

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Bericht

Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden



April 2023

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Hildesheim

Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden

Bericht

Auftraggeber

Stadt Hildesheim

Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung

Markt 3

31134 Hildesheim

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 26

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Intania Arinta, M. Sc.

Franziska Weitzel, M. Sc.

Lennart Saß, M. Sc.

Kassel, 26. April 2023

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Grundlagen	4
2.1	Planwerke mit Bezug zum Mobilitätskonzept	4
2.1.1	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan (IVEP)	4
2.1.2	Luftreinhalteplan 1. Fortschreibung	6
2.1.3	Green City Plan	6
2.1.4	Radverkehrskonzept Hildesheim 2025	11
2.1.5	Wegweisungskonzept für das Radverkehrsnetz	14
2.1.6	Nahverkehrsplan	15
2.1.7	Lärmaktionsplan 3. Stufe	17
2.1.8	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg – Erläuterung zum Vorentwurf.	18
2.2	Planwerke zu Entwicklungsvorhaben im Untersuchungsgebiet	20
2.2.1	Quartiersentwicklung „Wasserkamp“	20
2.2.2	Neubebauung Marienburger Platz	22
2.2.3	Entwicklungsvorhaben der Universität Hildesheim	25
3	Räumliche Rahmenbedingungen	27
3.1	Lage, Verflechtungen und Anbindungen	27
3.2	Pendlerbeziehungen, Wirtschafts- und Bildungsstruktur	29
3.3	Stadt- und Bevölkerungsstruktur	34
3.4	Nutzungsstruktur des Hildesheimer Südens und wichtige Ziele	38
4	Analysen des Mobilitätsverhaltens	41
4.1	Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung	41
4.2	Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der Universität Hildesheim	48

Stadt Hildesheim	5	Analyse des Mobilitätsangebotes	52
Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden			
Bericht			
April 2023			
	5.1	Fußverkehr	52
	5.1.1	Anforderungen des Fußverkehrs an die Infrastruktur	53
	5.1.2	Fußwegeverbindungen im Hildesheimer Süden	57
	5.1.3	Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen	58
	5.1.4	Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur	60
	5.1.5	Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	64
	5.1.6	Hinweise aus der Online-Beteiligung	65
	5.1.7	SWOT-Analyse	67
	5.2	Radverkehr	67
	5.2.1	Radwegenetz und Erreichbarkeiten im Hildesheimer Süden	68
	5.2.2	Radverkehrsanlagen	70
	5.2.3	Fahrradparken	74
	5.2.4	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	77
	5.2.5	Hinweise aus der Online-Beteiligung	78
	5.2.6	SWOT-Analyse	80
	5.3	Öffentlicher Verkehr	80
	5.3.1	ÖV-Angebot im Hildesheimer Süden	81
	5.3.2	Hinweise aus der Online-Beteiligung	93
	5.3.3	SWOT-Analyse	95
	5.4	Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr	95
	5.4.1	Straßennetz	96
	5.4.2	Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz	97
	5.4.3	Lärmbelastung	100
	5.4.4	Unfallgeschehen im Kfz-Verkehr	101
	5.4.5	Lkw-Routennetz und Durchfahrtsbeschränkungen für den Lkw-Verkehr	102

5.4.6	Logistik im universitären Bereich	103	Stadt Hildesheim
5.4.7	Hinweise aus der Online-Beteiligung	105	Mobilitätskonzept
5.4.8	SWOT-Analyse	106	Hildesheimer Süden
5.5	Ruhender Verkehr	107	Bericht
5.5.1	Parkraumuntersuchung	107	April 2023
5.5.2	Hinweise aus der Online-Beteiligung	112	
5.5.3	SWOT-Analyse	112	
5.6	Vernetzte Mobilität und Elektromobilität	113	
5.6.1	Das Angebot der vernetzten Mobilität im Hildesheimer Süden	113	
5.6.2	Hinweise aus der Online-Beteiligung	116	
5.6.3	SWOT-Analyse	117	
6	Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden	118	
7	Handlungsfelder und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden	121	
7.1	Handlungsfeld 1: Fußverkehr	124	
7.2	Handlungsfeld 2: Radverkehr	131	
7.3	Handlungsfeld 3: ÖPNV und SPNV	141	
7.4	Handlungsfeld 4: Vernetzte Mobilität	146	
7.5	Handlungsfeld 5: Ruhender Verkehr	156	
7.6	Handlungsfeld 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit	161	
7.7	Handlungsfeld 7: Mobilitätsmanagement	166	
7.8	Handlungsfeld 8: Digitalisierung	171	
7.9	Handlungsfeld 9: Umsetzungsstrategie	174	
8	Maßnahmenkatalog	179	
8.1	Auswahl und Systematik	179	
8.2	Maßnahmensteckbriefe	182	

Stadt Hildesheim	9	Monitoring	203
Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden		9.1 Dokumentation der Umsetzung von Maßnahmen	203
Bericht		9.2 Datenerhebung	203
April 2023		9.3 Indikatoren	204
		Tabellenverzeichnis	207
		Abbildungsverzeichnis	210
		Kartenverzeichnis	212

1 Einleitung

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Vor dem Hintergrund des deutschlandweit beobachteten Wandels im Mobilitätsverhalten hat sich die Stadt Hildesheim zur Aufgabe gemacht, das Mobilitätsangebot daran anzupassen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sollen Maßnahmen erarbeitet werden, die den Trend zu einem veränderten Mobilitätsverhalten unterstützen: Kfz-Verkehr soll vermieden und nachhaltige Mobilität gefördert werden. Neben attraktiven Mobilitätsalternativen im Bereich der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll auch die Flexibilität bei der Wahl des Verkehrsmittels unterstützt werden. Ein Handlungserfordernis ist damit die Förderung der Multi- und Intermodalität. Die Etablierung von sogenannten Mobilitätsstationen ist hierbei ein zentrales Element.

Das Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden soll Aufschluss darüber geben, welche Rahmenbedingungen für die Projektierung von Mobilitätsstationen für die Größe einer Stadt wie Hildesheim im Allgemeinen und speziell im Hildesheimer Süden gelten.

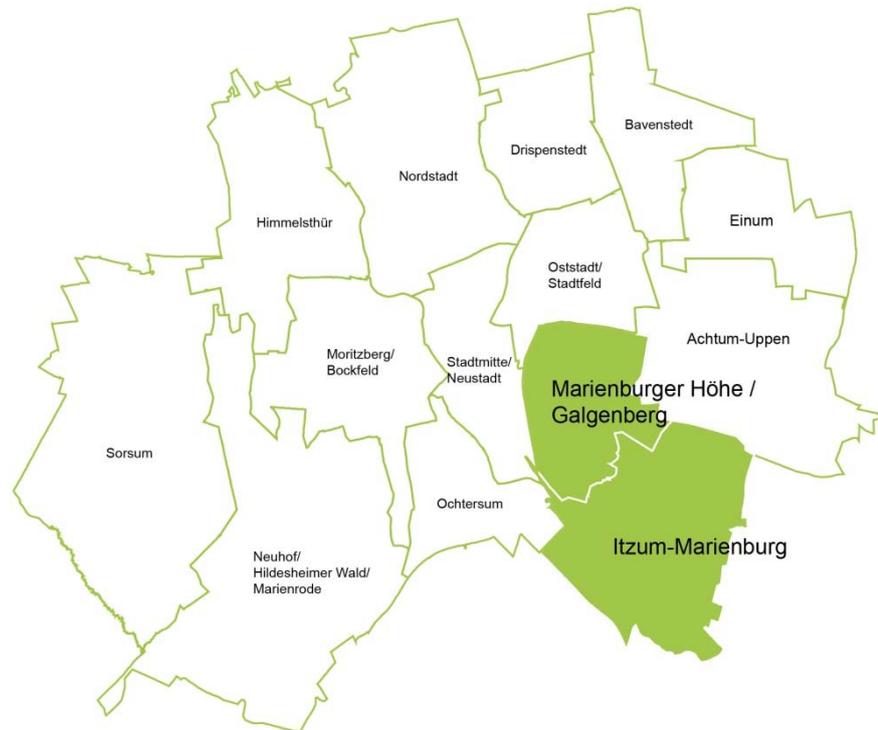
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes soll eine intelligente Lokalisierung der Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet sowie deren Ausgestaltung im Hinblick auf die Bedürfnisse der potentiellen Nutzergruppen erfolgen.

Mobilitätsstationen ermöglichen die bedarfsgerechte Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel durch räumliche Bündelung und Steigerung deren Verfügbarkeit. Durch ihre Platzierung im öffentlichen Straßenraum machen sie die alternativen Mobilitätsangebote sichtbar und werben für diese.

Das Untersuchungsgebiet des Mobilitätskonzeptes, der Hildesheimer Süden, umfasst die beiden Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg im Süden des Stadtgebiets (siehe Abbildung 1).

Der Hildesheimer Süden ist prädestiniert für die Untersuchung, da zum einen mit den Hochschulstandorten eine Vielzahl an Nutzergruppen an dem neuen Mobilitätsangebot teilhaben können und insbesondere auch Nutzergruppen angesprochen werden können, für die angenommen wird, dass diese besonders für multimodale Angebote ansprechbar sind. Zum anderen bestehen durch das Nebeneinander von Hochschulnutzung und Wohngebieten auch Konflikte durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und erhöhten Parkdruck, für deren Lösung Maßnahmen erforderlich sind, die dazu beitragen, Kfz-Verkehr zu vermeiden und nachhaltige Mobilität zu fördern.

- **Abbildung 1:** Lage des Untersuchungsgebietes Hildesheimer Süden im Stadtgebiet und Abgrenzung



Die Stadt Hildesheim hat, aufbauend auf dem grundsätzlichen Leitgedanken „Verkehr vermeiden und nachhaltige Mobilität fördern“, folgende Zielsetzungen zur Mobilität für den Hildesheimer Süden formuliert:¹

- Förderung der nachhaltigen Mobilität: attraktivere Gestaltung und Intensivierung der Nutzung des Umweltverbundes, um Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug aufzuzeigen.
- Sicherung der Erreichbarkeit: Gewährleistung der Erreichbarkeit des Hildesheimer Südens für alle Nutzergruppen zur Sicherstellung der Attraktivität des Wohn- und Universitätsstandortes.
- Entlastung der umliegenden Straßen vom ruhenden Verkehr: Entschärfung der Nutzerkonkurrenz um öffentlichen Parkraum in den angrenzenden Wohngebieten.

¹ Stadt Hildesheim (2020): Projektskizze. Mobilitätskonzept für den „Hildesheimer Süden“ zur Förderung nachhaltiger Mobilität

- Bessere Vernetzung der Universitätsstandorte: Optimierung der Verbindungen und Wegekettten für die Verkehrsmittel der nachhaltigen Mobilität.
- Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden: Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnenden des Hildesheimer Südens zur Nutzung von Kooperationen und Synergien.
- Stärkere Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität: offensive Öffentlichkeitsarbeit, um die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen in den Alltag der Studierenden, der Beschäftigten der Hochschule und der Bewohnenden zu implementieren. Nutzung der Chance von Mobilitätsstationen, diese sichtbar zu machen
- Digitale Vernetzung: smarte Vernetzung der Mobilitätsangebote und Maßnahmen, um die Handhabung neuer Technologien als selbstverständlich zu implementieren.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

2 Grundlagen

2.1 Planwerke mit Bezug zum Mobilitätskonzept

Für Hildesheim liegen bereits umfangreiche Planungen vor, die Grundlagen für das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden bilden. Tabelle 1 stellt die Planwerke in der Übersicht dar.

- **Tabelle 1:** Übersicht bestehender Planungen

Planwerk	Ebene	Jahr
Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – IVEP	Stadt	2012
Luftreinhalteplan 1. Fortschreibung	Stadt	2012
Green City Plan	Stadt	2018
Radverkehrskonzept	Stadt	2018
Nahverkehrsplan	Landkreis und Stadt	2019
Wegweisungskonzept für das Radverkehrsnetz	Stadt	2020
Lärmaktionsplan 3. Stufe	Stadt	2020
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg	Stadtteil Marienburg	2020

Die vorliegenden Planungen werden hinsichtlich ihrer Relevanz für das zu erstellende Mobilitätskonzept und wichtiger Aussagen für den Untersuchungsraum ausgewertet. Die nachfolgenden Ausführungen stellen den Gesamtrahmen der Planungen sowie relevante bestehende Konzeptansätze für den Hildesheimer Süden dar. Analyseergebnisse aus den Planungen gehen in die Analyse des Mobilitätsangebotes (siehe Kapitel 4) ein.

2.1.1 Integrierter Verkehrsentwicklungsplan (IVEP)²

Für die Stadt Hildesheim wurde auf gesamtstädtischer Ebene ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan (IVEP) erarbeitet, der Ziele, Strategien und Schlüsselmaßnahmen beinhaltet. Zieljahr des Plans ist 2025. Der IVEP wurde 2012

² Stadt Hildesheim (2012): Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025

fertiggestellt und vom Rat als Grundlage für die weitere verkehrliche Entwicklung der Stadt beschlossen.

Als Oberziel wird im Leitbild des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans die „Stärkung des Oberzentrums Hildesheim als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort“ definiert. Zur Erreichung des Oberziels werden Werteziele unter den Überschriften „Mobilität sozialverträglicher gestalten“ und „Mobilität stadtverträglicher gestalten“ aufgestellt. Folgende Handlungsziele werden im Rahmen des IVEP 2025 verfolgt:

- Den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern!
- Das Straßennetz leistungsfähig halten!
- Unnötige Verkehrsleistungen vermeiden!
- Das Bewusstsein für das Mobilitätsverhalten schärfen!
- Den Stadtraum attraktiver gestalten!
- Die Umweltauswirkungen des Verkehrs minimieren!

Aufbauend auf den Zielen wurden sektorale Analysen und Konzepte erarbeitet, die in einem integrierten Handlungskonzept und Schlüsselmaßnahmen mündeten.

Für den Hildesheimer Süden bzw. für das Untersuchungsgebiet wichtigen Themen sind folgende Aussagen des IVEP von Bedeutung:

- Im ÖPNV-Konzept wird neben allgemeinen Verbesserungen in der Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsqualität auch die Qualitätsverbesserung im Schienenpersonennahverkehr angestrebt.
Als Maßnahme im Untersuchungsgebiet wird eine S-Bahn-Verlängerung bis Hildesheim-Ost und ein S-Bahn-Haltepunkt in Marienburg (ggf. Bedienung durch die Lammetal-Bahn nach Bodenburg) diskutiert.
- Für die Förderung des Radverkehrs wird der Ausbau des Radverkehrsnetzes empfohlen - mit Aus- und teilweise Neubau von Radverkehrsanlagen an definierten Hauptrouten. Die Marienburger Straße im Untersuchungsgebiet ist als Hauptroute definiert. Parallelrouten zur Hauptroute entlang der Marienburger Straße bilden die Nebenrouten im Radverkehrsnetz.
- Die Förderung der Inter- und Multimodalität wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements thematisiert. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof als Serviceeinrichtung, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität anbietet und verkehrsmittelübergreifend bündelt, wird empfohlen.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

2.1.2 Luftreinhalteplan 1. Fortschreibung³

Der in 2008 vom Rat der Stadt beschlossene Luftreinhalteplan (LRP) wurde 2012 vor dem Hintergrund der anhaltenden Überschreitung der vorgegebenen Immissionsgrenzwerte fortgeschrieben. Die Grenzwerte für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) wurden in den Jahren zuvor besonders im innerstädtischen Bereich überschritten. Sogenannte Hotspots mit Grenzwertüberschreitungen wurden in der Bahnhofsallee, Kaiserstraße, Wallstraße und Schuhstraße identifiziert.

Zur Fortschreibung des LRP aus 2008 werden sowohl bereits vor 2008 durchgeführte Maßnahmen oder bestehende Verbesserungsvorhaben als auch Maßnahmen aufgeführt, die im Zuge der Luftreinhalteplanung zur Verminderung der Verschmutzung beschlossen wurden und bis zum Ende der Verlängerungszeitraums (2015) wirken sollen.

Bezogen auf das Untersuchungsgebiet wird die Marienburger Straße hinsichtlich einer Straßenraumumgestaltung und des Radwegebaus benannt.

Darüber hinaus verweist der Luftreinhalteplan auf den 2010 beschlossenen Integrierten Verkehrsentwicklungsplan, der in seinen Maßnahmen bereits den Aspekt der Luftreinhaltung berücksichtigt. Die emissionsrelevanten Maßnahmen des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans, die durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs (Modal-Split-Änderung durch ÖPNV-Priorisierung, Verbesserung Radverkehr, Förderung Fußverkehr, ...) sowie durch Verkehrslenkung und –verflüssigung zur Verbesserung der Luftreinhaltung beitragen, werden im Luftreinhalteplan im Einzelnen angeführt und beschrieben.

2.1.3 Green City Plan⁴

Der Masterplan Green City wurde 2018 erarbeitet und vom Rat der Stadt beschlossen. Vor dem Hintergrund überschrittener Jahresmittelgrenzwerte der NO₂-Belastung wurden Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen herausgearbeitet.

Es wurden sieben Themenkomplexe und ein Pilotprojekt erarbeitet, aus denen die folgenden Themen und Maßnahmen Bedeutung für das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden haben, teils weil sie das Untersuchungsgebiet betreffen, teils weil Maßnahmenempfehlungen enthalten sind, die für die Entwicklung von Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden von Bedeutung sind.

³ Stadt Hildesheim (2012): Luftreinhalteplan Stadt Hildesheim. 1. Fortschreibung 2012

⁴ Vgl. Stadt Hildesheim (2018), Green City Plan

P+R Konzept (Baustein des AP 3)

Der P+R Parkplatz Südfriedhof ist eine der drei bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet (zwei weitere werden im Green City Plan empfohlen). Der Ausbau der im Konzept benannten Parkplätze als P+R-Parkplätze sieht mindestens 50 Stellplätze, E-Ladesäulen, eine Fahrradverleihstation (10 Fahrräder) bei der Umsetzung eines städtischen Fahrradverleihsystems und ggf. eine Mobilitätsstation vor. Eine Erweiterung der P+R-Anlage am Südfriedhof ist auf der gegenüberliegenden Fläche möglich.⁵

Logistikkonzept Innenstadt (AP 4)

Logistik-Hubs für den Einsatz von Lastenrädern

Das Logistikkonzept sieht vor, lokale Konsolidierungspunkte, sogenannte lokale „Mikro-Depots“, in unmittelbarer Nähe der Distributionsgebiete aufzubauen. Ein Mikro-Depot, auch Mikro-Hub genannt, ist eine kooperativ genutzte Verteilstation, an der Waren von motorisierten Nutzfahrzeugen in Container eingelagert werden und durch Lastenfahrräder oder fußläufige Transporthilfen zu den Zustellungszielen transportiert werden.

Aufgrund der lokalen Emissionsfreiheit und des geringen Flächenverbrauchs eignen sich Lastenräder besonders für den innerstädtischen Gütertransport - insbesondere in dichtbesiedelten Gebieten mit relativ hohen Stoppdichten.

E-Lastenfahrrad – Sharingkonzepte

Für ein E-Lastenrad-Sharingkonzept im Bereich Logistik sind entsprechend Green City Plan einerseits der optimale Einsatzstandort der Lastenräder und andererseits die Errichtung eines Mikro-Depots in einem dichtbesiedelten Bereich der Stadt von hoher Relevanz. Der Aufbau eines Lastenradverleihsystems ist besonders für Kleinunternehmen (KMU), die keine eigene Lastenradflotte besitzen, von großem Vorteil. Die geringe Auslastung der konventionell betriebenen Lieferfahrzeuge kann durch den Lastenradeinsatz ersetzt werden und bietet somit eine ökologische Alternative.⁶

⁵ Vgl. Ebd., Seite 80ff.

⁶ Vgl. Ebd., Seite 114

Förderung des Radverkehrs (AP 5)

Beschleunigung des Radverkehrs durch Optimierung der LSA-Steuerung

Die Radverkehrsbeschleunigung an der Marienburger Straße zwischen Hanse- ring und Struckmannstraße wird im Green City Plan vorgeschlagen, da der Streckenabschnitt hohe Nutzerzahlen aufweist. Eine Erhöhung der Reisege- schwindigkeit auf dieser wichtigen Radroute und dadurch eine weitere Nut- zungssteigerung werden damit angestrebt.⁷ Die Beschleunigung des Radver- kehrs entlang der Marienburger Straße soll durch eine Priorisierung des Rad- verkehrs an den LSA entlang der Marienburger Straße als Pilotprojekt umge- setzt werden.⁸

Veloroute Domäne Marienburg – Gut Steuerwald

Die Veloroute zwischen der Domäne Marienburg und dem Gut Steuerwald verläuft auf einer Strecke von etwa 8,3 km entlang des Flusses Innerste. Nahezu die gesamte Strecke ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewie- sen (siehe Abbildung 2).

Das Nutzungspotenzial für Berufspendelnde wird in den meisten Abschnitten als eher gering eingeschätzt. Der durch das Untersuchungsgebiet verlaufende Streckenabschnitt ist eher freizeitorientiert. Als Maßnahme wird der abschnitts- bezogen differenzierte Ausbau der Veloroute formuliert. Die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit wird entlang der gesamten Strecke angestrebt. Zudem ist eine Verbreiterung der Wegebreiten auf mindestens 2,5 m (besser 3,0m) vorgesehen. Ein Beleuchtungskonzept soll umgesetzt werden, um eine ganztägige und ganzjährige Befahrbarkeit sicherzustellen. Hierbei wird die Einrichtung eines „bewegten Lichts“ vorgeschlagen, das aufleuchten soll, wenn sich ein Fahrrad oder eine zu Fuß gehende Person nähert.

⁷ Vgl. Ebd., Seite 128

⁸ Vgl. Ebd. Seite 131

● **Abbildung 2:** Veloroute Domäne Marienburg - Gut Steuerwald⁹

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen

Die Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet Marienburger Höhe wird im Green City Plan wie folgt empfohlen:

- an der Universität Ergänzung von 20 Anlehnbügel und ggf. Fahrradboxen
- am Bahnhof Hildesheim Ost Erweiterung des Angebotes um 50 überdachte Anlehnbügel sowie zusätzliche Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen, Gepäckfächer).¹⁰

Fahrradverleihsystem

Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs wird im Green City Plan für Hildesheim die Prüfung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems empfohlen, das auch Lastenräder und Pedelecs anbieten soll. Das Angebot von Pedelecs mit Tretunterstützung ist entsprechend Green City Plan wegen der Steigungen im Stadtgebiet Hildesheims sinnvoll und schafft Anreize vor allem für ältere Menschen, das Rad als Verkehrsmittel zu nutzen. Darüber hinaus wird mit einem Fahrradverleihsystem die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV unterstützt, die als Potential zur Steigerung des Radverkehrsanteils gesehen wird. Zur Förderung dieses kombinierten Verkehrs tragen vor allem

⁹ Vgl. Ebd., Seite 134

¹⁰ Vgl. Ebd., Seite 143f.

eine leichte Zugänglichkeit, attraktive Abstellanlagen und Leihfahrräder im direkten Umfeld der Haltestellen bei.

An den empfohlenen Standorten für hochwertige Fahrradabstellanlagen (für das Untersuchungsgebiet relevant ist die Universität und der Bahnhofepunkt Hildesheim Ost, s.o.) werden stationsgebundene Leihräder (fünf bis zehn Fahrräder pro Station) vorgeschlagen.¹¹

Verbesserung E-Ladestrukturen / Anreize für Umstellung auf E-Fahrzeuge (AP 6)

Zum Ausbau der Elektromobilität in Hildesheim wird im Green City Plan zum einen die Schaffung von Anreizen für private Fahrzeughalter und betriebliche Fuhrparks, um auf die E-Fahrzeuge umzustellen, zum anderen der Ausbau der Ladeinfrastruktur (öffentlich, teilöffentlich und privat) als notwendig beschrieben.

Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge und auch das Angebot von E-Fahrzeug-Sharing können Bestandteile von Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden sein und sind hier mitzubetrachten.

Insbesondere in dicht besiedelten Siedlungsgebieten haben Bewohner aufgrund des beschränkten Parkraumangebots oft die Schwierigkeit, selbst für ausreichend private Infrastruktur zu sorgen. Daher sollen entsprechend Green City Plan Ladeinfrastrukturen im öffentlichen bzw. halböffentlichen Bereich bereitgestellt werden, um die Anzahl von Elektrofahrzeugen zu steigern.¹²

Multimodaler Mobilitätsverbund (AP 7)

Ein weiteres Arbeitspaket des Green City Plans zielt auf eine multimodale Integration des Mobilitätsverbundes und eine Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund in Hildesheim ab.

Für den multimodalen Mobilitätsverbund werden 18 Maßnahmenansätze erarbeitet, die – wie der Ausbau von P+R und Maßnahmen zur sektoralen Förderung des Umweltverbunds – bereits an anderer Stelle beschrieben sind. Im nachfolgenden wird auf die Ausführungen zu Mobilitätsstationen eingegangen.

¹¹ Vgl. Ebd., Seite 148ff.

Einrichtung Mobilitätsstationen

Entsprechend dem Green City Plan verknüpft eine Mobilitätsstation verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort. In den meisten Fällen wird diese durch eine Marketing-Botschaft zugunsten des Umweltverbundes ergänzt. Diese soll Anreize für den intermodalen Wechsel sowie den Umstieg schaffen.

Bei den Mobilitätsstationen wird im Green City Pan zwischen den drei Modellen unterschieden, die jeweils Carsharing-Stellplätze als Ausgangsangebot beinhalten.

Stationen sollten grundsätzlich im öffentlichen Raum an gut wahrnehmbaren Stellen platziert werden. Für die Gestaltung der Mobilitätsstation wird empfohlen, das Projekt „Einfach Mobil“ in Offenburg mit modularen Baukörpern als Vorbild heranzuziehen.

Die kommunikative Funktion der Mobilitätsstation als „verkehrspolitische Botschafter für den Umweltverbund“ wird im Green City Plan als wesentlicher Bestandteil bei der Errichtung von Mobilitätsstationen gesehen.

Bei der Standortauswahl kommen entsprechend dem Green City Plan zentrale, stark frequentierte Standorte wie der Hauptbahnhof oder bestehende P+R-Standorte in Betracht.

2.1.4 Radverkehrskonzept Hildesheim 2025¹³

Das Radverkehrskonzept wurde im Jahr 2018 erstellt und verfolgt das Oberziel des IVEP 2025, eine Steigerung des Radverkehrsanteils um 50% gegenüber dem Vergleichsjahr 2007 zu erreichen. Mit dem Radverkehrskonzept 2025 soll eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf Grundlage eines systematischen Handlungskonzeptes erzielt werden. Die mit dem IVEP beschlossenen Maßnahmen werden im Rahmen dieses Konzeptes inhaltlich ausgestaltet und zu erwartende Kosten sowie Prioritäten herausgearbeitet. Zudem werden exemplarisch Grundlagen zur zukünftigen Führung und Gestaltung der Radverkehrsanlagen in Hildesheim erarbeitet.

Es werden dabei drei Oberziele mit jeweils zwei Unterzielen verfolgt:

- Steigerung des Radverkehrsanteils auf 18%
 - Zusätzliche Verkehrsanteile zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs
 - Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern

¹³ Stadt Hildesheim 2018: Radverkehrskonzept Hildesheim 2025

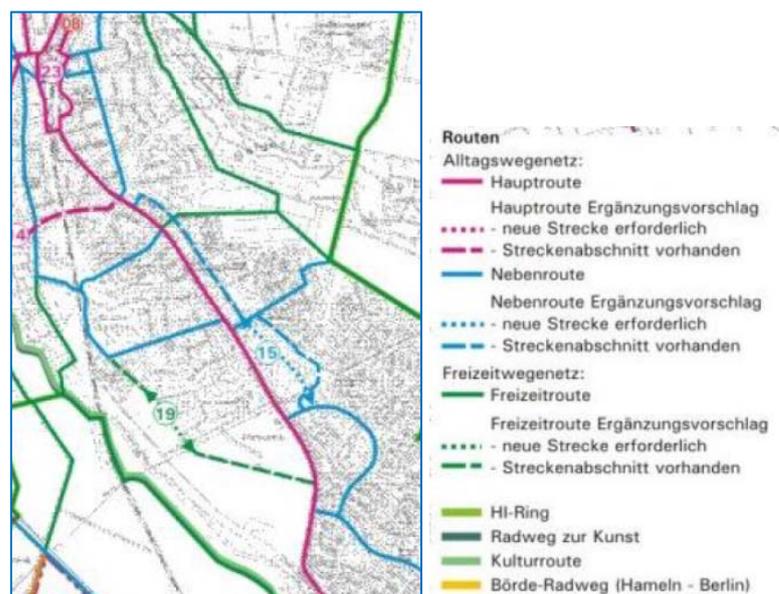
- Weniger Radverkehrsunfälle trotz steigender Radnutzung
 - Keine Zunahme bei den Verkehrsunfällen
 - Unfallschwere senken
- Konsens „pro Radverkehr“
 - Mobilitätswende zu umweltgerechter und stadtverträglicher Mobilität
 - Pro Radverkehr in der Stadtgesellschaft

Aussagen des Radverkehrskonzeptes zum Untersuchungsgebiet betreffen folgende Themenfelder:

Radverkehrsnetz

Im Untersuchungsgebiet wird die Marienburger Straße als eine Hauptroute des Radverkehrsnetzes definiert (siehe Abbildung 3). Das Netz der Nebenrouten umfasst Parallelrouten zur Hauptroute entlang der Saarstraße, Insterburger Straße, Landsberger Str., Hansering und Spandauer Weg. Zudem sind weitere Nebenrouten über die Straßen Großer Saatner, Schillerstraße sowie Allensteiner Straße vorgesehen, die einer Bündelung des Radverkehrs in den Wohnquartieren dienen sollen. Ergänzt werden die Haupt- und Nebenrouten durch die Freizeitrouten, die östlich am Galgenberg und westlich entlang des Flusses Innerste verlaufen.

- **Abbildung 3:** Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet¹⁴



¹⁴ Vgl. Ebd., Seite 39

Routenbetrachtung Hauptbahnhof bis zur Universität auf der Marienburger Höhe

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Die Route zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität u.a. entlang der Marienburger Höhe ist eine der wichtigen Verbindungen in Hildesheim, für welche im Rahmen des Radverkehrskonzeptes eine Detailanalyse erfolgte und darauf aufbauend Maßnahmenempfehlungen formuliert wurden. Im Untersuchungsgebiet sind folgende Maßnahmen relevant:

- **Klingeltunnel:**

Als Sofortmaßnahme wird eine bessere Beleuchtung zur Steigerung des sozialen Sicherheitsempfindens im Tunnel empfohlen. Langfristig kommen zwei Möglichkeiten als Alternativen für den heutigen Klingeltunnel in Betracht: zum einen könnte ein niveaugleicher Übergang mit Schranke eine attraktive Alternative darstellen und zum anderen der Ausbau des Klingeltunnels.

- **Marienburger Straße:**

Maßnahmenempfehlungen sind:

- Verbreiterung der Zweirichtungsradwege auf der Ostseite der Marienburger Straße auf 3,0 m
- Heranführung der Radfahrerfurt vor der Einmündung Greifswalder Straße / Marienburger Straße an den Kfz-Verkehr, um dem bestehenden Unfallschwerpunkt entgegenzuwirken
- Entfernung des Zusatzschildes „Gehweg, Radfahrer frei“ in der Gegenrichtung (stadtauswärts), da gegenüber ein benutzungspflichtiger Radweg (auf der Westseite) vorhanden ist. Dafür wird das Aufstellen eines Zusatzschildes empfohlen, welches den Radfahrenden über die parallele Anliegerfahrbahn führt oder den Radfahrenden auffordert, die Straßenseite an der Lichtsignalanlage zu wechseln.

- **Fahrradabstellanlagen**

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden die Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich sowie an ausgewählten Haltestellen untersucht (siehe Tabelle 2). Für die weitere Analyse sind die Ergebnisse der Bereiche Itzum, Hildesheim Ost, Südfriedhof und die Universität von großer Relevanz. Es werden für die betrachteten Bereiche folgende Maßnahmen definiert:

● **Tabelle 2:** Übersicht der Maßnahmen zu Fahrradabstellanlagen¹⁵

Bereich / Haltestelle	Maßnahmen
Bahnhof Hildesheim Ost	Erweiterung des Angebotes um weitere überdachte Anlagen sowie zusätzliche Serviceangebote (z.B. Fahrradboxen, Gepäckfächer)
Itzum (Busendhaltestelle)	Eine Überdachung der Radabstellanlagen wäre empfehlenswert
Silberfundstraße (Bushaltestelle)	Eine Überdachung der Radabstellanlagen wäre empfehlenswert
Südfriedhof (Haltestelle der Buslinien 3, 4 und 9, Endpunkt Linie 3)	Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten. Eine Grundausstattung von Fahrradabstellanlagen sollte bereitgestellt werden
Universität (Haltestelle der Buslinien 3, 4 und 9)	Platzkapazitäten wären vorhanden, um Abstellanlagen einzurichten. (mittlerer Bedarf - Kategorie 3)

2.1.5 Wegweisungskonzept für das Radverkehrsnetz¹⁶

Anknüpfend an das Radverkehrskonzept wurde ein Wegweisungskonzept für das Hildesheimer Radverkehrsnetz in 2020 erstellt, um der Bedeutung einer einheitlichen und den heutigen Anforderungen entsprechenden Wegweisung gerecht zu werden. Aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der Prüfung der FGSV-Konformität der vorhandenen Beschilderungen wurde ein Wegweisungskonzept einschließlich Qualitätssicherung erarbeitet und eine Kostenschätzung für die Realisierung vorgenommen.

Das Wegweisungskonzept enthält insgesamt 48 Ziele, welche nach 3 Prioritätsstufen für die innerstädtischen Ziele und Zielen aus dem Umland differenziert sind. Für das Untersuchungsgebiet wurde die Universität der Priorität 1, die Domäne Marienburg und Hildesheim-Itzum der Priorität 2 sowie Hildesheim-Marienburg Höhe und Hildesheim-Marienburg der Priorität 3 zugeordnet.

Als Ergebnis wurde ein Netz mit den Standorten der Beschilderung erarbeitet (siehe Abbildung 4). Für das Untersuchungsgebiet werden Beschilderungen

¹⁵ Vgl. Ebd. Seite 117-140

¹⁶ Vgl. Stadt Hildesheim und Lebensraum Zukunft (2020), Erstellung eines Wegweisungskonzepts für das Radverkehrsnetz der Stadt Hildesheim

hauptsächlich an der Hauptroute entlang der Marienburger Höhe vorgesehen. Weitere Wegweiser sind an der Freizeitroute durch den Galgenberg, durch die Grünflächen südlich des Hohnsenses entlang der Innerste und in Marienburg geplant.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

- **Abbildung 4:** Kartenausschnitt für das Untersuchungsgebiet mit dem Netz und den Standorten der Beschilderung¹⁷



2.1.6 Nahverkehrsplan¹⁸

Mit dem Nahverkehrsplan für den Landkreis und die Stadt Hildesheim 2019 wurde der Nahverkehrsplan von 2008 fortgeschrieben. Als Rahmenbedingungen und Zielvorgaben wurden u.a. das Behindertengleichstellungsgesetz

¹⁷ Vgl. Ebd. Anlage Karten mit den Standorten und dem Netz

¹⁸ Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), Nahverkehrsplan 2020

(BGG), der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan sowie der Green City Plan der Stadt Hildesheim berücksichtigt.

Der Nahverkehrsplan ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt und des Landkreises Hildesheim mit dem Verständnis einer gemeinsamen Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis. Als Leitziel wird für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“ formuliert.

Weiterhin wird ein Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV erstellt, das Grundlage für die Analysen und das Entwicklungskonzept ist.

Für das Untersuchungsgebiet sind insbesondere folgende Aussagen aus dem Nahverkehrsplan in den verschiedenen Handlungsfeldern relevant:

Schienengebundener Nahverkehr (SPNV)

Im Nahverkehrsplan werden Zielvorstellungen zur Optimierung des SPNV-Angebotes formuliert. Folgende Punkte sind für das Untersuchungsgebiet relevant¹⁹:

- barrierefreie Umgestaltung des SPNV-Haltepunktes Hildesheim Ost (Zuwegung zum Bahnsteig)
- Einrichtung eines Haltepunktes in Hildesheim Marienburg²⁰

Buslinienangebot im Stadtverkehr Hildesheim

Zum Buslinienangebot im Stadtverkehr Hildesheim werden im Entwicklungskonzept keine Änderungen dargestellt, die bestehende Bedienung wird festgesetzt. Hintergrund ist die Evaluation des neuen Liniennetzes und sich ggf. daraus ergebende Anpassungen. Nach Vorliegen der Evaluation ist der Nahverkehrsplan in Teil C „Stadt Hildesheim“ ggf. für diesen Teilbereich fortzuschreiben.

Intermodale Verknüpfung

Ein weiteres Handlungsfeld des Nahverkehrsplans ist die „Intermodale Verknüpfung“. Die Ausführungen im Nahverkehrsplan stützen sich dabei auf das Radverkehrskonzept und den Green City Plan. Thematisiert werden

¹⁹ Vgl. ebd. S. 246

²⁰ Studie der LNVG hat die Sinnhaftigkeit bestätigt

- Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen – im Untersuchungsgebiet insbesondere am Bahnhof Hildesheim Ost, an der Universität Marienburger Höhe und am Südfriedhof
- Einführung eines Fahrradverleihsystems
- Ausbau von Park-and-Ride mit Prüfung zukünftiger Nutzung autonom fahrender Fahrzeuge u.a. vom P+R-Standort zum Stadtzentrum und Digitalisierung des P+R-Angebots
- Errichtung einer Mobilitätszentrale und von Mobilitätsstationen

2.1.7 Lärmaktionsplan 3. Stufe²¹

Der Lärmaktionsplan 3. Stufe 2018 wurde zur Aktualisierung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe erarbeitet. Die Schwerpunkte der Lärmbelastung und die Dringlichkeit zur Verbesserung der örtlichen Problematik wurden herausgearbeitet. Zudem wurden die bereits durchgeführten und in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen überprüft, um weitere Maßnahmenvorschläge zu ergänzen.

Ein Ergebnis des Lärmaktionsplans 3. Stufe ist, dass die bisher umgesetzten Maßnahmen Wirkung gezeigt haben, aber weiterhin im Stadtgebiet hohe Lärmbelastungen bestehen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Maßnahmen aus dem 2. LAP weiter zu verfolgen. Außerdem sollen weitere Maßnahmen geprüft werden. Die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird hierbei als wesentlich angesehen, um mit einer lärm- und schadstoffarmen sowie stadtverträglichen Abwicklung der innerörtlichen Verkehre die Lärmbelastung zu senken und die Lebensqualität für die Bürgerschaft zu erhöhen.

Im LAP 2. Stufe wurde die Platzgestaltung an der Marienburger Straße / Marienburger Platz als Maßnahme vorgeschlagen, die bisher noch nicht umgesetzt, aber noch in Planung ist.

Die Ortseingangsgestaltung am Südfriedhof, südliche Zufahrt der L 491 (Marienburger Straße) wurde als weitere Handlungsempfehlung bereits im LAP 2. Stufe formuliert, die im LAP 3. Stufe fortgeschrieben wurde.²²

Die Marienburger Straße soll im Zuge von Sanierungsarbeiten einen lärmminimierenden Fahrbahnbelag erhalten.²³

²¹ Stadt Hildesheim (2020), Lärmaktionsplan 3. Stufe (2018)

²² Vgl. Ebd., Seite 48

²³ Vgl. Ebd., Seite 58

2.1.8 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg – Erläuterung zum Vorentwurf²⁴

Der Vorentwurf zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg wurde in 2020 erstellt. Im Rahmen des Vorhabens beabsichtigt die Stadt Hildesheim die ÖPNV-Anbindung des Universitätsstandortes „Domäne Marienburg“ zu verbessern und an die gestiegenen Bedürfnisse des Universitätsbetriebes anzupassen. Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Marienburg und grenzt im Osten an den Stadtteil Itzum an.

Für die Einrichtung einer Endhaltestelle „Domäne Marienburg“ wurden verschiedene Möglichkeiten untersucht. Für die ausgewählte Variante wurden Vorentwurfsplanungen ausgearbeitet. Parallel wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Lösungsansätze für die bestehende Fuß- / Radwegverbindung zwischen Domäne und dem Einmündungsbereich an der Gaststätte „Zur scharfen Ecke“ in Itzum untersucht (siehe Abbildung 5).

Folgende Ziele im Bereich der Verkehrs- und Stadtplanung wurden definiert:

- Verbesserung der Anbindung an das Verkehrsnetz des ÖPNV
- Stärkung der Infrastruktur des Campus-Geländes auf der Domäne durch die Verkürzung der Fußwegverbindung und damit einhergehende Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wegebeziehung des Innerste-Radweges durch eine verkehrssichere Gestaltung der Querung an der K 302
- Verbesserung / Entflechtung der Verkehrsströme von und zur Domäne von motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden
- Schaffung ausreichend breiter Verkehrsräume am neuen Standort der Bushaltestelle
- Prüfung von Lösungsansätzen für die Verbesserung der Straßenquerung des Innerste-Radweg im Außenkurvenbereich der Beusterstraße gegenüber der nördlichen Zufahrt der Domänenstraße
- Abstimmung der untersuchten Varianten hinsichtlich der Grundstücksflächen

²⁴ Vgl. Stadt Hildesheim (2020), Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg, Erläuterungen zum Vorentwurf-Verkehrsanlagen

● **Abbildung 5:** Konzeptskizze im Lageplan²⁵



Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Grundsätze / Bausteine für das Vorhaben sind²⁶:

- „Die verkehrstechnische Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erfolgt über den Ausbau der bestehenden Wirtschaftsweegeanbindung von der Domäne an die K 302 zu einem plangleichen Knotenpunkt.
- Über die verkehrstechnische Anbindung an die K 302 (Beusterstraße) soll neben dem Busbetrieb künftig auch die neue Hauptzufahrt zu dem Gelände der Domäne Marienburg eingerichtet werden.
- Die Hauptzufahrt auf das Domänengelände wird nur für den motorisierten Verkehr ausgelegt. Der nicht motorisierte Verkehr wird weiterhin über die bestehende Domänenstraße geführt.
- Beidseitig der Fahrbahn der Hauptzufahrt stehen ausreichend breite Grünflächen zur Verfügung, um eine Baumallee anzuordnen, die gestaltungstechnisch der nördlichen Domänenstraße (Dammweg) entnommen ist.
- Planungsansatz für die Lage der Haltestelle vor der Remise ist die Überlegung, Teile der Remise als Unterstand (Wetterschutz) für wartende Passanten, Standort von Fahrradabstellanlagen sowie für die notwendigen sanitären Einrichtungen der Busfahrer*innen (Haltestelle dient als Endhaltepunkt im Liniennetz) zu nutzen und diese dort einzurichten.
- Die für die Busumfahrt entstehende Mittelinsel ist großzügig als Grünfläche konzipiert, damit die technische Anlage der Haltestelle bestmöglich gestal-

²⁵ Ebd., Anlage 3

²⁶ Ebd., Seite 17-18

terisch in das ländliche Erscheinungsbild der Domäne eingebettet bzw. „versteckt“ werden kann.

- Mit der Neuausrichtung der Hauptzufahrt zur Domäne über den neuen Verkehrsknotenpunkt soll künftig der nördliche Teil der Domänenstraße zwischen Domänengelände und Beusterstraße nur noch für den nicht motorisierten Verkehr eingerichtet werden.
- Zur Verbesserung der Verkehrssituation auf dem Innerste-Radweg ist im Querungsbereich auf Höhe der nördlichen Domänenstraße die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage auf der Beusterstraße vorgesehen.“

Der Beginn der Ausbaurbeiten soll im Jahr 2024 erfolgen.

2.2 Planwerke zu Entwicklungsvorhaben im Untersuchungsgebiet

2.2.1 Quartiersentwicklung „Wasserkamp“

Im Dezember 2019 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Wasserkamp“ beschlossen. Das neu geplante Stadtquartier „Wasserkamp“ befindet sich an der Marienburger Straße südlich des Südfriedhofs.²⁷

Das Gebiet hat eine Gesamtfläche von 46 Hektar. Ziel und Zweck der Planung ist die Abdeckung der differenzierten Wohnungsbedarfe in Hildesheim und die Entwicklung von Grünflächen zu Freizeit- und Erholungszwecken sowie als Pufferzone für das Naturschutzgebiet „Am Roten Steine“ (siehe Abbildung 6). Dabei soll ein gemischtes Quartier mit Geschosswohnungsbau, gefördertem Wohnraum, alternativen Wohnformen und Einfamilienhausstrukturen entstehen. Eine Mischung aus Geschosswohnungsbau und individuellem Wohnungsbau im Verhältnis von etwa 30% / 70%, bezogen auf die Zahl der Wohneinheiten, wird angestrebt. 20% der Wohneinheiten sollen für den sozialen Wohnungsbau vorgesehen werden. Insgesamt sollen ca. 700 Wohneinheiten entstehen.²⁸

Als weitere Ziele wurden formuliert, eine möglichst umweltverträgliche Mobilität mit attraktiven ÖPNV-Bedingungen, Quartiersgaragen statt Pkw- Stellplätzen auf jedem Grundstück, einer Mobilitätsstation mit Carsharing, einem Bike- & Scooter-Angebot, Ladestationen etc. zu realisieren und die notwendige Anzahl

²⁷ Stadt Hildesheim (2020): Beschlussvorlage. Städtebauliche Zielsetzung für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers Wasserkamp.

²⁸ Stadt Hildesheim 2019: Beschlussvorlage. 14. Änderung des Flächennutzungsplans "Wasserkamp" und Bebauungsplan HO/IZ/MA 198 "Wasserkamp"

von Stellplätzen im Quartier zu reduzieren. Zudem soll das Gebiet an das Radwegenetz angebunden und ggf. eine neue Radverkehrsverbindung von Itzum in die Innenstadt konzipiert und finanziert werden.

Das zukünftige Stadtquartier wird für den Kfz-Verkehr durch drei Anbindungen erschlossen (an den beiden Kreuzungen zur Marienburger Straße sowie an der nahezu autofreien Siedlung am Südfriedhof). Eine Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Fläche wurde bereits im Jahr 2017 durchgeführt. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde die verkehrliche Leistungsfähigkeit anhand der Rahmenparameter (80% Ein- und Zweifamilienhäuser und 20% Geschosswweise) untersucht. Gegenstand der Untersuchung ist die Entwicklung eines Erschließungskonzeptes sowie die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Marienburger Straße. Das Ergebnis zeigt auf, dass unter Berücksichtigung der Neuverkehre aus dem Wasserkamp eine geringe Zunahme des Verkehrs um maximal 10% zu erwarten ist²⁹. Das Gebiet wird über den Knotenpunkt Marienburger Straße / Hansering an das Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Prognoseverkehre können laut Gutachter an diesem Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden. Eine Verschlechterung des Verkehrsablaufs gegenüber dem Bestand ist somit nicht zu erwarten.

- **Abbildung 6:** Geplante Nutzung des Gebiets mit Wohnbaufläche (rot) und Grünfläche (grün)³⁰



²⁹ Vgl. SHP Ingenieure (2017): Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Fläche Wasserkamp in Itzum.

³⁰ Stadt Hildesheim 2019: Beschlussvorlage. 14. Änderung des Flächennutzungsplans "Wasserkamp" und Bebauungsplan HO/IZ/MA 198 "Wasserkamp"

2.2.2 Neubebauung Marienburger Platz

Das Plangebiet Marienburger Platz liegt im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg, direkt zwischen der Marienburger Straße und dem Hauptcampus der Universität Hildesheim und umfasst einen Geltungsbereich von 10.558 m² (siehe Abbildung 7).

Der Marienburger Platz wird derzeit durch einen Investor überplant. Vorgesehen sind die Neustrukturierung und Erweiterung des Versorgungszentrums sowie die Ergänzung durch Wohnnutzungen, einer Kindertagesstätte und nicht störende Gewerbeeinheiten. Ziel und Zweck der Planung ist es, die Stadt Hildesheim als familienfreundlichen Wohnort attraktiver zu machen, in dem ein bedarfsgerechtes Kinderbetreuungsangebot bereitgestellt und die wohnortnahe Nahversorgung optimiert wird.³¹

- **Abbildung 7:** Räumlicher Geltungsbereich des Plangebiets Marienburger Platz³²



Grenze des Geltungsbereichs

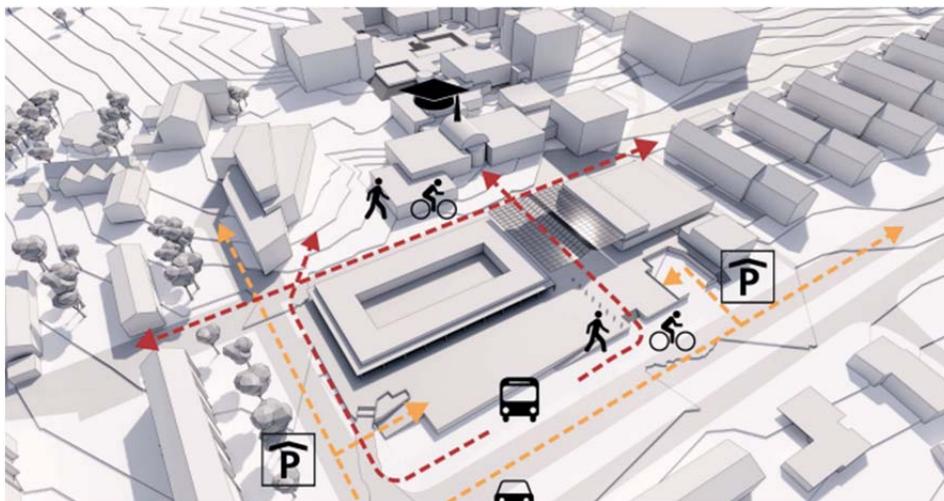
³¹ Stadt Hildesheim (2022): Beschlussvorlage 11. Änderung des Bebauungsplans HO 1 und örtliche Bauvorschrift HO 1 "Marienburger Platz" - Änderung des Aufstellungsbeschlusses.

³² Ebd.

Mögliche verkehrliche Wirkungen werden in einem Verkehrsgutachten untersucht. Hierbei spielt einerseits die Erschließung des Komplexes und der geplanten Tiefgarage, aber auch die zukünftige Gestaltung der Marienburger Straße sowie der Treuburger Straße eine Rolle.

Die Bewegungs- und Verkehrsachsen im Bestand sind aus der folgenden Abbildung 8 zu entnehmen. Der Fuß- und Radverkehr wird derzeit von der Marienburger Straße aus durch den Platz geführt, die einen direkten Zugang zur Bibliothek des Hauptcampus ermöglicht. Eine weitere Wegführung erfolgt über die Treuburger Straße, bei der die Einfahrt zur Tiefgarage gekreuzt werden muss.

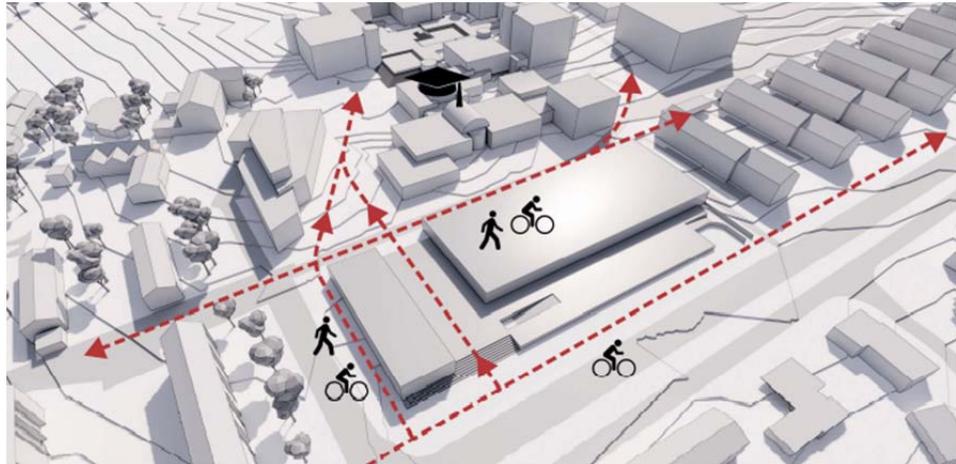
- **Abbildung 8:** Bewegungs- und Verkehrsachsen im Bestand³³



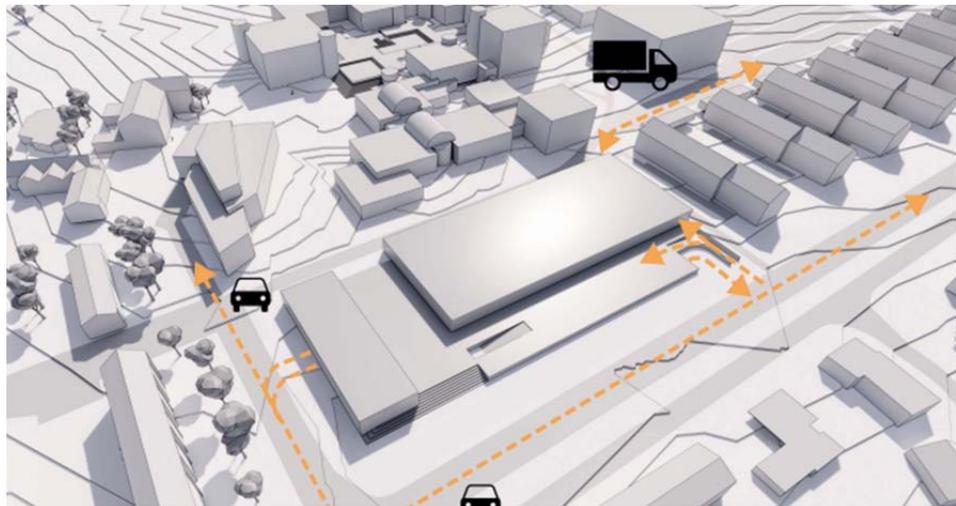
Bei der Neuordnung des Platzes wird die Wegführung des Fuß- und Radverkehrs neu geplant (siehe Abbildung 9). Der Fuß- und Radverkehr wird über den Platz geführt, der bei der Neuplanung weiter nordwestlich liegen soll. Die neue Achse ermöglicht eine direkte Wegführung zur Mensa und anderen Gebäuden im nördlichen Bereich des Hauptcampus. Zudem ist eine weitere Wegführung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Treuburger Straße vorgesehen. Die Zufahrt zu der Tiefgarage erfolgt wie bereits im Bestand durch die Marienburger Straße und die Treuburger Straße, die zukünftig nur eine Ausfahrt (Linksabbieger) für den Kfz-Verkehr stadtauswärts aufweisen wird. Der Lieferverkehr soll ausschließlich über die Tilsiter Straße abgewickelt werden (siehe Abbildung 10).

³³ bauplan & part AG (2022): Projektvorstellung Neubebauung Marienburger Platz.

● **Abbildung 9:** Geplante Wegeführung für Fuß- und Radverkehr³⁴



● **Abbildung 10:** Geplante Wegeführung für Kfz- und Lieferverkehr³⁵



Aus der Politik wurde ein Ergänzungsantrag zur Änderung des Bebauungsplans eingereicht, in dem zwölf Ziele und Prüfaufträge zusätzlich in die Planung zum Marienburger Platz aufgenommen wurden. So wurden u.a. die Verkehrsorganisation, der Zulieferverkehr sowie die Aufenthaltsqualität thematisiert.³⁶

³⁴ Ebd.

³⁵ Ebd.

³⁶ Vgl. Ergänzungsantrag der Gruppe SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die Partei zur Vorlage 22/041: 11. Änderung des Bebauungsplans HO 1 und örtliche Bauvorschrift HO 1 "Marienburger Platz" - Änderung des Aufstellungsbeschlusses

2.2.3 Entwicklungsvorhaben der Universität Hildesheim

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Samelson-Campus

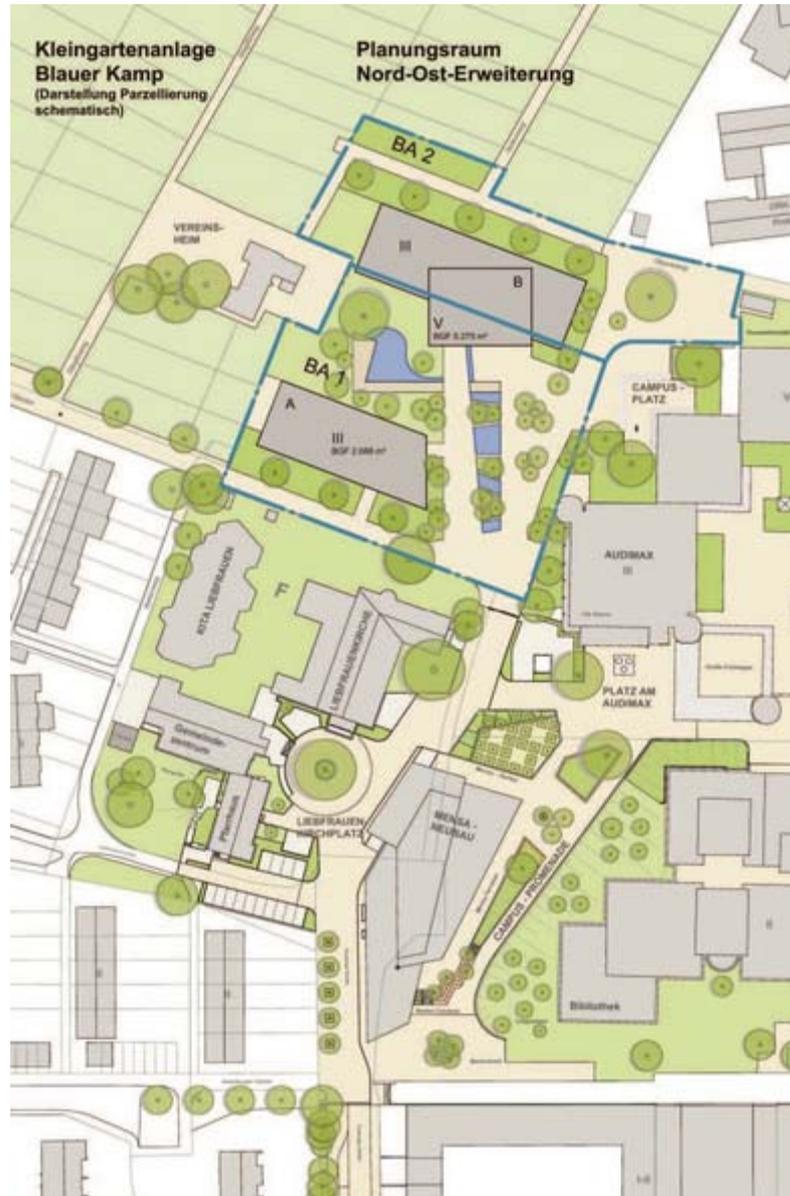
Am Samelson-Campus soll entsprechend Informationen der Universität Hildesheim in den nächsten fünf Jahren ein Neubau für die Institute Informatik und Geographie am Campuseingang entstehen, der ca. 2.500 m² Nutzfläche bietet. Diese bietet Platz für ca. 40-50 Mitarbeitende, einige Laborräume und Seminarraumflächen. Die Pavillons P1 und P2 werden hierfür abgerissen.

Hauptcampus

Vor dem Hintergrund der steigenden Zahl an Studierenden und Mitarbeitenden gibt es einen zunehmenden Bedarf an Fläche. Am Hauptcampus soll im nordöstlichen Bereich der Universität durch einen geplanten Neubau zusätzlicher Raum geschaffen werden. Die Campuserweiterung zielt auf ein naturnahes und nachhaltiges Baukonzept ab. Der erste Bauabschnitt soll in den nächsten fünf Jahren abgeschlossen sein. Im Zuge der Campuserweiterung soll auf dem derzeitigen Parkplatz am Hauptcampus neben dem Forumgebäude eine Parkpalette entstehen, um weitere Flächenversiegelung zu verhindern.³⁷

³⁷ Stiftung Universität Hildesheim (2022): Mehr Platz und ein neues Raumkonzept: die Universität Hildesheim erweitert ihren Campus, URL: <https://www.uni-hildesheim.de/neuigkeiten/mehr-platz-und-ein-neues-raumkonzept-die-universitaet-hildesheim-erweitert-ihren-campus/>. Letzter Zugriff am 21.07.2022

● **Abbildung 11:** Bauplan Campuserweiterung³⁸



³⁸ Ebd.

3 Räumliche Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen beschrieben, die Hildesheim und speziell den Hildesheimer Süden (Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg) prägen und die bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigen sind.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

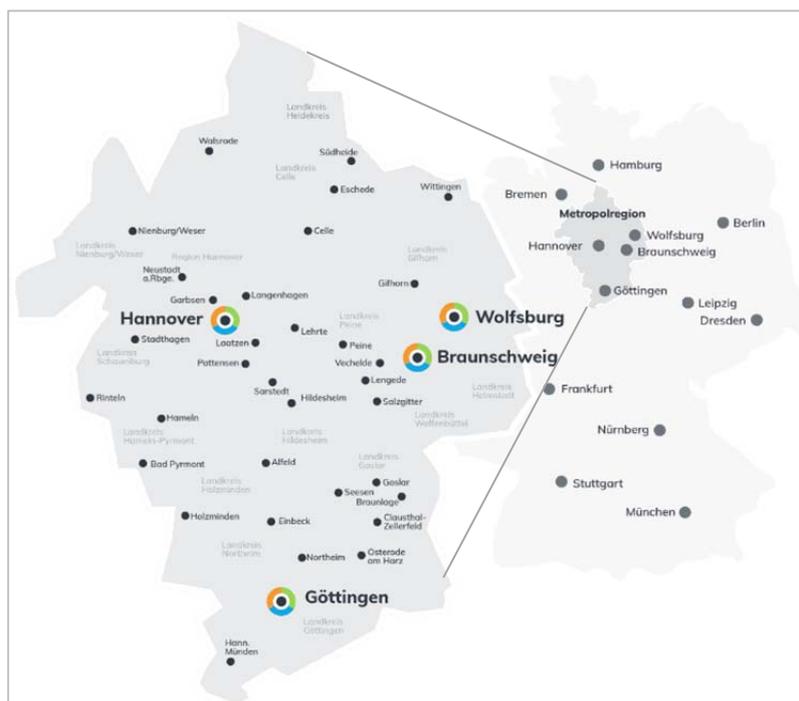
April 2023

3.1 Lage, Verflechtungen und Anbindungen

Das Oberzentrum Hildesheim ist eine Stadt in Niedersachsen mit 103.814 Einwohnenden.³⁹ Die Stadt Hildesheim liegt 30 km südlich von Hannover und gehört zum gleichnamigen Landkreis. Unmittelbare Nachbargemeinden Hildesheims sind Harsum, Schellerten, Bad Salzdetfurth, Diekholzen, Gronau, Nordstemmen und Giesen (siehe Abbildung 14).

Hildesheim ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg (siehe Abbildung 12) und liegt im räumlichen Mittelpunkt von dieser.

● **Abbildung 12:** Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg⁴⁰



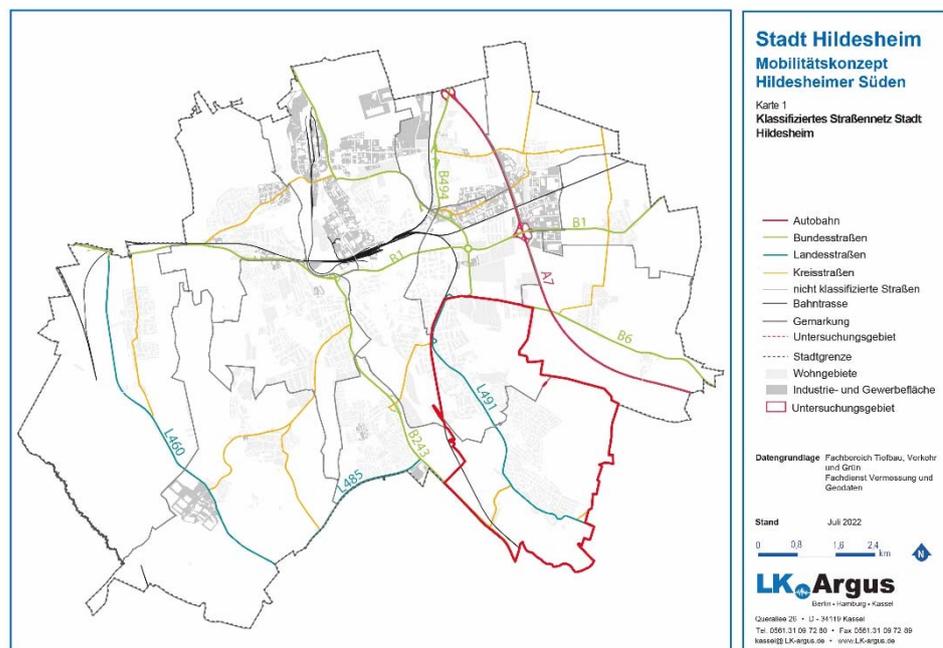
³⁹ Quelle: Stadt Hildesheim, Stand 31.12.2022

⁴⁰ Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH: Vernetzen, entwickeln, ermöglichen. URL: <https://metropolregion.de/>

Im Kfz-Verkehr ist die Stadt Hildesheim mit zwei Anschlussstellen direkt an die Autobahn A7 (internationale Nord-Süd-Achse) angebunden. Die Autobahn A2, eine internationale Ost-West-Verbindung, verläuft ca. 30 Kilometer nördlich von Hildesheim. Die Bundesstraßen B1 und B6 durchqueren Hildesheim, die B1 in ost-westlicher Richtung, die B6 in nordwestlicher Richtung. Die B243 zweigt von der B1 in südlicher Richtung, die B494 in nördlicher Richtung ab. Ergänzt wird das klassifizierte Straßennetz durch mehrere Landes- und Kreisstraßen, die Hildesheim mit dem Umland verbinden (siehe Karte 1).

Die Marienburger Straße und die L491 bilden die wichtigsten Verbindungsachsen für und durch den Hildesheimer Süden. Über die Beusterstraße ist diese mit der westlich verlaufenden B243 verbunden.

● **Karte 1:** Klassifiziertes Straßennetz Stadt Hildesheim



Siehe auch Kartenanhang

Darüber hinaus verfügt die Stadt über einen Hafen mit Anschluss an den Mittellandkanal, einen Flugplatz sowie eine überregionale Verbindung des Schienennetzes.

Die Stadt Hildesheim bildet einen wichtigen Schienenverkehrsknoten für Teilräume des Vorharzes und des Weserraumes. Am Hauptbahnhof Hildesheim halten stündlich ICEs, die auf der Relation Berlin / Kassel / Frankfurt / Basel / Interlaken bzw. in gegengesetzter Richtung verkehren.

Weiterhin verkehren am Hauptbahnhof die Regionalverkehre RE10, RE50, RB77 und RB79 sowie die S-Bahnen S3 und S4 mit folgenden Linienverläufen:

- RE10: Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim Hbf. – Hannover

- RE50: Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim Hbf.
- RB77: Bünde (Westf.) – Löhne (Westf.) – Hameln – Hildesheim Hbf.
- RB79: Bodenburg – Hildesheim Hbf.
- S3: Hannover – Lehrte – Hildesheim Hbf.
- S4: Bennemühlen – Hannover – Sarstedt – Hildesheim Hbf.

Am Bahnhof Hildesheim Ost, der unmittelbar nördlich an den Hildesheimer Süden angrenzt und für diesen eine wichtige Anbindungs- und Verknüpfungsfunktion hat, verkehren die Regionalzüge der Linien RB79 Richtung Bodenburg und RE10 Richtung Hannover und Bad Harzburg. Die Züge fahren jeweils im Stundentakt.

Die Bahnstrecke Richtung Goslar / Bad Harzburg verläuft westlich des Hildesheimer Südens ohne weiteren Haltepunkt.

Neben dem Schienenpersonenverkehr gewährleisten 15 Regionalbuslinien (im Tagesverkehr) die Anbindung Hildesheims an die Nachbarkommunen. Die Regionalbuslinien 34 und 42 verbinden Hildesheim über den Hildesheimer Süden mit den umliegenden Dörfern wie Egenstedt, Heinde und Hackenstedt sowie der Stadt Bad Salzdetfurth.

3.2 Pendlerbeziehungen, Wirtschafts- und Bildungsstruktur

In Hildesheim waren im Jahr 2021 50.816 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Diese verteilen sich zu 20,9% auf das produzierende Gewerbe, zu 20,2% auf Handel, Verkehr und Gastgewerbe und zu 59% auf sonstige Dienstleistungen.⁴¹ Den größten Anteil im Bereich „Sonstige Dienstleistungen“ macht das Gesundheits- und Sozialwesen aus.

Mit Stand 31.12.2021 pendelten 28.641 Menschen zum Arbeiten nach Hildesheim ein, 14.891 Menschen aus Hildesheim aus. Somit hat die Stadt mit 13.750 Beschäftigten einen hohen Überschuss an Berufspendelnden. Die meisten Auspendler zieht es in die Region Hannover und die umliegenden Städte Salzgitter sowie Braunschweig.⁴¹

⁴¹ <https://www.stadt-hildesheim.de/portal/seiten/beschaeftigung-und-arbeitsmarkt-900000450-33610.html>; letzter Abruf 25.04.2023

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

● **Tabelle 3:** Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendelnde)⁴²

Auspendelnde aus der Stadt Hildesheim	Anzahl
Sarstedt	680
Harsum	611
Nordrhein-Westfalen	611
Giesen	576
Bad Salzdetfurth	535

Einpendelnde in die Stadt Hildesheim	Anzahl
Bad Salzdetfurth	1.888
Harsum	1.851
Hannover, Landeshauptstadt	1.811
Giesen	1.432
Peine	1.415
Nordstemmen	1.405
Schellerten	1.368
Diekholzen	1.288
Sarstedt	996
Holle	837
Sibbesse	781
Gronau (Leine)	725
Söhlde	719
Algemissen	674
Bockenem	662
Alfeld (Leine)	580
Hohenhameln	549
Elze	533
Nordrhein-Westfalen	520
Hameln-Pyrmont	508

⁴² Bundesagentur für Arbeit, Statistik (2021): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinden. Stichtag 30.06.2020

In die an den Hildesheimer Süden angrenzenden Städte und Gemeinden bestehen folgende Pendlerverflechtungen mit Hildesheim (siehe ⁴¹

Tabelle 3):

- 535 Auspendelnde nach, 1.888 Einpendelnde aus Bad Salzdetfurth
- 287 Auspendelnde nach, 1.288 Einpendelnde aus Diekholzen
- 101 Auspendelnde nach, 837 Einpendelnde aus Holle

Hildesheims Wirtschaftsstruktur ist überwiegend mittelständisch geprägt. Insgesamt beträgt die Anzahl der IHK-Unternehmen 6.002 (Stand 31.12.2020).⁴³ Davon sind 4.225 Kleingewerbe und 1.777 im Handelsregister eingetragen.

Im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg sind das AMEOS Klinikum Hildesheim mit ca. 1.200 Arbeitsplätzen sowie die Universität Hildesheim mit 816 Arbeitsplätzen die größten Arbeitsplatzstandorte (siehe Abbildung 13). Angrenzend an das Untersuchungsgebiet im Stadtteil Oststadt / Stadtfeld ist das HELIOS Klinikum mit 1.450 Beschäftigten der größte Arbeitgeber. Zudem ist die HAWK im Stadtteil Stadtmitte/Neustadt, welche nördlich unmittelbar des Hildesheimer Südens angrenzt, mit 500 Arbeitsplätzen ein weiterer wichtiger Arbeitsplatzstandort (siehe Karte 2).

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

⁴³ <https://www.stadt-hildesheim.de/portal/seiten/unternehmen-900000146-33610.html>;
letzter Abruf 25.04.2023

- **Abbildung 13:** Größere Arbeitsplatzstandorte in der Stadt Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte) (Stand 2018/19)⁴⁴

Stadtteile	Unternehmen	Arbeitsplätze
Stadtmitte / Neustadt	St.-Bernward-Krankenhaus	1.600
	Sparkasse Hildesheim Goslar Peine	1.440
	Stadtwerke Hildesheim AG	550
	Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst	500
	PETROFER CHEMIE H.R. Fischer GmbH & Co. KG	280
	Theater für Niedersachsen GmbH	250
	Volksbank eG Hildesheim-Lehrte-Pattensen	450
Nordstadt	KSM Castings Group GmbH	1.050
	Heinrich Schröter GmbH	500
Oststadt / Stadtfeld	HELIOS Klinikum Hildesheim	1.450
	Arbeiter-Samariter-Bund e.V.	300
	Gastro & Soul GmbH (Hauptverwaltung)	60
Marienburger Höhe / Galgenberg	AMEOS Klinikum Hildesheim	1.200
	Stiftung Universität Hildesheim	816
Drispengstedt	Lidl Vertriebs-GmbH & Co. KG	242
	Bernhard Kothe Galvanische Werkstätten GmbH & Co. KG	160
Moritzberg / Bockfeld	Caritasverband für die Diözese Hildesheim e.V.	329
	Harzwasserwerke GmbH	231

Die Stadt Hildesheim ist das dominierende Bildungs- und Ausbildungszentrum der Region mit rund:

- 14.826 Personen der Schülerschaft an Allgemeinbildenden Schulen (Schuljahr 2019/20)
- 7.844 Personen der Schülerschaft an den Berufsbildenden Schulen (Stand: 2013) und
- 12.280 Studierenden an drei Hochschulen (Stand: 2018)

Die Universität Hildesheim mit 8.575 Studierenden (WS 2021/2022) hat einen wissenschaftlichen Schwerpunkt im Bereich Bildung-, Kultur- sowie Information und Kommunikation-Wissenschaft. Die vier Unistandorte der Universität Hildesheim liegen im Hildesheimer Süden, der damit wichtiger Quell- und Zielort für Beschäftigte und Studierende ist.

⁴⁴ Vgl. Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), NVP, Seite 257

Die HAWK (Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst – FH Hildesheim/Holzwinden/Göttingen) mit 3.125 Studierenden (SoSe 2021) hat ihren Standort im Stadtteil Stadtmitte/Neustadt, welcher unmittelbar nordöstlich an den Hildesheimer Süden angrenzt.

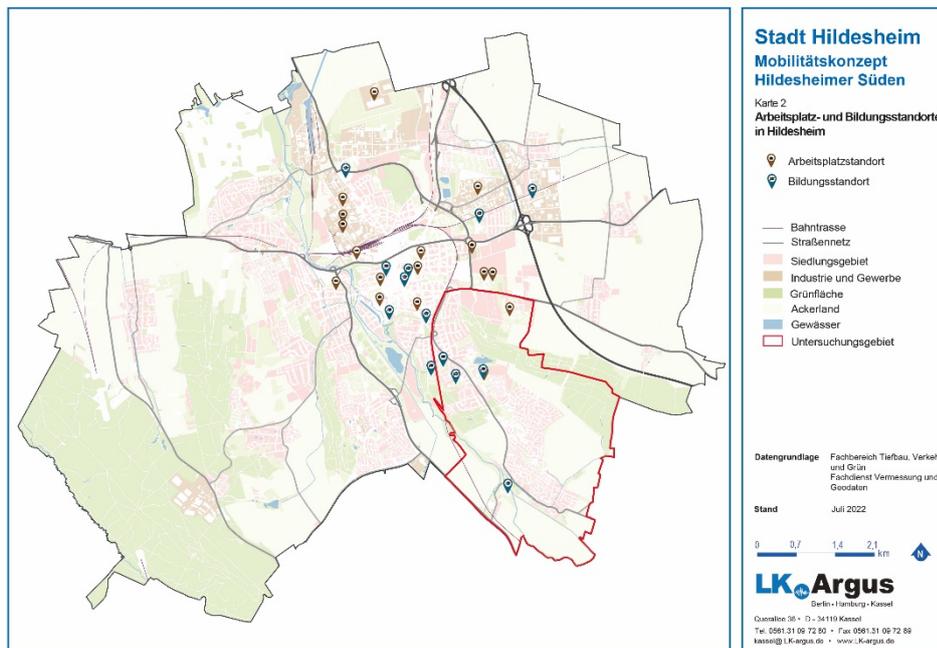
Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

Die Norddeutsche Hochschule für Rechtspflege mit 383 Studierenden (SoSe 2022) befindet sich ebenfalls im Stadtteil Stadtmitte/Neustadt.

April 2023

● **Karte 2:** Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte in Hildesheim



Siehe auch Kartenanhang

3.3 Stadt- und Bevölkerungsstruktur

Hildesheim ist in 14 Stadtteile gegliedert. Diese sind in Abbildung 14 dargestellt.

- **Abbildung 14:** Lage der Stadt Hildesheim im Landkreis Hildesheim und Stadtteile Hildesheims



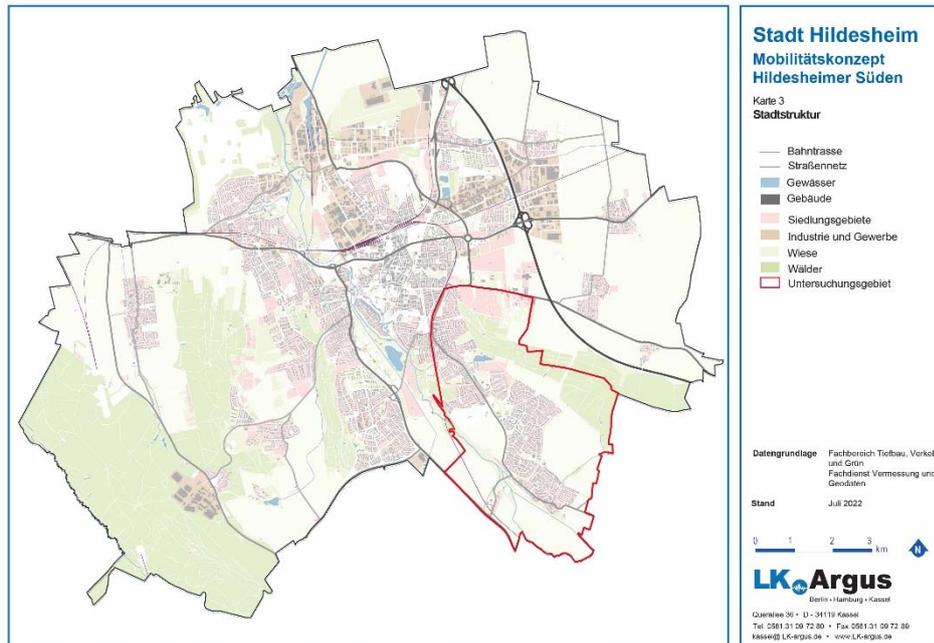
Das Untersuchungsgebiet Hildesheimer Süden umfasst die beiden Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg. Der Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg grenzt nordöstlich an den Stadtteil Stadtmitte / Neustadt und südlich an den Stadtteil Oststadt / Stadtfeld an. Westlich des Stadtteils Itzum-Marienburg liegt der Stadtteil Ochtersum. Itzum-Marienburg schließt südöstlich an Marienburger Höhe / Galgenberg an und bildet die Stadtgrenze zu Bad Salzdetfurth.

● **Karte 3: Stadtstruktur**

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Siehe auch Kartenanhang

Die Stadt weist kompakte Siedlungsbänder in der Mitte nach Süden (einschließlich des Untersuchungsgebiets) auf (siehe Karte 3). Die Gewerbestandorte konzentrieren sich im Nordosten, im Norden sowie im Südwesten des Stadtgebiets. Umliegend der Gewerbestandorte sind kleinere Dörfer vorzufinden.

In der Stadt Hildesheim leben 106.031 Einwohnende (Stichtag 31.12.2022), von diesen haben 103.814 Personen ihren Hauptwohnsitz (HWS) in Hildesheim. In den Stadtteilen Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburger beträgt die Zahl der wohnberechtigten Bevölkerung im Jahr 2022 9.447 und 8.097 Einwohnende, wobei 9.198 bzw. 7.860 Personen ihren Hauptwohnsitz in den Stadtteilen haben.

Bis Ende 2018 hatte die Stadt Hildesheim einen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Seitdem sinken die Bevölkerungszahlen (siehe Abbildung 15).

● **Abbildung 15:** Bevölkerungsentwicklung in Hildesheim⁴⁵



Im Untersuchungsgebiet ist insgesamt eine leicht abnehmende Bevölkerungszahl aufgrund eines negativen Wanderungssaldos und Geburtenrückgangs zu beobachten (siehe Tabelle 4). Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung differenziert nach den beiden Stadtteilen, sind erkennbare Unterschiede festzustellen. In Marienburger Höhe / Galgenberg nahm die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2018 und zuletzt auch im Jahr 2022 zu. Dazwischen ist eine leicht negative Bevölkerungsentwicklung festzustellen. In Itzum-Marienburg hingegen nimmt die Bevölkerungsanzahl seit 2015 kontinuierlich ab.

● **Tabelle 4:** Bevölkerungsentwicklung mit Hauptwohnsitz im Untersuchungsgebiet⁴⁶

Bevölkerungsentwicklung mit HWS	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	31.12. 2018	31.12. 2019	31.12. 2020	31.12. 2021	31.12. 2022
Marienburger Höhe/ Galgenberg	9.373	9.422	9.458	9.484	9.410	9.206	9.006	9.198
Itzum-Marienburg	8.276	8.184	8.152	8.111	7.979	7.929	7.848	7.680
Hildesheimer Süden	17.649	17.606	17.610	17.595	17.389	17.135	16.854	17.058
Gesamtstadt	103.191	103.804	103.970	104.230	103.988	103.348	102.287	103.814

⁴⁵ Stadt Hildesheim (2023), Statistikbroschüre Dezember 2022, S. 14

⁴⁶ Stadt Hildesheim, (2023), Bereich Stadtentwicklung, Mobilität und Statistik

Die Bevölkerungsdichte in Hildesheim liegt bei 1.126 Einwohnenden pro km. Die Stadtteile Stadtmitte / Neustadt und Oststadt / Stadtfeld weisen die höchste Bevölkerungsdichte auf. Die Bevölkerungsdichte im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg beträgt 2.2159 Einwohnende pro km², in Itzum-Marienburg 1.023 Einwohnende pro km².⁴⁷

Der Altersdurchschnitt der Bevölkerung Hildesheims mit Hauptwohnsitz liegt im Dezember 2022 bei 43,78 Jahren.

Der Stadtteil mit den durchschnittlich jüngsten Einwohnenden ist die Nordstadt und der mit den ältesten Einwohnenden der Stadtteil Moritzberg / Bockfeld.

In Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg dominiert die Altersgruppe der 45-65 Jährigen mit 24,6% bzw. 30,9%. 21,4% der Bewohnenden in Itzum-Marienburg und 15,1% in Marienburger Höhe / Galgenberg gehören der Altersgruppe der 65-79 Jährigen, dies liegt über dem stadtweiten Schnitt (14,5%). Auch der Anteil der Altersgruppe 80 Jahre und älter liegt in Marienburger Höhe / Galgenberg leicht über dem Schnitt der Hildesheimer Bevölkerung.

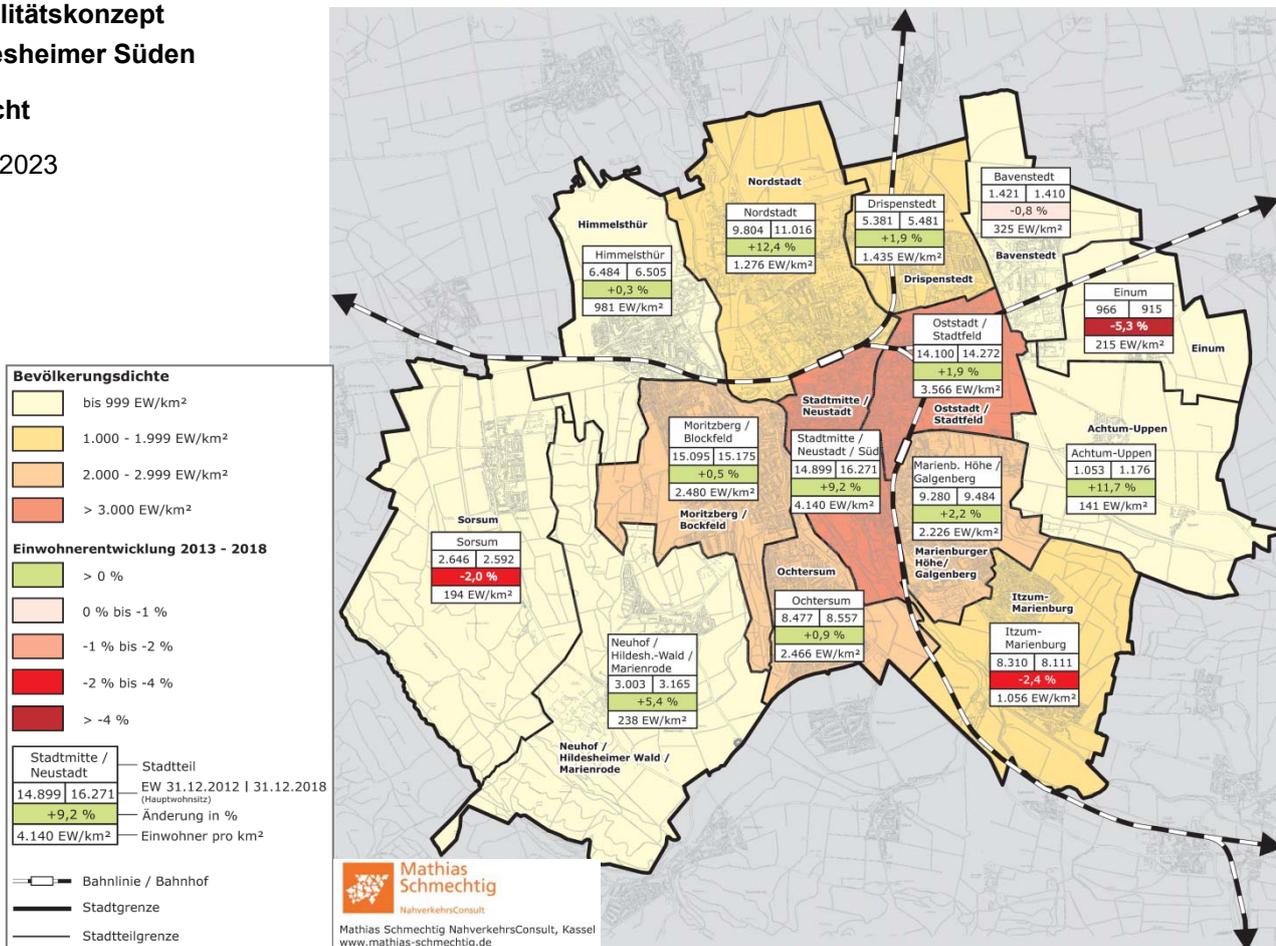
Das Durchschnittsalter unterscheidet sich zwischen den beiden Stadtteilen. Die in Itzum-Marienburg lebende Bevölkerung ist mit 48,0 Jahren im Schnitt um 3,5 Jahre älter als die in Marienburg Höhe / Galgenberg. Hier liegt der Altersdurchschnitt bei 44,5 Jahre⁴⁸.

Die Abbildung 16 zeigt die Bevölkerungsentwicklung und -dichte mit Stand 31.12.2018 (Analysekarte des Nahverkehrsplans Landkreis und Stadt Hildesheim).

⁴⁷ <https://www.stadt-hildesheim.de/wirtschaft-bauen/daten-und-fakten/flaeche-und-bevoelkerung/>

⁴⁸ Stadt Hildesheim (2023), Statistikbroschüre, Bevölkerungsentwicklung im Überblick. URL: <https://www.stadt-hildesheim.de/wirtschaft-bauen/daten-und-fakten/entwicklungen-im-kurzueberblick/>

● **Abbildung 16:** Bevölkerungsentwicklung und -dichte in der Stadt Hildesheim⁴⁹



3.4 Nutzungsstruktur des Hildesheimer Südens und wichtige Ziele

Die Nutzungsstruktur des Untersuchungsgebiets ist hauptsächlich geprägt durch Wohnnutzung. Die Wohnbauflächen erstrecken sich in der Mitte des Untersuchungsgebiets von Norden nach Süden. An diese grenzen Wald- und Grünflächen an (siehe Karte 4).

Innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen die vier Hochschulstandorte der Universität Hildesheim

- Hauptcampus, Bühler Campus und Samelson Campus im Stadtteil Marienburger Höhe / Galenberg und

⁴⁹ Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), Nahverkehrsplan, Anlage Karte 7, Ausschnitt

- Kulturcampus Domäne im Stadtteil Itzum-Marienburg, die wichtige Quell- und Zielpunkte im Hildesheimer Süden bilden.

Mit den Uni-Standorten ist auch studentisches Wohnen verbunden. In der Nähe des Hauptcampus liegen vier Studierendenwohnheime: das Wohnheim Blauer Kamp (Bromberger Str. 44), das evangelische Studierendenwohnheim (Ortelshamburger Straße 74), das katholische Studierendenwohnheim (Braunsberger Straße 52) und das Studierendenwohnheim Hansering (Hansering 1B).

Weitere relevante Wohninfrastrukturen als wichtige Quellen und Ziele sind das Alten- und Pflegeheim „Prof.-König-Heim“ mit 80 Einzelzimmern sowie die Lambertinum Seniorenwohnanlage gGmbH mit 131 Einzel- und Zweibettzimmern.

Neben der Universität Hildesheim sind folgende weitere Bildungsstandorte im Untersuchungsgebiet vorhanden:

- zwei Grundschulen: Grundschule Itzum und Grundschule Auf der Höhe
- weiterführende Schule: Oskar-Schindler-Gesamtschule
- berufsbildende Schule für Sozialwesen

Auch das Landesbildungszentrum für Hörgeschädigte ist im Norden des Untersuchungsgebiets zu verorten. Neben den Schuleinrichtungen befinden sich sieben Kindertagesstätten innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt darüber hinaus die HAWK (Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst).

Ein weiteres wichtiges Ziel des Hildesheimer Südens ist das AMEOS Klinikum für Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapie als großer Arbeitgeber, das im Norden an der Grenze zur Oststadt liegt.

Bedeutende Ziele für die Bevölkerung sind die Einzelhandelsstandorte im Untersuchungsgebiet. Das Nahversorgungszentrum am Marienburger Platz hat eine wichtige lokale Einzelhandelsfunktion.⁵⁰ Neben der Nahversorgung sind hier Bäcker, Apotheke, Gastronomie und weitere kleinflächige Ergänzungen, aus dem aperiodischen Bedarfsbereich z.B. Buchläden, Schreibwarengeschäft, Unterhaltungselektronik sowie weitere verschiedene Dienstleistungen z.B. Kreditinstitut, Arzt vorhanden. Die Nahversorgung in Marienburger Höhe / Galgenberg wird zudem ergänzt durch die Märkte Nahkauf und NP an der Marienburger Straße.

⁵⁰ Vgl. Ebd., Seite 263

Ein weiterer Einzelhandelsstandort liegt in Itzum (In der Schratwanne). Dort gibt es einen Rewe- und Aldi-Markt.

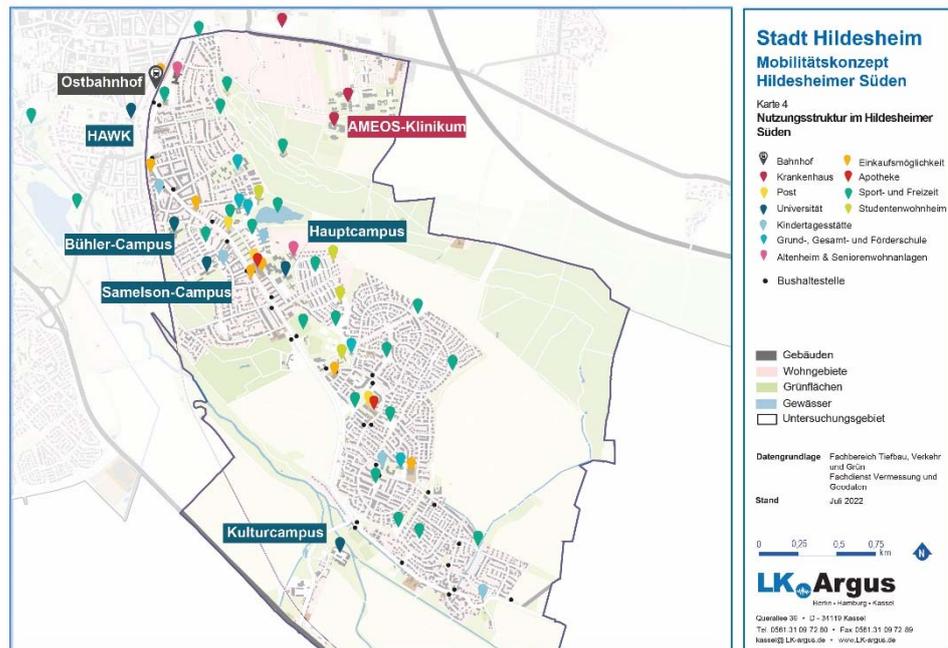
Der Hildesheimer Süden bietet aufgrund der vielen Wald- und Grünflächen viele Freizeit- und Naherholungsziele:

- Tonkuhle See
- Hohnsensee
- Galgenberg und Kriegerdenkmal am Galgenberg

Auch der Südfriedhof ist als Ziel im Hildesheimer Süden bedeutend.

An freizeitorientierten Einrichtungen sind außerdem der Kinder- und Jugendtreff Klemmbutze, Movie und Hoki Unikino am Marienburger Platz sowie die Bezirkssportanlage Marienburger Höhe zu nennen. In Marienburger Höhe / Galgenberg gibt es mehrere Sportvereine. Die Sportanlagen des Tennis-Clubs HTC Rot-Weiß sowie des PSV Grün-Weiß Hildesheim liegen an der Marienburger Straße.

- **Karte 4: Nutzungsstruktur im Hildesheimer Süden**



Siehe auch Kartenanhang

4 Analysen des Mobilitätsverhaltens

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

4.1 Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung

Die Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2018 bildet das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung des Landkreises und der Stadt Hildesheims ab. Die Ergebnisse liefern Informationen u.a. über die durchschnittliche Zahl der Wege, die Verkehrsmittelwahl, die Gründe für die Durchführung der Wege. Weitere Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung sind Erkenntnisse über die bevorzugten Ziele der Daseinsvorsorge wie Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote sowie die jeweilige Verkehrsmittelwahl.

Für die Stadt Hildesheim betrug die Größe der Bruttostichprobe (eingeladene Personen) 13.659 Personen. Insgesamt nahmen 3.048 Personen an der Befragung teil, dies entspricht 22,3% der Bruttostichprobe.

Im Hildesheimer Süden wurden insgesamt 2.000 Personen zur Befragung eingeladen (je 1.000 Personen in den sogenannten Ortsteilgruppen Marienburger Höhe/Galgenberg HI11 und Itzum-Marienburg HI14 - zwei der insgesamt 14 für die Mobilitätsbefragung gebildeten Ortsteilgruppen). Die Rücklaufquote in den beiden Ortsteilgruppen beträgt jeweils ca. ein Drittel (in HI11 28% in HI14 31%).

Zurückgelegte Wege:

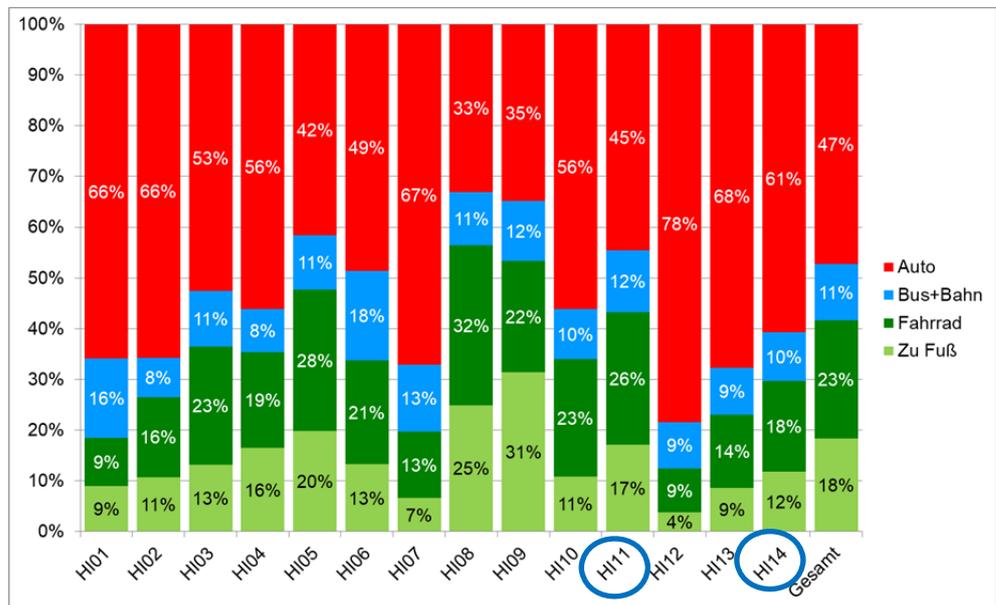
92% der Bevölkerung Hildesheims ist am Stichtag mobil und legt im Durchschnitt 3,9 Wege zurück. Auf die Gesamtbevölkerung umgelegt werden am Tag 3,5 Wege zurückgelegt.

Im Hildesheimer Süden ist die Mobilität mit 4,0 Wegen pro mobiler Person etwas höher als in der Gesamtstadt. Entscheidend ist hierbei die Marienburger Höhe/Galgenberg mit 4,1 Wegen pro mobiler Person, in Itzum-Marienburg ist sie mit 3,8 Wegen pro mobiler Person etwas unterdurchschnittlich.

Verkehrsmittelwahl:

Im Gesamtverkehr der Hildesheimer Bevölkerung, d.h. bei allen Wegen, die innerhalb oder mit Zielen außerhalb von Hildesheim zurückgelegt werden, entfallen 53 % aller Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. 18% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt, 23% mit dem Rad, 11% mit Bus und Bahn. Der Pkw-Anteil liegt bei 47%.

● **Abbildung 17:** Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilgruppen innerhalb der Stadt Hildesheim (inkl. Binnenverkehr)⁵¹



HI11: Marienburger Höhe / Galgenberg

HI14: Itzum-Marienburg

Die Abbildung 17 stellt die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung Hildesheims nach Ortsteilgruppen dar. Für den Hildesheimer Süden ist diese wie folgt zu beschreiben:

In Marienburger Höhe / Galgenberg (HI11) beträgt der Pkw-Anteil 45% und liegt damit leicht unter dem Durchschnitt der gesamten Bevölkerung Hildesheims (siehe letzte Säule der Abbildung). Insbesondere der Radverkehrsanteil und auch der ÖPNV-Anteil sind höher als im stadtweiten Durchschnitt. Der überdurchschnittliche Wert im ÖPNV kann durch die hohe ÖV-Nutzung der Studierenden erklärt werden.

In Itzum-Marienburg liegt der Pkw-Anteil bei 61% und ist damit höher als der stadtweite Schnitt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes weisen alle einen unterdurchschnittlichen Anteil auf.

Nimmt man die Ergebnisse des Hildesheimer Südens zusammen, so weist der ÖPNV-Anteil einen durchschnittlichen Wert auf (11%), der Fuß- und Radverkehrsanteil ist unterdurchschnittlich (15% bzw. 22%), der Auto-Anteil mit 52% überdurchschnittlich.

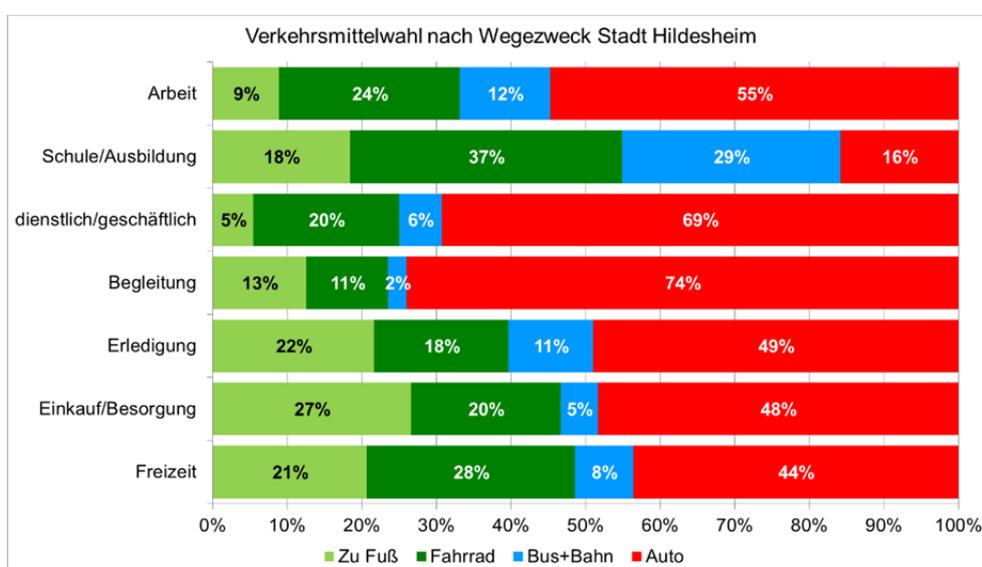
⁵¹ eigene Auswertung der Daten Haushaltsbefragung zur Mobilität:
Quelle: Landkreis Hildesheim / SHP Ingenieure (2018)

Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck

Bei der Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck dominiert gesamtstädtisch die Pkw-Nutzung bei den Zwecken Begleitung, dienstlich/geschäftlich und Arbeit (siehe Abbildung 18). Bei den Zwecken Erledigung, Einkauf/Besorgung und Freizeit liegt die Pkw-Nutzung bei unter 50%.

Beim Zweck Schule/Ausbildung dominiert der Umweltverbund deutlich. Bei diesem Zweck hat der Radverkehr auch seinen größten Anteil, gefolgt von Freizeit (28%) und Arbeit (24%). Der ÖPNV-Anteil ist bei Wegen zur Schule/Ausbildung mit 29% am größten, gefolgt von Arbeitswegen mit 12%. Zu Fuß werden Wege vor allem bei den Verkehrszwecken Einkauf/Besorgung, Erledigung und Freizeit zurückgelegt.⁵²

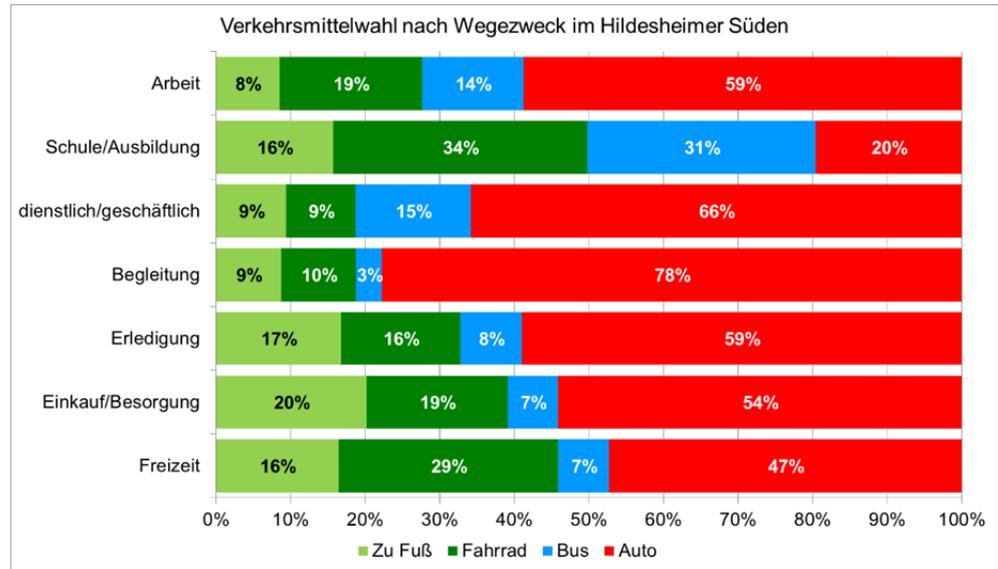
● **Abbildung 18:** Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Stadt Hildesheim⁵²



Im Hildesheimer Süden ist der Anteil des Fußverkehrs bei allen Wegezwecken außer bei dienstlich/geschäftlich geringer als bei der Bevölkerung der Gesamtstadt (siehe Abbildung 19). Auch der Radverkehrsanteil ist bei fast allen Wegezwecken geringer, lediglich bei Freizeitwegen ist er ein Prozentpunkt höher. Der Anteil von Bus und Bahn ist dagegen bei fast allen Wegezwecken höher. Nur die Freizeitwege werden weniger häufig mit dem ÖPNV zurückgelegt. Auch der Anteil des Autoverkehrs ist bei den überwiegenden Wegezwecken höher als bei gesamtstädtischer Betrachtung, hier stellen dienstlich/geschäftliche Wege eine Ausnahme dar.

⁵² eigene Auswertung der Daten Haushaltsbefragung zur Mobilität:
Quelle: Landkreis Hildesheim / SHP Ingenieure (2018)

● **Abbildung 19:** Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Hildesheimer Süden⁵³



Im Folgenden werden weitere Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung zu besonderen Zielen wie Krankenhaus, Hausarzt, Supermarkt etc. dargestellt, die erste Aussagen zur Wegeverflechtungen der Bevölkerung des Hildesheimer Süden ermöglichen.⁵⁴

Ziel „Krankenhaus“

41% der Einwohnenden des Ortsteils Itzum-Marienburg sucht das St. Bernward-Krankenhaus in Stadtmitte/Neustadt auf. Die Bevölkerung des Ortsteils Marienburger Höhe / Galgenberg sucht zu 46% das Helios-Klinikum in Oststadt/Stadtfeld auf.

Ziel „Hausarzt“

Einwohnende der Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg besuchen Hausärzte im jeweiligen Heimatstadtteil - zu 34% in Marienburger Höhe / Galgenberg und zu 47% in Itzum-Marienburg.

Ziel „Supermarkt/Discounter“

Einkäufe des täglichen Bedarfs (Supermarkt/Discounter) werden zum größten Anteil im eigenen Stadtteil erledigt. Die Anteile betragen in Marienburger Höhe / Galgenberg 36% und in Itzum-Marienburg 56%. 15% der Bevölkerung des

⁵³ eigene Auswertung der Daten Haushaltsbefragung zur Mobilität:
Quelle: Landkreis Hildesheim / SHP Ingenieure (2018)

⁵⁴ Vgl. Ebd., Seite 19ff.

Ortsteils Marienburger Höhe / Galgenberg erledigen ihre täglichen Einkäufe auch im Ortsteil Oststadt/Stadtfeld.

Ziel „Bekleidungs-/Schuhgeschäft“

Die Einwohnenden des Hildesheimer Südens gehen hauptsächlich in Stadtmitte/Neustadt zu Bekleidungs- und Schuhgeschäften. Der Anteil der Einwohnenden von Marienburger Höhe / Galgenburg liegt bei 71% und von Itzum-Marienburg bei 70%.

Ziel „Theater/Kino“

Für Theater- und Kinobesuche benennt der Großteil der Einwohnenden des Hildesheimer Südens den Ortsteil Oststadt/Stadtfeld als Zielort. Die Anteile liegen bei 74% bzw. 73%.

Ziel „Jugendtreff“

Einwohnende (29 Jahre und jünger) aus der Marienburger Höhe / Galgenburg gehen tendenziell nach Stadtmitte/Neustadt zum Jugendtreff. Für Itzum-Marienburg ist der Heimatstadtteil für Jugendtreffs von großer Relevanz.

Ziel „Seniorentreff“

Das Ziel „Seniorentreff“ liegt für den Großteil der Bewohnenden (50 Jahre und älter) im Zielort Stadtmitte/Neustadt. Für die Einwohnenden Itzum-Marienburgs spielt der Seniorentreff im eigenen Stadtteil eine große Rolle.

Ziel „Hallenbad/Freibad“

Die Bevölkerung der Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg suchen das Ziel „Hallenbad/Freibad“ hauptsächlich in der Stadtmitte/Neustadt auf.

Wegeverflechtungen innerhalb Hildesheim

Gesamtstädtisch bestehen die größten Verflechtungen zur Stadtmitte, aber auch zur arbeitsplatzintensiven Nordstadt und dem „Unistadtteil“ Marienburger Höhe / Galgenberg. Der Binnenverkehr in den beiden Stadtteilen ist im Vergleich zur Stadtmitte und Oststadt gering, zu den anderen Stadtteilen relativ hoch.⁵⁵

Innerhalb des Stadtteils Marienburger Höhe / Galgenberg werden täglich 7.922 Wege zurückgelegt, das sind 18% aller Wege innerhalb Hildesheims, die im Stadtteil beginnen oder enden (42.856 Wege). Innerhalb Itzum-Marienburg werden täglich 6.743 Wege zurückgelegt, das sind 24% aller Wege innerhalb Hildesheims mit Quelle oder Ziel in Itzum-Marienburg (28.452 Wege).

⁵⁵ s.a. Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), Nahverkehrsplan, Anlage Karte 9

Knapp 34.934 Wege werden zwischen Marienburger Höhe / Galgenberg und den anderen Stadtteilen Hildesheims zurückgelegt, zwischen Itzum-Marienburg und den anderen Stadtteilen Hildesheims sind es 21.709 Wege.

Zwischen Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg werden 4.818 Wege zurückgelegt.

In der nachfolgenden Tabelle 5 sind die wichtigsten Quell-/Zielbeziehungen der beiden Stadtteile im Hildesheimer Süden innerhalb der Stadt dargestellt.

- **Tabelle 5:** wichtige Quell-/Zielbeziehungen der Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienburg in der Stadt Hildesheim (jeweils Hin- und Rückwege > 500 Wege)

HI11 Marienburger Höhe / Galgenberg von / nach	Anzahl Wege
HI9 Stadtmitte / Neustadt / Südstadt	12.110
HI8 Oststadt/Stadtfeld	6.381
HI14 Itzum-Marienburg	4.818
HI5 Nordstadt	3.430
HI10 Ochtersum	2.230
HI3 Weststadt / Moritzburg/Bockfeld	1.833
HI4 Himmelsthür	1.038
HI1 Neuhof/Hildesheimer Wald / Marienrode	592
HI7 Bavenstedt	561
HI14 Itzum-Marienburg von / nach	Anzahl Wege
HI9 Stadtmitte / Neustadt / Südstadt	8.138
HI11 Marienburger Höhe / Galgenberg	4.818
HI8 Oststadt/Stadtfeld	2.224
HI5 Nordstadt	1.890
HI3 Weststadt / Moritzburg/Bockfeld	1.088
HI4 Himmelsthür	763
HI10 Ochtersum	725
HI7 Bavenstedt	609

Die größten Verflechtungen bestehen mit Stadtmitte / Neustadt / Südstadt, gefolgt von Oststadt/Stadtfeld und Nordstadt.

Wegeverflechtungen nach außerhalb

Insgesamt werden 13.184 Wege zwischen den Stadtteilen im Hildesheimer Süden und Zielen außerhalb von Hildesheim zurückgelegt, davon entfallen 7.126 Wege auf Marienburger Höhe / Galgenberg und 6.058 Wege auf Itzum-

Marienburg. Innerhalb des Landkreises Hildesheim verbleiben davon 5.307 bzw. 3.521 Wege.

In der nachfolgenden Tabelle 6 sind die wichtigsten Quell-/Zielbeziehungen der beiden Stadtteile im Hildesheimer Süden im Landkreis Hildesheim dargestellt.

- **Tabelle 6:** wichtige Quell-/Zielbeziehungen der Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienberg in den Landkreis Hildesheim (jeweils Hin- und Rückwege > 200 Wege)

HI11 Marienburger Höhe / Galgenberg von / nach	Anzahl Wege
BA Bad Salzdetfurth	1.042
DI Diekholzen	822
HA Harsum	480
NO Nordstemmen	427
AG Algermissen	368
SI Sibbesse	340
GI Giesen	318
SC Schellerten	303
HO Holle	230
HI14 Itzum-Marienburg von / nach	Anzahl Wege
BA Bad Salzdetfurth	1.214
DI Diekholzen	619
HO Holle	270
ST Sarstedt	220
HA Harsum	215

Die größten Verflechtungen bestehen mit den südlich an den Hildesheimer Süden angrenzenden Städten und Gemeinden Bad Salzdetfurth und Diekholzen.

4.2 Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der Universität Hildesheim⁵⁶

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung der Universität Hildesheim zwischen 18.12.2019 und 19.01.2020 bilden das Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der Universität Hildesheim ab. Die Kernergebnisse zum Mobilitätsverhalten werden im Folgenden zusammengefasst:

Die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zu den Unistandorten stellt sich bei den Beschäftigten und Studierenden unterschiedlich dar:

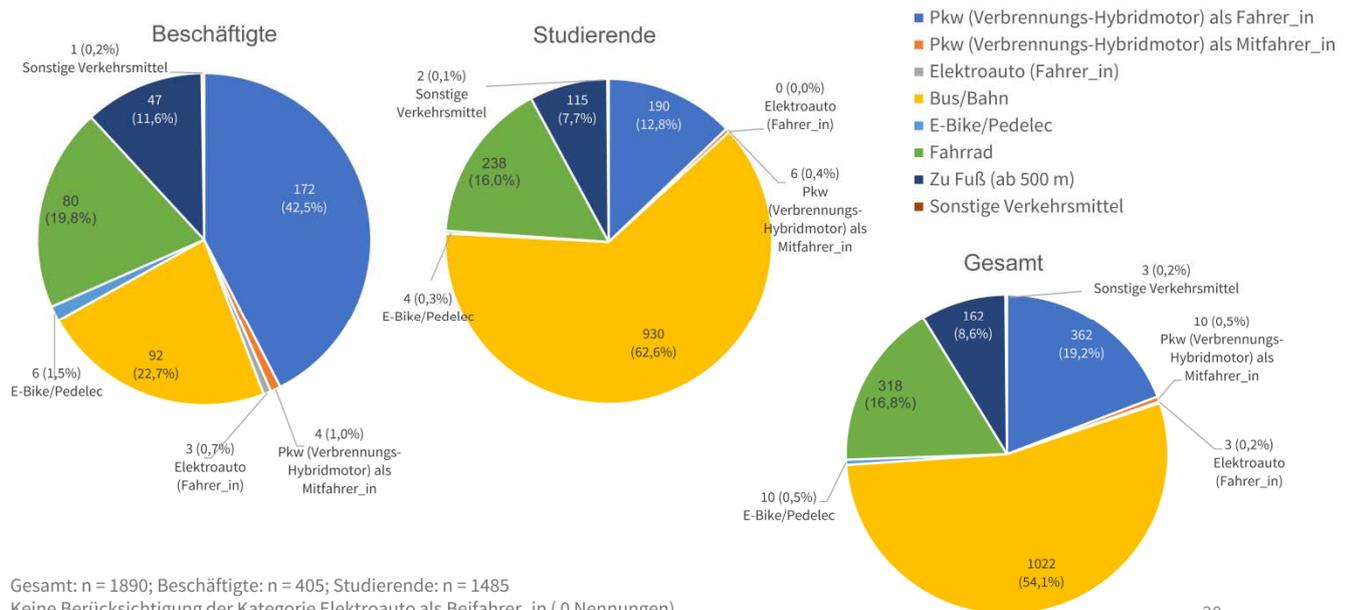
- Unter den Beschäftigten ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel bei der Anreise zu den Universitätsstandorten. Insgesamt kommen 42,5% der Beschäftigten mit dem Pkw als Fahrer*in zu den Universitätsstandorten, 22,7% mit Bus/Bahn, 19,8% mit dem Fahrrad und 11,6% zu Fuß (siehe Abbildung 20).
- Die Mehrheit der Studierenden kommt mit Bus/Bahn zu den Universitätsstandorten (siehe Abbildung 20). Der Anteil liegt bei 62,6%. Der Pkw hat bei der Verkehrsmittelwahl der Studierenden eine geringere Bedeutung. Nur 12,8% der befragten Studierenden reisen mit dem Pkw an. 16% nutzen das Fahrrad für den Weg zur Uni. Auch dieser Anteil sowie der Anteil der zu Fuß Gehenden ist bei den Studierenden geringer als bei den Beschäftigten. Nur 7,7% der Studierenden kommen zu Fuß zum Universitätsstandort.
- Auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für den Wechsel zwischen den Universitätsstandorten sind erkennbare Unterschiede zwischen den beiden Gruppen festzuhalten: Während 29% der befragten Studierenden Bus/Bahn für den Standortwechsel nutzen, werden nur von 17% der befragten Beschäftigten Bus/Bahn genutzt. Die Gruppe der Beschäftigten nutzt zu 21% den Pkw als Fahrer*in. Ein Drittel der Beschäftigten geht für den Standortwechsel zu Fuß, bei den Studierenden sind es 45%. Ein geringer Anteil von 8% der Studierenden nutzt den Pkw als Fahrer*in für den Standortwechsel.
- Die am meisten angegebenen Gründe für die Nutzung des Pkw sind zum einen die zeitliche Flexibilität und kürzere Wegezeit im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Die Umweltbelastung durch das Auto hält Studierende und Beschäftigte davon ab, den Pkw auf dem Weg zur Universität zu nutzen.⁵⁷

⁵⁶ Stiftung Universität Hildesheim (2020), Mobilitätsbefragung 2019/2020, Kurzauswertung

⁵⁷ Stiftung Universität Hildesheim, Mobilitätsbefragung 2019/2020, unveröffentlichte Ergebnisse

- Die am meisten angegebenen Gründe für die Nutzung des Bus/Bahn bei den Studierenden sind die Möglichkeit in Bus und Bahn zu lesen / arbeiten und Kosten / finanzielle Gründe. Die Beschäftigten hingegen nutzen Bus/Bahn hauptsächlich aus Gründen des Umweltschutzes.⁵⁸

- Abbildung 20:** Befragungsergebnis zu der Frage "Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Wintersemester 2019/2020 üblicherweise am Universitätsstandort angekommen?"⁵⁹



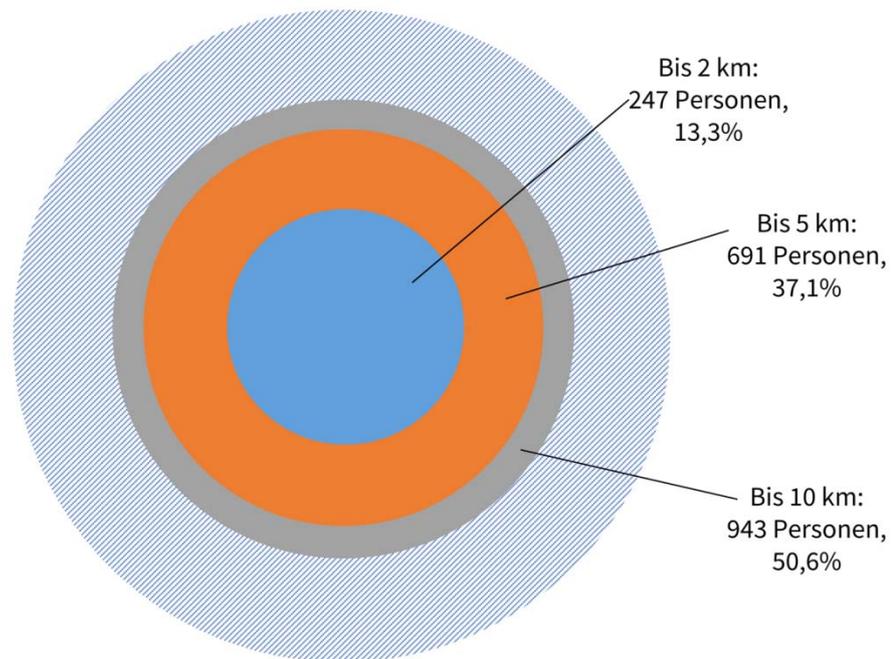
Die Entfernung zwischen Wohnsitz und Arbeits- bzw. Studienort ist ein entscheidendes Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Bei der Befragung wurden die Teilnehmenden nach der einfachen Entfernung vom Wohnsitz zum Arbeitsort bzw. Hauptstudienort gefragt (siehe Abbildung 21). Im Nachfolgenden sind die Durchschnittswerte dargestellt:

- 13,3% der Antwortenden haben eine Entfernung von bis zu 2 Kilometer von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsort bzw. Hauptstudienort (siehe Abbildung 21).
- 37,1% geben eine Wegelänge von 2 bis zu 5 Kilometern zwischen Wohnsitz und Studien- bzw. Arbeitsort an.
- Knapp über 50% der befragten Beschäftigten und Studierenden haben eine Wegelänge ab 5 bis zu 10 Kilometer.

⁵⁸ Vgl. Ebd.

⁵⁹ Stiftung Universität Hildesheim (2020), Mobilitätsbefragung 2019/2020, Kurzauswertung

- **Abbildung 21:** Befragungsergebnis zu der Frage "Wie groß ist die einfache Entfernung von Ihrem Wohnsitz zu Ihrem Arbeitsort bzw. Hauptstudienstandort?"⁶⁰



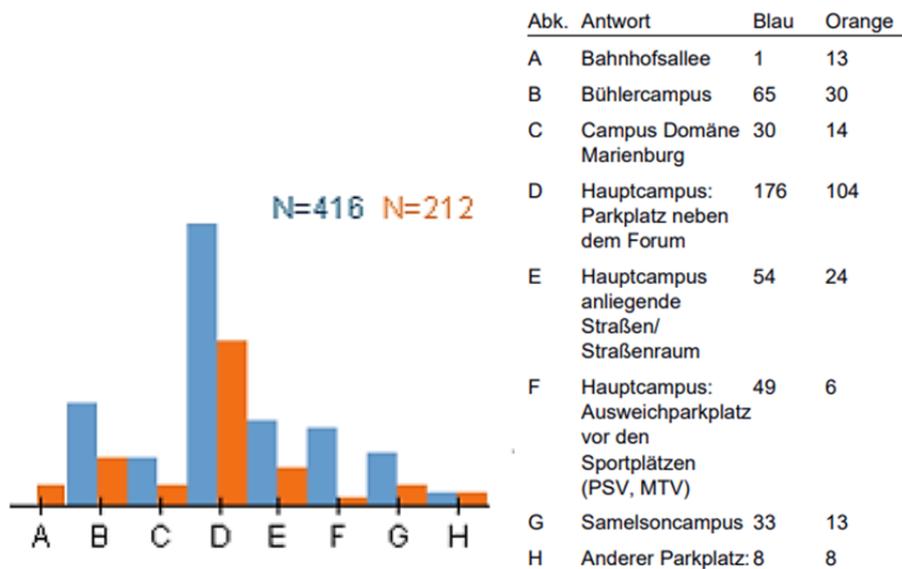
n = 1862

- 42% der Studierenden und 49% der Beschäftigten, die mit dem Auto kommen, geben an, dass sie am Parkplatz am Hauptcampus parken (siehe Abbildung 22). 13% der Studierenden und 11% der Beschäftigten parken in den anliegenden Wohngebieten östlich des Hauptcampus. Weitere 12% der Studierenden stellen ihren Pkw auf dem Ausweichparkplatz vor den Bezirkssportanlagen ab. Der hohe Anteil des Parkens am Hauptcampus ist dadurch begründet, da knapp über 60% der Beschäftigten am Hauptcampus arbeiten und sich knapp über die Hälfte der befragten Studierenden dort auch überwiegend zu Studienzwecken aufhalten.
- Für die Parksuche benötigen die Studierenden mehr Zeit als die Beschäftigten. Über ein Drittel der befragten Studierenden haben angegeben, dass sie für die Parkplatzsuche zwischen 5 bis 10 Minuten benötigen. 77% der Beschäftigten finden innerhalb von 5 Minuten einen Parkplatz. Während 17% der Studierenden über 10 Minuten benötigen, um einen Parkplatz zu finden, beträgt der Anteil bei den Beschäftigten nur 3%.
- Eine Parkraumbewirtschaftung auf dem gesamten Universitätsgelände mit einer Gebühr von 2€/Tag würde für 36% der Studierenden und 37% der Beschäftigten keine Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten haben. 22% der

⁶⁰ Ebd.

befragten Studierenden würden (häufiger) den Bus oder die Bahn nutzen, während 5% der Beschäftigten auf den ÖV umsteigen würden.⁶¹

- **Abbildung 22:** Befragungsergebnis zu der Frage "Wo parken Sie üblicherweise, wenn Sie mit dem Auto zur Universität kommen?" (Blau=Studierende, Orange=Beschäftigte)⁶¹



⁶¹ Vgl. Stiftung Universität Hildesheim (2021), Mobilitätsbefragung 2019/2020, unveröffentlichte Ergebnisse

5 Analyse des Mobilitätsangebotes

In den folgenden Kapiteln sind zu den einzelnen Verkehrsarten sektorale mikroskopische Bestandsanalysen dargestellt. Einbezogen werden hier die Analyseergebnisse vorhandener Planwerke wie das Radverkehrskonzept, der Nahverkehrsplan und der Lärmaktionsplan sowie die Auswertung von Sekundärdaten wie z.B. zum Unfallgeschehen. In Abhängigkeit von den bereits vorliegenden Analysen aus vorhandenen Planwerken erfolgten ergänzende Bestandserhebungen und Analysen vor Ort.

Den Analysen vorangestellt ist jeweils die Bedeutung der Verkehrsarten für die Mobilität im Untersuchungsgebiet. Die Analyse der einzelnen Verkehrsarten wird mit einer SWOT-Analyse bzw. Mängelanalyse abgeschlossen. Dabei steht SWOT für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (von englisch Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) als grundsätzliche Bewertungskategorien, in welche sich die wesentlichen Inhalte eingruppiert lassen. Die SWOT-Analyse dient einerseits der Zusammenfassung der Analyseergebnisse. Andererseits soll mit dieser eine einvernehmliche und damit tragfähige Grundlage geschaffen werden, auf die aufbauend Zielsetzungen überprüft und ggf. konkretisiert werden können und anschließend die Erarbeitung der Maßnahmenkonzepte erfolgen kann.

5.1 Fußverkehr

Zufußgehen ist die ursprünglichste und natürlichste Art der Fortbewegung und zudem umweltschonend, platzsparend und gesundheitsfördernd. Neben den gesundheitlichen Vorteilen durch das Zufußgehen werden auch die lokale Wirtschaft, die Gastronomie und der Einzelhandel gestärkt.

Der Fußverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Nahmobilität. Der Fußverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Nahmobilität und bildet als Basismobilität das Bindeglied zu den anderen Verkehrsmitteln. Nahezu jeder Weg ist mit Zufußgehen verbunden - der Weg von/zur Haltestelle oder von/zum Bahnhof oder von/zu dem Abstellplatz des Kraftfahrzeuges oder des Fahrrads.

Nach Haushaltsbefragung 2018 beträgt der Fußverkehrsanteil in Marienburger Höhe / Galgenberg 17% und in Itzum-Marienburg 12%. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden⁶² zeigen folgende Verknüpfungen oder Kombinationen mit anderen Verkehrsmitteln auf: Fußwege werden im Hildesheimer Süden zu 19% in Verbindung mit dem

⁶² LK Argus Kassel GmbH (2022): Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden. Dokumentation zur Online-Beteiligung.

Fahrrad, 15% mit dem Bus, 11% mit dem Auto und 3% mit dem Zug/S-Bahn zurückgelegt.

5.1.1 Anforderungen des Fußverkehrs an die Infrastruktur

Zur Förderung des Fußverkehrs ist die Bereitstellung einer hochwertigen entsprechend den geltenden Regelwerken gestaltete Fußwegeinfrastruktur und auch die Gestaltung des öffentlichen Raums essenziell. Verschiedene Nutzergruppen sind als Zufußgehende unterwegs und stellen unterschiedliche Ansprüche an die Fußwegeinfrastruktur. Ein besonderes Augenmerk sollte auf einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Senioren und der aktiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und körperlichen Einschränkungen liegen.

Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁶³ sollen Anlagen für den Fußverkehr folgende Merkmale aufweisen:

- „Hohe Sicherheit bieten
- Subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern
- Umwegefreie Verbindungen schaffen
- Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmende minimieren
- Gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- Durch entsprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen
- Soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten“

Längsverkehr

Gehwegbreite

Eine qualitätsvolle Infrastruktur erhöht die Akzeptanz und Nutzung von Fußwegen. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten dabei als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Zu Fuß Gehende. Die empfohlene Regelbreite (siehe gemäß den

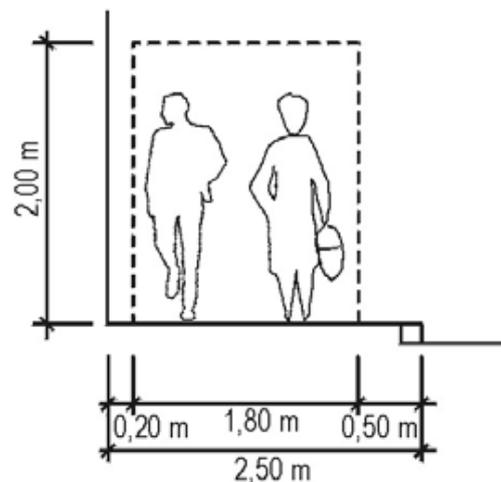
⁶³ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 7

EFA und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)⁶⁴ setzt sich zusammen aus:

- Verkehrsraum für zwei Zu Fuß Gehende von 1,80 m
- Sicherheitsabstand zur angrenzenden Bebauung von 0,20 m und 0,50m Sicherheitsraum zur Fahrbahn (bei geringerem Verkehr 0,30 m).

Die daraus resultierende Seitenraumbreite von 2,50 m sollte einbaufrei bleiben, um ausreichend Raum für den Fußgängerverkehr zu schaffen (siehe Abbildung 23).

- **Abbildung 23:** Regelbreite eines Seitenraums⁶⁵



Belagsqualität von Fußwegen

Auf dem Gehweg ist die Sicherheit der vor Gefahren wie Stolpern oder Ausrutschen zu gewährleisten. Unebenes Oberflächenmaterial oder deutliche Schwellungen können die Begehrbarkeit des Gehwegs stark beeinträchtigen. Gemäß dem Regelwerk H BVA sollte die Oberfläche des Gehwegs „leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.“⁶⁶ Weitere Ansprüche an die Beschaffenheit ist zudem ein glatter Belag und einwandfreier Zustand der Gehwege.

⁶⁴ vgl. vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, S.75

⁶⁵ vgl. Ebd.

⁶⁶ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen: H BVA, Ausgabe 2011

Nutzungskonflikte im Seitenraum

Gehwegparken kann nach StVO § 12 Abs. 3 Satz 4 durch das Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung auf dem Bürgersteig erlaubt werden. Nach der VwV-StVO (Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen) ist Gehwegparken aber nur dann erlaubt, „wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“⁶⁷ Nach den geltenden Richtlinien ergibt sich für Begegnungsverkehr eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m laut EFA, 2,0 m laut HBVA und 2,40 m laut RASt.

Weitere Nutzungskonflikte im Seitenraum können mit dem Radverkehr bestehen, insbesondere bei einer parallelen, nicht ausreichend voneinander abgegrenzten, oder gemeinsamen Fuß- und Radwegführung. Bei begrenzten Platzverhältnissen können Konflikte entstehen. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁶⁸ wird auf gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m empfohlen. Auch auf getrennten Geh- und Radwegen sollte die Breite des daneben liegenden Gehwegs mindestens 2,50 m betragen.⁶⁹

Querverkehr

Ein dichtes Fußwegenetzes ist ein wichtiger Baustein, um das Zufußgehen zu fördern und attraktiv zu gestalten. Für das Queren von Fahrbahnen insbesondere an Hauptverkehrsstraßen bieten sichere Querungsanlagen wie u.a. Lichtsignalanlagen (LSA), Fußgängerüberwege oder Mittelinseln die Möglichkeit, Ziele sicher und ohne Umwege erreichen zu können. Zur Querung von nicht angebauten Straßen oder auch von Gleisanlagen sind häufig Über- oder Unterführungen erforderlich, die möglichst barrierefrei und umwegarm sowie mit einer hohen Gestaltqualität ausgeführt werden sollten.

Der Bedarf an Querungsanlagen sowie deren Ausführungsform abseits von Knotenpunkten ist abhängig von der Verkehrsstärke des Fußverkehrs, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs.

Bei Lichtsignalanlagen ist eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet, wenn die Belange des Fußverkehrs bei der Konzeption und Steuerung von LSA an den

⁶⁷ Mobilogisch! (k.A.): Behördliche Anordnungen zum Gehwegparken sind „out“. URL: <https://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/197-fehlende-anordnungen-gegen-gehwegparker.html>

⁶⁸ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2007

⁶⁹ Ebd. S. 10-2

Knotenpunkten berücksichtigt werden. Grundsätzlich sind Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlich gestaltet, wenn

- der Fußgängerstrom geradeaus von dem abbiegenden Kfz-Verkehrsstrom getrennt freigegeben ist und
- wenn lange Freigabezeiten und kurze Wartezeiten möglich sind.

Zu Fuß Gehende sind sehr wartezeitempfindlich, weshalb die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden sollen. An bedarfs-gesteuerten Fußgänger-LSA sollte der Fußgängerverkehr höchstens nach 30s freigegeben werden. Bei Wartezeiten mit mehr als 40s erhöht sich der Anteil der Rotläufer und der Unfallgefahren. Deshalb sind längere Wartezeiten zu vermeiden.⁷⁰

Darüber hinaus sollten vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft möglichst ausreichend lange Freigabezeiten an den Knotenpunkten sichergestellt werden. Gemäß den Richtlinien für LSA (RILSA)⁷¹ ist eine Freigabezeit von mindestens 5 Sekunden für das Überquerung zu gewähren. Grundsätzlich sollte aber eine längere Freigabezeit als die Mindestfreigabezeit gewählt werden, sodass auch Personen wie z.B. mobilitätseingeschränkte Menschen oder Kinder, die langsamer unterwegs sind, die Straße sicher überqueren können. Darüber hinaus sollten Zu Fuß Gehende die Fahrbahn in einem Zug (ohne Zwischenhalt auf Mittelinseln) queren können. Neben der Mindestfreigabezeit sollen zudem Kriterien wie Dimensionierung in Hinblick auf Schutzweglänge und das Fußverkehrsaufkommen berücksichtigt werden. Gemäß der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) ist eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 bis 1,5 m/s für den Fußverkehr anzusetzen.⁷²

Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen ist eine Grundvoraussetzung für die Sicherung der eigenständigen Mobilität von seh- und mobilitätseingeschränkten Personen im Straßenverkehr. Bei Querungsanlagen ist diese von besonders hoher Bedeutung.

Im Grundsatz soll eine Informationsvermittlung durch das Zwei-Sinne-Prinzip gewährleistet werden. Die Kombinationen bei dem Zwei-Sinne-Prinzip können auditiv- taktile, auditiv-visuelle oder taktil-visuelle Sinnen sein. Zu taktilen

⁷⁰ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S.23

⁷¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA), Ausgabe 2010

⁷² Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) (Hrsg.) 2012: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. In: Verkehrstechnik. Heft V217. Wirtschaftsverlag NW. Bergisch Gladbach

Signalgeber gehören z.B. Auffindstreifen, die insbesondere für sehgeschädigte und –beeinträchtigte Menschen als Orientierung zum Signalmast dienen und sie zur Überquerungsstelle führen. Auditive Signalgeber können durch ein Tackgeräusch im Dauerbetrieb das Auffinden des Signalgebermaster und der Fußgängerfurt erleichtern. Das Signal zwischen der Wartezeit und dem Freigabesignal muss deutlich voneinander zu unterscheiden sein.⁷³

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

5.1.2 Fußwegeverbindungen im Hildesheimer Süden

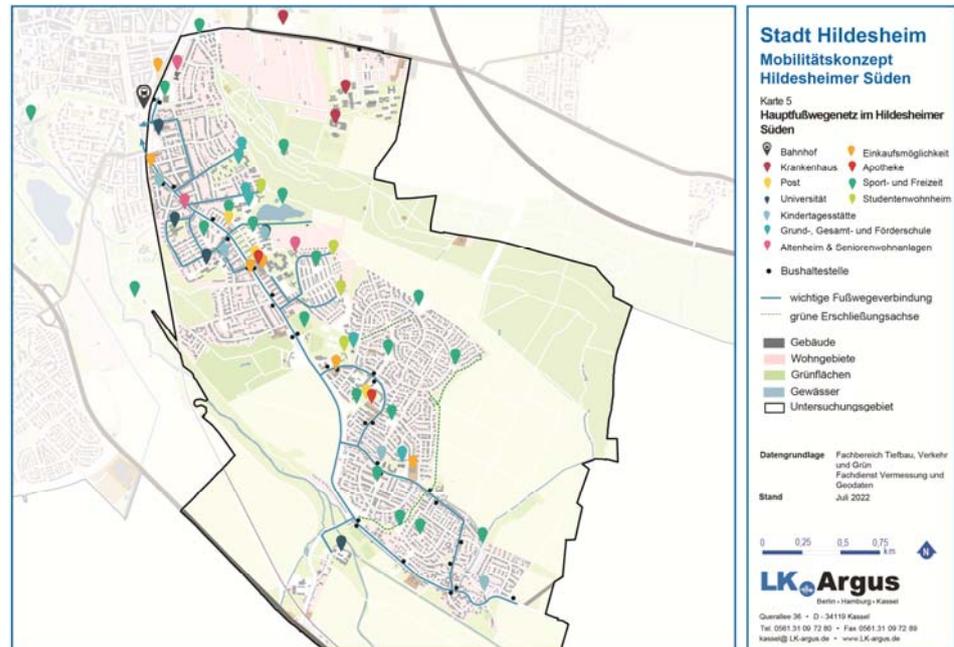
Im Hildesheimer Süden findet der Fußgängerverkehr in der Regel entlang der Straßen statt. Karte 5 zeigt die fußverkehrsrelevanten Ziele (Points of Interest) und ÖPNV-Haltestellen im Hildesheimer Süden. Deutlich wird, dass die Ziele insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen liegen.

Die Marienburger Straße, der Hansering, die Spandauer Straße, die Itzumer Hauptstraße und die Beusterstraße sind wichtige Fußwegeverbindungen im Hildesheimer Süden, auf denen ein hohes Fußgängeraufkommen zu erwarten ist (siehe Karte 5). Auch die Wegeverbindungen zwischen den Universitätsstandorten und Studierendenwohnheimen stellen weitere wichtige Verbindungen im Fußverkehr dar. Diese Verbindungen sind als Hauptfußwegenetz definiert. Das AMEOS Klinikum im Nordosten des Untersuchungsgebiets ist fußläufig auf dem kürzesten Weg nur durch den Galgenberg zu erreichen. Diese Wegeverbindung ist nicht alltagstauglich, da der Weg durch den Wald nicht barrierefrei ist. Die einzige Verbindung auf asphaltiertem Weg ist entlang der Straßen Mönkemöllerweg und Heiligenweg möglich.

Darüber hinaus bestehen im Untersuchungsgebiet – insbesondere in Itzum – grüne Erschließungsachsen, die Abkürzungen innerhalb der Wohngebiete und zu den Zielen entlang der Straßen bilden. Zudem gibt es viele Wanderwege / Naturerlebniswege am Galgenberg und entlang des Flusses Innerste.

⁷³ Nullbarriere (2018): DIN 32981 Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) — Anforderungen URL: <https://nullbarriere.de/din32981-signalgeber.htm>

● **Karte 5: Hauptfußwegenetz im Hildesheimer Süden**



Siehe auch Kartenanhang

5.1.3 Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet liegen insgesamt sechs Nahversorgungsstandorte. Für eine fußläufige Nahversorgung wird im Allgemeinen von einem 500-Meter-Radius ausgegangen⁷⁴. Anhand der Abbildung 24 auf der nachfolgenden Seite wird deutlich, welche Wohngebiete nicht innerhalb des 500m-Radius liegen. Besonders in Itzum ist ein Defizit in der Nahversorgung zu identifizieren. Die Wohngebiete im Osten sowie im Süden liegen außerhalb des 500m-Einzugsbereichs der Nahversorgungsstandorte.

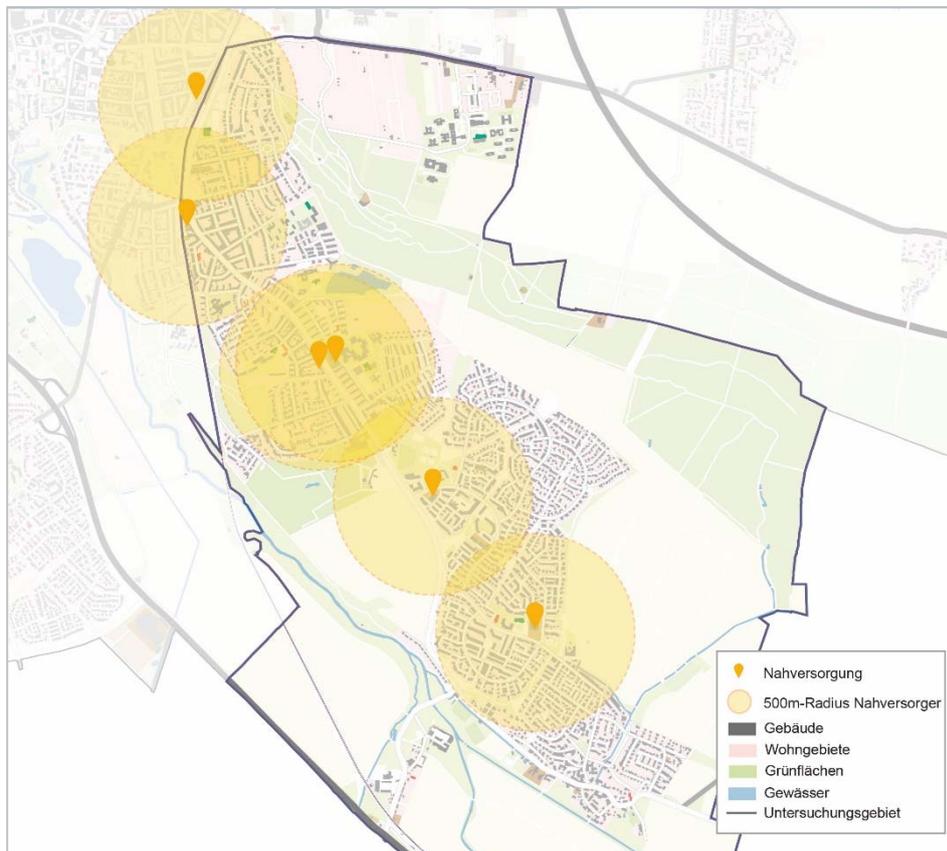
⁷⁴ Quelle u.a.: Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) 2010: Alternative Nahversorgungsmodelle in ausgewählten Städten Westfalens. URL: https://www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Wirtschaft/Nahversorgung/#

● **Abbildung 24:** Fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung im Hildesheimer Süden

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Der Marienburger Platz bildet das Zentrum im Hildesheimer Süden. Neben Lebensmitteleinzelhandel (z.B. Edeka) sind Bäcker, Apotheken, Gastronomie, Buchläden etc. vorhanden.

In der Abbildung 25 ist die fußläufige Erreichbarkeit des Marienburger Platzes in 5-Minuten-Isochronen dargestellt. Deutlich wird, dass die fußläufige Erreichbarkeit aus dem nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets in weiten Teilen innerhalb von 20, max. 25 Minuten gegeben ist. Aus den südlichen Wohngebieten in Itzum ist eine Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten nicht gegeben.

● **Abbildung 25:** Fußläufige Erreichbarkeit des Marienburger Platzes in Isochronen



5.1.4 Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur

Auf Grundlage des definierten Hauptfußwegenetzes im Hildesheimer Süden wurde ein Analysenet gewählt, auf dem die Fußverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr und die Haltestellen als wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte des Fußverkehrs näher untersucht wurden. Anhand der Karte 6 wird deutlich, auf welchen Strecken die Bestandsaufnahme im Fußverkehr durchgeführt wurde. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, die am 23.03.2022 erfolgte, dargestellt.

Längsverkehr

Die Gehwege auf den untersuchten Strecken weisen unterschiedliche Breiten auf. Diese variieren zwischen sehr schmalen Gehwegen, mit einer Breite von unter einem Meter z.B. in Körnerstraße, bis sechs Metern Breite, z.B. an der Marienburger Straße, stadtauswärts auf Höhe des Südfriedhofs (siehe Karte 6).

Entlang der Marienburger Straße sind stadtauswärts bis zum Südfriedhof beidseitig Gehwege vorhanden. In den meisten Abschnitten wird der Fußverkehr gemeinsam mit dem Radverkehr geführt. Der gemeinsame Geh- und

Radweg weist eine Breite von 2,50 Metern auf, diese ist aber durch Seitenraumparken⁷⁵ und bauliche Einbauten häufig nicht nutzbar. Sicherheitsabstände können so nicht eingehalten werden, ein konfliktfreies Miteinander zwischen Fuß- und Radverkehr ist nicht möglich. Im Abschnitt zwischen Greifswalder Straße und Bromberger Straße ist der Radweg vom Gehweg getrennt und der Gehweg ausreichend breit. Auch die Gehwege auf dem gesamten Hansering, die für den Radverkehr freigegeben sind, weisen eine gute Breite auf.

Zur Anbindung der Innenstadt wird der Fußverkehr durch den Klingeltunnel abgewickelt. Der Klingeltunnel ist als „Gehweg – Radfahrer frei“ ausgewiesen. Der Fußgängerverkehr hat hier somit Vorrang vor dem Radverkehr. Aufgrund der Steigungsstrecke fahren die Radfahrenden allerdings oft mit hoher Geschwindigkeit und stehen somit im Nutzungskonflikt mit den Zufußgehenden.

Gehwege fehlen auf der westlichen Straßenseite zwischen dem Bahnhof Hildesheim Ost und der Kniphofstraße sowie westlich der Marienburger Straße ab dem Wasserkamp bis zum Kulturcampus in Marienburg (siehe Karte 7).

Punktuelle Engstellen im Fußverkehr werden durch bauliche Einbauten wie z.B. Verkehrsmasten oder Stromkasten verursacht. Auf den untersuchten Strecken sind zudem die schmalen Restflächen für den Fußverkehr neben dem Gehweg-/Seitenraumparken auffällig. In den Wohngebieten wie z.B. auf den Straßen Hohenstaufering, Saarstraße oder Soltaustraße sind die Gehwege oft durch Seitenraumparken eingeengt, sodass in meisten Fällen eine nutzbare Gehwegbreite von nur 1,00 bis 1,50 Metern verbleibt (siehe Karte 6 und Karte 7).

Die Belagsqualität ist auf den meisten Strecken außer auf der Lüneburger Straße, Bromberger Straße und Hohenstaufering gut. Die Gehwege auf den genannten Straßen weisen rissige und unebene Bodenbeläge auf. Starke Schäden sind auf den untersuchten Strecken allerdings nicht vorzufinden. Die Gehwege entlang der grünen Erschließungsachse am Spielplatz Martin-Boyken-Ring sind teilweise nicht befestigt und somit nicht alltagstauglich (siehe Karte 7).

Querverkehr

An den wichtigen Knotenpunkten entlang der Marienburger Straße sind lichtsignalgesteuerte Quermöglichkeiten vorhanden (siehe Karte 6). In Höhe der Haltestelle „Südfriedhof“ ermöglicht die neu angelegte Mittelinsel das sichere Queren der Marienburger Straße. Auf dem Hansering sind Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Mittelinseln und Bedarfsampeln zur Quering vorhanden.

⁷⁵ Parkstreifen im Seitenraum (Fläche zwischen der befestigten Verkehrsfläche und der Straßenraumgrenze)

Entlang der Marienburger Straße sind große Abstände zwischen den Querungsanlagen festzustellen. In Höhe des Edeka-Marktes auf dem Marienburger Platz fehlt offensichtlich eine Querungsanlage (siehe Karte 7). Dies konnte bei der Begehung beobachtet werden.

Die Steuerung der Lichtsignalanlagen entlang der Straßen Am Kreuzfeld und Marienburger Straße erfolgt voll verkehrsabhängig. Zudem sind an den Lichtsignalanlagen Bevorrechtigungsmaßnahmen für den Busverkehr in Betrieb. Die Programmschaltzeiten werden gegliedert in Mo.-Do., Fr., Sa. und So./Fei. und geben vor, welche Parametersätze dabei aktiviert werden sollen. Für die einzelnen Parametersätze gibt es Signalzeitenpläne mit unterschiedlichen Umlaufzeiten. Die längste Umlaufzeit beträgt 90 Sekunden. Die Freigabezeiten für den Fußverkehr sind bei jeder Umlaufzeit gleich.⁷⁶

Auf Grundlage der vorliegenden Signalzeitenpläne der Stadt sind die Warte- und Freigabezeiten für den Fußverkehr in der Karte 6 dargestellt. Bei den Wartezeiten wurde die Umlaufzeit von 90 Sekunden herangezogen, um die längstmögliche Wartezeit für den Fußverkehr zu ermitteln.

Die kürzeste Freigabezeit für zu Fuß Gehende beträgt 10 Sekunden z.B. an der Kreuzung Marienburger Straße / Allensteiner Straße, die längste 17 Sekunden z.B. an der Kreuzung Am Kreuzfeld / Mendelssohnstraße – Parkplatz. Hierbei werden nur die Freigabezeiten zur Überquerung der Hauptverkehrsstraßen Am Kreuzfeld und Marienburger Straße betrachtet. Freigabezeiten parallel zu den Hauptverkehrsstraßen sind meistens länger geschaltet. Wird von einer Räumungsgeschwindigkeit von 1,5 m/s ausgegangen, sind die Freigabezeiten für den Fußverkehr an den Knotenpunkten nicht ausreichend lang, da die Straßen Am Kreuzfeld und Marienburger Straße aufgrund der durchgehenden vierspurigen Fahrbahn eine Breite von mindestens 14 Metern aufweisen. Bei der Begehung wurde beobachtet, dass die Freigabezeit für den Fußverkehr an der Kreuzung Marienburger Straße / Treuburger Straße aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens nicht ausreichend ist, so dass es bereits rot ist, bevor die Straße bis zur Hälfte überquert werden kann. Dies wurde auch an der Kreuzung Marienburger Straße / Allensteiner Straße beobachtet. Insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sind zu kurze Freigabezeiten problematisch, da sie zum Queren mehr Zeit benötigen.

Erreicht man direkt nach der Grünphase die Lichtsignalanlage, so betragen die Wartezeiten für den Fußverkehr bei allen Umlaufzeiten über 40 Sekunden an allen Knotenpunkten. Die längste Wartezeit für den Fußverkehr beträgt 80 Sekunden an der Kreuzung Marienburger Straße / Allensteiner Straße. Die langen Wartezeiten können dazu verleiten, dass zu Fuß Gehende das Rotlicht

⁷⁶ Stadt Hildesheim (2014-2021): Verkehrstechnische Unterlagen zu den genannten Knotenpunkten

missachten. Deutlich wird, dass der Fußverkehr bei der Konzeption der Signalsteuerung zugunsten des Verkehrsflusses des Kfz-Verkehrs benachteiligt wird, da diese stark an den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

Die beiden Fußgänger-LSA am Spandauer Weg und Beusterstraße sind hinsichtlich der gemessenen Warte- und Freigabezeiten fußgängerfreundlich geschaltet.

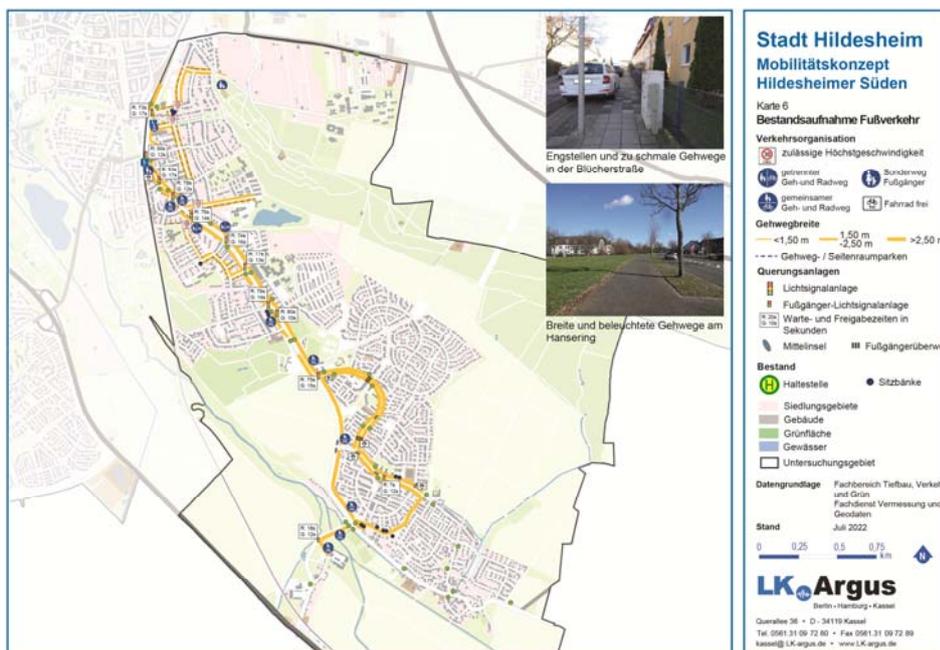
Entlang der Marienburger Straße sind die Querungsanlagen hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung verbesserungswürdig (siehe Karte 7). Eine Bordabsenkung ist zwar gegeben, allerdings fehlen taktile Leitsysteme, die das Queren der seh- und mobilitätseingeschränkten Menschen erleichtern könnten.

Darüber hinaus befinden sich in Wohngebieten an mehreren Einmündungen, insbesondere in der Telemannstraße, keine abgesenkten Bordsteine, was das Queren der Straße für mobilitätseingeschränkte Personen und auch Personen mit Kinderwagen etc. erschwert (siehe Karte 7).

Auf den untersuchten Strecken wurden die Haltestellen hinsichtlich der Barrierefreiheit und Ausstattung (z.B. Unterstell- und Sitzmöglichkeit) untersucht. Die Analyseergebnisse zu den Haltestellen werden im Kapitel 5.3.1 beschrieben.

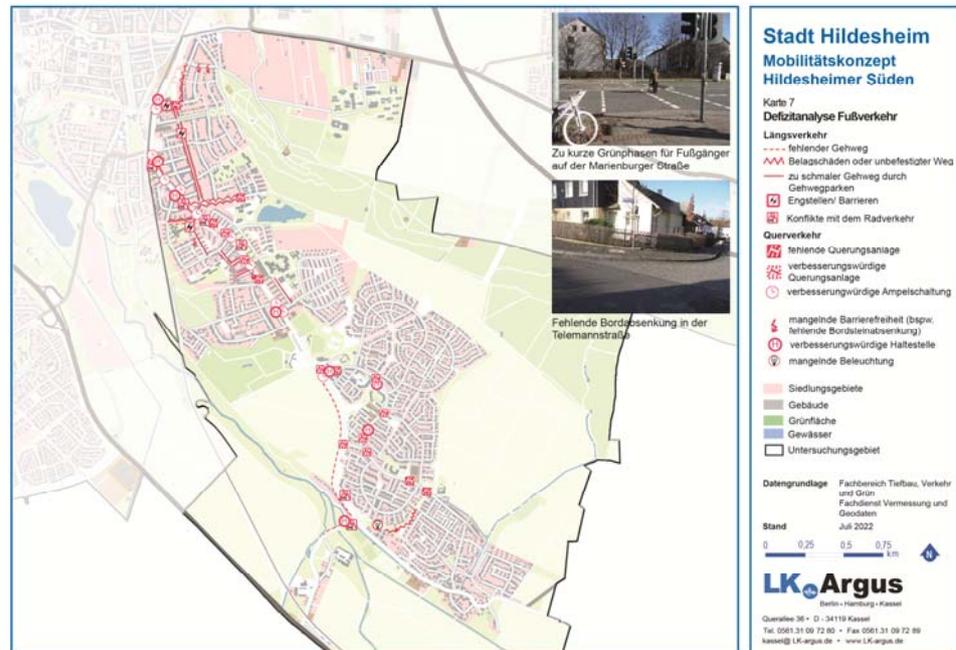
Die Beleuchtung für den Fußverkehr ist an den straßenbegleitenden Wegen ausreichend. An der grünen Erschließungsachse am Spielplatz Martin-Boyken-Ring fehlt die Beleuchtung für einen Streckenabschnitt (siehe Karte 7). Auf nicht straßenbegleitenden Wegen ist ausreichende Beleuchtung für das subjektive Sicherheitsgefühl besonders wichtig.

● **Karte 6:** Bestandsaufnahme Fußverkehr



Siehe auch Kartenanhang

● **Karte 7: Defizitanalyse Fußverkehr**

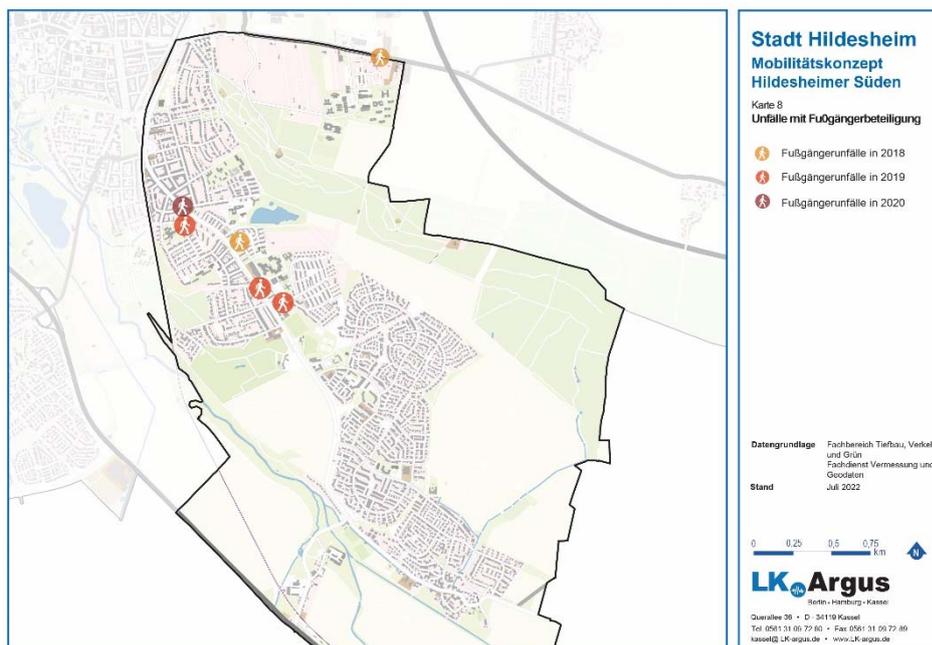


Siehe auch Kartenanhang

5.1.5 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

Die Zahl der Fußgängerunfälle im Hildesheimer Süden ist in den letzten drei Jahren zurückgegangen. Im Jahr 2020 war nur eine Person zu Fuß an einem Unfall beteiligt. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2019 insgesamt drei und im Jahr 2018 zwei Unfälle mit Fußgängerbeteiligung gemeldet. Anhand der Karte 8 wird deutlich, dass sich der Großteil der Fußgängerunfälle an der Marienburger Straße ereignete. Alle gemeldeten Unfälle sind Unfälle mit Leichtverletzten. Bei allen Unfällen handelt es sich um die Unfallart „Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger“. Allerdings unterscheiden sich die Unfalltypen: Bei zwei Unfällen handelt es sich um einen Überschreiten-Unfall, bei den restlichen drei Unfällen war je ein Unfalltyp Fahrnunfall, Abbiegeunfall und sonstiger Unfall.

● **Karte 8:** Unfälle mit Fußgängerbeteiligung



Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Siehe auch Kartenanhang

5.1.6 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurde gefragt, wie zufrieden die Befragten mit den Angeboten für den Fußverkehr auf ihren Wegen zum oder im Hildesheimer Süden sind. 62% der Befragten gaben an, dass sie eher zufrieden mit dem Fußverkehrsangebot sind, 17% der Befragten waren eher nicht zufrieden. Gründe für die Unzufriedenheit waren zu 30% der Antworten der Kategorie „Gehwegqualität / -lücken“ zuzuordnen, 17% der Kategorie „Konflikte Fuß- und Radverkehr“ und 15% der Kategorie „Konflikt mit (ruhemdem) Kfz-Verkehr“.

Insgesamt 27% der Befragten gaben an, dass der Fußverkehr sehr gut funktioniert. Bei den Wünschen für die zukünftige Mobilität zu Fuß im Hildesheimer Süden wurden 29% der Antworten der Kategorie „Fußverkehrsanlage“, 20% der Kategorie „Querungen“ und 17% der Kategorie „Beleuchtung“ zugeordnet.

Anhand der Kartenabfrage wird deutlich, wo Schwerpunkte von Defiziten und Wünschen liegen (siehe Abbildung 26). In Abbildung 26 sind die meistgenannten Kategorien mit den höchsten Anteilen dargestellt. Die Marienburger Straße wurde aufgrund der mangelhaften Querungsmöglichkeit als große Barriere für den Fußverkehr gesehen. Kritisiert wurden insbesondere die langen Wartezeiten an den Ampeln, kürzere Wartezeiten für den Fußverkehr werden gewünscht. Zudem wurde die fehlende Aufenthaltsqualität entlang der Marienburger Straße und Belastungen durch Abgase und Verkehrslärm bemängelt. Weitere genannte Defizite waren eine unzureichende fußläufige Erreichbarkeit

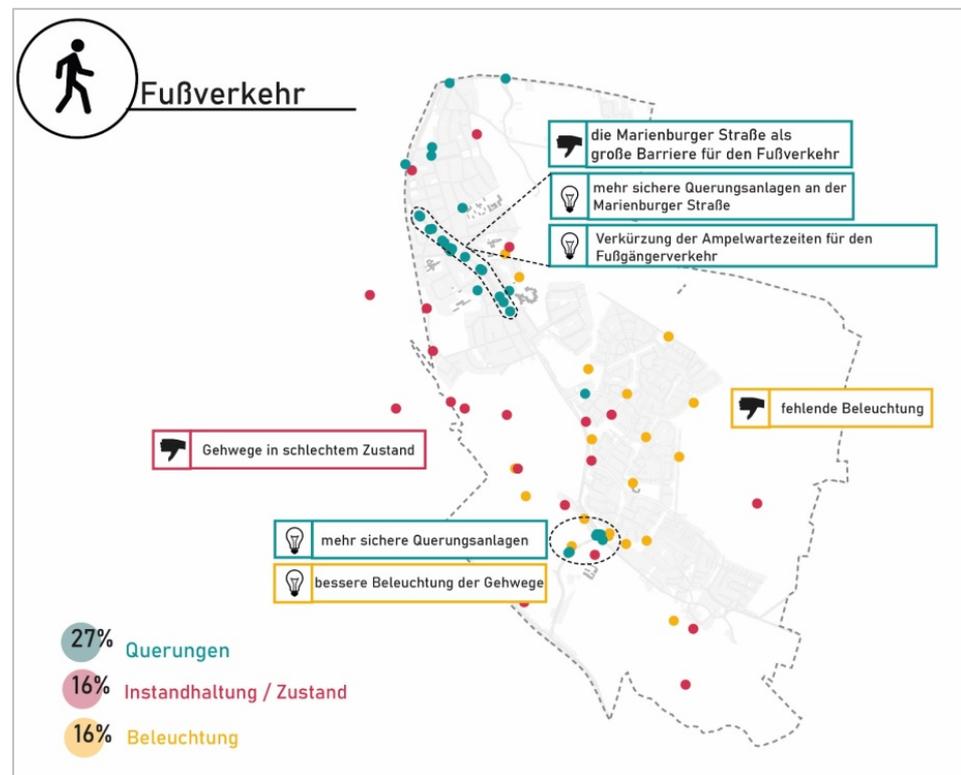
des Zentrums Marienburger Höhe und die mangelhafte Querung der Marienburger Straße in diesem Bereich.

Hinweise zu fehlender Instandsetzung und Beleuchtung und entsprechende Wünsche zu deren Verbesserung wurden an verschiedenen Stellen im Untersuchungsgebiet verortet.

Weiterhin wünschten sich die Beteiligten eine Wegweisung, die Verbesserung des öffentlichen Raums und mehr Verkehrssicherheit.

Als gut gelungen wurden hingegen die Fußwege durch die Waldanlage südlich des Samelson-Campus benannt. Auch die Trennung von Fuß- und Radverkehr im Rahmen des Verkehrsversuchs an der Marienburger Straße (Pop-up-Bike-Lane) wurde als positives Beispiel genannt.

● **Abbildung 26:** Ergebnis der Kartenabfrage zum Fußverkehr



5.1.7 SWOT-Analyse

- **Abbildung 27:** Ergebnis der SWOT-Analyse zum Fußverkehr

Fußverkehr

S - Viele attraktive freizeitorientierte Fußwege
- Grüne Erschließungsachsen als Alternative zu straßenbegleitenden Gehwegen

W - Gehwegebreite entspricht oft nicht den Standards
- Engstellen durch Gehwegparken
- Mangelnde Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr
- Grünphasen für Zufußgehende zu kurz geschaltet
- Mangelnde Aufenthaltsqualität entlang der Hauptverkehrsstraßen
- Fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung im östlichen und südlichen Wohngebiet nicht gegeben - insbesondere der Marienburger Platz
- Anbindung zur Innenstadt durch den Klingeltunnel, in dem Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr bestehen
- Fehlende Barrierefreiheit an Querungsstellen und Haltestellen
- Große Abstände zwischen Querungsanlagen

O - Der geplante Umbau der Marienburger Straße im Zuge der Verbesserung für den Radverkehr kann verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr herbeiführen
- Ausbau der bestehenden Wegweisung im Hildesheimer Süden auf den Hauptfußwegeverbindungen kann die Orientierung für den Fußverkehr verbessern
- Das Neubaugebiet Wasserkamp kann die Anbindung zur Domäne zu Fuß verbessern

T - Fußgängerunfreundliche Gehweginfrastruktur birgt Risiko einer erhöhten Kfz-Nutzung
- Exklusion gehbehinderter oder mobilitätseingeschränkter Menschen durch fehlende Barrierefreiheit
- Fußgängerunfreundliche Ampelschaltungen erhöhen das Potential von Rotläufern
- Erhöhte Unfallgefahr sowie erhöhtes Konfliktpotential durch fehlende oder unzureichende Querungen

5.2 Radverkehr

Der Radverkehr als nachhaltige Verkehrsart ist wie der Fußverkehr gesundheitsfördernd, platzsparend, klimaneutral und kostengünstig. Insbesondere kurze Distanzen bis zu 5 km lassen sich problemlos mit dem Fahrrad bewältigen und tragen zur selbstständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen bei. Mit Pedelecs lassen sich mittlerweile auch Höhenmeter und weite Distanzen einfach zurücklegen. Neben dem erweiterten Bewegungsradius, den das Fahrrad bietet, ist ein weiterer Vorteil, dass der Radverkehr lokal emissionsfrei ist – das heißt keine Lärm- und Luftschadstoffbelastungen verursacht.

Nach Haushaltsbefragung 2018 beträgt der Radverkehrsanteil an den Wegen der Bevölkerung in Marienburger Höhe / Galgenberg 26% und in Itzum-Marienburg 18%.

Mit dem Radverkehrskonzept für die Stadt Hildesheim liegen bereits umfangreiche Analysen zur Erschließungssituation und infrastrukturellen Situation im Radverkehr vor.

Für das Untersuchungsgebiet werden im Folgenden die Analyseergebnisse aus dem Radverkehrskonzept und auf Basis weiterer vorhandener Daten dargestellt. Dies erfolgt sowohl für die Radverkehrsinfrastruktur auf dem definierten Netz als auch für die Radabstellanlagen.

5.2.1 Radwegenetz und Erreichbarkeiten im Hildesheimer Süden

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, mit dem Hauptrouten, Nebenrouten und Freizeitrouten definiert wurden. Der Schwerpunkt des Radverkehrsnetzes liegt auf dem Alltagsradverkehr. Grundlage dafür bilden die flächenhafte (Stadtteile/Wohnschwerpunkte) sowie punktuelle (Schule/Hochschule, Arbeitsplatzschwerpunkte usw.) Quellen und Zielen des Radverkehrs.⁷⁷

Die Karte 9 zeigt die Verbindungsmöglichkeiten im Radverkehrsnetz des Radverkehrskonzeptes im Hildesheimer Süden sowie zwischen diesem und den angrenzenden Stadtteilen. Deutlich wird, dass die Bewohnenden des Hildesheimer Südens durch das Radverkehrsnetz an die Innenstadt und an die umliegenden Stadtteile angebunden sind. Der kürzeste Weg in die Innenstadt erfolgt über den Klingeltunnel und weiter über die Von-Wintheim-Straße. Eine weitere Verbindung besteht über das Spiralenbauwerk weiter über die Feldstraße und die Straße Immengarten, die als Fahrradstraße gewidmet ist.

Die Marienburger Straße ist im Hildesheimer Süden als Hauptroute im Radverkehrsnetz definiert. Nebenrouten abseits der Marienburger Straße liegen in den Straßen Hohenstaufering, Saarstraße, Schillstraße, Großer Saatner, Allensteinerstraße, Hansering, Spandauer Weg und Itzumer Hauptstraße.

Eine Freizeitroute verläuft am Galgenberg und am östlichen Rand des Hildesheimer Südens. Westlich der Marienburger Straße verläuft eine weitere Freizeitroute des Hildesheimer Rings entlang des Flusses Innerste.

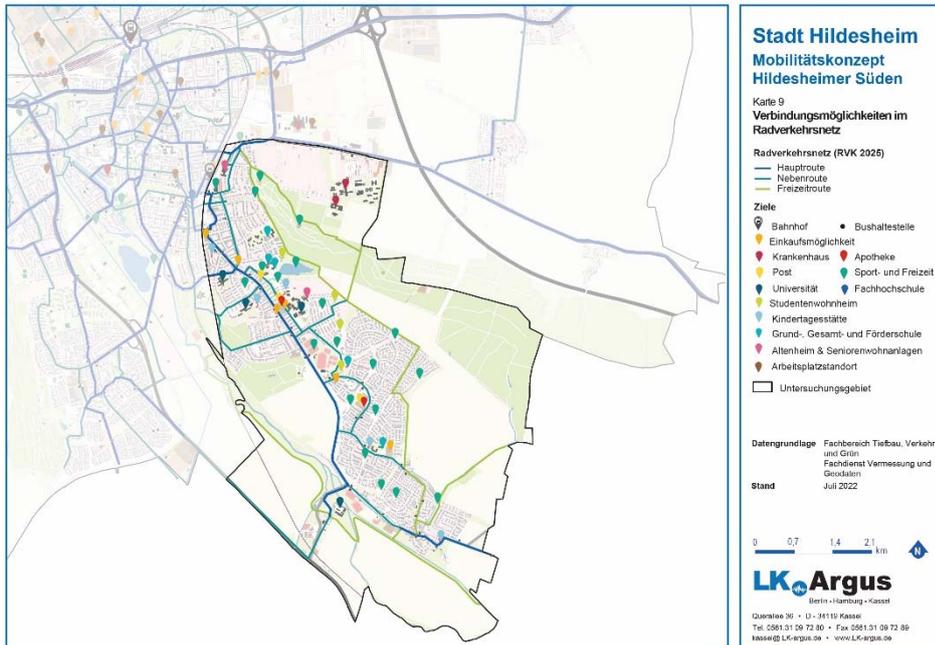
⁷⁷ Stadt Hildesheim (2018): Radverkehrskonzept 2025. S. 37

● **Karte 9:** Verbindungsmöglichkeiten im Radverkehrsnetz

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

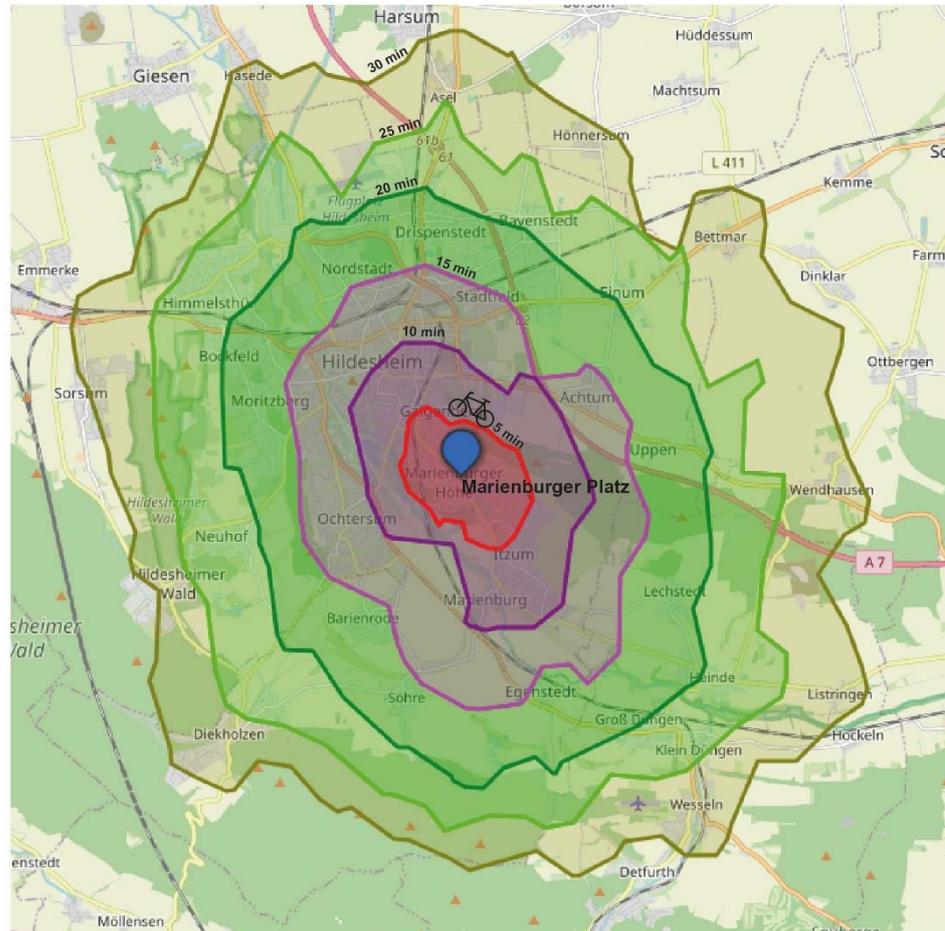
April 2023



Siehe auch Kartenanhang

Die kompakte Stadtstruktur im Hildesheimer Süden bietet Vorteile für den Radverkehr im Alltag. In der Abbildung 28 ist die Erreichbarkeit des Marienburger Platzes mit dem Fahrrad in 5-Minuten-Isochronen dargestellt. Deutlich wird, dass der Marienburger Platz aus dem gesamten Untersuchungsgebiet mit einer Fahrtzeit von maximal 10 Minuten erreicht werden kann. Zudem wird deutlich, dass vom Marienburger Platz ausgehend nahezu das gesamte Stadtgebiet innerhalb einer halben Stunde mit dem Fahrrad erreichbar ist.

- **Abbildung 28:** Erreichbarkeit des Marienburger Platzes mit dem Fahrrad in Isochronen⁷⁸



5.2.2 Radverkehrsanlagen

Führungsformen des Radverkehrs

Im Radverkehrskonzept wird die Hauptroute zwischen Hauptbahnhof und Universitätsstandorten detailliert untersucht. Auffällig ist, dass stadtauswärts- und einwärts ein mehrmaliger Wechsel der Radverkehrsführung erfolgt (siehe Abbildung 29).

⁷⁸ Veränderte Darstellung, erstellt mit openrouteservice.org [Zugriff: 09.03.2022]

- **Abbildung 29:** Radverkehrsführung im Ausschnitt Route Hauptbahnhof - Universität entsprechend Radverkehrskonzept 2025 (SHP / PGV, 2018)

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Stadtauswärts in Richtung Hildesheimer Süden wird der Radverkehr auf dem kürzesten Weg durch den Klingeltunnel abgewickelt. Der Klingeltunnel ist eine Fuß- und Radwege-Unterführung unter der Bahnlinie und sichert die Verbindung zwischen Goschentor (HAWK) und Marienburger Straße. Der Bereich vor und nach dem Klingeltunnel ist in südlicher Richtung als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Der Klingeltunnel ist in beide Richtungen als Gehweg, Radfahrer frei ausgewiesen (siehe Abbildung 30). Aufgrund der scharfen Kurven ist der Klingeltunnel sehr unübersichtlich. Das angeordnete Schritttempo ist aufgrund der Steigungsverhältnisse bei Einfahrt in den Klingeltunnel schwer einzuhalten.

- **Abbildung 30:** Radverkehrsführung stadtauswärts (links) und –einwärts (rechts) am Klingeltunnel



Im weiteren Verlauf der Marienburger Straße wechselt die Radverkehrsführung zwischen gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg, Gehweg-Radfahrer frei und Anliegerfahrbahn (siehe Abbildung 29). Überwiegend wird der Radverkehr auf der Marienburger Straße auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt (siehe Abbildung 31). Der gemeinsame Geh- und Radweg weist dabei eine Breite von 2,50 Metern auf, diese ist aber durch Seitenraumparken und bauliche Einbauten als kritisch für ein konfliktfreies Miteinander von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu bewerten. Ein Sicherheitsabstand zwischen parkenden Autos und Radfahrenden / zu Fuß Gehenden ist an vielen Stellen nicht gegeben.

Zwischen der Einmündung der Lüneburger Straße und der Schillstraße sowie zwischen An der Osterstücken und der Bushaltestelle Südfriedhof besteht ein getrennter Fuß- und Radweg. Für einen kurzen Streckenabschnitt zwischen Schillstraße und Scharnhorststraße ist der Gehweg durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigegeben. Ab der Einmündung Scharnhorststraße bis zum Großen Saatner wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Anliegerfahrbahn geführt.

- **Abbildung 31:** Radverkehrsführung an der Marienburger Straße (links) und am Hansering (rechts)



Ab der Einmündung Allensteiner Straße wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr östlich der Marienburger Straße gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Diese Führung besteht bis zur Einmündung Beusterstraße, westlich der

Marienburger Straße ist kein Seitenraum vorhanden. Zwischen Spandauer Weg und Beusterstraße besteht aufgrund der Gefällestrecke ein großes Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr. Mit einer Breite von 1,80 Metern ist der gemeinsame Fuß- und Radweg zu schmal dimensioniert (siehe Abbildung 32). Entlang der Beusterstraße wird der Radverkehr auf der Südseite im 2-Richtungsverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt.

Stadteinwärts wird der Radverkehr vom Kulturcampus in Marienburg wie oben beschrieben auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg südlich der Beusterstraße und östlich der Marienburger Straße geführt. Ab dem Südfriedhof erfolgt ein mehrmaliger Wechsel zwischen getrenntem Geh- und Radweg, Radweg und gemeinsamem Geh- und Radweg. Zwischen der Bushaltestelle Großer Saatner und Universität Hildesheim ist der Radweg durch einen 1,0 m breiten Grünstreifen vom Gehweg getrennt (siehe Abbildung 32).

Der Streckenabschnitt zwischen Allensteiner Straße und Bromberger Straße ist als getrennter Geh- und Radweg ausgewiesen. Ab der Einmündung Bromberger Straße besteht ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Weiter Richtung Spiralenbauwerk ist der Streckenabschnitt durch das Zusatzschild „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigegeben.

An der Einmündung Marienburger Straße / Soltaustraße ist eine Umfahrung des Klingeltunnels ausgeschildert, die über das Spiralenbauwerk geführt wird. Folgt man dennoch der Marienburger Straße, soll erst an der Einmündung Kniphofstraße in Richtung Klingeltunnel gequert werden. An dieser Einmündung ist das Verkehrsschild 254 Verbot für Radverkehr ausgeschildert. Allerdings fahren Radfahrende verbotswidrig entgegen der Fahrtrichtung. Erst an der Einfahrt in den Klingeltunnel ist der Radverkehr zugelassen.

- **Abbildung 32:** Radverkehrsführung östlich der Marienburger Straße zwischen Itzumer Hauptstraße und Spandauer Weg (links) und auf Höhe des Hauptcampus



Auf den Nebenrouten sind die Führungsformen wie folgt zu beschreiben: Entlang dem gesamten Hansering, auf dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Hier können Radfahrende zwischen dem Fahren auf der Fahrbahn und der Benutzung des Gehweges wählen. Der Hansering hat eine geringe Verkehrsbelastung. Für einen kurzen Straßenabschnitt nördlich des Hanserings wird eine

Verkehrsbelastung unter 5.000 Kfz/Tag ermittelt, der Rest des Hanserings hat eine Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag.⁷⁹

Entlang der Saarstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt, da diese in einer Tempo 30-Zone liegt. Außer der Hansering und Spandauer Weg liegen die anderen Straßen mit Radnebenrouten auch in Tempo-30-Zonen. Entsprechend der StVO sind hier aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken keine Radverkehrsanlagen zur Sicherung des Radverkehrs notwendig.

Belagsqualität

Eine gute bauliche Qualität mit einem ebenen Belag des Radwegs – ohne Risse, Wellen oder Löcher kann den Fahrtkomfort der Radfahrenden erheblich erhöhen. Auf einigen Streckenabschnitten weisen die Oberflächen leichte Risse und Unebenheiten auf. Große Löcher oder Wellen sind z.B. am südlichen Teil der Marienburger Straße zwischen Spandauer Weg und Itzumer Hauptstraße vorzufinden. Zudem ist der Zustand auf der Domänestraße ebenfalls ausbaufähig (siehe Abbildung 33).

- **Abbildung 33:** Belagsqualität auf der Marienburger Straße und Domänestraße



5.2.3 Fahrradparken

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurden die Radabstellanlagen in der Hildesheimer Innenstadt bzw. an ÖPNV-Haltestellen nach folgenden Kriterien näher untersucht⁸⁰:

- Nachfrageschwerpunkte im Innenstadtbereich, z.B. touristisches Ziel
- Bündelung mehrere Bushauptlinien im Verkehrsnetz,

⁷⁹ Stadt Hildesheim (2019): Lärmaktionsplan 3. Stufe

⁸⁰ Vgl. Stadt Hildesheim (2018): Radverkehrskonzept 2025, S. 76ff.

- Endhaltepunkte von Bushaltestellen (Gewerbegebiete, Stadtteilzentren),
- Haltestellen mit unmittelbarer Nähe zum Hildesheimer Ring und damit ggf. größerer Bedeutung im Radverkehrsnetz.

Im Untersuchungsgebiet wurden folgende Haltestellen näher betrachtet (siehe Tabelle 7):

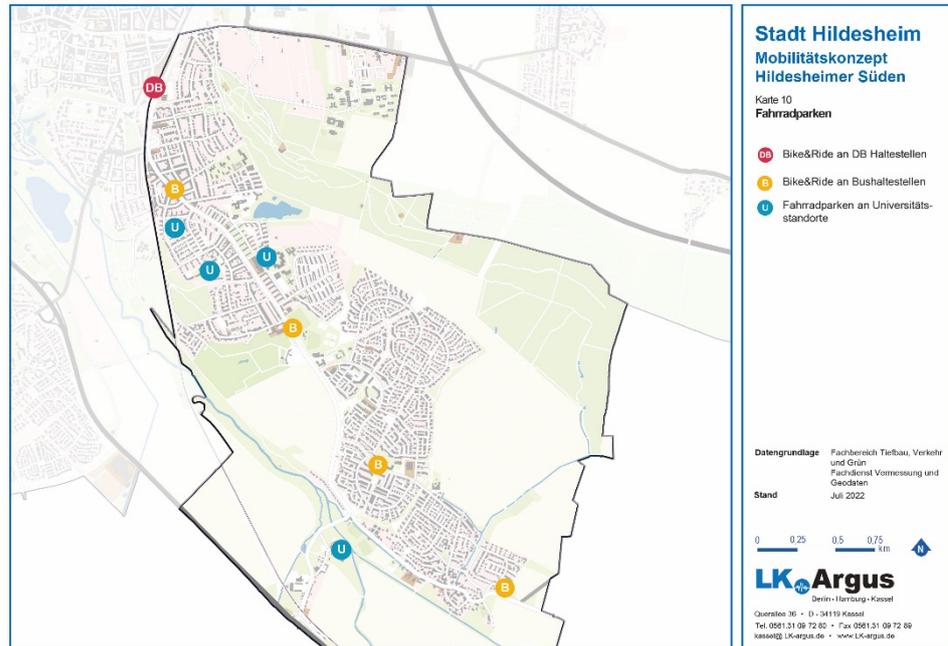
- **Tabelle 7:** Übersicht der betrachteten Haltestellen im Hildesheimer Süden

Bike + Ride an DB Haltestellen
Bahnhof Hildesheim Ost – Ostseite
Bahnhof Hildesheim Ost - Westseite
Bike + Ride an Bushaltestellen
Itzum
Silberfundstraße
Bushaltestellen ohne Abstellanlagen
Südfriedhof
Universität

In Karte 10 sind die Informationen zu den Radabstellanlagen auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes und ergänzenden Erkenntnissen aus der Bestandserhebung für den Fußverkehr dargestellt.

An der Bahnhof Hildesheim Ost gibt es Bike + Ride Anlagen. Dort sind anforderungsgerechte Abstellanlagen an dem östlichen und westlichen Eingang vorzufinden. An der Ostseite werden 24 überdachte Anlehnbügel angeboten, an der Westseite 22 überdachte Anlehnbügel. Darüber hinaus ist die Qualität der Radabstellanlagen unterschiedlich zu bewerten. Während die Anlagen an der Westseite in einem guten Zustand sind, sind die Anlagen an der Ostseite teilweise mit Graffiti bemalt (siehe Abbildung 34). Zudem befinden sich mehrere nicht mehr fahrtüchtige Räder in den Anlagen.

● **Karte 10: Fahrradparken**



Siehe auch Kartenanhang

Darüber hinaus gibt es weitere Bike + Ride (B+R)-Anlagen an den Bushaltestellen Silberfundstraße, Südfriedhof und Itzum. An der Endhaltestelle Itzum gibt es insgesamt 20 Anlehnbügel. Die Anlagen sind nicht überdacht und die Auslastung ist eher gering.⁸¹ Weitere Radabstellanlagen bestehen an den Haltestellen Silberfundstraße mit 4 Anlehnbügel, Südfriedhof mit 3 Anlehnbügel und Leinkamp (auf der Ostseite 4 Anlehnbügel und an der Westseite 3 Anlehnbügel) (siehe Abbildung 34). Alle Standorte sind nicht überdacht.

● **Abbildung 34: Fahrradparken am Bahnhof Hildesheim Ost (links) und am Südfriedhof (rechts)**



⁸¹ Vgl. Ebd.

An den vier Universitätsstandorten im Hildesheimer Süden ist eine Vielzahl an Radabstellanlagen vorhanden. Aus der folgenden Tabelle 8 wird deutlich, dass es nur am Bühler Campus und Kulturcampus überdachte Radabstellanlagen gibt. Am Hauptcampus und Samelson Campus fehlen hingegen überdachte Radstellanlagen.

- **Tabelle 8:** Übersicht der Radabstellanlagen an den Uni-Standorten⁸²

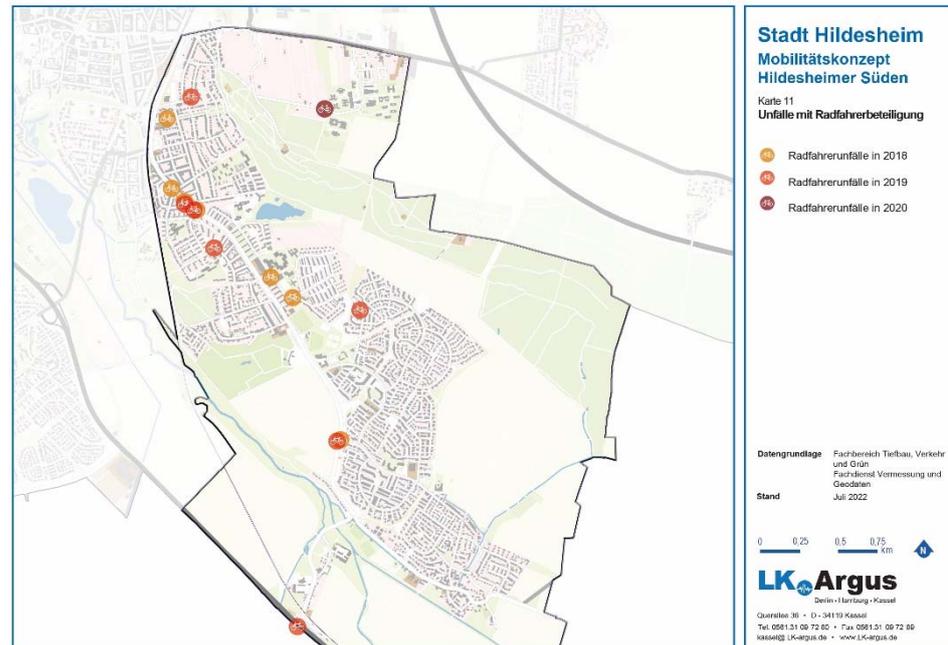
Standort	gesamt	Vorderrad- halter	Bügelstell- platz	überdacht
Hauptcampus	481	187	294	0
Samelson Campus	84	0	84	0
Bühler Campus	80	0	36	44
Kulturcampus	192	90	98	4

5.2.4 Unfälle mit Radfahrereteiligung

Die Zahl der Radfahrerunfälle im Hildesheimer Süden ist in den letzten drei Jahren zurückgegangen. Ein starker Rückgang ist im Jahr 2020 zu beobachten. Im Jahr 2020 beträgt die Anzahl der verunglückten Radfahrenden eine Person. Im Vergleich dazu wurden im Jahr 2019 insgesamt sieben und im Jahr 2018 sieben Radfahrerunfälle im Hildesheimer Süden gemeldet. Anhand der Karte 11 wird deutlich, dass sich der Großteil der Radfahrerunfälle an der Marienburger Höhe ereignete.

⁸² Vgl. Stiftung Universität Hildesheim (2021): Infrastruktur Rad (Stand 22. November 2021)

● **Karte 11: Unfallorte mit Radfahrerbeteiligung**



Siehe auch Kartenanhang

5.2.5 Hinweise aus der Online-Beteiligung

In der Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden haben 41% der Befragten angegeben, dass sie mit dem Radverkehrsangebot eher zufrieden sind, 39% waren eher nicht zufrieden. Bei der Frage, bei welchem Verkehrsmittel die Befragten die meisten Probleme sehen, weist der Radverkehr mit 35% nach dem Busverkehr (51%) den zweitgrößten Anteil aller Angaben auf.

Bei den beschriebenen Problemen geht es hauptsächlich um die Radverkehrsanlagen mit über einem Drittel aller Angaben. Dabei wurden auf die mangelnde Pflege bzw. auf den schlechten Zustand der Radverkehrsinfrastruktur, die schlechte Markierung der Radwege sowie die zu schmale Dimensionierung der Radwege hingewiesen. Des Weiteren wurden Themen wie Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie der Klingeltunnel als weitere Gründe für die Unzufriedenheit im Radverkehr benannt.

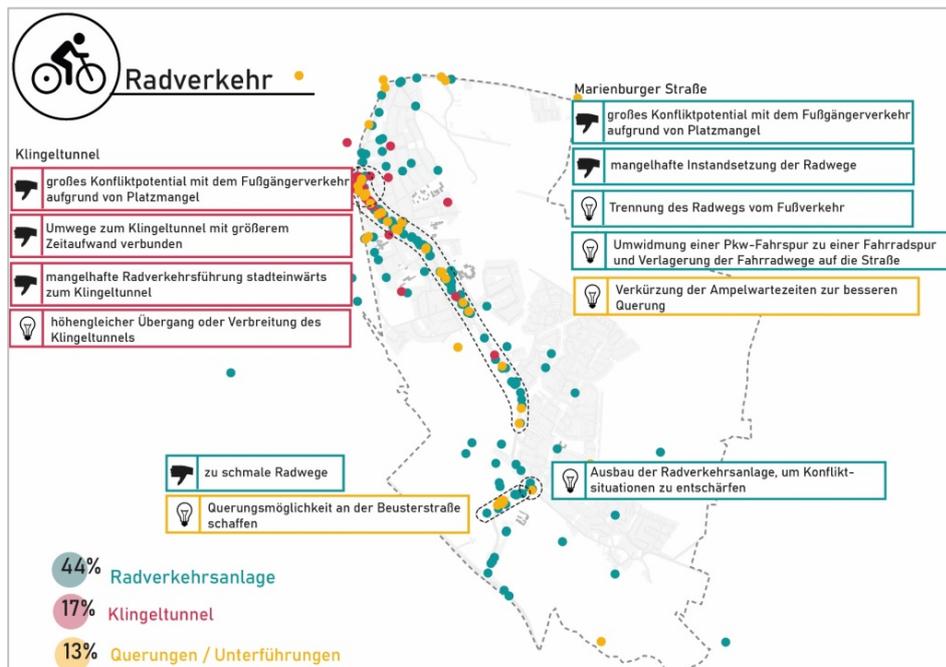
Der Verkehrsversuch Pop-Up-Bike-Lane, der im Rahmen des Stadtradelns 2021 durchgeführt wurde, wurde von den Befragten positiv bewertet. Dieser wurde als Referenz für die Breite des Radwegs an der Marienburger Straße genannt. Außerdem ist laut den Befragten die Radverkehrsführung z.B. auf der Höhe des Hauptcampus gut gelungen.

Im zweiten Dialog wurde das Ziel der Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr von insgesamt 59% der Befragten als wichtig bewertet. Dieser Anteil ist der zweithöchste Wert nach dem Ziel „Verbesserung der Anbindung

mit dem Bus“ und betont die besondere Relevanz des Ausbaus im Radverkehr. Auch bei den frei formulierbaren Wünschen bezogen sich 23% auf den Radverkehr.

Bei der Kartenabfrage wurden zum Radverkehr die meisten Beiträge gemacht. 49% von insgesamt 1.099 Hinweisen bezogen sich auf den Radverkehr. Hierbei wurde das größte Defizit hinsichtlich der Radverkehrsanlage noch einmal hervorgehoben. 44% aller Hinweise zum Radverkehr bezogen sich auf die Radverkehrsanlagen, 17% auf den Klingeltunnel und 12% auf die Querung / Unterführung (siehe Abbildung 35). Anhand der Darstellung wird deutlich, in welchen Bereichen die meisten Beiträge zu verorten sind. Ein Großteil der Beiträge bezog sich auf die Marienburger Straße. Darüber hinaus wurde der Abschnitt zwischen „Scharfe Ecke“ und der Beusterstraße als weiterer Problempunkt hinsichtlich der Dimensionierung und Querung benannt.

● **Abbildung 35:** Ergebnis der Kartenabfrage zum Radverkehr



5.2.6 SWOT-Analyse

- **Abbildung 36:** Ergebnis der SWOT-Analyse zum Radverkehr

Radverkehr

- S**
 - Kompakte Stadtstruktur im Hildesheimer Süden
 - Freizeitorientierte Radwege entlang des Flusses Innerste und des Galgenbergs
 - Positives Beispiel der Radverkehrsführung z.B. auf der Höhe des Hauptcampus aufgrund der Trennung zwischen dem Rad- und Fußverkehr durch einen Grünstreifen
 - An den neu angelegten Bushaltestellen sind B+R-Anlagen vorhanden
- W**
 - Mangelnde Pflege bzw. schlechter Zustand der Radverkehrsinfrastruktur
 - Zu schmale Dimensionierung der Radwege insbesondere bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr
 - Konflikte mit dem Fußgängerverkehr (u.a. an Bushaltestellen) durch unzureichende Trennung der Verkehrsflächen
 - Mehrmaliger Wechsel der Radverkehrsführung entlang der Marienburger Straße
 - Verbindung durch den Klingeltunnel für den Radverkehr unattraktiv; Alternativrouten stellen keine attraktive Lösung dar
- O**
 - Hoher Radverkehrsanteil am Modal Split im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg
 - Das gesamtstädtische Radverkehrskonzept dient als Planungsgrundlage, die Bedingungen für den Radverkehr auch im Hildesheimer Süden zu verbessern
 - Im Rahmen des Wegweisungskonzeptes für das Radverkehrsnetz sind Beschilderungen für den Radverkehr zur besseren Orientierung im Hildesheimer Süden vorgesehen
 - Pedelec als Chance für weitere Nutzende z.B. ältere Menschen
 - Erweiterung der B+R-Anlagen an den Bushaltestellen kann die Inter- und Multimodalität fördern
 - Planung zum Umbau der Marienburger Straße im Zuge der Verbesserung für den Radverkehr
- T**
 - Schlechte Radverkehrsinfrastruktur sowie ungünstige Ampelschaltungen bzw. fehlende Querung für den Radverkehr erhöhen das Unfallsrisiko
 - Durch mangelnde Infrastruktur werden ängstliche Verkehrsteilnehmer*innen nicht darin unterstützt das Rad zu nutzen

5.3 Öffentlicher Verkehr

Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) stellen die Basis für die Grundversorgung an Mobilität dar, insbesondere für bestimmte Nutzergruppen wie Schülerschaft oder ältere Menschen. Mit entsprechend hoher Angebotsqualität kann der ÖV eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) für weitere Zielgruppen darstellen. Darüber hinaus trägt ein attraktiver und leistungsfähiger ÖV wesentlich zur Lebensqualität und Urbanität von Städten bei.

Die Bevölkerung der Marienburger Höhe / Galgenberg legt 12% ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurück, dieser Anteil liegt etwas über dem stadtweiten Wert von 11%. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen der Bevölkerung von Itzum-Marienburg ist mit 10% etwas unter dem stadtweiten Schnitt.

Für den straßengebundenen ÖPNV ist die Stadt als Aufgabenträgerin gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI)

zuständig. Das Angebot wird ergänzt durch mehrere Linien des RVHI, die aus dem Landkreis auch nach Hildesheim verkehren.

Mit der Neuvergabe des Stadtbusliniennetzes an den Stadtverkehr Hildesheim zum 01.01.2017 wurden wesentliche Veränderungen herbeigeführt. Für den Hildesheimer Süden ist hierbei die wichtigste Änderung die Einrichtung einer neuen Uni-Shuttle Linie zu Vorlesungszeiten der Universität Hildesheim. Im gesamten Stadtgebiet wurde mit Schaffung einer neuen Taktfamilie 10/20-Minuten eine flexiblere Anpassung des Angebotes an unterschiedliche Nachfragen aus den verschiedenen Stadtteilen erreicht und die Bedienung im Tagesnetz und Abendnetz verlängert.

Im Rahmen der Evaluierung des modifizierten Busliniennetzes in Hildesheim haben 20% bzw. 31% der Semesterticketinhaber*innen angegeben, dass sie mit der zusätzlichen Schnellverbindung zwischen Hauptbahnhof und Hochschulstandorten (Linie 10) sehr zufrieden bzw. eher zufrieden sind. Dabei sind die Nutzenden, die bis zum Südfriedhof unterwegs sind, mit dem neuen Busliniennetz mit 54% häufiger zufrieden als Nutzende, die über den Südfriedhof hinaus Richtung Süden fahren. Diese sind mit 42% der Nutzenden eher unzufrieden.⁸³

5.3.1 ÖV-Angebot im Hildesheimer Süden

Der Nahverkehrsplan 2020 für den Landkreis und die Stadt Hildesheim enthält umfassende Analysen zur Angebotsqualität im ÖPNV, die bis auf Stadtteilebene detailliert ausgearbeitet wurden. Für das Untersuchungsgebiet werden im Folgenden die Analyseergebnisse zur Angebotsqualität und Erschließungsqualität auf Basis des Nahverkehrsplans und vorliegenden Daten von der Stadt aufbereitet.

SPNV-Angebot

Die direkte Anbindung des Hildesheimer Südens an den SPNV (Schienenpersonennahverkehr) wird durch den Bahnhof Hildesheim Ost ermöglicht, der im Nordosten an das Untersuchungsgebiet angrenzt. An diesem Bahnhof verkehren die Regionalbahn-Züge der Linien RB79 Richtung Bodenburg und RE10 Richtung Hannover und Bad Harzburg. Diese Verbindungen ermöglichen auch eine Anbindung an den Hauptbahnhof Hildesheim mit Anschluss an das ICE bzw. Fernverkehrs-Netz der Deutschen Bahn. Die Regionalzüge am Bahnhof Hildesheim Ost fahren jeweils im Stundentakt.

⁸³ Vgl. team red Deutschland GmbH (2021): Evaluierung des modifizierten Busliniennetzes in Hildesheim Ergebnisse der repräsentativen Befragung der Zeitkarteninhaber:innen

● **Tabelle 9:** Übersicht SPNV-Angebot (Fahrplanstand 2020/2021) am Bahnhof Hildesheim Ost⁸⁴

Linie	Betreiber (Produkt)	Verlauf	Haltepunkte in Hildesheim	Bedienungsangebot	Funktion
RE 10	erixx GmbH	Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Sarstedt – Hannover	Hildesheim Ost, Hildesheim Hbf.	Mo.-Fr.: T60 Sa.: T60 So./Ft.: T60	Zentrenverbindende Funktion; Anbindung an Hildesheim, Hannover und benachbarte Zentren; Verbindung Richtung Harz
RB 79	NWB (RB)	Hildesheim – Bad Salzdetfurth – Boden-burg („Lammetalbahn“)	Hildesheim Hbf., Hildesheim Ost	Mo.-Fr.: T60; Sa.: T60 So./Ft.: T60	Schnelle und direkte Anbindung des südöstlichen Kreisgebietes an Hildesheim (tlw. indirekt mit Anschluss im Busverkehr)

Der Bahnhof Hildesheim Ost hat zwei Gleise. Die Bahnsteige sind barrierefrei ausgebaut (taktile Weg zum Bahnsteig, taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig, kontrastreiche Wegeleitung und Lautsprecheranlage) und ein stufenfreier Zugang durch eine Rampe von den Straßen Immengarten und Am Kreuzfeld ist möglich. Die Bahnsteige sind durch eine Fußgängerbrücke verbunden, Aufzüge sind nicht vorhanden. Fahrpläne, Infoflächen, Sitzgelegenheiten sowie Abfallbehälter sind vorhanden. Die Informationen für Reisende werden durch einen dynamischen Schriftanzeiger dargestellt.⁸⁵ Zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bestehen Parkplätze, Fahrradstellplätze und eine Busanbindung.

Der Bahnhof Hildesheim Ost stellt eine Umsteigehaltstelle mit nennenswerter Bedeutung im Hildesheimer ÖPNV-System dar. Diese ermöglicht einen Umstieg auf die Busverbindungen der SVHI und RVHI Linien 1, 4, 10 und 34. Die Entfernung zu den Bushaltestellen ist unter 100 m (siehe Abbildung 37). An der Bushaltestelle „Ostbahnhof“ am Immengarten auf der Westseite des Bahnhofs verkehren die Bus-Linien 1 und 10. Auf der Westseite des Bahnhofs Hildesheim

⁸⁴ erixx (2021): Regelfahrplan. URL:<https://www.erixx.de/fahrplan/regelfahrplan/>; NordWestBahn (2020): Fahrplan. URL: <https://download.transdev.de/transdev/uploads/nwb/schedule/811/rb-79-lammetalbahn-hildesheim-hbf-bodenburg-ab-13-12-2020.pdf>

⁸⁵ Deutsche Bahn (2022): Hildesheim Ost. Station der DB Station&Service AG. URL: https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht/Hildesheim-Ost-6883992?view=&contentId=6891908, letzter Zugriff am 09.02.2022

Ost an der Bushaltestelle „Mendelssohnstraße“ verkehren die Buslinien 4 des SHVI und 34 der RVHI.

Die Deutsche Bahn strebt an, die Barrierefreiheit und den Komfort der Station weiter zu verbessern. Geplant ist, an der Fußgängerbrücke zwei Aufzüge zu errichten. Diese sollen auch für Fahrgäste mit eingeschränktem Sehvermögen barrierefrei ausgestaltet sein (z. B. Brailleschrift und Sprachausgabe). Aktuell läuft die Bedarfsermittlung für das Projekt. Der Baubeginn ist für die erste Jahreshälfte 2026 vorgesehen.⁸⁶

- **Abbildung 37:** Lage des Haltepunkts Hildesheim Ost und ÖPNV-Haltestellen im Umkreis⁸⁷



Neben dem Bahnhof Hildesheim Ost stellt der Hauptbahnhof einen wichtigen Knotenpunkt in Hildesheim dar. Ab dem Hauptbahnhof bestehen zwei Verbindungsmöglichkeiten pro Stunde nach Hannover, am Bahnhof Hildesheim Ost nur eine. Vom Hauptbahnhof aus fährt neben der RE 10 die S3 Richtung Hannover. Ein Umstieg in Lehrte ist allerdings erforderlich.

⁸⁶ Mail von DB-Station und Service am 01.12.2021

⁸⁷ Deutsche Bahn (2022): Hildesheim Ost. <https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhof/Hildesheim-Ost-1033766> (Zugriff am 22.02.2022).

ÖPNV-Angebot und Verbindungsqualität

Das Busangebot im Hildesheimer Süden setzt sich zusammen aus Linien im Regional- und im Stadtverkehr. Der Hildesheimer Süden wird von zwei Hauptlinien und zwei Nebenlinien des SVHI bedient. Es fahren die Hauptlinien 1 und 4 sowie die Nebenlinien 9 und 10. Zudem fährt die Abendlinie 104 durch den Hildesheimer Süden (siehe Tabelle 10). Darüber hinaus verbinden die Regionalbuslinien 34 und 42 den Hildesheimer Süden mit den umliegenden Dörfern, wie Egenstedt, Heinde und Hackenstedt und Städte wie Bad Salzdetfurth.

Im Stadtteil Marienburger Höhe / Galgenberg besteht bereits ein dichtes Bedienungsangebot entlang der ÖPNV-Achse. Bis zur Haltestelle Südfriedhof fährt die Linie 4 in einem durchgehenden 10-Minuten-Takt und die Linie 1 in einem 20-Minuten-Takt (siehe Tabelle 10). Im Frühverkehr von ca. 04:30 Uhr bis 07:00 Uhr wird das Bedienungsangebot auf einen 20- bzw. 30-Minuten-Takt ausgedünnt.

Ab der Bushaltestelle Südfriedhof fährt die Linie 4 im 20-Minuten-Takt bis zur Haltestelle Itzum und bedient u.a. die Haltestellen Hansering, Schratwanne und Spandauer Weg. Weiterhin fährt die Linie 1 zu Schul- / Vorlesungsanfangszeiten sowie während der Vorlesungszeiten ab etwa Mittag im 60-Minuten-Takt Richtung Itzum und bedient die Haltestelle Itzum-Scharfe Ecke.⁸⁸ Von dort aus fährt die Linie 1 zurück Richtung Innenstadt.

Die Nebenlinie 10, auch „Uni-Linie“ genannt, ergänzt während der Vorlesungszeiten der Universität die Hauptlinie 1 und 4 in Richtung Itzum und bedient die Haltestelle Itzum-Scharfe Ecke. Die Linie 10 fährt im 60-Minuten-Takt. Zudem ergänzt die Nebenlinie 9 an Schultagen die Hauptlinie 2 im südlichen Stadtbereich. Weiterhin wird der Hildesheimer Süden von der Abendlinie 104 bedient.

Das ÖPNV-Verkehrsangebot des SVHI gliedert sich in ein Tageslinienangebot („Tagesliniennetz“) und ein Schwachlastangebot („Abendliniennetz“).⁸⁹

Das Tagesliniennetz gilt an Werktagen von etwa 04:30 Uhr bis 20:30 Uhr, samstags von etwa 05:00 Uhr bis 18:30 Uhr. Das Abendliniennetz gilt an Werktagen von etwa 20:30 Uhr bis zum Betriebsschluss um 04:30 Uhr, samstags von etwa 18:30 Uhr bis zum Betriebsschluss in der Nacht auf Sonntag um 04:30 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von ca. 07:30 Uhr bis zum Betriebsschluss in der Nacht auf den Folgetag um 04:30 Uhr. Täglich werden ab 00:00 Uhr stündliche AST-Fahrten bis 04:45 angeboten.

⁸⁸ 2 Fahrtenpaare am Morgen fahren ab Itzum Scharfe Ecke den Linienweg der Linie 4

⁸⁹ Ebd. S. 275ff.

● **Tabelle 10:** Bedienungsangebot im Busverkehr⁹⁰

Linien-Nr.	Verlauf	Taktangebot Mo-Fr (an Schultagen)	Taktangebot Sa	Taktangebot So + Feiertag
1	Himmelsthür - Dammtor - Hauptbahnhof-ZOB - Universität - Südfriedhof, Itzum-Scharfe Ecke	05:59 -19:57, 20-Minuten-Takt, ab Südfriedhof nach Itzum-Scharfe Ecke ab Mittag im 60-Minuten-Takt bis 18.00 Uhr	05:12 – 7:42, 30-Minuten-Takt; 08:07 – 17:47, 20-Minuten-Takt	-
4	Bavenstedt - Drispensedt - Hauptbahnhof-ZOB - Schuhstraße - Universität - Itzum	04:43 – 04:46, 20/30-Minuten-Takt 06:46 – 19:57 10-Minuten-Takt, ab Südfriedhof 20-Minuten-Takt	05:12 – 07:42 30-Minuten-Takt 08:17 – 16:07 10-Minuten-Takt, ab 16 Uhr 20-Minuten-Takt	-
9	Itzum – Marienburger Höhe – Renataschule	07:20, einmal am Tag	-	-
10	Hauptbahnhof ZOB – HAWK-Campus – Universität – Domäne	08:19 – 19:19, stündlich	-	18:20 – 22:20, stündlich
34	Holle – Hildesheim	07:03 19:03, stündlich	07:59 – 18:07, ab Holle/Marktstraße stündlich	10:07 – 16:07, 3-Stunden-Takt
42	Wohlenhausen – Bockenem - Hildesheim	05:00 – 18:59, alle zwei Stunden, ab 17 Uhr stündlich	06:00 – 18:59, ab Egenstedt 2-Stunden-Takt	10:59 – 16:59, 2-Stunden-Takt
Abendlinie 104	Itzum – Marienburger Höhe – Schuhstraße - Bockfeld	20:07 – 23:07, 30-Minuten-Takt	18:07 - 23:07, 30-Minuten-Takt	07:07 – 23:07; 30-Minuten-Takt

Die beiden Hauptlinien 1 und 4 ermöglichen über den Bahnhof Hildesheim Ost eine direkte Anbindung zum Hauptbahnhof (siehe Karte 12). Die Fahrzeit

⁹⁰ SHVI (2022): Linienfahrpläne ab 7. Februar URL: <https://www.svhi-hildesheim.de/de/Fahrplan/Haltestellenfahrplaene-ab-7.-Februar/>; Veränderungen des Fahrplans nach dem 7. Februar 2022 sind nicht berücksichtigt worden
 RVHI (2020): Linienfahrpläne. URL: <https://www.rvhi-hildesheim.de/de/Fahrplan/Linienfahrplaene/>

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

zwischen Hauptbahnhof und Südfriedhof beträgt 17 Minuten. Die Regionallinien 34 und 42 ergänzen die Hauptlinien 1 und 4. Die Linie 34 fährt stündlich Richtung Itzum und die Linie 42 alle zwei Stunden, ab 17 Uhr stündlich Richtung Marienburg. Beide Regionallinien fahren über den Bahnhof Hildesheim Ost, allerdings wird die Haltestelle „Mendelssohnstraße“ am Bahnhof nur von der Linie 34 bedient.

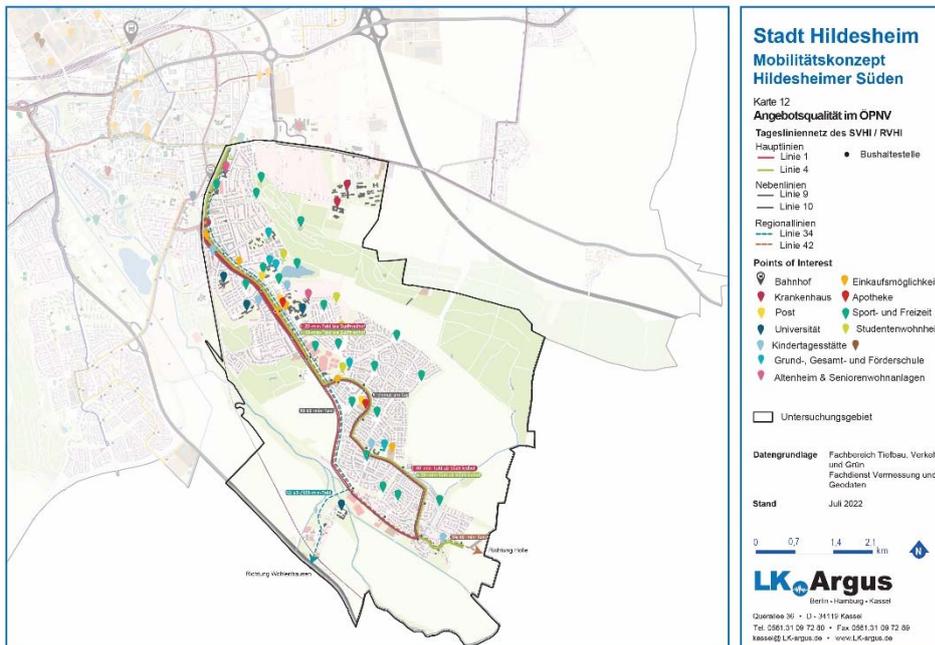
Die Regionallinien bedienen nicht alle Haltestellen entlang der Marienburger Straße. Dementsprechend ist die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Südfriedhof / Itzum-Scharfe Ecke kürzer. Die Fahrzeit beträgt 11 Minuten und ist somit um 6 Minuten kürzer als die Fahrzeit mit den Linien 1 und 4.

Ab Südfriedhof fährt die Linie 1 stündlich bis zur Haltestelle „Itzum-Scharfe Ecke“. Die Haltestelle „Itzum-Scharfe Ecke“ ist die nächstliegende Haltestelle zum Kulturcampus der Universität Hildesheim. Darüber hinaus bedienen die beiden Regionallinien 34 und 42 die Haltestelle Itzum-Scharfe Ecke im 60-/120-Minuten Takt.

In den Abendstunden ab 20:30 Uhr ist der Hauptbahnhof mit der Abendlinie 104 nur über einen Umstieg an der Haltestelle Schuhstraße zu erreichen. Auch die Erreichbarkeit des Stadtteils Itzum ist abends durch einen Umstieg an der Schuhstraße erforderlich. An der Schuhstraße fährt zeitgleich mit der Ankunft der Abendlinie 104 die Abendlinie 101 Richtung Hauptbahnhof ab. Eine andere Verbindungsmöglichkeit zum Hauptbahnhof ab der Haltestelle Schuhstraße besteht mit der Abendlinie 107. Die Umstiegszeit zwischen den Linien 104 und 107 beträgt 6 Minuten.

Um vom Hildesheimer Süden in den Stadtteil Ochtersum zu gelangen, ist ein Umstieg von der Linie 1 in die Linie 2 an der Bushaltestelle HAWK-Campus erforderlich. Die Erreichbarkeit der beiden Kliniken im Nordosten des Hildesheimer Südens ist über den Umstieg an der Haltestelle Immengarten von der Linie 1 oder 4 auf Linie 3 möglich.

● **Karte 12:** Angebotsqualität im ÖPNV



Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Siehe auch Kartenanhang

Erschließungsqualität

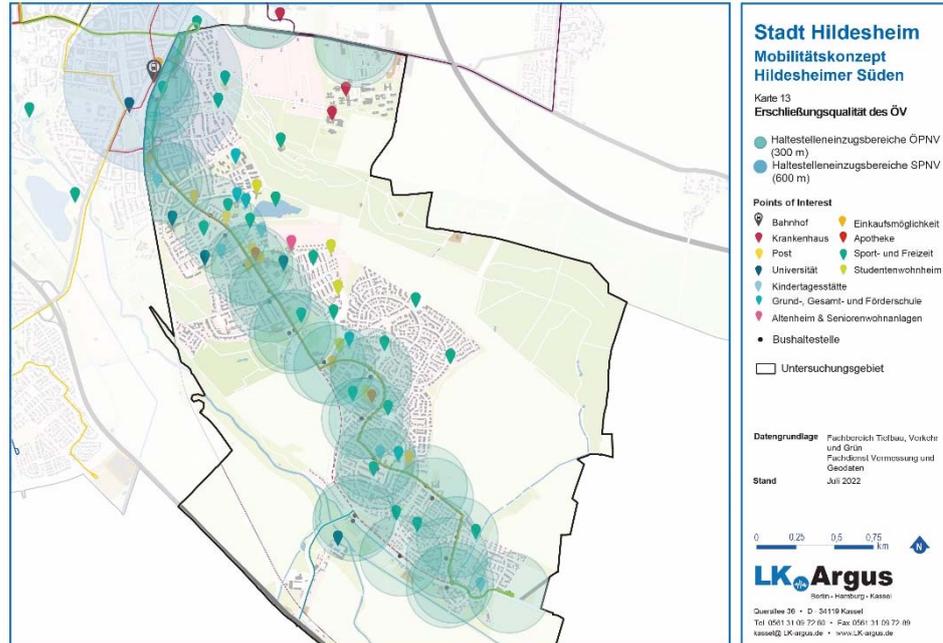
Gemäß den Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans ist für den Bus ein Richtwert für Haltestelleneinzugsbereich von 300 m und für den SPNV von 600 m anzustreben.

Im Rahmen des NVP wurden u.a. die Erschließungsqualitäten bewertet. Auch für das Untersuchungsgebiet liegen bereits umfassende Erkenntnisse vor:

- „Der Uni-Standort Domäne ist ohne eine direkte ÖPNV-Anbindung, deren Verbesserung aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht erfolgen kann
- Im Bereich Ortelsburger Straße gibt es ein Erschließungsdefizit, ca. 800 EW sind nicht den Richtwerten entsprechend erschlossen
- Auch für die Wohngebiete in den Bereichen Sensburger Ring und östlich Am Kreuzfeld zwischen Goslarsche Straße bis Bromberger Straße sind Erschließungsdefizite zu erkennen (bis zu ca. 800 Meter bis zur nächsten Haltestelle).“⁹¹

⁹¹ Ebd., Seite 287f.

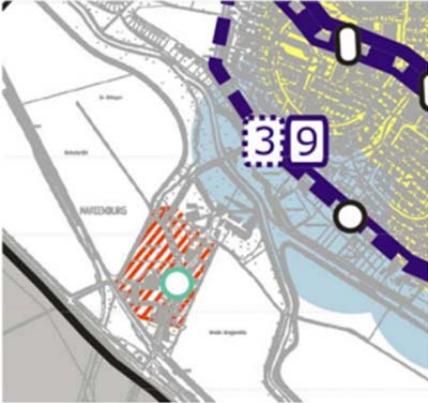
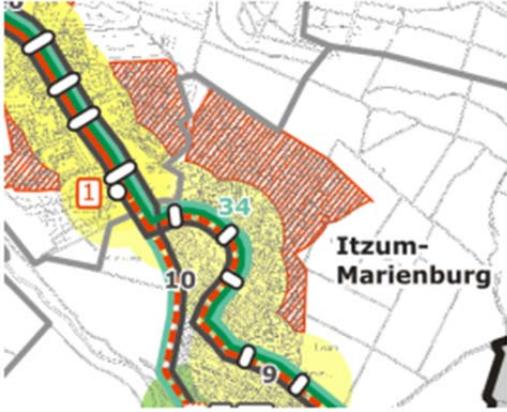
● **Karte 13: Erschließungsqualität des ÖV**

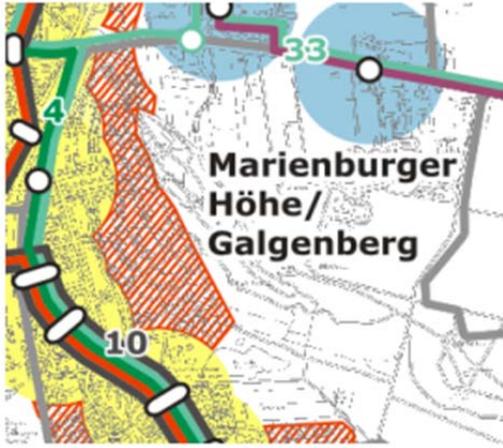


Siehe auch Kartenanhang

Im Rahmen der Bewertung der Erschließungsqualität im Stadtgebiet werden die Teilbereiche mit einem Erschließungsdefizit analysiert und den Kategorien von „gering bis mittlerem Handlungsbedarf“ zugeordnet. Für das Untersuchungsgebiet relevante Erkenntnisse werden in folgender Tabelle 11 zusammengefasst:

● **Tabelle 11:** Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefizite im Hildesheimer Süden

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung	Handlungsbedarf
<p>Itzum-Marienrode (Marienburg)</p> 	<p>Mittel (Anbindung nach Schaffung der Infrastruktur geplant)</p>
<p>Marienburger Höhe / Galgenberg (Bereich Ortelsburger Straße) Itzum-Marienrode (Sensburger Ring)</p> 	<p>Noch gering bis mittel (aufgrund der dichten Bedienungsangebote)</p>

Stadtbereich / betroffene Bevölkerung	Handlungsbedarf
<p>Marienburger Höhe / Galgenberg (östlich „Am Kreuzfeld zwischen Goslarsche Straße bis Bromberger Straße)</p> 	<p>Gering bis mittel (aufgrund der dichten Bedienungsangebotes)</p>
<p>Marienburger Höhe / Galgenberg (Großer Saatner)</p> 	<p>Sehr gering</p>

Im Hildesheimer Süden gibt es einige Bereiche, die nicht im Haltestellenein-
zugsbereich von 300 m liegen (siehe Karte 13). Der Bereich Itzum-Marienrode
(Marienburg) wurde der Kategorie „Mittlerer Handlungsbedarf“ zugeordnet. Eine
Anbindung ist erst dann möglich, wenn die Haltestelleneinfrastruktur am Kultur-
campus hergestellt ist.

Bushaltestellen

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal im ÖPNV sind u.a. die Haltestellen. Neben
einem ansprechenden Erscheinungsbild sind entsprechende Ausstattungsele-
mente zum Komfort, zur Fahrgastinformation und zur Sicherheit von großer
Bedeutung. Darüber hinaus sollen die Haltestellen barrierefrei gestaltet sein.

Dazu gehören zur baulichen Ausgestaltung u.a. der Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktiles Leitsystem und Fahrgastinformation im „Zwei-Sinne-Prinzip“. Im Rahmen der Bestandserhebung, die am 23.03.2022 durchgeführt wurde, wurden ausschließlich die Haltestellen besichtigt, die auf der Erhebungsrouten liegen. Insgesamt wurden 11 von 17 Bushaltestellen im Hildesheimer Süden erhoben (siehe Tabelle 12).

Die Bushaltestellen im Hildesheimer Süden weisen unterschiedliche Standards an Ausstattungsmerkmalen auf. Die meisten Haltestellen insbesondere an der Marienburger Straße verfügen über eine Überdachung und Sitzmöglichkeiten (siehe Abbildung 38). Teilweise unterscheiden sich die Ausstattungsmerkmale zwischen den beiden Straßenseiten wie z.B. an den Haltestellen „Mendelsohnstraße“ oder „Am Großen Saatner“.

An fast allen Bushaltestellen entlang der Marienburger Straße bis zur Haltestelle „Südfriedhof“ ist unmittelbar der Bushaltestellen eine Querungsanlage vorhanden. Entlang des Hanserings weisen die Bushaltestellen allerdings Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit auf. Es fehlen teilweise sichere Querungsanlagen zu den Bushaltestellen.

Eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen ist zudem nicht immer gegeben. Nur wenige Bushaltestellen sind mit taktilen Bodenindikatoren ausgerüstet z.B. Mendelsohnstraße (auf der Westseite), Südfriedhof und Leinekamp (siehe Abbildung 38). In keinem der Bushaltestellen ist eine Fahrgastinformation im „Zwei-Sinne-Prinzip“ gegeben. Darüber hinaus ist bei einer Betrachtung einzelner Haltestellen aufgefallen, dass die Haltestellenschilder nicht einem einheitlichen Designkonzept unterliegen.

- **Abbildung 38:** Beispiele unterschiedlicher Ausstattungen der Haltestellen Silberfundstraße und Mendelsohnstraße



● **Tabelle 12:** Übersicht der Bushaltestellen im Hildesheimer Süden

Haltestelle	Liniennummer	Taktiler Leitsystem	Dynamische Fahrgastinformation⁹²
Mendelssohnstraße	4, 34, 104, N6, N7	ja	ja
Silberfundstraße	1, 4, 9, 10, 42, 104, E10, N6, N7	ja*	ja
Schillstraße	1, 4, 9, 10, 104, E10	ja	ja
Hildesheim Universität	1, 4, 9, 10, 34, 42, 104, E10, N6, N7	ja	ja
Hildesheim Großer Saatner	1, 4, 9, 10, 104, E10	ja	nein
Südfriedhof, Parkplatz	1, 4, 9, 10, 34, 42, 104, E10, N6, N7	ja	ja
Hildesheim-Itzum Hanse-ring	1, 4, 9, 10, 104	ja	nein
Itzum Auf der Heide	1, 4, 9, 10, 104	nein	nein
Hildesheim-Itzum Schratwanne	1, 4, 9, 104	nein	nein
Leinkamp	1, 4, 9, 104	ja	nein
Hildesheim-Itzum Spandauer Weg	1, 4, 9, 104	-	
Hildesheim-Itzum Erlengrund	1, 4, 9, 104	-	
Hildesheim-Itzum Kesselei	4, 9, 34, 104, N6	-	
Hildesheim-Itzum	4, 104	-	
Hildesheim-Itzum Itzumer Hauptstraße	9	-	
Hildesheim-Itzum Scharfe Ecke	1, 4, 9, 10, 34, 42, 104, E10, N6, N7	nein	nein
Itzum Marienburg	42, 104, N7	-	

* in altem Standard

⁹² Dynamische Fahrgastinformation gibt Information über die verbleibende Zeit bis zur Ankunft der Busse in Echtzeit an. Diese ist bei jeder Abweichung vom abgedruckten statischen Fahrplan abzugeben.

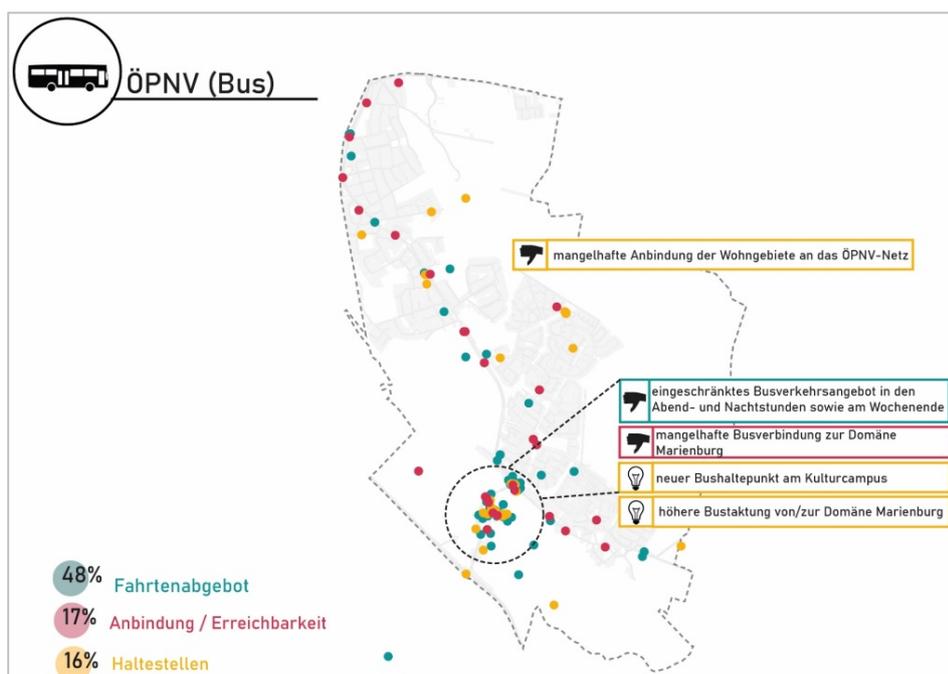
5.3.2 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Im Rahmen der Online-Beteiligung sahen die Befragten die meisten Probleme im Busverkehr (ÖPNV). Dabei wurde das Fahrtenangebot des ÖPNV besonders bemängelt. Die schlechte Bustaktung ab Südfriedhof Richtung Itzum und Domäne und das eingeschränkte Busverkehrsangebot in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende wurden als weitere Defizite benannt. Zudem bemängelten die Befragten die hohe Auslastung in den Stoßzeiten und die Unzuverlässigkeit der Busse. Weitere Defizite sahen die Befragten in den Ticketpreisen und der Aufenthaltsqualität an den Bushaltestellen.

Wünsche seitens der Befragten bestehen in der Verbesserung der Busanbindung insbesondere zum Kulturcampus und nach Itzum sowie in einem besseren Busverkehrsangebot in den Abendstunden sowie am Wochenende.

Bei der Kartenabfrage weist die Kategorie „Fahrtenangebot“ den größten Anteil mit 48% auf, gefolgt von den Kategorien „Anbindung / Erreichbarkeit“ mit 17% und Haltestellen mit 16%. Eine Konzentration an Hinweisen ist an der Domäne Marienburg zu identifizieren (siehe Abbildung 39). Hierbei wurden vor allem die schlechte Busverbindung zur Domäne und das eingeschränkte Busverkehrsangebot abends und am Wochenende bemängelt. Ein neuer Bushaltestelle am Kulturcampus und eine höhere Bustaktung wurden gewünscht. Darüber hinaus gab es vereinzelt Beiträge zu der Kategorie Haltestellen insbesondere in den Wohngebieten, da diese Wohngebiete nicht an das ÖPNV-Netz angebunden seien.

● **Abbildung 39:** Ergebnis der Kartenabfrage zum ÖPNV

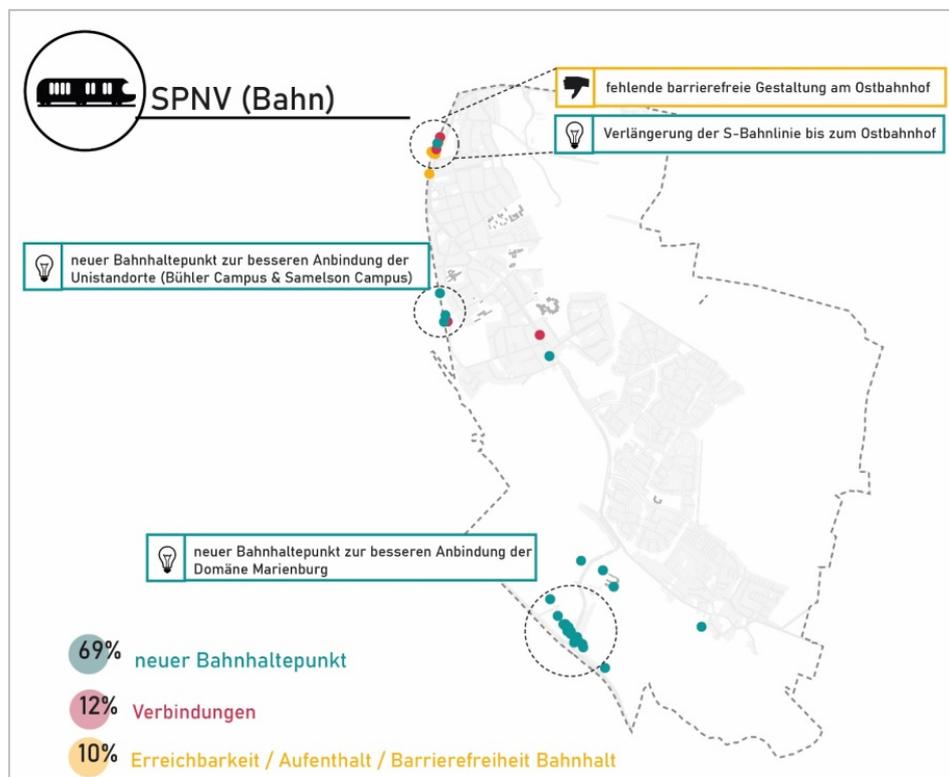


Im Bereich SPNV weisen die Kategorien Fahrtenangebot und Anbindung/Erreichbarkeit bei der Frage zu der Unzufriedenheit die größten Anteile auf. Die Fahrtenabstimmung zwischen Bahn und Bus wurde als mangelhaft bewertet. Zu wenige Bahnverbindungen ab dem Bahnhof Hildesheim Ost, insbesondere nach Hannover wurden kritisiert.

Die Wohngebiete im Hildesheimer Süden wurden mit dem nächstgelegenen Bahnhofsteilpunkt Hildesheim Ost als schlecht an den SPNV angebunden bewertet. Des Weiteren wurde die Unzuverlässigkeit der Bahn bemängelt. Seitens der Bewohnenden und Studierenden wurde als Wunsch die Reaktivierung des Bahnhofsteilpunkts in Marienburg sowie weitere Haltepunkte im Hildesheimer Süden zur besseren Anbindung der Universitätsstandorte genannt. Außerdem wurde ein besseres Fahrtenangebot insbesondere nach Hannover begrüßt.

In den Beiträgen der Kartenabfrage wurden in zwei Bereichen Bahnhofsteilpunkte vorgeschlagen (siehe Abbildung 40), die zu einer besseren Anbindung der Universitätsstandorte beitragen sollen. Am Bahnhof Hildesheim Ost wurde die fehlende Barrierefreiheit bemängelt und eine Verlängerung der S-Bahn bis zum Bahnhof Hildesheim Ost wird gewünscht.

● **Abbildung 40:** Ergebnis der Kartenabfrage zum SPNV



5.3.3 SWOT-Analyse

- **Abbildung 41:** Ergebnis der SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr

Öffentlicher Verkehr

- S**
- Der Bahnhof Hildesheim Ost ermöglicht einen direkten Zugang zum SPNV und ist ein wichtiger Umstiegspunkt
 - Hohe Angebotsqualität im Busverkehr zwischen Hauptbahnhof / Bahnhof Hildesheim Ost und Südfriedhof
- W**
- Schlechte Bustaktung ab Südfriedhof Richtung Itzum und Marienburg
 - Eingeschränktes Busverkehrsangebot in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende
 - Einige Stadtbereiche im Hildesheimer Süden befinden sich außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs von 300 Metern
 - ÖPNV-Haltestellen teilweise nicht barrierefrei gestaltet
 - Hohe Auslastung der Busse in den Stoßzeiten
 - Unzuverlässigkeit im ÖV
 - Keine Verspätungsmeldungen am Bahnhof und Bushaltestellen
 - Fehlende Haltestelleninfrastruktur am Kulturcampus
 - Mangelnde Fahrtenabstimmung zwischen Bus und Bahn
 - Zu wenige Bahnverbindungen ab Bahnhof Hildesheimer Ost - insbesondere nach Hannover
- O**
- Planung der Deutschen Bahn zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Komfort am Bahnhof Hildesheim Ost
 - Der Bahnhof Hildesheim Ost kann als zentrale Schnittstelle zwischen Bahn und Bus sowie ergänzenden Mobilitätsangeboten fungieren
 - Planung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Domäne Marienburg
 - Inklusion von Menschen mit Behinderung durch gezielte Umsetzung der Anforderungen im Rahmen des Nahverkehrsplans
- T**
- Mangelnde ÖV-Angebote birgt Risiko einer erhöhten Kfz-Nutzung
 - Unzuverlässigkeit im ÖV führt zu stärkerer Ablehnung des ÖV
 - Exklusion gehbehinderter oder mobilitätseingeschränkter Menschen durch fehlende Barrierefreiheit in der ÖV-Infrastruktur

5.4 Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr

Das Kraftfahrzeug ist nach wie vor das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Deutschland. Diese Erkenntnis lässt sich auch in Hildesheim in der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2018 wiederfinden. So hat der Pkw einen Anteil von 47% am alltäglichen Verkehrsaufkommen. Außer bei Freizeitwegen und bei Ausbildungswegen liegt der Pkw-Anteil bei über 50%. In Marienburger Höhe / Galgenberg beträgt der Pkw-Anteil an den Wegen der dort Wohnenden 45% und in Itzum-Marienburg 61%. Somit liegt der Anteil in Marienburger Höhe / Galgenberg unter und in Itzum-Marienburg über dem stadtweiten Durchschnitt.

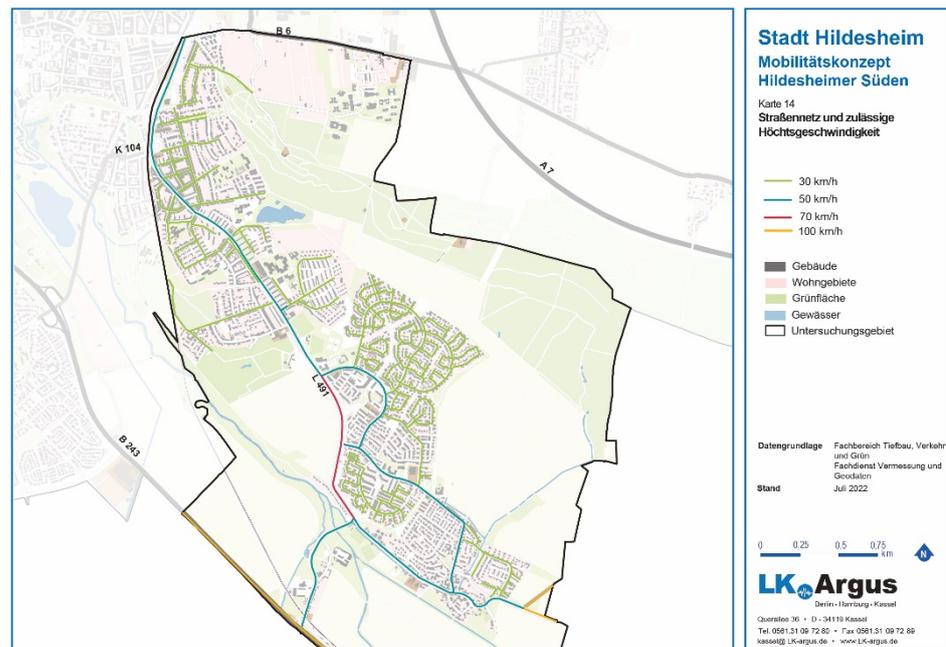
Wirtschaftsverkehre sind Verkehre, die erwerbswirtschaftlichen, gemeinwirtschaftlichen oder dienstlichen Zwecken dienen. Wirtschaftsverkehr kann also sowohl der Personenwirtschaftsverkehr (bspw. Berufsverkehr) als auch der Güterwirtschaftsverkehr sein. Im Folgenden ist mit Wirtschaftsverkehr jedoch insbesondere der Güterverkehr (Lkw-Verkehre / Kurier und Expressdienste etc.) gemeint.

5.4.1 Straßennetz

Die nachfolgende Karte 14 stellt das Straßennetz und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen im Hildesheimer Süden dar. Die Landesstraße L491 verläuft durch das Untersuchungsgebiet, die eine Verbindung nach Norden in Richtung Innenstadt und nach Süden in Richtung der Nachbargemeinden wie z. B. Bad Salzdetfurth bildet. Eine Anbindung an die Autobahn 7 ist über die Bundesstraße B1 zur AS Hildesheim nördlich des Untersuchungsgebiets möglich. Neben dem klassifizierten Straßennetz sind im Hildesheimer Süden weitere nicht klassifizierte Stadtstraßen zur Feinerschließung vorhanden.

Angaben zu Geschwindigkeitsregelungen liegen aus Open-Data Quellen vor und sind somit nicht für jede Straße erfasst. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt an allen Hauptstraßen u.a. Marienburger Straße, Hansering, Spandauer Weg, Itzumer Hauptstraße und Beusterstraße. Entlang der Marienburger Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zur Einmündung Hansering. Ab dieser Einmündung wird die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h erhöht und gilt bis zur Einmündung Itzumer Hauptstraße. In den Wohngebieten ist eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h / Tempo 30-Zonen angeordnet. An der Bundesstraße 243 an der Grenze des Hildesheimer Südens im Südwesten sowie an der Itzumer Straße ab der Haltestelle Hildesheim-Itzum gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

- **Karte 14:** Straßennetz und zulässige Höchstgeschwindigkeit

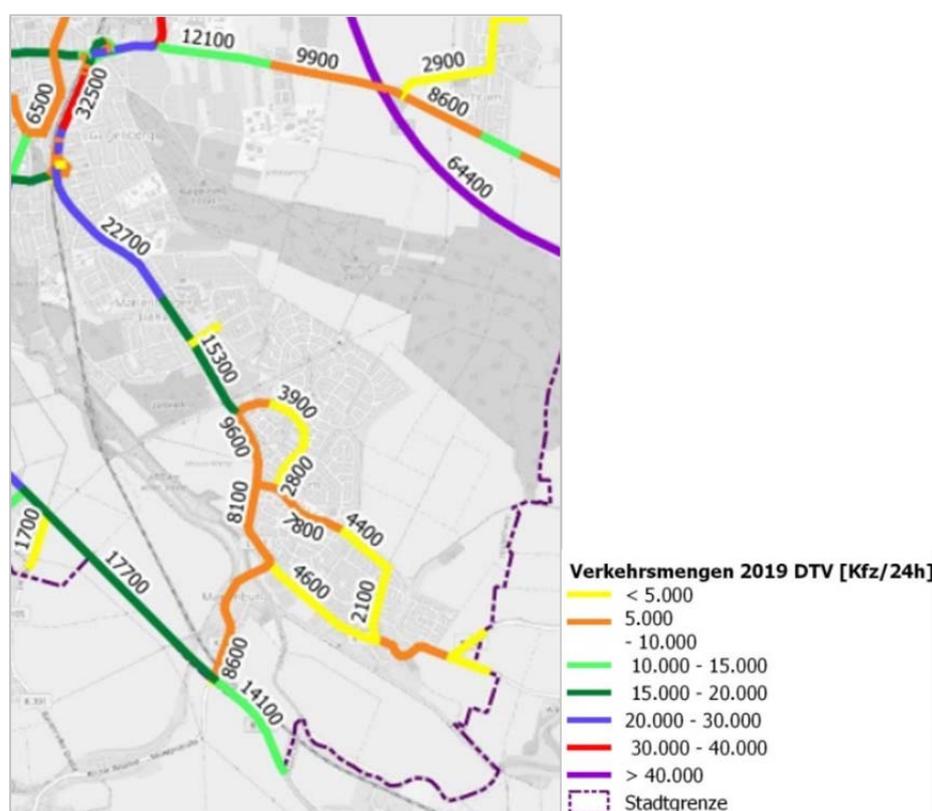


Siehe auch Kartenanhang

5.4.2 Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz

Daten zur Verkehrsbelastung für das Untersuchungsgebiet liegen aus dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe aus dem Jahr 2020 vor. Die Abbildung 42 zeigt die Verkehrsmengen DTV [Kfz/24h] im Jahr 2019. Die höchste Verkehrsbelastung liegt auf dem nördlichen Straßenabschnitt der Marienburger Straße zwischen Struckmannstraße und Greifswalder Straße vor (siehe Abbildung 42). Dieser wird im Durchschnitt von 22.700 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren. Ab der Einmündung Greifswalder Straße bis zur Einmündung Hansering ist eine geringere Verkehrsmenge von 15.300 Kfz/24h festzustellen. Die Verkehrsstärke des südlichen Straßenabschnitts der Marienburger Straße liegt zwischen 5.000 und 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.

- **Abbildung 42:** Verkehrsmengen 2019 DTV [Kfz/24h]⁹³



Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für das Neubaugebiet Wasserkamp wurde das Verkehrsaufkommen an folgenden Knotenpunkten ermittelt:⁹⁴

- KP Marienburger Straße / Schillstraße

⁹³ Stadt Hildesheim (2019): Lärmaktionsplan 3. Stufe

⁹⁴ Vgl. SHP Ingenieure (2017): Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Fläche Wasserkamp in Itzum.

- KP Marienburger Straße / Hansering
- KP Marienburger Straße / Spandauer Weg

Die Querschnittsbelastung nördlich des Knotenpunktes Marienburger Straße / Schillstraße liegt bei etwa 20.000 Kfz/Tag und südlich des Knotenpunktes bei etwa 19.000 Kfz/Tag (siehe Abbildung 43).

- **Abbildung 43:** Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Schillstraße



Nördlich des Knotenpunktes Marienburger Straße / Hansering beträgt die Querschnittsbelastung am Tag etwa 15.800 Kfz und südlich des Knotenpunktes etwa 11.000 Kfz (siehe Abbildung 44).

- **Abbildung 44:** Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Hansering



An der nördlichen Zufahrt des Knotenpunktes Marienburger Straße / Spandauer Weg wurde in 24 Stunden eine Querschnittsbelastung von etwa 11.000 Kfz gemessen, südlich des Knotenpunktes von etwa 9.500 Kfz (siehe Abbildung 45).

- **Abbildung 45:** Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Spandauer Weg



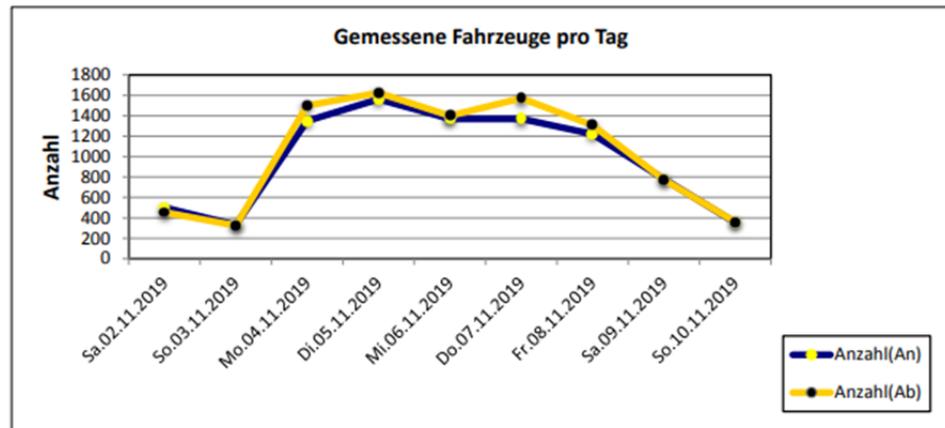
In 2019 wurde eine Verkehrszählung durch die Stadt Hildesheim an den folgenden Straßen durchgeführt⁹⁵:

- Tilsiter Straße in Höhe Haus Nr. 38
- Allensteiner Straße in Höhe Haus Nr.4
- Großer Saatner in Höhe Haus Nr. 25

An der Kreuzung Tilsiter Straße / Allensteiner Straße wurden an Werktagen täglich knapp 1.600 Fahrzeuge gemessen. Am Wochenende wird eine deutlich geringere Verkehrsbelastung ermittelt. Deutlich wird, dass Richtung Parkplatz des Hauptcampus mehr Fahrzeuge fahren als in Richtung Allensteiner Straße (siehe Abbildung 46).

⁹⁵ Stadt Hildesheim (2019): Verkehrserfassung Tilsiter Straße, Allensteiner Straße und Großer Saatner

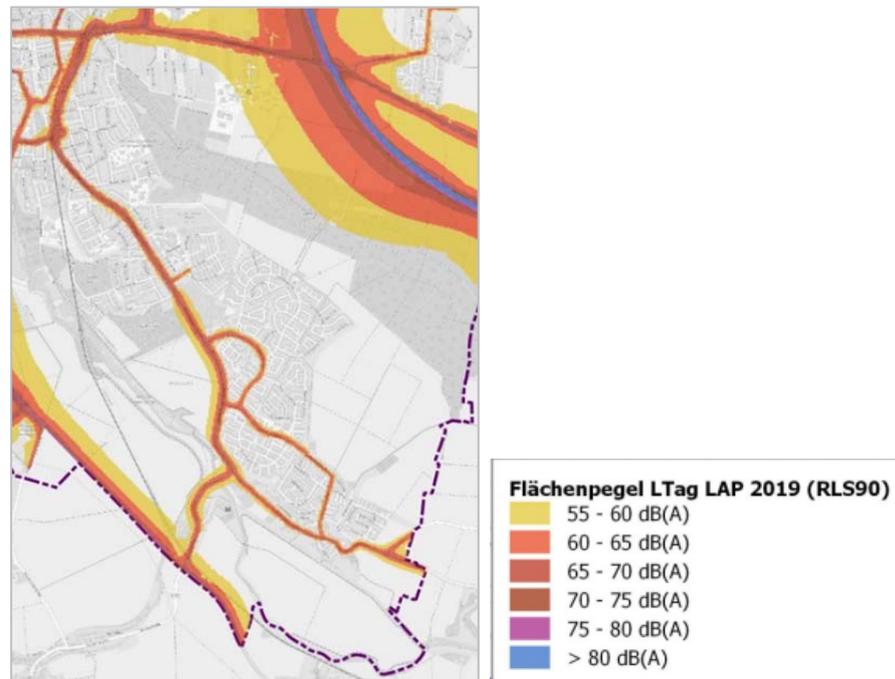
- **Abbildung 46:** Gemessene Fahrzeuge pro Tag an der Kreuzung Tilsiter Straße / Allensteiner Straße (An=Richtung Allensteiner Straße, Ab=Richtung Parkplatz)



5.4.3 Lärmbelastung

Entsprechend der hohen Kfz-Verkehrsbelastung ist auch der Lärm-Flächenpegel an der Marienburger Straße hoch. Am Tag wurde für den nördlichen Straßenabschnitt der Marienburger Straße ein Lärm-Flächenpegel von 65 – 70 dB(A) berechnet, für den südlichen Straßenabschnitt ein Lärm-Flächenpegel von 60 – 65 dB(A) (siehe Abbildung 47).

- **Abbildung 47:** Flächenpegel LTag⁹⁶



⁹⁶ Ebd.

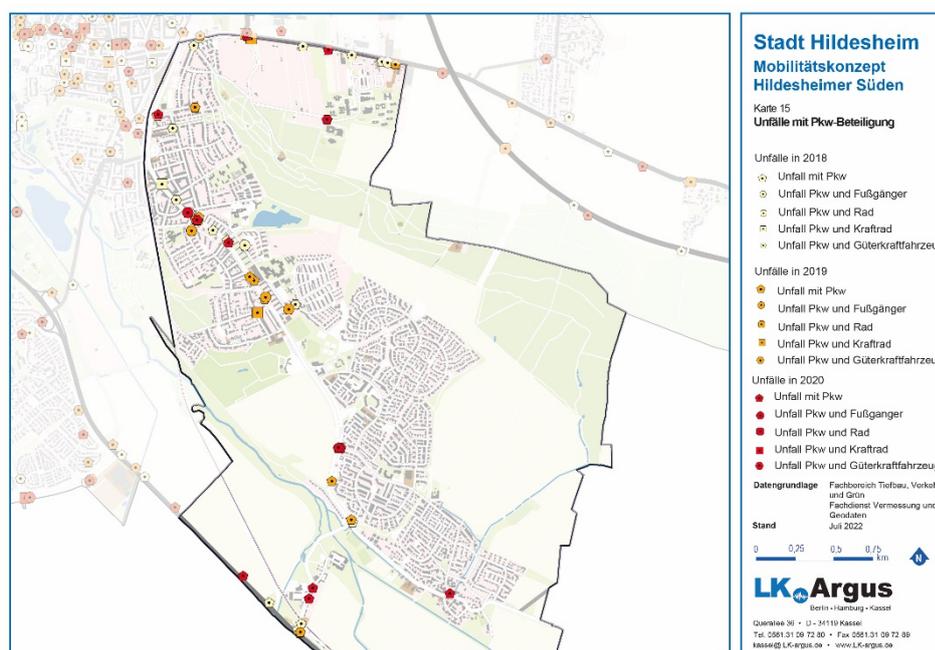
5.4.4 Unfallgeschehen im Kfz-Verkehr

Die Karte 15 stellt alle polizeilich gemeldeten Unfälle mit Pkw-Beteiligung im Hildesheimer Süden differenziert nach der Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmenden dar. Ähnlich wie beim Fuß- und Radverkehr ist die Zahl der Unfälle im Kfz-Verkehr innerhalb des Untersuchungsgebiets gegenüber 2018 zurückgegangen (siehe Tabelle 13). Darüber hinaus fällt auf, dass sich auch die meisten Unfälle im Kfz-Verkehr wie im Fuß- und Radverkehr an der Marienburger Straße ereigneten (siehe Karte 15). Ein Großteil der Autounfälle ereignete sich durch Beteiligung eines anderen Pkw.

● **Tabelle 13:** Unfallzahlen aller gemeldeten Kfz-unfälle im Zeitraum 2018-2020

Jahr	PKW / Fuß	PKW / Rad	PKW / PKW	PKW / Krad	PKW / LKW	Gesamt
2018	2	5	18	1	0	26
2019	3	4	17	3	0	27
2020	1	3	14	0	0	18

● **Karte 15:** Unfälle mit Pkw-Beteiligung

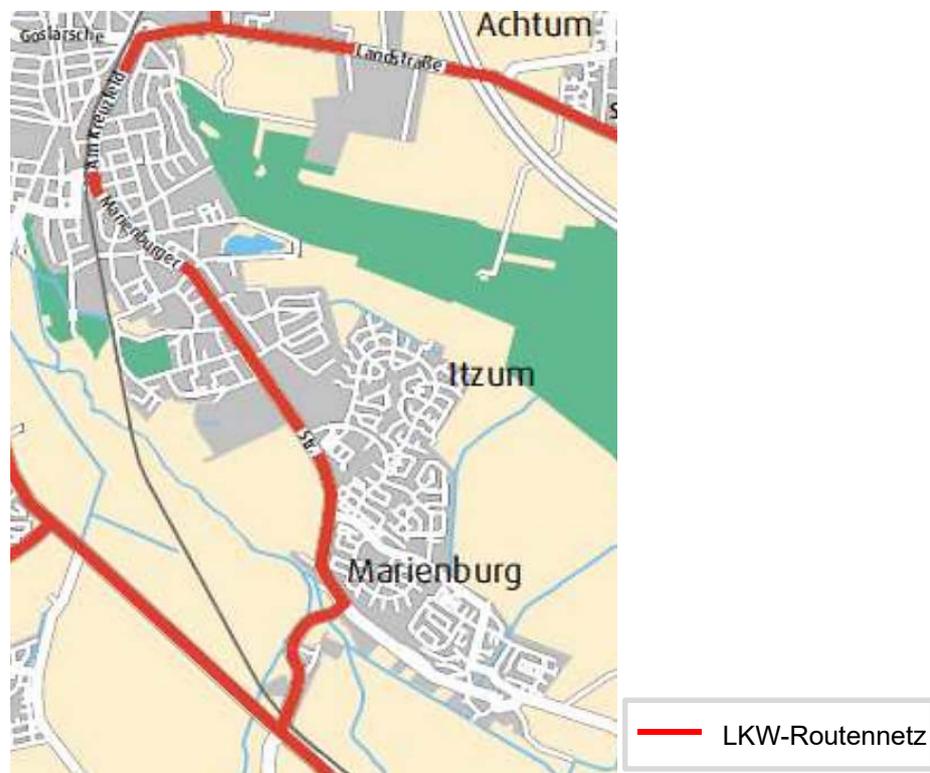


Siehe auch Kartenanhang

5.4.5 Lkw-Routennetz und Durchfahrtsbeschränkungen für den Lkw-Verkehr

Im Rahmen des IVEP wurde ein Lkw-Routennetz entwickelt, das für den Lkw-Verkehr geeignete, aber auch nicht geeignete Straßen darstellt (siehe Abbildung 48). In diesem sind einige Strecken in Hildesheim mit differenzierten Lkw-Nutzungsverboten definiert. Im Hildesheimer Süden gibt es keine Nutzungsverbote, eine Tonnagebeschränkung gibt es an der Beusterstraße. Nach dem Lkw-Routennetz verläuft die Lkw-Route entlang der Beusterstraße und Marienburger Straße. Entsprechend Informationen aus der Stadt wurde das Schwerverkehrslenkungskonzept nur dahingehend umgesetzt, dass das LKW Vorrangnetz an die Betreiber der Navigationskarten weitergeleitet wurde.

- **Abbildung 48:** Lkw-Routennetz Hildesheim mit Ausschnitt Hildesheimer Süden⁹⁷



Eine Tonnagebegrenzung für den Lkw-Verkehr ist für die Beusterstraße festgelegt und die Brücke über die Innerste weist eine Beschränkung für Kfz über 16 Tonnen auf.

⁹⁷ Vgl. Stadt Hildesheim (2012): Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025, S. 140

5.4.6 Logistik im universitären Bereich

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

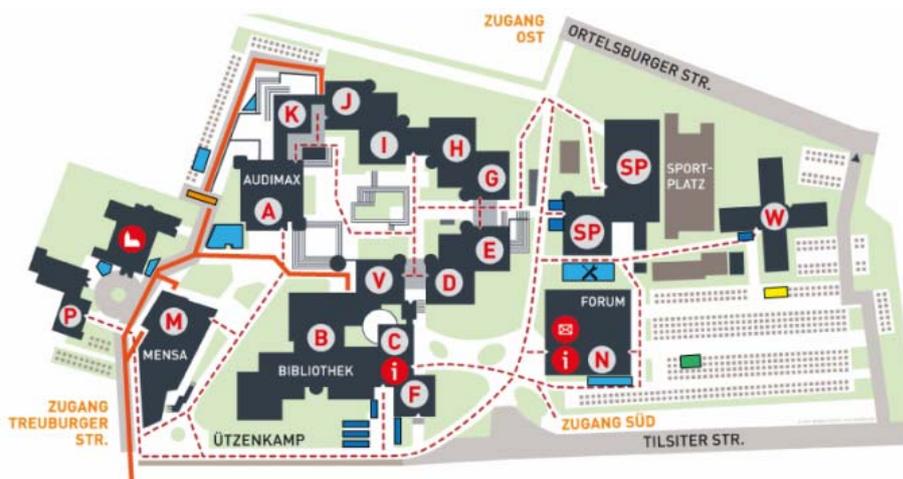
April 2023

Im Folgenden werden Informationen zur Logistik im universitären Bereich auf Grundlage der Informationen der Universität Hildesheim zusammengestellt:

- Täglich werden Post und Pakete zum Hauptcampus über die bekannten Paketdienste geliefert und dann im Anschluss vom Hausdienst via Pkw an alle Standorte verteilt. Dazu wird einmal am Tag eine "Runde" gefahren, bei der die Auslieferung der Pakete meist mit kleineren Reparaturen o.ä. verbunden ist.
- Anlieferungen über eine Spedition erfolgen an den Hauptcampus je nach Bedarf und maximal 1x pro Tag. Im Regelfall jedoch eher 2 x pro Woche. Beschaffungen für die anderen Standorte werden von der Spedition direkt geliefert (ca. alle 3-6 Wochen findet eine Lieferung statt).
- Die Anlieferungen für die Mensa am Standort Hauptcampus betragen im Normalbetrieb etwa 2 bis 3 Lkw am Tag. An den Standort Bühler-Campus wird durch das Studierendenwerk Essen mit einem Kleintransporter angeliefert (ca. 1-2 x pro Tag).
- Zum Audimax (Hauptcampus) wird nur in sehr seltenen Fällen bei Großveranstaltungen angeliefert.
- Zusätzlich fallen noch regelmäßige Fahrten des Hausdienstes sowie des Medienverleihs zwischen den Standorten an.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Anlieferungswege für die Standorte Hauptcampus, Bühler Campus und Kulturcampus. Die Zufahrt für die Anlieferung am Hauptcampus erfolgt über die Treuburger Straße. Für das Beliefen zum Gebäude K ist das Passieren einer Schranke in Höhe des Audimax erforderlich (siehe Abbildung 49).

- **Abbildung 49:** Anlieferungswege am Hauptcampus



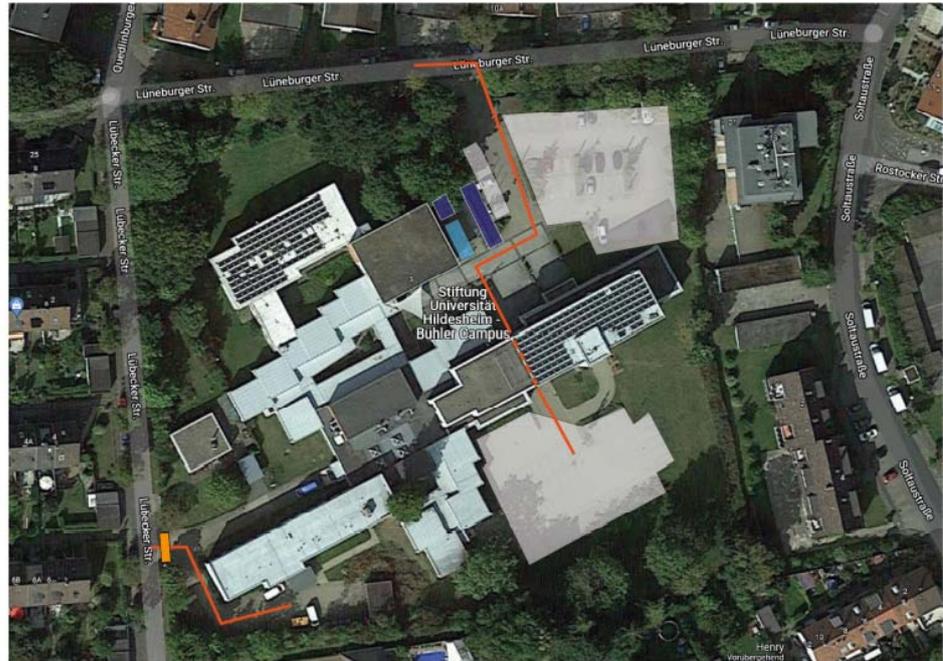
Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Am Bühler Campus gibt es zwei Zufahrten für die Anlieferung. Die Zufahrt von der Lüneburger Straße ist unbeschränkt, während für die Zufahrt von der Lübecker Straße das Passieren einer Schranke erforderlich ist (siehe Abbildung 50).

● **Abbildung 50:** Anlieferungswege am Bühler Campus



Die Anlieferung am Kulturcampus erfolgt über die Zufahrt von der Domänenstraße (siehe Abbildung 51).

● **Abbildung 51:** Anlieferungswege am Kulturcampus



— Anlieferungswege □ Schranke

5.4.7 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

In der Online-Beteiligung wurde von fast einem Drittel der Befragten angegeben, dass der Kfz-Verkehr im Hildesheimer Süden bereits sehr gut funktioniert.

Als Defizite werden die autodominierten Straßenräume durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr benannt. Zudem werden die Geschwindigkeitsüberschreitungen in Wohngebieten und an schutzbedürftigen Einrichtungen bemängelt.

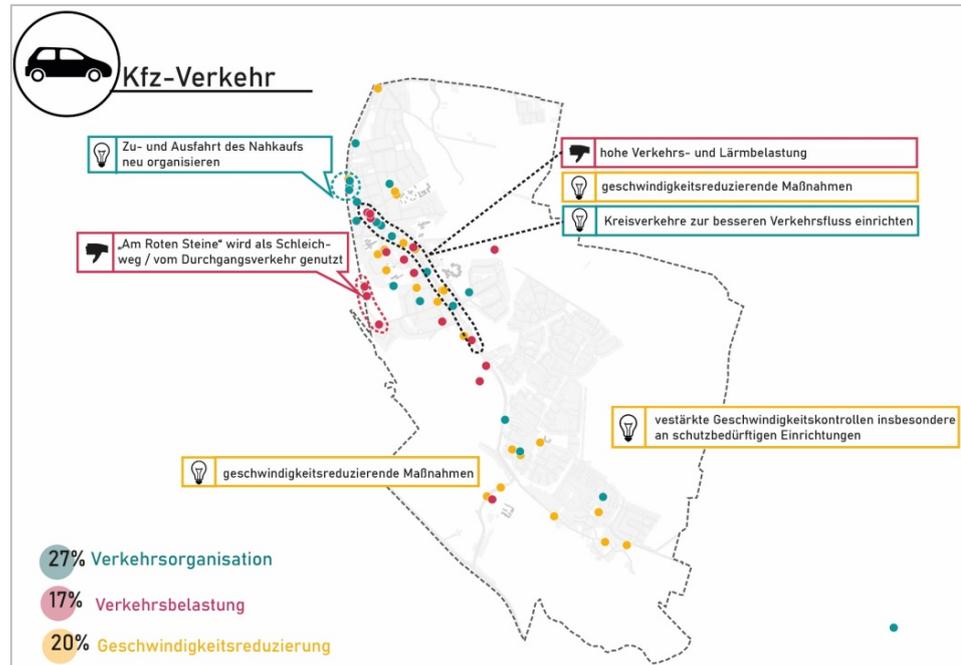
Bei der Kartenabfrage beziehen sich 27% aller Hinweise zum Kfz-Verkehr auf die Verkehrsorganisation, 20% auf die Geschwindigkeitsreduzierung und 17% auf die Verkehrsbelastung. Diese bilden die meistgenannten Kategorien mit den drei höchsten Anteilen.

Laut Beteiligten birgt das Neubaugebiet Wasserkamp potentiell das Risiko ein hohes Verkehrsaufkommen zu erzeugen. Die hohe Verkehrs- und Lärmbelastung auf der Marienburger Straße wird bemängelt und durch die Teilnehmenden wird kritisiert, dass die Straße "Am Roten Steine" als Schleichweg und somit vom Durchgangsverkehr genutzt wird.

Als Wünsche werden die Entlastung der Marienburger Straße, die Beschränkung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten sowie ein Tempolimit insbesondere auf der Marienburger Straße und auf den Nebenstraßen genannt. Eine Häufung der Kartenbeiträge ist an der Marienburger Straße festzustellen (siehe Abbildung 52).

Der Wirtschaftsverkehr wird hingegen lediglich am Rande erwähnt. Insgesamt wurden nur zwei Beiträge bei der Kartenabfrage abgegeben. Bei den beiden Beiträgen handelt es sich um Wünsche: Am Marienburger Platz sollen E-Lkw bzw. E-Sprinter eingesetzt werden. Zudem wurde der Wunsch geäußert, dass an der Mendelssohnstraße Paketstationen installiert werden sollten, um den Anlieferverkehr in Wohngebieten zu reduzieren.

● **Abbildung 52:** Ergebnis der Kartenabfrage zum Kfz-Verkehr



5.4.8 SWOT-Analyse

● **Abbildung 53:** Ergebnis der SWOT-Analyse zum Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr

- S** – Hohe Anbindungsqualitäten durch das überregionale Verkehrsnetz
– Gute Bedingungen für den Autoverkehr
- W** – Hohe Verkehrsbelastung insbesondere auf dem nördlichen Straßenabschnitt der Marienburger Straße
– Autodominierte Straßenräume insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen
– Geschwindigkeitsüberschreitungen in Wohngebieten und an schutzbedürftigen Einrichtungen
- O** – Unterdurchschnittlicher Pkw-Anteil in Marienburger Höhe / Galgenberg durch die hohe Nutzung des ÖPNV und Radverkehrs
– Berücksichtigung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten bei der Entwicklung von Siedlungsfläche (z.B. Wasserkamp) kann positiven Einfluss auf zukünftige Verkehre nehmen und Verkehrsbelastungen entgegenwirken
– Rückgang der Unfallzahlen mit Pkw-Beteiligung im Straßenverkehr und kann durch weitere Maßnahmen in der Verkehrssicherheit ein Vision Zero erzielt werden
– Keine Gewerbegebiete im Hildesheimer Süden; geringer Wirtschaftsverkehr durch Anlieferwege (Uni, Supermärkte, Betriebe)
- T** – Erhöhung des Anteils motorisierter Individualverkehre bei einer auf das Auto ausgerichteten Stadtentwicklung
– Entwicklung von weiteren Siedlungsflächen (z.B. Wasserkamp) ohne Berücksichtigung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten kann zur erhöhten Verkehrsbelastung insbesondere auf der Marienburger Höhe führen

5.5 Ruhender Verkehr

Mit ruhendem Verkehr ist der nicht fließende Verkehr (also haltende und parkende Fahrzeuge) gemeint.

Die Anlagen und die Organisation des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und Struktur der Städte und Gemeinden. Die Art und Weise der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Qualität des Verkehrsablaufes im Straßennetz sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Die Parkraumplanung ist daher integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.⁹⁸

Zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs gehören die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum, der Öffentlichkeit zur allgemeinen Benutzung zugängliche Parkplätze und Parkbauten sowie die privaten Flächen und Bauten, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen.

Zum Wohngebiet östlich des Hauptcampus der Universität Hildesheim gibt es immer wieder Beschwerden der Anwohnenden zum ruhenden Verkehr. Es besteht eine Nutzungskonkurrenz um den öffentlichen Parkraum zwischen den Bewohnenden und den Studierenden.

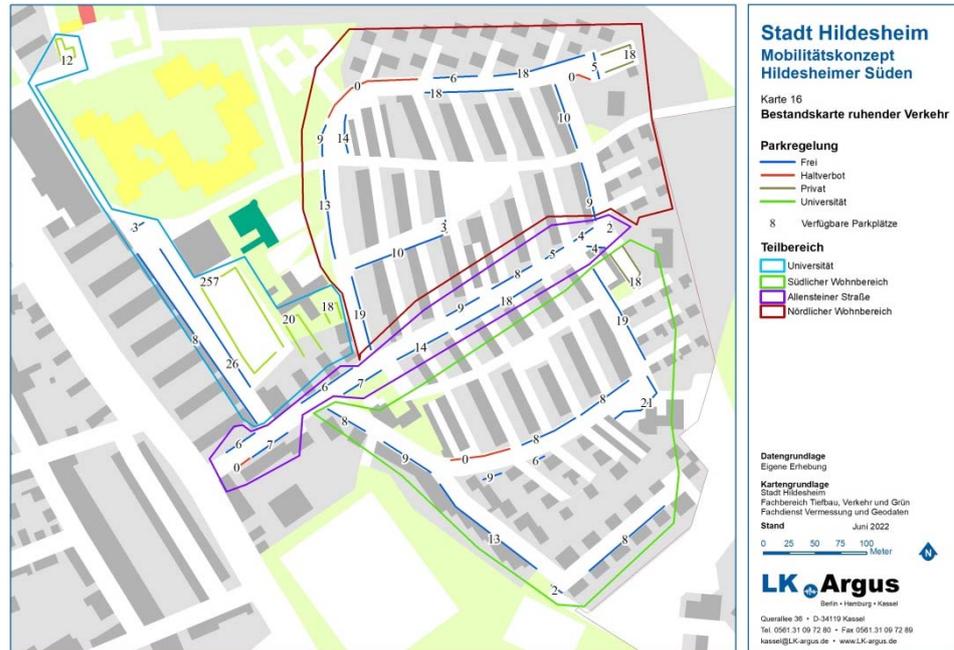
Entsprechend der Information der Stadt wird derzeit für die Innenstadt und den innenstadtnahen Bereich ein Parkraumkonzept erarbeitet. Für den Hildesheimer Süden liegt allerdings kein Parkraumkonzept vor. Zudem gibt es keine Parkraumbewirtschaftung. Dementsprechend gibt es viele kostenlose und zeitlich unbegrenzte Parkplätze. Am Südfriedhof ist eine P+R-Anlage vorhanden. Gegenüber dem Südfriedhof am Parkplatz der Bezirkssportanlage stehen weitere kostenlose Parkplätze zur Verfügung.

5.5.1 Parkraumuntersuchung

Für den Hauptcampus der Universität Hildesheim und das Wohngebiet östlich davon wurden die vorhandenen Parkmöglichkeiten sowie die Parkregelungen und die Belegung der Parkplätze zu unterschiedlichen Zeiten erfasst. Die Erfassung des Parkraumangebotes erfolgt für die zuvor definierten Teilbereiche (siehe Karte 16). Die Parkraumbelegungsuntersuchung wurde am Dienstag, den 31.05.2022, zu den Zeiten 9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr und 21 Uhr durchgeführt. Sofern erkennbar wurden auch Bereiche erfasst, in denen Fahrzeuge illegal abgestellt waren, bspw. auf Gehwegen, oder in Halte- und Parkverbotsbereichen.

⁹⁸ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Ausgabe 2005, S. 7

● **Karte 16:** Bestandskarte ruhender Verkehr



Siehe auch Kartenanhang

Parkraumangebot

Die erfassten Parkplätze verteilen sich, wie in Tabelle 14 dargestellt, auf die unterschiedlichen Teilbereiche.

● **Tabelle 14:** Parkplatzstatistik

Teilbereich	Parkplatzzahl
Universität	344
Nördlicher Wohnbereich	152
Südlicher Wohnbereich	129
Allensteiner Straße	90
Gesamt	715

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 715 Park- und öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung, die sich wie folgt auf die unterschiedlichen Parkregelungen verteilen:

● **Tabelle 15:** Parkplatzzahl nach Parkregelung

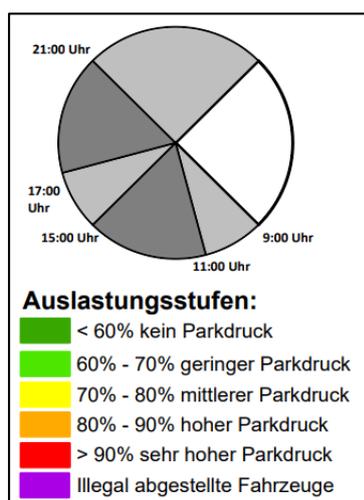
Parkregelung	Parkplatzzahl
Gehwegparken; frei (straßenbegleitendes Parken)	372
Privat	36
Universität	307
Haltverbot	0
Gesamt	715

Parkraumauslastung

Um die erhobene Belegung der Parkplätze bewerten zu können, erfolgte eine Auswertung, mit der die prozentuale Auslastung jedes Abschnittes zu den verschiedenen Erhebungszeiten ermittelt und bewertet wird.

Differenziert bewertet wird die Auslastung analog der Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE⁹⁹ nach folgenden Stufen

- <60% Auslastung = kein Parkdruck
- 60-70% Auslastung = geringer Parkdruck
- 70-80% Auslastung = mittlerer Parkdruck
- 80-90% Auslastung = hoher Parkdruck
- >90% Auslastung = sehr hoher Parkdruck



● **Abbildung 54:** Legende Tagesauslastung zu 5 Tageszeiten

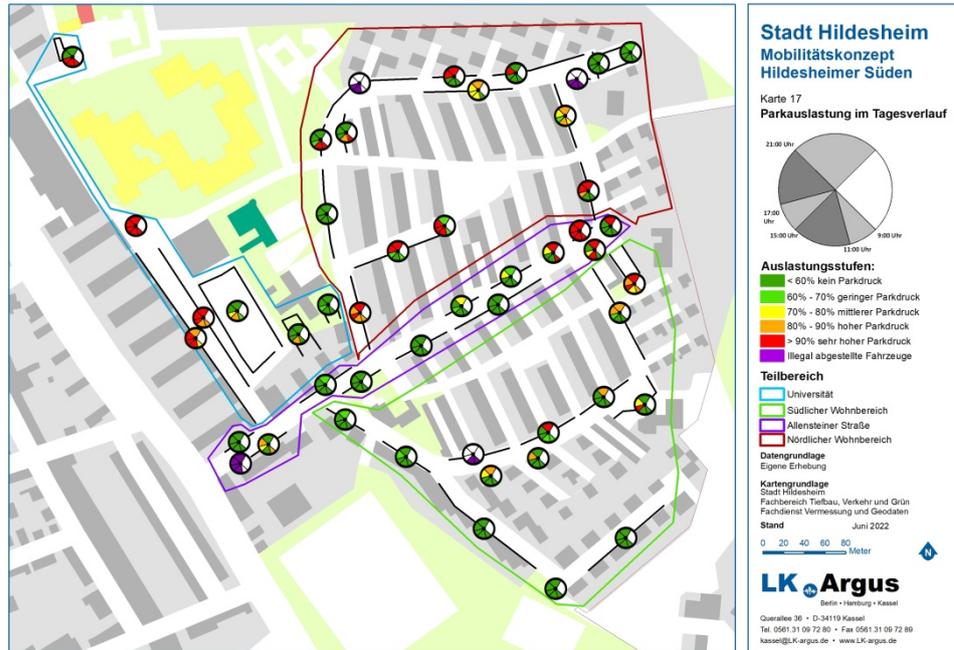
Jeweils mit Hilfe einer 24-Stunden Uhrdarstellung wird der Verlauf der Auslastung kartografisch dargestellt.

Ein dunkelgrüner eingefärbter Kreisabschnitt zwischen 9 Uhr und 11 Uhr besagt, dass zum Zeitpunkt der 9 Uhr-Erhebung die Auslastung in diesem Abschnitt niedriger als 60% war. Im weißen Kreissegment (zw. 21 Uhr und 9 Uhr) hat keine Erhebung stattgefunden.

⁹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 S. 42

Karte 17 zeigt die Darstellung der Auslastung am Dienstag 31.05.2022 zu den Erhebungszeiten für die definierten Teilbereiche (siehe auch Karte 16).

● **Karte 17: Parkauslastung im Tagesverlauf**



Siehe auch Kartenanhang

Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Teilbereich der Universität an der Tilsiter Straße ab 11:00 Uhr bis einschließlich 21:00 Uhr ein sehr hoher Parkdruck besteht. Dagegen ist auf dem Parkplatz des Hauptcampus im gesamten Tagesverlauf, außer zwischen 11:00 Uhr und 15:00 Uhr, kein Parkdruck vorhanden. Insgesamt besteht für den Teilbereich Universität ein hoher Parkdruck, insbesondere zum Zeitpunkt der 11-Uhr Erhebung.

Im Teilbereich Alleensteiner Straße ist im gesamten Tagesverlauf kein Parkdruck vorhanden. Auffällig ist jedoch, dass im östlichsten Teil der Straße teilweise sehr hoher Parkdruck besteht. Im westlichsten Teil der Straße wurden außerdem illegal abgestellte Fahrzeuge erfasst.

Im nördlichen Wohnbereich besteht insgesamt ein geringer Parkdruck. Einige Straßen sind teilweise hoch ausgelastet z.B. die Ortelsburger Straße und Angerburgerstraße. Im südlichen Wohnbereich herrscht im gesamten Tagesverlauf kein Parkdruck.

Parkraumangebot auf den Parkplätzen an allen Universitätsstandorten

Neben den Parkplätzen am Hauptcampus, die in der Parkraumuntersuchung mitbetrachtet wurden, besteht auch an anderen Universitätsstandorten ein

Parkraumangebot. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht des Parkplatzangebots auf allen Parkplätzen der Universitätsstandorte.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

● **Tabelle 16:** Übersicht der Parkplätze an den Universitätsstandorten¹⁰⁰

Bericht

April 2023

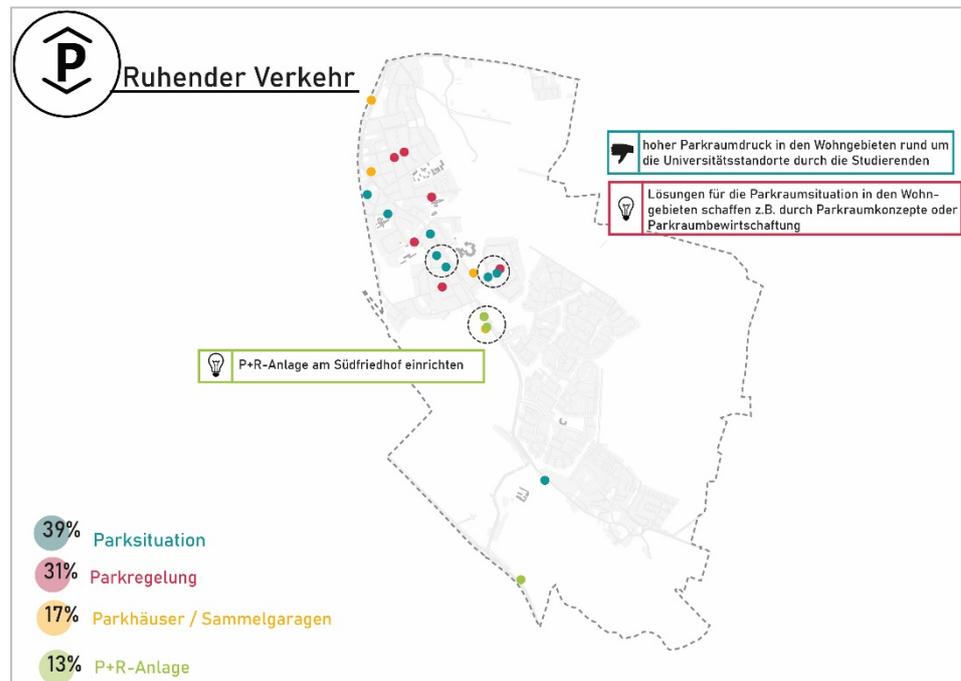
Standort	Stellplätze	davon	Beschreibung
Hauptcampus gesamt	343		
Parkplatz Forum N	257	ca. 2 Behindertenparkplätze 2 Carsharing	Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung
Parkplatz am Gebäude W	37		Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung
Parkplatz an der neuen Mensa	8	2 Behindertenparkplätze	
Parkplatz hinter Audimax	41		
Ausweichparkplatz Hauptcampus - Bezirkssportanlage	80		Öffentlicher Parkplatz, 80 Stellplätze sind der Universität Hildesheim gewidmet
Ausweichparkplatz Hauptcampus – Südfriedhof	k.A.		Öffentlicher Parkplatz, Nutzung von der Stadt geduldet
Samelson-Campus	48		
Parkplatz	45	2 Behindertenparkplätze	Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung
Thimotheuskirche	3		Wird lediglich von Mitarbeitenden genutzt
Bühler-Campus	97		
Parkplatz vorne	52	2 Behindertenparkplätze	Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung
Parkplatz hinten	45		Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung
Kulturcampus	73		
Vor dem Hofcafé	30		Auf den Flächen vor dem Hofcafé und der "Scheune" befinden sich ca. 30 unmarkierte Stellplätze, auf welchen größtenteils "wildes Parken" stattfindet
Offizieller Parkplatz	43	2 Behindertenparkplätze	Unbeschränkt, keine Parkraumbewirtschaftung

¹⁰⁰ Stiftung Universität Hildesheim (2021): Infrastruktur PKW (Stand Nov. 2021)

5.5.2 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Zum Ruhenden Verkehr wurden insgesamt 19 Einträge abgegeben. Die Marker für die Einträge zur Parkraumsituation und -regelung rund um die Unistandorte wurden insbesondere am Hauptcampus, Samelson-Campus und Bühler Campus gesetzt (siehe Abbildung 55). Der hohe Parkdruck in den Wohngebieten rund um die Unistandorte wurde bemängelt und Lösungen dafür gewünscht z.B. durch Parkraumkonzepte oder Parkraumbewirtschaftung.

- **Abbildung 55:** Ergebnis der Kartenabfrage zum Ruhenden Verkehr



5.5.3 SWOT-Analyse

- **Abbildung 56:** Ergebnis der SWOT-Analyse zum Ruhenden Verkehr

Ruhender Verkehr

- S** - P+R-Anlage am Südfriedhof und viele kostenfrei verfügbare Parkplätze
- W** - Parkraumprobleme und hoher Parksuchverkehr in den Wohngebieten rund um die Unistandorte
- O** - Parkraumkonzepte und Parkraumbewirtschaftung können eine Lösung für die derzeitige Parkraumsituation darstellen
- T** - Erweiterungen der Unistandorte können die derzeitige Parkraumsituation zusätzlich verschärfen
- Es liegen keine Konzepte zum Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung vor

5.6 Vernetzte Mobilität und Elektromobilität

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Das Angebot einer vernetzten Mobilität fördert die Inter- und Multimodalität von Menschen, das heißt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg oder über einen Zeitraum hinaus. Die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln kann aus individueller Sicht eine optimale Lösung darstellen. Beispielsweise wird der Abschnitt von der Wohnung bis zur ÖPNV-Haltestelle mit dem Fahrrad zurückgelegt, und nach dem Ausstieg aus dem Bus / der Bahn wird für die letzte Meile auf das Angebot eines E-Scooters oder BikeSharing zurückgegriffen (Intermodalität).

Bessere Verknüpfungen und erweiterte Angebote unterschiedlicher Verkehrsmittel bilden das Grundgerüst der vernetzten Mobilität und können zu einem stadtverträglichen Verkehr wesentlich beitragen. Hierbei ist der Ausbau der Car- und Bikesharing-Systeme, kurze Umstiegswege sowie Bike + Ride und Park + Ride Anlagen bzw. deren Ausbau zu Mobilitätsstationen von besonderer Bedeutung.

5.6.1 Das Angebot der vernetzten Mobilität im Hildesheimer Süden

Die Analysen zu bestehenden Angeboten der vernetzten Mobilität (Inter- und Multimodalität) umfassen auf Basis vorliegender Informationen:

- vorhandene Carsharing-Angebote in Hildesheim und Standorte im Untersuchungsgebiet
- Hilde Lastenrad mit Verfügbarkeit im Untersuchungsgebiet
- Angebote E-Scooter-Sharing
- Verknüpfung an ÖPNV-Haltestellen (B+R, P+R)
- Ladeinfrastruktur

Derzeit werden Carsharing-Angebote von dem Anbieter stadtmobil zur Verfügung gestellt. In Hildesheim gibt es sieben Stationen mit insgesamt 14 Fahrzeugen. Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist ein stadtmobil-Standort an der Universität Hildesheim mit drei Fahrzeugen vorhanden (siehe Karte 18). Am Bahnhof Hildesheim Ost, welcher an das Untersuchungsgebiet angrenzt, sind zwei stadtmobil-Standorte vorzufinden, die mit einem Fahrzeug an der Station „Immengarten 41“ und mit drei Fahrzeugen an der Station „Annenstraße“ ausgestattet sind. Das Carsharing-Angebot des Anbieters stadtmobil umfasst konventionell betriebene Fahrzeuge, aber keine Elektroautos.

In Hildesheim gibt es die Initiative „Hilde“ des ADFC Hildesheims, die den kostenfreien Verleih von Lastenrädern, hauptsächlich für den privaten Ge-

brauch, ermöglicht. Die Projektlaufzeit war mit zwei Jahren angesetzt und sollte Ende Januar 2022 auslaufen, wird aktuell aber weiterhin vor allem durch Spenden weiter betrieben.¹⁰¹ Die Lastenräder wurden an verschiedenen Punkten zum Ausleihen angeboten, eine der zehn Verleihstationen befindet sich am Marienburger Platz, dort wird das Lastenrad „Irmhilde“ angeboten.

Die Standorte für den Hilde Lastenradverleih sind regelmäßig über das Stadtgebiet verteilt. In der Nähe des Bahnhofs Hildesheim Ost sind zwei Standorte vorzufinden. Diese sind an der Goschenstraße 31 und 73 zu verorten. Auf der Webseite www.hilde-lastenrad.de sind die Lastenräder online buchbar. Eine Anmeldung für die Buchung ist erforderlich.

- **Abbildung 57:** Lastenrad Irmhilde am Marienburger Platz¹⁰²



In 2020 startete der E-Scooter-Anbieter Lime in Hildesheim. Eine Flotte von rund 300 E-Scootern wurde eingesetzt.¹⁰³ In 2021 wurde das E-Scooter-Sharingsystem durch den Anbieter Bolt erweitert.¹⁰⁴ Das E-Scooter-Sharing erfolgt nach einem Free-Floating System. Es gibt daher keine ausgewiesenen Abstellplätze für die E-Scooter.

¹⁰¹ Hilde Lastenradverleih (2022): Lastenräder. URL: <https://hilde-lastenrad.de/artikel/>

¹⁰² Ebd.

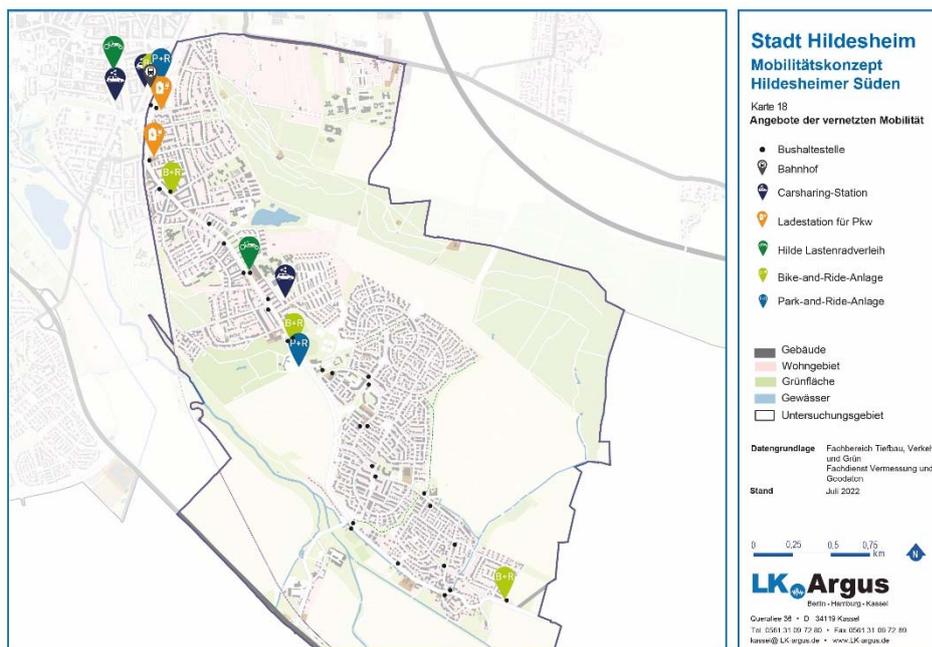
¹⁰³ Hildesheimer Presse (2020): E-Scooter-Anbieter Lime startet in Hildesheim. URL: <https://hildesheimer-presse.de/2020/09/07/e-scooter-anbieter-lime-startet-in-hildesheim/>

¹⁰⁴ Hildesheimer Presse (2021): Preiswertes Mobilitätsangebot: Bolt bringt seinen E-Scooter-Sharing- Dienst nach Hildesheim URL: <https://hildesheimer-presse.de/2021/08/03/preiswertes-mobilitaetsangebot-bolt-bringt-seinen-e-scooter-sharing-dienst-nach-hildesheim/>

Die EVI Energieversorgung Hildesheim ist Vorreiter im Bereich Sharing-Angebote der E-Mobilität. Das erste E-Carsharing-Projekt in Hildesheim wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinnützigen Baugesellschaft zu Hildesheim AG (gbg) in der Pippelsberg gestartet. In Oktober 2021 startete die EVI Energieversorgung Hildesheim ein neues Carsharing-Angebot am Technologiezentrum Hildesheim (TZH). Ein Elektrofahrzeug samt Ladestation vor Ort steht seitdem am TZH bereit. Mitarbeitende der im TZH angesiedelten Unternehmen können das E-Carsharing-Angebot nutzen¹⁰⁵. Im Untersuchungsgebiet besteht jedoch noch kein Sharing-Angebot im Bereich der E-Mobilität.

Die Karte 18 stellt die verschiedenen Angebote der vernetzten Mobilität dar. Anhand der Verteilung der Angebote werden die möglichen Standorte der vernetzten Mobilität und Potentialräume für die Etablierung einer Mobilitätsstation deutlich:

- Bahnhof Hildesheimer Ost
- Marienburger Platz
- Südfriedhof
- **Karte 18:** Angebote der vernetzten Mobilität



Siehe auch Kartenanhang

¹⁰⁵ <https://www.evi-hildesheim.de/evi/Meldungen-aktuelle-Meldungslisten/2021-Meldungen/Die-EVI-bietet-Elektro-Carsharing-im-Technologiezentrum-Hildesheim-an.html>

In Hildesheim gibt es mit Stand März 2023 insgesamt 144 Ladepunkte für Elektroautos von unterschiedlichen Anbietern.¹⁰⁶ Davon werden 56 Ladepunkte von der EVI Energieversorger betrieben.

Im gesamten Stadtgebiet gibt es insgesamt 24 öffentliche und 17 halböffentliche Ladestationen. Von den 144 Ladepunkten sind 50 DC-Ladepunkte (Schnellladen).

Innerhalb des Untersuchungsgebiets ist eine Ladeinfrastruktur an der Mendelssohnstraße vorzufinden. Die Errichtung einer neuen Ladestation, betrieben von der EVI ist für 2023 an der Tilsiter Straße geplant.

Neben dem Anbieter EVI gibt es weitere Anbieter für die Ladeinfrastruktur, wie z.B. die Comfortcharge GmbH. Diese ist mit einer Ladestation an der Händelstraße (Schnellladepunkt) Norden des Untersuchungsgebiets vertreten.¹⁰⁷

5.6.2 Hinweise aus der Online-Beteiligung

Zum Thema Mobilitätsstation wurde im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten wenige Einträge abgegeben, da das Thema in Hildesheim noch nicht präsent ist. Aus den Ergebnissen der Online-Beteiligung lassen sich erste Hinweise zum gewünschten Standort, zur Verteilung und zu den Angeboten ableiten. Als mögliche Standorte wurde der Bahnhof Hildesheim Ost, Hauptcampus, Südfriedhof und Kulturcampus genannt. Darüber hinaus wird gewünscht, dass die Mobilitätsstationen in einem engen Netz eingerichtet werden sollen. Ein gutes ÖPNV-Angebot, sichere Radabstellanlagen und kurze Wege sind weitere wichtige Kriterien für eine Mobilitätsstation.

Aus der Kartenabfrage wird deutlich, wo weitere Standorte für eine Mobilitätsstation gewünscht werden (siehe Abbildung 58). Ergänzend zu den bereits genannten Standorten werden weitere Standorte wie im nördlichsten Teil der Marienburger Straße (gegenüber dem Klingeltunnel) sowie in Itzum, wie am Rewe am Spandauer Weg und an der Endhaltestelle der Linie 4 genannt.

¹⁰⁶ Bundesnetzagentur (2023): Ladesäulenskarte. URL: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html> (Stand 01.01.2023) und EVI Energieversorgung Hildesheim, April 2024

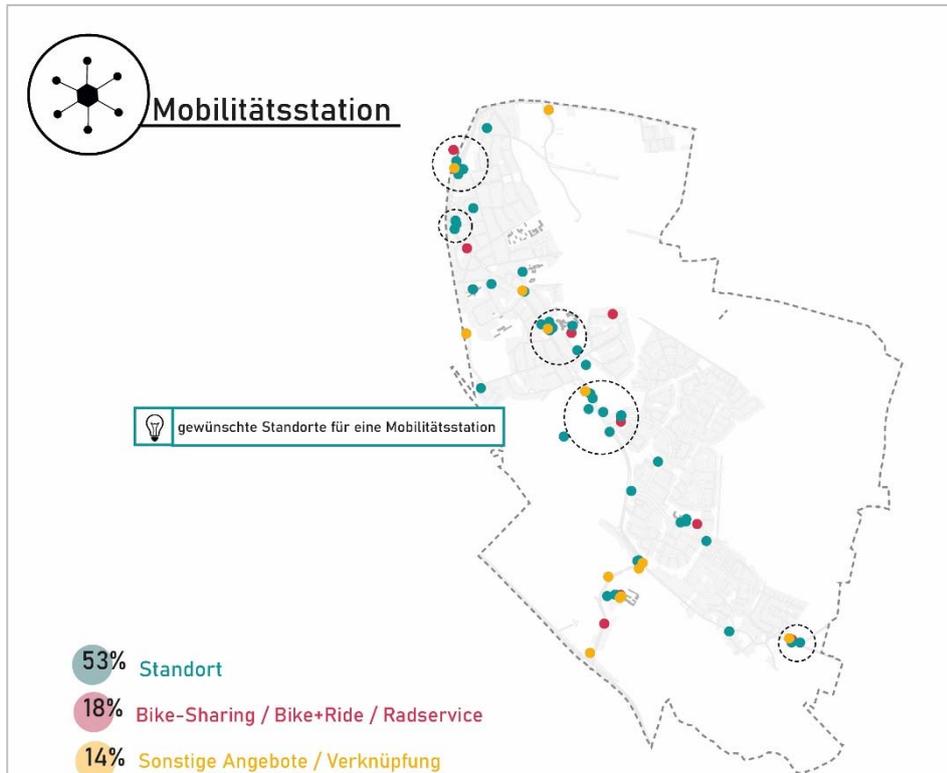
¹⁰⁷ Ebd.

● **Abbildung 58:** Ergebnis der Kartenabfrage zur Mobilitätsstation

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



5.6.3 SWOT-Analyse

● **Abbildung 59:** Ergebnis der SWOT-Analyse zur Vernetzten Mobilität

Vernetzte Mobilität

S - Verschiedene Angebote der vernetzten Mobilität (Carsharing, Lastenradverleih, B+R und P+R-Anlagen und Ladestationen) im Hildesheimer Süden vorhanden
- Erweiterung des E-Scooter-Systems in Hildesheim

W - Geringes Carsharing-Angebot im Hildesheimer Süden
- Bestehendes Carsharing-System bietet keine elektrisch getriebenen Autos an
- Fehlendes Bikesharing-Angebot
- Initiative „Hilde“ zum kostenlosen Lastenradverleih ist zeitlich beschränkt

O - Potentialräume für die Etablierung einer Mobilitätsstation auf Grundlage der Verteilung der Angebote abzuleiten
- Etablierung der Mobilitätsstationen an den Universitätsstandorten
- Studierende als potentielle Nutzergruppen, bei denen multimodale Angebote gut verankert werden können

T - Mangelndes Sharing-Angebot führt zur weiteren privaten Pkw-Nutzung

6 Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden

Verkehr vermeiden und nachhaltige Mobilität fördern sind die grundsätzlichen Leitgedanken zum Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden, für die im Rahmen einer Projektskizze zur öffentlichen Förderung des Projektes Zielsetzungen ausformuliert wurden. Auf Basis der durchgeführten Bestandsanalyse und der hieraus abgeleiteten SWOT-Analyse¹⁰⁸ wurden die formulierten Zielsetzungen überprüft, weiterentwickelt und ergänzt.

Zu der jeweiligen Zielsetzung wurden handlungsbezogene Unterziele formuliert. In der folgenden Tabelle sind die Zielsetzungen mit den jeweiligen Unterzielen aufgeführt, die die Leitlinien und Ansatzpunkte zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen für eine zukünftige nachhaltige Mobilität im Hildesheimer Süden darstellen.

● **Tabelle 17:** Ziele und Unterziele des Mobilitätskonzeptes

Ziele	Unterziele
 <p>01 Förderung der nachhaltigen Mobilität</p>	1 Verbesserung der Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in neuen Wohnquartieren und im Bestand (Stadt der kurzen Wege, Chancengleichheit nachhaltige Mobilität)
	2 Ausbau des Umweltverbundes zu einer attraktiven Mobilitätsalternative zum Auto
	3 Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und Bereitstellung von öffentlichen Flächen für nachhaltige Mobilität (Präsenz im öffentlichen Raum)
	4 Steigerung der Anteile der nachhaltigen Mobilitätsformen am Modal-Split
	5 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
 <p>02 Sicherung der Erreichbarkeit</p>	1 Sicherstellung der Attraktivität des Wohn- und Universitätsstandortes durch gute Erreichbarkeit
	2 Verbesserung der Erreichbarkeit im Nah-, Regional- und Fernverkehr mit Optimierung der Erschließungs-, Angebots- und Verbindungsqualitäten

¹⁰⁸ Siehe Analysebericht (Kapitel 5)

Ziele	Unterziele
	<p>3 Schaffung hochwertiger, engmaschiger und sicherer Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr mit Anbindung der alltags- und freizeitrelevanten Ziele</p> <hr/> <p>4 Sicherstellung barrierefreier Verkehrsanlagen</p>
<p>03</p> <p> Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden</p>	<p>1 Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohnenden des Hildesheimer Südens</p> <hr/> <p>2 Etablierung neuer flexibler Mobilitätsformen (z.B. Sharing-Konzepte, On-Demand-Verkehre)</p> <hr/> <p>3 Integration von alternativen Antrieben (E-Mobilität, Batterietechnologie, Wasserstoff etc.)</p> <hr/> <p>4 Förderung von Inter- und Multimodalität durch Optimierung von Verknüpfungsmöglichkeiten</p>
<p>04</p> <p> Stärkere Öffentlichkeitsarbeit/ Kampagnen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität</p>	<p>1 Einbindung der Öffentlichkeit bereits in der Konzeptphase</p> <hr/> <p>2 Offensive und stetige Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen im Alltag der Studierenden, der Beschäftigten der Hochschule und der Bewohnenden</p> <hr/> <p>3 Bewerbung der neuen Möglichkeiten von Inter- und Multimodalität im Zuge der Optimierung der Verknüpfung (durch Mobilitätsstationen)</p>
<p>05</p> <p> Digitale Vernetzung</p>	<p>1 Sicherstellung einer smarten Vernetzung der Mobilitätsangebote</p> <hr/> <p>2 Implementierung und nutzerfreundliche Gestaltung neuer Technologien</p>
<p>06</p> <p> Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen</p>	<p>1 Straßenräume als sicherer Bewegungsraum für alle Altersgruppen und Nutzer*innen, insbesondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Älteren</p> <hr/> <p>2 Städtebauliche Gestaltung und Planung von Straßenräumen für alle Nutzenden mitdenken</p> <hr/> <p>3 Erhöhung der Aufenthalts- und Umweltqualität sowie Stärkung der Klimaresilienz durch Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastung, attraktiver Gestaltung und Begrünung</p>

	Ziele	Unterziele	
	07 Entlastung der umliegenden Straßen am Hauptcampus vom ruhenden Verkehr	1 Entschärfung der Nutzerkonkurrenz um öffentlichen Parkraum in den angrenzenden Wohngebieten der Universitätsstandorte 2 Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs 3 Nutzung des "frei werdenden Raumes" zur Förderung der nachhaltigen Mobilität	
		08 Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte	1 Optimierung der Verbindungen und Wegeketten für die Verkehrsmittel der nachhaltigen Mobilität 2 Attraktive und verlässliche ÖPNV-Anbindung aller Universitätsstandorte an den Regionalverkehr am Haupt- und Ostbahnhof 3 Attraktive Radverkehrsverbindung durch Realisierung der Hauptroute (Hbf. / Ostbf. - Universität) sowie sicherer Abstellanlagen 4 Nachhaltige Abwicklung der Wege zwischen den Unistandorten durch Etablierung nachhaltiger, flexibler und gemeinschaftlich nutzbarer Mobilitätsangebote
			09 Projektbegleitende Vorbereitung der Umsetzung

7 Handlungsfelder und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Die Maßnahmenentwicklung berücksichtigt aktuelle Trends sowie die gesellschaftlichen Herausforderungen, u.a. den Klimawandel und den demographischen Wandel. Neben den lokalen Gegebenheiten wird die Maßnahmenentwicklung daher auch immer vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen gedacht und beinhaltet innovative Ideen für eine zukunftsgerechte Mobilität.

Aufbauend auf der Mängelanalyse und den formulierten Zielsetzungen sowie unter Einbindung vorhandener Planungen wurden zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen für das Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden 9 Handlungsfelder abgeleitet. Diese sind:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV und SPNV
- Vernetzte Mobilität
- Ruhender Verkehr
- Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit
- Mobilitätsmanagement
- Digitalisierung und
- Umsetzungsstrategie

Die einzelnen Handlungsfelder beinhalten konkrete Maßnahmen, die als Empfehlungen für die Stadt Hildesheim dienen, um die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes umzusetzen und die Mobilitätswende mit nachhaltiger Mobilität und weniger Kfz-Verkehr im Hildesheimer Süden voranzubringen. Schwerpunkte des Maßnahmenspektrums, das mit dem Projektbeirat und in einer Bürgerveranstaltung diskutiert und abgestimmt wurde, sind die Förderung der nachhaltigen Mobilitätsformen und die Förderung von Multi- und Intermodalität sowie eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Hierbei wirken viele Maßnahmen auch über mehrere Handlungsfelder bzw. es bestehen Abhängigkeiten zwischen Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern.

In Tabelle 18 sind die Maßnahmen zu den 9 Handlungsfeldern aufgeführt.

- **Tabelle 18:** Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen(gruppen)

Nr.	Handlungsfeld
 Fußverkehr	
F1	Aufhebung von Gehweg- und Seitenraumparken
F2	Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr
F3	Sichere und barrierefreie Querungen
F4	Ausbau des Leit- und Orientierungssystems
 Radverkehr	
R1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur
R2	Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen
R3	Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Marienburger Straße
R4	Ausbau / Sanierung und Neubau von Radwegen
R5	Ausbau der Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
 ÖPNV und SPNV	
Ö1	Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn
Ö2	Qualifizierung der Uni-Linie
Ö3	Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunktes
Ö4	Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen
 Vernetzte Mobilität	
V1	Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System
V2	Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos
V3	Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur für Kfz-Elektromobilität
V4	Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot
 Ruhender Verkehr	
P1	Neuordnung des Parkens
P2	Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken
P3	Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus
P4	Prüfung von Parkraumbewirtschaftung
 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit	
S1	Städtebauliche Integration der Marienburger Straße
S2	Ausgestaltung Vorrangbereiche Nahmobilität
S3	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
S4	Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Nr.	Handlungsfeld
 Mobilitätsmanagement	
M1	Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen
M2	Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen
M3	Mobilitätsmanagement für Schulen
M4	Betriebliches Mobilitätsmanagement
M5	Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (Wasserkamp)
 Digitalisierung	
D1	Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App
D2	Optimierung der Fahrgastinformation
 Umsetzungsstrategie	
U1	Verstetigung des Projektbeirates
U2	Betreiberkonzept Mobilitätsstationen und Vorschläge zur Finanzierung

In der nachfolgenden Darstellung der Handlungsfelder erfolgt nach einem jeweils einleitenden Text zum Handlungsfeld eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen(gruppen) mit der jeweiligen Benennung der mit diesen verfolgten Zielen sowie mit der Bewertung der Priorität der Maßnahme, dem erforderlichen Zeitrahmen zur Umsetzung und den abgeschätzten Kosten für die Umsetzung.

Die Bewertungskriterien sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

- **Tabelle 19:** Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen(gruppen) in den Handlungsfeldern

Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme	   : geringe Priorität    : mittlere Priorität    : hohe Priorität
Zeitraumen	Zeitraumen der Umsetzung	   : kurzfristig (2022-2025)    : mittelfristig (bis 2030)    : langfristig (über 2030 hinaus)
Kosten	Geschätzte Umsetzungskosten	€ : gering (bis 50.000 €) €€ : mittel (50.000 – 500.000 €) €€€ : hoch (über 500.000 €)

7.1 Handlungsfeld 1: Fußverkehr

Für eine nachhaltige Mobilität nimmt der Fußverkehr eine bedeutende Rolle ein. Die Förderung des Fußverkehrs als Basismobilität stellt einen wesentlichen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums dar. Die kompakte Struktur im Hildesheimer Süden bildet gute Bedingung für das Zufußgehen.

Wesentliche im Hildesheimer Süden festgestellte Defizite im Fußverkehr sind zu schmale Gehwege, Nutzungskonflikte mit dem Rad- als auch mit dem ruhenden Verkehr sowie mangelnde Trennung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr.

Die Förderung des Fußverkehrs unterstützt die Ziele „Förderung der nachhaltigen Mobilität“, „Sicherung der Erreichbarkeit“ sowie „Schaffung sicherer, attraktiver und barrierefreier Straßen- und Lebensräume“. Dabei sollen die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und die Schaffung hochwertiger, engmaschiger und sicherer Wegenetze für den Fußverkehr mit Anbindung der alltags- und freizeitrelevanten Ziele erreicht werden.

Schwerpunktmaßnahmen sind die Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen durch ausreichende Gehwegbreiten und Trennung vom Radverkehr, die Bereitstellung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten sowie eine bessere Orientierung.

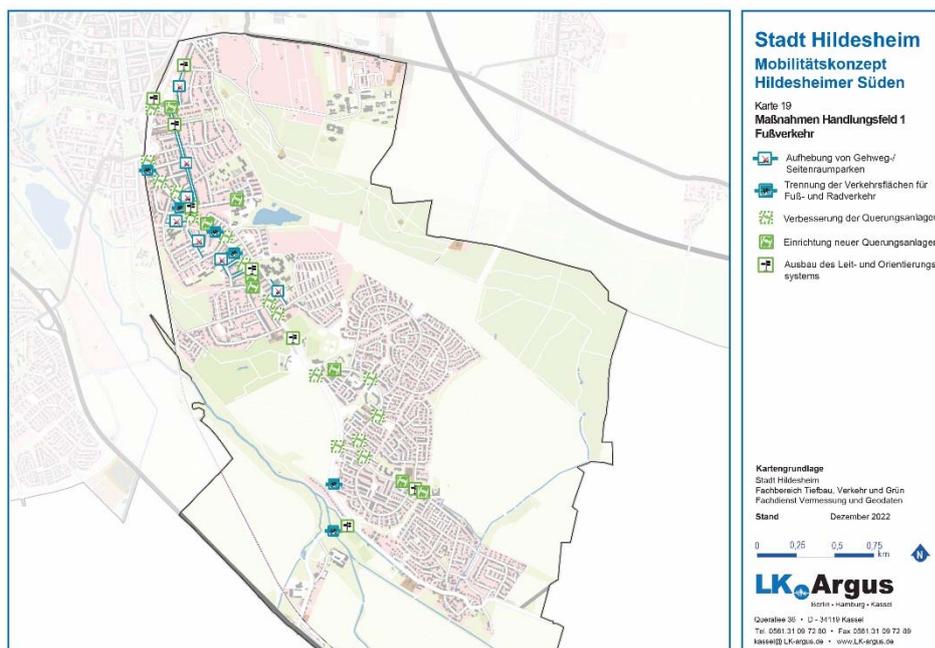
Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 1 Fußverkehr tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

Die Maßnahmen sollen prioritär auf wichtigen Fußwegeverbindungen – im Hauptfußwegenetz – umgesetzt werden, auf denen alltags- und freizeitrelevanten Ziele für den Fußverkehr liegen (siehe Karte 19).

● **Tabelle 20:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
F1	Aufhebung von Gehweg- und Seitenraumparken	01-2, 01-3, 02-3, 02-4, 06-1	★★★	⌚⌚⌚	€ € €
F2	Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr	01-2, 01-3, 01-5, 02-3, 02-4, 06-1	★★☆	⌚⌚⌚	€ € €
F3	Sichere und barrierefreie Querungen	01-3, 01-4, 01-5, 02-3, 02-4	★★★	⌚⌚⌚	€ € €
F4	Ausbau des Leit- und Orientierungssystems	01-2, 01-4, 02-1, 02-3	★☆☆	⌚⌚⌚	€ € €

● **Karte 19:** Maßnahmen Handlungsfeld 1 Fußverkehr



Siehe auch Kartenanhang

F1: Aufhebung von Gehweg- und Seitenraumparken

In vielen Straßen des Hildesheimer Südens schränkt sowohl legales als auch illegales Gehweg- und Seitenraumparken¹⁰⁹ die oft schon geringe Fläche für den Fußverkehr weiter ein. Dies führt dazu, dass die erforderlichen Regelmaße für Gehwege nicht eingehalten werden können. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkung haben es schwer, da sie mehr Platz brauchen und Möglichkeiten zum Ausweichen beschränkt sind.

Zur Schaffung ausreichend breiter nutzbarer Gehwegflächen soll das legale Gehweg- und Seitenraumparken in Straßen aufgehoben werden, in denen durch Gehweg- und Seitenraumparken die Mindestbreite für Gehwege unterschritten wird. Die Aufhebung des Gehweg- und Seitenraumparkens ist schnell möglich, da keine oder wenige bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Soweit die Fahrbahnbreite es erlaubt, können Parkflächen auf der Fahrbahn markiert werden.

- **Tabelle 21:** Maßnahmen zum Abbau von Gehweg- und Seitenraumparken (F1)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Aufhebung von Gehwegparken in Verbindung mit Prüfung Ausweisung von Parkplätzen auf der Fahrbahn	<p>Verortung: Lüneburger Straße Soltaustraße Körnerstraße zwischen Schillstr. und Blücherstr.</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen: - Gehwegparken aufheben zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten - Prüfung Ausweisung von Parkplätzen auf der Fahrbahn - Sensibilisierung der Bürgerschaft durch Öffentlichkeitsarbeit - Kontrollen gegen illegales Gehwegparken insbesondere zu Beginn der Maßnahmenumsetzung</p>
Aufhebung von Gehwegparken	<p>Verortung: Hohenstufenring Tilsiter Straße</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen: - Gehwegparken aufheben zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten - Sensibilisierung der Bürgerschaft durch Öffentlichkeitsarbeit - Kontrollen gegen illegales Gehwegparken insbesondere zu Beginn der Maßnahmenumsetzung</p>

¹⁰⁹ Parkstreifen im Seitenraum (Fläche zwischen der befestigten Verkehrsfläche und der Straßenraumgrenze)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Aufhebung von Seitenraumparken in Verbindung mit Prüfung Ausweisung von Parkplätzen auf der Fahrbahn	<p>Verortung: Körnerstr. zwischen Blücher- und Gneisenastr.</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umnutzung eines angelegten Parkstreifens zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten - Prüfung Ausweisung von Parkplätzen auf der Fahrbahn - Sensibilisierung der Bürgerschaft durch Öffentlichkeitsarbeit - Kontrollen gegen illegales Seitenraumparken insbesondere zu Beginn der Maßnahmenumsetzung
Aufhebung von Seitenraumparken	<p>Verortung: Marienburger Straße (auf der östl. Seite zwischen Hardenbergstraße und Freiherr-vom-Stein-Straße, beidseitig zwischen Quedlinburger Str. / Silberfundstr. und Mellingerstr., auf der westl. Seite zwischen Mellingerstr. und Lüneburger Str.) Saarstraße</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umnutzung eines angelegten Parkstreifens zur Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten - Sensibilisierung der Bürgerschaft durch Öffentlichkeitsarbeit - Kontrollen gegen illegales Seitenraumparken insbesondere zu Beginn der Maßnahmenumsetzung

F2: Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr

Im Hildesheimer Süden ist in mehreren Straßen die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr angeordnet. Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs können – insbesondere bei begrenzten Platzverhältnissen – Nutzungskonflikte entstehen.

Maßnahmen zur Trennung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr werden angestrebt, um den einzelnen Verkehrsarten mehr Platz zur Verfügung zu stellen. Dadurch können unübersichtlich Situationen reduziert und mehr Sicherheit für beide Verkehrsarten gewährleistet werden. Diese Maßnahme wird insbesondere auf wichtigen Verbindungen des Fuß- und Radverkehrsnetzes angestrebt.

Zur Trennung der Verkehrsflächen soll die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn angestrebt werden - mit entsprechender Markierung und ggf. Kfz-Geschwindigkeitsreduzierung, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Durch die Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn kann eine Verbreiterung des Gehwegs erzielt werden und somit mehr Platz für Bewegung und Aufenthalt der zu Fuß Gehenden geschaffen werden.

Ist die Führung auf der Fahrbahn nicht möglich, soll eine Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m bei gemeinsamer Geh- und Radverkehrsführung eingehalten werden, um Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. Hierfür sind Maßnahmen zur Verbreiterung zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radwege anzustreben.

- **Tabelle 22:** Maßnahmen zur Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr (F2)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Trennung der gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs durch Bau einer vom Fußverkehr getrennten Radverkehrsanlage	<p>Verortung: Marienburger Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - beidseitig zwischen Händelstraße / Klingeltunnel und Soltaustraße - auf der westl. Seite zw. Großer Saatner und An den Osterstücken und - auf der östl. Seite zw. Allensteiner Weg und Parkplatz an der Bezirkssportanlage <p>Schwerpunktmaßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau einer vom Fußverkehr getrennten Radverkehrsanlage mit ausreichenden Breiten in Verbindung mit den Maßnahmen S1 (Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit) und R4 (Handlungsfeld Radverkehr)
Prüfung Verbreiterung des gem. Geh- und Radwegs	<p>Verortung: L491 Beusterstraße</p> <p>Schwerpunktmaßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der nordöstl. Seite der L 491 sowie auf der südlichen Seite der Beusterstraße

F3: Sichere und barrierefreie Querungen

Neben konfliktfreien Gehwegen ist ein regelmäßiges Angebot an (möglichst barrierefreien) Querungsmöglichkeiten eine wichtige Rahmenbedingung für die Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs.

Wie in der Analyse festgestellt, sind die bestehenden Querungsanlagen hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung und der Ampelschaltung verbesserungswürdig. Die Lichtsignalanlagen-Steuerung ist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und die Belange des Fußverkehrs werden wenig berücksichtigt. Die Wartezeiten sind zu lang und die Freigabezeiten zu kurz. Zudem fehlen an allen bestehenden Querungsanlagen taktile Leitsysteme und an einigen auch akustische Signalgeber. Darüber hinaus sind zwischen den bestehenden Querungsanlagen große Abstände festzustellen.

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, für mehr Sicherheit und Komfort der zu Fuß Gehenden bestehende Querungsanlagen zu verbessern und neue Querungsanlagen zu schaffen. So geht es bei den bestehenden Querungsanlagen um den Ausbau der Barrierefreiheit, die Verbesserung der Sichtbeziehung sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs bei der Ampelschaltung. Darüber hinaus wird die Einrichtung neuer Querungsanlagen vorgeschlagen, um direkte Wegebeziehungen herzustellen und die Verkehrssicherheit für den Querverkehr zu erhöhen.

- **Tabelle 23:** Maßnahmen zu sicheren und barrierefreien Querungen – Verbesserung der Querungsanlagen (F3)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Verbesserung der Querung an Lichtsignalanlagen	<p>Verortung: Marienburger Straße</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Lichtsignalsteuerung - Sicherstellung der Sichtbarkeit der Signale (durch Abschirmblende) - Barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen und akustische Signalgeber - Anlegen eines Blindenleitsystems
Verbesserung der Querung an Fußgängerüberwegen	<p>Verortung: Hansering</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau von Gehwegvorstreckungen - Barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen - Anlegen eines Blindenleitsystems
Verbesserung der Querung an Mittelinseln	<p>Verortung: Hansering Spandauer Weg Knotenpunkt L491 / Spandauer Weg</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreier Umbau mit differenzierten Bordhöhen - Anlegen eines Blindenleitsystems

- **Tabelle 24:** Maßnahmen zu sicheren und barrierefreien Querungen – Einrichtung neuer Querungsanlagen (F3)

Maßnahme	Verortung
Bau einer Gehwegvorstreckung	Einmündung Mendelssohnstraße / Brucknerstraße Bromberger Straße unmittelbar vor der Schule Einmündung Marienburger Straße / Stralsunder Straße
Bau einer Fußgänger-LSA	Marienburger Str. / Schneidemühler Str.
Bau eines Mittelstreifens zur linienhaften Querbarkeit	Marienburger Str. zw. Treuburger Str. und Stralsunder Str. in Verbindung mit der Maßnahme S1 (Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit)
Bau einer Mittelinsel	Hansering auf Höhe Hausnr. 17 Spandauer Weg auf Höhe der Grünverbindung

F4: Ausbau des Leit- und Orientierungssystems

Auf dem Hauptfußwegenetz sind Beschilderungen für den Fußverkehr z. B. am Hohenstufenring und am Südfriedhof bereits vorhanden. Diese geben hauptsächlich die Richtung zur Innenstadt an.

Um den Fußverkehr im Hildesheimer Süden weiter zu fördern, soll das Leit- und Orientierungssystem ausgebaut werden. Ein ausgebauten 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. Dadurch können auch Umwege vermieden werden.

Das bestehende Leitsystem für den Fußverkehr soll zum einen angepasst werden und zum anderen durch Aufstellen neuer Beschilderungen erweitert werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Beschilderungen einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein sollen. Neben dem Aufzeigen von wichtigen Zielen im Hildesheimer Süden soll das Leit- und Orientierungssystem durch weitere Informationen (z.B. Spielplätze, ÖPNV-Haltestellen, CarSharing-Stationen, öffentliche Toiletten, Mobilitätsstationen) ergänzt werden.

Die fußgängerspezifische Wegweisung sollte barrierefrei gestaltet werden (2-Sinne-Prinzip) und Entfernungs- und Zeitangaben zu den wichtigen Zielen beinhalten.

- **Tabelle 25:** Maßnahmen zum Ausbau des Leit- und Orientierungssystems (F4)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Anpassung / Verbesserung der vorhandenen Beschilderung für den Fußverkehr	Hohenstaufering mit Ergänzung von Zielen (z. B. Ostbahnhof) sowie Zeit- und Meterangaben Haltestelle Südfriedhof mit Ergänzung von Zielen (z. B. Marienburger Platz und Unistandorte) sowie Zeit- und Meterangaben
Aufstellen neuer Beschilderungen	Bf. Hildesheim Ost mit den Zielen Galgenberg und Unistandorte Marienburger Str. / Bromberger Str. mit den Zielen Bahnhof, Schule und Unistandorte Marienburger Straße / Marienburger Platz mit den Zielen Bahnhof und Unistandorte Spandauer Weg, Höhe Grünverbindung mit den Zielen Itzum und zum Kulturcampus L491 / Einmündung Itzumer Hauptstraße mit den Zielen Itzum und Grünverbindung

7.2 Handlungsfeld 2: Radverkehr

Der Radverkehr ist eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr, insbesondere bei Entfernungen unter 3 km - bei E-Bike-Nutzung bis 10 km -, die für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Hildesheimer Süden von hoher Bedeutung ist. Die Förderung des Radverkehrs stellt einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsentlastung, zur Erhöhung der Lebensqualität und auch zur Gesundheitsförderung bei.

Wesentliche im Hildesheimer Süden festgestellte Defizite im Radverkehr sind die unzureichende Trennung der Verkehrsflächen zum Fußverkehr mit den einhergehenden Nutzungskonflikten, uneinheitliche Führungsformen insbesondere entlang der Marienburger Straße und die mangelnde Pflege der Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus bilden die übergeordnete Straße Am Kreuzfeld und die Bahntrasse im nördlichen Bereich der Marienburger Höhe Barrieren in den Radverkehrsführungen, die nur unattraktiv über Fußgängerunter- oder -überführungen zu überwinden sind.

Das Handlungsfeld Radverkehr unterstützt insbesondere die Ziele „Förderung der nachhaltigen Mobilität“ und „Sicherung der Erreichbarkeit“. Dabei sollen der Ausbau des Umweltverbundes, die Umverteilung des Straßenraums, die Schaffung hochwertiger, engmaschiger und sicherer Wegenetze und die Optimierung der Verbindungen und Wegeketten insbesondere bezogen auf die Unistandorte erreicht werden.

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

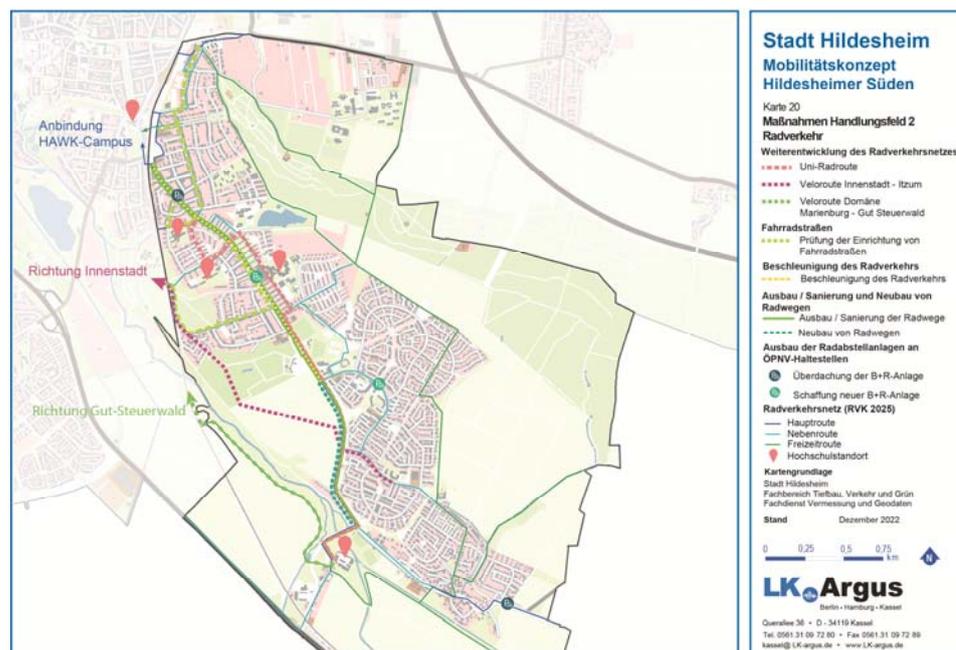
Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 2 Radverkehr tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

Die Maßnahmen sollen prioritär auf den Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes umgesetzt werden, auf denen alltags- und freizeitrelevanten Ziele für den Radverkehr liegen (siehe Karte 20).

● **Tabelle 26:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfeldes 2: Radverkehr

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
R1	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur	01-2, 01-4, 02-1, 02-3, 08-1, 08-3	★★★★	⌚⌚⌚	€€€
R2	Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen	01-2, 01-3, 01-4, 02-1, 02-3, 08-1	★★★★	⌚⌚⌚	€€€
R3	Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Marienburger Straße	01-4, 05-2, 08-1, 08-3	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
R4	Ausbau / Sanierung und Neubau von Radwegen	01-5, 02-3, 06-1, 08-3	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
R5	Ausbau der Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	01-2, 01-4, 03-4, 08-1, 08-3	★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€€€

● **Karte 20:** Maßnahmen Handlungsfeld 2 Radverkehr



Siehe auch Kartenanhang

Von der Stadt Hildesheim werden mögliche Radverkehrsmaßnahmen ab 2024 wie folgt eingestuft:

1. Prüfen der Einrichtung einer Fahrradstraßenachse bestehend aus Saarstraße – Hohenstaufenring und Feldstraße
2. Verbesserung der Querungssituation über die Bahngleise und die Marienburger Straße / Am Kreuzfeld sowie der Anschlussverbindungen
3. Ausbau der Radwege entlang der Marienburger Straße mit Aufpflasterungen über die einmündenden Nebenstraßen sowie einer Priorisierung an den LSA.
4. Planung der Veloroute Itzum – Innenstadt

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

R1: Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur

Mit dem Radverkehrskonzept der Stadt Hildesheim sind Haupt-, Neben- und Freizeitrouten für den Radverkehr in Hildesheim definiert.

Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Hildesheimer Süden und auf den Verbindungen in die Innenstadt wird die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes für den Hildesheimer Süden empfohlen. Das Radverkehrsnetz soll hierfür um eine Uni-Radroute und zwei Velorouten ergänzt werden.

Ziel der Uni-Radroute ist es, durchgehende, schnelle und komfortable Radverkehrsverbindungen zwischen den Uni-Standorten der Universität Hildesheim zu schaffen, um den Umstieg auf das Rad zu fördern. Die Distanzen zwischen den Uni-Standorten bieten optimale Voraussetzungen, die Strecken beim Standortwechsel mit dem Fahrrad zurückzulegen. In Verbindung mit der Einrichtung eines Fahrradverleihsystems (siehe 7.4) kann das Potential der Verlagerung auf den Radverkehr weiter ausgeschöpft werden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Universität als gesamtstädtische Hauptroute bereits detailliert untersucht. Das Mobilitätskonzept sieht die Uni-Route als Ergänzungsrouten zwischen Bühler Campus und Kulturcampus vor, die an der Lüneburger Straße mit der Hauptroute verknüpft wird.

Ergänzende Velo-Routen werden zwischen Itzum und Innenstadt sowie zwischen Marienburg und Gut Steuerwald empfohlen. Diese sollen für den Alltags- sowie den Freizeitverkehr attraktive Verbindungen sowie eine Alternative zur Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen mit Vermeidung der Unter- und Überführungen (Klingeltunnel, Schnecke (Brücke über Am Kreuzfeld)) ermöglichen.

Die vorgeschlagene Velo-Route Itzum – Innenstadt¹¹⁰ beginnt in Itzum, verläuft entlang des Spandauer Wegs, über die L 491, weiter durch das Neubaugebiet Wasserkamp¹¹¹, südlich des Südfriedhofs entlang und weiter entlang am Roten Steine (Bahnquerung) und durch das Waldstück Lönsbruch in Richtung Innenstadt

Eine weitere Velo-Route wird zwischen Marienburg und Gut Steuerwald¹¹² vorgeschlagen. Diese verbindet als freizeitorientierte Route aber auch für Studierende die nördlichen Stadtteile Hildesheims (Gut Steuerwald) mit dem Süden Hildesheims (Marienburg). Die Führung verläuft überwiegend entlang der Innerste im westlichen Stadtgebiet.

Auf den Routen ist ein hoher Qualitätsstandard anzustreben. Dazu gehört, dass die Radverkehrsführung möglichst einheitlich und die Radwege entsprechend den Standards (aus)gebaut sein sollen. Darüber hinaus soll die Quermöglichkeiten auf diesen Routen überprüft und bei Bedarf optimiert werden.

Um die Nutzbarkeit der ergänzten Routen zu erhöhen, sollen diese beschildert werden. Für Hildesheim liegt bereits ein Wegweisungskonzept für das Radverkehrsnetz vor. Das Wegweisungskonzept soll um die vorgeschlagenen Radrouten ergänzt werden. Wichtig ist darüber hinaus ist die deutliche Ausschilderung der Alternativen zum Klingeltunnel.

- **Tabelle 27:** Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur (R1)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Ausbau der Hauptroute Hbf- Uni - Anbindung der Marienburger Straße an Ostbahnhof / Innenstadt (Maßnahme nach RVK)	Verortung: Klingeltunnel Schwerpunktmaßnahme: - langfristige Alternative zum Klingeltunnel mit niveaugleichem Übergang mit Schranke (Weiterführung Radverkehr über Kniphofstraße)
Einrichtung einer Uni-Radroute zwischen Bühler Campus und Kulturcampus mit Anbindung an die Hauptroute Hbf. – Uni (s.o.)	Verortung: Marienburger Str. / Soltaustr. / Lüneburger Str. - Bühler Campus - Lüneburger Str. / Soltaustr. / Schillstr. – Samelson-Campus – Schillstr. / Greifswalder Str. / Insterburger Str. – Hauptcampus Tilsiter Str. / Allensteiner Str. / Marienburger Str. / L491 / Beusterstr. / Domänestr. – Kulturcampus Schwerpunktmaßnahmen: - Einrichtung Radfahrfurt Lüneburger Straße über Marienburger Str. (Höhe 2-Richtungs-Radweg östlich NP-Markt) - Verbesserung Radverkehrsführung an den Knoten Schillstraße / Marienburger Straße /

¹¹⁰ Vorschlag des VCD Hildesheims

¹¹¹ die Routenföhrung wird bei den Planungen zum Wasserkamp berücksichtigt

¹¹² Vorschlag aus dem Green City Plan für Hildesheim

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
	<p>Greifswalder Straße, Allensteiner Straße / Marienburger Straße und Beusterstraße / Itzumer Hauptstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Integration Allensteiner Str. südwestl. Tilsiter Straße in Tempo 30 - Zone - Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Marienburger Straße südöstlich der Allensteiner Straße in beide Fahrtrichtungen - Ergänzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der südwestl. Seite der L 491 - Ausbau vom Fußverkehr getrennter Radverkehrsanlagen auf der südlichen Seite der Beusterstraße
Einrichtung der Veloroute Itzum – Innenstadt	<p>Verortung: Spandauer Weg – Wasserkamp – Am Roten Steine</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung Querung L 491 Höhe Spandauer Weg - Schaffung Wegeführung über den „Wasserkamp“ - Einrichtung Fahrradstraße „Am Roten Steine“ - weiterer Ausbau Ri. Innenstadt
Einrichtung Veloroute Domäne Marienburg – Gut Steuerwald	<p>Verortung: Domäne Marienburg – Domänenstraße - Wegeverbindung entlang der Innerste</p>

R2: Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen

Mit den bestehenden Fahrradstraßen Gartenstraße und Von-Wintheim-Straße wird die Radverkehrsverbindung zwischen Hauptbahnhof, HAWK und Universität gestärkt. Im Hildesheimer Süden selbst gibt es bisher keine Fahrradstraße. Um den Radverkehr weiter zu fördern soll die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen auch im Hildesheimer Süden geprüft werden.

Fahrradstraßen haben das Ziel, den Radverkehr zu bündeln sowie mit der Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr auch einen ungestörten Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit zu ermöglichen.

Die Einsatzbereiche und verkehrsrechtlichen Belange von Fahrradstraßen werden in der StVO, den VwV-StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)¹¹³ geregelt.

Neben der Bevorrechtigung des Radverkehrs dienen Fahrradstraßen auch der Verkehrsberuhigung. Auf ihnen gilt grundsätzlich 30 km/h und sie dürfen vom

¹¹³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag, Köln

Fahrzeugverkehr nur befahren werden, wenn dies durch entsprechende Zusatzzeichen geregelt ist (z. B. Anlieger frei).

Vorschläge für Fahrradstraßen im Hildesheimer Süden sind:

- Hohenstaufering – Saarstraße (bis zur Einmündung Bromberger Straße)¹¹⁴ als durchgehende Verbindung östlich des Straßenzugs Marienburger Straße / Am Kreuzfeld und Alternative zum Klingeltunnel
- Feldstraße (zwischen Am Kreuzfeld und Saarstraße) zur Anbindung der Fahrradstraße Saarstraße an die Schnecke (Überführung über Am Kreuzfeld) und Verbindung zur Fahrradstraße Am Immengarten
- Quedlinburger- und Lüneburger Straße als Uni-Erschließung (z.T. Bestandteil der Uni-Route) und in Verlängerung unter den Bahngleisen hindurch über Beuke zur Wiesenstraße als alternative Streckenführung in die Innenstadt¹¹⁵
- Nebenfahrbahn der Marienburger Straße (zwischen der Einmündung Schillstraße und Großer Saatner)¹¹⁴ für eine verbesserte Radverkehrsführung entlang der Marienburger Straße
- Großer Saatner - Wiesenstraße – Am Roten Steine¹¹⁴ als alternative Streckenführung aus der Marienburger Höhe / Itzum in die Innenstadt
- **Tabelle 28:** Maßnahmen zur Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße als Alternative zur Marienburger Straße / Verbindung in die Innenstadt	Verortung: Hohenstaufering – Brucknerstr. – Saarstraße (Nebenroute RVK)
	Schwerpunktmaßnahmen: - Prüfung Voraussetzungen Einrichtung einer Fahrradstraße, u.a. Fahrbahnbreite, Konflikte ruhender Verkehr, erforderliche flankierende Maßnahmen - Prüfung Einrichtung modaler Filter zur Unterbindung Durchgangsverkehr - Prüfung Bevorrechtigung Radverkehr an den einmündenden Straßen sowie über die Bromberger Straße zum Geh-Radweg östlich des NP-Marktes - Ausbau 2-Richtungsradweg (gem. Geh- und Radweg) östl. NP-Markt
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße als Verbindung zwischen den	Verortung: Feldstraße zw. Saarstraße und Am Kreuzfeld (Nebenroute RVK, Querung Am Kreuzfeld über

¹¹⁴ Vorschlag des ADFC Hildesheim

¹¹⁵ Ggf. auch als Fahrradzone mit Einbindung weiterer Straßen im Uniquartier

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
bestehenden (Immengarten) und geplanten (Saarstraße) Fahrradstraßen	Schnecke) Schwerpunktmaßnahme: - Prüfung Voraussetzungen Einrichtung einer Fahrradstraße (s.o.)
Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen zur Uni-Erschließung und als weitere Alternative zum Klingeltunnel (Verbindung zur Innenstadt)	Verortung: Lüneburger Straße und Quedlinburger Straße Schwerpunktmaßnahmen: - Prüfung Voraussetzungen Einrichtung einer Fahrradstraße (s.o.) - Prüfung Bevorrechtigung Radverkehr an den Einmündungen
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße zur konfliktfreien Führung auf der Nebenfahrbahn der Marienburger Straße	Verortung: Nebenfahrbahn Marienburger Str. zw. Schillstr. und Großer Saatner (Hauptroute RVK) Schwerpunktmaßnahmen: - Prüfung Voraussetzungen Einrichtung einer Fahrradstraße (s.o.) - Prüfung Bevorrechtigung Radverkehr an den Einmündungen
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße zur Anbindung an / auf der Veloroute Itzum – Innenstadt	Verortung: Großer Saatner – Am Roten Steine (Nebenroute RVK) Schwerpunktmaßnahme: - Prüfung Voraussetzungen Einrichtung einer Fahrradstraße (s.o.) - Prüfung Bevorrechtigung Radverkehr an den einmündenden Straßen - Prüfung Einrichtung modaler Filter an der Einmündung Großer Saatner / Am Roten Steine zur Unterbindung Durchgangsverkehr - Prüfung Beleuchtung an den außerörtlichen Streckenführungen

R3: Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Marienburger Straße

Ein zügiges Vorankommen des Radverkehrs auf den Hauptverbindungen ist eine wichtige Voraussetzung zur Förderung der Radverkehrsnutzung im Alltagsverkehr.

Aktuell wird der Radverkehr entlang der Hauptstraße Marienburger Straße gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr ohne Bevorrechtigung über die lichtsignalgesteuerten Knoten geführt.

Im Rahmen des Green City Plans wurde bereits eine Radverkehrsbeschleunigung an der Marienburger Straße zwischen Hansering und Struckmannstraße durch eine Priorisierung an den Lichtsignalanlagen vorgeschlagen.

Als erster Schritt zur Beschleunigung des Radverkehrs wird im Mobilitätskonzept die Installation eines Grünen-Welle-Assistenten empfohlen. Dieser ist mit geringerem Aufwand als die Anpassung der Signalzeitenpläne verbunden.

Ein Best-Practice-Beispiel für den Grüne-Welle-Assistent ist der „Leezenflow“ in Münster.¹¹⁶ Dieser unterstützt mit digitaler Anzeige der Dauer der Grün- oder Rotphase im Zulauf zur Lichtsignalanlage die individuelle Anpassung der Geschwindigkeit der Radfahrenden, um die Lichtsignalanlage während der Grünphase zu erreichen.

Bei einer Neuregelung der Lichtsignalanlagensteuerung entlang der Marienburger Straße (im Zuge der Verbesserung auch für den Fußverkehr (siehe HF 1) und der städtebaulichen Integration der Marienburger Straße (siehe HF 6)) soll zur weiteren Unterstützung einer beschleunigten Radverkehrsführung eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr geprüft werden.

Die Radverkehrsbeschleunigung an der Marienburger Straße kann als Pilotprojekt gesehen werden. Bei erfolgreicher Umsetzung der Maßnahme soll an anderen Stellen in Hildesheim mit hoher Radverkehrsnutzung ebenfalls die Umsetzung einer Radverkehrsbeschleunigung geprüft werden.

- **Tabelle 29:** Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Marienburger Straße (R3)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Beschleunigung des Radverkehrs	<p>Verortung: Marienburger Straße zwischen Hansering und Struckmannstraße (Klingeltunnel)</p> <p>Schwerpunktmaßnahme: Einrichtung eines Grüne-Welle-Assistenten (Leezenflow) → digitale Anzeige für den Radverkehr zur Dauer der Grünphase</p>

R4: Ausbau / Sanierung und Neubau von Radwegen

Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Hildesheimer Süden sind der Ausbau und die Sanierung der Radwege erforderlich. Die anzustrebenden Maßnahmen stehen im engen Zusammenhang mit der Maßnahme F2: Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr im Handlungsfeld 1: Fußverkehrs und mit Schwerpunkt auf der Marienburger Straße mit einem Gesamtkonzept zur städtebaulichen Integration des Straßenzugs, siehe auch Maßnahme S1 im Handlungsfeld 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit.

¹¹⁶ Vgl. Leezenflow, Stadt Münster, URL: <https://smartcity.ms/leezenflow/>, letzter Zugriff am 01.08.2022

Für Radverkehrsanlagen, die ausgebaut werden sollen sowie bei Neuanlagen für den Radverkehr (z. B. bei einem Wechsel der Führungsform), soll ein hochwertiger Fahrbahnbelag im Zuge des Ausbaus / der Neuanlage umgesetzt werden.

Bestehende Radwege sollten darüber hinaus sukzessive saniert werden, um eine durchgehende gute Qualität im Radwegbelag zu erreichen. Auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird empfohlen, den Zustand der Oberflächen mindestens zweimal jährlich zu kontrollieren, um eine dauerhaft hohe Qualität zu gewährleisten.

- **Tabelle 30:** Maßnahmen zum Ausbau / Sanierung und Neubau von Radwegen (R4)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Qualifizierung der Radverkehrsanlagen entlang der Marienburger Straße	<p>Verortung: Marienburger Straße zw. Klingeltunnel und Hansering</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen Klingeltunnel und Lüneburger Straße beidseitig - zwischen Lüneburger Straße und Greifswalder Straße auf der östl. Seite - zwischen Schillstraße und An den Osterstücken auf der westl. Seite - zwischen Allensteiner Straße und Hansering auf der östl. Seite - zwischen Parkplatz Südfriedhof und Hansering auf der westl. Seite <p>Schwerpunktmaßnahme: Ausbau oder Einrichtung vom Fußverkehr getrennter Radverkehrsanlagen in Verbindung mit den Maßnahmen F2 (Handlungsfeld Fußverkehr), R1 und S1 (Handlungsfeld Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit)</p>
Ausbau und Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der L 491	<p>Verortung: L491 zw. Hansering und Einmündung Itzumer Hauptstraße</p> <p>Schwerpunktmaßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der südwestl. Seite der L 491 - Ausbau und Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der nordöstl. Seite der L 491
Ausbau und Sanierung Geh- und Radweg entlang der Beusterstraße	<p>Verortung: Beusterstraße zw. Einmündung Itzumer Hauptstraße und Kulturcampus</p> <p>Schwerpunktmaßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau vom Fußverkehr getrennter Radverkehrsanlagen im Seitenraum auf der südlichen Seite
Sanierung des Radwegs Domänestraße	<p>Verortung: Domänestraße zw. Beusterstraße und</p>

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
	Kulturcampus
	Schwerpunktmaßnahme: Sanierung der Oberflächen in Verbindung mit dem Bau der Bushaltestelle Domäne Marienburg

R5: Ausbau der Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen

Ein qualitätsvolles Angebot an Radstellanlagen ist ein weiterer wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Neue Radabstellanlagen sollen hochwertig ausgeführt werden. Sie sollen insbesondere genügend Fläche und einen sicheren Stand für das Fahrrad, ein Anschließen des Rahmens und eine gute Zugänglichkeit aufweisen. Beim Ausbau sind zudem verschiedene Fahrradtypen wie Kinderfahrräder oder Lastenräder sowie deren Anforderungen zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden bereits Maßnahmen zum Ausbau der Fahrradabstellanlagen formuliert, bei Umbaumaßnahmen an den Haltestellen Südfriedhof und Bf. Hildesheim Ost wurden bereits Radabstellanlagen eingerichtet.

Die Bereitstellung von zusätzlichen Serviceangeboten (z.B. Fahrradboxen, Gepäckfächer, Pumpstation) am Bf. Hildesheim Ost wird in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen (s. 7.4) empfohlen.

Um grundsätzlich der zukünftigen Nachfrage vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteils gerecht zu werden, soll kontinuierlich insbesondere an wichtigen Zielorten wie Bildungsstandorten (Universität, Schulen) sowie Nahversorgungsstandorten das Angebot an Radabstellanlagen erweitert werden. Verbunden damit soll der Ausbau der Lademöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs forciert werden. Hier sind Initiativen von z.B. Einzelhändlern, Gastronomen und Arbeitgebern erforderlich. Die Stadt Hildesheim kann die Rolle des Initiators und Koordinators übernehmen, während die Installation und der Betrieb über Private erfolgen sollen.

Radabstellanlagen an ÖV-Haltepunkten (B+R)

Schwerpunkt im Mobilitätskonzept ist der Ausbau der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere an ÖV-Haltepunkten und Mobilitätsstationen (siehe hierzu auch HF 4 Vernetzte Mobilität). Hierbei geht es sowohl um den Ausbau bestehender Anlagen mit einer qualitativen Aufwertung, insbesondere mit einer Überdachung, als auch um die Einrichtung neuer Radabstellanlagen. Mit beiden Maßnahmen soll die inter- und multimodale Mobilität weiter gefördert werden.

Der Ausbau der B+R-Anlagen kann in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitätsstation umgesetzt werden (siehe 7.4).

- **Tabelle 31:** Maßnahmen zum Ausbau der Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen (R5)

Maßnahme	Verortung (ÖPNV-Haltestelle)
Überdachung bestehender bzw. ggf. erweiterter B+R-Anlagen	Haltestelle Silberfundstraße Haltestelle Hildesheim Itzum
Schaffung neuer B+R-Anlagen (an bestehenden ÖPNV-Haltestellen)	Haltestelle Hildesheim Universität Haltestelle Itzum auf der Heide

7.3 Handlungsfeld 3: ÖPNV und SPNV

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

Wesentliche in der Analyse festgestellte Defizite im ÖPNV und SPNV sind in dem Fahrtenangebot, in der Fahrtenabstimmung zwischen Bus und Bahn, in der Fahrgastinformation und in der Barrierefreiheit an den Haltestellen zu erkennen.

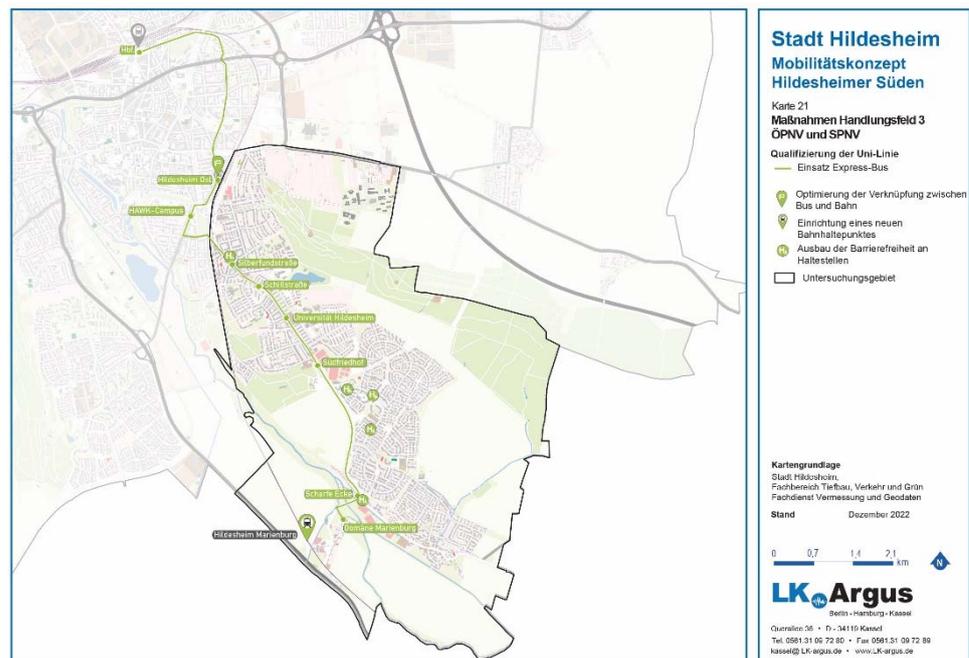
Das Handlungsfeld ÖPNV und SPNV unterstützt insbesondere die Ziele „Förderung der nachhaltigen Mobilität“, „Sicherung der Erreichbarkeit“ sowie „Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte“. Dabei sollen der Ausbau des Umweltverbundes, die Verbesserung der Erreichbarkeit im Nah, Regional- und Fernverkehr und eine attraktive und verlässliche ÖPNV-Anbindung aller Universitätsstandorte an den Regionalverkehr und am Haupt- und Ostbahnhof erreicht werden.

Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 3 ÖPNV und SPNV tabellarisch dargestellt und bewertet. In Karte 21 sind die Maßnahmen räumlich verortet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

● **Tabelle 32:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: ÖPNV und SPNV

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
Ö1	Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn	01-2, 01-4, 02-1, 02-2, 03-1, 03-4, 08-1, 08-2	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
Ö2	Qualifizierung der Uni-Linie	01-2, 01-4, 02-1, 02-2, 08-1, 08-2	★★★★	⌚⌚⌚	€€€
Ö3	Einrichtung eines neuen Bahnhalt punktes	01-2, 01-4, 02-1, 02-2, 03-1, 03-4, 08-1	★☆☆☆☆	⌚⌚⌚	€€€
Ö4	Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen	01-2, 01-4, 02-1, 02-4, 03-1, 03-4	★★★★	⌚⌚⌚	€€€

● **Karte 21:** Maßnahmen Handlungsfeld 3 ÖPNV und SPNV



Siehe auch Kartenanhang

Ö1: Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn

Der Bahnhof Hildesheim Ost ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn. Außerhalb des Untersuchungsgebiets ist der Hauptbahnhof Hildesheim zentraler Umsteigepunkt der Stadt Hildesheim.

Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass die Fahrtenabstimmung zwischen Bus und Bahn defizitär ist. Zudem erschwert der Mangel an Informationen am Bahnhof Hildesheim Ost – insbesondere ortsunkundigen Personen – die Umstiegswege.

Ein Handlungsansatz zur Optimierung der Verknüpfung ist die Abstimmung der Busfahrpläne auf die Bahnanschlüsse mit Schwerpunkt auf Hildesheim Ost (ganztags) und auf Nebenverkehrszeiten mit reduziertem Fahrtenangebot (auch Hbf.). Diese Maßnahme ist wichtig, um die Wartezeiten bei den Umstiegen gering zu halten und so den ÖPNV insbesondere hinsichtlich der Reisezeiten attraktiver zu machen.

Ein weiterer Handlungsansatz ist die Verbesserung des Informationsangebotes am Bahnhof Hildesheim Ost sowie an den Bushaltestellen. Dies kann durch die Beschilderung der Umsteigewege und durch den Einsatz von dynamischen Anzeigetafeln erreicht werden. Des Weiteren soll eine barrierefreie Verbindung von den Bahngleisen zu den Bushaltestellen geschaffen werden.

- **Tabelle 33:** Maßnahme zur Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (Ö1)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn	<p>Verortung: Bf. Hildesheim Ost (prioritär) und Hildesheim Hbf</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung der Busfahrpläne auf die Bahnanschlüsse mit Schwerpunkt auf Bf. Hildesheim Ost (ganztags) und auf Nebenverkehrszeiten mit reduziertem Fahrtenangebot (auch Hbf.) - Bf. Hildesheim Ost: barrierefreie Verbindungen vom westlichen Bahnsteig zur Bushaltestelle Mendelssohnstraße und vom östlichen Bahnsteig zur Hildesheim Ostbahnhof - Bf. Hildesheim Ost: Beschilderung der Umsteigewege: Wegweisung zu den Haltestellen auf der Ost- und Westseite mit Informationen zu den jeweils fahrenden Buslinien - Bf. Hildesheim Ost: DFI-Anzeigen bzw. dynamische Anzeigetafeln am Bahnsteig mit den nächsten Busabfahrten sowie an den Bushaltestellen mit den nächsten Zugabfahrten

Ö2: Qualifizierung der Uni-Linie

Als größtes Defizit im ÖPNV wurde ein mangelhaftes Bedienungsangebots (insbesondere in den Abendstunden sowie am Wochenende) für den Ortsteil Itzum und den Kulturcampus festgestellt.

Um ein besseres Fahrtenangebot zu schaffen und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV - insbesondere des Kulturcampus - zu verbessern, soll die Uni-Linie

qualifiziert werden. Mit der Qualifizierung ist ein attraktives Angebot für die Studierenden verbunden, mit dem die Erreichbarkeit des Kulturcampus im ÖPNV verbessert und auch in den Tagesrandlagen (Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende) ermöglicht wird. Die qualifizierte Uni-Linie soll eine direkte Führung ab Südfriedhof zum Kulturcampus ermöglichen. Des Weiteren soll auf dieser ein Express-Bus eingerichtet werden, der zu Unischwerpunktzeiten nicht an allen Haltestellen hält. Der Express-Bus soll zwischen dem Hauptbahnhof und dem Kulturcampus im 20-Minuten-Takt verkehren und neben wichtigen Umsteigepunkten (wie dem Hauptbahnhof und Bahnhof Hildesheim Ost) die nächstgelegenen Haltestellen der Uni-Standorte sowie des Hochschulstandorts bedienen. Insgesamt werden 8 Haltestellen, die von der Uni-Linie fahrplanmäßig bedient werden, beim Express-Bus ausgelassen. Folgende Haltestellen sollen von dem Express-Bus bedient werden (siehe Karte 21):

- Hauptbahnhof
- HAWK-Campus
- Bf. Hildesheim Ost
- Silberfundstraße
- Schillstraße
- Hildesheim Universität
- Domäne Marienburg

In Verbindung mit dieser Maßnahme ist der Bau einer Haltestelleninfrastruktur am Kulturcampus Domäne notwendig. Dieser neue Haltepunkt wird bereits geplant. In Verbindung mit dieser Maßnahme können langfristig Fahrten vom MIV – insbesondere bei Studierenden – auf den Umweltverbund verlagert werden.

- **Tabelle 34:** Maßnahme zur Qualifizierung der Uni-Linie (Ö2)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Express-Buslinie zur Qualifizierung der Uni-Linie	<p>Verortung: Buslinie zwischen Hildesheim Hbf und Kulturcampus</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualifizierung der Uni-Linie mit direkter Führung zum Kulturcampus (ab Südfriedhof), attraktivem Fahrtenangebot (z.B. 20-Minuten-Takt) und Ausdehnung der Bedienungszeiten - Integration von Fahrtenangeboten der Linien 1 und 10 - Umsetzung in Verbindung mit der Einrichtung der Bushaltestelle an der Domäne Marienburg

Ö3: Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Die Einrichtung eines SPNV-Haltepunkts in Hildesheim Marienburg wurde bereits im NVP als Maßnahme zur Optimierung des SPNV-Angebots bzw. der SPNV-Erschließung formuliert. Hierzu wurde eine Studie durch die LNVG durchgeführt und die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme bestätigt.

Die Maßnahme soll weiter verfolgt werden. Damit wird eine Verbesserung der Anbindung des Hildesheimer Südens – insbesondere des Ortsteils Itzum und des Kulturcampus – an die Innenstadt Hildesheims und auch an die Region ermöglicht.

- **Tabelle 35:** Maßnahme zur Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes (Ö3)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes	<p>Verortung: Hildesheim Marienburg (Domäne Marienburg / Kulturcampus)</p> <p>Schwerpunktmaßnahme: Einrichtung eines Bahnhofpunktes an der Bahnstrecke Hannover – Bad Harzburg (ex RE10) zur Anbindung des Hildesheimer Südens / Itzum-Marienburg und des Kulturcampus der Universität an das Schienennetz</p>

Ö4: Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen

An vielen Haltestellen im Hildesheimer Süden ist die barrierefreie Gestaltung nicht gegeben. Die fehlende Barrierefreiheit erschwert insbesondere sehbehinderten sowie mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang und die Nutzung des ÖPNV und kann somit die öffentliche Teilhabe dieser Menschen einschränken.

Um die Zugänglichkeit und Komfort für alle Fahrgäste zu erhöhen, soll die Barrierefreiheit an den Haltestellen im Hildesheimer Süden gesichert und ausgebaut werden. Auch der NVP Hildesheim verfolgt das Ziel, einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV schaffen.¹¹⁷ Bei der Umsetzung dieser Maßnahme ist neben der Stadt Hildesheim auch der SVHI einzubeziehen.

Zur Barrierefreiheit gehören das erhöhte Bord zum barrierefreien Einstieg sowie ein Blindenleitsystem. Darüber hinaus können Unterstell- und Sitzmöglichkeiten zu einem besseren Komfort der Fahrgäste beitragen. Unterstellmöglichkeiten sollen so gebaut werden, dass man den anfahrenden Bus sehen kann und

¹¹⁷ Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), Nahverkehrsplan 2020

diese auch für den Fahrer einsehbar sind. Des Weiteren sind Sitzmöglichkeiten vor allem für ältere Menschen von großer Bedeutung.

Auf Basis der Bestandsanalyse werden für die Bushaltestellen im Hauptfußwegenetz folgende Maßnahmen formuliert (s. Tabelle 36).

- **Tabelle 36:** Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen (Ö4)

Maßnahme	Verortung (ÖPNV-Haltestellen)
Umgestaltung mit erhöhtem Bord und Blindenleitsystem	Haltestelle Itzum auf der Heide
	Haltestelle Itzum Schratwanne
	Haltestelle Itzum Scharfe Ecke
Erneuerung des Blindenleitsystems mit aktuellen Standards	Haltestelle Silberfundstraße
	Haltestelle Schillstraße
	Haltestelle Hildesheim Universität
	Haltestelle Großer Saatner
Prüfung Bau einer Überdachung und von Sitzmöglichkeiten	Haltestelle Silberfundstraße, Westseite
	Haltestelle Hansering, Südseite
	Haltestelle Itzum auf der Heide, Westseite
	Haltestelle Itzum Schratwanne, Westseite
	Haltestelle Itzum Scharfe Ecke, Ostseite

7.4 Handlungsfeld 4: Vernetzte Mobilität

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.

Das Handlungsfeld Vernetzte Mobilität unterstützt die Ziele „Förderung der nachhaltigen Mobilität“, „Sicherung der Erreichbarkeit“, „Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden“ sowie „Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte“. Dabei soll die Etablierung neuer flexibler Mobilitätsformen und die Integration von alternativen Antrieben erreicht werden.

Schwerpunkthemen sind hierbei vor allem die Angebotserweiterung zu bestehenden Angeboten und die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot.

Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 4 Vernetzte Mobilität tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

● **Tabelle 37:** Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 4: Vernetzte Mobilität

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
V1	Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System	01-1, 01-2, 01-4, 03-1, 03-2, 08-4	★★★☆☆	●○○○	€€€
V2	Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos	03-1, 03-2, 05-2, 08-4	★★★☆☆	●○○○	€€€
V3	Angebots- erweiterung Ladeinfrastruktur für Kfz- Elektromobilität	03-3	★☆☆☆☆	●○○○	€€€
V4	Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot	02-1,03-1, 03-4, 04-3, 05-1, 08-1, 08-4	★★★★★	●●○○	€€€

V1: Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System

Im Hildesheimer Süden gibt es kein öffentliches BikeSharing-System. Im Rahmen des Projektes „Hilde – Das freie Lastenradsystem für Hildesheim“ vom ADFC-Hildesheim e. V. können die Hildesheimerinnen und Hildesheimer kostenlos Lastenräder ausleihen. Dieses Projekt wurde im Zeitraum vom 01.11.2018 bis 21.10.2020 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.¹¹⁸

Öffentliche Fahrradverleihsysteme haben sich in vielen deutschen Groß- und Mittelstädten etabliert.¹¹⁹ Sie bilden einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und stellen einen Teil der inter- und multimodalen Wegekette dar. Die Einrichtung eines BikeSharing und Lastenradverleih-Systems bietet den Nutzenden den Vorteil, spontan und flexibel ein Rad auszuleihen und dabei lediglich die Leihgebühr zu bezahlen und keine Anschaffungs- oder Reparaturkosten zu haben.

Derzeit ist das Studierendenparlament (StuPa) und der AStA der Universität Hildesheim im Gespräch mit einem BikeSharing-Anbieter über die mögliche

¹¹⁸ Hilde Lastenrad (2022): Über uns. URL: <https://hilde-lastenrad.de/ueber-uns/> Zugriff am 23.01.2023

¹¹⁹ auch im Green City Plan der Stadt Hildesheim wurde bereits die Prüfung eines stationsgebundenen Fahrradverleihsystems vorgeschlagen

Einrichtung eines BikeSharing-Systems. Insbesondere für Studierende bietet eine mögliche Integration in das Semesterticket Vorteile. Mit dieser Möglichkeit hat sich der AStA der Universität Hildesheim bereits befasst.¹²⁰

Darüber hinaus wird empfohlen, Lastenräder in das zukünftige BikeSharing-System einzubinden. Dafür bietet sich die Erweiterung des bestehenden Lastenrad-Angebotes (Hilde Lastenrad) an, dazu müsste dies eine breitere Basis, u.a. mit finanzieller und personeller Unterstützung des aktuell ehrenamtlichen Engagements, erhalten.

- **Tabelle 38:** Maßnahme zur Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System (V1)

Maßnahme	Konkretisierung
Einrichtung Bike-Sharing und Lastenradverleih-System	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines BikeSharing und Lastenradverleihsystems als wesentlicher Angebots-Baustein zum Aufbau der Mobilitätsstationen (siehe V4) - Etablierung eines stationsgebundenen Leihsystems - Einbindung und Erweiterung des heutigen Lastenrad-Angebotes (Hilde Lastenrad) - Universität Hildesheim als Kooperationspartner und Anker-Nutzer für das BikeSharing-Angebot

V2: Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos

In Hildesheim wird das vorhandene CarSharing-Angebot durch den Anbieter stadtmobil zur Verfügung gestellt. Dieser betreibt im Untersuchungsgebiet am Bahnhof Hildesheim Ost und an der Universität Hildesheim eine Station mit zwei Fahrzeugen. Allerdings besteht bislang kein Angebot an elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Diese Maßnahme sieht vor, das bestehende CarSharing-Angebot mit E-Autos zu erweitern. Ein elektrischer Betrieb des CarSharing-Angebotes bietet sich an, da die Fahrzeuge häufig auf kürzeren Strecken genutzt werden, wo die Reichweite kein Problem darstellt. Des Weiteren wird somit das umweltfreundliche Image des CarSharing weiter gestärkt. Empfohlen wird, die Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien zu betreiben. Allerdings ist die Bereitstellung von Elektrofahrzeugen durch die Betreiber bislang mit höheren Kosten gegenüber konventionellen Fahrzeugen verbunden. Die CarSharing-Stationen sollten an gut sichtbaren und gut erreichbaren Bereichen im Straßenraum eingerichtet werden.

¹²⁰ vgl. Protokoll 2. Arbeitssitzung am 11.01.2022, S. 6

So sind die Fahrzeuge teurer, es muss die Ladeinfrastruktur errichtet und betrieben werden und die Fahrzeuge sind tendenziell geringer ausgelastet, da während des Ladevorgangs keine Nutzung möglich ist. Allerdings werden diese Hemmnisse mit einer fortlaufenden Weiterentwicklung und noch stärkeren Etablierung von Elektrofahrzeugen abgeschwächt.

- **Tabelle 39:** Maßnahme zur Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos (V2)

Maßnahme	Konkretisierung
Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung des CarSharing-Angebotes von stadtmobil im Hildesheimer Süden - Integration von CarSharing-Angeboten in die Mobilitätsstationen - Ergänzung der CarSharing-Fahrzeugflotte durch Elektrofahrzeuge - Einrichtung der CarSharing-Stationen an gut sichtbaren und gut erreichbaren Bereichen im Straßenraum

V3: Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur für Kfz-Elektromobilität

Zur Stärkung der Elektromobilität und um den steigenden Bedarf an Nutzungen gerecht zu werden, muss die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Hildesheimer Süden weiter ausgebaut werden.

Potenziale bestehen mit der Errichtung von Lademöglichkeiten an den Mobilitätsstationen, an öffentlichen Parkplätzen und an weiteren zentralen Orten. Hierbei geht es um die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Kundenparkplätzen, an der Universität oder am Klinikum. Außerdem soll der steigende Bedarf an elektrischer Ladeinfrastruktur auch in zukünftigen Neubauprojekten für Mehrfamilienhäuser berücksichtigt werden, was zum Beispiel für die Planungen für den Wasserkamp relevant ist.

- **Tabelle 40:** Maßnahme zur Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Kfz-Elektromobilität (V3)

Maßnahme	Konkretisierung
Erweiterung Ladeinfrastruktur Kfz-Elektromobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität im Hildesheimer Süden - Integration von Ladeinfrastrukturen in die Mobilitätsstationen - Etablierung von Ladeinfrastrukturen auf Beschäftigten- und Kundenparkplätzen

V4: Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot

Mobilitätsstationen ermöglichen eine stärkere Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln, um Wege möglichst effizient zurücklegen zu können. Hierbei handelt es sich meist um umweltfreundliche Verkehrsmittel, die stationsgebunden und räumlich gebündelt zur Verfügung stehen. Somit kann die inter- und multimodale Mobilität gefördert und die Abhängigkeit vom MIV reduziert werden. Des Weiteren kann durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen ein sichtbares Zeichen zur Stärkung des Umweltverbundes gesetzt werden. Hierfür bedarf es eines individuellen Designs mit Wiedererkennungswert und einer Errichtung der Stationen an zentralen Orten, die eine gewisse Sichtbarkeit garantieren und eine Verknüpfung mit bereits vorhandenen Mobilitätsangeboten ermöglichen. Die möglichen zu integrierenden Angebote können je nach Standort differenziert werden. Mit einem Netz unterschiedlicher Mobilitätsstationen wird der flexible Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zur Bewältigung auch komplexer Wegeketten ermöglicht und damit eine effiziente Mobilität ermöglicht.

Eine wesentliche Herausforderung bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen ist die Auswahl von geeigneten Standorten.

Kriterien hierfür sind:

- Anknüpfungspunkte an bestehende Haltestellen des ÖPNV
- Nutzung von Standorten bestehender Car- oder Bike-Sharing Stationen oder P+R-Anlagen
- Hochfrequentierte / relevante Ziele (u.a. Universitäten / Bildungseinrichtungen, Versorgungszentren, Arbeitsplatzstandorte) in direkter Nähe
- Gute Anbindung an das Rad- und Fußverkehrsnetz
- Gute Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der potentiellen Fläche
- Größere zentrale Parkieranlagen
- (Neue) Wohnquartiere / Quartierszentren ggf. mit Mobilitätskonzept
- Vorhandene Defizite in den lokalen Mobilitätsangeboten
- Hohe Bevölkerungs- und / oder Arbeitsplatzdichte
- Flächenverfügbarkeit bzw. Zugriffsrecht für die Stadt (auch zur potentiellen Erweiterung des Angebots), möglichst lange Verbindlichkeit des Standortes ohne andere Projekte, die eine baldige Versetzung erfordern würden
- Standorte ohne Konflikte mit dem Denkmalschutz

- Möglicher Anschluss an das Strom- und Kommunikationsnetz

Unter Anwendung der genannten Kriterien für die Standortwahl ergeben sich für den Hildesheimer Süden Standorte, die für verschiedene Kategorien von Mobilitätsstationen geeignet sind (siehe Karte 22). Die Standortwahl orientiert sich insbesondere an bereits vorhandenen Mobilitätsangeboten. Die Größe und die Ausstattung variiert je nach räumlichem Kontext, den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, den Nutzerpotenzial und der Flächenverfügbarkeiten.

Vorzusehen ist ein angepasstes modulares Baukastensystem, um die Stationen, welche über verschiedene Größen mit unterschiedlichen Funktionen verfügen sollten, flexibel an die gegebenen Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Für Hildesheim bietet sich ein Modell an, das über vier verschiedene Stufen zur Differenzierung verfügt. Dies orientiert sich am Bremer und Offenburger Modell für Mobilitätsstationen.¹²¹

In der nachfolgenden Abbildung sind die Differenzierungen von XL Mobilitätszentrale bis S Mobilitätspunktchen dargestellt.

Stadt Hildesheim

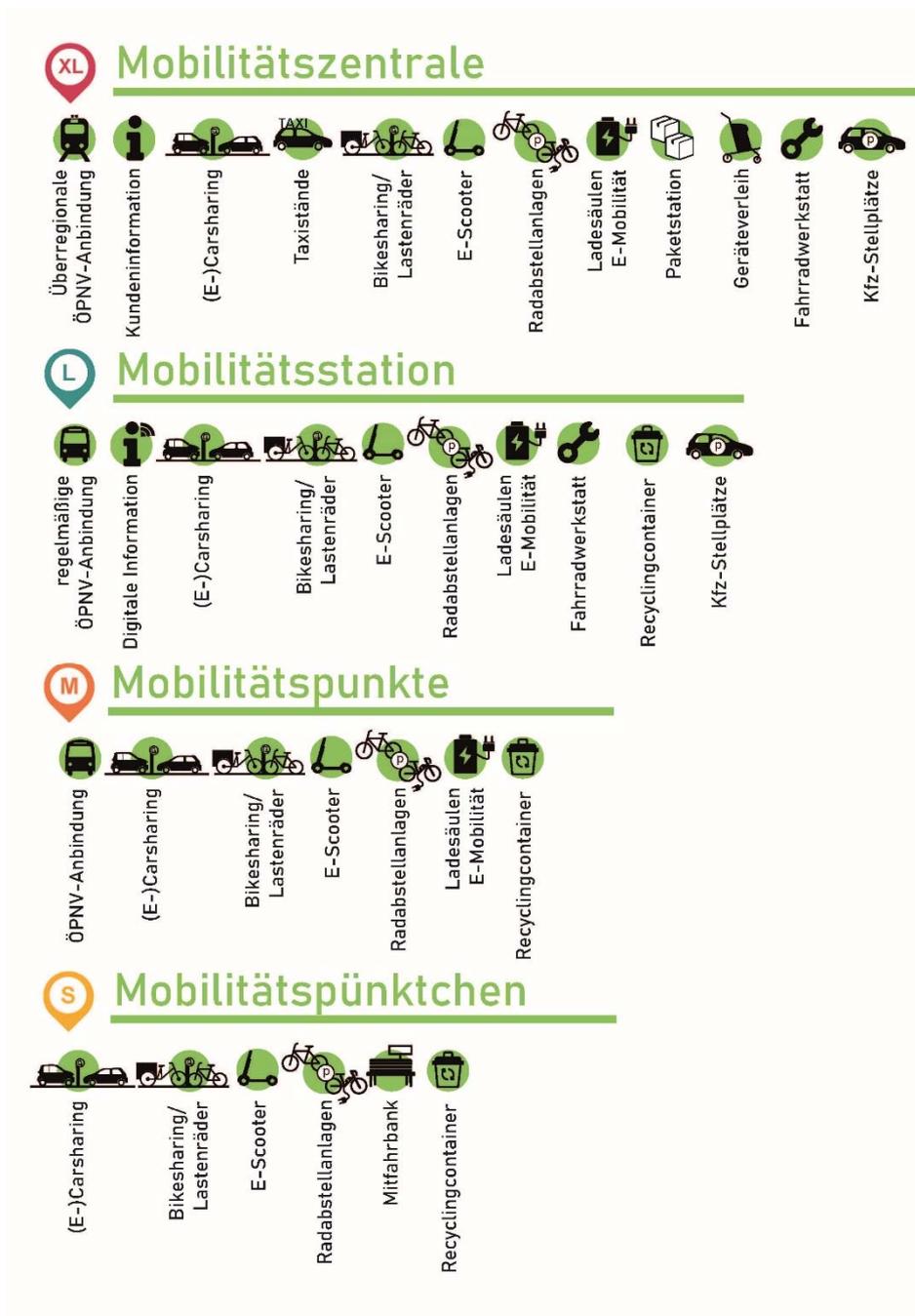
Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden

Bericht

April 2023

¹²¹ Die Hansestadt Bremen verfügt über das Wortmarkenrecht für die Bezeichnung der Stationen als „mobil.punkt“. Somit muss eine Nutzung dieses Begriffes formlos bei der Hansestadt beantragt werden und ist bei einer Genehmigung kostenfrei. Vorteile einer ähnlichen oder identischen Bezeichnung bestehen in der städteübergreifenden Erkennbarkeit der Stationen und in der Möglichkeit zur Nutzung von Erfahrungswerten aus anderen Stadtverwaltungen.

● **Abbildung 60:** Übersicht der verschiedenen Differenzierungen der Mobilitätsstationen



Wesentliche wiederkehrende Bausteine sind Sharing-Angebote (Car-Sharing, Leihradsystem, E-Scooter), Radabstellanlagen und Recycling-Container (als Basisangebot ergänzender Services) sowie überwiegend eine Anbindung an den ÖPNV und Ladesäulen für die E-Mobilität. Wichtig ist die einfache Nutzung der verschiedenen Angebote über eine Plattform.

Die **Mobilitätszentrale (XL)** dient mit einem umfassenden Angebot auch als Kundeninformationszentrum. Sie ist zentrale Anlaufstelle für alle Fragen und Services zur Mobilität. Weiterhin zeichnet sie sich durch umfassende Mobili-

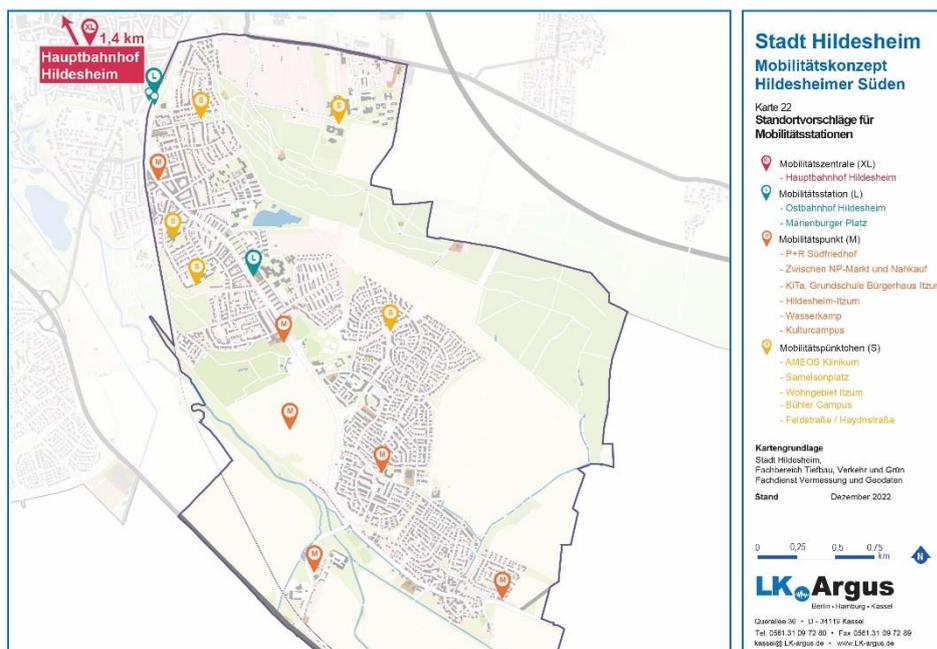
tätsangebote aus, die von einer überregionalen ÖV-Anbindung bis zu Radabstellanlagen reicht. Ergänzende Services können eine Fahrradwerkstatt, eine Paketstation und der Verleih von weiteren Transportmitteln wie z.B. Service-Trolleys sein. Die Mobilitätszentrale (XL) hat am Hauptbahnhof, dem größtmöglichen Knotenpunkt in Hildesheim ihren anzustrebenden Standort.

Die **Mobilitätsstationen (L)** verfügen über eine gute ÖPNV-Anbindung und -Verknüpfung und bieten ein größeres (E-)Carsharing-Angebot, Bikesharing inkl. Lastenrad, E-Scooter und ein digitales Informationsangebot sowie ggf. weitere Services wie z.B. eine Fahrradreparatur-Station. Stationen mit diesem Angebot werden am Bahnhof Hildesheim Ost sowie am zentralen Marienburger Platz angestrebt.

Die **Mobilitätspunkte (M)** liegen an zentralgelegenen Standorten im Hildesheimer Süden und verfügen in der Regel aber nicht zwingend über eine ÖPNV-Anbindung. Das Mobilitätsangebot umfasst CarSharing-Fahrzeuge, BikeSharing, Radabstellanlagen und E-Scooter. An Mobilitätspunkten abseits des ÖPNV soll dessen Erreichbarkeit erhöht werden, an Haltestellen soll die Verknüpfung gestärkt werden.

Die kleinste Variante einer Mobilitätsstation bilden die **Mobilitätspunktchen (S)**, welche an (größeren) Einzelzielen (Arbeitgeber, kleinere Unistandorte) und in Wohngebieten Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Auto bereitstellen. Das Angebot umfasst jeweils wenige (E-)CarSharing-Fahrzeuge, E-Scooter und BikeSharing sowie niederschwellige ergänzende Angebote, wie eine Mitfahrbank.

● **Karte 22:** Standortvorschläge für Mobilitätsstationen



Siehe auch Kartenanhang

In der nachfolgenden Tabelle sind für die vorgeschlagenen Standorte der Mobilitätsstationen die bereits vorhandene Angebote und noch zu ergänzende Angebote nach den jeweiligen Stationstypen aufgelistet. Durch das Ziel einer modularen Bauweise ist es nicht erforderlich, dass alle gleichen Stationstypen über eine identische Ausstattung verfügen.

Bei der vorhandenen Ausstattung handelt es sich teilweise auch um Mobilitätsangebote, die sich in der Nähe des vorgeschlagenen Standortes befinden, aber dennoch Anknüpfungspotential für die einzurichtenden Stationen bieten.

- **Tabelle 41:** Vorhandene und zu ergänzende Ausstattung der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Ostbahnhof Hildesheim (L)	Regelmäßige ÖPNV-Anbindung, DFI, Carsharing, Ladesäulen, Bike + Ride, Park + Ride	Ausbau Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Fahrradwerkstatt, Fahrradabstellboxen
Marienburger Platz (L)	Regelmäßige ÖPNV-Anbindung, DFI, Carsharing, Lastenradverleih, Fahrradwerkstatt, Radabstellanlagen	Ausbau Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
P+R Südfriedhof (M)	ÖPNV-Anbindung, DFI, Bike + Ride, Park + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Hildesheim-Itzum (M)	ÖPNV-Anbindung, Bike + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Wasserkamp (M)	-	ÖPNV-Anbindung, Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, Radabstellanlagen, E-Scooter, Recyclingcontainer
Silberfundstraße (M)	ÖPNV-Anbindung, DFI, Bike + Ride	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer
Itzumer Bürgerhaus / Leinkamp (M)	ÖPNV-Anbindung, Kfz-Stellplätze, Nahversorgung	Carsharing, Ladesäulen, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter
AMEOS Klinikum (S)	ÖPNV-Anbindung, Kfz-Stellplätze	Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Radabstellanlagen, Recyclingcontainer, Mitfahrbank

Ortsbeschreibung (Stationstyp)	Vorhandene Ausstattung	Ergänzende Ausstattung
Samelsonplatz (S)	Radabstellanlagen, Kfz-Stellplätze	Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Recyclingcontainer, Mitfahrbank
Kulturcampus (S)	ÖPNV-Anbindung, Kfz-Stellplätze, Radabstellanlagen	Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Mitfahrbank
Wohngebiet Itzum (S)		Carsharing, Bikesharing / Lastenräder, E-Scooter, Radabstellanlagen, Recyclingcontainer, Mitfahrbank

Kosten Mobilitätsstationen

Die Kosten für Mobilitätsstationen können in Kosten für die Konzeption, Baukosten und Betriebskosten unterschieden werden. Im Nachfolgenden geht es allerdings vorrangig um eine Annäherung an die baulichen Kosten auf Grundlage von Erkenntnissen aus anderen Projekten und den vergleichbaren Beispielen. Hierbei können sich die Kosten einzelner Mobilitätsstationen und Bestandteile je nach Ausstattung, Lage und Größe stark unterscheiden. Gegebenenfalls kann für eine genauere Kostenschätzung durch die Stadtverwaltung oder weitere beteiligte Akteure auf Erfahrungen aus der Errichtung einzelner Komponenten der Stationen zugegriffen werden.

- **Tabelle 42:** Grobe Kostenschätzung zu einzelnen Bestandteilen der Mobilitätsstationen

Komponente	Kostenschätzung
Überdachung	10.000 – 25.000 €
DFI	10.000 € - 30.000 €
Fahrradbügel	250 €
Kfz-Stellplatz	5.000 €
Kfz-Ladesäule	7.500 €
Informationsstele	6.000 €
Reparaturstation	2.000 €
Mitfahrbank	1.500 €
Schließfächer mit Lademöglichkeiten für E-Bike Akkus	8.000 €
Fahrradabstellboxen	2.000 – 2.300 € (ohne Servicekosten und App-Nutzung)
Einrichtung W-Lan	1.600 €

Zu den aufgeführten Ausstattungselementen kommen noch weitere Kosten für die Bereitstellung des (E-)CarSharings, der E-Scooter und des Radverleihs mit den Lastenrädern. Hierfür bieten sich Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern an.

7.5 Handlungsfeld 5: Ruhender Verkehr

Die steigende Nutzungskonkurrenz im Seitenraum erfordert ein Handeln im Parkraummanagement zugunsten der Nahmobilität.

An vielen Straßen im Hildesheimer Süden ist der Straßenraum vom ruhenden Verkehr dominiert. Beispielsweise wird im nördlichen Straßenabschnitt der Marienburger Straße im Seitenraum geparkt. Zudem ist in den Nebenstraßen das Parken z.T. auf dem Gehweg angeordnet. Daraus ergibt sich ein hoher Konkurrenzdruck zwischen den unterschiedlichen Nutzenden um die vorhandenen Flächen. Darüber hinaus gibt es insbesondere im Umfeld der Unistandorte ein Parkraumproblem.

Das Parkraummanagement unterstützt die Ziele „Förderung der nachhaltigen Mobilität“, „Sicherung der Erreichbarkeit“ und „Entlastung der umliegenden Straßen am Hauptcampus vom ruhenden Verkehr“. Dabei sollen die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds, die Bereitstellung von öffentlichen Flächen für nachhaltige Mobilität und die Entschärfung der Nutzerkonkurrenz um öffentlichen Parkraum in den angrenzenden Wohngebieten der Universitätsstandorte erreicht werden.

Schwerpunktthema bei diesem Handlungsfeld ist die Neuordnung des Parkens, die in Verbindung mit anderen Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern steht.

Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 5 Ruhender Verkehr tabellarisch dargestellt und bewertet. In Karte 23 sind die Maßnahmen räumlich verortet. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

● **Tabelle 43:** Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 5: Ruhender Verkehr

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
P1	Neuordnung des Parkens	01-3, 01-5, 07-1, 07-2, 07-3	★★★	⌚⌚⌚	€€€
P2	Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken	07-1, 07-2	★★☆	⌚⌚⌚	€€€
P3	Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus	07-1, 07-2, 07-3	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
P4	Prüfung von Parkraumbewirtschaftung	07-1, 07-2, 07-3	★☆☆	⌚⌚⌚	€€€

● **Karte 23:** Maßnahmen Handlungsfeld 5 Ruhender Verkehr



Siehe auch Kartenanhang

P1: Neuordnung des Parkens

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass auf wichtigen Fuß- und Radverkehrsverbindungen die Verkehrsflächen für den nichtmotorisierten Verkehr durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt sind. Zum einen werden die erforderlichen Breiten des Seitenraums durch Gehweg- oder Seitenraumparken unterschritten, zum anderen schränkt der ruhende Verkehr die Sichtbeziehungen ein und kann somit zur Gefährdung insbesondere schwacher Verkehrsteilnehmenden beitragen.

Um die Nutzbarkeit des Straßenraums – insbesondere für den Fuß- und Radverkehr – zu verbessern sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden durch die Gewährleistung von Sichtbeziehungen zu erhöhen, soll an bestimmten Straßen das Parken neu geordnet werden.

Die Tabelle 44 führt auf, an welchen Straßen(abschnitte) eine Neuordnung des Parkens in Verbindung mit Maßnahmen aus anderen Handlungsfeldern zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs umgesetzt werden soll. Daneben wird das Neuordnen des Parkens an Straßenabschnitten vorgesehen, an denen zeitweise hohe Parkraumauslastung festgestellt wurde.

Im Sinne der Sicherheit und Barrierefreiheit wird außerdem ein Fußweg entlang des P+R-Platzes am Bahnhof Hildesheim Ost empfohlen. Der Fußweg soll auf dem Grünstreifen (zw. P+R-Platz und Am Kreuzfeld) zwischen dem östlichen Parkstreifen und der Baumreihe eingerichtet werden und einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig auf der nordöstl. Seite ermöglichen.

● **Tabelle 44:** Maßnahmen zur Neuordnung des Parkens (P1)

Maßnahme	Verortung
Neuordnung des Parkens (in Verbindung mit der Aufhebung von Gehweg- bzw. Seitenraumparken)	Saarstraße
	Hohenstaufenring
	Marienburger Straße zw. Hardenbergstraße und Lüneburger Straße
	Lüneburger Straße
	Soltaustraße
	Körnerstraße Tilsiter Straße
Neuordnung des Parkens (in Verbindung mit der Einrichtung von Fahrradstraßen)	Großer Saatner Quedlinburger Straße
Neuordnung des Parkens (in Verbindung mit der Einrichtung von Querungsanlagen)	Bromberger Straße
Neuordnung des Parkens (in Verbindung mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung)	Mellinger Straße
	Körnerstraße
	Sensburger Ring
	Spandauer Weg
Prüfung Neuordnung des Parkens aufgrund zeitweiser sehr hoher Parkraumauslastung	Ortelsburger Str. (zw. Allensteiner Str. und Angerburgerstr. und zw. Ützenkamp und Stettiner Str.)
	Angerburger Str.
	Allensteiner Str. (zw. Ützenkamp und Hausnr. 71) Braunsberger Str. (zw. Hausnr. 21 und 52)
Prüfung Neuordnung des Parkens zur Schaffung eines neuen Gehwegs	Parkplatz am Ostbahnhof auf der östlichen Seite (Am Kreuzfeld): zw. dem östl. Parkstreifen des P+R-Platzes und der Baumreihe am Grünstreifen

P2: Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Der Parksuchverkehr – insbesondere in den umliegenden Wohngebieten der Uni-Standorte – ist ein wiederkehrendes Problem, auf das von den Anwohnenden hingewiesen wurde. Die Ausweichparkplätze an der Sportanlage Marienburger Höhe sowie am Südfriedhof werden von den Studierenden wenig genutzt, da sich diese nicht direkt am Hauptcampus befinden. Die Uni hat bereits mit einem Aushang Studierende zur Nutzung der Ausweichparkplätze motiviert.

Um den Parksuchverkehr zu reduzieren und die umliegenden Wohnbereiche vom Parkverkehr zu entlasten, wurde bereits im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes zur klimafreundlichen Mobilität die Einrichtung neuer Parkplatz-Beschilderung an der Marienburger Straße vorgeschlagen.

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wird die Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken empfohlen, das nicht ausschließlich für Studierende sondern auch für Pendelnde – insbesondere aus dem Süden kommend – als Orientierungshilfe dienen soll.

Empfohlen wird, stadteinwärts in Itzum und Marienburg Beschilderungen einzurichten, die Informationen zu der P+R-Anlage sowie zu den bestehenden Mobilitätsangeboten wie z. B. die Bushaltestelle / das Busangebot anzeigen. Mit Umsetzung weiterer Mobilitätsangeboten z. B. im Rahmen von Mobilitätsstationen sind diese in die Beschilderung mit aufzunehmen.

In Tabelle 45 werden Vorschläge zur Verortung der Beschilderung sowie die zu integrierenden Hinweise der jeweiligen Beschilderung aufgeführt. Eine Begleitmaßnahme ist die Bewerbung des Beschilderungssystems durch Öffentlichkeitsarbeit.

- **Tabelle 45:** Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken (P2)

Maßnahme	Verortung
Beschilderung zum Uni-Parkplatz und Ausweichparkplätze	Marienburger Str. auf Höhe Marienburger Platz
Beschilderung zum Uni-Parkplatz + Hinweis „nicht im Wohngebiet parken“	Allensteiner Str. vor der Einmündung Tilsiter Str.
Beschilderung zur P+R-Anlage + Umstieg auf andere Verkehrsmittel	Marienburger Str. auf Höhe der P+R-Anlage Beuster Str. auf Höhe Einmündung Itzumer Hauptstraße L499 (auf Höhe der Ortseingang)

P3: Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus

Vor dem Hintergrund der steigenden Zahl der Studierenden und Mitarbeitenden plant die Universität Hildesheim das Universitätsgelände zu erweitern.¹²² Um den dann entstehenden Bedarf an Parkplätzen zu decken und zugleich einen autofreien Campusbereich zu erhalten, soll auf dem Areal des derzeitigen Parkplatzes neben dem Forumgebäude eine Parkpalette gebaut werden.

Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes wird diese Maßnahme unterstützt. Damit soll zum einen die umliegenden Bereiche des Hauptcampus vom Parkdruck entlastet werden. Zum anderen kann der ruhende Verkehr vom öffentlichen Raum in die Parkpalette verlagert werden und so Platz für die nachhaltige Mobilität geschaffen werden.

In Verbindung mit dieser Maßnahme können die Maßnahmen F1: Aufhebung von Gehweg- und Seitenraumparken und P1: Neuordnung des Parkens realisiert werden.

Aus Nachhaltigkeitsgründen wird empfohlen, das Parkhaus als Hochbau zu errichten, in dem nicht nur Kfz-Stellplätze, sondern auch sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Ladestationen für E-Mobilität und Sharing-Angebote zu finden sind. Die Nutzung der Uni-Parkpalette ist grundsätzlich für Mitglieder der Universität sowie Besuchende gestattet. Es wird empfohlen, die Nutzung durch Anwohnende außerhalb der Vorlesungszeiten zu ermöglichen, um so die Parkplätze optimal ausnutzen zu können. Die Zufahrt des Parkhauses soll über die Tilsiter Straße bestehen bleiben.

- **Tabelle 46:** Maßnahme zum Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus (P3)

Maßnahme	Verortung
Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus	Tilsiter Straße

P4: Prüfung von Parkraumbewirtschaftung

Die Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung sollte als letzte Maßnahmenoption dieses Handlungsfeldes gesehen werden. Diese Maßnahme soll erst eingesetzt werden, wenn weiterhin eine verstärkte Verdrängung des ruhenden Verkehrs in den Wohnquartieren zu beobachten ist – insbesondere nach Umsetzung der oben aufgeführten Maßnahmen. Erst dann sollte geprüft werden, ob die Einrich-

¹²² Stiftung Universität Hildesheim (2022): Mehr Platz und ein neues Raumkonzept: die Universität Hildesheim erweitert ihren Campus. URL: <https://www.uni-hildesheim.de/neuigkeiten/mehr-platz-und-ein-neues-raumkonzept-die-universitaet-hildesheim-erweitert-ihren-campus/>

tung von Parkverbotszonen und die Anordnung von Bewohnerparken notwendig ist.

- **Tabelle 47:** Maßnahme zur Prüfung von Parkraumbewirtschaftung (P4)

Maßnahme	Konkretisierung
Prüfung von Parkraumbewirtschaftung	- Einrichtung von Parkverbotszonen - Anordnung von Bewohnerparken

7.6 Handlungsfeld 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Die Straßenraumgestaltung hat einen großen Einfluss auf das Verhalten der Menschen, die den Raum nutzen. Beispielsweise laden breite Gehwege zum Verweilen und Aufenthalt und zum Zurücklegen längerer Strecken zu Fuß ein. Des Weiteren ist es im Verkehrsbereich die Verpflichtung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden, sich so zu verhalten, dass niemand geschädigt oder gefährdet wird (§1 StVO).

Maßnahmen in der Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit stellen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität und zum Leitbild „Vision Zero“ dar. Das Leitbild sieht vor, Verkehrswege und –mittel so zu gestalten, dass es zukünftig keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

Die Straßenräume im Hildesheimer Süden weisen eine überwiegend monofunktionale, auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung auf. Dies spiegelt sich insbesondere in großzügigen Fahrbahnbreiten und zahlreichen Parkmöglichkeiten im Seitenraum wider. Für den Fuß- und Radverkehr bleiben oft nur die Restflächen übrig. Platz für Begrünung, Aufenthalt, Sitzmöglichkeiten oder Spielelemente ist meist nicht gegeben.

Insgesamt sind im Hildesheimer Süden die Unfallzahlen im Zeitraum von 2018 bis 2020 zurückgegangen. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes sollen weitere Anstrengungen vorgenommen werden, um ein „Vision Zero“ zu erreichen. Laut den Unfalldaten ereigneten sich viele der Unfälle im Hildesheimer Süden auf den Hauptverkehrsstraßen. Hierbei wurden zwei Knotenpunkte als auffällige Unfallstellen festgestellt.

Das Handlungsfeld soll die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes wie die „Förderung der nachhaltigen Mobilität“, die „Sicherung der Erreichbarkeit“ sowie die „Schaffung sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen“ unterstützen.

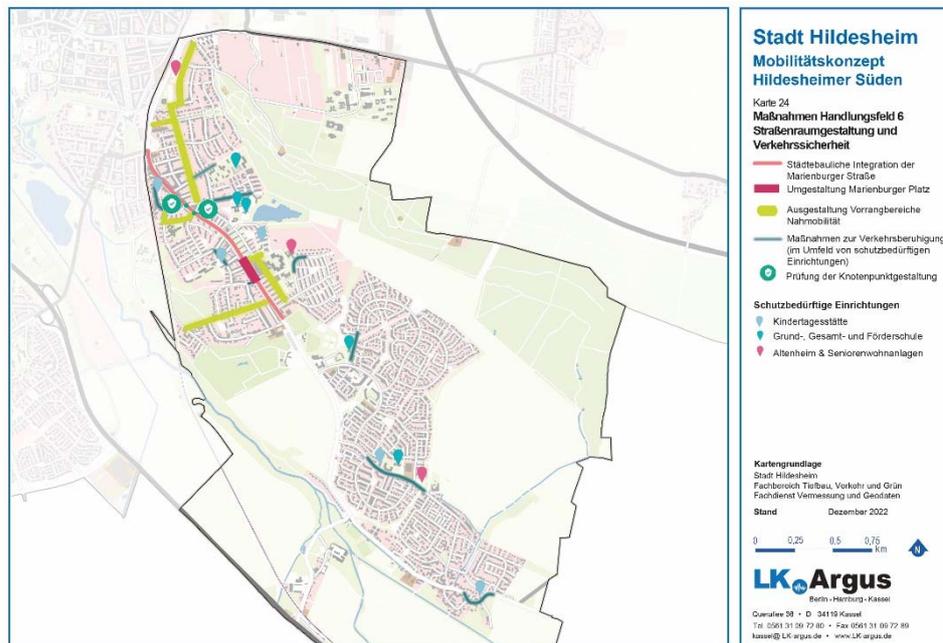
Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 6 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit sowie deren Bewertung tabellarisch dar. In Karte 24 sind die Maßnahmen räumlich verortet. Daran anschlie-

ënd erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

- **Tabelle 48:** Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
S1	Städtebauliche Integration von Hauptstraßen	01-3, 01-5, 02-3, 02-4, 06-1, 06-2, 06-3	★★★	⌚⌚⌚	€€€
S2	Ausgestaltung Vorrangbereiche Nahmobilität	01-3, 01-5, 02-3, 02-4, 06-1, 06-2, 06-3	★★★	⌚⌚⌚	€€€
S3	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	01-5, 06-1, 06-3	★★★	⌚⌚⌚	€€€
S4	Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten	01-5, 06-1	★★☆	⌚⌚⌚	€€€

- **Karte 24:** Maßnahmen Handlungsfeld 6 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit



Siehe auch Kartenanhang

S1: Städtebauliche Integration der Marienburger Straße

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Die Marienburger Straße ist für den Fuß-, Rad-, Öffentlichen Nahverkehr sowie Kfz-Verkehr eine wichtige Verbindung. Allerdings ist der Straßenraum stark vom fließenden sowie vom ruhenden Verkehr (besonders im nördlichen Bereich) geprägt. Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass die Belange der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie Ansprüche an die Aufenthaltsqualität nicht ausreichend berücksichtigt sind.

Um die nachhaltige Mobilität zu fördern und die Aufenthalts- und Umweltqualität auf der Marienburger Straße zu erhöhen, soll eine städtebauliche Integration angestrebt werden. Der Straßenraum soll zugunsten der anderen Verkehrsmittel umverteilt und die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum besser integriert werden.

Der Straßenraum soll gestalterisch aufgewertet werden, städtebauliche Qualitäten sowie Begrünungsmaßnahmen integriert werden. Im Einzelnen geht es um Maßnahmen der Stadtgestaltung wie die Anlage und Pflege qualitativ hochwertiger Grünräume, die flächendeckende Einrichtung hochwertiger Stadtmöblierung, die Etablierung einer besseren Beleuchtung, die Schaffung von kleinteiligen Spielangeboten und die Unterstützung von lokalen Initiativen bei der Bepflanzung des öffentlichen Raumes.

Die Umgestaltung des Marienburger Platzes ist derzeit in Planung. In der Tabelle 49 sind die Grundideen für den Marienburger Platz aufgeführt, die auf Grundlage der Analyse entwickelt wurden und bei der weiteren Detailplanung berücksichtigt werden sollen.

- **Tabelle 49:** Maßnahmen zur städtebaulichen Integration von Hauptstraßen (S1)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Städtebauliche Integration der Marienburger Straße	<p>Verortung: Marienburger Straße zw. Struckmannstraße und An den Osterstücken</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Straßenraumaufteilung zugunsten der nachhaltigen Mobilität - Gestalterische Aufwertung des Straßenraums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung und hochwertige Stadtmöblierung
Umgestaltung Marienburger Platz	<p>Verortung: Marienburger Platz</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung des Platzes - Neuplanung der Wegeführung des Fuß- und Radverkehrs - Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung und hochwertige Stadtmöblierung - Bau eines Mittelstreifens zur linienhaften

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
	Querbarkeit zw. Treuburger Str. und Stralsunder Str. (→ Maßnahme F3) - Einrichtung einer Mobilitätsstation (→ Maßnahme V4)

S2: Ausgestaltung Vorrangbereiche Nahmobilität

Die Ausgestaltung von Vorrangbereichen für die Nahmobilität soll als planerisches Instrument zur Bündelung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität verstanden werden.

Vorrangig sollen die Vorrangbereiche für die Nahmobilität in Verbindung mit den geplanten Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fußverkehr und Radverkehr wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (Gehwegverbreiterung etc.) umgesetzt werden.

Die Ausgestaltung der Vorrangbereiche für die Nahmobilität wird in folgenden Straßen(abschnitten) vorgesehen (s. Tabelle 50).

- **Tabelle 50:** Maßnahme zur Ausgestaltung von Vorrangbereichen Nahmobilität (S2)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Ausgestaltung von Vorrangbereichen Nahmobilität in Verbindung mit den Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr und Ruhender Verkehr	<p>Verortung:</p> <p>Hohenstaufering – Brucknerstr. – Saarstraße (in Verbindung mit den Maßnahmen F1 und R2)</p> <p>Feldstraße (In Verbindung mit der Maßnahme R2)</p> <p>Trauburger Str. – Tilsiter Str. (in Verbindung mit den Maßnahmen F1, S1, P1 und P3)</p> <p>Großer Saatner (in Verbindung mit der Maßnahme R2)</p> <p>Lüneburger Straße (in Verbindung mit den Maßnahmen F1 und R2)</p> <p>Quedlinburger Straße (in Verbindung mit den Maßnahmen R2 und P1)</p> <p>Schwerpunktmaßnahme:</p> <p>- Vorrang für den Fuß- und Radverkehr</p> <p>- Bereitstellung ausreichender Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr</p>

S3: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Im Hildesheimer Süden befinden sich viele schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Seniorenheime. Um die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum zu erhöhen, sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen angestrebt werden.

Als verkehrsberuhigende Maßnahmen werden in den Tempo 30 – Zonen vor allem punktuelle bauliche Maßnahmen vorgesehen, die mit geringem Aufwand und gleichzeitig mit einer hohen verkehrsberuhigenden Wirkung verbunden sind.

Auf Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr wird an verkehrssensiblen Einrichtungen oder an Stellen mit Querungsbedarf die Anordnung geringerer Höchstgeschwindigkeiten empfohlen (s. Tabelle 51).

- **Tabelle 51:** Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen) (S3)

Maßnahme	Verortung
Bau von Gehwegvorstreckungen zur Verbreiterung der Seitenbereiche, Reduzierung der Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr und Erleichterung der Querung	Silberfundstraße (Bereich Schule)
	Bromberger Straße (Bereich Schule)
	Mellingerstraße (Bereich Kita)
	Körnerstraße (Bereich Kita)
	Sensburger Ring (Bereich Kita)
	Spandauer Weg (Bereich Kita und Grundschule)
Verringerung der Kurvenradien an Einmündungen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und Erleichterung der Querung	Stralsunder Straße (Bereich Kinder- und Jugendtreff)
	Bromberger Straße (Bereich Schule) Körnerstraße (Bereich Kita)
Aufpflasterungen in Knotenpunktbereichen	Silberfundstraße (Bereich Schule)
Verschwenkungen in der Straßenführung z.B. durch Blumenkübel	Ortelsburger Straße (Bereich Altenheim)
Geschwindigkeitsbegrenzung auf T50	L 491 Höhe Spandauer Weg (in Verbindung mit der Maßnahme R1, Einrichtung Veloroute Innenstadtum – Verbesserung Querbarkeit der L 491)
Geschwindigkeitsbegrenzung auf T30	Itzumer Hauptstraße (Bereich Kita) entsprechend § 45 StVO

S4: Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass sich viele Verkehrsunfälle an der Marienburger Straße ereigneten. Hierbei handelte es sich meist um Unfälle zwischen Pkw und Fußgänger*in / Radfahrer*in. Die Unfalltypen sind „Abbiegeunfälle“ und „Einbiegen / Kreuzen-Unfälle“.

Diese Art von Unfällen kann aufgrund des Verhaltens von Verkehrsteilnehmenden (zu schnelles Fahren, Vorfahrtsverstöße, usw.) oder wegen Mängeln in der Infrastruktur (schlechte Einsehbarkeit und Erkennbarkeit) entstehen. Daher

sieht die Maßnahme schwerpunktmäßig vor, die Knotenpunkten (s. Tabelle 52) hinsichtlich der Infrastruktur (z. B. Sicherstellung der Sichtbeziehungen und bessere Erkennbarkeit der Furtmarkierung) zu prüfen und zu verbessern. Diese sollen in Verbindung mit anderen geplanten Maßnahmen (siehe 7.1 und 7.2) umgesetzt werden.

- **Tabelle 52:** Maßnahmen zur Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten (P4)

Maßnahme	Verortung und Konkretisierung
Prüfung der Knotenpunktgestaltung zur Verbesserung der sicheren Querbarkeit	<p>Verortung: Marienburger Str. / Bromberger Str. Marienburger Str. / Lüneburger Str.</p> <p>Schwerpunktmaßnahmen: - Sicherstellung der Sichtbeziehungen - Verbesserung der Furtmarkierung - Vorgezogene Haltelinie (bei Umsetzung der Maßnahme R2)</p>

7.7 Handlungsfeld 7: Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist gemäß FGSV (2018) „die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“.¹²³

Ein Mobilitätsmanagement begleitend zu den im Mobilitätskonzept angestrebten Maßnahmen ist erforderlich, damit die damit verbundenen Veränderungen durch die potentiellen Nutzenden wahrgenommen werden. Dazu soll durch Maßnahmen wie Information, Kampagnen und Projekte sowie Organisation und Vernetzung im Alltag der Nutzungsgruppen, v.a. der Studierenden, der Beschäftigten der Hochschule und der Bewohnenden angesetzt werden.

Das Handlungsfeld soll die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes unterstützen und mit offensiver und stetiger Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen beitragen. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Bewerbung der Möglichkeiten von Inter- und Multimodalität im Zuge der Optimierung der Verknüpfung (durch Mobilitätsstationen).

Im Nachfolgenden sind die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 7 Mobilitätsmanagement tabellarisch dargestellt und bewertet. Daran anschlie-

¹²³ FGSV, EAM – Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, Ausgabe 2018

ßend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

● **Tabelle 53:** Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 7: Mobilitätsmanagement

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
M1	Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen	01-4, 03-2 04-3	★★★★	●○○○	€€€
M2	Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen	01-4, 01-5, 04-2, 07-1, 08-4	★★★☆	●●○○	€€€
M3	Mobilitätsmanagement für Schulen	01-4, 01-5 04-2	★★★★	●●○○	€€€
M4	Betriebliches Mobilitätsmanagement	01-4, 04-2, 04-3, 07-2	★☆☆☆	●○○○	€€€
M4	Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete	01-1, 01-2 01-4, 02-1, 02-3, 02-4, 04-2, 04-3	★☆☆☆	●●○○	€€€

M1: Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen

Für die erfolgreiche Etablierung der Mobilitätsstationen bedarf es eines Kommunikationskonzept zur Einführung. Hierbei ist es zum einen wichtig, auf bereits vorhandene Strukturen zuzugreifen, was z. B. das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit der eingebundenen Projektbeteiligten betrifft. Zum anderen sollten alle vorhandenen Kanäle der Stadt und des kommunalen Betriebs zur Bewerbung des neuen Angebotes genutzt werden.

Die Integration der Angebote der Mobilitätsstation in bestehende Apps der örtlichen Verkehrsunternehmen oder in Verbindung mit der Maßnahme D1: Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App im Handlungsfeld 8: Digitalisierung ist sinnvoll.

Zur Öffentlichkeitsarbeit gehört die Bereitstellung von Informationsangeboten für die allgemeine Bevölkerung und für verschiedene Nutzungsgruppen wie z. B. Studierende und Beschäftigte der Hochschule.

Weitere Bestandteile eines Kommunikationskonzeptes können Kombitickets zur Nutzung der Stationen und des ÖPNV sein, um die multimodale Nutzung

tariflich zu vereinfachen. Hierfür ist eine Kooperation zwischen der Stadt und dem Stadtverkehr Hildesheim erforderlich.

Ansatzpunkte zur Etablierung der Stationen bieten u.a. auch die Einbindung der dortigen Mobilitätsangebote in das Semesterticket der Universität Hildesheim und ggf. weitere zielgruppenspezifische Angebote.

Weitere Möglichkeiten bestehen in gezielten Aktionen zur Eröffnung der Mobilitätsstationen sowie in Aktionswochen zum Testen der Mobilitätsstationen. Diese wären z. B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche möglich.

- **Tabelle 54:** Maßnahme Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen (M1)

Maßnahme	Konkretisierung
Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen	<ul style="list-style-type: none"> - intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Etablierung von Mobilitätsstationen - Einbindung der Anbieter, „Probetickets“ für die verschiedenen Angebote bzw. deren Kombination - Informationsangebote allgemein und für verschiedene Nutzergruppen - Aktionen zur Eröffnung der Mobilitätsstationen

M2: Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen

Mobilitätskampagnen dienen dazu, die Bürgerschaft für klimafreundliche Mobilität zu sensibilisieren, Aufmerksamkeit für Verkehrsprobleme zu schaffen und umweltverträgliche Lösungen zu suchen. Um die Hildesheimer Bevölkerung, Studierende sowie Beschäftigten der Hochschule möglichst einzubinden und mitzunehmen, sollen zielgruppenspezifische Kampagnen und Aktionen durchgeführt werden.

Durch die zielgerichtete Ansprache von verschiedenen Nutzungsgruppen über entsprechende Kanäle sollen möglichst viele Menschen erreicht werden. Für die Bewerbung sind Multiplikatoren einzusetzen.

Jährlich durchgeführte Veranstaltungen wie die Europäische Mobilitätswoche können für die Durchführung von Aktionen und Mobilitätskampagnen sinnvoll sein. Die Europäische Mobilitätswoche findet jedes Jahr von 16. bis 22. September statt.

- **Tabelle 55:** Maßnahme Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen (M2)

Maßnahme	Konkretisierung
Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätswoche(n) an der Universität Hildesheim (Umsetzung Klimaschutzkonzept zur klimafreundlichen Mobilität) - Kampagnen „zu Fuß zur Schule“ und „sicher unterwegs im Alter“ - Aktionen und Kampagnen im Hildesheimer Süden im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

M3: Mobilitätsmanagement für Schulen

Um die selbstständige Mobilität der Kinder – insbesondere auf Schulwegen – zu fördern, soll ein Mobilitätsmanagement in allen Schulen im Hildesheimer Süden durchgeführt werden. Übergeordnetes Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen soll unterstützt und Alternativen zum Elterntaxi (Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw) gestärkt werden.

Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements zu erarbeitende Schulmobilitätskonzepte zielen sowohl auf die Sicherung des Schulwegs durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen als auch auf die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung an Schulen ab. Die hierfür wichtigen Akteure Schule, Lehrende, Schülerschaft, Eltern und kommunale Verwaltung(en) sind hierfür intensiv zu beteiligen.

- **Tabelle 56:** Maßnahme Mobilitätsmanagement für Schulen (M3)

Maßnahme	Konkretisierung
Mobilitätsmanagement für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern / Jugendlichen sowie Sensibilisierung für Umweltbelange - Erarbeitung von Schulmobilitätskonzepten unter Einbindung von Schülerschaft, Eltern und Lehrenden - Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsregelungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. Verkehrsberuhigung, Eltern-Taxi-Haltestellen) - Etablierung der Mobilitätsbildung in den Schulen sowie Umsetzung von Maßnahmen zur Organisation und Information für einen besseren Weg zur Schule

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

M4: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Universität Hildesheim erarbeitet derzeit ein Klimaschutzkonzept zur klimafreundlichen Mobilität. Ziel dieses Vorhabens ist es, die betriebliche Mobilität zu verbessern, eine Vorbildfunktion in Bezug auf den Klimaschutz einzunehmen und den eigenen verkehrsbedingten CO₂- Ausstoß signifikant zu reduzieren. Die Uni soll eine Vorreiterrolle für andere große Arbeitgeber im Hildesheimer Süden einnehmen.

Neben der Universität Hildesheim ist das AMEOS-Klinikum ein weiter großer Arbeitgeber im Hildesheimer Süden, bei dem das betriebliche Mobilitätsmanagement etabliert werden kann. Hierzu besteht bereits ein erster Kontakt zwischen AMEOS und dem Ortsrat Marienburg Höhe / Galgenberg. Angrenzend zum Hildesheimer Süden befinden sich weitere wichtige Arbeitgeber wie das Helios-Klinikum und der HAWK, bei denen ein betriebliches Mobilitätsmanagement auch etabliert werden kann.

- **Tabelle 57:** Maßnahme betriebliches Mobilitätsmanagement (M4)

Maßnahme	Konkretisierung
Betriebliches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> - Etablieren betriebliches Mobilitätsmanagement für große Arbeitgeber im Hildesheimer Süden bzw. direkt angrenzend: Universität sowie HAWK, AMEOS-Klinikum, Helios-Klinikum - Entwicklung geeigneter Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität der Beschäftigten, bei Dienstreisen und für erforderliche Wirtschaftsverkehre (z. B. Bike-Leasing, Fahrradabstellplätze, Parkregelungen, Job-Ticket, verbesserte ÖPNV-Anbindung, ...)

M5: Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (Wasserkamp)

Neue Stadtquartiere schaffen durch ihre Strukturen Grundlagen für die zukünftige Mobilität. Im Hildesheimer Süden soll das Neubaugebiet Wasserkamp entstehen.

Mit einem Mobilitätskonzept für Neubaugebiete, exemplarisch umzusetzen für den Wasserkamp, wird angestrebt, bereits bei der Planung des Quartiers die nachhaltige Mobilität in den Vordergrund zu stellen, um das angestrebte Mobilitätsverhalten zu fördern. Denn Veränderungen in der Lebenssituation (z. B. Umzug) können für viele Menschen ein Anlass sein, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und auf klima- und umweltverträgliche Verkehrsmittel umzusteigen. Wichtig für die Planung sind u.a.

- gute Rahmenbedingungen für die Nahmobilität mit ausreichender Dichte und Nutzungsmischung (insb. Nahversorgung),

- dichte Netze für Fuß- und Radverkehr, hochwertiges Fahrradparken und attraktive Straßenräume
- gute ÖPNV-Anbindung und kurze, direkte Wege zu Haltestellen
- Konzentration der Stellplätze (Quartiersgaragen) und Verknüpfung mit multimodalen Angeboten (Mobilitätsstation)
- Mobilitätsmanagement mit Neubürgerpaket, Mietertickets und Informationen
- **Tabelle 58:** Maßnahme Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (M5)

Maßnahme	Konkretisierung
Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (Wasserkamp)	Erstellung von in die städtebauliche Planung integrierten Mobilitätskonzepten zur Schaffung guter Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier. Etablierung und Bewerbung von wohnungsnahen multimodalen Mobilitätsangeboten in Mobilitätsstationen als Alternative zur Kfz-Nutzung.

7.8 Handlungsfeld 8: Digitalisierung

Digitalisierung nimmt im alltäglichen Leben – u. a. in der Mobilität – an Bedeutung zu und soll 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.

Basierend auf der Bestandsanalyse zeigt sich, dass die Digitalisierung im Hildesheimer Süden stark ausbaufähig ist. Es fehlt eine app-basierte Plattform für die Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Auch die Fahrgastinformation an den ÖPNV-Haltestellen und SPNV-Haltepunkten ist beschränkt.

Der Ausbau der Digitalisierung unterstützt die Ziele zur digitalen Vernetzung und einer nachhaltigen Mobilität.

Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen(gruppen) des Handlungsfeldes 8 Digitalisierung sowie deren Bewertung tabellarisch dar. Daran anschließend erfolgen weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen(gruppen).

● **Tabelle 59:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 8: Digitalisierung

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit- rahmen	Kosten
D1	Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App	01-4, 05-1, 05-2	★★★☆☆	🕒🕒🕒	€€€
D2	Optimierung der Fahrgastinformation	02-4, 05-2	★☆☆☆☆	🕒🕒🕒	€€€

D1: Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App

Um die Nutzbarkeit der verschiedenen Mobilitätsangebote zu erhöhen, soll eine Mobilitäts-App für Hildesheim bzw. als Pilot im Hildesheimer Süden eingerichtet werden. Mit der integrierten Mobilitäts-App soll Nutzenden die flexible und einfache Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote und deren Kombination möglich gemacht werden. Die Mobilitäts-App soll Angebote des ÖPNV, für CarSharing, BikeSharing, E-Scooter, Lastenradverleih sowie Taxi und die Deutsche Bahn kombinieren und beste Verbindung und Möglichkeiten anzeigen. Diese soll transparent sowie nutzerfreundlich sein.

Seit November 2022 gibt es die „HildesheimApp“, die Dienstleistungen in einer Handy-App bündelt.¹²⁴ In dieser App sind Informationen u. a. zu Bus- und Bahnverbindungen, Parkplätzen, Tankstellen, Veranstaltungen, Wetter und Neuigkeiten zugänglich. Die HildesheimApp sollte erweitert werden und die Mobilitätsangebote wie z. B. CarSharing, E-Scooter, Lastenräder sowie zukünftig BikeSharing integriert werden.

Mit einem digitalen Buchungssystem als Bestandteil der Mobilitäts-App kann die direkte Bezahlung der gewünschten Mobilitätsangebote ermöglicht werden. Darüber hinaus sind Echtzeitdaten wie Verspätungsmelder in die App zu integrieren.

Auch in Verbindung mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen (siehe 7.4) ist diese Maßnahme von großer Bedeutung, um deren Nutzung zu vereinfachen.

¹²⁴ HildesheimApp (2022): hi Hildesheim! hi App! Die Hildesheim App ist da! URL: <https://www.hildesheim-app.de/2022115-pressemitteilung> , Zugriff am 20.01.2023

- **Tabelle 60:** Maßnahme Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App (D1)

Maßnahme	Konkretisierung
Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App	<ul style="list-style-type: none"> - digitale Vernetzung der Angebote im multimodalen Mobilitätsverbund - Möglichkeit der Buchung und Bezahlung von verschiedenen Mobilitätsangeboten in einer Plattform - Routenplaner mit Zugriff auf Echtzeitinformationen

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

D2: Optimierung der Fahrgastinformation

In Hildesheim werden Fahrgastinformationen an vielen Haltestellen über DFI-Anzeiger, die sog. „Iqubes“, angezeigt.¹²⁵ Im Hildesheimer Süden sind diese Anlagen an einigen Bushaltestellen vorzufinden. Laut dem NVP werden die „Iqubes“ an nachfragestarken Standorten in den nächsten Jahren durch moderne Systeme ersetzt (TFT-Monitore, mehrzeilig).

Auch im Hildesheimer Süden sollen Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen mit modernen Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet werden. Für folgende Haltestellen wird die prioritäre Umsetzung empfohlen:

- Bf. Hildesheim Ost / Mendelssohnstraße
- Universität Hildesheim
- Südfriedhof

Folgende Informationen sollten in die DFI-Anzeigen integriert werden:

- Angabe der Ist-Abfahrtszeit und etwaige Verspätungen
- Frühzeitige Anzeige von Fahrausfällen (z. B. durch Streiks, Staus, Demonstrationen, Unfälle)
- Information über Alternativ-Reisemöglichkeiten bei erheblichen Verspätungen / Ausfällen

Die Fahrgastinformationen an Haltestellen sollen auch für seh- / hörbehinderte Menschen zugänglich sein. Hierfür kann die integrierte akustische Fahrgastinformation eine große Hilfe sein.

¹²⁵ Landkreis und Stadt Hildesheim (2019), Nahverkehrsplan 2020

- **Tabelle 61:** Maßnahme zur Optimierung der Fahrgastinformation (D2)

Maßnahme	Konkretisierung
Optimierung der Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> - Modernisierung der bestehenden DFI-Anzeiger – prioritär an Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen (z. B. Bf. Hildesheim Ost / Mendelssohnstraße, Universität Hildesheim und Südfriedhof) - Erweiterung der Informationen durch Verspätungsmeldungen, frühzeitige Angabe von Fahrausfällen

7.9 Handlungsfeld 9: Umsetzungsstrategie

Mit der Umsetzungsstrategie zum Mobilitätskonzept des Hildesheimer Südens soll projektbegleitend bereits die Vorbereitung der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes erfolgen.

Für die Umsetzung soll ein Projektmanagement mit kontinuierlicher Projektplanung, Meilensteinen und Evaluation etabliert werden.

Ein erster Schritt hierzu ist die Verstetigung der Vernetzung der Projektpartner, wie sie im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden mit dem Projektbeirat etabliert wurde.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein ist die Entwicklung eines Betreiberkonzeptes für die Mobilitätsstationen.

- **Tabelle 62:** Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 9: Umsetzungsstrategie

Nr.	Maßnahme	Ziele	Priorität	Zeit-rahmen	Kosten
U1	Verstetigung des Projektbeirates	09-1, 09-2, 09-3	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€€€
U2	Betreiberkonzept Mobilitätsstationen und Vorschläge zur Finanzierung	09-1, 09-2, 09-3	★★★☆☆	⌚⌚⌚	€€€

U1: Verstetigung des Projektbeirates

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

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde der Projektbeirat als Arbeitskreis eingerichtet, der sich aus Vertreter*innen der Stadtverwaltung, Politik / Fraktio-

nen, den Stadtwerken, dem Verkehrsunternehmen, Vereinen und Interessenverbänden zusammensetzt.

Die Fortführung des Projektbeirates wird zur Begleitung und aktiven Beteiligung an der Umsetzung der im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen empfohlen.

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

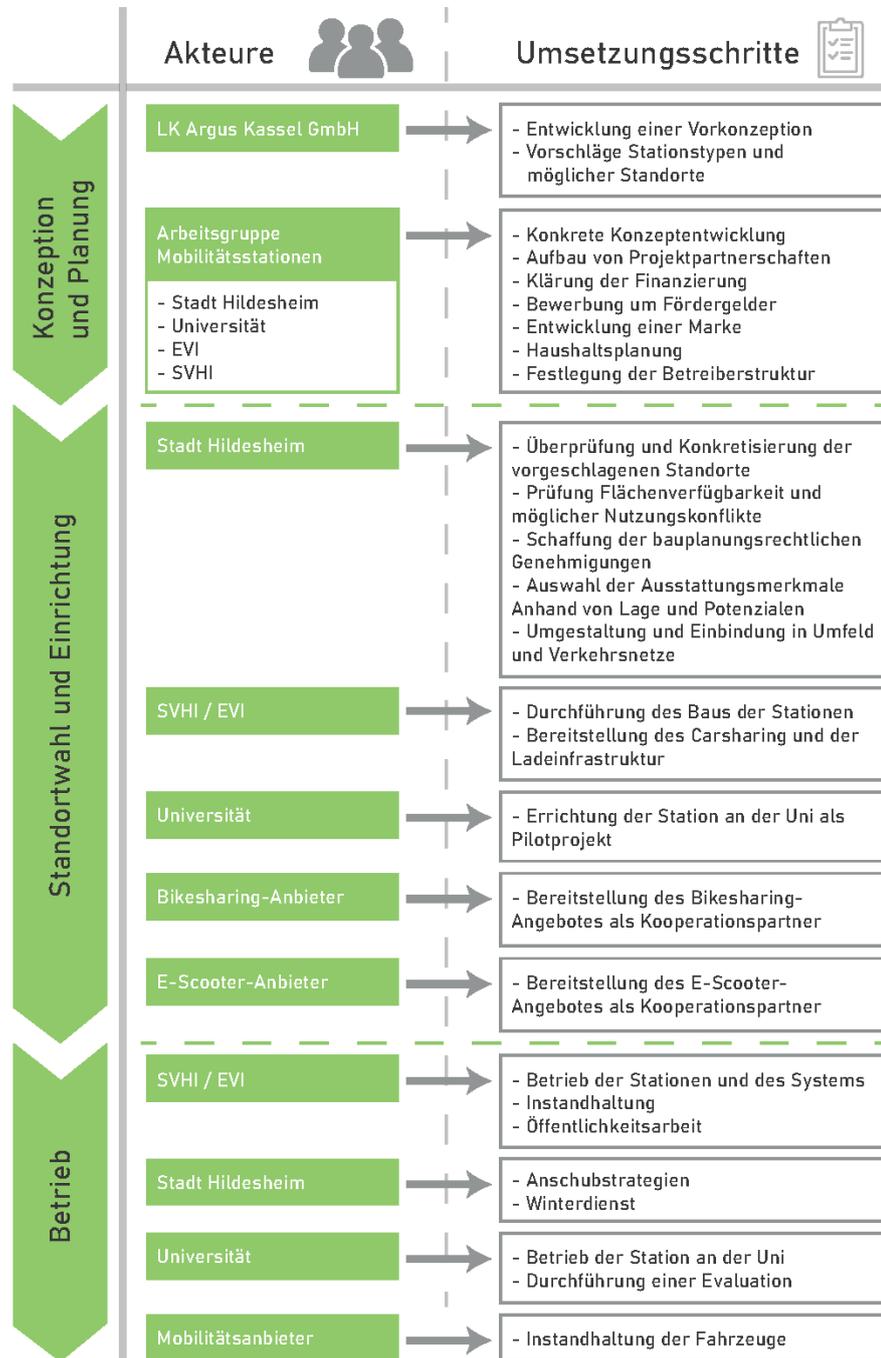
April 2023

U2: Betreiberkonzept Mobilitätsstationen und Vorschläge zur Finanzierung

Für den Betrieb der Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden gibt es verschiedene mögliche Akteure. Ein Spin-Off-Team, bestehend aus der Stadt, der Universität, der Energieversorgung Hildesheim (EVI) und dem Stadtverkehr Hildesheim (SVHI) soll gebildet werden, um zunächst die Konkretisierung der Konzeption für die Mobilitätsstationen voranzutreiben, den Aufbau von Projektpartnerschaften zu organisieren, Fragen der Finanzierung zu klären und um eine Festlegung auf eine Betreiberstruktur vorzubereiten.

Das im Folgenden dargestellte mögliche Betreibermodell zeigt einen ersten schematischen Vorschlag, der als Diskussionsgrundlage für die Akteure dienen kann.

● **Abbildung 61:** Schematischer Vorschlag zum Betreiberkonzept Hildesheimer Süden



Die dargestellten Umsetzungsschritte wurden auf Grundlage der 3. Auflage des Handbuchs Mobilstationen NRW¹²⁶ erstellt und auf den Hildesheimer Süden übertragen.

Empfohlen wird, dass die Konzeption und Planung durch die Stadt Hildesheim koordiniert wird und die Errichtung und der Betrieb durch den Stadtverkehr Hildesheim umgesetzt wird. Durch die Stadt könnten Flächen per Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Außerdem könnte die Stadt im Allgemeinen für die bauplanungsrechtlichen Genehmigungen und die Beseitigung von möglichen Nutzungskonflikten zuständig sein. Hierfür wäre die Einbindung und Ergänzung von bestehenden Verkehrsnetzen, insbesondere die nahmobile Einbindung, relevant.

Der SVHI und die EVI könnten für die bauliche Umsetzung, also den Bau der Stationen sowie für die Bereitstellung des CarSharing und der Ladeinfrastruktur zuständig sein. Die Akteure bringen unterschiedliches Knowhow mit, was für den Betrieb und die Einrichtung der Stationen genutzt werden kann.

Ein weiterer relevanter Akteur ist die Universität Hildesheim. Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes Klimafreundliche Mobilität wurden bereits erste Maßnahmen umgesetzt. Das CarSharing-Angebot des Anbieters stadtmobil wurde am Hauptcampus erweitert. Darüber hinaus sollen am Hauptcampus zwei E-Ladesäulen errichtet werden. Des Weiteren haben das Studierendenparlament (StuPa) und der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) Gespräche mit einem BikeSharing-Anbieter geführt, um ein BikeSharing-System einzurichten. Für die Mobilitätsstationen sind die Studierenden eine wichtige potenzielle Nutzungsgruppe.

Für den Betrieb und die Instandhaltung der Stationen ist eine noch zu entwickelnde Struktur erforderlich, an der auch die Stadt, SVHI und EVI beteiligt sein sollten. Zur Etablierung der Stationen braucht es eine ausgeprägte Öffentlichkeitsarbeit, die auch durch die Stadt Hildesheim unterstützt werden sollte. Außerdem kann die Stadt eine Anschubfinanzierung mit der Akquirierung von Fördergeldern leisten.

Die Universität mit dem AStA ist ein wichtiger Akteur zur Integration der Mobilitätsangebote in das Semesterticket zur verstärkten Nutzung durch Studierende sowie auch die Bereitstellung vergleichbarer Angebot für die Beschäftigten.

¹²⁶ vgl. Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Online unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf>

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Bei den Fördermöglichkeiten zur Einrichtung von Mobilitätsstationen gibt es auf Bundesebene die Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUB). Mit der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative¹²⁷ sind im Allgemeinen investive Maßnahmen, die zu einer CO₂-Emissionsminderung führen, förderfähig. Hierzu zählt z. B. auch die Errichtung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstationen.

¹²⁷ vgl. <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie>

8 Maßnahmenkatalog

8.1 Auswahl und Systematik

Auf Basis der Maßnahmenbewertung im Rahmen der Beteiligung und Abstimmung (Bürgerworkshop und Projektbeirat) wurden gemeinsam mit der Stadt Hildesheim neun Maßnahmen festgelegt, die als Maßnahmensteckbriefe detailliert ausgearbeitet werden (s. Tabelle 63). Alle Maßnahmen in den Steckbriefen sind Empfehlungen an die Stadt Hildesheim, die zur Umsetzungsvorbereitung weiter ausgearbeitet werden müssen.

Die nachfolgenden Steckbriefe enthalten neben einer textlichen Beschreibung zusätzliche Informationen entsprechend der Legende in Abbildung 62 u.a. zu Finanzierungsansätzen sowie der Verbindung mit anderen Maßnahmen.

Zur möglichen Finanzierung werden verschiedene Förderprogramme des Landes Niedersachsen und des Bundes benannt. Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen hat hierzu einen Überblick über die Förderprogramme für Radverkehrskonzepte in Kommunen erstellt, auf den bei der Benennung des Finanzierungsansatzes zurückgegriffen wurde.¹²⁸

- Mit dem **Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)** können Kommunen (bis zu 100 %) für Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität gefördert werden, wie z. B. für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Infrastruktur für den kommunalen Fuhrpark (nur Eigenbedarf Kommune), Fahrzeuge für aktive Mobilität (nur Eigenbedarf Kommune).
- Die **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs)** unterstützt Investitionen für die Infrastruktur des Alltagsverkehrs (und Freizeiträderverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient).
- Mit der **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 a)** wird die Einrichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen gefördert.
- Das **Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in**

¹²⁸ Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen. Förderprogramme für Radverkehrsprojekte in Kommunen. URL: <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/aktuelles/Foerderprogramme-fuer-Radverkehrsprojekte-in-Kommunen-2053>, Zugriff am 18.11.2022

Deutschland vom BMDV) fördert innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die die weitere Entwicklung des Radverkehrs unterstützen.

- Mit dem **Programm "Klimaschutz durch Radverkehr"** werden investive Maßnahmen (Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter bezuschusst. Darunter zählen Maßnahmen zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.

- **Tabelle 63:** Übersicht zu den Maßnahmensteckbriefen im Maßnahmenkatalog

Nr.	Titel	Handlungsfelder	Priorität	Zeitraumen	Kosten
F1.2	Aufhebung von Seitenraumparken an der Marienburger Straße zwischen Hardenbergstraße und Lüneburger Straße		★★★	●○○	€
F3.1	Verbesserung der Querungsanlagen (LSA) entlang der Marienburger Straße		★★☆	●●○	€€
R1.2	Einrichtung der Veloroute Itzum – Innenstadt		★★★	●●●	€€
R3.1	Beschleunigung des Radverkehrs mithilfe eines Grünen-Welle-Assistenten		★★☆	●●○	€€
Ö1.1	Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn		★★★	●●○	€
V4.2	Einrichtung einer Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost		★★★	●○○	€
V4.3	Einrichtung eines Mobilitätspunktes am P+R Südfriedhof		★★☆	●○○	€
S2.2	Ausgestaltung des Vorrangbereiches für die Nahmobilität im Straßenzug Hohenstaufering – Brücknerstraße – Saarstraße		★★★	●●○	€€

Nr.	Titel	Handlungsfelder	Priorität	Zeitrahmen	Kosten
M3.1	Mobilitätsmanagement für Schulen		★★★★	⌚⌚⌚	€

● **Abbildung 62:** Legende Maßnahmensteckbriefe

Nr.	Maßnahmentitel	Handlungsfelder			
			Fußverkehr		Radverkehr
			SPNV und ÖPNV		Vernetzte Mobilität
			Ruhender Verkehr		Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit
			Mobilitätsmanagement		Digitalisierung
Ziele					
→ 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					
Priorität	Priorisierung auf Basis von Kosten, Nutzen, Aufwand und Wirkung der Maßnahme ★☆☆: geringe Priorität ★★☆: mittlere Priorität ★★★: hohe Priorität	Kosten	Geschätzte Umsetzungskosten € : gering (bis 50.000 €) €€ : mittel (bis 50.000 – 500.000 €) €€€ : hoch (über 500.000 €)		
Zeitraumen	Zeitraumen der Umsetzung ⌚⌚⌚: kurzfristig (2022-2026) ⌚⌚⌚: mittelfristig (bis 2030) ⌚⌚⌚: langfristig (über 2030 hinaus)	Akteure	Einzubindende Akteure für die Maßnahmenumsetzung		
Beschreibung und Zielsetzung					
Handlungsschritte					
Prinzipskizze / Abbildung					
Finanzierungsansatz		Förderprogramme			
Verbindung mit weiteren Maßnahmen		Maßnahmen, die mit dieser Maßnahme in Verbindung stehen			

8.2 Maßnahmensteckbriefe

Nr. F1.2				
Aufhebung von Seitenraumparken an der Marienburger Straße zwischen Hardenbergstraße und Lüneburger Straße				
Ziele				
→ Förderung der nachhaltigen Mobilität				
→ Sicherung der Erreichbarkeit				
→ Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen				
Priorität	★★★	Kosten	€	Zeitraumen
Akteure	Stadt Hildesheim Anwohnende			
Beschreibung und Zielsetzung				
<p>Die Marienburger Straße hat eine wichtige Funktion im Hildesheimer Süden. Sie ist zugleich eine Hauptstraße für den Kfz-Verkehr, eine Hauptroute für den Radverkehr und eine Hauptwegeverbindung für den Fußverkehr.</p> <p>Parken im Seitenraum (Fläche zwischen der befestigten Verkehrsfläche und der Straßenraumgrenze)¹²⁹ ist an folgenden Straßenabschnitten erlaubt bzw. angeordnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● auf der östl. Seite zwischen Hardenbergstraße und Freiherr-vom-Stein-Straße, neben gem. Geh- und Radweg mit 2,30 m Breite ● beidseitig zwischen Quedlinburger Str. / Silberfundstr. und Mellingerstr., neben gem. Geh- und Radwegen, auf der westl. Seite mit 2,60 m Breite, auf der östl. Seite mit 3,30 m Breite ● auf der westl. Seite zwischen Mellingerstr. und Lüneburger Str., neben gem. Geh- und Radweg mit 2,60 m Breite <p>Um den Fußverkehr zu fördern und auch im Sinne der Barrierefreiheit eine nutzbare Gehwegbreite von 2,50 m zu gewährleisten, soll das Seitenraumparken an der Marienburger Straße zwischen Hardenbergstraße und Lüneburger Straße aufgehoben werden. Für Behindertenstellplätze sollen Parkflächen im erforderlichen Maße erhalten bleiben.</p> <p>Die Parkflächen im Seitenraum liegen zwischen dem gem. Geh- und Radweg und der Fahrbahn und sind durch Baumstandorte gegliedert. Das Aufheben des Parkens zugunsten einer besseren Trennung von Fuß- und Radverkehr (Anlegen eines Radwegs auf den Parkflächen), einhergehend mit mehr Flächen für den Fuß- und Radverkehr, ist daher nicht möglich.</p> <p>Wird ausschließlich das Parken im Seitenraum aufgehoben, können auf den frei werdenden Flächen Nutzungen untergebracht werden, die ansonsten die Gehwegflächen häufig weiter einschränken („Multifunktionsflächen“ für Fahrradabstellanlagen, die erforderlichen Behindertenstellplätze, Sitzmöglichkeiten, Baumstandorte, bessere Begrünung, Flächen für Recycling und temporäre Nutzungen wie Mülltonen etc.). An der Einmündung Eupener Str. sollen Sitzbänke bzw. Sitzwürfel und Spielelemente eingesetzt werden. Zudem sollen weitere Bäume angepflanzt werden. Mit Begrünung und Stadtmobiliar kann die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöht werden.</p> <p>Für eine deutliche Verbreiterung der Gehwegflächen und Trennung vom Radverkehr wird empfohlen, die Aufhebung des Seitenraumparkens mit der Verlegung des Radver-</p>				

¹²⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Abteilung Straßenbau (2018): Anweisung StraßeninformationsBank. Segment: Begriffsbestimmungen

kehr in den Fahrbahnbereich zu verbinden. Die Neukonzeption der Radverkehrsanlagen in der Marienburger Straße sollte in diesem Zusammenhang vorrangig im nördlichen Abschnitt der Marienburger Straße erfolgen.

Die Maßnahme soll mit vorheriger Ankündigung, begleitender Information und Überwachung umgesetzt werden.



Parken im Seitenraum entlang der Marienburger Straße (links zw. Quedlinburger Str. und Mellingerstr. und rechts zw. Hardenbergstr. und Freiherr-vom-Stein-Str. mit gem. Geh- und Radverkehrsführung (Fotos: LK Argus))

Handlungsschritte

- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für Anwohnende
- Detailplanung zur Straßenraumneuordnung und Gestaltung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- Bauliche Umsetzung

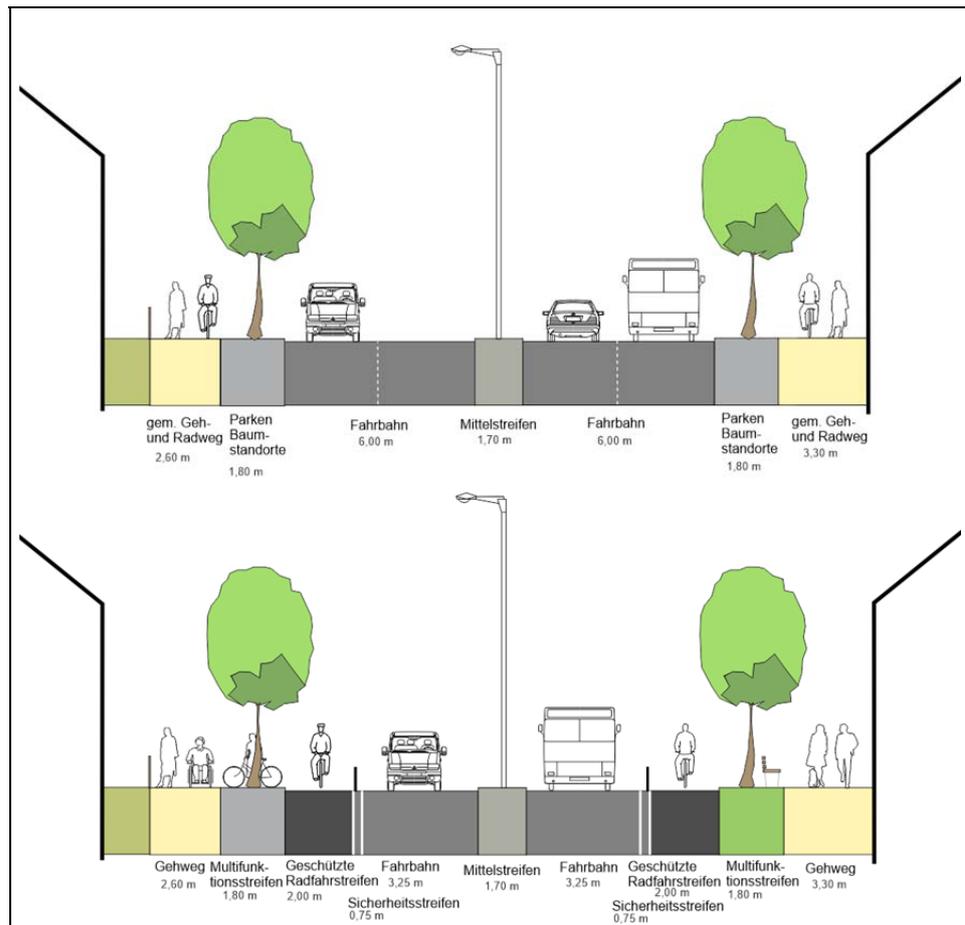


Aufhebung von Seitenraumparken beispielhaft an der Marienburger Straße zwischen Silberfundstraße und Mellingerstraße in Verbindung mit Radverkehrsanlagen (geschützte Radfahrstreifen) im Fahrbahnraum (Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

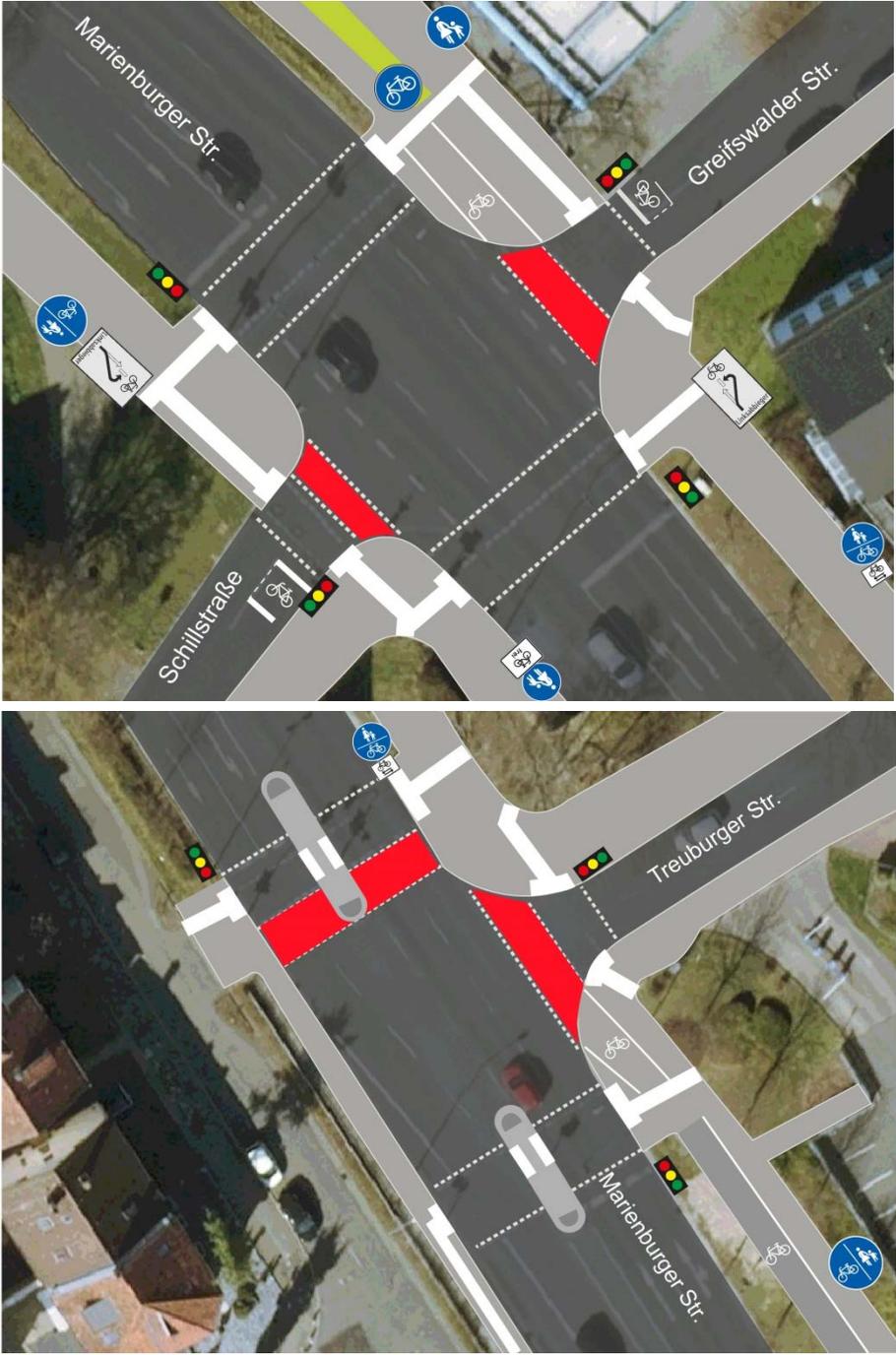
April 2023



Straßenquerschnitt Marienburger Straße zwischen Silberfundstraße und Mellingerstraße (oben im Bestand und unten nach der Maßnahmenumsetzung: LK Argus)

Finanzierungsansatz	Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	<p>F2 Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr</p> <p>R1 Weiterentwicklung und Qualifizierung des Radverkehrsnetzes</p> <p>P1 Neuordnung des Parkens</p> <p>S1 Städtebauliche Integration von Hauptstraßen</p>

Nr. F3.1					
Verbesserung der Querungsanlagen (LSA) entlang der Marienburger Straße					
Ziele → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit					
Priorität	★★★☆☆	Kosten	€€	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Akteure	Stadt Hildesheim				
Beschreibung und Zielsetzung					
<p>Die Fußgängerquerungen entlang der Marienburger Straße sind hinsichtlich der Signalsteuerung sowie der Barrierefreiheit verbesserungswürdig. Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Sperrzeiten (Rotzeit) an allen Lichtsignalanlagen über 30 Sekunden betragen. Auch die Freigabezeiten sind zu kurz.</p> <p>Um die Verkehrssicherheit des Querverkehrs zu erhöhen und die Barrierefreiheit beim Überqueren zu gewährleisten, sollen die Querungsanlagen umgestaltet werden. Hierbei werden exemplarisch die Knotenpunkte Marienburger Straße / Greifswalder Straße / Schillstraße sowie Marienburger Straße / Treuburger Straße betrachtet, da diese aufgrund der Wegebeziehungen wichtige Querungsstellen für den Fußverkehr darstellen.</p> <p><u>Kreuzung Marienburger Straße / Greifswalder Straße / Schillstraße:</u></p> <p>Die gemessene Sperrzeit beträgt 76 s und die Freigabezeit 16 s. An diesem Knotenpunkt fehlt die Infrastruktur zur barrierefreien Querung. Außerdem fehlt eine rote Markierung der Radverkehrsfurten. Die Fußgängerfurt ist zudem nicht ausreichend breit. Zur Verbesserung der Querung wird eine Anpassung der Signalisierung empfohlen. Die Sperrzeit soll kürzer werden (unter 30 s) und unter Berücksichtigung der Räumungszeiten und der Fahrbahnbreite soll die Freigabezeit für die Querung der Marienburger Straße über 23 s betragen. Darüber hinaus sollen differenzierte Bordhöhen sowie akustische Signalgeber zur barrierefreien Querung eingesetzt werden. Die Radverkehrsfurten sollen zur besseren Erkennbarkeit rot markiert werden. An der nördl. und südl. Einmündung der Marienburger Str. können die Radverkehrsfurten entfernt werden, da der Radverkehr stadteinwärts in die Schillstraße bzw. stadtauswärts in die Greifswalder Str. durch ein indirektes Abbiegen möglich ist. Dieses sollen durch Schilder gekennzeichnet werden. Zudem wird empfohlen, Aufstellflächen für den Radverkehr an den Einmündungen Greifswalder Str. und Schillstraße zu markieren.</p> <p><u>Kreuzung Marienburger Straße / Treuburger Straße</u></p> <p>Die gemessene Sperrzeit an diesem Knotenpunkt beträgt 77 s und die Freigabezeit 13 s. Wie auch an der o. g. Kreuzung fehlt die barrierefreie Gestaltung und rote Markierung der Radverkehrsfurten. Die Fußgängerfurt ist zudem nicht ausreichend breit. Für den Bereich Treuburger Str. und Marienburger Platz werden konkrete Planungen entwickelt. Die Grundideen der hier vorgeschlagenen Maßnahmen sollten in die Detailplanung einfließen. Zur Verbesserung der Querung wird eine Anpassung der Signalisierung für den Fußgängerverkehr empfohlen. Aufgrund der wichtigen Wegebeziehung sollen die Sperrzeiten deutlich verkürzt werden. Zudem sollen die Freigabezeiten unter Berücksichtigung der Räumungszeiten und der Fahrbahnbreite mindestens 21 s betragen, damit in einem Zug (kein gebrochener Lauf) gequert werden kann. Die Bordhöhen (auch auf den vorhandenen Mittelinseln) sollen differenziert ausgestaltet sowie akustische Signalgeber zur barrierefreien Querung eingesetzt werden. Die Radverkehrsfurten sollen zur besseren Erkennbarkeit rot eingefärbt werden.</p> <p>An beiden Knotenpunkten ist es zu prüfen, ob die Rad- und Fußgängerfurten angehoben und niveaugleich ausgebildet werden können, um den Komfort der Zufußgehenden und Radfahrenden zu erhöhen.</p>					

Handlungsschritte	
<ul style="list-style-type: none"> → Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Anpassung der Signalzeitenpläne und barrierefreier Umbau 	
	
<p>Verbesserung der Querungsanlagen entlang der Marienburger Straße (oben Knotenpunkt Marienburger Str. / Greifswalder Str. / Schillstr., unten Marienburger Str. / Treuburger Str., Prinzipskizzen nicht maßstäblich: LK Argus)</p>	
Finanzierungsansatz	Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	–

Nr. R1.2			
Einrichtung der Veloroute Itzum – Innenstadt			
Ziele			
<ul style="list-style-type: none"> → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden → Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte 			
Priorität	★★★	Kosten	€€
		Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Akteure	Stadt Hildesheim Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Vereine und Verkehrsverbände (ADFC, VCD)		
Beschreibung und Zielsetzung			
<p>Das bestehende Radverkehrsnetz in Hildesheim zeigt bereits mögliche Verbindungen, um vom Hildesheimer Süden in die Innenstadt mit dem Fahrrad zu kommen.</p> <p>Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und zur Schaffung einer Alternativverbindung in die Innenstadt soll das bestehende Radverkehrsnetz durch die Veloroute Itzum-Innenstadt ergänzt werden. Diese soll für den Alltags- und Freizeitverkehr attraktiv gestaltet werden. Die Veloroute führt im Hildesheimer Süden von Spandauer Weg über die L 491 weiter am Wasserkamp und Südfriedhof und weiter entlang am Roten Steine.</p> <p>Für die Einrichtung dieser Veloroute werden folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Optimierung der bestehenden Querungsanlage (Mittelinsel) an der Kreuzung L 491 / Spandauer z. B. durch Lichtsignalanlagen und Fahrradampel ● Integration der Wegeführung in die Siedlungsplanung des Wasserkamps ● neue Fuß- und Radwegeführung südlich des Südfriedhofs ● Einrichtung einer Fahrradstraße „Am Roten Steine“ ab der Einmündung Großer Saatner ● weiterer Ausbau Richtung Innenstadt <p>Die Maßnahmenvorschläge entlang der L 491 und an der Kreuzung können sich im Zuge der Planungen des Wasserkamps beeinflusst werden und ggf. Abweichungen von den hier dargestellten Prinzipskizzen geben.</p> <p>Auf der Veloroute soll durchgängig ein möglichst hoher Ausbaustandard geschaffen werden, sodass hohe Geschwindigkeiten (z. B. mit E-Bikes und Pedelecs) möglich sind. Dazu zählt, dass die Oberfläche eine sehr gute Belagsqualität aufweist. Die Breite der Radverkehrsanlagen soll mindestens den Regelmaßen der ERA entsprechen. Darüber hinaus soll die Veloroute durchgehend beleuchtet werden. Mit einer einheitlichen Kennzeichnung (z. B. durch Beschilderung) soll die durchgängige Erkennbarkeit der Routen gewährleistet werden. Eine Begleitmaßnahme ist die Bewerbung der Veloroute als „hochwertige Radwegeverbindung“ durch Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Aktion zur Eröffnung).</p>			
Handlungsschritte			
<ul style="list-style-type: none"> → Festlegung der Zuständigkeiten → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Sukzessiver Ausbau und Instandsetzung der Veloroute → Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit 			

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Einrichtung der Veloroute Itzum-Innenstadt (oben Am Roten Steine, neue Führung entlang des Südfriedhofs und Anschluss am Wasserkamp, unten Kreuzung L 491 und Spandauer Weg, Prinzipskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

<p>Finanzierungsansatz</p>	<p>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs) Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)</p>
<p>Verbindung mit weiteren Maßnahmen</p>	<p>F3 Sichere und barrierefreie Querungen R2 Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen R4 Ausbau und Sanierung von Radwegen</p>

Nr. R3.1			
Beschleunigung des Radverkehrs mithilfe eines Grünen-Welle-Assistenten			
Ziele → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte			
Priorität	★★★☆☆	Kosten	€€
		Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Akteure	Stadt Hildesheim Vereine und Verkehrsverbände (ADFC, VCD)		
Beschreibung und Zielsetzung			
<p>Der Radverkehr wird entlang der Hauptstraße Marienburger Straße gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr über die lichtsignalgesteuerten Knoten geführt.</p> <p>Um ein zügiges Vorankommen des Radverkehrs an der Marienburger Straße zu ermöglichen, wurde bereits im Green City Plan eine Radverkehrsbeschleunigung zwischen Struckmannstraße und Hansering vorgeschlagen. Hierfür wurde eine Priorisierung des Radverkehrs an den LSA vorgesehen. Mit der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit wird eine weitere Nutzungssteigerung im Radverkehr angestrebt.</p> <p>Im Rahmen dieses Mobilitätskonzepts wird die Installation eines Grünen-Welle-Assistenten empfohlen. Dieser ist mit geringerem Aufwand als die Anpassung der Signalzeitenpläne verbunden.</p> <p>Ein Best-Practice-Beispiel für den Grüne-Welle-Assistent ist der „Leezenflow“ in Münster.¹³⁰ Der „Leezenflow“ ist eine digitale Anzeige, die anhand eines Farbverlaufs bereits mehrere Meter vor der nächsten Straßenkreuzung anzeigt, wie lange die aktuelle Ampelphase noch andauert. Er unterstützt somit Radfahrende das richtige Tempo zu finden, um bei Grün über die nächste Ampel zu fahren. Radfahrende können dadurch die Geschwindigkeit individuell anpassen und kommen flüssiger und sicherer zum Ziel.</p> <p>Komponenten eines Grüne-Welle-Assistenten sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● digitale Anzeige zur Anzeige des Ampelstatus ● Ampelsteuergerät übermittelt die Ampelphasen an die Sender ● ein Sendergerät überträgt die Informationen vom Ampelsteuergerät an einem Empfängergerät am Grüne-Welle-Assistenten weiter ● Fahrrad-Ampel: diese wird vom Ampelsteuergerät geregelt 			
Handlungsschritte			
<p>→ Festlegung der Zuständigkeiten</p> <p>→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens</p> <p>→ Maßnahmenbeschluss und Finanzierung</p> <p>→ Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit</p>			

¹³⁰ Vgl. Leezenflow, Stadt Münster, URL: <https://smartcity.ms/leezenflow/>, letzter Zugriff am 01.08.2022

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



Einrichtung eines Grüne-Welle-Assistenten beispielhaft an der Kreuzung Marienburger Str. / Silberfundstr. / Quedlinburger Str. (Quelle: <https://github.com/bCyberGmbH/leezenflow-doku>) (Prinzipiskizze: LK Argus, Luftbild: Stadt Hildesheim, Bild: <https://smartcity.ms/leezenflow/>)

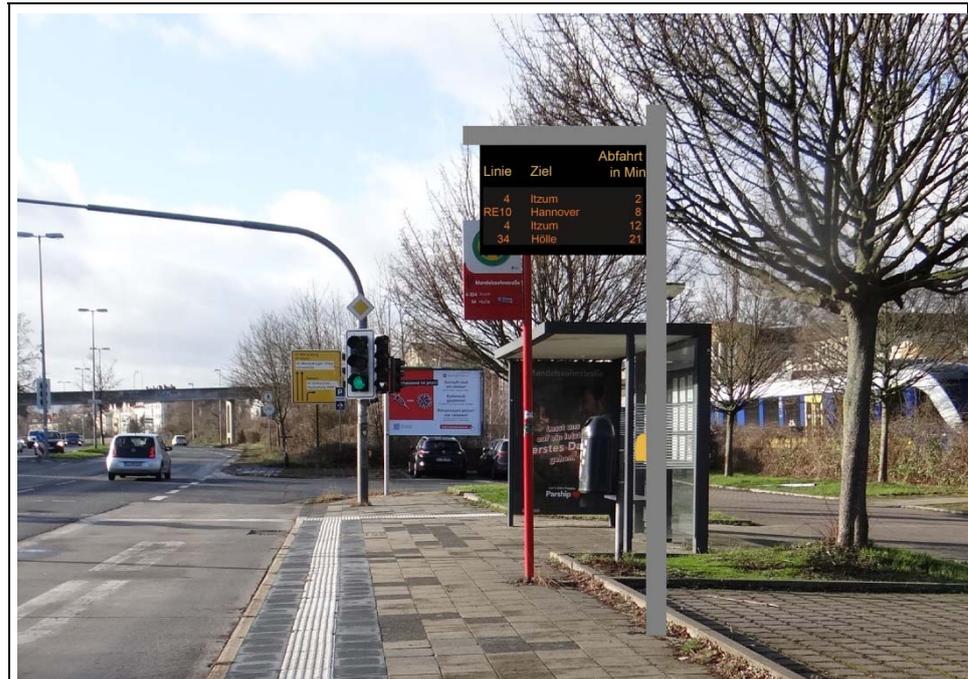
<p>Finanzierungsansatz</p>	<p>Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs)</p> <p>Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMDV)</p> <p>Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)</p>
<p>Verbindung mit weiteren Maßnahmen</p>	<p>R1 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur</p> <p>R3 Ausbau und Sanierung von Radwegen</p>

Nr. Ö1.1					
Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn					
Ziele					
<ul style="list-style-type: none"> → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden → Digitale Vernetzung → Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte 					
Priorität	★ ★ ★	Kosten	€	Zeitraumen	  
Akteure	Stadt Hildesheim Landkreis Hildesheim Stadtverkehr / Regionalverkehr Hildesheim (SVHI und RVHI) Deutsche Bahn				
Beschreibung und Zielsetzung					
<p>Der Bahnhof Hildesheim Ost ist ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Bus- und Bahnverkehr. Buslinien der SVHI und RVHI verkehren von zwei Bushaltestellen, die – getrennt durch die Bahngleise – auf der Ost- und Westseite des Bahnhofs liegen. Aktuell gibt es weder eine Wegweisung zu den Bushaltestellen und zum Bahnhof noch eine Anzeigetafel mit Informationen zu den nächsten Abfahrten. Der Mangel an Informationen erschwert – insbesondere ortsunkundigen Personen – die Umstiegswege.</p> <p>Um das Umsteigen zwischen Bus und Bahn zu erleichtern und den Informationsfluss an den Kunden zu verbessern, soll die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn optimiert werden. Hierfür sollen mit einer Wegweisung die Orientierung verbessert und mit dynamischen Anzeigetafeln Informationen zu Abfahrtszeiten gegeben werden. Die Wegweisung führt zu den Haltestellen auf der Ost- und Westseite und gibt Informationen zu den jeweils fahrenden Buslinien. Zudem kann diese auf weitere Mobilitätsangebote wie z. B. Car- oder Bike-Sharing hinweisen. Die dynamischen Anzeigetafeln zeigen am Bahnsteig die nächsten Busabfahrten und an den Bushaltestellen die nächsten Zugabfahrten.</p>					
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>					
Fehlende Information an der Bushaltestelle und am Bahnhof (links Bushaltestelle Mendelssohnstr., rechts Bahnsteig am Bahnhof Hildesheim Ost, Fotos: LK Argus)					
Handlungsschritte					
<ul style="list-style-type: none"> → Festlegung der Zuständigkeiten → Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Umsetzung der Informationsmaßnahmen 					

Stadt Hildesheim
Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden

Bericht

April 2023



oben dynamische Fahrgastinformation an der Haltestelle Mendelssohnstraße, unten Ergänzung durch Wegweisung am Bahnsteig Bahnhof Hildesheim Ost, Fotomontage: LK Argus)

Finanzierungsansatz	Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	V4 Einrichtung von Mobilitätsstationen mit differenziertem Angebot D2 Optimierung der Fahrgastinformation

Nr. V4.2			
Einrichtung einer Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost			
Ziele → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden			
Priorität	★★★	Kosten	€
		Zeitraumen	⌚⌚⌚
Akteure	Stadt Hildesheim Energieversorgung Hildesheim Stadtverkehr (SVHI) Stadtmobil Ggf. Nextbike / Tier		
Beschreibung und Zielsetzung			
<p>Zur Ergänzung des vorhandenen Mobilitätsangebotes und zur stärkeren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bietet die Errichtung von Mobilitätsstationen neue Chancen. So gilt es insbesondere die Verknüpfung zum ÖPNV zu verbessern und um weitere Mobilitätsangebote zu ergänzen.</p> <p>Die vorgeschlagene Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost soll hierbei aufgrund der Anbindung an die Bahn ein vielfältigeres Mobilitätsangebot bieten und ist somit als eine der größten Stationen (Mobilitätsstation (L)) im Hildesheimer Süden konzipiert.</p> <p>Hierbei sollen insbesondere auch schon vorhandene Angebote eingebunden werden. So geht es darum, das CarSharing-Angebot, vorhandene Ladesäulen und Bike and Ride und Park and Ride Anlagen in die Station einzubinden.</p> <p>Für die Station am Ostbahnhof wurden zwei Varianten entwickelt, die von der fußläufigen Erreichbarkeit beeinflusst werden und sich lediglich im östlichen Bereich unterscheiden. So bieten beide Varianten Mobilitätsangebote westlich und östlich des Bahnhofs. Im Westen sollen die beiden vorhandenen CarSharing-Fahrzeuge direkt an den Eingang des Bahnhofs verlegt werden und um zwei weitere Fahrzeuge ergänzt werden. Außerdem muss das Bike and Ride mit einer Erweiterung der überdachten Abstellanlagen ausgebaut werden, da die vorhandenen Anlagen stark ausgelastet sind. Hierbei ist die Integration eines BikeSharing und Lastenradverleih-Angebotes vorgesehen. Ergänzend sollen auf der westlichen Seite zwei Parkplätze mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Pkw eingerichtet werden.</p> <p>Auf der östlichen Seite des Bahnhofs unterscheiden sich die Varianten 1 und 2 bezüglich der Lage der Mobilitätsangebote. In der ersten Variante liegen die Mobilitätsangebote im nördlichen Bereich in direkter Nähe zur vorhandenen Fußgängerbrücke mit Abgang zum westlichen Bahnsteig und bieten somit für Bahnreisende kurze Wege. Allerdings ist die fußläufige Erreichbarkeit von der Bushaltestelle mit circa 150 m etwas weiter und lediglich über den Parkplatz oder den östlichen Bahnsteig möglich. Auch die Erreichbarkeit aus dem Quartier ist nicht ideal. Bei der zweiten Variante befinden sich die Angebote der Mobilitätsstation an der südlichen Einfahrt der Park and Ride Anlage mit Fußgängerfurt über die Mendelssohnstraße ins angrenzende Quartier, um die fußläufige Erreichbarkeit und die Verknüpfung mit dem Bus zu verbessern. Um von dort einen direkten Zugang zum westl. Bahnsteig zu ermöglichen, ist ein neuer Abgang zu diesem von der südlichen Fußgängerbrücke erforderlich. In beiden Varianten soll ein sicherer und barrierefreier Fußweg entlang des P+R-Platzes angelegt werden.</p> <p>Des Weiteren sollen die Stationen in modularer Bauweise angelegt werden, um bei hoher Nachfrage die Option auf weitere Mobilitätsangebote ergänzen zu haben.</p>			

Handlungsschritte
→ Übergeordnete Planung und Konzeption der Mobilitätsstation
→ Aufbau von Projektpartnerschaften
→ Klärung der Finanzierung und Fördermöglichkeiten
→ Auswahl und Standortplanung der Mobilitätsangebote
→ Bauliche Umsetzung und Betrieb der Station der Mobilitätsstation



Variante 1 - Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost (Prinzipalskizze nicht maßstäblich: LK Argus)



Variante 2 - Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost (Prinzipalskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Finanzierungsansatz	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 a)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	P1 Neuordnung des Parkens V1 Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System V2 Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos V3 Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur für Kfz-Elektromobilität

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
 Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023

Nr. V4.3			
Einrichtung eines Mobilitätspunktes am P+R Südfriedhof			
Ziele			
→ Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden			
Priorität	★★★☆☆	Kosten	€
Zeitraumen	● ○ ○ ○		
Akteure	Stadt Hildesheim Energieversorgung Hildesheim Stadtmobil Ggf. Nextbike / Tier		
Beschreibung und Zielsetzung			
<p>Zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes am P+R Südfriedhof soll dort ein Mobilitätspunkt errichtet werden, der die bereits vorhandene Busanbindung, die Radabstellanlagen und die bestehenden Recyclingcontainer ergänzen soll. Ziel ist es hierbei, die Verknüpfung zum ÖPNV weiter zu stärken und den Südfriedhof als lokalen Umsteigepunkt auszubauen, um in den Bus umzusteigen. Derzeit sind die anliegenden Parkplätze als Ausweichparkplätze der Universität Hildesheim ausgewiesen. Mit den ergänzenden Mobilitätsangeboten könnte somit die Attraktivität der Parkplätze gesteigert werden.</p> <p>Ergänzend sollen drei Stellplätze mit CarSharing-Fahrzeuge errichtet werden, die für weitere Ziele genutzt werden können, welche nicht qualitativ mit dem ÖPNV erreichbar sind. Des Weiteren ist die Einrichtung von sechs Parkplätzen mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Pkw vorgesehen, um pendelnden Personen das Aufladen ihres Fahrzeugs zu ermöglichen.</p> <p>Außerdem sollen das Angebot und die Qualität der vorhandenen Radabstellanlagen optimiert werden, um die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV zu verbessern. Hierfür soll in die vorgeschlagene Radabstellanlage ein Bike- und Lastenradsharing-Angebot integriert werden.</p> <p>Der Standort der verschiedenen Mobilitätsangebote befindet sich an der nördlichen Park and Ride Anlage, da somit eine direkte Nähe zur Bushaltestelle gegeben ist und die Angebote leichter erreichbar und sichtbar sind. Bei einer erhöhten Nachfrage könnten auch auf dem südlichen Parkplatz westlich der Marienburger Straße weitere Angebote ergänzt werden.</p>			
Handlungsschritte			
→ Übergeordnete Planung und Konzeption der Mobilitätsstation → Aufbau von Projektpartnerschaften → Klärung der Finanzierung und Fördermöglichkeiten → Auswahl und Standortplanung der Mobilitätsangebote → Bauliche Umsetzung der Mobilitätsstation → Betrieb der Station			

Stadt Hildesheim
**Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden**

Bericht

April 2023



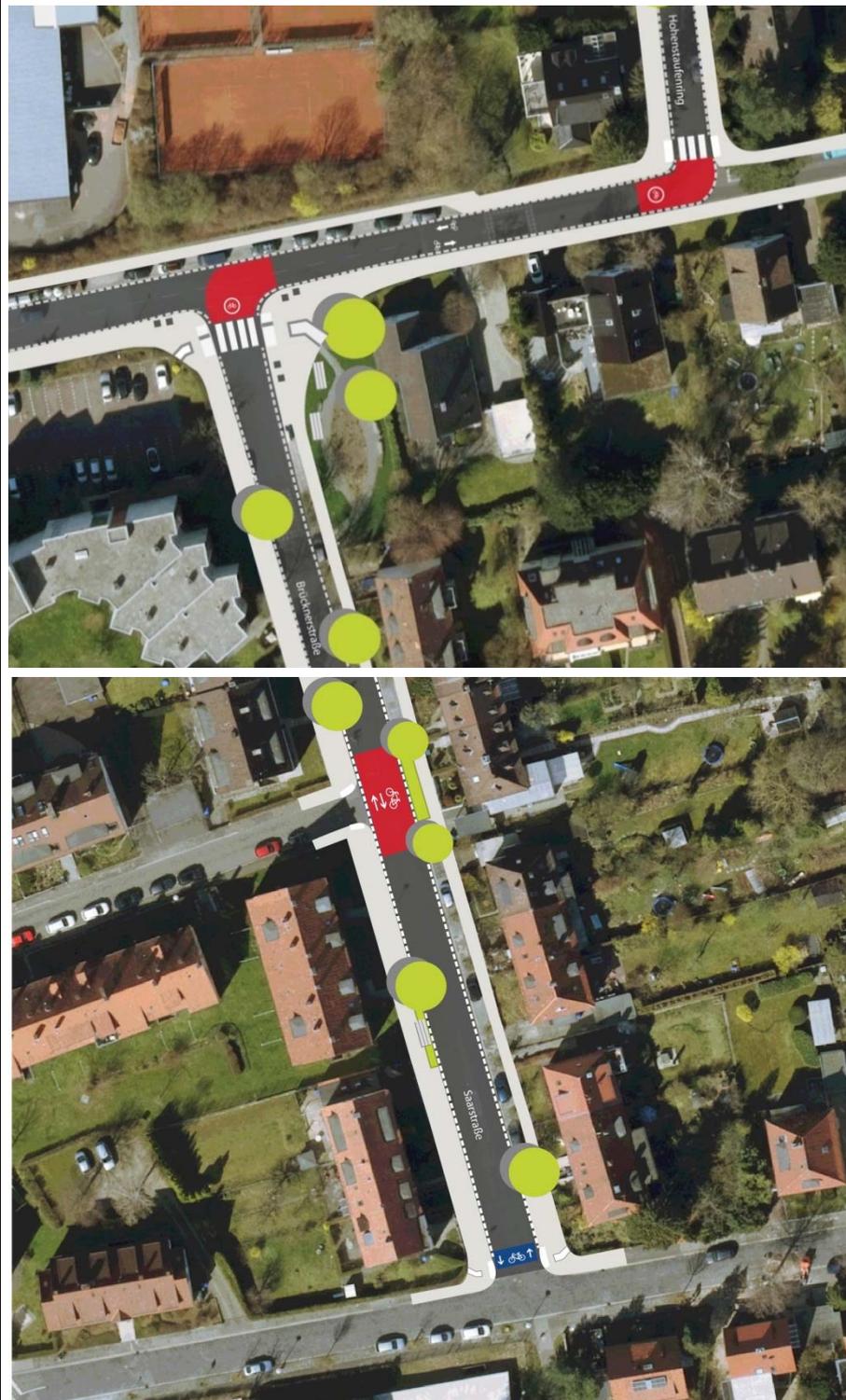
Mobilitätspunkt Südriedhof (Prinzipiskizze nicht maßstäblich: LK Argus)

Finanzierungsansatz	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 a)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	V1 Einrichtung BikeSharing und Lastenrad-verleih-System V2 Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos V3 Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur für Kfz-Elektromobilität

Nr. S2.2					
Ausgestaltung des Vorrangbereiches für die Nahmobilität im Straßenzug Hohenstaufering – Brücknerstraße – Saarstraße					
Ziele → Förderung der nachhaltigen Mobilität → Sicherung der Erreichbarkeit → Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen					
Priorität	★★★	Kosten	€€	Zeitraumen	  
Akteure	Stadt Hildesheim Vereine und Verkehrsverbände (ADFC, VCD) Anwohnende				
Beschreibung und Zielsetzung					
<p>Der Straßenzug Hohenstaufering – Brücknerstraße – Saarstraße ist eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung im Hildesheimer Süden, denn er verknüpft viele nahmobilitätsrelevante Ziele wie z. B. das Seniorenheim, die Kita und die Schule. Die Straßen befinden sich in einer Tempo-30-Zone und der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Für den Fußverkehr sind die verfügbaren Flächen durch das Gehweg- bzw. Seitenraumparken stark eingeschränkt. Dieses ist an den Straßen Saarstraße und Brücknerstraße beidseitig und am Hohenstaufering bis zur Seniorenanlage auf der westlichen Straßenseite einseitig angeordnet. Auch für Aufenthalt besteht sehr wenig Platz im Straßenraum.</p> <p>Um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, sollen die Straßen als Vorrangbereiche für die Nahmobilität qualifiziert werden. Für den Fuß- und Radverkehr soll mehr Platz geschaffen und Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden. Die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen soll verbessert werden, – z. B. für Aufenthalt und Kommunikation.</p> <p>Die Maßnahme sieht schwerpunktmäßig vor, Fahrradstraßen einzurichten und das Gehweg- bzw. Seitenraumparken aufzuheben. In den Fahrradstraßen soll die Benutzung durch Kfz mit Anordnung von Zusatzzeichen erlaubt sein. Der Radverkehr hat jedoch Vorfahrt – insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen. Die Vorfahrt soll durch rote Fahrbahnmarkierungen verdeutlicht werden.</p> <p>Das Gehweg- bzw. Seitenraumparken kann aufgrund der bestehenden Fahrbahnbreiten (ca. 5 m) nicht auf die Fahrbahn verlegt werden. Soweit bei einer Neuordnung des Parkens nicht auf alle Parkmöglichkeiten verzichtet werden kann, soll das Gehwegparken in der Brücknerstraße und das Seitenraumparken in der Saarstraße mindestens auf einer Straßenseite aufgehoben werden. Aufgrund der Wegebeziehungen soll dies auf der westlichen Straßenseite erfolgen. Mit der Aufhebung des Gehweg- bzw. Seitenraumparkens kann auf dieser Straßenseite eine Gehwegbreite von 3,50 m erreicht werden. Neben den Gehflächen besteht somit auch Raum für (punktuelle) Begrünung und Stadtmobiliar (z. B. Sitzmöglichkeiten und Fahrradbügel). An der Straße Hohenstaufering soll das Gehwegparken komplett entfallen.</p> <p>Im Zuge des Umbaus soll die Querungssituation verbessert werden und an den Einmündungen Gehwegvorstreckungen angelegt werden. Um die Barrierefreiheit sicherzustellen, sollen zusätzlich Leitelemente eingesetzt werden.</p>					

Handlungsschritte

- Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für Anwohnende (Begehung / Befahrung)
- Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
- bauliche Umsetzung



Ausgestaltung Vorrangbereich Nahmobilität (oben Brücknerstr. / Hohenstaufenring, unten Saarstraße, Prinzipskizzen nicht maßstäblich: LK Argus)

Stadt Hildesheim
Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden
Bericht
 April 2023

Finanzierungsansatz	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs) Programm "Klimaschutz durch Radverkehr" Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267) Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMDV)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	F1.2 Aufhebung von Gehweg- bzw. Seitenraumparken R2.1 Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen P1 Neuordnung des Parkens

Nr. M3.1					
Mobilitätsmanagement für Schulen					
Ziele					
→ Förderung der nachhaltigen Mobilität					
→ Sicherung der Erreichbarkeit					
→ Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen					
Priorität	★★★	Kosten	€	Zeitraumen	⌚ ⌚ ⌚
Akteure	Stadt Hildesheim Schulen und Schulträger Polizei Schülerschaft und Eltern				
Beschreibung und Zielsetzung					
<p>Im Hildesheimer Süden befinden sich mehrere Bildungsstandorte, darunter zwei Grundschulen: die Grundschule Itzum und die Grundschule Auf der Höhe. Um die selbstständige Mobilität von Schulkindern zu fördern und das Holen und Bringen sowie die damit zusammenhängenden Kfz-Verkehrsbelastungen zu reduzieren, soll in den beiden Grundschulen im Hildesheimer Süden ein schulisches Mobilitätsmanagement durchgeführt werden.</p> <p>Ein Mobilitätsmanagement für Schulen zielt darauf ab, dass die Schulkinder für Umweltbelange sensibilisiert werden sowie die Selbstständigkeit bei der Bewältigung des Schulweges gefördert wird. Die Verkehrserziehung ist hierbei ein elementarer Aspekt. Die Kinder müssen lernen, Gefahren einzuschätzen, den Verkehr einzuordnen und sich sicher zu verhalten. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Eltern ihre Kinder alleine zur Schule gehen lassen.</p> <p>Empfohlen wird, Schulmobilitätspläne unter Einbindung von Schulkindern, Eltern und Lehrenden zu erarbeiten. In diesen Schulmobilitätsplänen werden standortbezogene Maßnahmen für einen sicheren Schulweg entwickelt, die neben verkehrlichen Verbesserungen auch Vorschläge zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung beinhalten.</p> <p>Maßnahmen können bspw. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Elternhaltestellen - Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung und Verkehrsberuhigung - Verbesserung der Schulwege für den Fußverkehr mit ausreichenden Gehwegbreiten und sicheren Querungen - Erstellung eines Schulwegeplans und Markierung von Schulwegen - Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen - Aktionswochen zum Thema Fahrradfahren, Fahrtraining und Radfahrprüfung - Sicherheitstraining für die Nutzung des Rollers auf dem Schulweg - Koordination und Unterstützung von Walking-Bussen <p>Die Grundschulen im Hildesheimer Süden könnten z. B. den weltweiten „Zu Fuß zur Schule“-Tag als Auftakt im Zuge der Erarbeitung der Schulmobilitätspläne nutzen und sich mit eigenen Aktionen beteiligen.</p>					
Handlungsschritte					
→ Gewinnung der Schulen					
→ Erarbeitung des Schulmobilitätsplans					
→ Beschluss des Plans und Finanzierung von Maßnahmen					
→ Beteiligung am Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“					

Stadt Hildesheim
Mobilitätskonzept
Hildesheimer Süden

Bericht

April 2023



Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (Grafik: Deutsches Kinderhilfswerk e. V., URL: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/>, letzter Zugriff am: 12.07.2022)

Finanzierungsansatz	Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Verbindung mit weiteren Maßnahmen	F2 Sichere und barrierefreie Querungen S1 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

9 Monitoring

Zur Überprüfung der Umsetzung der im Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen und deren Wirkungen werden im Folgenden Ansätze zu einem Monitoring aufgezeigt.

Ein Monitoring hilft, die Transparenz des verkehrsplanerischen und politischen Handelns zu erhöhen und der Politik sowie der Öffentlichkeit die positiven Wirkungen der Projekte des Mobilitätskonzeptes zu verdeutlichen. Damit kann die Akzeptanz der Projekte weiter erhöht werden sowie die Umsetzung weiterer Projekte forciert werden.

Darüber hinaus ist ein Monitoring eine wichtige Grundlage zur Umsetzungsbeileitung und Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes mit ggf. erforderlichen Aktualisierungen und Anpassungen, um auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können.

Mit dem Monitoring werden Ansätze benannt, wie die Erreichung der mit dem Mobilitätskonzept gesetzten Ziele bzw. Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet werden können. Hierfür werden qualitative und quantitative Indikatoren zur Beurteilung des Maßnahmenfortschritts und der Maßnahmenwirkung herausgearbeitet.

9.1 Dokumentation der Umsetzung von Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung soll kontinuierlich erfasst und bewertet werden. Hierfür soll eine regelmäßige Dokumentation der Umsetzungsstände des Mobilitätskonzeptes erfolgen und der Umsetzungsstand im Projektbeirat diskutiert werden.

9.2 Datenerhebung

Grundlage für das Monitoring sind zunächst vorliegende Daten, wie die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2018 mit dem Modal Split, die neben dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (nach Wegezweck und Wegeziel) auch die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation beinhalten. Weitere Datenbasis bilden die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der durchgeführten Analysen einschließlich der zusammengetragenen Sekundärdaten (z. B. Daten zum Unfallgeschehen, Verkehrsstärken etc.).

Um Maßnahmen evaluieren zu können, sollten weitere Grundlagen durch Zählungen (Fuß- und Radverkehrszählungen im Längs- und Querverkehr) und Befragungen (u. a. gesamtstädtisch regelmäßige Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten und zur Zufriedenheit sowie auch Befragungen zur Nutzung und zur Zufriedenheit mit Maßnahmen, insbesondere mit neuen Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsstationen) erhoben werden. Die Datenerhebung sollte

in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass für unterschiedliche Indikatoren unterschiedliche Zeitabstände gewählt werden sollten, da nicht alle Maßnahmen kurzfristig einen Wirkungserfolg aufweisen.

9.3 Indikatoren

Die Indikatoren zur Evaluation sollen zum einen den Stand der Maßnahmenumsetzung berücksichtigen, zum anderen mögliche Veränderungen bei den Rahmenbedingungen, den Verkehrsmengen, dem Verhalten und den Einschätzungen zu den Mobilitätsangeboten erfassen. Einige Indikatoren haben einen gesamtstädtischen Bezug, z. B. Modal Split, und sollen im Rahmen entsprechender Untersuchung für die Gesamtstadt und nicht ausschließlich für den Hildesheimer Süden erhoben werden.

In der nachfolgenden Abbildung sind die möglichen qualitativen und quantitativen Indikatoren und Messgrößen zur Erfolgsbewertung nach den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes differenziert dargestellt.

- **Abbildung 63:** Indikatoren und Messgrößen zur Erfolgsbewertung nach den Handlungsfeldern

Handlungsfeld	Indikatoren / Messgrößen
 Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ● Fußverkehrsanteil am Modal Split (gesamtstädtisch und im Hildesheimer Süden)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl zu Fuß Gehende im Umfeld wichtiger Ziele (z.B. Schulen, Universität, Marienburger Platz)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anteil von Strecken mit ausreichender Gehwegbreiten durch Aufhebung von Gehweg- / Seitenraumparken
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl neu errichteter Querungsanlagen (Fußgängerüberwege, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anteil des Hauptfußwegenetzes mit Leit- und Orientierungssystem
	<ul style="list-style-type: none"> ● Unfallstatistik mit Beteiligung von Fußgänger*in

Handlungsfeld	Indikatoren / Messgrößen
 Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ● Radverkehrsanteil am Modal Split (gesamtstädtisch und im Hildesheimer Süden) ● Radverkehrszahlen an wichtigen Querschnitten des Radverkehrsnetzes ● Anteil der Strecken mit neuen Radverkehrsanlagen ● Anzahl der Fahrradstraßen / Länge in km ● Unfallstatistik mit Beteiligung von Radfahrer*in ● Anzahl neu installierte Radabstellanlagen ● Belegungsgrad von Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen
 ÖPNV und SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ● ÖPNV-Anteil am Modal Split (gesamtstädtisch und im Hildesheimer Süden) ● Fahrgastzahlen auf den Linien im Hildesheimer Süden ● Auslastung des Express-Busses
 Vernetzte Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl von Sharing-Fahrzeugen / Stationen ● Nutzerzahlen der Sharing-Angebote ● Auslastung von Mobilitätsstationen ● Anzahl errichteter Ladesäulen und deren Auslastung ● Anzahl errichteter Mobilitätsstationen ● Anzahl intermodaler Wegeketten (Mobilitätsbefragung)

Handlungsfeld	Indikatoren / Messgrößen
 Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ● Anteil der Strecken mit Neuordnung von Parken
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl rechtswidrig geparkter Fahrzeuge
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl errichteter Beschilderungen für Parken
	<ul style="list-style-type: none"> ● Parkraumauslastungen
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anteil bewirtschafteter Parkflächen im öffentlichen Raum
 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ● Herstellung Sitz- / Spielgelegenheiten und Grünfläche / Bäume pro Jahr
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl errichteter Vorrangbereiche für die Nahmobilität
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl verkehrsberuhigender Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> ● Zufriedenheit der Nutzenden
	<ul style="list-style-type: none"> ● Unfallstatistik
 Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> ● Nutzerzahlen der Mobilitätsstation
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl erarbeiteter Schulmobilitätspläne
	<ul style="list-style-type: none"> ● Verkehrsbelastung in den Bring- und Holzeiten
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl von Betrieben / Schulen mit Mobilitätsmanagement, umgesetzte Maßnahmen
	<ul style="list-style-type: none"> ● Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen / -veranstaltungen pro Jahr
 Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> ● Nutzeranzahl Mobilitäts-App + Zahl der gebuchten Tickets und Buchungen darüber
	<ul style="list-style-type: none"> ● Fahrgastzahlen ÖPNV/SPNV

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Übersicht bestehender Planungen	4
• Tabelle 2: Übersicht der Maßnahmen zu Fahrradabstellanlagen	14
• Tabelle 3: Wichtige Pendlerbewegungen über die Stadtgrenze (> 500 Pendelnde)	29
• Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung mit Hauptwohnsitz im Untersuchungsgebiet	36
• Tabelle 5: wichtige Quell-/Zielbeziehungen der Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienberg in der Stadt Hildesheim (jeweils Hin- und Rückwege > 500 Wege)	46
• Tabelle 6: wichtige Quell-/Zielbeziehungen der Stadtteile Marienburger Höhe / Galgenberg und Itzum-Marienberg in den Landkreis Hildesheim (jeweils Hin- und Rückwege > 200 Wege)	47
• Tabelle 7: Übersicht der betrachteten Haltestellen im Hildesheimer Süden	75
• Tabelle 8: Übersicht der Radabstellanlagen an den Uni-Standorten	77
• Tabelle 9: Übersicht SPNV-Angebot (Fahrplanstand 2020/2021) am Bahnhof Hildesheim Ost	82
• Tabelle 10: Bedienungsangebot im Busverkehr	85
• Tabelle 11: Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefizite im Hildesheimer Süden	89
• Tabelle 12: Übersicht der Bushaltestellen im Hildesheimer Süden	92
• Tabelle 13: Unfallzahlen aller gemeldeten Kfz-unfälle im Zeitraum 2018-2020	101
• Tabelle 14: Parkplatzstatistik	108
• Tabelle 15: Parkplatzzahl nach Parkregelung	109
• Tabelle 16: Übersicht der Parkplätze an den Universitätsstandorten	111
• Tabelle 17: Ziele und Unterziele des Mobilitätskonzeptes	118
• Tabelle 18: Übersicht über die Handlungsfelder und die dazugehörigen Maßnahmen(gruppen)	122
• Tabelle 19: Bewertungskriterien und Bewertungsstufen der Maßnahmen(gruppen) in den Handlungsfeldern	123
• Tabelle 20: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 1: Fußverkehr	125
• Tabelle 21: Maßnahmen zum Abbau von Gehweg- und Seitenraumparken (F1)	126

Stadt Hildesheim

Mobilitätskonzept

Hildesheimer Süden

Bericht

April 2023

• Tabelle 22: Maßnahmen zur Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr (F2)	128
• Tabelle 23: Maßnahmen zu sicheren und barrierefreien Querungen – Verbesserung der Querungsanlagen (F3)	129
• Tabelle 24: Maßnahmen zu sicheren und barrierefreien Querungen – Einrichtung neuer Querungsanlagen (F3)	130
• Tabelle 25: Maßnahmen zum Ausbau des Leit- und Orientierungssystems (F4)	131
• Tabelle 26: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 2: Radverkehr	132
• Tabelle 27: Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur (R1)	134
• Tabelle 28: Maßnahmen zur Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen	136
• Tabelle 29: Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs entlang der Marienburger Straße (R3)	138
• Tabelle 30: Maßnahmen zum Ausbau / Sanierung und Neubau von Radwegen (R4)	139
• Tabelle 31: Maßnahmen zum Ausbau der Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen (R5)	141
• Tabelle 32: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 3: ÖPNV und SPNV	142
• Tabelle 33: Maßnahme zur Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn (Ö1)	143
• Tabelle 34: Maßnahme zur Qualifizierung der Uni-Linie (Ö2)	144
• Tabelle 35: Maßnahme zur Einrichtung eines neuen Bahnhofpunktes (Ö3)	145
• Tabelle 36: Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen (Ö4)	146
• Tabelle 37: Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 4: Vernetzte Mobilität	147
• Tabelle 38: Maßnahme zur Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System (V1)	148
• Tabelle 39: Maßnahme zur Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos (V2)	149
• Tabelle 40: Maßnahme zur Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Kfz-Elektromobilität (V3)	149
• Tabelle 41: Vorhandene und zu ergänzende Ausstattung der vorgeschlagenen Mobilitätsstationen im Hildesheimer Süden	154

• Tabelle 42: Grobe Kostenschätzung zu einzelnen Bestandteilen der Mobilitätsstationen	155
• Tabelle 43: Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 5: Ruhender Verkehr	157
• Tabelle 44: Maßnahmen zur Neuordnung des Parkens (P1)	158
• Tabelle 45: Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken (P2)	159
• Tabelle 46: Maßnahme zum Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus (P3)	160
• Tabelle 47: Maßnahme zur Prüfung von Parkraumbewirtschaftung (P4)	161
• Tabelle 48: Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit	162
• Tabelle 49: Maßnahmen zur städtebaulichen Integration von Hauptstraßen (S1)	163
• Tabelle 50: Maßnahme zur Ausgestaltung von Vorrangbereichen Nahmobilität (S2)	164
• Tabelle 51: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen) (S3)	165
• Tabelle 52: Maßnahmen zur Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten (P4)	166
• Tabelle 53: Übersicht Maßnahmen des Handlungsfelds 7: Mobilitätsmanagement	167
• Tabelle 54: Maßnahme Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen (M1)	168
• Tabelle 55: Maßnahme Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen (M2)	169
• Tabelle 56: Maßnahme Mobilitätsmanagement für Schulen (M3)	169
• Tabelle 57: Maßnahme betriebliches Mobilitätsmanagement (M4)	170
• Tabelle 58: Maßnahme Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (M5)	171
• Tabelle 59: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 8: Digitalisierung	172
• Tabelle 60: Maßnahme Einrichtung einer integrierten Mobilitäts-App (D1)	173
• Tabelle 61: Maßnahme zur Optimierung der Fahrgastinformation (D2)	174
• Tabelle 62: Übersicht der Maßnahmen des Handlungsfelds 9: Umsetzungsstrategie	174
• Tabelle 63: Übersicht zu den Maßnahmensteckbriefen im Maßnahmenkatalog	180

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes Hildesheimer Süden im Stadtgebiet und Abgrenzung	2
● Abbildung 2: Veloroute Domäne Marienburg - Gut Steuerwald	9
● Abbildung 3: Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet	12
● Abbildung 4: Kartenausschnitt für das Untersuchungsgebiet mit dem Netz und den Standorten der Beschilderung	15
● Abbildung 5: Konzeptskizze im Lageplan	19
● Abbildung 6: Geplante Nutzung des Gebiets mit Wohnbaufläche (rot) und Grünfläche (grün)	21
● Abbildung 7: Räumlicher Geltungsbereich des Plangebiets Marienburger Platz	22
● Abbildung 8: Bewegungs- und Verkehrsachsen im Bestand	23
● Abbildung 9: Geplante Wegeführung für Fuß- und Radverkehr	24
● Abbildung 10: Geplante Wegeführung für Kfz- und Lieferverkehr	24
● Abbildung 11: Bauplan Campuserweiterung	26
● Abbildung 12: Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg	27
● Abbildung 13: Größere Arbeitsplatzstandorte in der Stadt Hildesheim (Unternehmen > 200 Beschäftigte) (Stand 2018/19)	32
● Abbildung 14: Lage der Stadt Hildesheim im Landkreis Hildesheim und Stadtteile Hildesheims	34
● Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung in Hildesheim	36
● Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung und -dichte in der Stadt Hildesheim	38
● Abbildung 17: Verkehrsmittelwahl nach Ortsteilgruppen innerhalb der Stadt Hildesheim (inkl. Binnenverkehr)	42
● Abbildung 18: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck Stadt Hildesheim	43
● Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck im Hildesheimer Süden	44
● Abbildung 20: Befragungsergebnis zu der Frage "Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Wintersemester 2019/2020 üblicherweise am Universitätsstandort angekommen?"	49
● Abbildung 21: Befragungsergebnis zu der Frage "Wie groß ist die einfache Entfernung von Ihrem Wohnsitz zu Ihrem Arbeitsort bzw. Hauptstudienstandort?"	50

• Abbildung 22: Befragungsergebnis zu der Frage "Wo parken Sie üblicherweise, wenn Sie mit dem Auto zur Universität kommen?" (Blau=Studierende, Orange=Beschäftigte)	51
• Abbildung 23: Regelbreite eines Seitenraums	54
• Abbildung 24: Fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung im Hildesheimer Süden	59
• Abbildung 25: Fußläufige Erreichbarkeit des Marienburger Platzes in Isochronen	60
• Abbildung 26: Ergebnis der Kartenabfrage zum Fußverkehr	66
• Abbildung 27: Ergebnis der SWOT-Analyse zum Fußverkehr	67
• Abbildung 28: Erreichbarkeit des Marienburger Platzes mit dem Fahrrad in Isochronen	70
• Abbildung 29: Radverkehrsführung im Ausschnitt Route Hauptbahnhof - Universität entsprechend Radverkehrskonzept 2025 (SHP / PGV, 2018)	71
• Abbildung 30: Radverkehrsführung stadtauswärts (links) und –einwärts (rechts) am Klingeltunnel	72
• Abbildung 31: Radverkehrsführung an der Marienburger Straße (links) und am Hansering (rechts)	72
• Abbildung 32: Radverkehrsführung östlich der Marienburger Straße zwischen Itzumer Hauptstraße und Spandauer Weg (links) und auf Höhe des Hauptcampus	73
• Abbildung 33: Belagsqualität auf der Marienburger Straße und Domänenstraße	74
• Abbildung 34: Fahrradparken am Bahnhof Hildesheim Ost (links) und am Südfriedhof (rechts)	76
• Abbildung 35: Ergebnis der Kartenabfrage zum Radverkehr	79
• Abbildung 36: Ergebnis der SWOT-Analyse zum Radverkehr	80
• Abbildung 37: Lage des Haltepunkts Hildesheim Ost und ÖPNV-Haltestellen im Umkreis	83
• Abbildung 38: Beispiele unterschiedlicher Ausstattungen der Haltestellen Silberfundstraße und Mendelssohnstraße	91
• Abbildung 39: Ergebnis der Kartenabfrage zum ÖPNV	93
• Abbildung 40: Ergebnis der Kartenabfrage zum SPNV	94
• Abbildung 41: Ergebnis der SWOT-Analyse zum Öffentlichen Verkehr	95
• Abbildung 42: Verkehrsmengen 2019 DTV [Kfz/24h]	97
• Abbildung 43: Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Schillstraße	98

<p>Stadt Hildesheim Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden Bericht April 2023</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Abbildung 44: Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Hansering 98 ● Abbildung 45: Gesamtverkehrsaufkommen Knotenpunkt Marienburger Straße / Spandauer Weg 99 ● Abbildung 46: Gemessene Fahrzeuge pro Tag an der Kreuzung Tilsiter Straße / Allensteiner Straße (An=Richtung Allensteiner Straße, Ab=Richtung Parkplatz) 100 ● Abbildung 47: Flächenpegel LTag 100 ● Abbildung 48: Lkw-Routennetz Hildesheim mit Ausschnitt Hildesheimer Süden 102 ● Abbildung 49: Anlieferungswege am Hauptcampus 103 ● Abbildung 50: Anlieferungswege am Bühler Campus 104 ● Abbildung 51: Anlieferungswege am Kulturcampus 104 ● Abbildung 52: Ergebnis der Kartenabfrage zum Kfz-Verkehr 106 ● Abbildung 53: Ergebnis der SWOT-Analyse zum Kfz-Verkehr 106 ● Abbildung 54: Legende Tagesauslastung 109 ● Abbildung 55: Ergebnis der Kartenabfrage zum Ruhenden Verkehr 112 ● Abbildung 56: Ergebnis der SWOT-Analyse zum Ruhenden Verkehr 112 ● Abbildung 57: Lastenrad Irmhilde am Marienburger Platz 114 ● Abbildung 58: Ergebnis der Kartenabfrage zur Mobilitätsstation 117 ● Abbildung 59: Ergebnis der SWOT-Analyse zur Vernetzten Mobilität 117 ● Abbildung 60: Übersicht der verschiedenen Differenzierungen der Mobilitätsstationen 152 ● Abbildung 61: Schematischer Vorschlag zum Betreiberkonzept Hildesheimer Süden 176 ● Abbildung 62: Legende Maßnahmensteckbriefe 181 ● Abbildung 63: Indikatoren und Messgrößen zur Erfolgsbewertung nach den Handlungsfeldern 204 <p>Kartenverzeichnis</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Karte 1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Hildesheim 28 ● Karte 2: Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte in Hildesheim 33 ● Karte 3: Stadtstruktur 35 ● Karte 4: Nutzungsstruktur im Hildesheimer Süden 40 ● Karte 5: Hauptfußwegenetz im Hildesheimer Süden 58
--	---

• Karte 6: Bestandsaufnahme Fußverkehr	63
• Karte 7: Defizitanalyse Fußverkehr	64
• Karte 8: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	65
• Karte 9: Verbindungsmöglichkeiten im Radverkehrsnetz	69
• Karte 10: Fahrradparken	76
• Karte 11: Unfallorte mit Radfahrerbeteiligung	78
• Karte 12: Angebotsqualität im ÖPNV	87
• Karte 13: Erschließungsqualität des ÖV	88
• Karte 14: Straßennetz und zulässige Höchstgeschwindigkeit	96
• Karte 15: Unfälle mit Pkw-Beteiligung	101
• Karte 16: Bestandskarte ruhender Verkehr	108
• Karte 17: Parkauslastung im Tagesverlauf	110
• Karte 18: Angebote der vernetzten Mobilität	115
• Karte 19: Maßnahmen Handlungsfeld 1 Fußverkehr	125
• Karte 20: Maßnahmen Handlungsfeld 2 Radverkehr	132
• Karte 21: Maßnahmen Handlungsfeld 3 ÖPNV und SPNV	142
• Karte 22: Standortvorschläge für Mobilitätsstationen	153
• Karte 23: Maßnahmen Handlungsfeld 5 Ruhender Verkehr	157
• Karte 24: Maßnahmen Handlungsfeld 6 Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit	162

Kassel

Querallee 36
D-34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de