

Kurzfassung

Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



April 2023

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Hildesheim

Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden

Kurzfassung

Auftraggeber

Stadt Hildesheim

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Markt 3

31134 Hildesheim

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Intania Arinta, M. Sc.

Franziska Weitzel, M. Sc.

Lennart Saß, M. Sc.

Kassel, 24. April 2023

Überblick

1	Ein Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden	1
2	Status quo der Mobilität im Hildesheimer Süden	3
3	Zielsetzungen für die zukünftige Mobilität	4
4	Überblick über das Maßnahmenkonzept	5
4.1	Zufußgehen als Basismobilität stärken	6
4.2	Radverkehr als Alternative zum Kfz-Verkehr fördern	9
4.3	Angebote im ÖPNV und SPNV ausbauen	12
4.4	Mobilitätsangebote vernetzen	14
4.5	Ruhenden Verkehr besser organisieren	16
4.6	Straßenraum gestalten und Verkehrssicherheit erhöhen	18
4.7	Mobilitätsmanagement etablieren	21
4.8	Digitalisierung als Chance nutzen	23
5	Umsetzungsstrategie - wie geht es weiter?	24

1 Ein Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

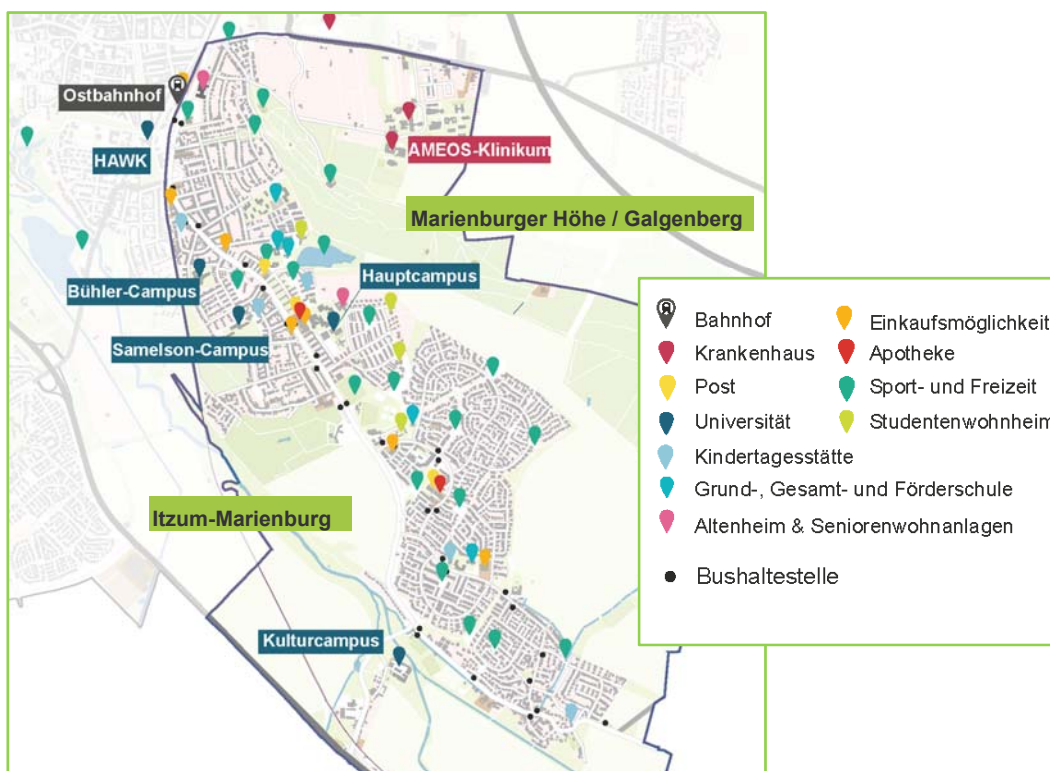
Kurzfassung

April 2023

Vor dem Hintergrund des deutschlandweit zu beobachtenden Wandels im Mobilitätsverhalten hat es sich die Stadt Hildesheim zur Aufgabe gemacht, auch das Mobilitätsangebot in Hildesheim entsprechend auszurichten. Übergeordnetes Ziel ist hierbei, Kfz-Verkehr zu vermeiden und die nachhaltigen Mobilitätsarten – also den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV – zu fördern. Außerdem sollen zur besseren Vernetzung der nachhaltigen Mobilitätsangebote Mobilitätsstationen in Hildesheim etabliert werden, die die Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsmittels unterstützen.

Die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes ist beispielhaft für den Hildesheimer Süden erfolgt. Mit seiner universitär geprägten Struktur dient der Hildesheimer Süden als Testfeld für die angestrebte zukünftige Entwicklung. Durch die Hochschulstandorte können verschiedene Nutzergruppen angesprochen werden, insbesondere auch diejenigen, für die angenommen wird, dass sie eine hohe Affinität zu multimodale Angeboten aufweisen. Unterstützt wird dies dadurch, dass die Universität Hildesheim parallel ein Klimaschutzkonzept zur klimafreundlichen betrieblichen Mobilität erarbeitet, bei dem es um die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen auf und zwischen den Universitätsstandorten geht.

- **Abbildung 1:** Nutzungsstrukturen mit Hochschulstandorten im Hildesheimer Süden



Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023

Aus dem engen Nebeneinander von Hochschulnutzung und Wohnen im Hildesheimer Süden resultieren aber auch Konfliktlagen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und erhöhtem Parkdruck. Für diese sind im Kontext der Förderung der nachhaltigen Mobilität Lösungen zu entwickeln. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Hildesheimer Süden nicht homogen ist, sondern unterschiedliche Bereiche mit abweichenden Rahmenbedingungen aufweist.

Das Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden beinhaltet eine umfassende Bestandsanalyse zum heutigen Mobilitätsangebot, die Formulierung von Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung des Angebotes sowie darauf aufbauende Maßnahmen, die dazu beitragen, die Mobilität im Hildesheimer Süden nachhaltiger zu gestalten.

Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden wurde durch einen umfassenden Abstimmungs- und Beteiligungsprozess begleitet. In mehreren Arbeitsgruppensitzungen mit einem Projektteam der Stadtverwaltung und Universität sowie in drei Sitzungen des Projektbeirates wurden die Inhalte der einzelnen Arbeitsphasen entwickelt, diskutiert und überprüft. Die Öffentlichkeit wurde mit einer Online-Beteiligung in der Analysephase sowie mit einem Bürgerworkshop zu den Zielsetzungen und Maßnahmen intensiv beteiligt.

● **Abbildung 2:** Bearbeitungsstruktur des Mobilitätskonzeptes Hildesheimer Süden



2 Status quo der Mobilität im Hildesheimer Süden

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

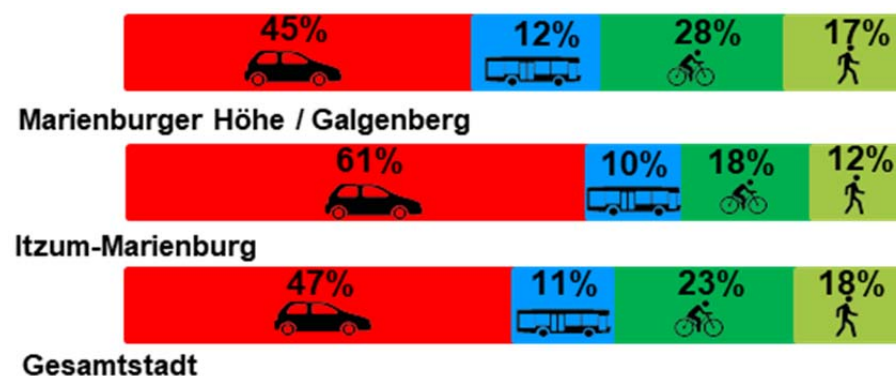
April 2023

Das Untersuchungsgebiet des Mobilitätskonzeptes, der Hildesheimer Süden, umfasst die beiden Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg, in denen unterschiedliche Rahmenbedingungen und auch ein sich unterscheidendes Mobilitätsverhalten vorliegen.

Die Marienburger Höhe / Galgenberg weist eine deutlich höhere Nutzungsmischung auf, viele Ziele sind zu Fuß erreichbar. Itzum-Marienburg ist stärker durch Wohnnutzung geprägt, die Entfernungen zu wichtigen Zielen in Hildesheim sind außerdem durch die Stadtrandlage höher. Der Bahnhof Hildesheim Ost mit Schienenverkehrsangeboten ist durch seine Lage unmittelbar nördlich des Hildesheimer Südens aus Marienburger Höhe / Galgenberg auch zu Fuß und mit dem Rad gut zu erreichen. Das Busverkehrsangebot und die Radverkehrsinfrastruktur sind in Marienburger Höhe / Galgenberg besser ausgebaut als in Itzum-Marienburg.

In Marienburger Höhe / Galgenberg werden entsprechend der Mobilitätsbefragung des Kreises Hildesheim mehr als die Hälfte der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Dagegen dominiert in Itzum-Marienburg der Pkw bei der Verkehrsmittelwahl.

- **Abbildung 3:** Verkehrsmittelwahl im Hildesheimer Süden im Vergleich mit der Gesamtstadt¹



Beide Stadtteile haben gemeinsam, dass sie durch die Verkehrsachse Marienburger Straße / L491 geprägt sind, der Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg wird stärker von dieser durchschnitten. In der Marienburger Straße und auch in weiteren Straßen dominiert der Kfz-Verkehr, für Fuß- und Radverkehr ist häufig nur unzureichend Platz vorhanden und durchgehende Verbindungen für diese Verkehrsarten fehlen. Es treten viele Konflikte zwischen den Verkehrsarten auf, die sich auch im Unfallgeschehen widerspiegeln.

¹ eigene Auswertung der Haushaltsbefragung zur Mobilität; Landkreis Hildesheim 2018

3 Zielsetzungen für die zukünftige Mobilität

Verkehr vermeiden und nachhaltige Mobilität fördern sind die grundsätzlichen Leitgedanken zum Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden. Auf Basis der durchgeführten Bestandsanalyse und der hieraus abgeleiteten SWOT-Analyse² wurden die bereits zu Projektbeginn formulierten Zielsetzungen überprüft, weiterentwickelt und ergänzt. Den neun Hauptzielen sind handlungsbezogene Unterziele zugeordnet. Die Zielsetzungen mit den jeweiligen Unterzielen stellen die Leitlinien und Ansatzpunkte zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen für eine zukünftige nachhaltige Mobilität im Hildesheimer Süden dar.



Förderung der nachhaltigen Mobilität



Sicherung der Erreichbarkeit



Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden



Stärkere Öffentlichkeitsarbeit/ Kampagnen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität



Digitale Vernetzung



Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen



Entlastung der umliegenden Straßen am Hauptcampus vom ruhenden Verkehr



Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte



Projektbegleitende Vorbereitung der Umsetzung

² Aus dem Englischen SWOT = **S**trengths, **W**eakness, **O**pportunities and **T**hreats; Analyse der Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken

4 Überblick über das Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den formulierten Zielsetzungen enthält das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden neun Handlungsfelder.

Die einzelnen Handlungsfelder beinhalten konkrete Maßnahmen, die einen Rahmen zur Umsetzung der Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes und zur Gestaltung der Mobilitätswende mit nachhaltiger Mobilität und weniger Kfz-Verkehr im Hildesheimer Süden bilden.

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023

Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes



Fußverkehr



Radverkehr



ÖPNV und SPNV



Vernetzte Mobilität



Ruhender Verkehr



Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit



Mobilitätsmanagement



Digitalisierung



Umsetzungsstrategie



Beispielhafte Einzelmaßnahmen mit hoher Bedeutung sind in Maßnahmensteckbriefen detailliert ausgearbeitet.

4.1 Zufußgehen als Basismobilität stärken

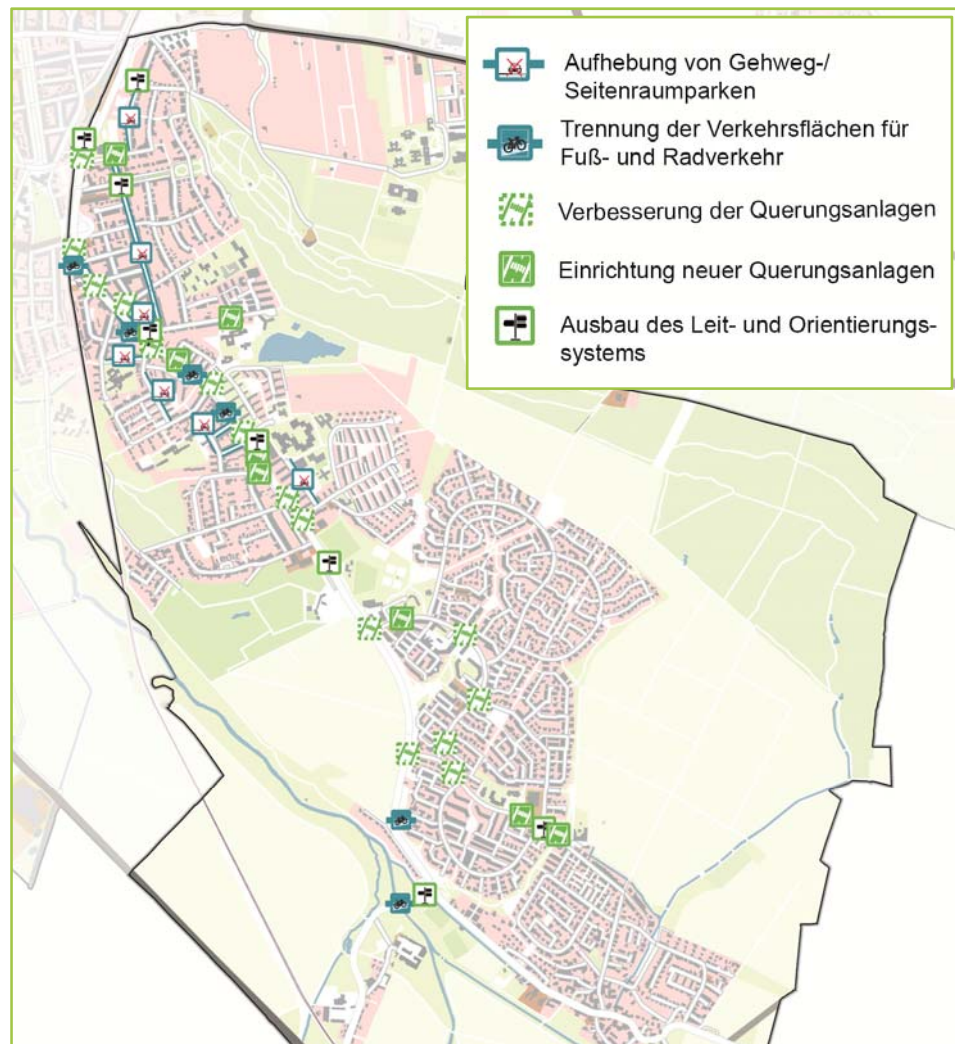


Für eine nachhaltige Mobilität nimmt der Fußverkehr eine bedeutende Rolle ein. Die Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität ist ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Multimodalität und zur Belebung des öffentlichen Raums.

Die kompakte Struktur insbesondere im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg bietet gute Bedingungen für das Zufußgehen. Aber die Infrastruktur weist Defizite auf, die das Zufußgehen unattraktiv machen. Darüber hinaus bestehen Flächen- und Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr.

Schwerpunktmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sind die Herstellung ausreichender Gehwegbreiten, die Trennung vom Radverkehr, barrierefreie Querungsmöglichkeiten sowie eine bessere Orientierung.

- **Abbildung 4:** Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehr





Um ausreichend breite und nutzbare Gehwege zu gewährleisten soll das **legale Gehweg- und Seitenraumparken aufgehoben** werden. Abschnittsweise können auf den frei werdenden Flächen auch sogenannte „Multifunktionsflächen“ z. B. für Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten oder Begrünung, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, eingerichtet werden. Die Aufhebung des Gehweg- und Seitenraumparkens ist mit geringem Aufwand umsetzbar, da keine oder wenige bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Soweit die Fahrbahnbreite es erlaubt, können Parkflächen auf der Fahrbahn markiert werden.



Mit der **Trennung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr** sollen die nahmobilen Verkehrsarten mehr Platz zur Verfügung haben und so Nutzungskonflikte vermieden werden. Dies kann durch eine Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn oder durch einen Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs erreicht werden. Insbesondere auf wichtigen Verbindungen im Fuß- und Radverkehrsnetz ist die Trennung der Verkehrsflächen wichtig.



Für die **Marienburger Straße** zwischen Hardenbergstraße und Lüneburger Straße wird die **Aufhebung des Seitenraumparkens** sowie die Verlagerung des Radverkehrs auf gesicherte Flächen im Fahrbahnraum (Radfahrstreifen) empfohlen, um an der hochbelasteten Straße die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Auch im Sinne der Barrierefreiheit soll damit eine hindernisfreie, nutzbare Gehwegbreite von 2,50 m gewährleistet und die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden.

- **Abbildung 5:** Maßnahmenskizze für die Marienburger Straße mit Bestandsfoto





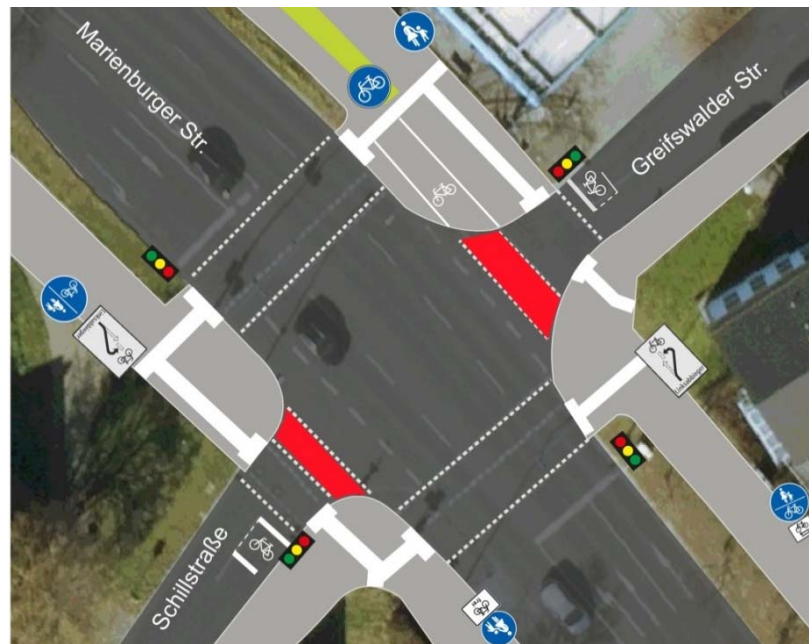
Für mehr Sicherheit und Komfort der zu Fuß Gehenden sollen **neue Querungsanlagen geschaffen und bestehende verbessert**

werden. Die Einrichtung neuer Querungsanlagen ist erforderlich, um direkte Wegebeziehungen herzustellen und die Verkehrssicherheit bei der Querung von Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen zu erhöhen. Bestehende Querungsanlagen im Hildesheimer Süden sollen barrierefrei ausgebaut und an den Querungsstellen die Sichtbeziehungen verbessert werden. An Lichtsignalanlagen ist eine wichtige Maßnahme, dass die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs bei der Ampelschaltung angemessen berücksichtigt werden.



Der Knoten **Marienburger Straße / Greifswalder Straße / Schillstraße** soll barriere- und konfliktfrei umgestaltet werden. Differenzierte Bordhöhen sowie akustische Signalgeber sollen die barrierefreie Querung gewährleisten. Mit roten Furtmarkierungen wird der Radverkehr sicherer über den Knoten geführt. Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellflächen für den Radverkehr in den Seitenstraßen ermöglicht eine stärkere Trennung von Fuß- und Radverkehr. Die Sperrzeiten an den Lichtsignalanlagen sollen verkürzt und die Freigabezeiten für eine sichere Querung verlängert werden.

- **Abbildung 6:** Maßnahmenskizze für den Knoten Marienburger Straße / Greifswalder Straße / Schillstraße



Ein **ausgebautes Leit- und Orientierungssystem** hilft nicht nur Ortsunkundigen und Personen ohne Zugang zu mobilen Informationen, sich schnell zu orientieren und Ziele in fußläufiger Entfernung auf attraktiven Verbindungen zu erreichen. Das bestehende Leitsystem für den Fußverkehr im Hildesheimer Süden soll zum einen angepasst werden, zum anderen durch neue Beschilderungen erweitert werden.



4.2 Radverkehr als Alternative zum Kfz-Verkehr fördern

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

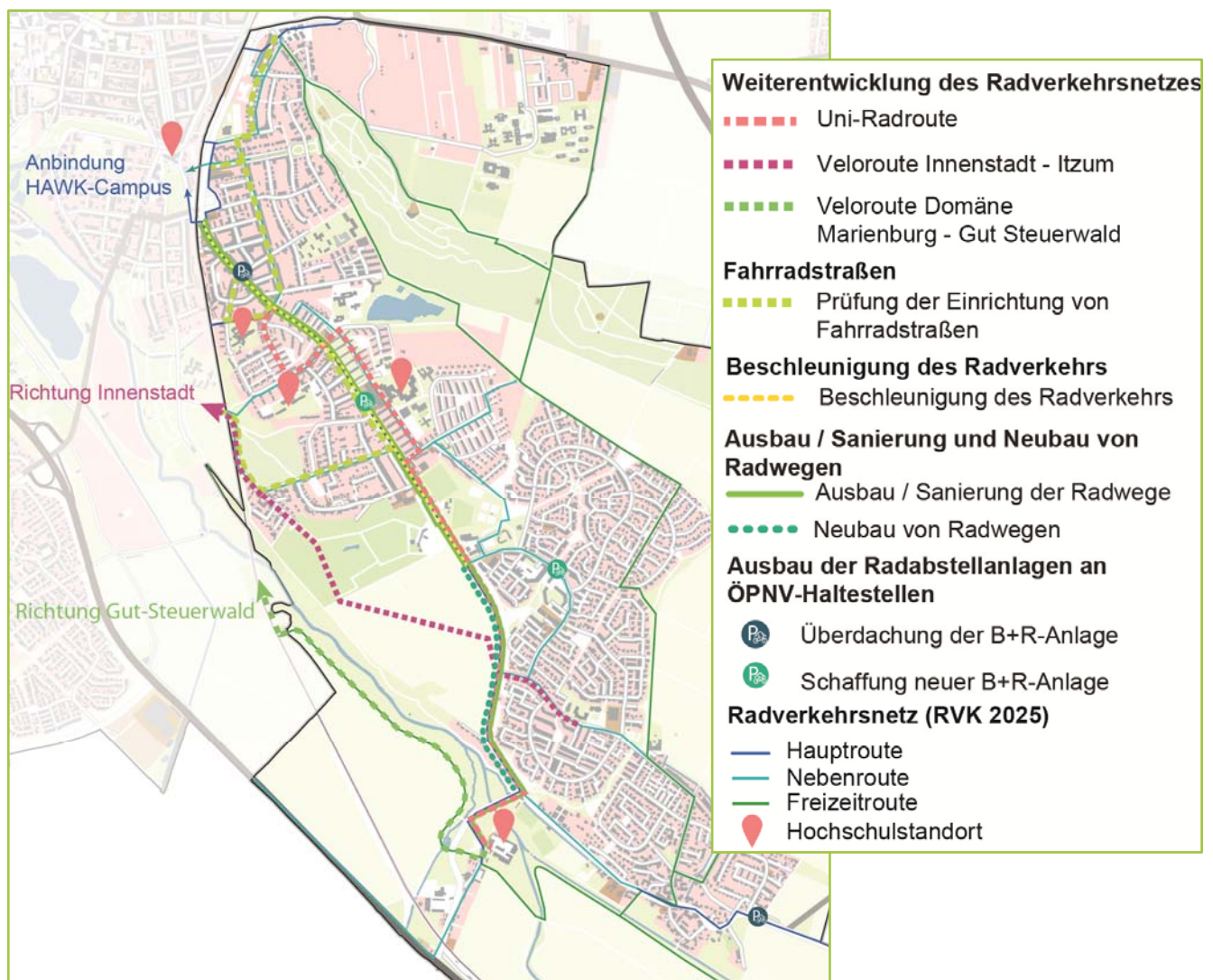
April 2023

Der Radverkehr ist eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr. Für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Hildesheimer Süden ist dieser von hoher Bedeutung.

Defizite im Radverkehr sind insbesondere die unzureichende Trennung der Verkehrsflächen zum Fußverkehr und uneinheitliche Führungsformen.

Schwerpunktmaßnahmen für die Radverkehrsförderung sind die Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr u.a. mit geeigneten und attraktiven Führungsformen sowie auch die Verbesserung der Radabstellsituation.

- **Abbildung 7:** Maßnahmen zur Förderung des Radverkehr



Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023

■ ■ ■ ■ Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Hildesheimer Süden
■ ■ ■ ■ und auf den Verbindungen in die Innenstadt soll das **Radverkehrs-**
■ ■ ■ ■ **netz weiterentwickelt** und um Radrouten ergänzt werden. Die Uni-
 Radroute schafft durchgehende, schnelle und komfortable Radverkehrsverbindungen zwischen den Uni-Standorten. Ergänzende Velo-Routen zwischen Itzum und Innenstadt sowie zwischen Marienburg und Gut Steuerwald ermöglichen für den Alltags- sowie den Freizeitverkehr attraktive Verbindungen als Alternative zur Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen.



Durch die **Einrichtung der Veloroute Itzum-Innenstadt** wird eine Alternativverbindung in die Innenstadt geschaffen. Die Veloroute führt im Hildesheimer Süden vom Spandauer Weg über die L 491 durch den Wasserkamp, am Südfriedhof vorbei und weiter entlang am Roten Steine (Bahnquerung) und durch das Waldstück Lönsbruch in Richtung Innenstadt.

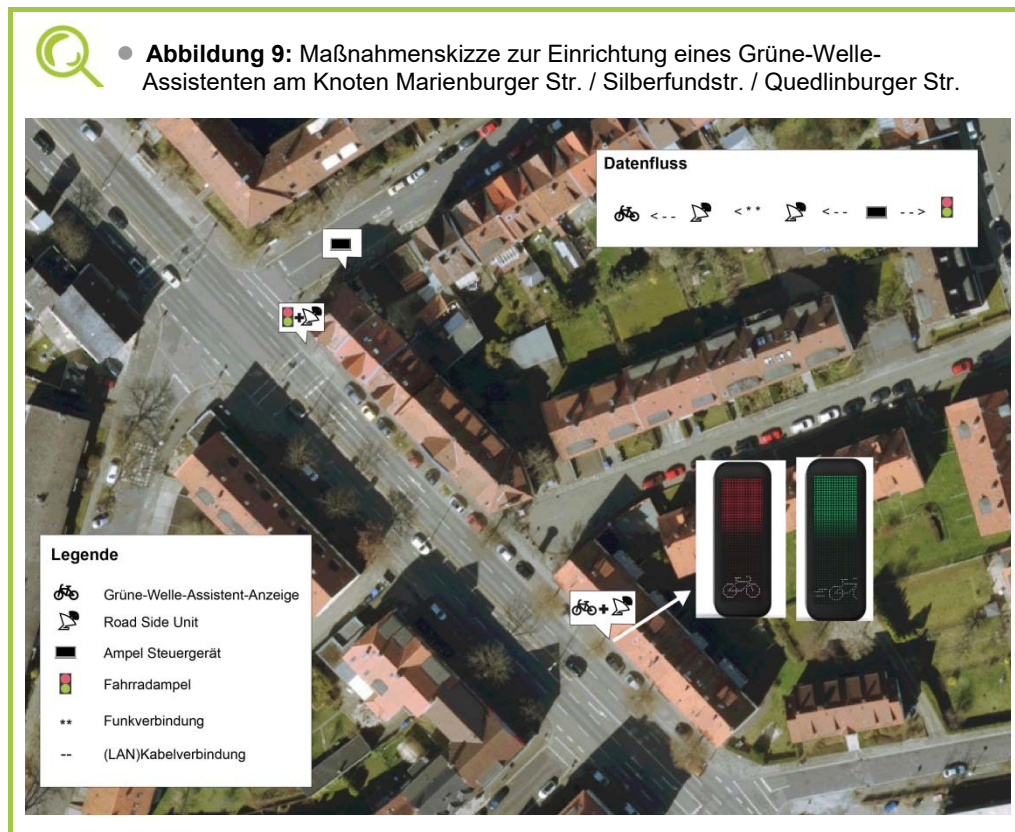
● **Abbildung 8:** Maßnahmenskizzen zur Einrichtung der Veloroute Itzum-Innenstadt



■ ■ ■ ■ Zur Förderung des Radverkehrs soll die **Einrichtung von Fahrradstraßen** im Hildesheimer Süden geprüft werden. Auf Fahrradstraßen ist der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt. Damit ermöglichen Fahrradstraßen einen ungestörten Verkehr mit hoher Reisegeschwindigkeit für Radfahrende. Für mehrere Straßen(abschnitte) im Hildesheimer Süden soll die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Priorität hat die Fahrradstraßenachse Saarstraße – Hohenstaufenring und Feldstraße.

■ ■ ■ ■ Die **Beschleunigung des Radverkehrs** soll auf der Marienburger Straße umgesetzt werden, um ein zügiges Vorankommen auf der Hauptverbindung zu gewährleisten. Hierfür wird die Installation eines Grüne-Welle-Assistenten empfohlen. Ein Best-Practice-Beispiel dafür ist der „Leezenflow“ in Münster. Der „Leezenflow“ ist eine digitale Anzeige, die mit geeignetem Abstand vor der nächsten Straßenkreuzung anzeigt, wie lange die aktuelle

Ampelphase noch andauert. Er unterstützt Radfahrende, das richtige Tempo zu finden, um bei Grün über die nächste Ampel zu fahren.



Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Hildesheimer Süden sollen **Radwege ausgebaut und saniert** werden, insbesondere entlang der Marienburger Straße. Weiterhin wird der **Neubau eines Radweges** auf der südwestlichen Seite der L491 empfohlen. Netzlücken sollen geschlossen werden und durchgehend Radverkehrsanlagen bereitgestellt werden, die den Anforderungen des Alltagsverkehrs genügen und eine durchgehende hohe Qualität aufweisen.

Ein qualitatives **Angebot an Radabstellanlagen** ist ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung im Hildesheimer Süden. Schwerpunkt im Mobilitätskonzept ist der Ausbau der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere an ÖV-Haltestellen und Mobilitätsstationen. Mit dem Ausbau bestehender B+R-Anlagen und der Einrichtung neuer B+R-Anlagen wird die inter- und multimodale Mobilität gefördert. Der Ausbau der B+R-Anlagen kann in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitätsstation umgesetzt werden.



4.3 Angebote im ÖPNV und SPNV ausbauen

ÖPNV und SPNV haben im Hildesheimer Süden durch die Uni Standorte und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels eine hohe Bedeutung. Die Förderung des ÖPNV und SPNV kann wesentlich zur Sicherung der Erreichbarkeit und zur Verkehrsentslastung beitragen.

Wesentliche festgestellte Defizite im ÖPNV und SPNV liegen im Fahrtenangebot, in der Fahrtenabstimmung zwischen Bus und Bahn, in der Fahrgastinformation und in der Barrierefreiheit an den Haltestellen.

Die Maßnahmen zum Ausbau der Angebote im ÖPNV und SPNV zielen auf die Verbesserung des Angebotes, die Optimierung der Verknüpfung und Information sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit.

- **Abbildung 10:** Maßnahmen zum Ausbau der Angebote im ÖPNV und SPNV



F Die **Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn** ist für den Hildesheimer Süden insbesondere am Bahnhof Hildesheim Ost von großer Bedeutung. Der Bahnhof Hildesheim Ost ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn. Zur Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsangebote ist die Abstimmung der Busfahrpläne auf die Bahnanschlüsse sowie die Verbesserung des Informationsangebotes im Bereich Bahnhof Hildesheim Ost erforderlich.



- **Abbildung 11:** Ergänzung der Beschilderung am Bahnsteig Bhf. Hildesheim Ost mit Informationen zu den Bus- und Mobilitätsangeboten im nahen Umfeld



— Mit der **Qualifizierung der Uni-Linie** soll die Erreichbarkeit des Kulturcampus mit dem ÖPNV auch in den Schwachverkehrszeiten gewährleistet werden. Hierzu soll eine direkte Führung ab Südfriedhof zum Kulturcampus geschaffen werden. Des Weiteren soll ein Express-Bus zwischen Hauptbahnhof und Kulturcampus eingerichtet werden, der zu Unischwerpunktzeiten nicht an allen Haltestellen hält.

F Die Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunkts in Hildesheim Marienburg wurde bereits im Nahverkehrsplan der Stadt Hildesheim als Maßnahme formuliert. Die Maßnahme soll weiter verfolgt werden, da mit dieser eine Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Itzum und des Kulturcampus an die Innenstadt Hildesheims und auch an die Region ermöglicht wird.

H Die Barrierefreiheit an den Haltestellen im Hildesheimer Süden soll gesichert und ausgebaut werden, um die Zugänglichkeit und den Komfort für alle Fahrgäste zu erhöhen. Zur Barrierefreiheit gehören das erhöhte Bord zum barrierefreien Einstieg sowie ein Blindenleitsystem. Darüber hinaus können Unterstell- und Sitzmöglichkeiten zu einem besseren Komfort für die Fahrgäste beitragen.

4.4 Mobilitätsangebote vernetzen



Die Förderung der Inter- und Multimodalität trägt wesentlich zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzungsmöglichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel und deren Verknüpfung bei.

Im Hildesheimer Süden gibt es bereits einige Angebote der vernetzten Mobilität, die Anknüpfungspunkte für die Ergänzung weiterer Angebote bieten. Das bestehende Angebot soll zur Stärkung von Alternativen zum MIV und für eine komfortablere und leichtere Nutzung des ÖPNV-Angebotes ausgebaut werden.

Dies soll erfolgen durch

- die Einrichtung eines BikeSharing- und Lastenradverleih-Systems unter Einbindung der Universität und des Hilde Lastenrad,
- die Erweiterung des CarSharing-Angebots mit E-Autos,
- die Angebotsenerweiterung der Ladeinfrastruktur für Kfz-Elektromobilität und
- die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot

Mobilitätsstationen integrieren die verschiedenen zu erweiternden Mobilitätsangebote. Sie ermöglichen eine stärkere Verknüpfung der Angebote, die an den Stationen räumlich gebündelt zur Verfügung stehen, um Wege und Wegeketten möglichst effizient zurücklegen zu können. Damit kann die inter- und multimodale Mobilität gefördert und die Abhängigkeit vom MIV reduziert werden.

Durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen kann außerdem ein sichtbares Zeichen zur Stärkung des Umweltverbundes gesetzt werden. Hierfür soll die Errichtung der Stationen an zentralen Orten mit hoher Sichtbarkeit erfolgen. Es soll ein Netz aus unterschiedlichen Stationen entstehen, mit dem sowohl eine optimierte Erreichbarkeit relevanter zentraler Ziele ermöglicht wird als auch eher periphere Lagen wie z. B. Wohngebiete angebunden werden.

Die möglichen zu integrierenden Angebote können sich je nach Standort unterscheiden. Dabei sind Sharing-Angebote (Car-Sharing, BikeSharing- und Lastenradverleih, E-Scooter) und Radabstellanlagen sowie meist eine Anbindung an den ÖPNV und Ladesäulen für die E-Mobilität wesentliche wiederkehrende Bausteine. Mit vier Stufen von Mobilitätsstationen kann in Abhängigkeit ihrer Zentralität und ÖV-Anbindung das Angebot darüber hinaus differenziert ausgestaltet werden.

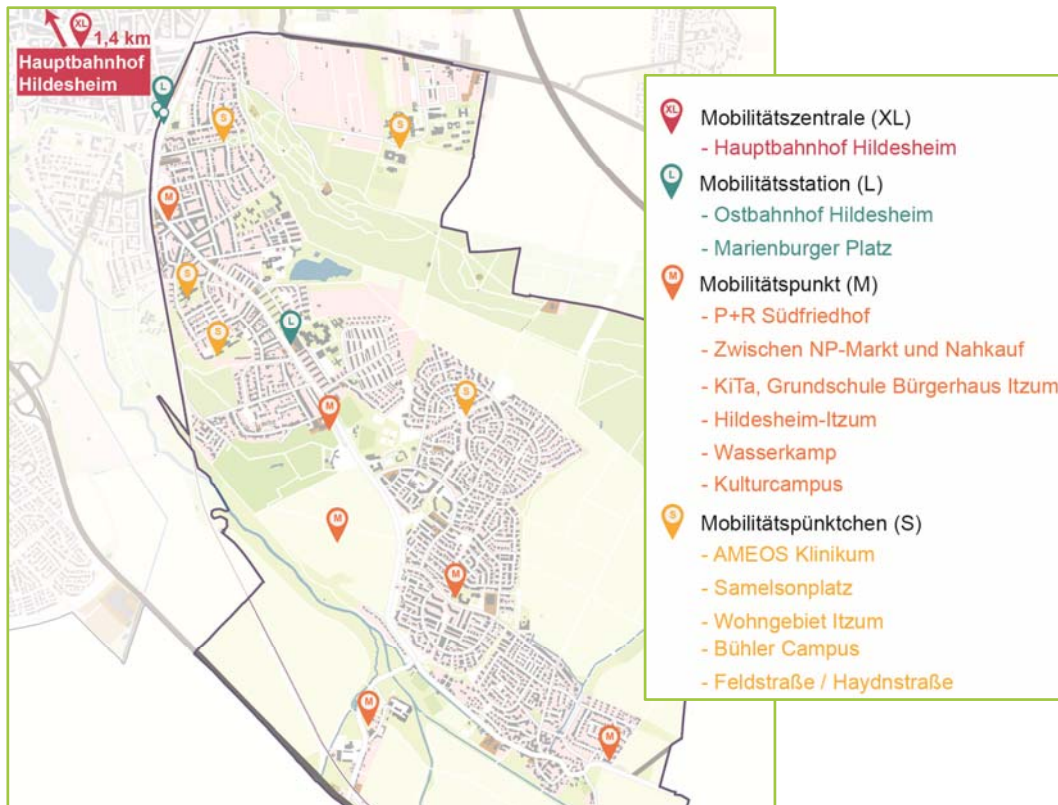
Die Mobilitätszentrale (XL) als größte Station ist am Hauptbahnhof mit umfassenden Mobilitätsangeboten und ergänzenden Dienstleistungen vorgesehen. Mobilitätsstationen (L) werden am Bahnhof Hildesheim Ost sowie am Marienburger Platz vorgeschlagen. An weiteren zentralen Standorten mit wichtigen zu erreichenden Zielen sind Mobilitätspunkte (M) vorgesehen, Mobilitätspunktchen (S) sind an Einzelzielen (z.B. Unistandorte) und in Wohngebieten geplant.

● **Abbildung 12:** Standorte der Mobilitätsstationen

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023



Am **Bahnhof Hildesheim Ost** soll eine **Mobilitätsstation** errichtet werden. Hierbei sollen vorhandene Angebote wie das CarSharing-Angebot, vorhandene Ladesäulen sowie Bike + Ride- und Park + Ride-Anlagen eingebunden werden. Sowohl östlich als auch westlich der Gleise sollen Mobilitätsangebote bereitgestellt werden, da der Bahnhof bereits mit dem heutigen Angebot in beide Richtungen orientiert ist.

● **Abbildung 13:** Skizze zu den Angeboten der Mobilitätsstation Hildesheim Ost



4.5 Ruhenden Verkehr besser organisieren



An vielen Straßen im Hildesheimer Süden ist der Straßenraum vom ruhenden Verkehr dominiert. Darüber hinaus gibt es insbesondere im Umfeld der Uni-standorte einen hohen Nutzungsdruck durch den sich überlagernden Parkraumbedarf der Uni und der angrenzenden Wohngebiete.

Schwerpunkt der Maßnahmen ist die Neuordnung des Parkens in Verbindung mit Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern.

- **Abbildung 14:** Maßnahmen zur besseren Organisation des Ruhenden Verkehrs



Das **Parken soll an Straßen neu geordnet** werden, an denen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Nutzbarkeit des Straßenraums – insbesondere für den Fuß- und Radverkehr – sowie zur Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden durch ausreichende Sichtbeziehungen besteht. Die Neuordnung des Parkens soll in Verbindung mit Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs umgesetzt werden.



Die **Einrichtung eines Beschilderungssystems für das Parken** soll zur Lenkung der Parkverkehre der Uni erfolgen. Die Wohnbereiche um die Unistandorte sollen damit vom Parkverkehr entlastet werden. Stadteinwärts sollen in Itzum und Marienburg mit Beschilderungen Informationen zum P+R-Angebot sowie zu den bestehenden Mobilitätsangeboten wie z. B. den Bushaltestellen und perspektivisch der vernetzten Mobilität gezeigt werden.



Die Universität Hildesheim plant im Zuge der Erweiterung des Universitätsgeländes eine **Parkpalette auf dem Areal des derzeitigen Parkplatzes neben dem Forumgebäude**. Dies ist erforderlich, um den dann entstehenden Bedarf an Parkplätzen zu decken, gleichzeitig sollen die umliegenden Bereiche des Hauptcampus vom Parkdruck entlastet werden. Der ruhende Verkehr kann vom öffentlichen Raum in die Parkpalette verlagert werden und so Platz für die nachhaltige Mobilität geschaffen werden.

Die **Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung** sollte als Maßnahmenoption zur Optimierung des ruhenden Verkehrs gesehen werden, wenn auch nach Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen ein erhöhter Parkdruck in den Wohnquartieren um die Universitätsstandorte zu beobachten ist.

4.6 Straßenraum gestalten und Verkehrssicherheit erhöhen

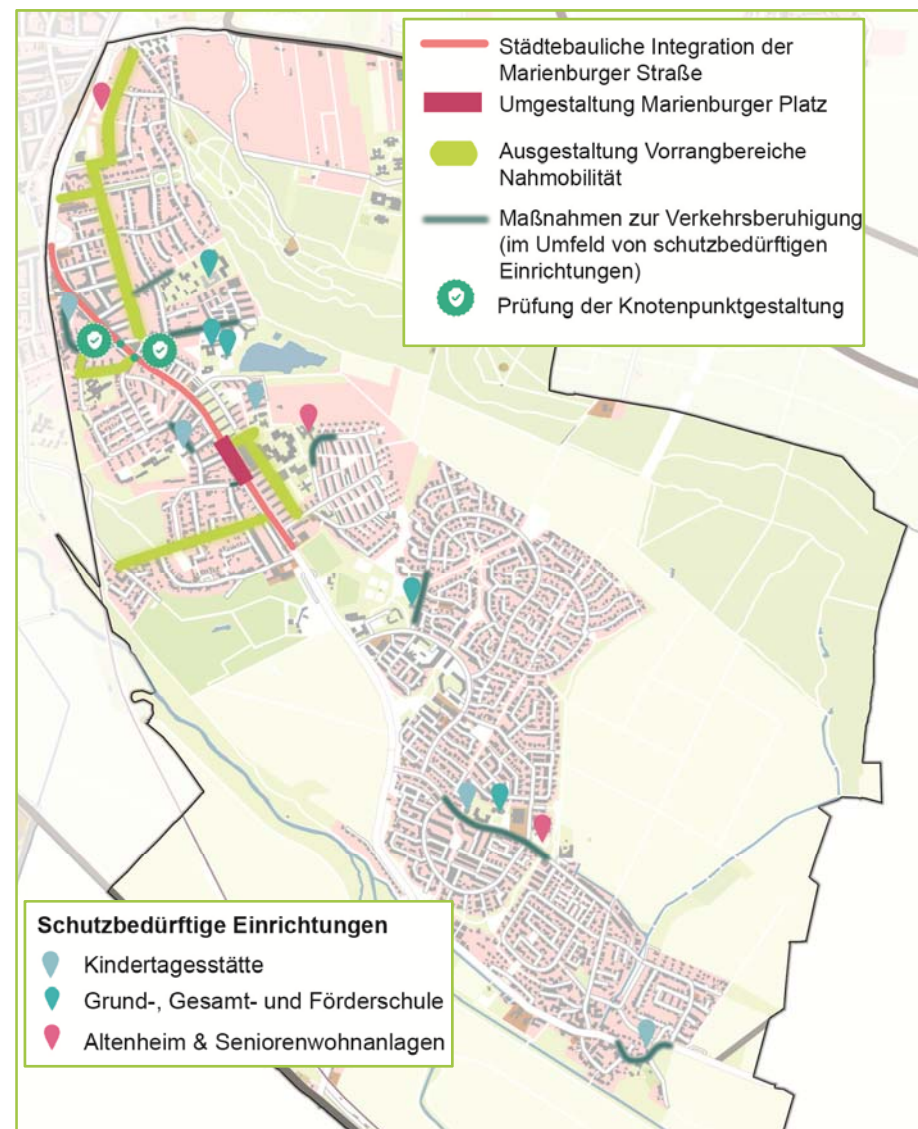


Die Straßenraumgestaltung hat einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So laden breite und attraktive Seitenräume zum Verweilen und Aufenthalt sowie zum Zurücklegen auch längerer Strecken zu Fuß ein.

Aktuell weisen viele Straßenräume im Hildesheimer Süden eine auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung auf. Dies spiegelt sich insbesondere in den Fahrbahnbreiten und umfangreichen Parkmöglichkeiten im Seitenraum wieder.

Die Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit stellen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität dar.

- **Abbildung 15:** Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und Erhöhung der Verkehrssicherheit



— Mit der **Städtebaulichen Integration der Marienburger Straße**
— inklusive der **Umgestaltung des Marienburger Platzes** werden die Förderung der nachhaltigen Mobilität und die Erhöhung der Aufenthalts- und Umweltqualität angestrebt. Die Straßenraumaufteilung soll zugunsten von Fuß- und Radverkehr geändert werden, die gestalterische Aufwertung des Straßenraums und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen durch Begrünung und hochwertige Stadtmöblierung erfolgen. Der Marienburger Platz soll als Quartierszentrum mit hoher Platz- und Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

● Die Ausgestaltung von **Vorrangbereichen für die Nahmobilität** ist ein planerisches Instrument zur Bündelung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität. Vorrangig sollen die Vorrangbereiche für die Nahmobilität in Verbindung mit den geplanten Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fußverkehr und Radverkehr umgesetzt werden.

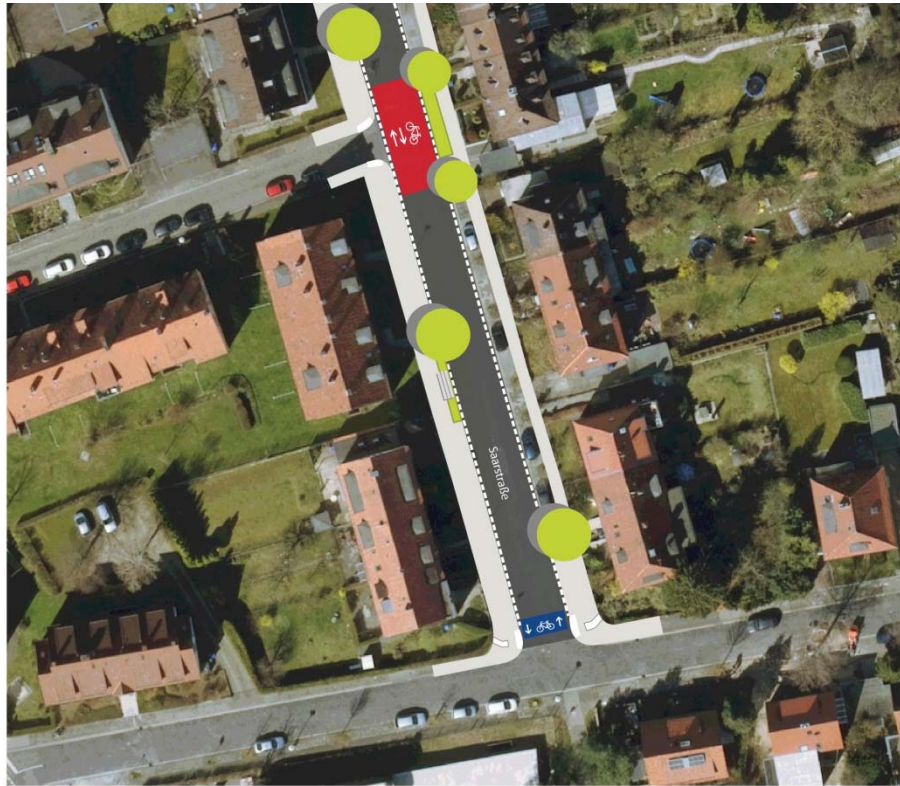


Prioritär soll der Vorrangbereich **Hohenstaufering – Brücknerstraße – Saarstraße** umgesetzt werden, da dieser eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung im Hildesheimer Süden ist. Zentrale Maßnahmen sind die Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug zur Bevorrechtigung des Radverkehrs und das Aufheben des Gehweg- bzw. Seitenraumparkens (z.T. einseitig) für ausreichend dimensionierte Gehwegflächen. Im Zuge des Umbaus soll auch die Querungssituation durch Einengung von Einmündungsbereichen und die Anlage von Fußgängerüberwegen verbessert werden.

- **Abbildung 16:** Maßnahmenskizze Vorrangbereich Nahmobilität, Hohenstaufering – Brücknerstraße (nördlicher Abschnitt)



● **Abbildung 17:** Maßnahmenskizze Vorrangbereich Nahmobilität, Saarstraße (südlicher Abschnitt)



— **Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** sollen insbesondere im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen erfolgen, um die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen. Hierfür sind zum einen punktuelle bauliche Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen, Verbreiterung Seitenbereiche, Verringerung Kurvenradien, Aufpflasterungen und Verschwenkungen vorgesehen, zum anderen wird die Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten empfohlen.

📍 Die **Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten** konzentriert sich auf Knotenpunkte entlang der Marienburger Straße, an denen vermehrt Unfälle auftreten. Die Knotenpunkte sollen hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Infrastruktur (z. B. Sicherstellung der Sichtbeziehungen und bessere Erkennbarkeit der Furtmarkierung) geprüft und verbessert werden.



4.7 Mobilitätsmanagement etablieren

Ein Mobilitätsmanagement begleitend zu den im Mobilitätskonzept angestrebten Maßnahmen ist erforderlich, damit die damit verbundenen Veränderungen durch die potentiellen Nutzenden wahrgenommen werden.

Mit offensiver und stetiger Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen soll das Mobilitätsmanagement die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes unterstützen. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Bewerbung der Möglichkeiten von Inter- und Multimodalität im Zuge der Optimierung der Verknüpfung durch Mobilitätsstationen.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023

Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen

Für die erfolgreiche Etablierung der Mobilitätsstationen bedarf es eines Kommunikationskonzeptes zur Einführung. Dabei soll auf bereits vorhandene Strukturen zurückgegriffen werden, z. B. durch Nutzung des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit der eingebundenen Projektbeteiligten. Darüber hinaus sollen alle vorhandenen Kommunikationskanäle in der Stadt zur Bewerbung des neuen Angebotes genutzt werden. Bestandteile des Kommunikationskonzeptes sind Informationsangebote und gezielte Aktionen zur Eröffnung der Mobilitätsstationen sowie in Aktionswochen zum Testen der Mobilitätsstationen.

Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen

Mobilitätskampagnen dienen dazu, die Bürgerschaft für klimafreundliche Mobilität zu sensibilisieren, Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme zu schaffen und umweltverträgliche Lösungen zu suchen. Durch die zielgerichtete Ansprache verschiedener Gruppen (z.B. Pendelnde, Schülerschaft, Studierende, ältere Bürgerschaft) sollen möglichst viele Menschen erreicht werden. Jährliche Veranstaltungen wie die Europäische Mobilitätswoche³ können für die Durchführung von Aktionen und Mobilitätskampagnen genutzt werden.



Mobilitätsmanagement für Schulen

Um die selbstständige Mobilität von Kindern – insbesondere auf Schulwegen – zu fördern, soll ein schulisches Mobilitätsmanagement an den Schulen im Hildesheimer Süden durchgeführt werden. Ein wesentlicher Bestandteil hierfür kann die Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten sein. In diesen werden unter Einbindung von Schulkindern,

³ Quelle Grafik zur Europäischen Mobilitätswoche:
<https://www.umweltbundesamt.de/emw-ab-jetzt-dauermotto-jahresthema>

Eltern und Lehrenden standortbezogene Maßnahmen für einen sicheren Schulweg entwickelt. Wichtige Elemente hierbei sind u.a. die Verkehrsberuhigung im direkten Schulumfeld, die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf definierten Schulwegen, Mobilitätsbildung u.a. zum Verhalten im Straßenverkehr, Fahrradfahren und Rollernutzung sowie Koordination und Unterstützung von Laufgemeinschaften zur Schule.

- **Abbildung 18:** Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“⁴



Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Universität Hildesheim erarbeitet derzeit ein Klimaschutzkonzept zur klimafreundlichen betrieblichen Mobilität, mit dem sie eine Vorreiterrolle für andere große Arbeitgeber im Hildesheimer Süden einnehmen will. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement soll auch bei anderen großen Arbeitgebern wie das AMEOS-Klinikum, das Helios-Klinikum oder die HAWK etabliert werden.

Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (Wasserkamp)

Mit einem Mobilitätskonzept für Neubaugebiete, exemplarisch umzusetzen für den Wasserkamp, wird bereits bei der Planung des Quartiers die nachhaltige Mobilität in den Vordergrund gestellt, um das angestrebte Mobilitätsverhalten zu fördern. Wichtig hierfür sind u. a. ein dichtes Fuß- und Radverkehrsnetz, hochwertiges Fahrradparken, attraktive Straßenräume, gute ÖPNV-Anbindung und gute Erreichbarkeit der Haltestellen, Konzentration der Stellplätze und Verknüpfung mit multimodalen Angeboten sowie ein Mobilitätsmanagement mit Neubürgerpaket, Mietertickets und Informationen.

⁴ Grafik: Deutsches Kinderhilfswerk e. V., URL: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de>



4.8 Digitalisierung als Chance nutzen

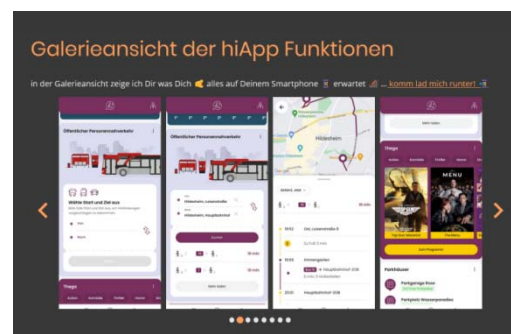
Digitalisierung nimmt im alltäglichen Leben – u. a. in der Mobilität – an Bedeutung zu und kann als Chance zur Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehre genutzt werden. Eine stetige wachsende Gruppe von Menschen plant per Smartphone oder Web-App ihre täglichen Wege abhängig von Ziel, Wetter, Verkehrslage und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln.

Um die Ziele zur digitalen Vernetzung für eine nachhaltige Mobilität erreichen zu können, werden zwei zentralen Maßnahmen vorgeschlagen.

Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App

Mit einer integrierten Mobilitäts-App soll die flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren Kombination ermöglicht werden. Die Mobilitäts-App soll Angebote des ÖPNV, für CarSharing, BikeSharing, E-Scooter, Lastenradverleih sowie Taxi und die Deutsche Bahn kombinieren und beste Verbindungen und Möglichkeiten anzeigen. Diese soll transparent sowie nutzerfreundlich sein.

2022 wurde die „HildesheimApp“ (hiApp)⁵ eingeführt, in der Informationen u. a. zu Bus- und Bahnverbindungen, Parkplätzen, Tankstellen, Veranstaltungen, Wetter und Neuigkeiten zugänglich sind. Mit einer Erweiterung der hiApp sollen bereits bestehende und neue Mobilitätsangebote integriert werden.



Optimierung der Fahrgastinformation

Die Haltestellen im Hildesheimer Süden mit hohem Fahrgastaufkommen sollen mit modernen Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet werden. Die modernen DFI sollen mehrzeilige Informationen ermöglichen, die u.a. die Ist-Abfahrtszeit und etwaige Verspätungen oder Fahrausfälle anzeigen können. Außerdem sollen die Fahrgastinformationen auch für sehbehinderte Menschen zugänglich sein. Hierfür kann die integrierte akustische Fahrgastinformation eine große Hilfe sein.

⁵ Quelle der Grafik: www.hildesheim-app.de



5 Umsetzungsstrategie - wie geht es weiter?

Vorbereitung der Umsetzung im Mobilitätskonzept

Bereits das Mobilitätskonzept befasst sich im Handlungsfeld Umsetzungsstrategie mit der Frage, wie es nach dem Prozess der Konzepterstellung weiter gehen kann. Hierbei geht es um die Verstärkung der Vernetzung der Projektpartner und um ein mögliches Betreiberkonzept für die Mobilitätsstationen.

Eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen setzt die Zusammenarbeit verschiedener Verwaltungsbereiche und weiterer Akteure voraus.

Der **Projektbeirat**, der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes als Arbeitskreis mit Stadtverwaltung, Politik / Fraktionen, Stadtwerken, Verkehrsunternehmen, Vereinen und Interessenverbänden eingerichtet wurde, soll zur Begleitung und aktiven Beteiligung an der Umsetzung der im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen fortgeführt werden.

Für den **Betrieb der Mobilitätsstationen** im Hildesheimer Süden gibt es verschiedene mögliche Akteure. Im Mobilitätskonzept ist ein schematischer Vorschlag eines möglichen Betreibermodells dargestellt. Ein Spin-Off-Team aus Stadt, Universität, Energieversorgung Hildesheim (EVI) und Stadtverkehr Hildesheim (SVHI) soll die Konkretisierung der Konzeption für die Mobilitätsstationen vorantreiben, den Aufbau von Projektpartnerschaften organisieren, Fragen der Finanzierung klären und eine Festlegung auf eine Betreiberstruktur vorzubereiten.

Mobilitätskonzept als Grundlage zur Maßnahmenumsetzung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Hildesheimer Süden

Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für die zukünftige Mobilitätsentwicklung im Hildesheimer Süden. Die umfangreichen Maßnahmenempfehlungen des Mobilitätskonzeptes sollen sukzessive in die Umsetzung gebracht werden. Hinweise zu Prioritäten, möglichen Zeitrahmen der Umsetzung und groben Kostenkategorien der einzelnen Maßnahmen sind im Maßnahmenkonzept enthalten.

Für die Umsetzung sind personelle und finanzielle Ressourcen erforderlich - zur Konkretisierung und Umsetzungsvorbereitung der Maßnahmen sowie für die konkrete Umsetzung. Unterstützend für die Umsetzung kann die Einbindung von Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in andere Planungsprozesse im Hildesheimer Süden wichtig sein. Für einen Teil der Maßnahmen sind auch gesamtstädtische Prozesse zu beachten und die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in diese zu integrieren (z.B. Nahverkehrsplanung, Einrichtung Mobilitäts-App).

Gesamtstädtische Bedeutung und Vorreiterrolle des Mobilitätskonzeptes

Die Erkenntnisse und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden haben auch einen großen Mehrwert für die gesamte Stadt Hildesheim.

Erkenntnisse zu wiederkehrenden Defiziten, z.B. bei der Ausgestaltung von Querungsanlagen an Knotenpunkten oder Konflikten, z.B. zwischen Fuß- und Radverkehr können für zielgerichtete Analysen auch in anderen Stadtteilen wichtige Hinweise geben. Ebenso sind die entwickelten Maßnahmenansätze oftmals übertragbar und können als Vorreiter für gesamtstädtisch mögliche Herangehensweisen für die im Hildesheimer Süden exemplarisch erkannten Handlungsbedarfe dienen. Entsprechende Pilotvorhaben könnten z.B. die Aufhebung von Gehwegparken bzw. die Umwandlung von Seitenraumparken, die Beschleunigung / Priorisierung des Radverkehrs auf Radhaupttrouten, die Definition und Ausgestaltung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität und verkehrsberuhigende Maßnahmen im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen sein.

Eine besondere Vorreiterrolle hat die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden. Die erarbeitete Systematik zur Differenzierung der Mobilitätsstationen nach den verschiedenen Mobilitätsangeboten sowie das noch zu konkretisierende Betreiberkonzept bilden für ganz Hildesheim eine wichtige Grundlage für die Etablierung von Mobilitätsstationen, die bei einer Umsetzung im Hildesheimer Süden getestet werden kann.

Die vorgeschlagene Etablierung des Mobilitätsmanagements sollte gesamtstädtisch gedacht werden, Projekte wie das in Aufstellung befindliche Klimaschutzkonzept zur klimafreundlichen betrieblichen Mobilität der Universität oder ein Mobilitätskonzept für den Wasserkamp bieten sich aber auch hier als Vorreiterprojekte an.

Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV und zur Digitalisierung haben einen starken gesamtstädtischen Bezug. Hier kann das Mobilitätskonzept Impulse setzen und auch das Initiieren konkreter Maßnahmen unterstützen, die Umsetzung ist aber gesamtstädtisch weiterzuentwickeln.

Bestandteil des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden ist auch ein Monitoring. Dieses ist in Teilen ebenfalls gesamtstädtisch zu denken. Insbesondere die Erhebungen z.B. zum Mobilitätsverhalten gehen über eine stadtteilbezogene Herangehensweise hinaus.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Kurzfassung

April 2023

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de