum Radverkehr, insbesondere**

- a) der frühzeitigen Einrichtung von hochwertigen Radabstellanlagen sowohl für den Alltagsradverkehr, wie auch für touristische Radwanderer auf dem Weserradweg. (Die auf Bild 9 im zukünftigen ZOH-Konzept angesprochene Fahrradstation wird im Gutachten nicht mit einem Wort erläutert und erweckt lediglich den Eindruck einer Alibiplanung.)
- b) Gerade bei der Verkehrsraumgestaltung der Erschließungsvarianten 1-3 sind aus unserer Sicht die Einrichtung von **Radfahrstreifen** vorzusehen und in die Flächenverteilung einzubeziehen. Dieses ist nachträglich nicht mehr möglich!
- c) Aber auch der Bereich der Baustraße gewinnt durch den „Magneten“ Stadtgalerie für den Radverkehr eine besondere Bedeutung, die in der Erschließung zu berücksichtigen ist.
- d) Ein weiteres Beispiel wäre auch die planerische Einbeziehung der idealen Radwegebeziehung unterhalb der Thiewallbrücke am KKH Weser vorbei für den gesamten Bereich der Radwegerschließung Mertensplatz, Fischbecker Straße, Süntelstraße. Die Ausschnittsbereiche der Anlagebilder 2 bis 9 zeigen deutlich, dass die Verkehrserschließung aus dem westlichen Bereich überhaupt keine Berücksichtigung findet.

- **Darstellung und Neuordnung des Fußgängerverkehrs**

Welche neuen Fußgängerwegebeziehungen zur fußläufigen Erschließung des Stadtzentrums sind geplant?

Dazu gehören u.a. auch Überlegungen zur Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen dem Parkhaus Rondel und der Stadtgalerie.

- **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**

Welche Maßnahmen sollen zur kundenfreundlichen Einbindung des City-Busbahnhofes erfolgen, z.B. durch eine Überdachung mit architektonisch attraktiver Gestaltung für die Busbenutzer.

So sollte z.B. auch der Vorschlag einer überdachten Fußwegeführung vom Bussteig zur Stadtgalerie vom Betreiber der Stadtgalerie ernsthaft in Erwägung gezogen werden!

Die vorhandene Fläche des City-Busbahnhofes ist teilweise zu Gunsten der Stadtgalerie verplant. Zurzeit werden die Kapazitäten des City-Busbahnhofes tatsächlich nicht voll ausgeschöpft. Vorliegende Gutachten und Konzepte zur Steigerung der Attraktivität des Hamelner ÖPNV sehen jedoch den City als weiteren

Rendezvous-Punkt für Busse vor. Für diese Funktion ist eine Mindestgröße zwingend erforderlich. Aus unserer Sicht darf der City daher nicht auf nur 4 Bussteige halbiert werden, damit die Perspektiven für eine weitere Verbesserung des neuen City-Taktes des ÖPNV nicht verbaut werden! Flächen des City-Busbahnhofes können nur abgegeben werden, wenn eine zukünftige Nutzung als Rendezvous-Punkt für mindestens 8 Busse gewährleistet bleibt.

Selbstverständlich erkennen wir an, dass der Pkw-Verkehr insbesondere für die Zielgruppen in den weiter entfernten Umlandgemeinden für die Stadtgalerie eine besondere Bedeutung hat. Dennoch übernehmen die Planer für die Bürger und Nachbarn im unmittelbaren Wohnumfeld eine besondere Verantwortung. Das unmittelbare Wohnumfeld hinsichtlich der Radverkehrsplanung hat immerhin einen Radius von 5 - 6 Kilometern und umfasst damit das gesamte Stadtgebiet einschließlich der nahen Ortsteile).

Es ist uns schlichtweg unerklärlich, warum diese Zielgruppe in der Planung so sträflich vernachlässigt wird.

Bei Realisierung der Planungen zur Stadtgalerie werden die Anwohner an den Hauptverkehrsstraßen durch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs mit all seinen hier überwiegend negativen Folgen (Abgasbelastung, Lärm, Umweltfolgen) erheblich belastet. Aus Sicht des BUND ergibt sich daraus ein zwingender Anspruch, auch die umweltfreundlichen Verkehrsträger in der Planung hinreichend zu berücksichtigen.

Wir fordern daher die ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG auch im Eigeninteresse (schließlich sind Rad-, Busbenutzer und Fußgänger durchaus auch eine Kundengruppe mit Kaufkraftanteilen) dringend auf, die vorgelegte Verkehrsuntersuchung grundlegend zu überarbeiten.

Mit umweltfreundlichen Grüßen

Georg Neulen
Thomas Riegel
Ralf Hermes

Hameln, den 28.11.2003