



HERZLICH
WILLKOMMEN



DAMMSTRAßE

SYMPOSIUM
ZU VERKEHRSPFRAGEN

6. MAI 2023
15 UHR / HISTORISCHES
RATHAUS

Lösungsvarianten im Zusammenspiel von Archäologie und Verkehr

Stadtbaurätin Andrea Döring

Dammstraße wird geöffnet

Variante 1B

Schließung der Baustelle und Sicherung der historischen Brücke

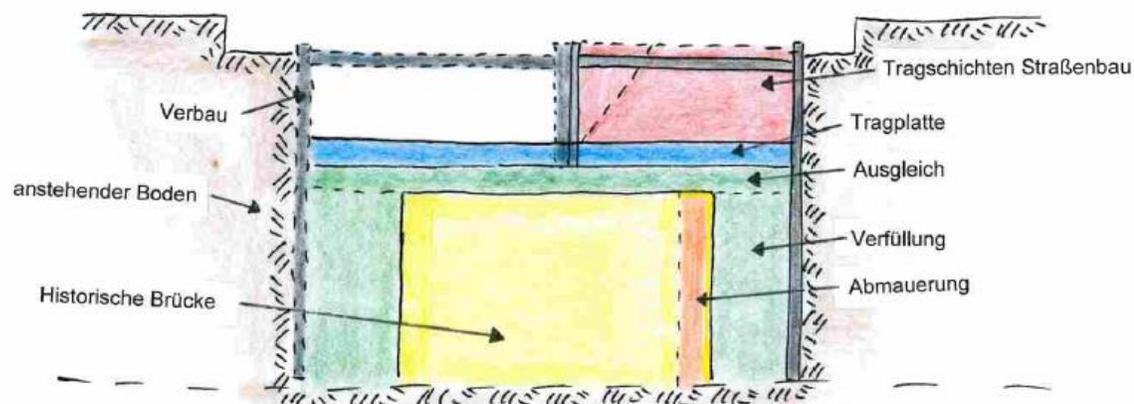
Der vorherige Zustand ist wieder hergestellt.

Planungsaufgabe für die Zukunft:

- Freiraum und (analoge/digitale) Dokumentation (Zusammenhang mit Projekt Wallanlagen/ Hohnsen)
- Verkehrsberuhigung, aber Beibehaltung der Zufahrt für den Zielverkehr der südlichen Innenstadt



Schemenzeichnung Historisches Brückenbauwerk



Dammstraße wird schmaler - einspurig

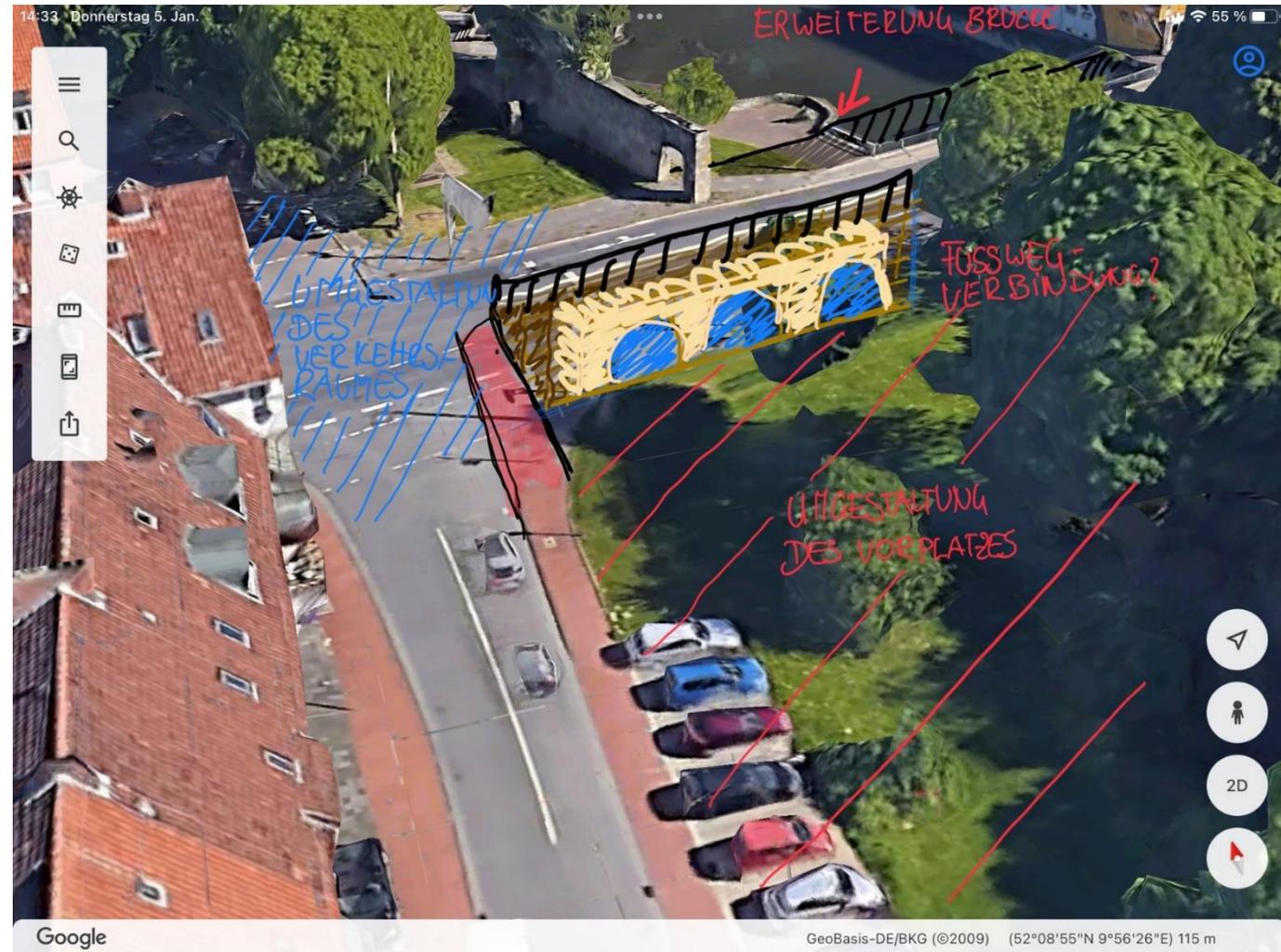
Variante

Teilschließung der Baustelle und Präsentation der historischen Brücke

Sicherung der Grabung, Regelung für den Verkehr, Überprüfung einer Einbahnstraße oder Regelung mit Ampel

Planungsaufgabe sofort:

- Überplanung des Bereiches - Verkehr, Hochwasserschutz, Freiraum, Archäologie



Dammstraße wird nur für den Rad- und Fußverkehrs geöffnet

Variante

Neue Verkehrsanlage und Präsentation der historischen Brücke

Sicherung der Grabung, keine Nutzung für den motorisierten Verkehr

Planungsaufgabe sofort:

- Überplanung des Bereiches - Verkehr, Hochwasserschutz, Freiraum, Archäologie



Dammstraße wird geöffnet mit einem Brückenneubau oder Umfahrung

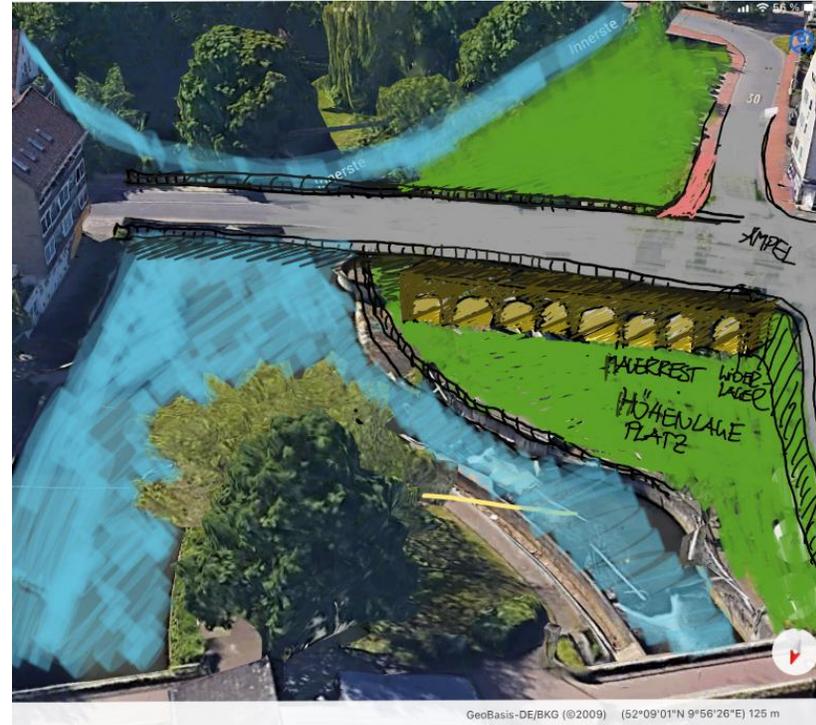
Variante

Neue Verkehrsanlage und Präsentation der historischen Brücke

Sicherung der Grabung, Regelung für den Verkehr, Bauzeit

Planungsaufgabe sofort:

- Überplanung des Bereiches - Verkehr, Hochwasserschutz, Freiraum, Archäologie



Lage der Behelfsbrücke

- Behelfsbrücke (einspurig)
erst im Herbst 2023
funktionsfähig (16 Wochen)
- Kosten
ca. 20.000 Euro/ Monat, vier
Jahre
→ 1 Mio. Euro, ggf. Kauf
- Anlieferung 280.000 Euro
excl. Sondertransport
- 300.000 Euro für Zufahrt und
Planung excl.
Ampelschaltung
- Versiegelung Grünfläche und
Fällung der Bäume
notwendig



Auswirkungen verkehrsplanerischer Maßnahmen auf das Hildesheimer Verkehrssystem

Symposium „Historische Brücke Dammstraße – Verkehrsfragen“

6. Mai 2023

Prof. Dr.-Ing. Daniel Seebo

- Untersuchung verschiedener Varianten für eine künftige Verkehrsführung in der Dammstraße (zwischen Johannisstraße und Mühlenstraße) für den MIV (Pkw - und Lkw-Verkehr) und den ÖPNV (Busverkehr)
- Vergleich der Varianten mit der Situation vor dem Brückenfund
- Untersuchung mit einem makroskopischen Verkehrsmodell, das die Stadt Hildesheim und das Umland darstellt (Tagesverkehrsstärken Pkw und Lkw)
- Darstellung grundsätzlicher Wirkungen im Stadtgebiet
- Im Nahbereich nur grobe Aussagen, da jeweils ein Quartier als ein Punkt behandelt wird (keine Auflösung in einzelne Straßenabschnitte)
- Keine Aussagen für den Fuß- und Radverkehr möglich – aber auch nicht nötig, da die Brücke bei allen Varianten vom Fuß- und Radverkehr gequert werden kann

- „Nullfall“: Situation vor dem Brückenfund
- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten
- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße
- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen
- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße
- Dammstraße als Einbahnstraße für den ÖPNV, Sperrung für den MIV
- Dammstraße im Richtungswechselbetrieb
- Dammstraße Sperrung für den MIV und ÖPNV, 2 Linksabbiegestreifen von der Kardinal-Bertram-Straße auf die B1

Varianten

- „Nullfall“: Situation vor dem Brückenfund



Varianten

- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten



Varianten

- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße



Varianten

- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen



Varianten

- Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße



Varianten

- Dammstraße im Richtungswechselbetrieb



Varianten

- Dammstraße Sperrung für den MIV und ÖPNV, 2 Linksabbiegestreifen von der Kardinal-Bertram-Straße auf die B1

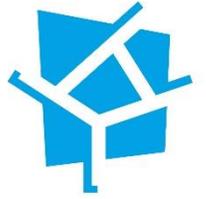


Varianten

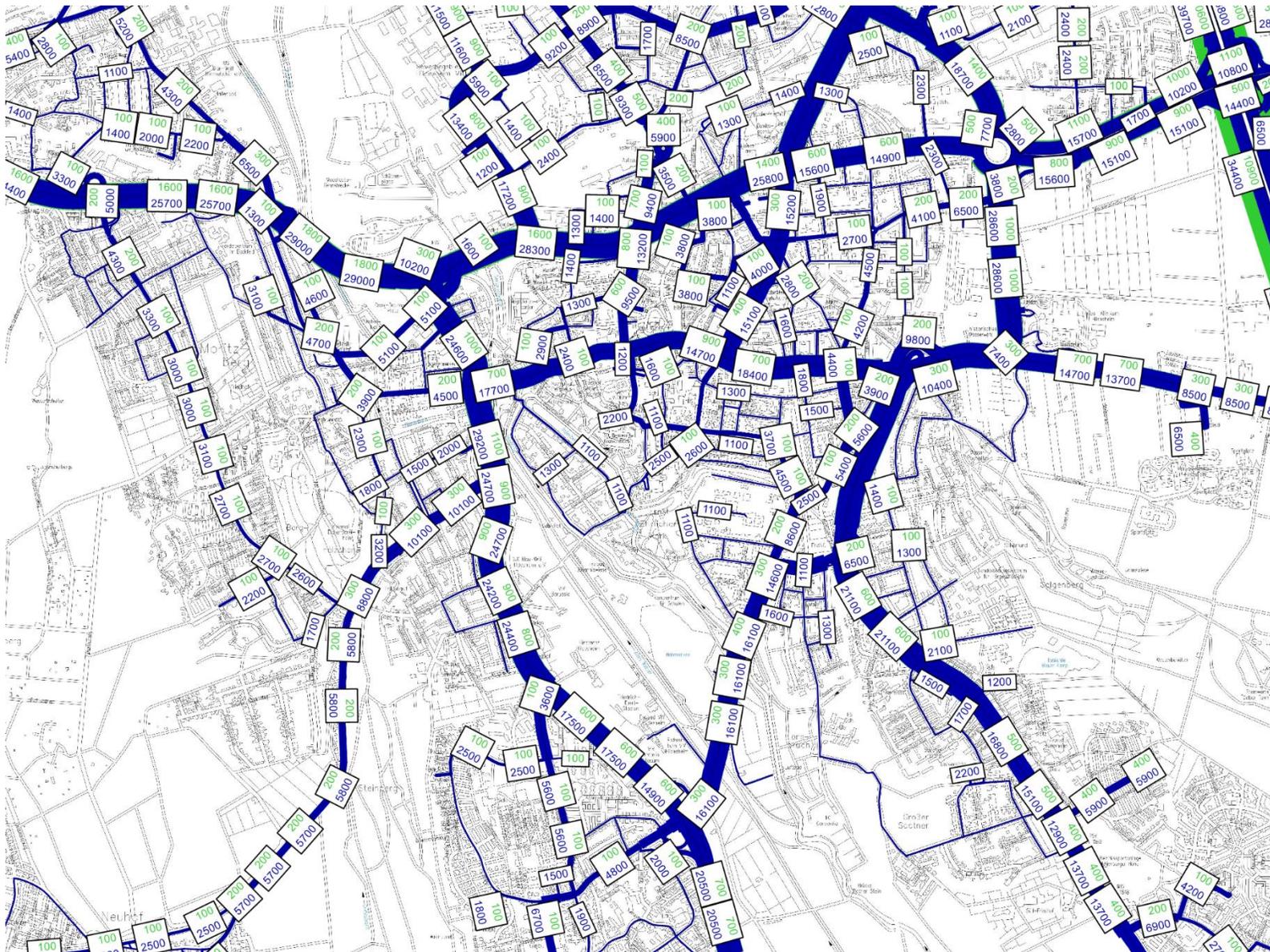
- Dammstraße als Einbahnstraße für den ÖPNV, Sperrung für den MIV



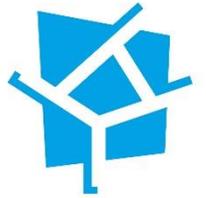
„Nullfall“: Situation vor dem Brückenfund



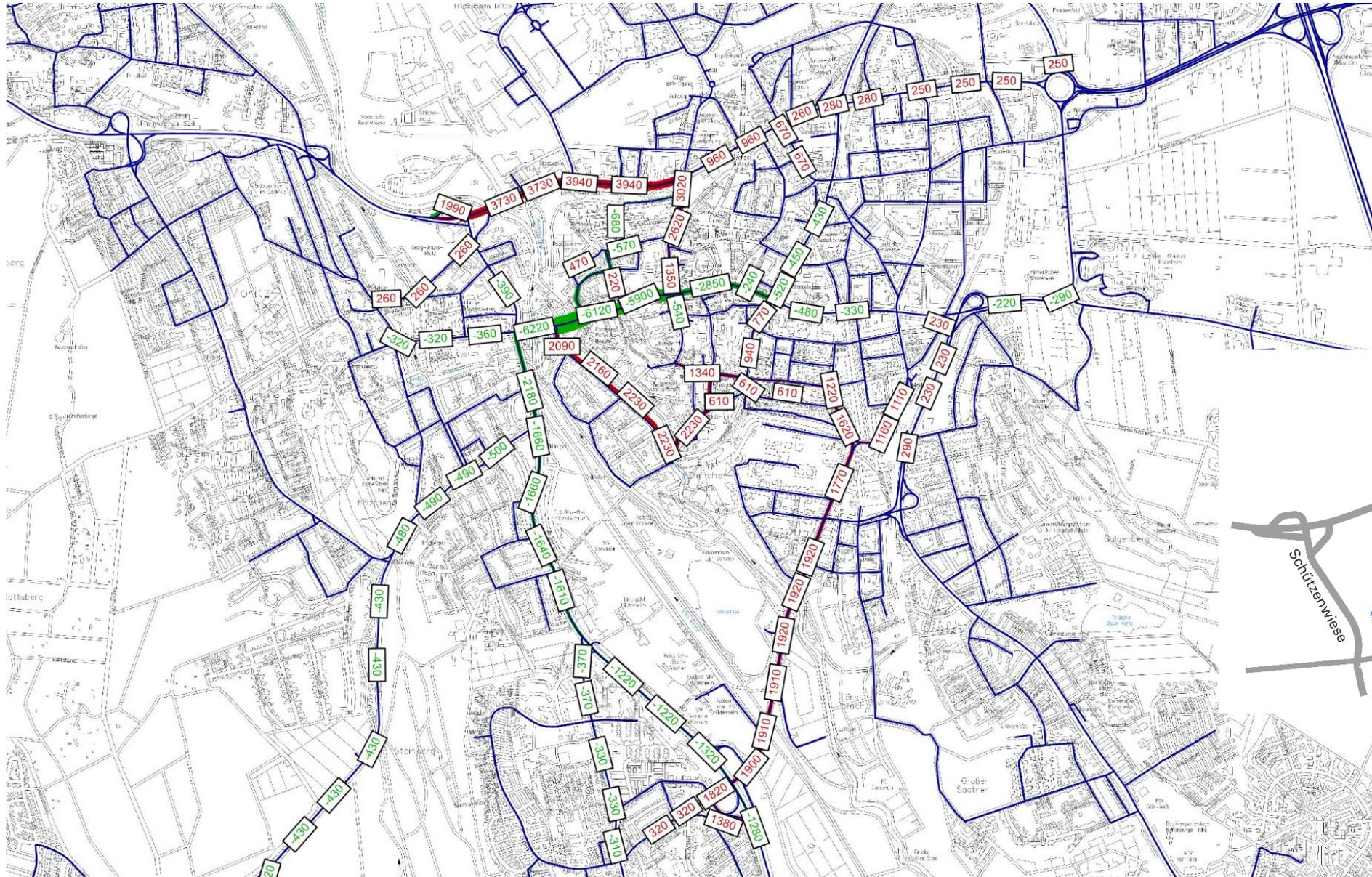
SHP Ingenieure



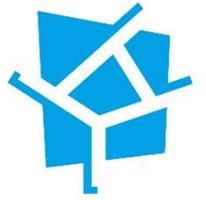
Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten



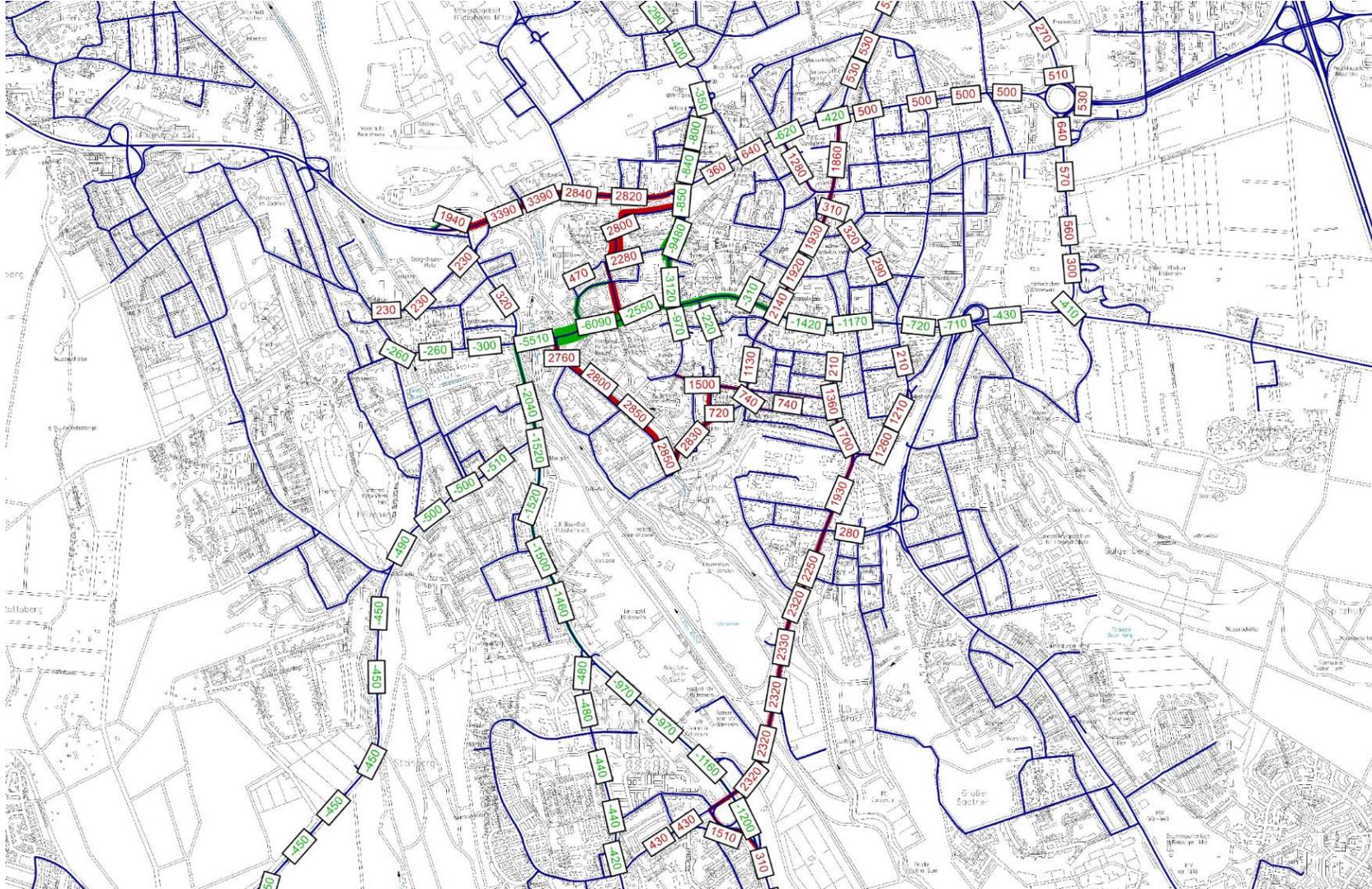
SHP Ingenieure



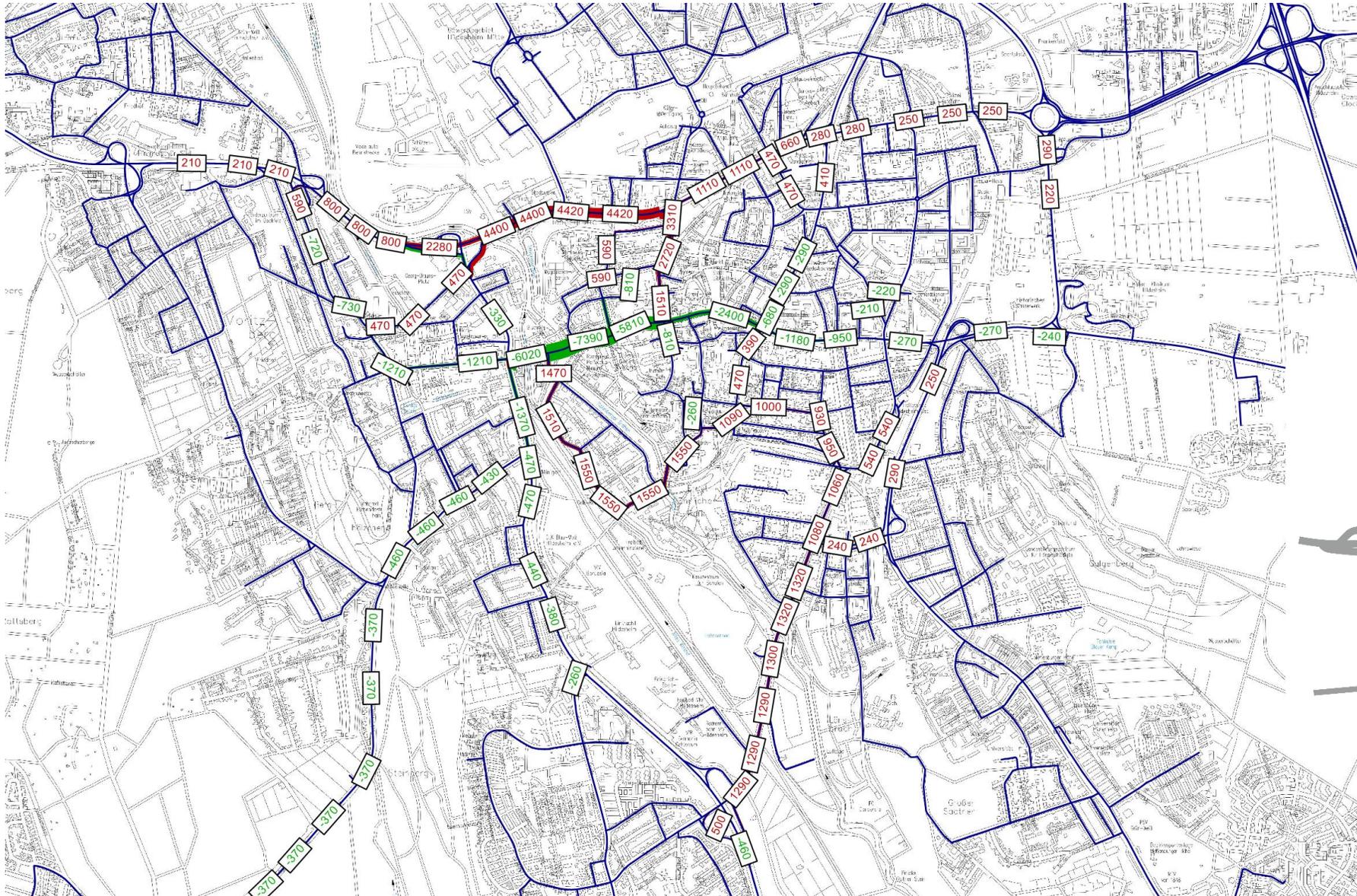
Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Osten und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße



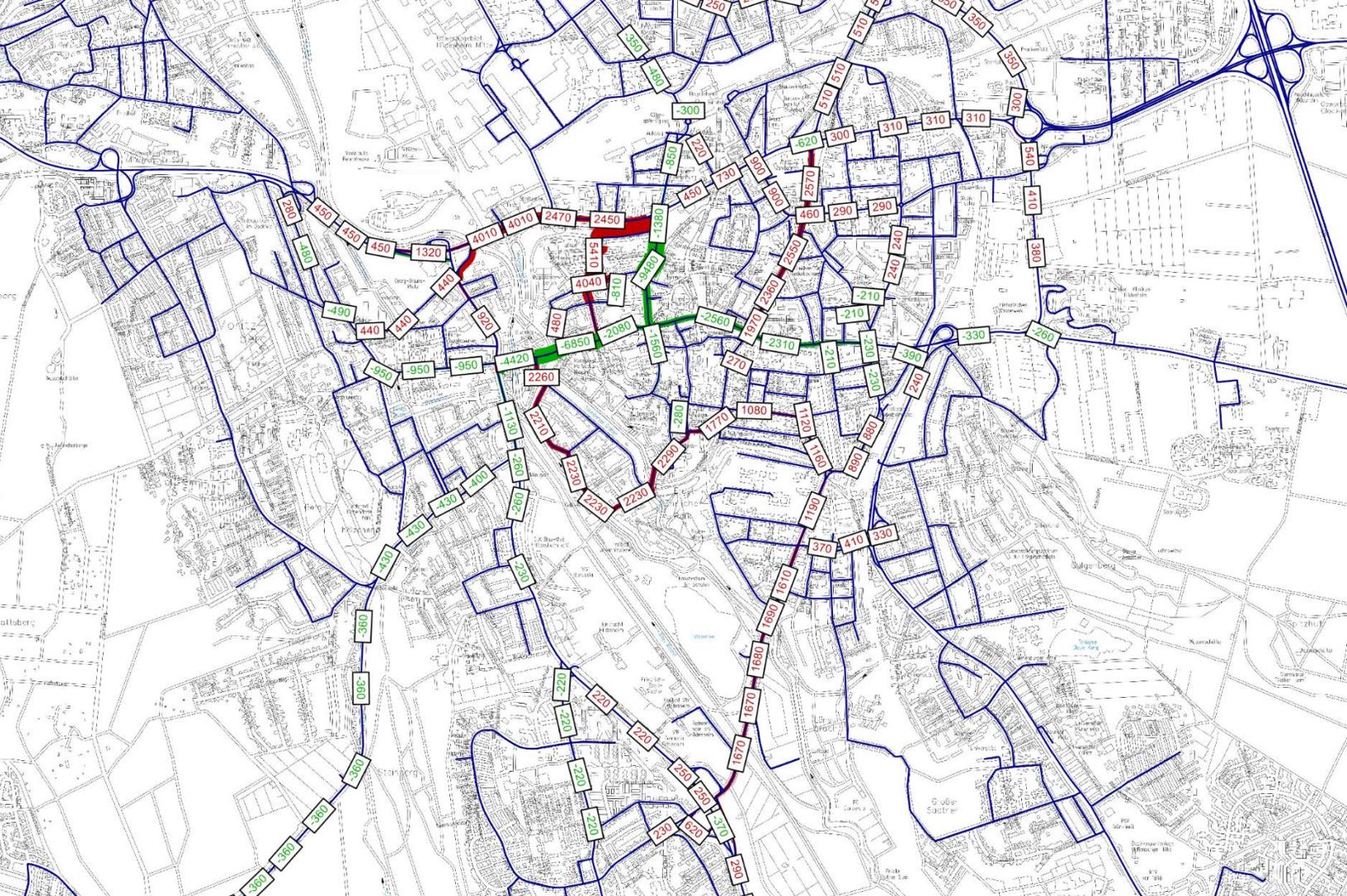
SHP Ingenieure



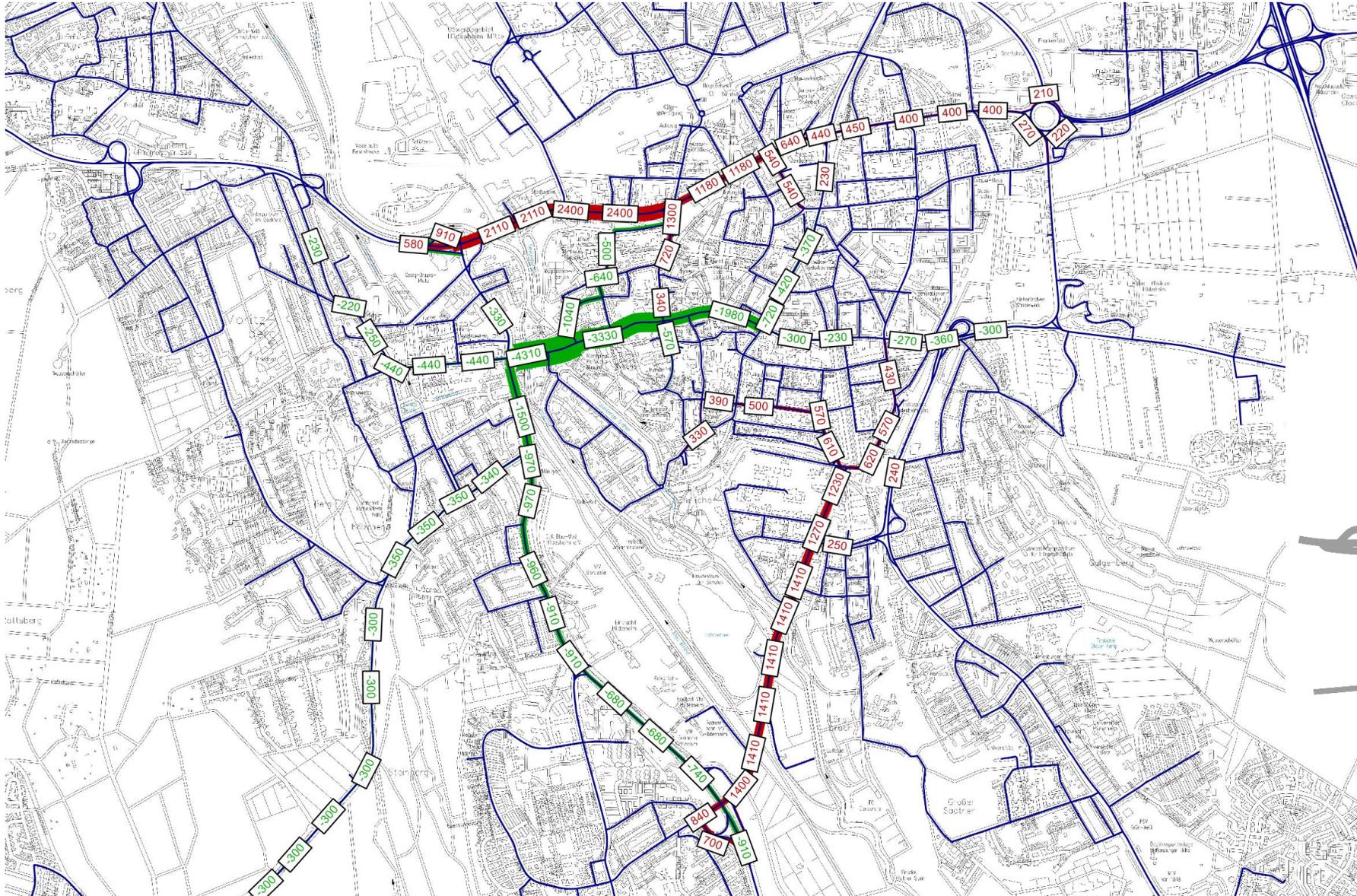
Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen



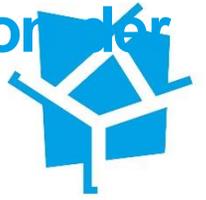
Dammstraße als Einbahnstraße für den MIV Richtung Westen und Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße



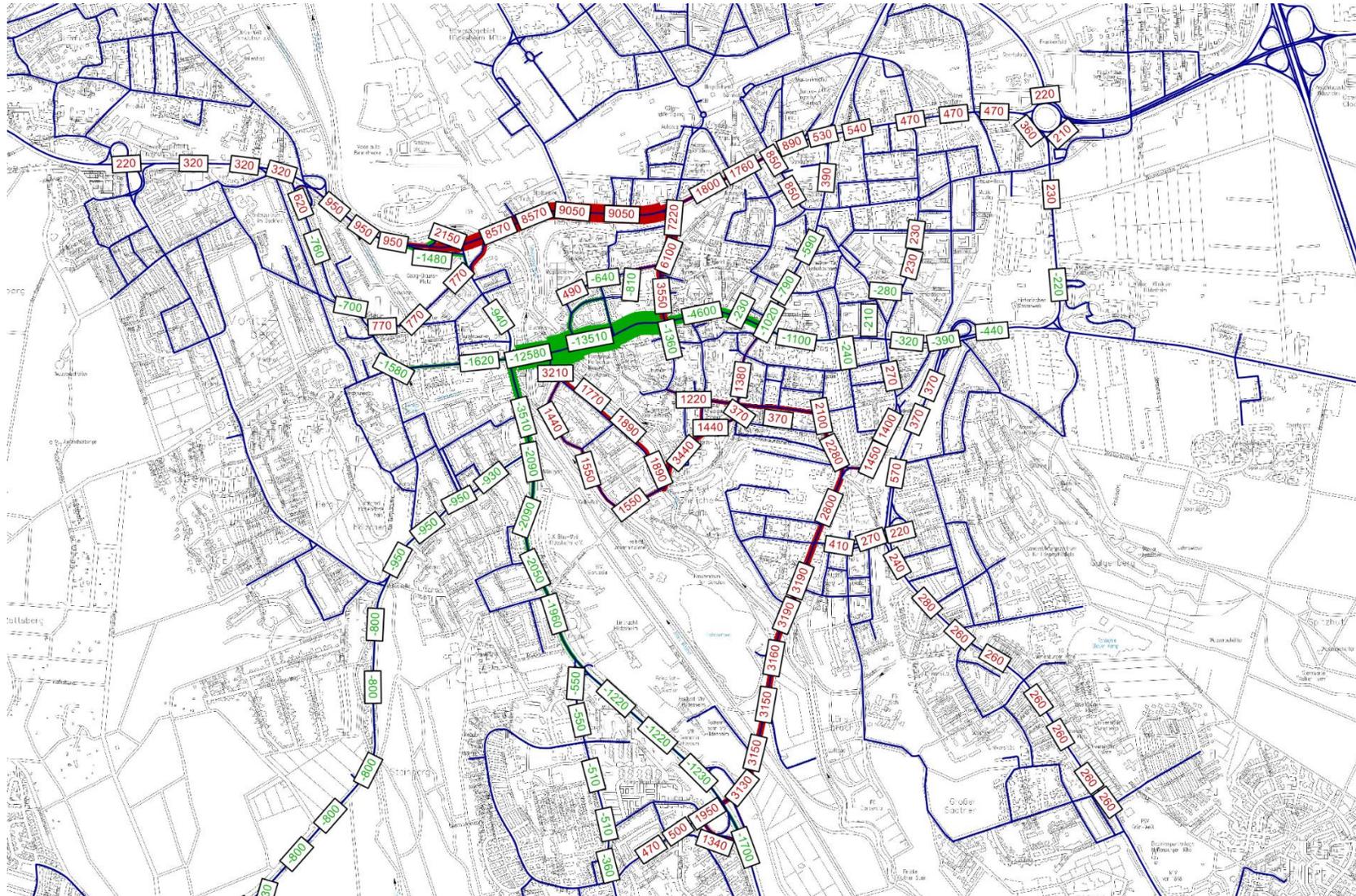
Dammstraße im Richtungswechselbetrieb



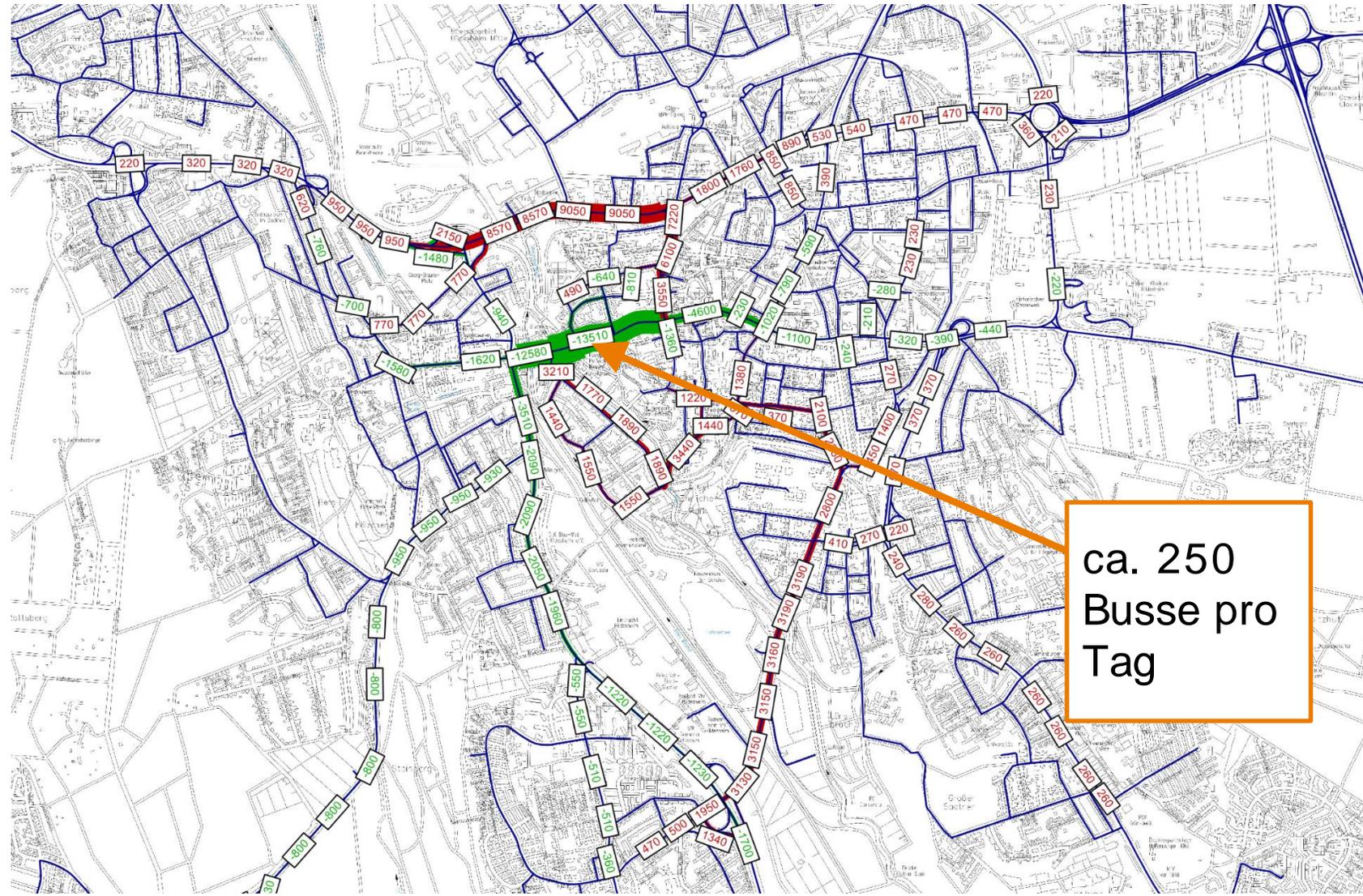
Dammstraße Sperrung für den MIV und ÖPNV, 2 Linksabbiegestreifen vor der Kardinal-Bertram-Straße auf die B1



SHP Ingenieure



Dammstraße als Einbahnstraße für den ÖPNV, Sperrung für den MIV



ca. 250
Busse pro
Tag



■ Einbahnstraßen

- Verkehrsreduzierung Dammstraße „nur“ ca. ein Drittel der Verkehrsstärken: Umwegfahrten für quartiersbezogenen Verkehr
- weiträumige Verlagerungen auf B 1 und Hohnsen, nahräumige Verlagerungen auf Kardinal-Bertram-Straße und Kalenberger Graben/Große Venedig
- etwas geringere Verlagerungen auf die Insel bei Einbahnstraße Richtung Westen
- geringere Wartezeiten an den Knotenpunkten der Dammstraße zu erwarten

■ Unterbrechung der Kardinal-Bertram-Straße

- deutliche Verlagerungen in das untergeordnete Netz (Hagentorwall, Burgstr., ...)

■ Richtungswechselbetrieb

- deutlich weniger nahräumige Verlagerungen, etwas geringere weiträumige Verlagerungen als bei den Einbahnstraßen-Varianten
- Knotenpunkt Dammstraße/Johannisstraße (westlicher Haltepunkt vor der Brücke) und östlicher Haltepunkt vor der Brücke werden sehr große Wartezeiten aufweisen (Gleichgewicht mit dem Umweg über die B1)

■ Vollsperrung der Dammstraße

- erhebliche Verlagerungen auf B 1, deutliche Verlagerungen auf Hohnsen und Kardinal-Bertram-Straße, spürbare Verlagerungen auf die Insel
- Größte Verlagerungen aller Varianten

Vielen Dank!

Prof. Dr.- Ing. Daniel Seebo

Telefon 0511.3584-450

d.seebo@shp-ingenieure.de

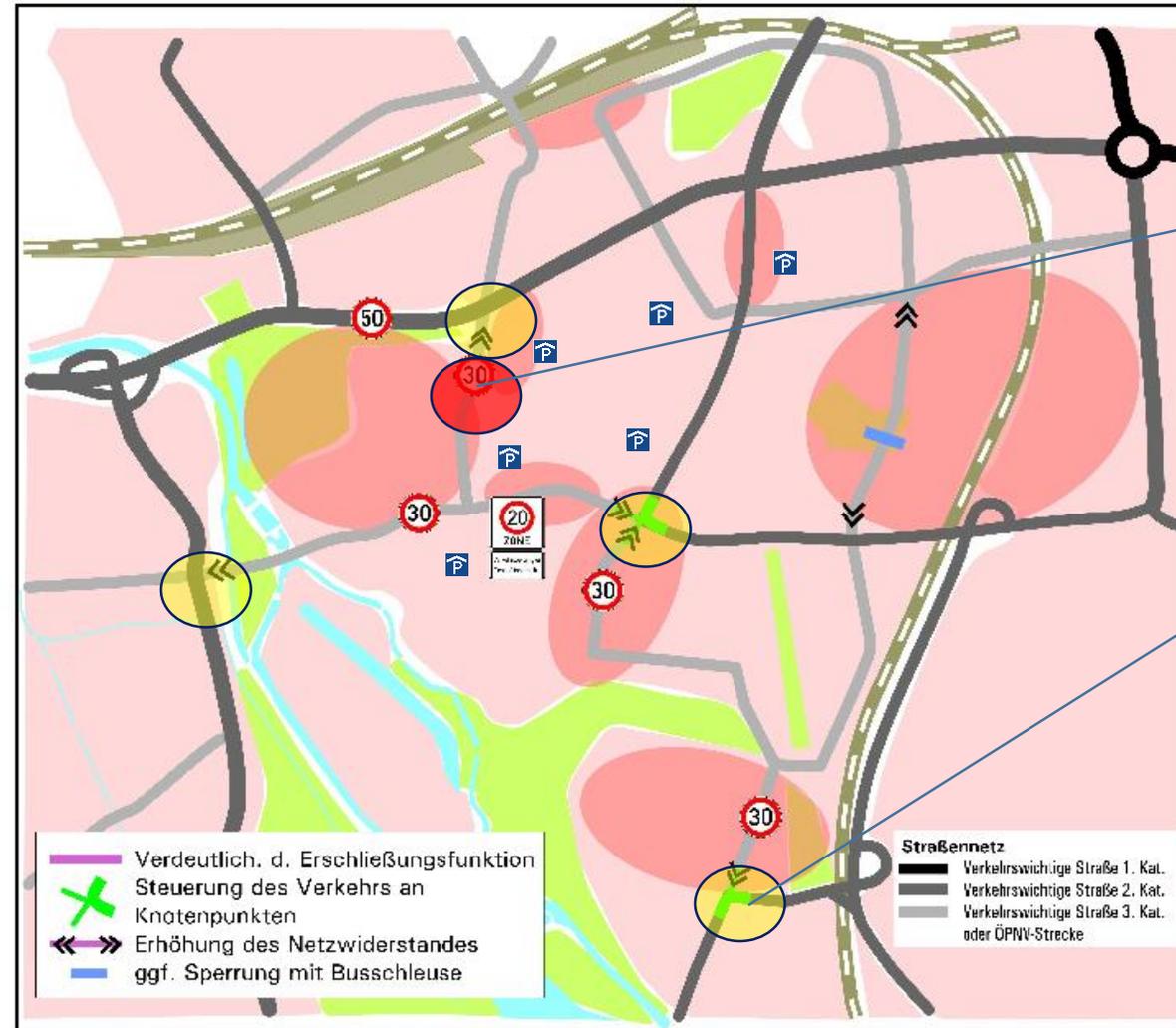
www.shp-ingenieure.de

Ausblick auf die Strategie der Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Integrierte Verkehrs-
entwicklungsplanung
von 2011 ergänzt mit
neuen Ansätzen

Ziel:

- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger*innen
- Radrouten werden verbessert
- ÖPNV bedient die Innenstadt weiterhin sehr gut.



Netzwidestand zur Beruhigung der Kardinal-Bertram-Straße - Modalsperre und/ oder Shared Space

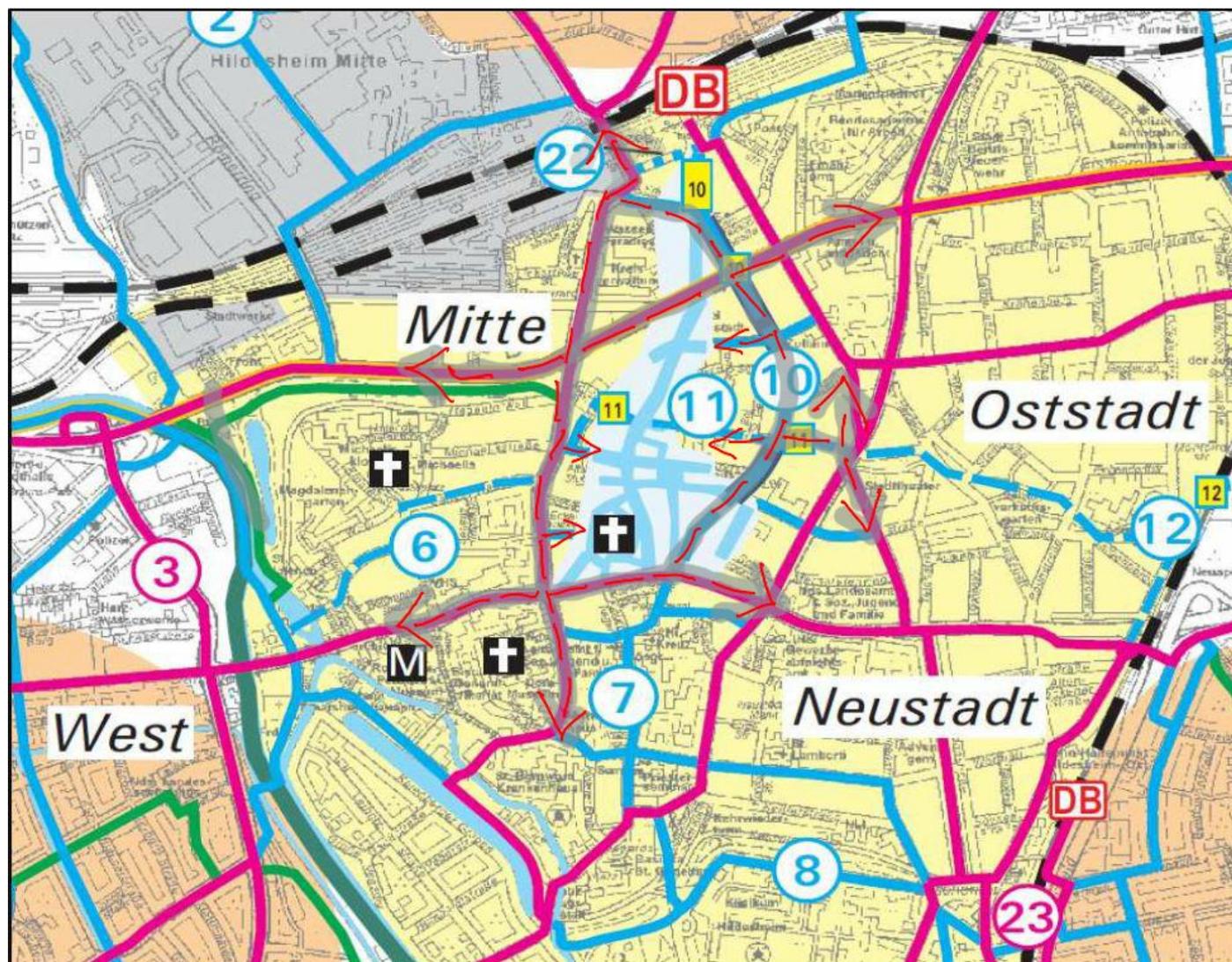
Netzwidestände zur Verhinderung des Durchgangsverkehres

Ausblick auf die Strategie der Verkehrsberuhigung der Innenstadt

Integrierte Verkehrs-
entwicklungsplanung
von 2011 ergänzt mit
neuen Ansätzen

Ziel:

- Klare Zugänglich für den Fuß- und Radverkehr
- Bildung eines Radrings (Osterstr./ Schelenstr. haben eine besondere Bedeutung)
- Konzeption Mobilitätskonzept und Innenstadtkonzept
- Neustadt als Radquartier - Überprüfung



Übersichtskarte

