

## **Bürgerworkshop zum Mobilitätskonzept Hildesheimer Süden**

### **Ergebnisdokumentation**

**Zeit: Montag, 29. August 2022, 17:00 Uhr bis 20:00 Uhr**

**Ort: Universität Hildesheim, Hauptcampus, Gebäude K, Musiksaal**

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**

**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

### **1.1 Anlass**

Die Stadt Hildesheim erarbeitet aktuell ein Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes soll die Öffentlichkeit beteiligt werden. Im ersten Schritt wurde die Öffentlichkeit über eine Online-Beteiligung eingebunden. Im zweiten Schritt sollen die Bürger\*innen über die Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes im Rahmen eines Bürgerworkshops diskutieren und diese bewerten.

### **1.2 Ablauf des Bürgerworkshops**

- Begrüßung und Einleitung
- Input 1: Projektvorstellung Mobilitätskonzept mit Analyseergebnisse und Zielsetzungen
- Feedback an Stellwänden: Meinungen zur SWOT-Analyse und Priorisierung der Zielsetzungen
- Input 2: Vorstellung der Handlungsfelder und zentraler Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Arbeitsgruppen zu Handlungsfeldern und Maßnahmen: Diskussion in 2 Runden zu den Handlungsfeldern mit Bewertung, Vorschlägen und Priorisierung
- Ausblick und Abschluss

Die Präsentationsfolien sind Bestandteil der Ergebnisdokumentation und hängen dieser an.

### **1.3 Teilnehmende**

Die Veranstaltung wird von 30 Personen besucht. Mit dem Gutachterteam und Vertreter\*innen der Stadt und der Universität Hildesheim sind insgesamt 39 Personen anwesend.

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**

**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

Stadtverwaltung Hildesheim:

- Brouër, Sandra
- Veenhuis, Michael
- Cieplik, Felix

Universität Hildesheim:

- Hanold, Thomas
- Kuse, Katalin

Gutachterteam LK Argus:

- Janßen, Antje
- Volpert, Michael
- Arinta, Intania
- Saß, Lennart

#### **1.4 Begrüßung zum Bürgerworkshop**

Frau Brouër von der Stadt Hildesheim begrüßt die Teilnehmenden und führt in den Workshop ein. Anschließend begrüßt auch Frau Janßen die Teilnehmenden und stellt die Mitglieder des Gutachterteams vor.

#### **1.5 Input 1: Projektvorstellung Mobilitätskonzept mit Analyseergebnissen und Zielsetzungen**

Frau Janßen stellt die Inhalte des Mobilitätskonzeptes und das Vorgehen vor. Dabei wird auf die Projektwebseite und die Beteiligungsmöglichkeiten hingewiesen. Anschließend gibt Frau Janßen einen Einblick in die Ergebnisse der durchgeführten Online-Befragung und der Bestandsanalyse. Weiterhin werden die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes vorgestellt.

→ Folien 4-21

#### **1.6 Feedback zur SWOT-Analyse und Priorisierung der Zielsetzungen**

Die Teilnehmenden erhalten im Rahmen der Meinungsbildabfrage die Möglichkeit, sich die Ergebnisse der SWOT-Analyse und die Zielsetzungen an den Stellwänden anzusehen und sich darüber auszutauschen. Zur SWOT-Analyse

können die Teilnehmenden weitere Hinweise und Ergänzungen geben. Die Ziele können nach ihrer Relevanz durch Punktevergabe von den Teilnehmenden bewertet und priorisiert werden.

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**

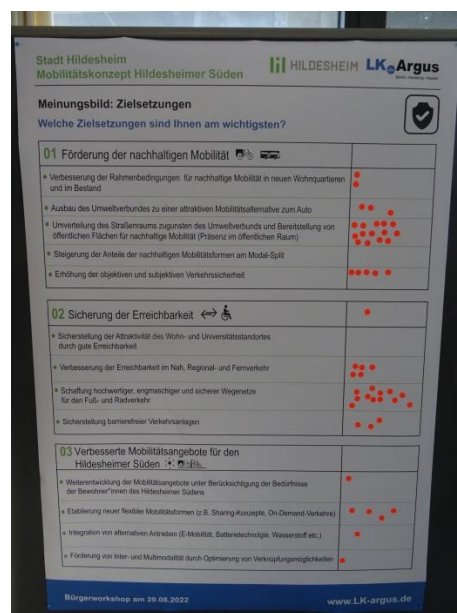
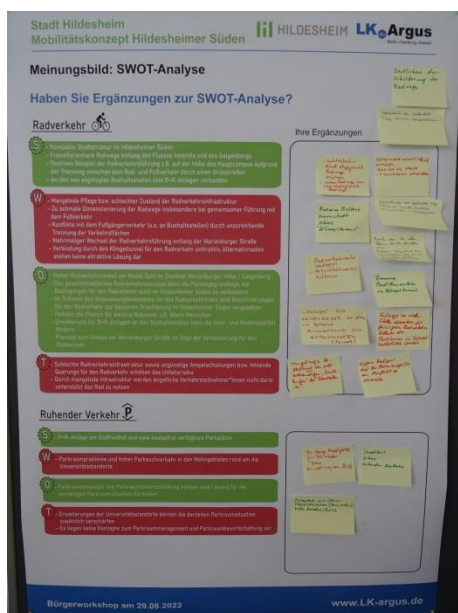
**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

● **Abbildung 1:** Austausch an den Stellwänden



● **Abbildung 2:** Ergebnisse der Ergänzung der SWOT-Analyse (links) und Bewertung der Zielsetzungen (rechts)



August 2022

Bei der Meinungsbildabfrage zur SWOT-Analyse werden zum Radverkehr die meisten Ergänzungen gegeben, dabei werden z.T. auch schon Maßnahmenvorschläge genannt. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die (fehlende) Radverkehrsinfrastruktur. Dabei werden relevante Orte genannt wie der Klingeltunnel und die Marienburger Straße. Im Folgenden werden die Ergänzungen zu der SWOT-Analyse für die einzelnen Verkehrsarten aufgeführt:

Radverkehr:

- Deutliche Ausschilderung der Radwege
- Schutzstreifen durch abgegrenzten Radwege ersetzen
- Sichere Radwege nur über abgegrenzte Radwege
- Radverkehr auf die Straße
- Fahrbahn umwidmen
- Eigene Fahrspur auf der Marienburger Straße, um Konflikte zu vermeiden
- Gemeinsame Wege (Fuß- und Radverkehr) auflösen
- Asphaltierter oder gepflasterter Weg entlang der Innerste zwischen Hohsenbrücke und Bischofsmühle
- Radwege Richtung Innenstadt ohne Klingeltunnel
- Trennung Rad- und Fußverkehr im Klingeltunnel
- „Kurven“ für Lastenräder zu eng im Bereich Klingeltunnel und Ampelstandorten (Poller)
- Asphaltierter oder gepflasterter Weg durch das Lönswäldchen
- Route über Am Roten Steine könnte attraktiver sein. Problem: Wege durch das Lönswäldchen oder über die Wiesenstraße Richtung Innenstadt sind schlecht befahrbar
- Radverkehrsanteil verdoppeln, Autoverkehrsanteil halbieren
- Fußwege an vielen Stellen absenken für flüssigen Radverkehr, Rollator etc.
- Parkplätze in Fahrradbügelplätze umwandeln
- Mangelhafte Gestaltung von evtl. notwendigen „Umleitungen“ bei Baustellen etc.

Ruhender Verkehr:

- Zu wenige Abstellplätze für Fahrräder bzw. zu weit weg vom Ziel

- Stadtteil ohne ruhenden Verkehr
- Parkplätze mit ÖPNV + Mobilitätsstation (Radverkehr) in der Nähe von Domäne / B243

#### ÖPNV und SPNV:

- Ostbahnhof barrierefrei gestalten
- Fahrstuhl am Ostbahnhof
- Fahrstuhl würde für Kinderwagen, Ältere und Rollstuhlfahrer helfen

#### Fußverkehr:

- Ruhenden Verkehr an der Marienburger Straße nicht mehr zulassen → Platz für Fußgänger und Aufenthaltsqualität
- Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes erleichtern d.h. Co-Working-Space erweitern / ermöglichen zugunsten der Verkehrsvermeidung
- Fuß- und Radverkehr strikt trennen, Radverkehr auf die Straße, einen Fahrstreifen umwidmen

#### Kfz-Verkehr:

- 30 km/h auf der Marienburger Straße
- Marienburger Straße in Tempo-30 Zone, Fahrradstreifen auf die Straße
- Wasserkamp nicht bebauen = kein Verkehr
- Zum Punkt Berücksichtigung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten bei der Entwicklung von Siedlungsflächen (z.B. Wasserkamp) kann positiven Einfluss auf zukünftige Verkehre nehmen und Verkehrsbelastung entgegenwirken → Wie soll das geschehen, bei erhöhtem Verkehrsaufkommen?

Beim Meinungsbild zu den Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes können die Teilnehmenden sowohl die Oberziele als auch die Unterziele priorisieren. Auffällig ist, dass die Mehrheit der Teilnehmenden die konkreteren Unterziele bewertet hat. Im Folgenden werden die Ergebnisse zwischen den Oberzielen und Unterzielen differenziert dargestellt. Dabei werden bei den Oberzielen alle Punkte zum Oberziel und den dazugehörigen Unterzielen addiert. Bei den Unterzielen werden diejenigen mit mehr als 5 Punkten dargestellt.

Bei den Oberzielen wird das Oberziel *Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen* mit den meisten Punkten priorisiert, gefolgt vom Oberziel *Förderung der nachhaltigen Mobilität* und *Sicherung der Erreichbarkeit* (siehe Abbildung 3).

Bei den Unterzielen hat das Ziel *Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds und Bereitstellung von öffentlichen Flächen für nachhaltige Mobilität (Präsenz im öffentlichen Raum)* die meisten Punkte erhalten und ist somit das Unterziel mit der höchsten Priorität. Weitere Unterziele, die von den Teilnehmenden priorisiert werden, sind *Städtebauliche Gestaltung und Planung von Straßenräumen für alle Nutzer\*innen mitdenken* und *Schaffung hochwertiger, engmaschiger und sicherer Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr* (siehe Abbildung 4).

● **Abbildung 3:** Ergebnis der Priorisierung der Oberziele

<b>01</b> Förderung der nachhaltigen Mobilität	24
<b>02</b> Sicherung der Erreichbarkeit	21
<b>03</b> Verbesserte Mobilitätsangebote für den Hildesheimer Süden	7
<b>04</b> Stärkere Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität	8
<b>05</b> Digitale Vernetzung	2
<b>06</b> Schaffung von sicheren, attraktiven und barrierefreien Straßen- und Lebensräumen	32
<b>07</b> Entlastung der umliegenden Straßen am Hauptcampus vom ruhenden Verkehr	16
<b>08</b> Bessere Vernetzung und Anbindung der Universitätsstandorte	11
<b>09</b> Projektbegleitende Vorbereitung der Umsetzung	1

● **Abbildung 4:** Ergebnis der Priorisierung der Unterziele (mit ≥ 5 Punkten)

Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds und Bereitstellung von öffentlichen Flächen für nachhaltige Mobilität (Präsenz im öffentlichen Raum)	14
Städtebauliche Gestaltung und Planung von Straßenräumen für alle Nutzer*innen mitdenken	13
Schaffung hochwertiger, engmaschiger und sicherer Wegenetze für den Fuß- und Radverkehr	12
Straßenräume als sicherer Bewegungsraum für alle Altersgruppen und Nutzer*innen, insbesondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Älteren	10
Entschärfung der Nutzerkonkurrenz um öffentlichen Parkraum in den angrenzenden Wohngebieten der Universitätsstandorte	9
Erhöhung der Aufenthalts- und Umweltqualität sowie Stärkung der Klimaresilienz durch Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastung, attraktiver Gestaltung und Begrünung	6
Attraktive Radverkehrsverbindung durch Realisierung der Hauptroute (Hbf. / Ostbf. - Universität) sowie sichere Abstellanlagen	6
Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	5
Verbesserung der Erreichbarkeit im Nah, Regional- und Fernverkehr	5

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**  
**Dokumentation  
Bürgerworkshop**  
August 2022

Die Ergänzungen zur SWOT-Analyse sowie die Priorisierung der Zielsetzungen fließen in die weitere Projektbearbeitung ein.

## 1.7 Input 2: Vorstellung der Handlungsfelder und zentraler Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes

Nach der Feedbackrunde werden die Handlungsfelder und zentralen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes vom Gutachterteam vorgestellt. Die Handlungsfelder werden aus der Analyse und den Zielsetzungen abgeleitet. Insgesamt gibt es neun Handlungsfelder, die sowohl verkehrsmittelspezifisch als auch verkehrsmittelübergreifend sind.

→ Folien 23-40

## 1.8 Arbeitsgruppen zu Handlungsfeldern und Maßnahmen

Es gab insgesamt 2 Runden mit jeweils 4 Arbeitsgruppen zu den Handlungsfeldern. Die Einteilung der Teilnehmenden auf die Handlungsfelder erfolgte entsprechend der Einträge in die Teilnehmendenliste. Besonders nachgefragt sind die Handlungsfelder Radverkehr sowie Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit. Für das Handlungsfeld Digitalisierung besteht kein Interesse seitens der Teilnehmenden.

An den Arbeitstischen können sich die Teilnehmenden auf Grundlage der Maßnahmvorschläge zu den folgenden Fragestellungen austauschen:

- Wie bewerten Sie die Maßnahmvorschläge?
- Haben Sie weitere Maßnahmvorschläge?
- Welche Maßnahmen sind Ihnen am wichtigsten?

Die Anmerkungen und ergänzenden Maßnahmvorschläge der Teilnehmenden werden durch die Teilnehmenden selbst oder das Gutachterteam protokolliert.

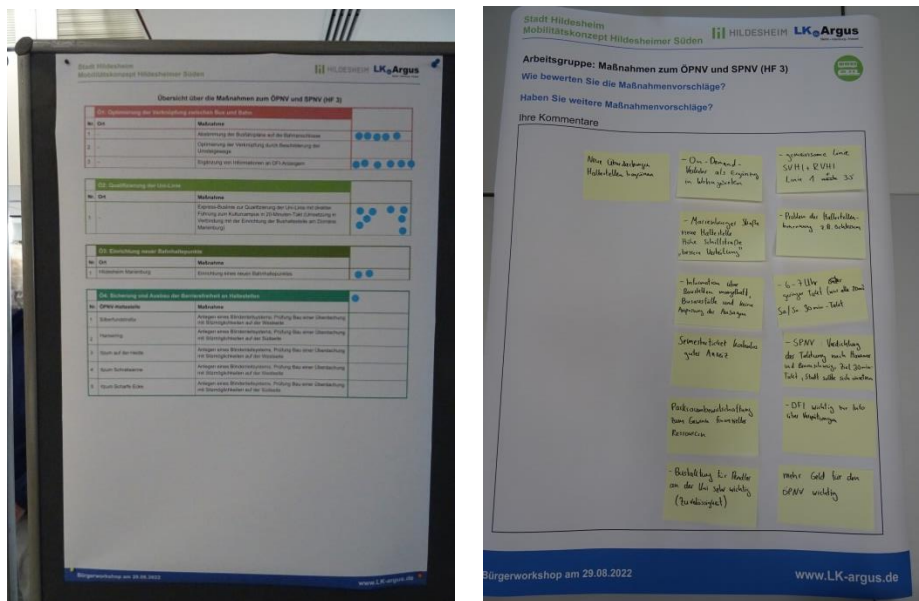
- **Abbildung 5:** Austausch in der Arbeitsgruppe zum Radverkehr





● **Abbildung 6:** Ergebnisse der Arbeitsgruppe zum ÖPNV und SPNV

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**  
**Dokumentation  
Bürgerworkshop**  
August 2022



**Ergebnisse der Arbeitsgruppen zu den Handlungsfeldern**

 **Handlungsfeld 1: Fußverkehr**

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zum Fußverkehr gegeben:

- Die Aufhebung des Gehwegparkens an der Saarstraße und Hohenstufenring wird befürwortet
- Saarstraße bis Hohenstufenring als Priorität setzen → Umgestaltung zugunsten der nachhaltigen Mobilität, da diese eine wichtige Verbindung ist (Schulweg)
- An der Marienburger Straße in Höhe des Marienburger Platzes soll die Sicherheit erhöht und der Verkehr beruhigt werden; Einrichtung einer Überquerungsmöglichkeit zwischen Treuburger Straße und Klemmbutze
- Ampel an der Einmündung Großer Saatner verbessern (Lichter), größeren Schirm einsetzen

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 3 Punkten dargestellt.

● **Tabelle 1:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Fußverkehr

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
F1: Aufhebung von Gehwegparken	7
F2: Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr	4
F3: Sichere und barrierefreie Querungen	8
F4: Ausbau des Leit- und Orientierungssystems	0

● **Tabelle 2:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit ≥ 3 Punkten)

Einrichtung neuer Querungsanlage an der Marienburger Straße: Umgestaltung, z.B. Mittelstreifen zur linienhaften Querbarkeit	5
Aufhebung von Gehwegparken an der Saarstraße	4
Trennung der Verkehrsflächen für Fuß- und Radverkehr an der Marienburger Straße	4
Aufhebung von Gehwegparken an der Marienburger Straße	3
Verbesserung der Querungsanlagen (LSA) entlang der Marienburger Straße	3

## Handlungsfeld 2: Radverkehr

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zum Radverkehr gegeben:

### Hinweise zur Uni-Radroute

- Eingzeichnete Führung zw. Domäne und Marienburger Straße / Hauptcampus liegt im FFH-Gebiet; Führung dort nicht möglich
- Die Führung zwischen Domäne und Hauptcampus soll weiterhin parallel zur L491 erfolgen; der gemeinsame Geh- und Radweg soll hierzu ausgebaut werden, auch auf der westlichen Seite soll ein Radweg angelegt werden

- An der Scharfen Ecke soll der Radverkehr vorrangig behandelt werden
- Uniroute zwischen Hauptcampus und Samelson-Campus: Blücherstraße mit Kopfsteinpflaster, Autos parken im Straßenraum. Student\*innen fahren durch asphaltierte Scharnhorststraße mit Parkbuchten und Bäcker an der Ecke alte Marienburger Str.

#### Hinweise zu den Velorouten

- Die Veloroute Itzum – Innenstadt könnte attraktiv sein. Entscheidend sind gut befahrbare Verbindungen in die Innenstadt: über die Wiesenstraße durch das Lönswäldchen und weiter parallel zur Innerste
- Problem ist die Anbindung an die Innenstadt (außerhalb Hildesheimer Süden)
- Veloroute (Innenstadt-Itzum) nicht „quer“ zum Wasserkamp führen<sup>1</sup>
- Für die Veloroute müsste auch die Straße Am Roten Steine Fahrradstraße werden
- Gute Beleuchtung der Velorouten sicherstellen, wo sie nicht durch bebauten Gebiet führen (subjektive und objektive Sicherheit)
- Befestigte Wege nicht asphaltieren, im Bereich Lönswäldchen und direkt entlang der Innerste → Naturschutzgebiet
- Freizeitroute (Veloroute Domäne Marienburg – Gut Steuerwald) gut für Studierende mit Wohnort Nordstadt

#### Hinweise zu Klingeltunnel / Marienburger Straße

- Klingeltunnel „erweitern“ → eine Kfz-Fahrspur umwidmen
- Klingeltunnel entschärfen durch Begradigung der Durchfahrt
- Verbreiterung des Bereichs Klingeltunnel durch Verengung der Einschleifung von der Struckmannstraße
- Einfahrt in den Klingeltunnel für beide Fahrtrichtungen freigeben, eine Fahrbahn für den Autoverkehr (vom Kreuzfeld) sperren und für den Rad- und Fußverkehr freigeben, ebenso die Parkplätze vor dem Nahkauf. Ausreichende Parkplätze gibt es im Hinterhof von Nahkauf. So dann die Schnellroute zum Bahnhof realisiert werden

---

<sup>1</sup> Der Hinweis wurde später revidiert – die Routenführung folgt aktuell einem bestehenden Weg

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**

**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

- „Übergang“ von Marienburger Straße zur Saarstraße im Bereich des Einkaufsmarktes entschärfen
- Marienburger Straße: Umwidmung von Kfz-Streifen für den Rad- und Fußverkehr
- Radverkehr auf die Straße, Radweg zu schmal
- Kein Schutzstreifen auf die Marienburger Straße

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 3 Punkten dargestellt.

- **Tabelle 3:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Radverkehr

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
R1: Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	11
R2: Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen	9
R3: Beschleunigung des Radverkehrs durch Optimierung der LSA-Steuerung	3
R4: Sanierung von Radwegen	7
R5: Ausbau der Radabstellanlagen	0

- **Tabelle 4:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit  $\geq 3$  Punkten)

Sanierung des Radwegs an der Marienburger Straße in Verbindung mit Maßnahme F1 und S1	5
Einrichtung der Veloroute Itzum - Innenstadt	5
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße an den Straßen Hohenstaufering – Brucknerstraße - Saarstraße	4
Prüfung der Einrichtung einer Fahrradstraße an der Nebenfahrbahn der Marienburger Straße zwischen Schillstraße und Großer Saatner	3
Beschleunigung des Radverkehrs durch Optimierung der LSA-Steuerung an der Marienburger Straße zwischen Hansering und Struckmannstraße	3

## Handlungsfeld 3: ÖPNV und SPNV

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**

**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zum ÖPNV und SPNV gegeben:

- Neue Überdachungen an Haltestellen mit Begrünung
- Marienburger Straße: neue Haltestelle Höhe Schillstraße → bessere Verteilung
- On-Demand-Verkehr als Ergänzung in Wohngebieten
- Problem der Haltestellenbenennung z.B. Ochtersum
- SPNV: Verdichtung der Taktung nach Hannover und Braunschweig, Ziel: 30-Minuten-Takt, Stadt sollte sich einsetzen
- Bustaktung für Pendler an der Uni sehr wichtig (Zuverlässigkeit)
- Gemeinsame Linie SVHI + RVHI Linie 1 und 34
- 6-7 Uhr geringer Takt (nur alle 20 min) Sa./So. 30 min-Takt
- Information über Baustellen mangelhaft, Busausfälle und keine Anpassung der Ansagen
- DFI wichtig zur Info über Verspätungen
- Mehr finanzielle Ressourcen für den ÖPNV bereitstellen
- Kostenloses Semesterticket bietet großes Potential für die Förderung des ÖPNV

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 3 Punkten dargestellt.

- **Tabelle 5:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe ÖPNV und SPNV

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
Ö1: Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn	11
Ö2: Qualifizierung der Uni-Linie	8
Ö3: Einrichtung neuer Bahnhaltunkte	2
Ö4: Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen	1

● **Tabelle 6:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit  $\geq 3$  Punkten)

Einrichtung einer Expressbuslinie zur Qualifizierung der Uni-Linie mit direkter Führung zum Kulturcampus in 20-Minuten-Takt (Umsetzung in Verbindung mit der Einrichtung der Bushaltestelle am Domäne Marienburg)	8
Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn durch Ergänzung von Informationen an DFI-Anzeigern	6
Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn durch Abstimmung der Busfahrpläne auf die Bahnanschlüsse	5

 **Handlungsfeld 4: Vernetzte Mobilität**

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zur Vernetzten Mobilität gegeben:

- Fahrradboxen an der Uni
- Öffentlicher Raum für CarSharing ermöglichen
- Mobilitätsstation am Ostbahnhof beidseitig einrichten
- Sichere und qualitative Radabstellanlagen am Ostbahnhof
- Mobilitätspunktchen an Schulen
- Punkt oder Punktchen an der Tonkuhle
- Bühler Campus lieber ein Punkt + Reparaturstation
- Touristisches Ziel Hofcafé → Mobilitätspunkt

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 3 Punkten dargestellt.

- **Tabelle 7:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Vernetzte Mobilität

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
V1: Einrichtung BikeSharing und Lastenradverleih-System	9
V2: Erweiterung CarSharing-Angebot mit E-Autos	5
V3: Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Kfz-Elektromobilität	0
V4: Einrichtung von Mobilitätsstationen	23

- **Tabelle 8:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit ≥ 3 Punkten)

Einrichtung einer Mobilitätsstation am Bahnhof Hildesheim Ost	6
Einrichtung eines Mobilitätspunktes am P+R Südfriedhof	3
Einrichtung eines Mobilitätspunktchens am Kulturcampus	3
Einrichtung eines Mobilitätspunktchens an der Feldstraße / Haydnstraße	3

## Handlungsfeld 5: Ruhender Verkehr

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zum Ruhenden Verkehr gegeben:

- Reduzierung des motorisierten Verkehrs
- Doppelnutzung von Parkmöglichkeiten
- Quartiersgarage
- Gehwegparken höchst verkehrssicherheitsrelevant – keine Kompromisse zulasten der Verkehrssicherheit
- Tilsiter Str. Parkplatz-Einfahrt mit einer Schranke versehen
- Schilder mit Ausweichparkplatz P1, P2,P3 plus digitaler Hinweis „besetzt“ bzw. „frei“

Stadt Hildesheim  
**Mobilitätskonzept  
Hildesheimer Süden**  
**Dokumentation  
Bürgerworkshop**

August 2022

- Parkraumbewirtschaftung sinnvoll – Verantwortung auch Akzeptanz zu schaffen
- Parkraumbewirtschaftung auf Uni-Parkplatz um Kfz-Verkehr zu reduzieren
- Angerburger Straße fehlt – wird ständig zugeparkt
- Ortelsburger Straße fehlt (Ausfahrt Uni Parkplatz) – wird von Studierenden ganztägig zugeparkt
- Ortelsburger Straße an der Ausfahrt Parkplatz: Einbahnstraße zurückbauen / Verkehrsschilder aufstellen / Ausfahrt schützen

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 3 Punkten dargestellt.

- **Tabelle 9:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Ruhender Verkehr

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
P1: Neuordnung des Parkens	<b>20</b>
P2: Einrichtung eines Beschilderungssystems für Parken	<b>3</b>
P3: Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus	<b>3</b>
P4: Prüfung von Parkraumbewirtschaftung	<b>2</b>

- **Tabelle 10:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit  $\geq 3$  Punkten)

Neuordnung des Parkens an der Marienburger Straße zwischen Hardenbergstraße und Lüneburger Str.	<b>3</b>
Bau einer Parkpalette auf dem Parkplatz des Hauptcampus (Tilsiter Straße)	<b>3</b>





## Handlungsfeld 6: Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zur Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit gegeben:

- „Befreit die Straßen“ Manifest einer AG aus Berlin (siehe paperplanners, Radbahn Berlin)
- Superblocks doch bedenken, vielleicht angepasst
- Greifswalder Str. / Gesamtschule zu Schulbeginn und Schulschluss keine Elterntaxis, Halteverbot
- Echter Wille zur Mobilitätswende ist auf Seiten der Politik / Stadt nicht erkennbar → Mut zum „großen Wurf“ fehlt offenbar
- Breite Querung (mindestens 50 Meter breit) am Marienburger Platz
- Bessere Querbarkeit der Marienburger Straße im Bereich Marienburger Platz (sehr breiter Querungsraum zwischen 2 Ampeln)
- Entschleunigung der Marienburger Str. durch Kreisverkehre statt Ampelkreuzungen. Dadurch erhöht sich auch die Sicherheit
- Tempo 30 an der Marienburger Straße → Lärminderung
- Straßenseitenübergreifende Gestaltung des Marienburger Platzes würde Attraktivität der Wohngebiete zu beiden Seiten erhöhen
- Marienburger Straße / Lüneburger Str. vor der Ampel die letzten drei Parkplätze entfernen
- Workshop extra zum Marienburger Straße (Fahrradautobahn, einspurig, schöner Ort, T-30)

Sowohl die Maßnahmengruppen als auch Einzelmaßnahmen konnten bewertet (priorisiert) werden. Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen sowie die priorisierten Einzelmaßnahmen mit mehr als 5 Punkten dargestellt.

- **Tabelle 11:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit

Maßnahmengruppe	Summe der Nennungen
S1: Städtebauliche Integration von Hauptstraßen	21
S2: Ausgestaltung Vorrangbereiche Nahmobilität	19
S3: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen)	17
S4: Prüfung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten	12

- **Tabelle 12:** Priorisierte Einzelmaßnahmen (mit ≥ 5 Punkten)

Städtebauliche Integration der Marienburger Str. zwischen Struckmannstraße und An den Osterstücken	11
Umgestaltung des Marienburger Platzes	10
Ausgestaltung des Vorrangbereiches Nahmobilität (Umsetzung in Verbindung mit der Einrichtung der Fahrradstraße) am Großen Saatner	9
Verschwenkung in der Straßenführung z.B. durch Blumenkübel an der Ortelsburger Straße (Bereich Altenheim)	7
Ausgestaltung des Vorrangbereiches Nahmobilität (Umsetzung in Verbindung mit der Einrichtung der Fahrradstraßen) an der Hohenstaufering – Brucknerstr. – Saarstr.	5

## Handlungsfeld 7: Mobilitätsmanagement

Folgende Hinweise werden zu den Maßnahmenvorschlägen zum Mobilitätsmanagement gegeben:

- Praxisprojekt zwischen Lehrer\*innen und Schulen im Stadtteil
- Verkehrssicherheitsarbeit an den Schulen / Koordinierung durch Träger (=Stadt)
- Elterntaxis verhindern → Vorbild Neustadt; zentrale P+R / B+R-Abholzonen abseits der Schulen

- Schulkinderübergang an der Marienburger Straße – Ecke Aral-Tankstelle  
→ Verkehrsberuhigung und sicherer Übergang
- Betriebliches Mobilitätsmanagement Initiative Ortsbürgermeister, Klinikum ist interessiert
- Betriebliches Mobilitätsmanagement insbesondere mit der Uni, HAWK, AMEOS, Helios
- Wasserkamp nicht bebauen → kein Mobilitätspunkt
- Mobilitätspunkt an der Domäne

Im Folgenden sind die aufsummierten Nennungen für die Maßnahmengruppen dargestellt.

- **Tabelle 13:** Summe der Nennungen je Maßnahmengruppe Mobilitätsmanagement

<b>Maßnahmengruppe</b>	<b>Summe der Nennungen</b>
M1: Kommunikationskonzept zur Einführung von Mobilitätsstationen	<b>5</b>
M2: Mobilitätskampagnen für verschiedene Nutzergruppen	<b>5</b>
M3: Mobilitätsmanagement für Schulen	<b>6</b>
M4: Mobilitätskonzepte für Neubaugebiete (Wasserkamp)	<b>0</b>

Die Maßnahmenbewertungen sowie die ergänzenden Maßnahmenvorschläge werden im weiteren Projektverlauf auf ihre Korrektheit und Sinnhaftigkeit überprüft und für die Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Stadt Hildesheim

**Mobilitätskonzept**

**Hildesheimer Süden**

**Dokumentation**

**Bürgerworkshop**

August 2022

### **Ausblick und Abschluss**

Frau Brouër und Frau Janßen danken den Teilnehmenden für ihre Teilnahme an dem Workshop.

Frau Janßen erläutert die nächsten Schritte des Mobilitätskonzeptes für den Hildesheimer Süden. Die Ergebnisse aus dem Bürgerworkshop werden vom Gutachterteam ausgewertet und in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Diese werden im nächsten Projektbeirat vorgestellt.

Die Konzeptionsphase soll zum Jahresende abgeschlossen sein. Das fertige Mobilitätskonzept wird Anfang kommenden Jahres in die politischen Gremien eingebracht und im Rahmen einer Infomesse der Öffentlichkeit präsentiert.

Kassel, 01.09.2022

LK Argus