

# Protokoll

**Inklusionsspaziergang in der Hildesheimer Neustadt**  
zum Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für die Neustadt

Ort: Hildesheim Neustadt

Datum: 22.04.2025

Uhrzeit: 10:00 - ca. 12:00 Uhr

Anwesende: ca. 25 Personen

## Begrüßung

Der Inklusionsspaziergang beginnt mit der Begrüßung durch Herrn Neumann (Stadt Hildesheim, Abteilung Stadterneuerung). Es folgt eine kurze Vorstellungsrunde der rund 25 Teilnehmenden. Anwesend sind Arno Walz vom Büro bgmr sowie David Madden und Theresa Brockhaus vom Büro Planersocietät. Weiterhin anwesend sind Vertreterinnen und Vertreter des Behinderten- und Inklusionsbeirats, des Seniorenbeirats, der Initiative Neustadt, des VCD, des Arbeitskreises Hildesheim Radfahren, des Sozialverbands Deutschland, der Stadtverwaltung Hildesheim, der Ortsbürgermeister und interessierte Bürgerinnen und Bürger. Zudem nehmen Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen teil: unter anderem eine Person im Rollstuhl sowie eine Person mit Hör- und eine Person mit Sehbeeinträchtigung.

Hr. Madden stellt das Projekt vor, erläutert den zeitlichen Ablauf, den aktuellen Stand sowie die geplante Route des Inklusionsspaziergangs. Er führt außerdem in das Thema Barrierefreiheit ein.

Ein erster Diskussionspunkt betrifft die Straße „Gelber Stern“, wo ein Treppenaufgang den Gehweg vollständig blockiert. Es wird angemerkt, dass diese problematische Stelle nicht Teil der Route ist. Herr Neumann erklärt, dass die Probleme und Herausforderungen des „Gelben Sterns“ sehr wohl bekannt sind. Die Route ist so gewählt, dass sie einen Großteil der Neustadt abdeckt. Hr. Madden ergänzt, dass der „Gelbe Stern“ im Gesamtkonzept berücksichtigt wird.

Anschließend beginnt der Hauptteil des Inklusionsspaziergangs am Neustädter Markt. Alle Wort- und Diskussionsbeiträge wurden in Stichpunkten dokumentiert.



### Station 1: Neustädter Markt

- Sehbehinderten Menschen fehlen Orientierungshilfen wie taktile Leitelemente oder unterschiedlich strukturierte Bodenmaterialien, insbesondere an Gefahrenstellen wie Ausfahrten.
- Der Schutz des bestehenden Baumbestands wird betont. Größere Baumscheiben könnten Wurzelschäden an der Oberfläche vermeiden und gleichzeitig die Barrierefreiheit verbessern. Zusätzlich werden neue Baumpflanzungen vorgeschlagen.
- Hindernisse wie Laternen und Verkehrsschilder schränken derzeit die Nutzbarkeit der

Gehwege ein.

- Kopfsteinpflaster und unebene Gehwegplatten (durch u.a. Baumwurzeln) schränken die Barrierefreiheit deutlich ein. Ebene Bodenbeläge verbessern nicht nur die Barrierefreiheit, sondern verbessern auch die Lärmbelastung. Ein Abschleifen der Steine wird als möglicher Kompromiss genannt.
- Es wird angeregt, den Markt weiter in die Platzfläche zu verlegen, um die Durchfahrt für Rettungskräfte in den umliegenden Straßen zu erleichtern.
- Der Wunsch nach einem autofreien Marktplatz wird geäußert. Hr. Madden betont, dass im Fall einer solchen Umgestaltung die Zufahrt für Anwohnende, der Lieferverkehr, Rettungskräfte sowie Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen weiterhin gewährleistet bleiben.
- Es herrscht Einigkeit darüber, dass der Wochenmarkt auch nach einer möglichen Umgestaltung weiterhin auf dem Platz stattfinden soll.
- Es wird der Wunsch nach einer Bühne für Kulturveranstaltungen, sowie nach mehr Grünflächen und Bäumen geäußert.

## **Station 2: Goschenstraße, Höhe St. Lambertikirche**

- Hr. Madden erklärt, dass im Rahmen einer Umgestaltung der Goschenstraße die Bushaltestellen mit Hochborden, Sitzgelegenheiten, taktilen Leitelementen und akustischen Signalen auszustatten sind, um eine barrierefreie Nutzung zu gewährleisten.
- Es wird kritisch hinterfragt, ob die südliche Haltestelle optimal platziert ist, da das Hochbord eine Barriere für Radfahrende aus nördlicher Richtung darstellt.
- Die mangelnde Barrierefreiheit des Bahnhofs Hildesheim Ost – insbesondere der Zugang zu einem Gleis ausschließlich über Treppen – wird deutlich kritisiert. Es wird eine ganzheitliche Betrachtung der ÖPNV-Strecken hinsichtlich der Barrierefreiheit gefordert.
- Der Gehweg im Bereich der Bushaltestelle soll nicht durch Pfosten oder Schilder eingeschränkt werden. Die derzeit in den Gehweg hineinragenden Poller werden ebenfalls problematisiert.
- Die Idee eines sogenannten „Shared Spaces“ mit ebenerdiger Gestaltung wird eingebracht. Shared Space würde bedeuten, dass der Bereich vor der Lambertikirche zu einer ebenen Fläche umgebaut wird, in der sich Autos, Radfahrende und zu Fuß Gehende den Raum mit gegenseitiger Rücksichtnahme teilen. Trotz einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum können dabei dennoch barrierefreie Haltestellen realisiert werden, erklärt Hr. Madden.
- In der Goschenstraße fehlen ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Scooter, was derzeit häufig zu einer Blockierung der Gehwege führt.
- Auf die hohe Lärmbelastung durch den Verkehr wird hingewiesen. Hr. Madden informiert,

dass im Konzept voraussichtlich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgesehen ist, was die Lärmemissionen verringern würde.

### **Station 3: Kreuzung Goschenstraße/Annenstraße**

- Auf dem Weg zur Station 3 wird zum Gehweg in der Goschenstraße angemerkt, dass dieser an Hauseinfahrten abgesenkt ist, obwohl dort überwiegend Fußverkehr herrscht. Diese Gestaltung erschwert die Barrierefreiheit, da der Gehweg an diesen Stellen abschüssig ist. Hr. Madden betont, dass man dies heute anders planen würde, da solche Absenkungen eine vermeintliche Vorfahrt für PKW suggerieren, die es nicht gibt.
- Hr. Walz macht bei der Ankunft an Station 3 deutlich, dass im nordöstlichen Bereich der Kreuzung das Potential besteht, um dort einen Baum sowie Sitzgelegenheiten zu schaffen. Er betont, dass diese Maßnahme nicht nur die Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen könnte, sondern auch zur Begrünung und Verschattung beiträgt – insbesondere in den Sommermonaten. Aufgrund der Nähe zu einem Bäcker und einem Buchladen, besteht vermutlich auch der Bedarf für solche Platznutzungen.
- Ergänzend wird angeregt, den Bodenbelag so zu gestalten, dass auch sehbehinderte Menschen die Sitzgelegenheiten sicher erkennen oder umgehen können.
- Hr. Madden bringt das Thema Wegweisung ein. Der Ortsbürgermeister Hr. Dr. Eckardt und die weiteren Teilnehmenden stimmen überein, dass eine bessere Ausschilderung in der Neustadt – beispielsweise zu den Bahnhöfen oder barrierefreien Wegen – sinnvoll ist.
- Es wird kritisiert, dass weiterhin zu viel Durchgangsverkehr die Lebensqualität in der Neustadt beeinträchtigt. Eine bauliche Verkehrsberuhigung wird gewünscht.
- Zur Verhinderung von illegalem Gehwegparken wird die Anbringung kleiner Bordsteinaufkantungungen („Dreiecke“) vorgeschlagen, die das Parken physisch verhindern würden.
- Der Kreuzungsbereich wird als einseitig auf das Auto ausgerichtet beschrieben. Es wird angeregt, durch bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen oder die Einrichtung eines Shared Spaces die Sichtbarkeit und Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen. Dabei muss jedoch auch der Busverkehr berücksichtigt werden.

### **Station 4: Spielplatz Annenstraße**

- Der Zugang zum Spielplatz ist derzeit sehr schmal und nicht barrierefrei passierbar. Auch geeignete barrierefreie Sitzmöglichkeiten fehlen.
- Bei einer Umgestaltung sollte berücksichtigt werden, dass auch ältere Menschen mit Enkelkindern den Spielplatz nutzen.
- Der Spielplatz könnte ein wichtiger Treffpunkt für die Neustadt werden, wenn er attraktiver und barrierefreier gestaltet wird.
- Im Sommer dient er als wertvoller Kühl-Ort – neben der Sedanstraße ist er die einzige

Grünfläche in der Umgebung.

### Station 5: Braunschweiger Straße

- Hr. Walz erläutert die Bedeutung von Straßengrün, das in der Braunschweiger Straße derzeit völlig fehlt. Er hebt hervor, dass Begrünung, insbesondere im Hinblick auf die Klimaanpassung, von zentraler Bedeutung ist, da sie zur Abkühlung des Straßenraums beiträgt, die Verdunstung fördert und die Aufheizung versiegelter Flächen reduziert.
- Es wird betont, dass bei der Pflanzung von Bäumen ein Streusalzverbot für Gehwege eingehalten werden muss.
- Das Kopfsteinpflaster stellt für Radfahrende ein Problem dar – sowohl wegen der Unebenheit als auch aufgrund der Rutschgefahr bei Nässe. Eine Reduzierung der Fugen wird vorgeschlagen. Die Verwendung von Asphalt für die Fahrbahndecke wird aber auch kritisch gesehen.
- Es wird angemerkt, dass der Denkmalschutz – insbesondere im Hinblick auf das Kopfsteinpflaster – mit anderen Anforderungen an den Straßenraum, wie etwa der Barrierefreiheit, sorgfältig abgewogen werden muss. Eine denkmalgeschützte Straße bedeutet demnach nicht zwangsläufig, dass Änderungen am Bodenbelag ausgeschlossen sind. In der Braunschweiger Straße gibt es jedoch wahrscheinlich keine oder nur vereinzelte Belange des Denkmalschutzes.
- Eine Umnutzung der Braunschweiger Straße zur Fahrradstraße wird vorgeschlagen, um stark frequentierte Straßen wie die Goschenstraße und die Goslarsche Straße zu meiden. Dazu wird angemerkt, dass Radfahrende aber auch die Goslarsche und Goschenstraße zum Ziel haben und dass alle Straßen für Radfahrende gut benutzbar sein müssen.

### Station 6: Sedanallee

- Es wird informiert, dass die Planungen für eine Anhebung der Straßenquerungen durch die Sedanallee abgeschlossen sind; die Umsetzung soll noch in diesem Jahr starten.
- Es fehlen barrierefreie Sitznischen, die zum Verweilen einladen.
- Die gemeinsame Nutzung des mittleren Weges durch Radfahrende und zu Fuß Gehende wird kontrovers diskutiert – einige loben das Miteinander, andere berichten von gefährlichen Situationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr.
- Eine Machbarkeitsstudie hat die gemeinsame Führung von Fuß und Rad in der Mitte als zu bevorzugende Variante herausgestellt. Dieses Ergebnis solle nicht mehr in Frage gestellt werden, sondern nun eine Aufwertung der Sedanallee erfolgen.
- Der Mischverkehr in der Mitte ist jedoch gerade im Dunkeln unsicher. Es wird angemerkt, dass eine dynamische Beleuchtung, die nur eingeschaltet ist, wenn jemand vorbeigeht/-fährt, eine gute Lösung sein kann, um die Belange der Sicherheit einerseits und des Naturschutzes andererseits zu berücksichtigen.

- Es wird der Vorschlag eingebracht, ein Hinweisschild aufzustellen, das zur Rücksichtnahme auf den Fußverkehr auffordert. In der anschließenden Diskussion wird jedoch angemerkt, dass auch der Radverkehr ein Anrecht auf eine ungestörte und sichere Nutzung des Weges habe– insbesondere, da dies im übrigen Bereich der Neustadt bereits durch vielfältige Einschränkungen kaum möglich ist.
- Es wird angeregt, das Spielen auf der Allee zu untersagen, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern. Andere wiederum verweisen auf den Wunsch, im Bereich der Sedanallee auch mit Kindern und Enkeln spielen zu können.
- Gewünscht werden zusätzliche Aufenthaltsangebote, wie eine Boule- oder Boccia-Bahn.
- Weiterhin wird der Wunsch nach einer abgetrennten Hundewiese zur Sauberhaltung der übrigen Grünfläche geäußert.

Zum Abschluss dankt Herr Neumann allen Teilnehmenden für ihr Engagement und die konstruktiven Beiträge. Das Planungsteam sichert zu, die Belange der Barrierefreiheit und Inklusion im Konzept zu berücksichtigen. Vor der späteren Umsetzung der Planung wird es weitere Beteiligungsmöglichkeiten geben. Abschließend verabschiedet Herr Neumann die Teilnehmenden.

Dortmund, 23. April 2025

gez. Theresa Brockhaus