



Stadt Hildesheim

Stadt Hildesheim
Markt 1
31134 Hildesheim

Auftragnehmer



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

David Madden (M. Sc.)

Theresa Brockhaus (M. Sc.)

Florian Farrenkopf (M. A.)

Julia Herzog (M. Sc.)

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät



Landschafts
architekten

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH

Prager Platz 6

10779 Berlin

www.bgmr.de

Arno Walz (M. Sc.)

Antje Bachmann (Dipl. Ing.)

Tobias Baeumer (M. Sc.)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Vorgehensweise	8
2	Bestandsaufnahme und -analyse Mobilität	10
2.1	Bestehende Konzepte und Planungsgrundlagen im Bereich der Mobilität	10
2.2	Mobilitätsverhalten	11
2.3	Wichtige Ziele und Wegebeziehungen	12
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr	15
2.5	Kfz- und Wirtschaftsverkehr	19
2.6	Radverkehr und Mikromobilität	25
2.7	Fußverkehr und Barrierefreiheit	30
2.8	Aufenthaltsqualität	32
2.9	Zusammenfassende SWOT-Analyse	34
3	Bestandsaufnahme und -analyse Klima	36
3.1	Status Quo – Freiraum	36
3.2	Analyse Stadtklima – Hitzebelastungen am Tag und Ausgleichsräume	39
3.3	Kühlung bei Nacht	42
3.4	Überflutungsgefahr durch Starkregen	43
3.5	Leitungsbestand	46
3.6	Zusammenfassende SWOT-Analyse	47
4	Kombinierte SWOT-Analyse Mobilität und Klima	51
5	Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung	56
5.1	Förderung des Fußverkehrs	57
5.2	Förderung des Radverkehrs	62
5.3	Führung des Rad- und Fußverkehrs im Sinne der Verkehrssicherheit	64
5.4	Herstellung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit im gesamten Quartier	66
5.5	Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs	67
5.6	Ausbau von Elektromobilität	68
5.7	Verkehrsberuhigung und autofreie Bereiche	69
5.8	Neuordnung der Verkehrsführung	71
5.9	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs	72
5.10	Förderung vernetzter Mobilität	75
5.11	Mobilitätsmanagement	78
6	Bausteine zur Klimaanpassung im öffentlichen Raum	80
6.1	Warum Bausteine für die Klimaanpassung?	80
6.2	Blau-Grüne-Klimabausteine	81

6.2.1	Vitale Baumstandorte: Hydrologisch optimierter Baumstandort (Bestandsbäume / Neupflanzungen)	82
6.2.2	Verdunstungsbeete	84
6.2.3	Fassadenbegrünung	85
6.2.4	Versickerungsbeete	86
6.2.5	Teilentsiegelung, wasserdurchlässige Bodenbeläge	87
6.2.6	Sammeln – Zisternen	88
6.2.7	Dachbegrünung und Retention	89
6.2.8	Stauraum im Freiraum	90
6.2.9	Ableitung – Notwasserwege	91
7	Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept: Straßensteckbriefe	93
8	Zonierungsplan und Vertiefungsbereiche	119
8.1	Vertiefungsbereiche	120
8.1.1	Vertiefungsbereich Goschenstraße	120
8.1.2	Vertiefungsbereich Braunschweiger Straße	121
8.1.3	Vertiefungsbereich Güntherstraße	122
8.1.4	Fokusraum Neustädter Markt	122
9	Parkraumbilanzierung	124
10	Beteiligungsprozess	127
10.1	Beteiligung der Lenkungsgruppe	127
10.2	Beteiligung der Bürger:innen	128
10.3	Online-Beteiligungen von Jugendlichen	130
10.4	Beteiligung weiterer Akteure	132
11	Weitere Schritte und Fazit	134
	Quellenverzeichnis	135

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitplan	9
Abbildung 2: Modal Split (Wegeanzahl)	12
Abbildung 3: Wichtige Ziele in der Stadt Hildesheim	14
Abbildung 4: Anbindung der Neustadt an das ÖPNV-Netz der Stadt Hildesheim	17
Abbildung 5: Bushaltestelle Goschenstraße	18
Abbildung 6: Haltestellenausstattung in der Neustadt	18
Abbildung 7: Werktägliche Kfz-Verkehrsstärken in der Neustadt (DTVw5 Kfz/SV)	20
Abbildung 8: Klassifiziertes Straßennetz und Lieferverkehre in der Neustadt	21
Abbildung 9: Keßlerstraße	21
Abbildung 10: Verkehrsführungen in der Neustadt	22
Abbildung 11: Parkplatz Neustädter Markt	23
Abbildung 12: Zukünftige Parkraumbewirtschaftung Neustadt/Oststadt Süd	23
Abbildung 13: Öffentliches Parkraumangebot in der Neustadt	24
Abbildung 14: Radverkehrsführung Sedanallee als separierter gemeinsamer Fuß- und Radweg (links), Radverkehrsführung Goschenstraße im Mischverkehr (rechts)	26
Abbildung 15: Führungsformen im Radverkehr in der Neustadt	27
Abbildung 16: Radabstellanlagen als veraltete Vorderradhalter Neustädter Markt (links), Radabstellbedarfe Keßlerstraße (rechts)	28
Abbildung 17: Verortung der Radabstellanlagen in der Neustadt	28
Abbildung 18: Überparkter Straßenraum Braunschweiger Straße	30
Abbildung 19: Gehwegbreiten und Querungsanlagen in der Neustadt	31
Abbildung 20: Fehlende Aufenthaltsqualität auf dem Neustädter Markt	32
Abbildung 21: Aufenthaltsqualität in der Neustadt	33
Abbildung 22: SWOT-Karte Mobilität	35
Abbildung 23: Planungsgebiet	37
Abbildung 24: Öffentlich zugängliche Flächen	38
Abbildung 25: Private und halböffentliche Flächen	38
Abbildung 26: Erreichbarkeit von öffentlichen Grünflächen innerhalb von 250m	39
Abbildung 27: Hitzebelastungen am Tag	40
Abbildung 28: Ausgleichsräume am Tag	41
Abbildung 29: Kühlung bei Nacht	43
Abbildung 30: Überflutungsgefahr durch Starkregen	44
Abbildung 31: Beispielstraßenquerschnitt	47
Abbildung 32: SWOT-Karte Klima und Starkregen	50
Abbildung 33: Kombinierte SWOT-Karte Mobilität und Klima	51
Abbildung 34: Beispiel für großzügige, barrierearme Fußverkehrsflächen (Dortmund)	58
Abbildung 35: Beleuchtung und Straßenraumgestaltung in Albstadt	60
Abbildung 36: Stadtmobiliar in Hildesheim	61
Abbildung 37: Spielplatz in der Fußgängerzone von Schramberg	61
Abbildung 38: Piktogramm Radverkehr (Stuttgart, links) und Überholverbot für zweispurige Kfz (Heidelberg, rechts)	62
Abbildung 39: Überdachte Radabstellanlage in Frankfurt Höchst	63
Abbildung 40: Radservicestation in Gelsenkirchen (links), E-Bike Ladesäule in Freudenberg (rechts)	64
Abbildung 41: Barrierefreier Fußgängerüberweg in Obersulm	65
Abbildung 42: Barrierefreier Innenstadtbereich mit barrierefreier Bushaltestelle in Heiligenstadt	66
Abbildung 43: Verkehrsberuhigter Bereich in Schwetzingen	70
Abbildung 44: Shared-Space in Antwerpen, Belgien	71
Abbildung 45: Temporäres Parklet mit Aufenthaltsqualität in Bochum	73
Abbildung 46: Parkhaus Wageningen NL (links), Parkdeck Tübingen (rechts)	74
Abbildung 47: Carsharing in Unna	76
Abbildung 48: Lastenrad-Sharing in Dortmund	77
Abbildung 49: Nachhaltiger Umgang mit Regenwasser	81
Abbildung 50: Skizze vitale und hydrologisch optimierte Baumstandorte	82
Abbildung 51: Skizze Verdunstungsbeete	84
Abbildung 52: Skizze Fassadenbegrünung	85
Abbildung 53: Skizze Versickerungsbeete	86
Abbildung 54: Skizze wasserdurchlässige Bodenbeläge	87
Abbildung 55: Skizze Zisternen	88
Abbildung 56: Skizze Dachbegrünung	89

Abbildung 57: Skizze Staubereich im Freiraum	90
Abbildung 58: Skizze Notwasserweg.....	91
Abbildung 59: Empfehlung Verkehrsführung.....	94
Abbildung 60: Zonierungsplan	119
Abbildung 61: Vertiefungsbereich Goschenstraße.....	121
Abbildung 62: Vertiefungsbereich Braunschweiger Straße.....	121
Abbildung 63: Vertiefungsbereich Güntherstraße	122
Abbildung 64: Konzept für den Neustädter Markt.....	123
Abbildung 65: Skizze Parkpalette Küsthardtstraße	126
Abbildung 66: Eindrücke von der ersten Bürger:innen-Veranstaltung	129
Abbildung 67: Impressionen der zweiten Bürger:innen-Veranstaltung.....	129
Abbildung 68: Impressionen der dritten Bürger:innen-Veranstaltung	130
Abbildung 69: Heatmap der Orte der Rückmeldungen der Schüler:innen.....	131
Abbildung 70: Impressionen des Inklusionsspaziergangs	133

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht SPNV-Angebot	15
Tabelle 2: Straßenweise Parkraumbilanzierung Vergleich Bestand und Zonierung.....	124

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
CsgG	Carsharinggesetz
EVI	Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
IVEP	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan
Kfz	Kraftfahrzeug
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NHN	Normalhöhennull
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RVHI	Regionalverkehr Hildesheim GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SEHi	Stadtentwässerung Hildesheim
SVHI	Stadtverkehr Hildesheim GmbH
SWOT	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
VU	Vorbereitende Untersuchung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
zwMHGW	Zu erwartender mittlerer höchster Grundwasserstand

1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Die Stadt Hildesheim steht – wie viele andere Städte – vor der Herausforderung, ihre Mobilitäts- und Raumstrukturen zukunftsfähig zu gestalten. Neben der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen rückt zunehmend die Anpassung an die Folgen des Klimawandels in den Fokus städtischer Entwicklung. Besonders betroffen sind dicht bebaute und stark versiegelte Stadtquartiere wie die Hildesheimer Neustadt, die in den Sommermonaten unter einer hohen Hitzebelastung leidet. Gleichzeitig wird Regenwasser als Abwasser in die Mischwasserkanalisation abgeleitet, was in Trockenperioden zu einem Mangel an Wasserressourcen und einem erhöhten Bewässerungsbedarf für das Stadtgrün führt.

Die öffentlichen Räume in der Neustadt sind stark vom motorisierten Verkehr geprägt, während Grün- und Aufenthaltsflächen nur vereinzelt vorhanden sind. Um diesen Herausforderungen bei knapper Flächenverfügbarkeit zu begegnen, bedarf es einer integrierten Betrachtung von Mobilität und Klimaanpassung. Ziel ist es, den öffentlichen Raum multifunktional zu gestalten, die umweltfreundliche Mobilität sowie die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und gleichzeitig Flächenpotenziale für eine dezentrale Regenwasserbewirtschaftung zu erschließen. Eine veränderte Mobilitätsnutzung – etwa durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs – kann dabei auch neue Spielräume für eine klimaangepasste Gestaltung eröffnen.

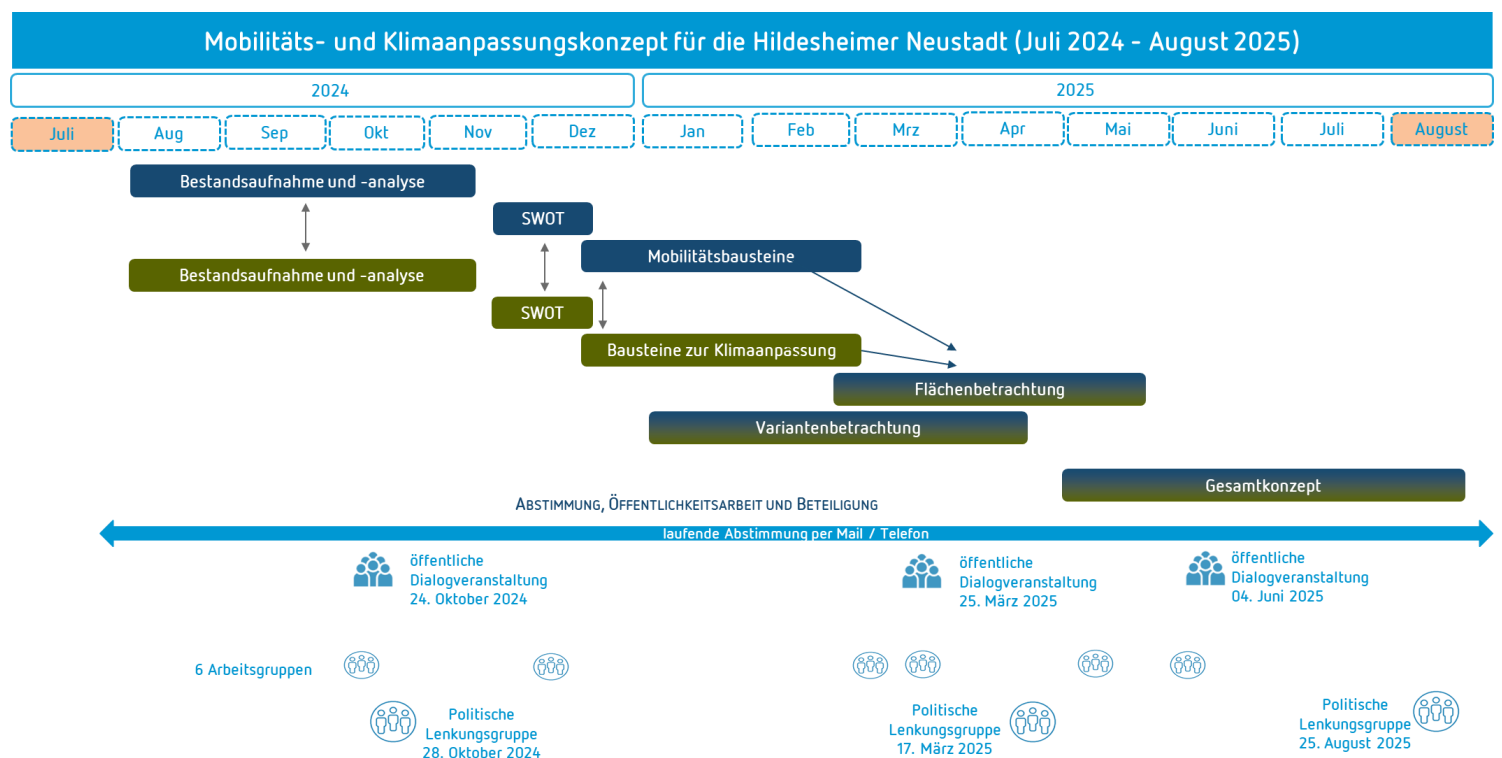
Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Hildesheim die Erstellung eines integrierten Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts für die Hildesheimer Neustadt beauftragt. Da das Quartier in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ aufgenommen wurde, sollen nun innerhalb eines Förderzeitraums von 15 Jahren Maßnahmen umgesetzt werden, die sowohl die klimatische Resilienz als auch die umweltfreundliche Mobilität stärken. Darüber hinaus wird auch soziale Nachhaltigkeit als zentrales Handlungsfeld betrachtet, um ein ganzheitlich zukunftsfähiges, barrierefreies und inklusives Stadtquartier zu entwickeln. Insofern gilt es, die Voraussetzungen für die Mobilität und Klimaanpassung in der Hildesheimer Neustadt zunächst vertiefend zu analysieren und darauf aufbauend ein Maßnahmenkonzept zu erstellen.

Das Konzept bildet die strategische Grundlage für die weitere Planung von Straßen- und Freiräumen und knüpft an bestehende städtische Planwerke an – darunter das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von 2020 sowie den Verkehrsentwicklungsplan. Das Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept liefert konkrete Lösungsmöglichkeiten für alle öffentlichen Flächen im Sanierungsgebiet, die den Anforderungen einer klimaangepassten und nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung gerecht werden.

Das Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für die Hildesheimer Neustadt wurde über den Zeitraum von etwa einem Jahr in enger Zusammenarbeit mit den Fachbereichen Stadtplanung und Stadtentwicklung sowie Tiefbau, Verkehr und Grün der Stadt Hildesheim und vielen weiteren lokalen Akteuren erarbeitet. Auch die Bürger:innen, insbesondere die Anwohner:innen und Schüler:innen in der Neustadt, wurden an mehreren Stellen im Prozess eingebunden. Ergänzend wurden Spaziergänge mit lokalen Interessenvertretern durchgeführt.

Die Bearbeitung des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept folgte dem planerischen Vorgehen, bei dem zu Beginn eine Bestandsaufnahme und -analyse steht, anschließend Ziele und mögliche Maßnahmen entwickelt werden und final das Konzept inhaltlich und räumlich ausgearbeitet und abschließend zusammengeführt und dargestellt wird. Dabei wurden die Themen Mobilität und Klimaanpassung zeitlich parallel und inhaltlich in enger Interaktion bearbeitet, sodass räumliche und inhaltliche Synergien, aber auch mögliche (Flächen-)Konflikte erkannt werden konnten. Ende Juli 2024 starteten die Arbeiten mit einer Ortsbesichtigung und Auftaktbesprechung. Die Analysephase wurde im Oktober 2024 der politischen Lenkungsgruppe und den Bürger:innen vorgestellt und bis etwa Ende des Jahres abgeschlossen.

Abbildung 1: Zeitplan



Bis zum Frühling 2025 wurden dann Bausteine für die Mobilitätsentwicklung und Klimaanpassung entwickelt sowie mögliche Flächenbedarfe und Entwicklungsmöglichkeiten in Varianten geprüft. In diesem Rahmen fand die weitere Beteiligung der Lenkungsgruppe und der Bürger:innen statt (März 2025). Das abschließende Konzept wurde der Lenkungsgruppe und den Bürger:innen im Juni bzw. August 2025 vorgestellt. Im Oktober 2025 wurde schließlich der Schlussbericht als Gesamtkonzept abgestimmt und fertiggestellt. Die Projektlaufzeit blieb somit weitgehend im vorgesehenen Rahmen.

2 Bestandsaufnahme und -analyse Mobilität

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden alle Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Stärken, Schwächen und Potenziale näher untersucht. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Untersuchungsgebiet zentral und innenstadtnah gelegen ist, ist auch eine Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen einzelnen Verkehrsträgern von Bedeutung. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Wechselwirkungen zwischen Kfz-Verkehr und dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)).

2.1 Bestehende Konzepte und Planungsgrundlagen im Bereich der Mobilität

Im Rahmen der Bestandsaufnahme sind bereits vorhandene Konzepte und Planungsgrundlagen aus dem Bereich der nachhaltigen Mobilität gesichtet. Planwerke mit Auswirkungen auf oder Bezug zur Hildesheimer Neustadt sind der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan 2025 (IVEP 2025), der Green City Plan Hildesheim, das Radverkehrskonzept 2025 sowie das Radverkehrskonzept Landkreis Hildesheim, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und die Vorbereitende Untersuchung (VU) „Hildesheimer Neustadt“ und ein im Jahr 2025 in Bearbeitung befindliches Parkraumkonzept.

Durch den **IVEP 2025** – eine Aktualisierung befindet sich in Planung – hat sich die Stadt Hildesheim zum Ziel gesetzt insbesondere nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, die Mobilität sozial- und stadtverträglich zu gestalten, den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes zu verändern und die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu minimieren. So gilt es bspw., den Radverkehr durch eine Verbesserung der Infrastruktur und den ÖPNV durch die Einführung eines Mobilitätsmanagements zu fördern. Auch sollen benachteiligte Personengruppen stärker in der Stadtentwicklung berücksichtigt werden. In der Hildesheimer Neustadt/Innenstadt wurden konkret bereits die Wollenweberstraße und die Schuhstraße umgestaltet. In diesem Zusammenhang wurde ein erhöhter Netzwerkwiderstand für den Straßenzug Wollenweberstraße - Goschenstraße – Annenstraße eingeführt. Dieser Straßenzug besitzt hauptsächlich eine Erschließungsfunktion zwischen der Süd- und der Innenstadt Hildesheims durch geringere Geschwindigkeiten (abschnittsweise 30 km/h).

Der **Green City Plan** umfasst neben Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und dem ÖPNV auch Ideen für eine umweltverträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehre. Es sollen neben einem Logistikkonzept für die Hildesheimer Innenstadt auch Konzepte für Park-and-Ride-Anlagen und Verbesserungen der E-Ladeinfrastrukturen sowie die Umstellung auf Elektromobilität entwickelt werden.

Neben dem **kommunalen Radverkehrskonzept 2025** tangiert auch das **regionale Radverkehrskonzept des Landkreises Hildesheim** die Stadt Hildesheim und damit auch die Hildesheimer Neustadt. Durch das kommunale Konzept hat sich die Stadt zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Modal Split bis 2025 auf mindestens 25% zu erhöhen. So bilden beide Konzepte u. a. Maßnahmen zur Erweiterung des Radverkehrsnetzes, Ertüchtigung der Radinfrastruktur und zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit für Radfahrende ab. Darüber hinaus gilt es, Radabstellanlagen zu qualifizieren und auszubauen.

Das **ISEK** Hildesheim Neustadt und die damit einhergehende Vorbereitende Untersuchung befassen sich konkret mit dem Planungsraum der Hildesheimer Neustadt und setzen neben dem städtebaulichen Schwerpunkt diverse Ziele zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und zur Klimaanpassung: Durchgangsverkehre sollen reduziert und der Umstieg auf alternative Mobilitätsformen unterstützt werden. Außerdem gilt es, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen und in diesem Zuge auch den Neustädter Markt aufzuwerten sowie Stellplätze zu bündeln. Ein weiterer Fokus soll auch auf die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, Instandsetzungsmaßnahmen der Verkehrswege und den Ausbau von E-Ladeinfrastruktur und Car-Sharing-Angeboten gelegt werden.

Die Stadt Hildesheim hat ein umfassendes **Parkraumkonzept** erarbeitet, das eine systematische Bewirtschaftung des öffentlichen und privaten Parkraums im gesamten Stadtgebiet vorsieht. Ziel ist es, die vorhandenen Stellplatzkapazitäten effizient zu nutzen, die Belastung durch Pendler- und Einkaufsverkehre in Wohnquartieren zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen zu verbessern. Das Konzept basiert auf einer detaillierten Erhebung von rund 12.100 Stellplätzen, darunter etwa 9.400 im öffentlichen Straßenraum und 2.700 in Parkieranlagen. Es differenziert zwischen Bewohnerparken und Mischparken und sieht eine schrittweise Umsetzung in priorisierten Quartieren vor – beginnend mit der Innenstadt, der Oststadt und der Neustadt ab 2026.

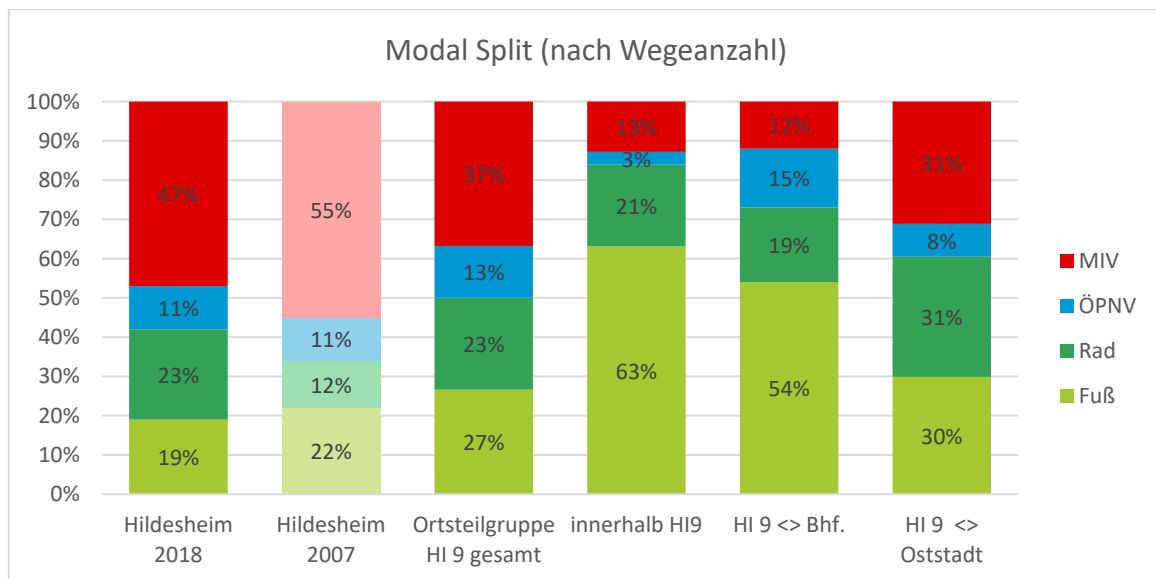
2.2 Mobilitätsverhalten

Die Verkehrsmittelnutzung und Verkehrsmittelverfügbarkeit der in der Neustadt lebenden Menschen gibt Hinweise auf die Zonierung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums. Hinzu kommt durchgehender Verkehr, der über den zentralen Straßenzug Annenstraße/Goschenstraße/Wollenweberstraße abgewickelt wird. Wichtig ist jedoch insbesondere das Mobilitätsverhalten der Menschen vor Ort. Hinweise darauf können aus der Mobilitätsbefragung für Stadt und Landkreis Hildesheim aus dem Jahr 2018 abgeleitet werden. Bezogen auf alle Hildesheimer:innen werden für 47 % der Wege der motorisierte Individualverkehr (MIV), für 11 % der ÖPNV und für 23 % der Wege das Fahrrad genutzt. 19 % aller Wege werden zu Fuß absolviert. Damit ist der Anteil der Wege mit dem MIV im Vergleich zu früheren Befragungen zurückgegangen und vor allem der Anteil der Wege mit dem Fahrrad deutlich gestiegen. In Hildesheim gesamt zeigt sich also ein Trend zum stärkeren Radverkehr.

Die Mobilitätsbefragung erlaubt auch Hinweise auf das lokale Mobilitätsverhalten in der Neustadt, da die Auswertung auf Ebene von Ortsteilgruppen erfolgt ist. In Ortsteilgruppe HI 9, die die Stadtmitte, die Neustadt und die Südstadt umfasst, ist der MIV-Anteil mit 37 % etwas geringer und insbesondere der Fußverkehrsanteil mit 27 % erwartungsgemäß höher, da die städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen sowie raumsoziologische Aspekte dies begünstigen. Zu beachten ist zudem, dass hierbei alle Wege erfasst sind, also z. B. auch längere (Pendel-)Wege über die Stadt hinaus. Die Wege innerhalb des Innenstadtbereichs HI 9 werden zu über 63 % zu Fuß zurückgelegt und nur zu

13 % mit dem Auto. In die benachbarte Oststadt wird zu 61 % Fuß und Fahrrad genutzt, zu 31 % der MIV. Auf den Wegen im Wohnumfeld dominiert demnach insbesondere der Fußverkehr.

Abbildung 2: Modal Split (Wegeanzahl)



Quelle: SHP Ingenieure i. A. des LK Hildesheim 2018

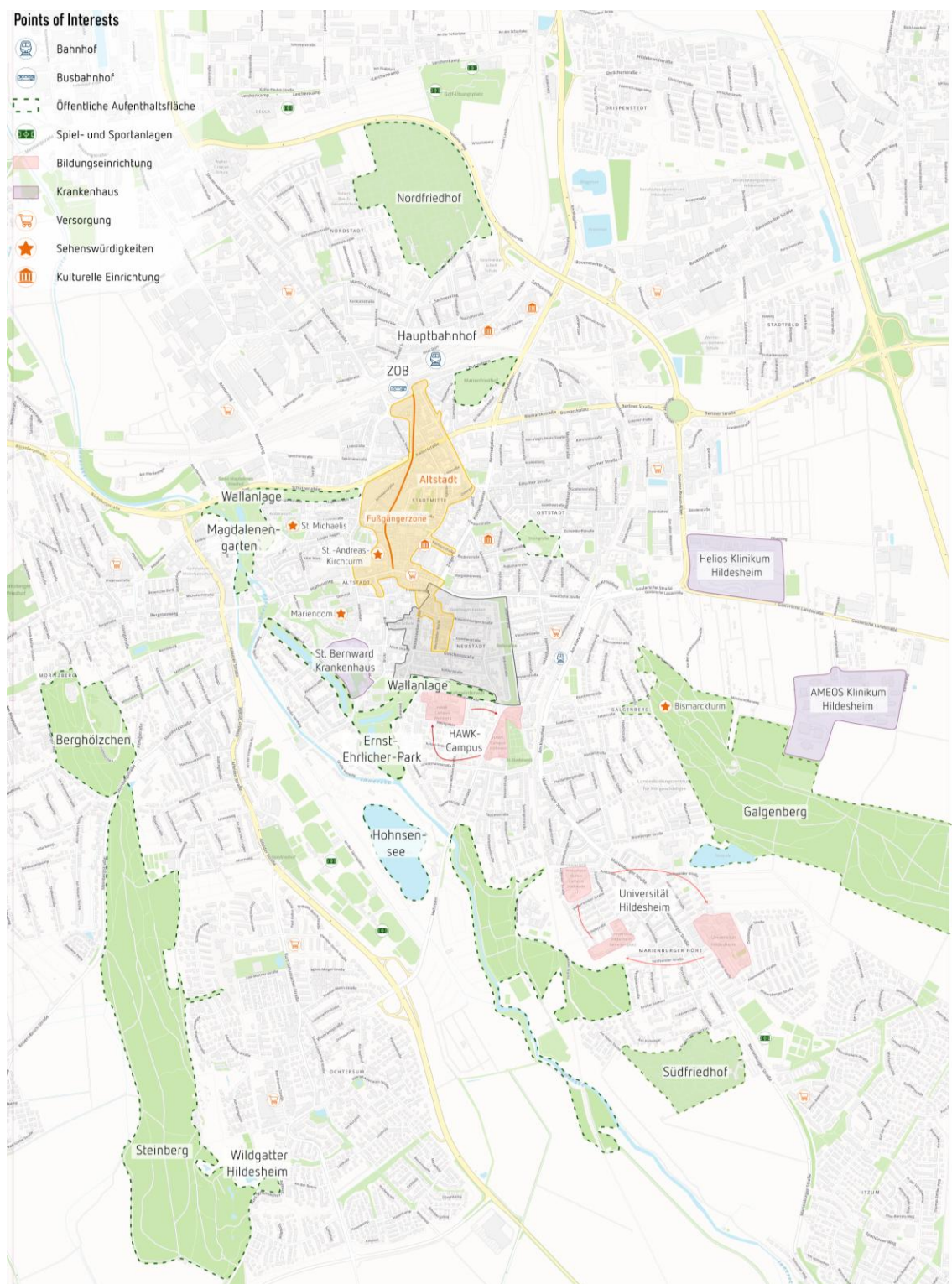
Die Verkehrsmittelwahl allein ist jedoch noch nicht gleichzusetzen mit der Verkehrsmittelverfügbarkeit. So können bspw. viele Wege im Innenstadtbereich zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden und dennoch ein Pkw im Haushalt vorhanden sein, welcher nur selten genutzt wird, aber dennoch eine Stellfläche benötigt. Bezogen auf die Gesamtstadt weist die Mobilitätsbefragung 2018 eine Pkw-Verfügbarkeit von 70 % aus (d. h. 70 % der Menschen steht zumindest teilweise ein Pkw zur Nutzung zur Verfügung). Die Fahrrad-Verfügbarkeit beläuft sich auf 79 %. Die Pkw-Dichte (zugelassene Pkw je 1.000 Einwohner:innen) lag in Hildesheim Anfang 2024 bei gut 0,6. Etwas mehr als jede:r zweite Einwohner:in besitzt demnach ein Auto. In der Neustadt wohnten 2024 2.377 Personen, zugleich waren dort 663 private und 68 gewerbliche Pkw gemeldet. Die Pkw-Dichte ist mit etwa 0,31 demnach deutlich geringer, was üblich für die innenstadtnahe Lage ist.

2.3 Wichtige Ziele und Wegebeziehungen

Die Neustadt liegt im gesamtstädtischen Kontext eingebettet zwischen einer Vielzahl von relevanten Zielen und Nutzungen. In Richtung Norden besteht ein unmittelbarer Quartiersübergang zur Altstadt mit der hochfrequentierten Fußgängerzone Hoher Weg als Lebensader der Stadt mit dem Zugang zum Hildesheimer Hauptbahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am nördlichen Ende. Innerhalb der Altstadt befinden sich zahlreiche Sehenswürdigkeiten und kulturelle Einrichtungen – zum Teil Weltkulturerbe wie z. B. der Mariendom oder auch die St. Michaeliskirche. Dabei stellt die viel befahrene Schuhstraße eine Barrierewirkung zwischen Neu- und Altstadt dar, der jedoch mit kurzen Wechselphasen der Lichtsignalanlage (LSA) entgegenwirkt wird. Der Hindenburgplatz und der Gebäudedurchgang zur Küsthardtstraße nehmen in diesem Zusammenhang eine Portalfunktion zwischen Alt- und Neustadt für die Nahmobilität ein.

Das Quartier der Neustadt wird zudem von Grünanlagen in Form der Sedanallee und des Kehrwie-
derwalls (Ernst-Ehrlicher-Park) als Naherholungsräume südöstlich flankiert, wobei die Sedanallee
auch als Übergang zum Bahnhof Hildesheim Ost fungiert. Darüber hinaus grenzen zum einen das St.
Bernward Krankenhaus als medizinisches Versorgungszentrum und zum anderen die Hochschule
Hildesheim/Holzminen/Göttingen als Bildungseinrichtung unmittelbar an die Neustadt an. Mit
dem Blick auf die gesamte Stadt Hildesheim machen noch der Hohnsensee, die Universität Hildes-
heim, die Grünanlagen des Wildgatters und der Galgenberg sowie die medizinischen Einrichtungen
Helios- und AMEOS Klinikum wichtige Points of Interest aus.

Abbildung 3: Wichtige Ziele in der Stadt Hildesheim



Quelle: Planersocietät

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot auf der Schiene

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet mit Hilfe seiner Beförderungskapazität das Rückgrat des ÖPNV, was grenzüberschreitende und überregionale Verkehre nach und aus Hildesheim betrifft. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ist als öffentlicher ÖPNV-Aufgabenträger für die Planung und Durchführung des SPNV-Angebotes in ganz Niedersachsen (ausgenommen Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig) und somit auch für die Stadt Hildesheim zuständig. Hildesheim verfügt mit den Bahnhöfen Hildesheim Hauptbahnhof und Hildesheim Ost über die folgenden Bahnverbindungen z. B. in Richtung Hannover und Braunschweig. Hildesheim Ost ist aus der Neustadt fußläufig zu erreichen. Auch der Hauptbahnhof ist zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus schnell erreicht. Somit ist die Anbindung an den SPNV aus der Neustadt als sehr gut zu bewerten.

Tabelle 1: Übersicht SPNV-Angebot

Bahnhaltepunkt	Linie	Verbindung	Bedienungszeitraum	Taktung
Hildesheim Hauptbahnhof	RE 10	Bad Harzburg - Goslar - Braunschweig – Salzgitter - Hildesheim - Hannover	ca. 5-23 Uhr (werktags) ca. 6 –23 Uhr (samstags und sonntags)	60-Minuten-Takt
	RE 50	Hildesheim – Braunschweig – Wolfsburg	ca. 5-23 Uhr (werktags) ca. 6 –23 Uhr (samstags und sonntags)	60-Minuten-Takt (HVZ 30-Minuten-Takt)
	S3	Hildesheim - Hannover	ca. 5-24 Uhr (werktags und samstags) ca. 6-7 Uhr und 14 – 17 Uhr zusätzlich (werktags) ca. 7-24 Uhr (sonntags)	60-Minuten-Takt
	S4	Hildesheim - Lehrte - Hannover - Bennemühlen	ca. 5-24 Uhr (werktags, samstags und sonntags)	60-Minuten-Takt
Hildesheim Ost	RB 79	Hildesheim - Bodenburg	ca. 5:30-22:30 Uhr	60-Minuten-Takt

Bahnhaltepunkt	Linie	Verbindung	Bedienungszeitraum	Taktung
			ca. 6:30-22:30 Uhr (samstags) ca. 8:30-22:30 Uhr (sonn- und feiertags) ausgenommen 09:34 Uhr	
	RE 10	Bad Harzburg - Goslar - Braunschweig – Salzgitter - Hildesheim - Hannover	ca. 5-23 Uhr (werktags) ca. 6 –23 Uhr (samstags und sonntags)	60-Minuten-Takt

Quelle: Deutsche Bahn 2024

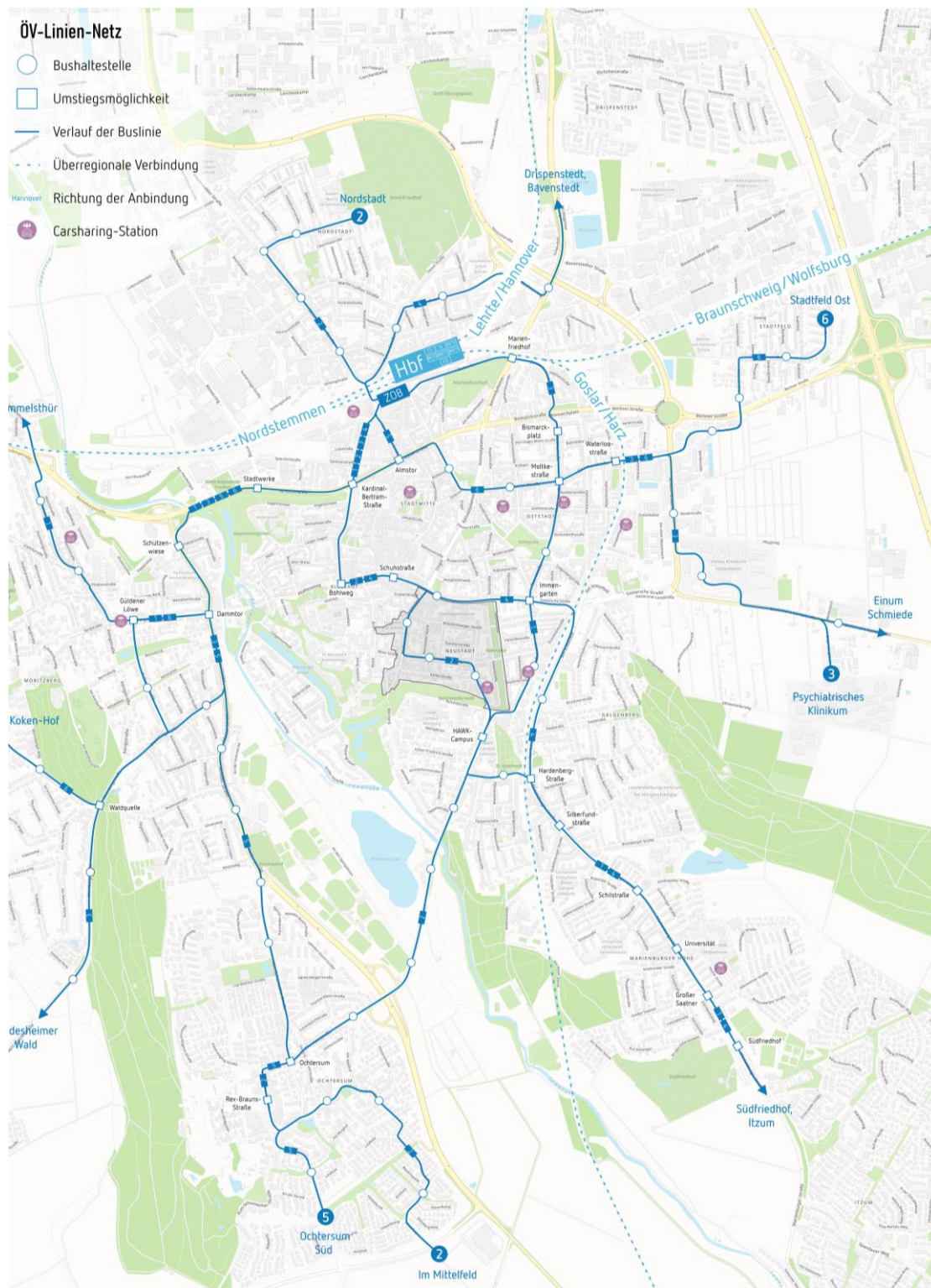
Darüber hinaus bestehen Fernverkehrsverbindungen nach Berlin, Frankfurt a. M., München und Stuttgart, die jedoch lediglich den Hildesheimer Hauptbahnhof bedienen.

Das Angebot auf der Straße

Für das Busverkehrsangebot ist die Stadt bzw. der Landkreis Hildesheim verantwortlich; die innerstädtische Mobilität im Rahmen öffentlicher Verkehrsmittel wird von der SVHI Stadtverkehr Hildesheim GmbH (SVHI) und der RVHI Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) betrieben. Insgesamt bestehen 15 Tageslinien, fünf Abendlinien, drei AST-Linien sowie 41 Regionalbuslinien. Die Einbettung des Quartiers Neustadt in das Angebot der Tageslinien ist in der Abbildung 4 dargestellt. Dabei fällt auf, dass zum einen die Linie 2 Nordstadt - Im Mittelfeld unmittelbar das Quartier bedient, während die Linie 4 Itzum - Bavenstedt die Neustadt entlang der Goslarschen Straße tangiert. Die Kernbedienzeit liegt Montag bis Freitag durchschnittlich zwischen 05:00 und 18:30 Uhr durch die Linie 2 in einem 30-Minuten-Takt, die von der Abendlinie 103 abgelöst wird. Diese bedient die Haltestellen der Neustadt dann zwischen 18:30 Uhr und 23:45 Uhr. Am Samstag besteht die Bedienzeit ebenfalls in einem 30-Minuten-Takt von 05:30 Uhr bis 16:30 Uhr durch die Linie 2 und von 16:30 Uhr bis 23:45 Uhr durch die Linie 103. Am Sonntag besteht das Angebot lediglich durch die Linie 103 erneut in einem 30-Minuten-Takt von 07:00 bis 23:45 Uhr. Insgesamt ist das Angebot für die Stadtgröße Hildesheims als ausbaufähig einzuordnen, was die Bedienqualität betrifft; Zum Jahreswechsel 2025/2026 werden jedoch die Taktzeiten der Linie 2 auf 20 min erhöht und die Taktzeit der Linie 4 in den Hauptverkehrszeiten auf 10 min erhöht. Die grundlegende Einschätzung spiegelt sich bis dato auch in den bisherigen Ergebnissen im Modal Split mit einem ÖPNV-Anteil von lediglich 11% wider.¹

¹ Landkreis Hildesheim 2020

Abbildung 4: Anbindung der Neustadt an das ÖPNV-Netz der Stadt Hildesheim



Quelle: Planersocietät

Bei einem genaueren Blick auf die in der Neustadt bestehenden Haltestellen Wollenweberstraße, Goschenstraße und Annenstraße fällt auf, dass nur an der Haltestelle Wollenweberstraße die Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm gegeben ist, um barrierefreie Ein- und Ausstiegsvorgänge zu ermöglichen. Die beiden anderen Haltestellen können nicht als barrierefrei eingeschätzt werden. Außerdem besitzt die Haltestelle Wollenweberstraße Fahrgastunterstände, Sitzgelegenheiten und ein taktils Leitsystem und während die Goschenstraße zumindest in einer Fahrtrichtung einen Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten bietet, fehlen alle betrachteten Elemente an der Haltestelle Annenstraße.

Abbildung 5: Bushaltestelle Goschenstraße



Abbildung 6: Haltestellenausstattung in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

SWOT-Analyse

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

- Direkte Verbindungen in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Wollenweberstraße

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

-  Linie 2, die als einzige Linie die Hildesheimer Neustadt quert, fährt bis 2025 nur im 30-Minuten-Takt
-  Teilweise fehlende Barrierefreiheit sowie verbesserungswürdige Aufenthaltsqualität vor allem auch an zentralen Bushaltestellen (barrierefreie Ausstattung besteht nur an der Wollenweberstraße)

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  ÖPNV als kollektives Basismobilitätsangebot ist dafür geeignet, um große Verkehrsmengen effizient zu bewältigen und viele Mobilitätsansprüche abzudecken
-  Modernere Fahrzeuge und zunehmend barrierefreie ÖPNV-Anlagen eröffnen mehr Menschen die Nutzung

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

-  Derzeit: ÖPNV-Finanzierung auf hohem Niveau langfristig nicht gesichert, zudem angespannte Personallage
-  Insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen mit langen Planungszeiträumen und hohen Investitionskosten
-  ÖPNV mit entsprechendem Flächenbedarf und Infrastrukturanspruch, insbesondere dann, wenn ein Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll

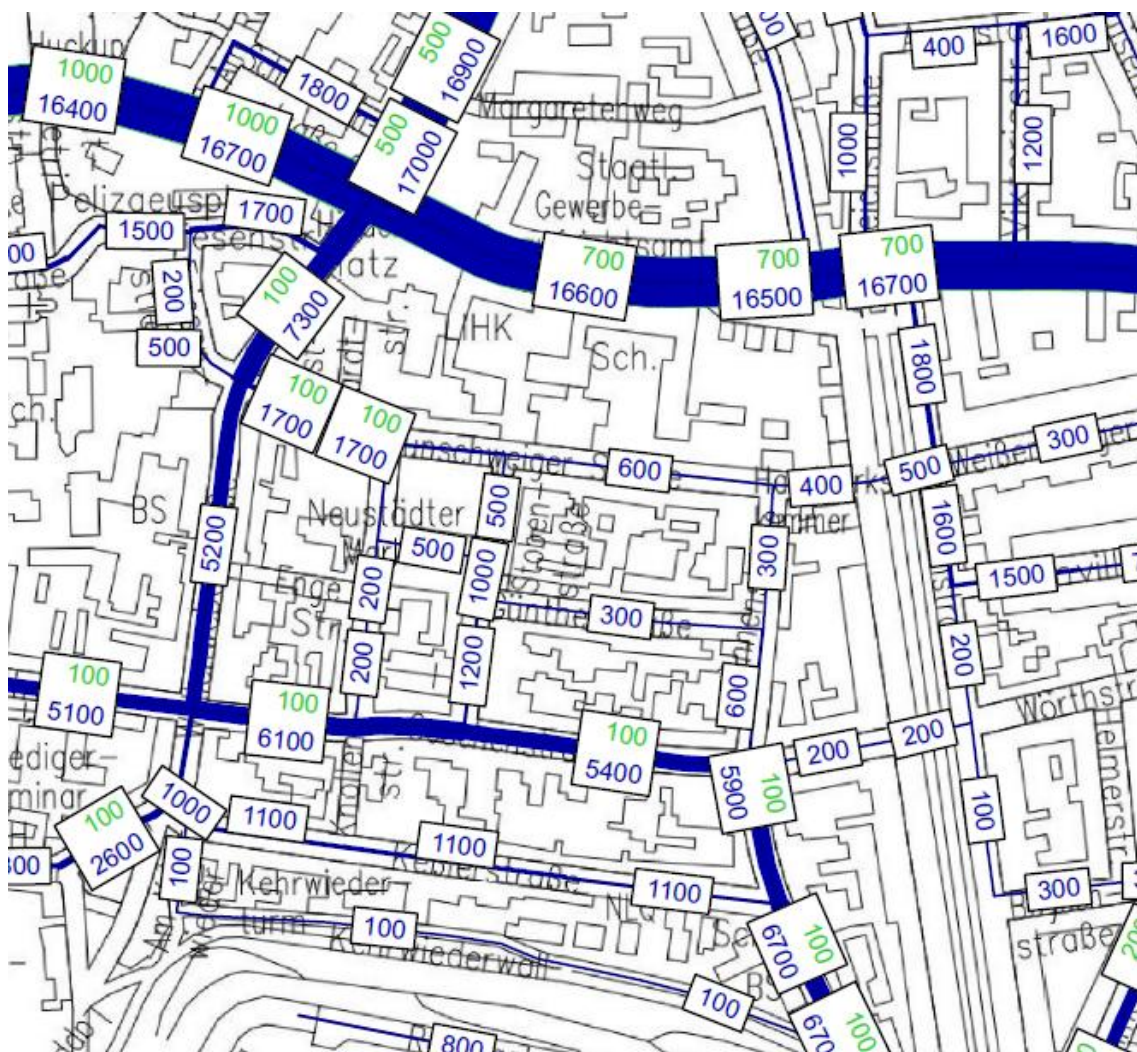
2.5 Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Fließender Kfz-Verkehr

Die Stadt Hildesheim ist grundsätzlich sehr gut mit dem Pkw erreichbar. Dazu trägt maßgeblich die Bundesautobahn 7 bei, die aus dem Quartier Neustadt heraus in unter zehn Minuten mit dem Auto zu erreichen ist. Die innerörtliche Erschließung der Neustadt erfolgt durch die Hauptverkehrsachse Wollenweberstraße - Goschenstraße - Annenstraße mit werktäglichen Verkehrsstärken zwischen 5.200 und 7.300 Kfz². Diese wird innerhalb des Quartiers von weiteren Nebenstraßen mit werktäglichen Verkehrsstärken zwischen 200 und 1.700 Kfz im Straßennetz ergänzt (siehe Abbildung 7).

² DTVw5 (KFZ/SV): durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (Kfz und Schwerverkehr) von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien Niedersachsens

Abbildung 7: Werktägliche Kfz-Verkehrsstärken in der Neustadt (DTVw5 Kfz/SV)



Quelle: Verkehrsmodell Stadt Hildesheim 2022

Im Zuge der überörtlichen Betrachtung schließt die Wollenweberstraße weiterführend im Norden über den Kennedydamm an die Bundesstraße 1 in Richtung Nordstemmen/Hoheneggelsen und im Süden über den Hohnsen an die Kreisstraße 104, B 243 und die Landesstraße 491 in Richtung Ochtersum/Itzum an.

In der folgenden Karte ist die Anbindung der Neustadt durch ein klassifiziertes Straßennetz dargestellt. Dabei werden zudem bestehende Lieferverkehrsrouten und ihre Zielorte wie z. B. Gastronomie oder Bildungseinrichtungen hervorgehoben. Die Anfahrt im Lieferverkehr erfolgt vornehmlich über die Hauptverkehrsstraßen, müssen zu ihren Zielorten jedoch ebenso die Nebenstraßen wie z. B. den Neustädter Markt oder die Güntherstraße anfahren. Dies führt punktuell zu durch Lieferverkehre blockierten Straßenabschnitten.

Abbildung 8: Klassifiziertes Straßennetz und Lieferverkehre in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

Im Rahmen der Verkehrsregelungen besteht auf den Hauptverkehrsstraßen sowie auf dem westlichen Streckenabschnitt der Braunschweiger Straße zwischen Wollenweberstraße und Neustädter Markt die maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die restlichen Nebenstraßen werden als Tempo-30-Zone bzw. -Strecke geregelt. Darüber hinaus ist die Zufahrtsbeschränkung der Straßenzüge rund um den Neustädter Markt zu den Marktzeiten am Mittwoch und Samstag zwischen 05:00 Uhr und 15:00 Uhr ein besonderes Merkmal des Quartiers. Die Keßlerstraße besteht aus einer roten Pflasterung und wird im Einbahnsystem in Ost-West-Richtung geführt. Auch die Verkehrsführung entlang des Lappenbergs sowie des Gelben Sterns besteht in einem Einbahnsystem.

Zudem gibt es in der Neustadt einige Wohnstraßen (z. B. Neustädter Stobenstr., Lappenberg, Keßlerstr., nördliche Sedanstraße/Goslarsche Str.), in denen die Einfahrt lediglich für Anlieger ausgewiesen ist. In der Keßlerstraße wird die Verkehrsführung als verkehrsberuhigter Bereich geregelt. Sowohl die Regelungen der Geschwindigkeiten als auch die Verkehrsführung z. B. in Form von Durchfahrtsverboten oder Einbahnsystemen innerhalb des Quartiers bieten Möglichkeiten für zukunfts-fähige Veränderungsprozesse der Hildesheimer Neustadt.

Abbildung 9: Keßlerstraße



Abbildung 10: Verkehrsführungen in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

Ruhender Kfz-Verkehr

Den größten Teil des Tages steht ein Auto still. Sei es zuhause (meist nachts) in der Garage, auf dem Grundstück oder auch im öffentlichen Straßenraum der Wohngebiete oder (meist tagsüber) in der Nähe der Arbeitsstätte oder Schule oder auf Supermarktparkplätzen bzw. in und um die Innenstadt wo vielseitige Erledigungen, Freizeit oder Einkaufswege enden. In der Hildesheimer Neustadt ist nahezu jedes Ziel mit dem Auto erreichbar, da insgesamt 550 öffentliche Parkstände zur Verfügung stehen. Diese verteilen sich auf den öffentlichen Straßenraum und auf Sammelparkplätze.

Im öffentlichen Straßenraum bestehen Parkstände mit unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen: Einige sind gebührenpflichtig, wie etwa die Parkstände in der Wollenweberstraße, am Neustädter Markt und in der Goschenstraße. Andere sind kostenfrei nutzbar, beispielsweise in der Braunschweiger Straße, der Annenstraße und der Keßlerstraße, wobei letztere ausschließlich Anwohnenden vorbehalten ist. Darüber hinaus existieren reine Bewohnerparkzonen, etwa am Lappenberg und in der Güntherstraße, die ebenfalls ausschließlich für Anwohnende vorgesehen sind.

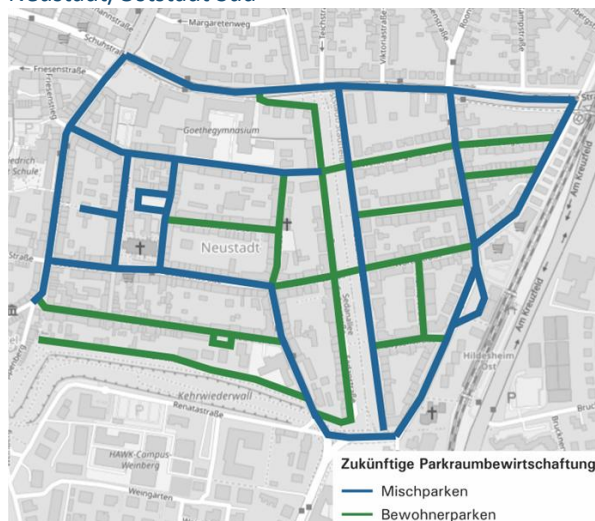
Neben diesen dezentralen Stellflächen gibt es in der Neustadt auch größere Sammelparkplätze mit teils kommerzieller Bewirtschaftung. Dazu zählt der Parkplatz Küsthardtstraße (HI-Park, Saba) an der Braunschweiger Straße mit 66 Stellplätzen, der Sammelparkplatz am Neustädter Markt mit etwa 88 Parkständen sowie die Anlage an der Keßlerstraße mit rund 15 Stellplätzen. Diese Sammelparkplätze ergänzen das Angebot im Seitenraum und dienen insbesondere der Aufnahme von Besucher- und Kundenverkehren.

Abbildung 11: Parkplatz Neustädter Markt



Ergänzend zu den öffentlichen Stellflächen bestehen weitere Abstellmöglichkeiten auf privaten Grundstücken. Diese befinden sich beispielsweise in Innenhöfen von Wohngebäuden, auf Flächen von Bildungseinrichtungen wie Schulen oder der Industrie- und Handelskammer sowie auf Supermarktparkplätzen und gewerblich genutzten Arealen. Diese Stellplätze sind in der Regel privat oder maximal halböffentlich zugänglich, tragen jedoch wesentlich zur Gesamtversorgung mit Parkraum bei.

Abbildung 12: Zukünftige Parkraumbewirtschaftung Neustadt/Oststadt Süd



Im Rahmen des städtischen Parkraumkonzepts der Stadt Hildesheim wurde u. a. die Auslastung des öffentlichen Parkraums erhoben. Die Neustadt weist mit einer durchschnittlichen täglichen Auslastung von etwa 85 Prozent eine hohe Beanspruchung auf und gilt damit als stark ausgelastetes innenstadtnahes Quartier. Das Parkraumkonzept formuliert zudem neue Anforderungen an die Bewirtschaftung und Steuerung des ruhenden Verkehrs, die künftig Anwendung finden sollen, um die Nutzung des öffentlichen Raums effizienter, gerechter und nachhaltiger zu gestalten (siehe Abbildung 12).

Abbildung 13: Öffentliches Parkraumangebot in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

SWOT-Analyse

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

- ↑ Zahlreiche Parkstände auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum
- ↑ Gute lokale und (über)regionale Erreichbarkeit aller relevanten Zielorte

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

- ↓ Ungleich ausgelastetes Parkraumangebot (teilweise Überlastung in kostenfreien Parkräumen, teilweise kein Parkdruck in kostenpflichtigen Parkräumen)
- ↓ Ruhender Verkehr nimmt große Flächenanteile im Straßenraum ein; teils ungeordnetes sowie falsches Parken mit großen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel und der Aufenthaltsqualität, zu geringe Kontrolldichte
- ↓ Parken auf dem Gehweg
- ↓ Ein- und Durchfahrmöglichkeit, insbesondere am Neustädter Markt führt zu Minderungen in der Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität
- ↓ Mangelnder Ausbau an E-Ladeinfrastruktur

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✧ Die sich inzwischen durchsetzende E-Mobilität führt mittelfristig zu deutlichen Emissionsrückgängen im Straßenverkehr, ebenso weitere alternative Antriebsformen, die derzeit noch nicht derart intensiv in Betracht gezogen werden
- ✧ Intelligente Verkehrslenkung im Verkehrsnetz sowie zu Sammelparkanlagen
- ✧ Sinnvoller Einsatz von Kfz durch Carsharing und den Ausbau von Mobilstationen

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

- ✧ Die Anzahl der zugelassenen Kfz steigt überall in Deutschland weiter an und wird, auch durch bundespolitische Förderung, weiter auf hohem Niveau bleiben – mit entsprechenden Folgen insbesondere für den Flächenbedarf für Kfz
- ✧ Wachstumsmarkt Online-Handel führt zu mehr Lieferverkehren
- ✧ Grundsätzlich sind alle Straßenräume sowie städtebaulichen Strukturen auf die Optimierung für den Kfz-Verkehr ausgelegt worden, dies kann auch auf lange Zeit gesehen nicht vollständig repariert werden

2.6 Radverkehr und Mikromobilität

Der Radverkehr hat, laut Mobilitätsbefragungen, in den letzten Jahren in Hildesheim deutlich zugenommen. Umso mehr steigt die Bedeutung des Radverkehrs im Straßenraum und in der Mobilitätsplanung. In der Hildesheimer Neustadt besteht ein Radwegenetz aus zwei Hauptrouten und einer Nebenroute, die das Quartier überwiegend umschließen. Die zwei Hauptrouten verlaufen, ausgehend vom Hindenburgplatz, über die Wollenweberstraße und den Lappenberg zum Ernst-Ehrlicher Park bzw. über den Gelben Stern zum Kahlenberger Graben sowie über die Goslarsche Straße und die Sedanstraße zum Goschentor. Die Nebenroute verläuft, ausgehend von der Neuen Straße, über die Goschenstraße und die Annenstraße zum Goschentor.

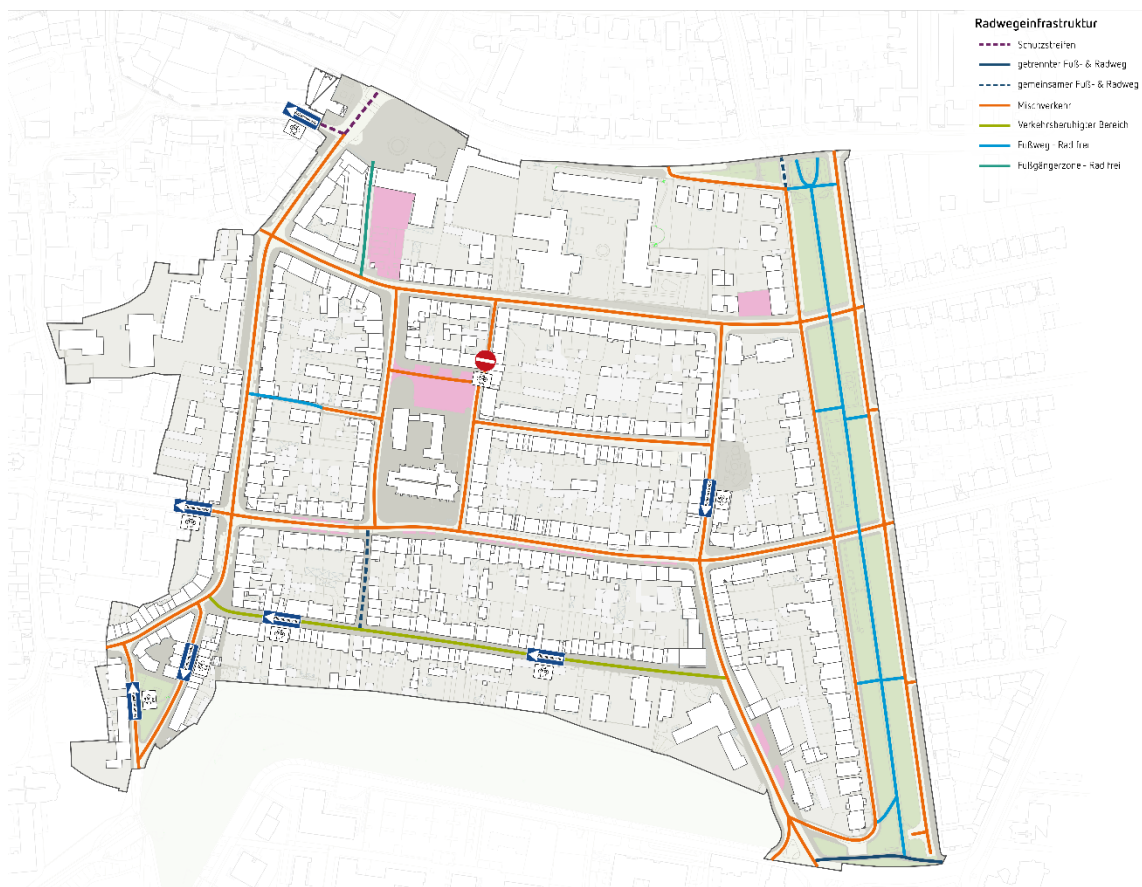
Abbildung 14: Radverkehrsführung Sedanallee als separierter gemeinsamer Fuß- und Radweg (links), Radverkehrsführung Goschenstraße im Mischverkehr (rechts)



Quelle: Planersocietät

Die Führung des Radverkehrs in der Hildesheimer Neustadt erfolgt zum großen Teil im Mischverkehr (siehe Abbildung 14), wodurch vermehrt Konflikte mit dem motorisierten Verkehr entstehen. Gesonderte Infrastrukturen für den Radverkehr sind nur auf einem kurzen Abschnitt im Nordwesten des Quartiers bis zur Friesenstraße als Schutzstreifen vorhanden. Positiv ist jedoch, dass die zahlreich vorhandenen Einbahnstraßen in der Hildesheimer Neustadt vollständig in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind. Die vorhandenen Radinfrastrukturen reichen jedoch insgesamt keinesfalls aus, um ein attraktives und sicheres Radfahren im Quartier zu ermöglichen. Aufgrund der engen Straßenräume sind jedoch auch keine eigenständigen Radverkehrsanlagen möglich, sodass andere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs überlegt werden müssen.

Abbildung 15: Führungsformen im Radverkehr in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

Außerhalb der Knotenpunkte Wollenweberstraße / Hindenburgplatz und Annenstraße / Goschen-tor ist der Radverkehr in Kreuzungs- und Querungsbereichen nicht gesondert berücksichtigt, son- dern wird entweder im Mischverkehr oder gemeinsam mit Fußverkehren abgewickelt. Das Fehlen gesonderter Aufstellflächen und Radstreifen an Kreuzungsanlagen kann zu zusätzlichen Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen, insbesondere bei Spurwechseln sowie An- halte- und Abbiegeprozessen. Die fehlende Trennung von Rad- und Kfz-Verkehren birgt besonders auf solchen Abschnitten ein hohes Gefahrenpotenzial, auf denen sich hohe Geschwindigkeitsunter- schiede zwischen Kfz und Radfahrenden einstellen und Überholvorgänge gehäuft auftreten.

Das Angebot an Radabstellanlagen in der Hildesheimer Neustadt ist sowohl bezogen auf die Quan- tität als auch die Qualität nicht ausreichend. Öffentliche und permanente Radabstellanlagen beste- hen überwiegend im Westen des Quartiers und Entlang der Goschenstraße (siehe Abbildung 17). Die Abstellmöglichkeiten auf dem Kirchengrundstück der St. Lamberti Kirche am Neustädter Markt sind durch ihre dezentrale Lage und die fehlende optische Wirkung nur schwer erkennbar. Darüber hinaus fehlen notwendige Service-Infrastrukturen zur Reparatur oder zum Laden von E-Bikes und Pedelecs. Ebenfalls existiert kein öffentliches Fahrradverleihsystem, was eine Flexibilisierung des Radverkehrs ermöglichen kann.

Abbildung 16: Radabstellanlagen als veraltete Vorderradhalter Neustädter Markt (links), Radabstellbedarfe Keßlerstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 17: Verortung der Radabstellanlagen in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

Die fehlenden Radinfrastrukturen und radverkehrsbezogenen Angebote sind auch Grundlage der Bewertung Hildesheims durch Radfahrende im Rahmen des Fahrradklima-Tests des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) 2024. In diesem belegt die Stadt mit einer Gesamtbewertung

von 4,1 den 28. von 42 Plätzen in der zugehörigen Ortsgrößenklasse. Besonders unterdurchschnittliche Bewertungen erhielten dabei der Winterdienst auf Radwegen, die Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie öffentliche Fahrräder bzw. der fehlende Fahrradverleih. Überdurchschnittlich wurden insbesondere die Fahrradförderung der vergangenen Jahre sowie die Wegweisung und die Ampelschaltung für Radfahrende bewertet.

Zahlreiche Inhalte des von der Stadt Hildesheim aufgestellten Radkonzepts, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und qualitativer Radabstellanlagen, sind notwendig, um die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens auch in der Hildesheimer Neustadt zu steigern.

SWOT-Analyse

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

-  Radwegenetz ist vorhanden
-  Regionales Radverkehrskonzept für den Landkreis Hildesheim ist vorhanden
-  Alle Einbahnstraßen mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung
-  E-Scooter-Verleihsystem („Dott“) ist vorhanden
-  Kostenfreier Lastenradverleih („Hilde“) ist vorhanden – stationsbasiert

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

-  Kein stringentes und nachvollziehbares Radnetz innerhalb der Hildesheimer Neustadt vorhanden
-  Überwiegende Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, Rückmeldungen zu Sicherheitsproblemen auf der Goschenstraße
-  Quantitativer und qualitativer Mangel an Fahrradabstellanlagen (führt u.a. auf der Goschenstraße zu hohem Parkdruck und Wildparken)
-  Radverkehrsunfreundliche Bodenbeschaffenheiten (z. B. Kopfsteinpflaster Neustädter Markt, Braunschweiger Straße, Gelber Stern, Lappenberg)

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Pedelec- und Lastenfahrradboom: Stark steigende Verkaufszahlen insbesondere in diesem Fahrrad-Segment, größerer Angebotsbreite an verschiedenartigen Fahrrädern und ähnlichen Fortbewegungsmitteln von bezahlbaren Modellen bis zu Premium-Produkten
-  Zahlreiche Radverkehrsmaßnahmen lassen sich mit finanziell überschaubarem Aufwand realisieren

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

- ✧ Klimawandel verstärkt besondere Wetterlagen, die das Radverkehrsverhalten beeinflussen können (z. B. Hitzetage, Starkregenereignisse)
- ✧ Weitere Förderung des Radverkehrs birgt durch Flächenkonkurrenzen zusätzliches Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsträgern wie dem Kfz- oder dem Fußverkehr, sofern die Infrastruktur nicht im geeigneten Maß ausgebaut wird

2.7 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Situation im Fußverkehr ist in der Hildesheimer Neustadt von unterschiedlichen äußeren Einflussfaktoren geprägt. Einerseits liegen durch die kompakte Struktur der Neustadt und die Nähe zur Innenstadt sowie zu Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen und Einrichtungen der Nahversorgung (z. B. Lebensmittel, Bäcker, Fleischer, Ärzte, Apotheken) besondere Potenziale für den Fußverkehr vor, andererseits stellen die schmalen Straßenquerschnitte mit zum Teil viel ruhendem Kfz-Verkehr auf den Fußwegeverbindungen eine erhebliche Barriere, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, dar.

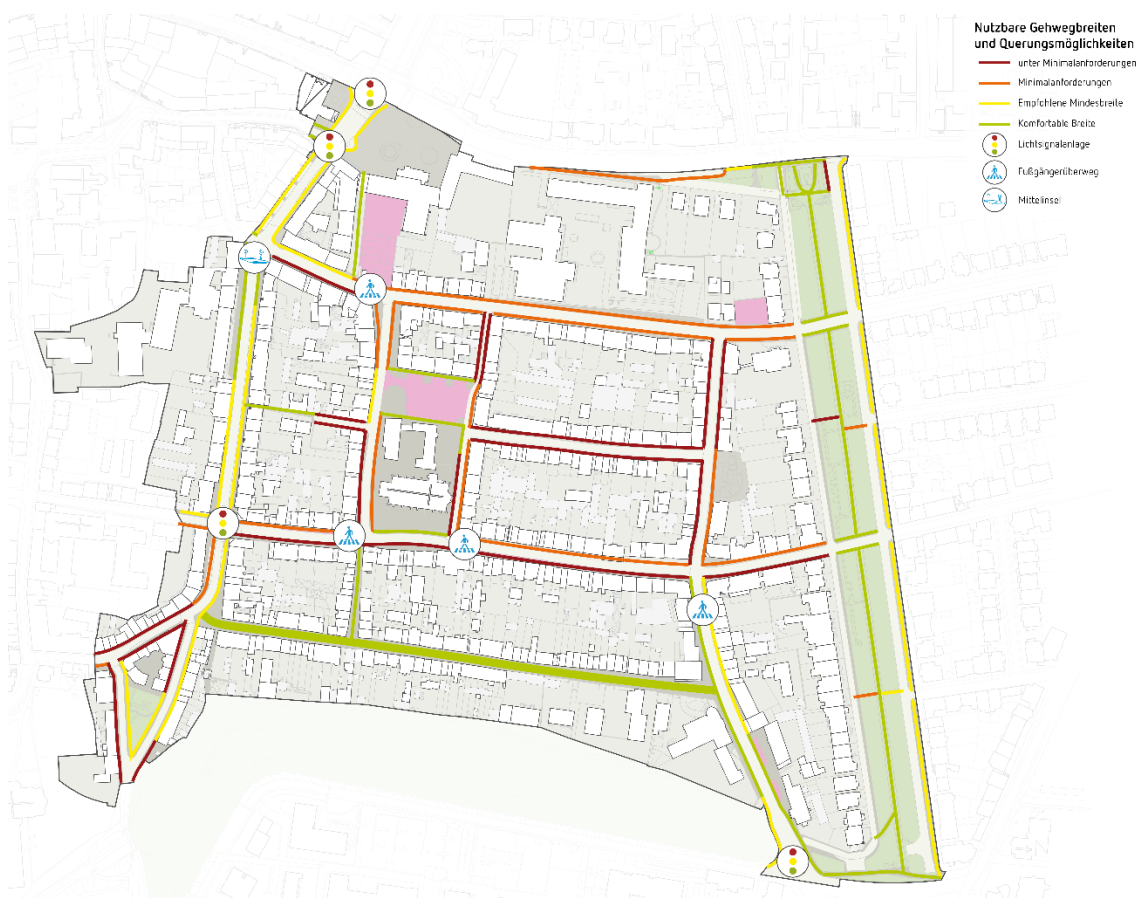
Die Neustadt weist ein dichtes Fußwegenetz auf, in welchem straßenbegleitende Gehwege durch zusätzliche Wegeverbindungen außerhalb der Straßenräume ergänzt werden. Dadurch ergeben sich für den Fußverkehr mehrere attraktive Abkürzungen. Die Qualität des Fußwegenetzes ist allerdings auf vielen straßenbegleitenden Verbindungen durch schmale Seitenräume und Gehwegbreiten beeinträchtigt (siehe Abbildung 19, Abbildung 19), was vielerorts durch das Parken auf dem Gehweg verursacht oder sogar verstärkt wird. Besonders für die Barrierefreiheit kann dies zum Teil weitreichende Folgen haben, da schmale Seitenräume auch auf mehreren bedeutenden Wegeverbindungen, zum Beispiel entlang der Braunschweiger Straße, auftreten. Taktile Leitsysteme für Sehbehinderte sind nur punktuell vorhanden, sodass vollständig barrierefreie Gesamtverbindungen im Fußwegenetz fehlen.

Abbildung 18: Überparkter Straßenraum Braunschweiger Straße



Sowohl im Hinblick auf die Erreichbarkeit als auch auf die Barrierefreiheit ist eine ausreichende Zahl von Querungsmöglichkeiten notwendig, die ein sicheres Queren von vielbefahrenen Straßen ermöglichen. Insbesondere entlang der Hauptstraßen bestehen zum Teil größere Abstände zwischen Querungsanlagen, die Umwege für den Fußverkehr erzeugen oder zu einem unsicheren Queren der Fahrbahn verleiten können, so z. B. auf der Wollenweberstraße und der Braunschweiger Straße. Dieser Effekt kann durch zum Teil lange Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen zusätzlich verstärkt werden. Die bestehenden Querungsanlagen sind zum überwiegenden Teil als barrierearm zu klassifizieren. An der Braunschweiger Straße, Goschenstraße und Annenstraße helfen Fußgängerüberwege bei der Querung der Straßen an zentralen Stellen.

Abbildung 19: Gehwegbreiten und Querungsanlagen in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

SWOT-Analyse

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

- ↑ Engmaschiges Fußverkehrsnetz
- ↑ Gute Erreichbarkeiten aller wesentlichen Infrastrukturen zu Fuß
- ↑ Zentrale Lage der Hildesheimer Neustadt in der Gesamtstadt und Anbindung an die Innenstadt
- ↑ Erhöhte Sicherheit für den Fußverkehr in der Keßlerstraße durch die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches
- ↑ Hohe Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt fördert das zu Fuß Gehen

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

- ↓ Es bestehen einigen Barrieren und Hindernisse im Fußverkehrsnetz (fehlende direkte Querungsmöglichkeiten), teilweise auch verengt durch Gehwegparken, Stadtmobiliar oder unzureichende Gehwegbreiten (teilweise Unterschreiten der untersten Toleranzgrenzen)

- ↓ Fehlende Barrierefreiheit im Fußverkehr, keine systematische oder gar flächendeckende Barrierefreiheit im Straßenraum
- ↓ Neustädter Markt und weitere Fußgängerbereiche mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität
- ↓ Keine Wegweisungen

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✦ Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung führt zu kürzeren Wegen und besseren Erreichbarkeiten und kann somit den Fußverkehr stärken
- ✦ Vielzahl von kleinen Stadtplätzen als potenzielle attraktive Fußgängerbereiche
- ✦ Straßenplanung erfolgt zunehmend von den Rändern und nicht mehr von „innen“ (Kz-Fahrbahn) nach außen (Gehweg)

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

- ✦ Demografisch bedingte höhere Anforderungen an das zu Fuß Gehen (insb. mehr und vielfältigere Mobilitätseinschränkungen)
- ✦ Klimawandel verstärkt besondere Wetterlagen, die Aufenthalt und das zu Fuß Gehen beeinflussen können (z. B. Hitzetage, Starkregenereignisse)

2.8 Aufenthaltsqualität

Aufgrund der attraktiven historisch bedeutenden städtebaulichen Strukturen und der Nähe zu parkähnlichen Grünanlagen, wie der Sedanallee und dem Kehrwiederwall, besteht in der Hildesheimer Neustadt ein hohes Potential an Aufenthaltsqualität. Es besteht jedoch in vielen Bereichen Aufwertungspotenzial, bspw. durch mangelhafte Instandsetzungsmaßnahmen und überparkte Straßenräume ohne Wohlgefühlcharakter. Zudem ist die Neustadt vor allem im Kernbereich zu sehr großen Teilen versiegelt und es besteht eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzungen. Im öffentlichen Raum befinden sich wenige Verweilmöglichkeiten, die um weitere Sitzgelegenheiten ergänzt werden sollten. Insbesondere der Neustädter Markt bietet u.a. durch die ansässige Gastronomie als Verweil- und Begegnungsraum großes Potential, ist heute allerdings stark versiegelt und bietet überwiegend Raum für den ruhenden Kfz-Verkehr. Dennoch bedeutet die lebendige Akteurslandschaft mit aktiven Initiativen ein erhebliches Potenzial für die

Abbildung 20: Fehlende Aufenthaltsqualität auf dem Neustädter Markt



Weiterentwicklung des Quartiers. Gleichzeitig sind Verkehrszunahmen und auch oftmals der Mangel an finanziellen Ressourcen ein Risiko, das die Entwicklung behindern könnte.

Abbildung 21: Aufenthaltsqualität in der Neustadt



Quelle: Planersocietät

SWOT-Analyse

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

- ↑ Sedanallee und Kehrwiederwall als parkähnliche Anlagen vorhanden
- ↑ Vereinzelt Sitz- und Spielgelegenheiten vorhanden
- ↑ Attraktive, historisch bedeutende städtebauliche Strukturen insb. im Süden der Hildesheimer Neustadt (bspw. Keßlerstraße)
- ↑ Kaum räumliche Barrieren durch Gleise oder große Hauptverkehrsstraßen

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

- ↓ Parkähnliche Anlagen mit quantitativem wie qualitativem Verbesserungspotential
- ↓ Kaum entsiegelte Flächen im Kernbereich

- ⬇ Allgemein hohe Flächenkonkurrenz: dichte Bebauung, begrenzte Straßenräume, vielfältige Verkehrsansprüche, hohe Nutzungsdichte
- ⬇ Gestaltungsdefizite durch unattraktive, unbegrünte und überparkte Straßenräume ohne Identität und Wohlfühlcharakter (u.a. im nördlichen Gebietseingang (Küsthardtstraße und Hindenburgplatz), auf der Braunschweiger Straße, Güntherstraße und dem Neustädter Markt)

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✦ Hildesheimer Neustadt als attraktiver Wohnstandort
- ✦ Aktive Initiativen-Landschaft vor Ort
- ✦ Ungenutztes Potential im Kernbereich: Aufwertung des Neustädter Marktes
- ✦ Ungenutztes Potential im Gebietseingang: Aufwertung des Hindenburgplatzes
- ✦ Aufgrund des Flächenangebots bietet die Braunschweigerstraße Potential zur Aufwertung des Straßenraumes (Begrünung, mehr Raum für Fuß- und Radverkehr, ...)

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

- ✦ Attraktivität der Neustadt führt zu einem größeren Einzugsgebiet mit verstärkter Kfz-Nutzung durch Besucher:innen aus dem Umland
- ✦ Allgemeine Verkehrszunahme kann zu stärkerem Flächendruck und Konflikten im Straßenraum führen

2.9 Zusammenfassende SWOT-Analyse

Die gewonnenen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse der einzelnen Verkehrsträger sind in einer SWOT-Karte grafisch zusammengefasst worden. Aus der Überlagerung der verschiedenen Analyseergebnisse können Räume mit besonderen Handlungserfordernissen abgeleitet werden.

Abbildung 22: SWOT-Karte Mobilität



Quelle: Planersocietät / bgmr Landschaftsarchitekten

3 Bestandsaufnahme und -analyse Klima

Hohe Versiegelungsgrade, dichte Siedlungsstrukturen und geringe Grünanteile – so ist das Stadtbild der Hildesheimer Neustadt geprägt – sorgen in den Sommermonaten für eine starke Hitzebelastung. Die Ressource Regenwasser wird als Abwasser „beseitigt“, was wiederum zu einem Wassermangel und damit verbunden einem erhöhten Bewässerungsbedarf für Stadtgrün in den Trockenperioden führt. Es bedarf einer Anpassung des öffentlichen Raums an den Klimawandel.

Für die Bestandsaufnahme wurden vorhandene Unterlagen und Konzepte gesichtet, dabei konnte auf die Vorarbeiten des ISEK und der VU „Hildesheimer Neustadt“ aufgebaut werden. Anhand der vorhandenen Grundlagen (z. B. digitale Stadtkarte, Baumkataster, Starkregenanalyse) sowie mehrerer Vorort-Begehungen wurde der Status Quo analysiert und in Karten dargestellt.

Für die Ermittlung der Hitzebelastung konnte nicht auf bestehende Analysen und Auswertungen zurückgegriffen werden. Deshalb erfolgte eine qualitative Einschätzung der klimatischen Situation im Bestand. Dafür und zur Ableitung von Potentialflächen für klimatische Anpassungsmaßnahmen wurden

- die Verhältnisse von öffentlichen und privaten/halböffentlichen Flächen
- der Versiegelungs- und Begrünungsgrad
- die Erreichbarkeit von Grünflächen
- der Baumbestand
- die Starkregengefahren und Fließwege des Regenwassers

analysiert und dargestellt. Basierend auf der Bestandssituation erfolgte eine qualitative Bewertung der klimatischen Belastungen und Potentialflächen in der Hildesheimer Neustadt.

3.1 Status Quo – Freiraum

Die Hildesheimer Neustadt umfasst rund 26 Hektar, die folgend als Betrachtungsraum (Planungsgebiet) und Grundlage für rechnerische Ermittlungen dienen.

Abbildung 23: Planungsgebiet

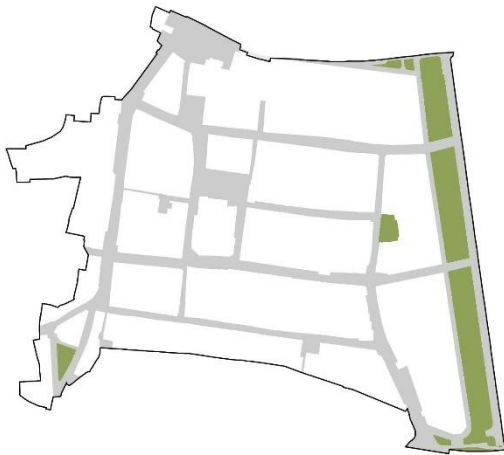


Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

Flächenverhältnisse

Das Planungsgebiet unterteilt sich in rund 17,5 ha (67 %) private und halböffentliche Flächen und rund 8,5 ha (33 %) öffentliche Flächen. Damit ist ein Drittel der gesamten Fläche in öffentlicher Hand.

Abbildung 24: Öffentlich zugängliche Flächen



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

Abbildung 25: Private und halböffentliche Flächen



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

Von diesen 8,5 ha öffentlich zugänglichen Flächen sind rd. 78 % versiegelte Flächen: Straßen und Gehwege, Stadtplätze und Pkw-Stellplätze. Stadtplätze sind der Neustädter Markt im Zentrum und der Hindenburgplatz am nordwestlichen Eingang des Quartiers. Nur 22 % der öffentlichen Flächen sind öffentlich zugängliche Grünflächen. Hierzu zählen die Grünfläche an der Sedanstraße, der Spielplatz an der Annenstraße und die Grünfläche am Lappenberg. Außerhalb des Planungsgebiets grenzt südlich an die Neustadt der Kehr wiederwall als weitere große Grünfläche an. Dieser wird als relevante klimatische Ausgleichsfläche für die Neustadt in der weiteren Planung mitberücksichtigt.

Der private und halböffentliche Raum ist zur Hälfte bebaut. Die verbleibenden 51 % unbebaute Fläche (Freiraum) sind zu rd. 40 % begrünte Flächen und Gärten. Rund 60 % der unbebauten Flächen sind versiegelt und werden als Pkw-Stellplätze und befestigte Wege- und Lagerflächen genutzt.

Erreichbarkeit öffentlich zugänglicher Grünflächen

Die öffentlich erreichbaren Grünflächen befinden sich am südlichen (Grünfläche am Lappenberg, Kehr wiederwall) und östlichen Rand (Grünfläche an der Sedanstraße, Spielplatz an der Annenstraße) der Neustadt. Eine zügige Erreichbarkeit von wohnungsnahen Grünflächen – für die alltägliche Erholung und auch als klimatischer Ausgleichsraum an heißen Tagen – sollte für jede:r Bewohner:in in ca. 250-m-Entfernung möglich sein. Das entspricht ungefähr einem 5-min- Fußweg, eine Entfernung, die auch weniger mobile Bevölkerungsgruppen (z. B. Kinder und ältere Menschen) zurücklegen können. Innerhalb des Planungsgebiets Neustadt sind die dortigen Grünflächen und der Kehr wiederwall nur für einen Teil der Bewohner:innen innerhalb von 250 m erreichbar (siehe Abbildung 26). Für die Bewohner:innen im nordwestlichen Stadtteil sind die derzeit stark versiegelten und mit wenig Aufenthaltsqualität ausgestatteten Plätze Neustädter Markt und Hindenburgplatz gut erreichbare Zielorte. Eine klimangepasste Aufwertung der Plätze ist für diesen Wohnbereich von hoher Bedeutung.

Abbildung 26: Erreichbarkeit von öffentlichen Grünflächen innerhalb von 250m



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

Baumbestand im öffentlichen Raum

Im öffentlichen Raum stehen ca. 142 Bäume, wovon die Mehrzahl sich in den öffentlichen Grünflächen befindet. Die Wollenweberstraße und die Goschenstraße sind die einzigen baumbestandenen Straßen im Quartier. Des Weiteren gibt es noch einen Baumbestand rund um den Neustädter Markt und den Hindenburgplatz.

3.2 Analyse Stadtklima – Hitzebelastungen am Tag und Ausgleichsräume

Die Darstellung der Hitzebelastung am Tag beruht auf einer qualitativen Bewertung der Bestandssituation. Die Analyseergebnisse der Baumstandorte, versiegelten Flächen und der Belüftung (Ermittlung aus der Hauptwindrichtung, Vorort-Begehungen und Gebäudestellung) wurden übereinandergelegt. So konnten Bereiche mit sehr starker Hitzebelastung (ohne Verschattung, mit hoher

Versiegelung, schlechter bis keiner Belüftung) und Bereiche mit starker Hitzebelastung (ohne Verschattung, mit hoher Versiegelung) abgegrenzt werden. Diese qualitative Auswertung wurde durch Vorort-Begehungen und im Rahmen der Beteiligung der Bürger:innen evaluiert.

Der geringe Anteil an Straßenbäumen/-begrünung und die fast vollständige Versiegelung von Straßenräumen und Stellplätzen führt zu einer erhöhten Hitzebelastung in vielen Teilen der Neustadt. In der Neustadt gibt es ca. 1.300 m baumlosen Straßenraum, hier fehlt es an Verschattung und Kühlung am Tag. Die Wollenweberstraße wurde aufgrund des durchgängigen Baumbestandes als nicht hitzebelastet eingestuft, auch wenn die relativ jungen und kleinen Bäume erst langfristig ihre schattenspendende Wirkung haben werden.

Auf den großen Plätzen Neustädter Markt und Hindenburgplatz befinden sich an den Randbereichen verschattete Orte, während in den mittleren baumlosen Platzbereichen aufgrund der hohen Versiegelung und der hitzeabsorbierenden Pflasterung sehr starke Hitzeinseln entstehen. Die in Nord-Süd verlaufende Annenstraße und die Straße am Neustädter Markt sowie die in Ost-West verlaufende Güntherstraße (auf Grund ihrer spezifischen Enge und den vorgelagerten Kirchengebäuden) sind sehr stark durch Hitze geprägt, da hier zusätzlich zur Versiegelung und dem Fehlen von Verschattung auch die Belüftung schlecht ist.

Abbildung 27: Hitzebelastungen am Tag



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

Ausgleichsräume am Tag

Während der Tageszeit spielen die Grün- und Freianlagen und verschattete Platzbereiche eine bedeutende Rolle für die bioklimatische Entlastung. Hier sind die baumbestandenen Anlagen, die Schatten und damit Abkühlung spenden, gefragt. Kühlung am Tag kann auch durch Verdunstung entstehen, z. B. durch feuchte Vegetationsflächen oder Brunnenanlagen, Wasserspiele. Als kühle Entlastungsorte in der Neustadt wirken vor allem die öffentlichen Grünflächen Kehrwiederwall, Sedanstraße, Spielplatz, aber auch teilweise begrünte halböffentliche und private Flächen.

Hervorzuheben sind punktuelle Kühlungsorte im Umfeld des Neustädter Marktes. Dazu gehören Bäume/Baumreihen mit großen Kronendurchmessern, die Brunnenanlage, die Kirche als kühlender Innenraum sowie ein Refill-Standort an der Braunschweiger Straße.

Der Hindenburgplatz hat mit seinem großen Baumbestand und der (defekten) Brunnenanlage ein großes Potential als klimatischer Ausgleichsraum. Leider fehlt es momentan an Aufenthaltsmöglichkeiten und der Aktivierung der Brunnenanlage.

Die Erreichbarkeitsanalyse hat gezeigt, dass großen Grünanlagen für Bewohner:innen der nord-westlichen Neustadt schlecht erreichbar sind auf kurzem Weg. Die klimatische Aufwertung des Neustädter Marktes und des Hindenburgplatzes sind deshalb von großer Bedeutung.

Gleichzeitig sind in der Neustadt wenig Aufenthaltsmöglichkeiten im Schatten vorhanden und keine Trinkwasserbrunnen.

Abbildung 28: Ausgleichsräume am Tag



-  öfftl. Grünflächen
-  halbüffentliche Grünflächen
-  private Grünflächen
-  Schulgebäude, vulnerable Nutzung
-  Bäume mit Verschattungseffekt
-  punktuelle Wasserfläche mit Kühlungseffekt
-  inaktive Brunnenanlage
-  kühle zugängliche Gebäude
-  Refill Standort

Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

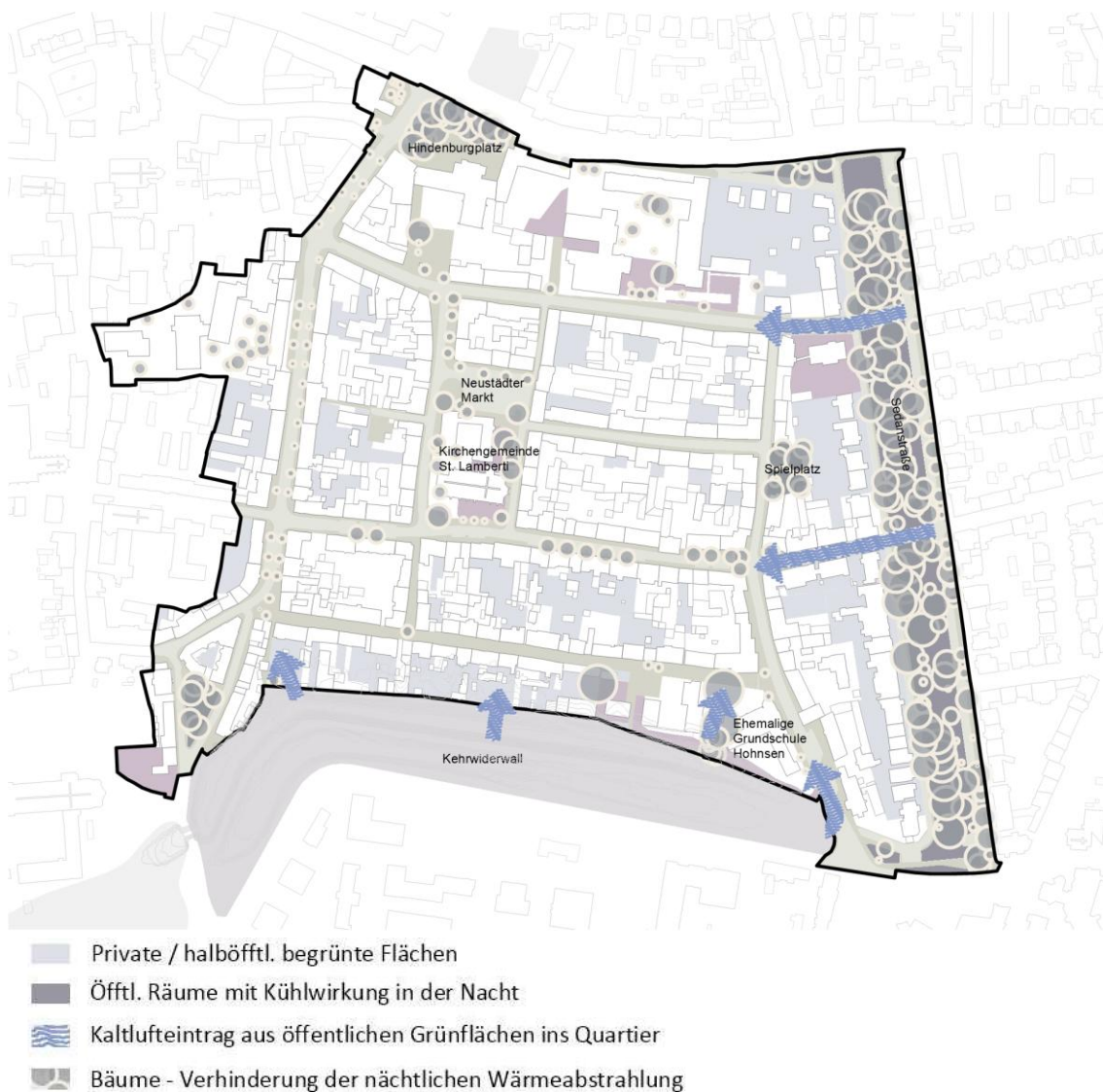
3.3 Kühlung bei Nacht

Freiräume tagsüber kühl zu halten, entlastet auch die Situation bei Nacht. Weniger Aufheizen am Tag bedarf weniger Abkühlungsleistung in der Nacht. Für ein gutes Stadtklima in der Nacht ist zusätzlich die Durchlüftung gefragt. Die Kaltluftentstehung in begrünten Flächen sollte ebenso gefördert werden wie der Austausch dieser Kaltluft mit den angrenzenden Quartieren.

Im Osten des Planungsgebietes wirkt vor allem die Parkanlage an der Sedanstraße als Kaltluftentstehungsgebiet mit einer Wirksamkeit, die leicht in die bebaute Stadtstruktur hineinwirkt. Auf Grund der topografischen Verhältnisse wirkt der Kaltluftabfluss am Kehr wiederwall größtenteils in entgegengesetzter Richtung der Neustadt. Lediglich im östlichen Teil ermöglicht die offene Bebauung einen Kühlungseffekt im Bereich der Keßlerstraße. Von einem ähnlichen Effekt auf den öffentlichen Raum ist von dem bebauten Gebiet zwischen Goslarsche Straße und Braunschweiger Straße im Nordosten auszugehen. Der Westen des Planungsgebietes erfährt insgesamt kaum Kühlungseffekte. Der Kühlungseffekt des Lappenbergsplatzes wirkt aufgrund der dichten Bebauung im Umfeld sehr lokal begrenzt.

Der Kaltlufteintrag aus den zwei größeren Grünflächen im Quartier ist als mäßig einzustufen. Deshalb spielen für die nächtliche Abkühlung die privaten, begrünten Hinterhöfe und Gärten eine bedeutende Rolle.

Abbildung 29: Kühlung bei Nacht



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

3.4 Überflutungsgefahr durch Starkregen

2019 wurde im Auftrag der Stadt Hildesheim im Rahmen des DHI-Business-Management-Systems die Starkregenengefahr im Stadtgebiet Hildesheim in einer topografische Fließweganalyse erfasst. Durch die topografische Fließweganalyse wurden im Gelände Bereiche identifiziert, wo sich insbesondere bei Starkregenereignissen Gefahrenzonen durch Sturzfluten bilden. Gleichzeitig wurden die Überflutungspfade und das dazugehörige Einzugsgebiet ausgewiesen. Dieser Bericht und seine Karten dienen hier als Grundlage.

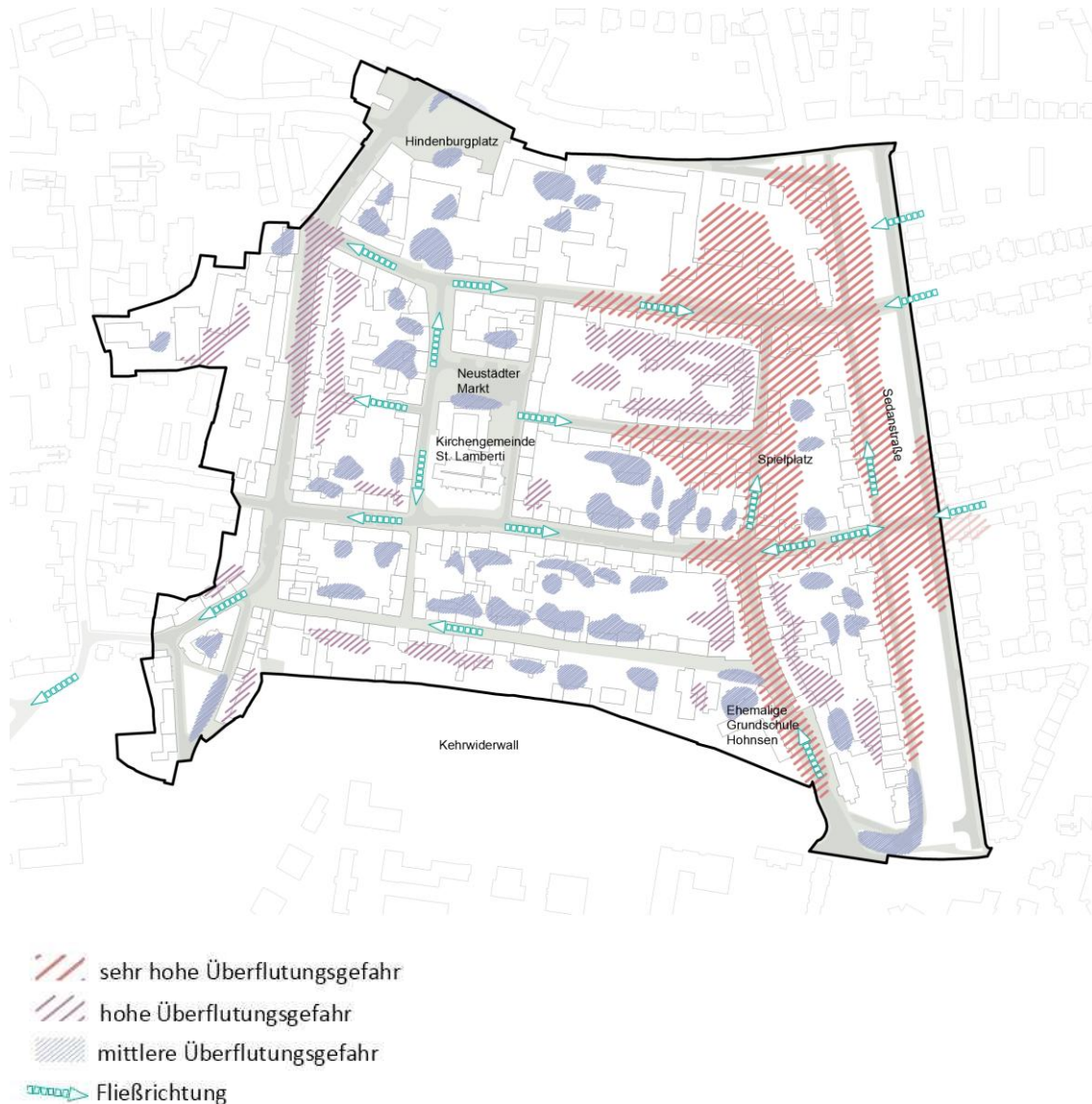
Für die Neustadt wurden die neuralgischen Punkte (Hotspots) von Überflutungsgefahren durch Starkregen in einer abstrahierten Kartendarstellung zusammengefasst (siehe Abbildung 30)

Der übergeordnete Scheitelpunkt (Hochpunkt) im Planungsgebiet liegt am zentralen Platz des Neustädter Marktes. Von dort gehen die Fließpfade einerseits nach Südwesten Richtung Innerste

(Fluss) und Richtung Nordosten des Planungsgebietes, wo sich in einer Tieflage eine sehr hohe Überflutungsgefahr entwickeln kann. In Abbildung 30 wird dieser Hotspot für Überflutungsgefahr entlang der Annenstraße und Sedanstraße sichtbar.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Niederschlagswasser nicht nur aus der Neustadt selbst kommt, sondern auch aus östlich angrenzenden Gebieten dem überflutungsgefährdeten Bereich zufließt. Die Abbildung verdeutlicht, dass auch für den privaten und halböffentlichen Raum Überflutungszonen entstehen können.

Abbildung 30: Überflutungsgefahr durch Starkregen



Quelle: grafische Darstellung bgmr Landschaftsarchitekten, inhaltliche Aussage aus „Starkregengefahr im Stadtgebiet Hildesheim – Topografische Fließweganalyse“, DHI, 2019

Boden und Grundwasser

Zur Annäherung an den Raum und um einschätzen zu können, welche Elemente der Schwammstadt in der Hildesheimer Neustadt überhaupt einsetzbar sind (insbesondere Elemente der Versickerung wie Mulden, Mulden-Rigolensysteme, Baumrigolen, vitale Baumstandorte), welche

Effizienz diese haben und welcher technischer Aufwand erforderlich ist, bedarf es Informationen über den Untergrund (Bodenwasserhausverhalt, Versickerungsfähigkeit, Grundwasserflurabstände, Bodensubstrate etc.).

Im Rahmen der Planungen zum Kanalausbau „Annenstraße“ wurden 2019 geotechnische und umweltgeologische Untersuchungen des Baugrundes vorgenommen. Die Ergebnisse können hier als Grundlage für eine erste Einschätzung der Bodenbeschaffenheit Vorort herangezogen werden.

Zur Einschätzung der Versickerungsmöglichkeiten in der Neustadt ist die Kenntnis der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes sowie der Abstand des Grundwassers notwendig.

In den 10 Bohrprofilen des Baugrundgutachtens sind unter den Aufbauten überwiegend bindige Auffüllungsböden, Schwemm- und Lößlehme sowie Geschiebeböden angetroffen worden. Punktuell wurden auch Schichten mit glazifluviatilen Sanden gefunden.

Gemäß der Grundwassergleichenkarten von 2020 liegt der Grundwasserspiegel in der Neustadt zwischen 85 und 80 m über Normalhöhennull (üNN). Im Baugrundgutachten ist freies Grundwasser in variierenden Tiefen zwischen 2,82 und 4,36 m angetroffen worden. Das entspricht 87,70 und 88,84 m üNN. In Bereichen mit glazifluviatilen Sanden können Schichten und Stauwasser, insbesondere nach Regenereignissen auftreten. Für Versickerungseinrichtungen gilt gemäß DWA-A 138 ein Mindestabstand vom 1 m zum zu erwartenden mittleren höchsten Grundwasserstand (zwMHGW). Derzeit liegen keine Daten zum zwMHGW vor.

Das Bodengutachten umfasst keine Sieblinien und somit keine Angaben zur Versickerungsfähigkeit des Bodens. Infolgedessen kann lediglich anhand der punktuell beschriebenen Bodenarten und Orientierungswerte (DWA-A 138) auf k_f -Werte geschlossen werden.

Die im Bodengutachten angetroffenen Böden (sandiger bis schluffiger Lehm, Schluff) sind mit einer sehr schwachen Wasserdurchlässigkeit bis nahezu keiner Wasserdurchlässigkeit einzustufen (Wahrscheinliche k_f -Werte von $1 \cdot 10^{-6}$ bis $1 \cdot 10^{-8}$).

Für eine ausschließliche Versickerung ohne zusätzliche Ableitungsmöglichkeiten sollte der Durchlässigkeitsbeiwert mind. $1 \cdot 10^{-6}$ m/s betragen. Sollte eine dezentrale Versickerung angestrebt werden, werden in der konkreten Planungsphase weitere Untersuchungen zur Bestimmung der Versickerungsleistung am konkreten Standort empfohlen. Hierbei ist nicht nur die hydraulische Leistungsfähigkeit des Bodens, sondern auch die stoffliche Beschaffenheit zu konkretisieren. Für eine Versickerung darf der Boden im Sickerraum nicht nachteilig verändert sein.

Eine vollständige Versickerung ist aufgrund der Voraussetzungen kaum bis nicht realistisch. Für eine möglichst große Abkopplung von Regenwassereintrag in die bestehende Mischwasserkanalisation sind vorzugsweise Elemente des Rückhalts, der Speicherung und der Nutzung von Regenwasser in Kombination mit Versickerung vorzusehen.

Versickerungseinrichtungen müssen auch einen Mindestabstand zu Gebäuden ohne wasserdruckhaltende Abdichtung einhalten. Der Abstand sollte mindestens das 1,5-fache der Baugrubentiefe betragen. Aufgrund der schmalen Straßenquerschnitte und dichten Bebauung ist die Anordnung von Versickerungseinrichtungen im bestehenden Straßenraum, unter der Annahme, dass die Gebäude keine wasserdruckhaltende Abdichtung haben, kaum bis unmöglich.

3.5 Leitungsbestand

Der Leitungsbestand in der Hildesheimer Neustadt stellt eine große Herausforderung für bodengreifende Klimaanpassung (z. B. Straßenbäume) dar, gleichzeitig entsteht durch umfangreiche Sanierungsbedarfe und die zusätzlichen Ausbaupläne der Fernwärme auch die Chance für die Umgestaltung des öffentlichen Raums. Dafür sind enge Abstimmung und Kooperation mit den Versorgungsträgern notwendig.

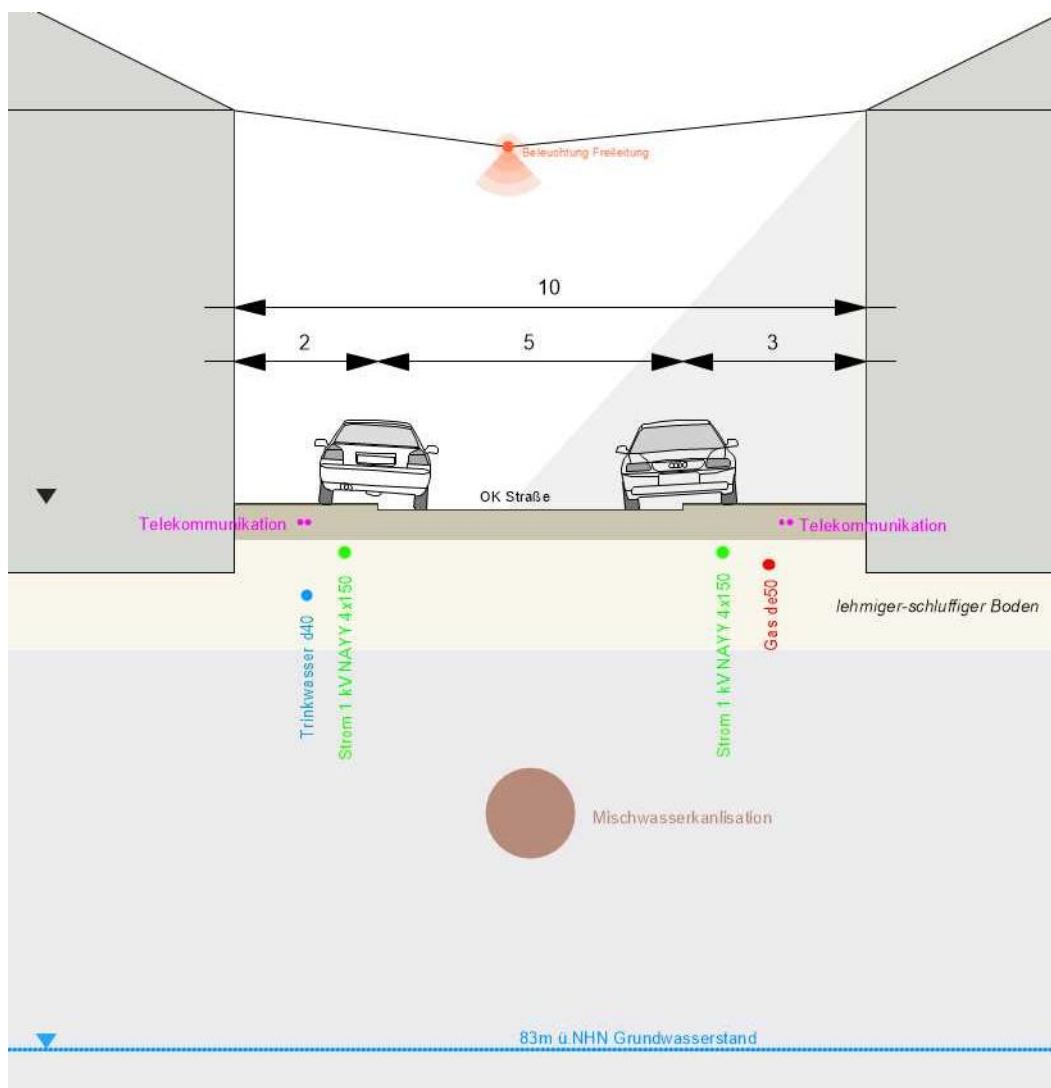
Im Bestand befinden sich in fast allen Straßen in der Neustadt folgende Leitungen:

- Strom (Hausanschluss; 20 KV-Leitung)
- Gas
- Trinkwasser
- Mischwasserkanal (sanierungsbedürftig; in Teilen Hauptleiter)
- Telekommunikation (verschiedene Anbieter)
- Beleuchtung

Hinzu kommt durch die Kommunale Wärmeplanung der Ausbau des Fernwärmenetzes. Damit ist der Untergrund bereits mit einer Vielzahl an Leitungen belegt. Gleichzeitig eröffnet die Sanierung der Mischwasserkanalisation in Verbindung mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes grundsätzlich die Möglichkeit, den Untergrund zu ordnen und damit Raum für Klimaanpassungsmaßnahmen zu schaffen. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen erscheint eine umfassende Neuordnung des unterirdischen Leitungsbestands jedoch als wenig realistisch, sodass entsprechende Potenziale nur eingeschränkt ausgeschöpft werden können.

Der hohe Bestand an Leitungen muss im Zuge des Konzeptes beachtet werden und die Planungen und Varianten sich daran orientieren. Für die Umsetzbarkeit des Konzeptes ist ein realistischer Umgang mit den Leitungen ein wesentlicher Faktor.

Abbildung 31: Beispielstraßenquerschnitt



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

3.6 Zusammenfassende SWOT-Analyse

Für das Themenfeld Klimaanpassung wurden zwei SWOT-Übersichten erstellt (Klimaanpassung und Regenwassermanagement). Die gewonnenen Erkenntnisse aus der Analyse und der Beteiligung wurden in den nachfolgenden Übersichten zusammengefasst. Die Karte führt die wesentlichen Erkenntnisse grafisch zusammen. Aus der Überlagerung der verschiedenen Analyseergebnisse können Räume mit besonderen Handlungserfordernissen abgeleitet werden.

SWOT-Analyse Klimaanpassung

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:



Sedanallee und Kehrwiederwall dienen als klimatische Ausgleichsräume am Tag und sorgen für Kaltluftentstehung in der Nacht

- ↑ Straßen mit Straßenbäumen bieten Schatten
- ↑ Neustädter Markt ist gut für alle erreichbar
- ↑ Hindenburgplatz hat einen großen Baumbestand

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

- ↓ Sedanallee und Kehrwiederwall sind im Umkreis von 250m nicht für alle erreichbar und durch bauliche Barrieren wird die Kaltluft in der Nacht nicht weit ins Gebiet getragen
- ↓ Ein Großteil der Straßen ist baumlos (ca. 1.300m)
- ↓ Neustädter Markt bietet wenig Aufenthaltsqualität und Verschattungen
- ↓ Hindenburgplatz bietet zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

- ✦ Klimatischer Ausgleich und Kühlung können auch auf privaten/öffentlichen Flächen erfolgen
- ✦ Verteilungsanpassungen im Straßenraum können Platz für Begrünung schaffen
- ✦ Potential durch Aufwertung und Stellplatzreduktion
- ✦ Potential für zusätzliches Stadtgrün durch Neuorganisation der Leitungen

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

- ✦ Der öffentliche „Verhandlungs“-Raum macht nur 33 % des Planungsraums aus
- ✦ Leitungslagen erschweren eine Begrünung mit Bäumen
- ✦ Bauarbeiten an den Leitungen können Baumbestand beschädigen

SWOT-Analyse Regenwassermanagement

Stärken, die aktuell bereits gute Standortqualitäten der Hildesheimer Neustadt ausmachen, sind:

- ↑ Es steht Wasser mit geringen Belastungen zur Verfügung

Schwachpunkte, die im Quartier festgestellt wurden, sind:

- ↓ Wasser wird in Mischwasserkanalisation abgeleitet

-  Es gibt teils enge Straßen mit wenig „Verhandlungs“-Raum
-  Wasser kommt aus Höhenlagen außerhalb des Plangebietes. Es ist ein Blick über den Tellerrand nötig und es muss als System gedacht werden

Potenziale und zielführende Ansätze, die zukünftig in Angriff genommen werden sollten, sind:

-  Regenrückhalt kann bereits auf privaten Flächen geschaffen werden (Dächer und begrünte Hinterhöfe nutzen)
-  Verteilungsanpassungen im Straßenraum können Platz für Entsiegelung schaffen
-  Potential der großen Grünflächen und angrenzenden Straßenräumen für Integration von Regenrückhalt
-  Bauvorhaben am Leitungsbestand gibt die Chance der Neuordnung zugunsten von Begrünung und Regenwassermanagement
-  Elemente des Regenwassermanagements bieten auch Potential für Kühlung und Begrünung

Risiken, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden sollten, sind:

-  Die Versickerungsmöglichkeiten der Böden sind eingeschränkt, ggf. ist Bodenaustausch nötig
-  Leitungsanlagen erschweren eine Integration von Regenwassermanagement

Abbildung 32: SWOT-Karte Klima und Starkregen



Quelle: bgmr Landschaftsarchitekten

4 Kombinierte SWOT-Analyse Mobilität und Klima

Die integrierte Betrachtung von Mobilität und Klima ist für die nachhaltige Entwicklung des Quartiers Neustadt von zentraler Bedeutung. Beide Themenfelder sind eng miteinander verflochten und beeinflussen sich gegenseitig – sowohl im Hinblick auf die Herausforderungen des Klimawandels als auch hinsichtlich der Anforderungen an einen zukunftsfähigen, lebenswerten Stadtteil. Die nachfolgende kombinierte SWOT-Analyse fasst die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zusammen, die sich aus der Verknüpfung der separaten SWOT-Analysen zu Mobilität und Klima speziell für die Neustadt ergeben, und bildet damit eine wesentliche Grundlage für die weitere Maßnahmenentwicklung und Priorisierung im Konzeptprozess.

Ausgangslage und Verknüpfung der Themenfelder

Das Quartier Neustadt verfügt über verschiedene bestehende Konzepte und Planwerke, wie den Integrierten Verkehrsentwicklungsplan, den Green City Plan und das Radverkehrskonzept, die das Ziel verfolgen, nachhaltige Mobilität zu fördern, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern und die Klimaresilienz des Quartiers zu stärken. Gleichzeitig zeigen die Bestandsanalysen, dass hohe Versiegelungsgrade, dichte Siedlungsstrukturen und ein Mangel an Grünflächen zu einer starken Hitzebelastung und einer erhöhten Überflutungsgefahr bei Starkregen führen. Die Wechselwirkungen zwischen Mobilität und Klima werden besonders deutlich, wenn beispielsweise Flächen für den MIV die Möglichkeiten für Begrünung und Regenwassermanagement einschränken oder umgekehrt Maßnahmen zur Klimaanpassung neue Chancen für nachhaltige Mobilität schaffen.

Abbildung 33: Kombinierte SWOT-Karte Mobilität und Klima



Die Abbildung 30 zeigt eine Übersicht über die räumliche Verteilung der wichtigsten Stärken und Schwächen im Quartier Neustadt im Hinblick auf Mobilität und Klima. Grüne Symbole kennzeichnen dabei positive Aspekte wie attraktive Fußwegeverbindungen, vorhandene Querungshilfen, geringe Verkehrsbelastung, ausgebaute Bushaltestellen, klimatische Ausgleichsräume und einen ausgeprägten Baumbestand, die das Quartier in bestimmten Bereichen auszeichnen und Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung bieten. Im Gegensatz dazu markieren rote Symbole und Flächen die Schwächen und Risiken, zu denen unattraktive Quartierseingänge, fehlende Querungshilfen, geringe Aufenthaltsqualität, zu schmale Gehwege, problematische Radinfrastruktur, hohe Kfz-Geschwindigkeiten, Hitzebelastung und Überschwemmungsbereiche zählen.

Dabei wird deutlich, dass sich die größten Schwächen vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen und an Kreuzungsbereichen konzentrieren, wo hohe Verkehrsbelastung, fehlende Querungshilfen und eine geringe Aufenthaltsqualität zusammentreffen. Besonders auffällig sind die markierten Hitzespots und Überschwemmungsbereiche, die sich mit stark versiegelten und verkehrsdominierten Zonen überschneiden und damit die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Klimaanpassung unterstreichen. Gleichzeitig zeigen die grünen Achsen und Bereiche mit Baumbestand, dass es im Quartier bereits wertvolle Strukturen gibt, die als Ausgangspunkt für die Förderung nachhaltiger Mobilität und die Verbesserung des Mikroklimas dienen können.

Insgesamt lässt sich hiermit räumlich belegen, dass Mobilitäts- und Klimaprobleme im Quartier räumlich eng miteinander verknüpft sind. Die identifizierten Schwachstellen bieten Ansatzpunkte für integrierte Maßnahmen, die sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Klimaresilienz im Quartier gezielt verbessern können. Besonders wirksam erscheinen dabei Lösungen, die an den Schnittstellen von Mobilität und Klima ansetzen und die vorhandenen Potenziale im Quartier weiter stärken.

Stärken

- **Kompakte Struktur und gute Erreichbarkeit:** Die kompakte Struktur der Neustadt, die Nähe zu zentralen Einrichtungen und ein dichtes Fuß- und Radwegenetz bieten günstige Voraussetzungen für die Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV).
- **Vorhandene strategische Konzepte:** Bestehende Planwerke wie der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan und das Radverkehrskonzept schaffen eine solide Basis für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitäts- und Klimaanpassungsmaßnahmen im Quartier.
- **Engagierte Akteurslandschaft:** Initiativen und eine aktive Beteiligung der Bewohnerschaft unterstützen die Umsetzung von Maßnahmen und stärken die Akzeptanz im Quartier.
- **Grünanlagen und Naherholungsräume:** Bestehende Grünflächen wie die Sedanallee, der Kehr wiederwall und der Spielplatz an der Annenstraße wirken sich positiv auf das Mikroklima und die Lebensqualität aus.
- **Gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr:** Die fußläufige Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen begünstigt eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Quartier.

Schwächen

- **Hoher Versiegelungsgrad und Flächenkonkurrenz:** Große Teile des öffentlichen Raums sind versiegelt und werden vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr dominiert, was zu Hitzebelastungen, mangelnder Versickerungsfähigkeit und eingeschränkter Aufenthaltsqualität führt.
- **Defizite in der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur:** Unzureichende Radwege, fehlende sichere Querungen und Barrieren im Fußwegenetz hemmen die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsformen.
- **Eingeschränkte ÖPNV-Qualität:** Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist in Frequenz und Erreichbarkeit ausbaufähig, was die Nutzung im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einschränkt.
- **Mangel an Verschattung und Kühlung:** Insbesondere in stark versiegelten Bereichen fehlen ausreichend Bäume und Grünstrukturen, was die Hitzebelastung im Sommer verstärkt.
- **Überwiegende Nutzung von Flächen für den MIV:** Der ruhende Verkehr nimmt einen erheblichen Teil des öffentlichen Raums ein und steht in Konkurrenz zu Grünflächen und Aufenthaltsbereichen.
- **Fehlende multifunktionale Flächennutzung:** Die Potenziale für eine kombinierte Nutzung von Verkehrs- und Klimaanpassungsmaßnahmen werden bislang nicht ausreichend ausgeschöpft.

Chancen

- **Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen:** Der Ausbau von Rad- und Fußwegen, die Verbesserung des ÖPNV und die Einführung neuer Mobilitätsangebote können den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes verschieben und zur Reduktion von Emissionen beitragen.
- **Klimaanpassung durch Umgestaltung des öffentlichen Raums:** Maßnahmen wie Entsiegelung, Begrünung, Regenwassermanagement und die Schaffung von Schattenplätzen in Kombination mit Aufenthaltsqualität bieten erhebliche Potenziale zur Verbesserung des Quartiersklimas und zur Erhöhung der Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen.
- **Synergien durch integrierte Planung:** Die Verknüpfung von Mobilitäts- und Klimaanpassungsmaßnahmen ermöglicht es, Zielkonflikte zu vermeiden, Ressourcen effizienter einzusetzen und multifunktionale Lösungen zu entwickeln.
- **Innovative Beteiligungsformate:** Die Einbindung der Bevölkerung in die Planung und Umsetzung kann zu einer höheren Akzeptanz und Wirksamkeit der Maßnahmen führen.
- **Digitalisierung und neue Technologien:** Intelligente Verkehrssteuerung, Sharing-Angebote und digitale Mobilitätsplattformen können nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver machen und gleichzeitig zur Reduktion von Emissionen beitragen.
- **Förderprogramme und politische Unterstützung:** Bund und Land stellen erhebliche finanzielle Mittel für die Förderung nachhaltiger Mobilität und Klimaanpassung bereit, was die

Umsetzung ambitionierter Maßnahmen erleichtert.

Risiken

- **Zunehmender Flächenbedarf und Nutzungskonflikte:** Die Konkurrenz um den öffentlichen Raum zwischen Mobilität, Aufenthalts- und Grünflächen kann Zielkonflikte verschärfen und die Umsetzung von Maßnahmen verzögern.
- **Klimatische Extremereignisse:** Steigende Temperaturen, anhaltende Hitzewellen und Starkregenereignisse können bestehende Schwächen verschärfen und die Infrastruktur zusätzlich belasten.
- **Finanzielle und personelle Ressourcen:** Begrenzte Mittel und Kapazitäten in Verwaltung und Politik könnten die Umsetzung ambitionierter Maßnahmen hemmen.
- **Trägheit im Mobilitätsverhalten:** Eingefahrene Routinen und eine hohe Pkw-Verfügbarkeit könnten die Akzeptanz und Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote bremsen.
- **Technische und rechtliche Hemmnisse:** Komplexe Genehmigungsverfahren, technische Herausforderungen bei der Integration neuer Infrastrukturen sowie Unsicherheiten bei der Finanzierung können die Umsetzung verzögern.
- **Unzureichende Koordination zwischen Akteuren:** Fehlende Abstimmung zwischen verschiedenen Fachbereichen und Akteursgruppen kann zu ineffizienten Prozessen und Zielkonflikten führen.

Vertiefende Betrachtung: Schnittstellen und Wechselwirkungen

Die kombinierte SWOT-Analyse verdeutlicht, dass Mobilität und Klima in der Neustadt nicht isoliert betrachtet werden können. Die Herausforderungen im Verkehrssektor – wie Flächenkonkurrenz, Emissionen, Lärm und Barrieren für den Umweltverbund – verschärfen klimatische Belastungen wie Hitzeinseln und Überflutungsgefahren. Umgekehrt bieten Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie Entsiegelung, Begrünung und Regenwassermanagement, die Chance, gleichzeitig die Aufenthaltsqualität zu steigern und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Ein besonderer Fokus sollte auf der Entwicklung multifunktionaler Lösungen liegen, die sowohl verkehrliche als auch klimatische Ziele adressieren. Beispiele hierfür sind die Umgestaltung von Straßenräumen zu grünen, verkehrsberuhigten Zonen, die Förderung von Rad- und Fußverkehr durch attraktive, verschattete Wegeführungen oder die Integration von Regenwassermanagement in die Verkehrsplanung.

Ausblick und Empfehlungen

Die Analyse zeigt, dass eine integrierte Strategie für Mobilität und Klima erhebliche Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers Neustadt bietet. Die identifizierten Schwächen und Risiken erfordern jedoch gezielte Maßnahmen und eine enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten Akteur:innen, um die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu meistern. Die Nutzung von Synergien, die konsequente Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen und die Anpassung des öffentlichen Raums an die Folgen des Klimawandels sind zentrale Hebel, um die Neustadt zukunftsfähig,

klimagesilient und lebenswert zu gestalten. Jede Maßnahme sollte darauf abzielen, die Stärken gezielt zu nutzen, Schwächen zu minimieren, Chancen zu ergreifen und Risiken frühzeitig zu adressieren. Die kombinierte SWOT-Analyse bildet damit das Fundament für die weitere Entwicklung und Priorisierung von Maßnahmen im Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept für das Quartier Neustadt.

5 Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen in der Hildesheimer Neustadt soll einen Beitrag zur Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen und zur Erhöhung der Lebensqualität im Quartier leisten. Gleichzeitig soll sie die Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden stärken.

Dabei sind die Bedürfnisse der verschiedenen Gruppen im Quartier vielfältig:

Für die Bewohner:innen der Neustadt ist eine gute Anbindung an den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) ebenso wichtig wie sichere und barrierefreie Wege, insbesondere für ältere Menschen und Familien mit Kindern. Marktbesuchende sowie Kund:innen der im Quartier befindlichen Geschäfte profitieren von verkehrsberuhigten Bereichen, attraktiven Gehwegen und einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Schülerinnen und Schüler benötigen sichere Schulwege, die zum Radfahren und Zufußgehen einladen. Radfahrende und Fußgänger:innen sollen auf komfortablen, durchgängigen und gut gestalteten Wegen sicher und zügig durchs Quartier gelangen.

Als Handlungsraum für die Mobilitätsentwicklung stehen zunächst die öffentlichen Flächen zur Verfügung: Straßen, Wege und Plätze. Diese sollen zukünftig durch gezielte Maßnahmen an die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität angepasst werden. Dabei geht es um eine multifunktionale und gerechte Gestaltung von Verkehrsflächen, die sowohl den Umweltverbund stärken als auch den motorisierten Individualverkehr (sowohl fließend als auch ruhend) sinnvoll integrieren.

Zielsetzung der nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen

- **Förderung des Umweltverbundes** → Ausbau von Rad- und Fußwegen, Verbesserung des ÖPNV-Angebots, sichere und attraktive Umsteigepunkte
- **Reduktion von Emissionen und Lärm** → Verkehrsberuhigung, Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel, Begrünung von Straßenräumen
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** → klare Wegeführung, Querungshilfen, Temporeduzierung, Sichtbeziehungen
- **Steigerung der Aufenthaltsqualität** → Gestaltung von Straßenräumen als Lebensräume, Sitzgelegenheiten, Spiel- und Sportmöglichkeiten
- **Inklusive Mobilität** → barrierefreie Gestaltung, Mitdenken von Mobilitätsbedürfnissen aller Altersgruppen und Lebenslagen

Nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen zeichnen sich durch das Zusammenspiel von verkehrsplanerischen, sozialen und ökologischen Aspekten aus. Sie können z. B. in Form von Fahrradstraßen, verkehrsberuhigten Zonen, begrünten Haltestellenbereichen oder multimodalen Mobilitätsstationen umgesetzt werden. Ergänzend können digitale Lösungen wie Echtzeitinformationen oder Sharing-Angebote zur Effizienz und Attraktivität beitragen.

Die Wirkung und Umsetzbarkeit der Maßnahmen hängen stark von den örtlichen Gegebenheiten, der Flächenverfügbarkeit und der Akzeptanz in der Bevölkerung ab. Langfristig sollte der

Handlungsraum erweitert werden, um auch private Flächen, Gewerbeeinrichtungen und Bildungseinrichtungen in die Mobilitätsentwicklung einzubeziehen.

Im Kontext des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts für die Neustadt sind die nachfolgend ausgeführten Mobilitätsbausteine als eine Übersicht sinnvoller Handlungsmöglichkeiten zu sehen. Sie stellen hier noch keine ausgearbeiteten Maßnahmen dar, sondern geben einen Überblick darüber, wie die nachhaltige Mobilität in der Neustadt gefördert werden kann. Im Rahmen der Straßenraumgestaltung sind die Bausteine möglichst zu berücksichtigen. Teilweise kann eine Umsetzung auch erst im Rahmen einer gesamtstädtischen Strategie sinnvoll sein.

Die Mobilitätsbausteine sind wie folgt gegliedert:

- Förderung des Fußverkehrs
- Förderung des Radverkehrs
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Sinne der Verkehrssicherheit
- Herstellung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit im gesamten Quartier
- Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs
- Ausbau von Elektromobilität
- Verkehrsberuhigung und autofreie Bereiche
- Neuordnung der Verkehrsführung
- Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Förderung vernetzter Mobilität
- Mobilitätsmanagement

5.1 Förderung des Fußverkehrs

Entwicklung von Flanierachsen

Das Fußverkehrsaufkommen ist in der Hildesheimer Neustadt an vielen Stellen hoch. Die entstehenden Fußverkehre gehen somit vielfach deutlich über Anwohnerverkehre hinaus. Mit dem Neustädter Markt, der Sedanallee, der Goschenstraße und der Keßlerstraße gibt es bereits zwei attraktive Achsen/Bereiche für den Fußverkehr und Aufenthalt. Die übrige Fußwegeinfrastruktur sieht jedoch oftmals höchstens Mindestmaße für den Fußverkehr vor und auch diese werden vielfach unterschritten, dazu gibt es viel Gehwegparken in der Neustadt. Aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse ist eine grundsätzliche Erweiterung der Gehwege und Aufenthaltsbereiche nur durch Entnahme von Fläche des Kfz-Verkehrs zu realisieren. Um eine zielgerichtete Aufwertung für den Fußverkehr innerhalb der Neustadt unter Berücksichtigung der Ansprüche der weiteren Verkehrsarten zu erreichen, gilt es, wichtige Fußverkehrsverbindungen zu definieren und an ihnen Flanierachsen zu entwickeln, bei denen der Fußverkehr ein höheres Gewicht erhält.

Flanierachsen dienen dazu, die oftmals sehr beschränkten Platzverhältnisse für den Fußverkehr auf besonders wichtigen Achsen zu vergrößern. So kann die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in der Hildesheimer Neustadt gesteigert werden, was sowohl Einzelhandels- und Gastronomienutzungen als auch den Bewohner:innen durch neu gewonnene Flanierqualitäten und Aufenthaltsräume zu Gute kommen kann. Da hiermit Begrünungen und ggf. Entsiegelungen einhergehen, werden die Straßen klimarobuster und der sommerlichen Aufheizung entgegengewirkt. Entlang der Flanierachsen werden voraussichtlich Parkstände entfallen müssen, um die erforderlichen Wegebreiten für eine komfortable Fußverkehrsführung realisieren zu können.

Zunächst gilt es Achsen zu definieren, die von besonderer Wichtigkeit für den Fußverkehr sind. Dabei sind vor allem die wesentlichen Quell- und Zielorte, wie die Innenstadt, der Neustädter Markt oder auch die Grünanlagen im Süden der Neustadt im Fokus. Für diese Achsen gilt es, eine entsprechende Infrastruktur zu entwickeln:

- Mind. 2,5 Meter Gehwegbreite, komfortable und barrierefreie Querungen, Leitsystem
- Vollständige Barrierefreiheit entsprechend aktuellen Standards mit höchster Priorität
- Begrünung, Komfortelemente (Sitzmöglichkeiten, Wegweisungen etc.)

Auf diesen Achsen hat der Fußverkehr Priorität, entsprechend ist ggf. eine Angebotsreduktion für andere Verkehrsmittel hinzunehmen:

- Verkehrsberuhigung, ggf. Begrenzung des Straßenraums auf ein Minimum (Mischverkehr) oder Fußgängerzone
- Falls notwendig, Rücknahme von Parkständen

Abbildung 34: Beispiel für großzügige, barrierearme Fußverkehrsflächen (Dortmund)



Quelle: Planersocietät

Aufwertung eigenständiger Fußwege

Eigenständige Fußwege stellen eine besondere Qualität im öffentlichen Raum dar, da sie nicht von anderen Verkehrsträgern beeinträchtigt werden und somit eine sichere, ruhige und attraktive Verbindung für den Fußverkehr ermöglichen. Besonders in den Wintermonaten können straßenunabhängige Wege jedoch als subjektive Angsträume wahrgenommen werden. Eine ausreichende und bedarfsgerechte Beleuchtung wirkt nachweislich positiv auf das Sicherheitsempfinden und kann die Nutzungsbereitschaft deutlich erhöhen.

Es ist daher zu prüfen, ob die vorhandene Ausleuchtung den Anforderungen genügt oder angepasst werden muss. Aufgrund der differenzierten Nutzung dieser Wege – etwa durch unterschiedliche Tageszeiten, Altersgruppen oder Mobilitätsbedarfe – empfiehlt sich der Einsatz adaptiver Beleuchtungssysteme, die sich flexibel an Bewegungsmuster und Umgebungshelligkeit anpassen lassen. Dabei sind naturschutzfachliche Belange zwingend zu berücksichtigen. Insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen oder bei angrenzenden Grünstrukturen kann künstliche Beleuchtung negative Auswirkungen auf Flora und Fauna haben. Lichtemissionen sollten daher gezielt gesteuert und auf das notwendige Maß reduziert werden, um lichtempfindliche Arten zu schützen und nächtliche Lebensräume zu erhalten.

Auch denkmalpflegerische Anforderungen sind bei der Aufwertung von Fußwegen zu beachten – insbesondere, wenn diese durch historisch geprägte Bereiche führen oder in das Umfeld geschützter Bausubstanz eingebettet sind, beispielhaft zu nennen ist die Sedanallee. Hier gilt es, gestalterische und technische Maßnahmen mit den zuständigen Fachstellen abzustimmen, um sowohl die historische Qualität zu wahren als auch die Funktionalität und Sicherheit zu verbessern. Neben der Beleuchtung ist auch die Oberflächengestaltung der Wege anzupassen, um eine barrierearme, wetterfeste und ganzjährig sichere Nutzung zu gewährleisten. Die Wahl geeigneter Materialien, die sowohl rutschhemmend als auch wartungsarm sind, trägt wesentlich zur Alltagstauglichkeit und zur langfristigen Qualität der Infrastruktur bei.

Abbildung 35: Beleuchtung und Straßenraumgestaltung in Albstadt



Quelle: Planersocietät

Schaffung regelmäßiger Spiel- und Sitzgelegenheiten

Die dichte Hildesheimer Neustadt bietet Kindern und Jugendlichen aktuell nur vereinzelt geeignete Aufenthalts- und Bewegungsräume. Altersgerechte Spiel- und Sportmöglichkeiten bieten ein Potenzial, um Kindern und Jugendlichen attraktive Räume zu bieten und gleichzeitig die Bewegung, Gesundheit und Gemeinschaft zu fördern. Das Sporttreiben im öffentlichen Raum hat in den letzten Jahren zugenommen, insbesondere auch das Thema Outdoor-Fitness, wozu beispielsweise zunehmend Calisthenics-Anlagen entstehen.

Spiel- und Sportmöglichkeiten tragen dazu bei, dass Kinder und Jugendliche sich lieber im öffentlichen Raum aufhalten und diesen verstärkt nutzen. Gleichzeitig tragen sie zu einer Bewegungsförderung unter Kindern und Jugendlichen bei, was wichtig für die spätere gesundheitliche Entwicklung ist. Neben einer Umsetzung auf bereits bestehenden Freiflächen werden insbesondere entlang der Flanierachsen Räume benötigt, die für Spielmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sind keine Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende zu erwarten, wenn Angebote in bereits bestehenden Grün- und Freiflächen umgesetzt werden.

Neben der Schaffung neuer Spielelemente gilt es auch, die bestehenden Spielplätze und Spielmöglichkeiten aufzuwerten. So bietet sich bspw. an der Annenstraße eine Attraktivierung des Spielplatzes und des gesamten öffentlichen Raumes an. Für Jugendliche können neben Aufenthaltsräumen auch Sportmöglichkeiten attraktive öffentliche Räume sein. Hier stellt sich insbesondere im Bereich der größeren Grünanlagen die Option Sportmöglichkeiten umzusetzen, bspw. eine Calisthenics-

und Parkour-Anlage. Auf der Sedanallee bestehen dafür Flächenpotenziale. Um geeignete Spielmöglichkeiten anzubieten und gleichzeitig Kindern und Jugendlichen frühzeitig die Teilhabe an Entscheidungen zu ermöglichen, bietet es sich an, sie bei der Planung einzubeziehen und bspw. mit Schulen gemeinsam die Gestaltung des öffentlichen Raumes zu planen.

Die Gestaltung von Sitzgelegenheiten kann sehr vielfältig sein. Während Kinder und junge Menschen meist sehr einfache Gegebenheiten wie Mauern, Treppen und Brunnenränder akzeptieren, benötigen ältere Menschen häufig mehr Komfort. Für diese Personengruppe sind Sitzgelegenheiten u. a. mit Arm- und Rückenlehne und einer waagerechten Sitzfläche auszustatten, um ein müheloses Aufstehen zu erleichtern. Die Lage von Sitzmöglichkeiten spielt ebenfalls bei der Häufigkeit der Nutzung eine Rolle. Faktoren für die Positionierung sind Lärm, Sonne, Windrichtung und Blickrichtung. Neben der Qualität spielt die Regelmäßigkeit der Sitzgelegenheiten eine wichtige Rolle. Daher empfiehlt es sich, Sitzbänke entlang von Flanierachsen in einem Abstand von mindestens 300 m anzubringen (vgl. FGSV 2011: 60). Ein dichtes Netz an Sitzgelegenheiten ist auch ein Qualitätsmerkmal für ein fußverkehrsfreundliches Quartier.

Abbildung 36: Stadtmobiliar in Hildesheim



Abbildung 37: Spielplatz in der Fußgängerzone von Schramberg



Quelle: Planersocietät

5.2 Förderung des Radverkehrs

Ergänzung des Radverkehrsnetzes

Ein dichtes Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung ist essenziell für direkte Radwege auch in der Hildesheimer Neustadt, die das Potenzial des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr ausschöpfen. Unterschiedliche Teilmaßnahmen sind erforderlich, um das bestehende Radverkehrskonzept für die Stadt Hildesheim bedarfsgerecht umzusetzen. Grundsätzlich kann die Einrichtung von Fahrradstraßen mit dem Vorrang des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern dazu beitragen, da bei geeignetem Ausbau die Störung und Behinderung durch andere Verkehrsmittel reduziert wird. Mit dem Ziel direkter Verbindungen ist die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr weiter konsequent zu verfolgen. So werden Wegedistanzen deutlich verringert.

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

In vielen Bereichen der Hildesheimer Neustadt ist die Radverkehrsinfrastruktur unzureichend. In den beengten Straßenräumen ist vielfach für separate Anlagen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend Platz und es muss ein verträgliches Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Dabei gilt es auch, den Radverkehr durch ein entsprechendes Angebot zu berücksichtigen. Häufig können auch kleinere Maßnahmen dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern, besser sichtbar zu machen und so Konflikte und Risiken zu minimieren. Die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs unter Berücksichtigung mit Konflikten mit dem Fußverkehr wirken insbesondere an Knotenpunkten positiv auf die Sichtbarkeit und Führung des Radverkehrs. Dies können unter anderem Straßenmarkierungen (Piktogrammketten, Rotmarkierungen insb. an Gefahrenstellen) oder Verkehrsregelungen sein (z. B. Überholverbot für zweispurige Kfz in engen Straßenräumen, z. B. auf der Goschenstraße). Durch separate grüne Rechtsabbiegepeile wird der Radverkehr zudem beschleunigt und somit in der Geschwindigkeit noch konkurrenzfähiger zum Auto. Für andere Verkehrsträger ergeben sich keine Nachteile.

Abbildung 38: Piktogramm Radverkehr (Stuttgart, links) und Überholverbot für zweispurige Kfz (Heidelberg, rechts)



Quelle: qimby.net/Planersocietät

Ausweitung des Angebots an hochwertigen Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wichtiges Infrastrukturelement, um Fahrräder geordnet, komfortabel und sicher abstellen zu können. Im Bereich der Hildesheimer Neustadt besteht insgesamt

erheblicher Ausbaubedarf, da an wichtigen Zielorten oftmals zu wenige oder schlecht ausgebaute Radabstellanlagen zur Verfügung stehen. Beispielhaft als wichtige Zielorte sind der Neustädter Markt und die Grünanlage im Süden der Neustadt zu nennen. Je nach Nutzergruppen und insbesondere der Dauer der Nutzung sind unterschiedliche Angebote zu schaffen. In Versorgungsbereichen ist hingegen eine einfache Zugänglichkeit ein wichtiger Faktor und Radanlehnbügel, ggf. überdacht, sind das ideale Angebot. Dabei bestehen oftmals Herausforderungen in Ausgestaltung des Betreiberkonzeptes mit einem passenden Betreiber sowie in der Finanzierung. Mitzudenken ist zudem die Verknüpfung mit Mobilstationen bei denen Radabstellanlagen ein wichtiges Teilelement der Ausstattung darstellen, die im gesamtstädtischen Zusammenhang zu dimensionieren und zu planen sind.

Abbildung 39: Überdachte Radabstellanlage in Frankfurt Höchst



Quelle: Planersocietät

Ausweitung des Serviceangebots

Darüber hinaus können die Radabstellanlagen mit zusätzlicher Ladefunktion für Pedelecs eingerichtet werden. Auch hier gibt es verschiedene Varianten, die je nach Platzverhältnissen und Nutzungsstruktur am Standort zu empfehlen sind. Auch hierbei bestehen die wesentlichen Herausforderungen in der Suche nach einem geeigneten Betreiber und Kompatibilitätsfragen (z. B. Art des Ladesteckers).

Eine weitere Möglichkeit bieten selbstbedienbare Radluftstationen/Radservicestationen, die ähnlich zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur als ein ergänzendes Element einer Radabstellanlage fungieren können. Radluftstationen/Radservicestationen bieten verschiedene Reparatur- und Wartungsservices an, indem neben einer Pumpvorrichtung häufig auch Werkzeug zur Verfügung gestellt wird, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen. Ergänzt werden kann

das Angebot z. B. durch ein Luftschlauchverkaufsautomat. An zentralen Orten, wie am Bahnhof Hildesheim Ost oder am Neustädter Markt bietet es sich an, Reparatur- und Servicestationen für Fahrräder einzurichten. Diese bedeuten einerseits einen praktischen Nutzen für die Radfahrenden und haben andererseits aber auch eine Signalwirkung für die Förderung des Fahrradverkehrs.

Abbildung 40: Radservicestation in Gelsenkirchen (links), E-Bike Ladesäule in Freudenberg (rechts)



Quelle: Planersocietät

5.3 Führung des Rad- und Fußverkehrs im Sinne der Verkehrssicherheit

Schaffung sicherer Knotenpunkte für den Radverkehr

Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegarmes und beschleunigtes Passieren und Queren von Kreuzungen zu ermöglichen, soll die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen in der Hildesheimer Neustadt optimiert werden. In der Gestaltung muss für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die Signalisierung und Führung des Radverkehrs nicht nur in der Neustadt, sondern im gesamtstädtischen Kontext möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Roteinfärbung von Furten an konflikträchtigen und/oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten sowie vorgezogene Haltelinien oder rot eingefärbte aufgeweitete Radaufstellstreifen an allen Knotenpunkten des Haupt- und Nebenroutennetzes können sich als Standardlösung etablieren. Insgesamt ist dem Radverkehr an

Knotenpunkten so eine stärkere Gewichtung gegenüber anderen Verkehrsmitteln im Vergleich zur aktuellen Situation zuzuschreiben.

Schaffung sicherer und barrierefreier Knotenpunkte und Querungen

Da das Queren wesentlicher Wegeverbindungen auf mehreren Abschnitten derzeit entweder mit Sicherheitsrisiken oder mit erheblichen Umwegen verbunden ist, ist die Errichtung neuer Querungsanlagen unter Berücksichtigung der Standards aktueller Regelwerke bedeutsam, um die Verbindungsqualität im Fußverkehr zu erhöhen. Die Querungen können je nach Verkehrsmenge unterschiedlich ausgestaltet sein. Neben den neuen Verbindungen ist auch ein barrierefreier Ausbau von bestehenden Querungen, zum Beispiel an der Kreuzung Goschenstraße / Neustädter Markt, erstrebenswert.

Zur Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit an Knotenpunkten ist es unerlässlich, diese systematisch im Hinblick auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs zu prüfen. Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind die Herstellung von Barrierefreiheit und die Evaluation von Grün- und Freigabezeiten an den LSA, insbesondere an solchen Orten, die von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden frequentiert werden. Durch den Abbau von Anforderungs-LSA und die Ergänzung von Anlagen um akustische Signale kann ebenfalls der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden. Um die Querungsdistanzen für den Fußverkehr zu verringern, sind auch vorgezogene Seitenräume und der Rückbau von Fahrspuren wirksame Maßnahmen, die den Abbau von Barrieren vorantreiben. Zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit ist auch die Einrichtung von markierten Querungen ohne Vorrang sowie Anrampungen für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen und Rollatoren zu empfehlen.

Abbildung 41: Barrierefreier Fußgängerüberweg in Obersulm



Quelle: Planersocietät

5.4 Herstellung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit im gesamten Quartier

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird längst nicht mehr nur als Hilfsmittel für Bewegungseingeschränkte, sondern als Unterstützung für alle zu Fuß Gehenden im Straßenraum gesehen. Aber auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der auch in Hildesheim voranschreitenden Alterung der Gesellschaft, hat die Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zunehmend mehr Bedeutung. Weiter sind mitgeführte Transportmittel wie Kinderwagen, Rollatoren, Einkaufsroller u.v.m. häufiger im Stadtbild und bei allen Altersgruppen vertreten. Insbesondere für blinde und seheingeschränkte Personen ist der Ausbau von taktilen Leitsystemen, ausgehend von Stationen des ÖPNV und wichtigen Zielen, voranzutreiben, die durch kontrastreiche visuelle Markierungen ergänzt werden können. Zur barrierearmen Gestaltung von Treppenverbindungen ist die Anbringung zusätzlicher Handläufe und die Markierung der einzelnen Stufen empfehlenswert oder, bei großer Raumverfügbarkeit, die Installation einer rollstuhlgerechten Rampe. An Querungsmöglichkeiten sind neben der Herstellung barrierefreier Übergänge durch Doppelboards (sowohl Nullabsenkung als auch 6cm-Bord) bzw. ebenerdige Bordsteine auch die Ausstattung von LSA mit akustischen Signalgebern bedeutsam für den Abbau bestehender Barrieren und einer Verbesserung für alle zu Fuß Gehenden. Im Zusammenhang des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen wird abhängig der Finanzierbarkeit eine Priorisierungsliste der Stadt Hildesheim fortlaufend umgesetzt.

Abbildung 42: Barrierefreier Innenstadtbereich mit barrierefreier Bushaltestelle in Heiligenstadt



Quelle: Planersocietät

5.5 Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Attraktivierung des ÖPNV-Angebots

Das wichtigste Kriterium für einen erfolgreichen öffentlichen Personennahverkehr ist die Bedienungsqualität. Hierzu gehören die Bedienungshäufigkeit (Taktung) und die Bedienungszeiträume (erste und letzte Fahrt). Das Netz ist dabei häufig auf den Berufsverkehr ausgerichtet und das Angebot wird dementsprechend an Tagesrandlagen sowie am Wochenende ausgedünnt. Die Bedienangebote des öffentlichen Verkehrs zur Schwachverkehrszeit und im Nachtverkehr stellen jedoch ein besonderes Qualitätsmerkmal für den ÖPNV dar. Kulturelle Veranstaltungen, Ausflüge, Besuche am Wochenende und die sich weiter diversifizierende Arbeitswelt erhöhen den Bedarf nach attraktiven Angeboten außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Daher werden im Rahmen des Nahverkehrsplans von der Stadt Hildesheim und dem Landkreis Hildesheim bestehende Qualitätsanforderungen überprüft und ggf. in Form von Taktverdichtungen und Ausweitungen der Bedienzeiten im Nahverkehrsplan angepasst.

Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV sind zudem bedeutende Aspekte, die mitentscheidend für die Qualität des ÖPNV-Angebots sind und in hohem Maße zu Entscheidungen für bzw. gegen die Nutzung des ÖPNV beitragen. Insbesondere der Busverkehr ist im Hinblick auf diese Aspekte von den Verkehrsbelastungen und der Verkehrssituation im Stadtgebiet abhängig, da er nur in Einzelfällen auf separaten Spuren geführt wird. Daher sind bei der Planung und Gestaltung von Straßenräumen die Bedürfnisse der jeweiligen Verkehrsart konsequent Vorrang einzuräumen. Das heißt auch, dass alle anderen Verkehrsarten an dieser Stelle nachrangig sind, wodurch auch Konflikte im Umweltverbund (z. B. zwischen Bus und Fahrrad) entstehen können. Bevorrechtigungen können beispielsweise in Form von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) oder durch die Einrichtung von separaten Spuren erreicht werden (z. B. Umweltspur in Kombination mit dem Radverkehr). Dabei sind die Belange der anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen.

Barrierefreiheit im ÖPNV

Der Begriff der Barrierefreiheit wird im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) definiert. Menschen mit Behinderungen sind nach BGG „Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“ (§ 3 S. 1 BGG). Die Barrierefreiheit ist demzufolge im Nahverkehr insbesondere auf bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen), Verkehrsmittel sowie auf den Bereich visuelle und akustische Information und Kommunikation anzuwenden. Diese sind so zu gestalten, dass sie von Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG).

Das im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ursprünglich erklärte Ziel sah in Deutschland die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Ende des Jahres 2022 vor, wobei Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen angeführt werden sollen. Die Stadt Hildesheim treibt einen koordinierten und zügigen Ausbau unter den personellen und finanziellen Ressourcen voran.

Orientierung und Sichtbarkeit

Des Weiteren sind die Bereiche Information, Kommunikation und Orientierung von besonderer Bedeutung für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit. Die Sichtbeziehung zur Anfahrtrichtung des Busses, aber auch die Lesbarkeit und Übersichtlichkeit von Informationsangeboten spielen eine wichtige Rolle. Der Nahverkehrsplan liefert Eckbausteine für Orientierung und Sichtbarkeit.

Um Haltestellen im Stadtgebiet leicht zu identifizieren, ist ein prägnantes wiederkehrendes Erscheinungsbild herzustellen. Darüber hinaus ist zu prüfen den Bereich der Haltestelle durch einen auffälligen Bodenbelag vom Rest der Flächen gegenüber dem Gehweg und dem Fahrbahnrand abzugrenzen. Um Haltestellen im gesamten Stadtgebiet leicht wiedererkennen zu können, sind Gestaltungselemente zu wiederholen. Eines der prägendsten Elemente ist der Fahrgastunterstand. Um die Haltestelle als solche leicht zu erkennen, ist es wünschenswert, dass sich die Gestaltung von Fahrgastunterständen im Stadtgebiet über die verschiedenen Haltestellen wiederholt. In diesen Fahrgastunterständen können z. B. Liniennetzpläne dargestellt werden, um auf einen Blick eine Orientierung über den Fahrtverlauf zu erlangen. Daneben können Haltestellen, die auf Routen des Fuß- oder Radwegnetzes liegen, im Einzelfall durch jeweilige Wegweisung bzw. Lageplänen mit wichtigen Zielen beauskunftet werden. Dies ist insbesondere in zentralen und durch den Fußgängerverkehr stark frequentierten Bereichen des Stadtgebiets empfehlenswert.

Bei Haltestellen mit ≥ 500 Ein-/Aussteigenden sollten zudem die Errichtung einer Querungshilfe im direkten Umfeld der Haltestelle geprüft werden. Hin- oder Rückweg erfolgt auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sodass Querungsbedarf entsteht, der – insbesondere für schutzbedürftige Fußgängergruppen – geeignet unterstützt werden muss. Außerdem sind Haltestellen so zu organisieren, dass eine ausreichende Fläche für wartende Fahrgäste und den fließenden Verkehr bleibt. Das betrifft den Fußverkehr, den Radverkehr - und den Kfz-Verkehr. Die Radverkehrsführung im Haltestellenumfeld sollte an möglichst vielen Haltestellen, insbesondere entlang der städtischen Hauptachsen, einheitlich sein. Durch wiederkehrende Straßenraumelemente kann das Sicherheitsgefühl von wartenden Fahrgästen ebenso verbessert werden wie die Orientierung von Radfahrenden in diesen Bereichen. So kann auch erreicht werden, dass Konflikte zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen einerseits und Radfahrenden andererseits minimiert und Begegnungsfälle standardisiert werden. Von besonderer Bedeutung sind in diesem Zusammenhang eine eindeutige und gut erkennbare Beschilderung sowie eine Zonierung des Seitenraums mit Hilfe von Markierungen.

5.6 Ausbau von Elektromobilität

Ladeinfrastruktur

Der bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur stellt für die Nutzung von E-Pkws die wesentliche Grundlage dar. Die Verfügbarkeit von Ladepunkten in innerstädtischen Quartieren mit Mischnutzungen und einer grundsätzlich engen Bebauung ist als Ergänzung zum Deutschlandnetz an den Bundeautobahnen und großen Mobilitätsknoten besonders wichtig. Somit können Nutzungshemmnissen wie eine verlässliche Streckenplanung aufgrund der Reichweitenangst, begegnet werden. Konkret ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum

prioritär an zentralen Orten, wie zentralen Parkplätzen sowie in dichter Wohnbebauung voranzutreiben, wo es zu längeren Standzeiten von Kfz kommen kann. Im öffentlichen Raum sollte auch bei der Herstellung von neuen Parkplatzanlagen die Elektromobilität berücksichtigt werden. Dies kann über die Ausweisung von öffentlichen Parkplätzen mit Sondernutzungsrecht für Elektrofahrzeuge (vgl. StVO, 2021) geschehen. Je nach Zielgruppe und verfügbarer Infrastruktur ist im Einzelfall zu klären, welche Ladeleistung vorgesehen werden soll und kann.

Die Stadt Hildesheim fördert den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur durch Kooperation mit privaten Betreibern und ein transparentes Genehmigungsverfahren. Grundlage ist das sogenannte Windhundprinzip: Wer frühzeitig geeignete Standorte vorschlägt und die technischen Anforderungen erfüllt, erhält bevorzugt eine Genehmigung. Die Stadt selbst betreibt keine Ladepunkte, sondern prüft Vorschläge auf städtebauliche, verkehrsplanerische und technische Eignung. Ziel ist ein bedarfsgerechtes, gleichmäßig verteiltes und gestalterisch verträgliches Netz, das auch mit anderen Mobilitätsangeboten verknüpft werden kann. Der Ausbau soll Elektromobilität alltagstauglich machen und zur Erreichung kommunaler Klimaziele beitragen. Insgesamt verursacht die Installation von Schnellladesäulen einen vergleichsweise hohen technischen und finanziellen Aufwand, da u. a. der Netzanschluss vor Ort für die Leistungsdichte ausgelegt sein muss.

Für Lademöglichkeiten in Wohnquartieren, bei denen keine privaten Stellplätze vorhanden sind, ist die Entwicklung und Erprobung von neuen Systemen notwendig. Hierzu werden beispielsweise Anschlüsse in Bordsteinen als technische Lösung integriert, um ein Laden im öffentlichen Raum zu ermöglichen und auch in die Wohnquartiere zu bringen.

5.7 Verkehrsberuhigung und autofreie Bereiche

Anpassung der Geschwindigkeiten

Die Harmonisierung von Geschwindigkeiten ist ein wichtiger Faktor, um allen Verkehrsteilnehmenden eine gleichberechtigte Teilhabe am Straßenverkehr zu ermöglichen. Sowohl bei gemeinsamer Führung im Straßenraum als auch zur Verringerung der Barrierewirkung von Straßen beim Queren ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit anzustreben, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsmitteln reduziert und allgemein eine Geschwindigkeitsreduktion bedeutet. Von besonderer Relevanz ist dies bei einer hohen Rad- und Fußverkehrsfrequenz, da sie einerseits geringere Geschwindigkeiten erreichen und andererseits besonders vulnerabel sind. Dementsprechend sollte auch in der Hildesheimer Neustadt eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten angestrebt werden, was oftmals eine Reduktion auf Tempo 30 oder in den Kernbereichen auf Schrittgeschwindigkeit bedeuten kann. Potenzialbereiche für eine Geschwindigkeitsreduktion sind insbesondere die Achsen Goschenstraße und/ Wollenweberstraße (hier als Tempo-30-Strecke). Grundlage für die Verkehrsberuhigung bzw. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sind die in der Straßenverkehrsordnung festgesetzten Bestimmungen. Demnach müssen die Städte innerhalb dieses Rahmens agieren.



Abbildung 43: Verkehrsberuhigter Bereich in Schwetzingen



Quelle: Planersocietät

Einrichtung von Mischverkehrsflächen

Die Einrichtung von multifunktionalen und geteilten Straßenräumen nach dem Shared Space-Prinzip im Sinne eines lebenswerten und sicheren öffentlichen Raums sowie zur (weiteren) Verkehrsberuhigung sind in der Neustadt denkbar und an geeigneten Stellen zu prüfen. Die Hauptidee von Shared-Space besteht darin, alle Verkehrsteilnehmenden gleichzuberechtigen und das Prinzip des Miteinanders im Straßenraum zu erfüllen. Dies fördert eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden, was zu einer natürlichen Reduzierung der Geschwindigkeit und so zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt. Zu den Vorteilen von Shared-Space-ähnlichen gehören eine verbesserte Verkehrssicherheit, eine Reduzierung der Dominanz von Fahrzeugen und eine Förderung der sozialen Interaktion im öffentlichen Raum. Shared Space ist in Deutschland nicht rechtlich normiert; in der Regel werden auf den im Shared-Space-Prinzip gestalteten Mischverkehrsflächen die Verkehrsregelungen des Verkehrsberuhigten Bereiches (Schrittgeschwindigkeit) oder des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Höchstgeschwindigkeit Tempo 20) angewendet. Hierfür eignen sich verschiedene Räume wie Teile des Neustädter Markts (westlicher Bereich sowie im Übergang zur Goschenstraße), wodurch die Nahmobilität auf einer hoch frequentierten Hauptverkehrsachse wie der Goschenstraße oder auch auf der Verbindung zwischen dem Neustädter Markt in Richtung Innenstadt über die Küsthardtstraße gestärkt wird. Dazu gehören neben einer farblichen Hervorhebung des Straßenbelags und Markierungen ein niveaugleicher Ausbau sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Abbildung 44: Shared-Space in Antwerpen, Belgien



Quelle: Planersocietät

5.8 Neuordnung der Verkehrsführung

Die Hildesheimer Neustadt ist stark durch den fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Insbesondere in den Kernbereichen entstehen Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln. Der Fußverkehr wird trotz einer hohen Frequenz oftmals an den Rand gedrängt, der Radverkehr wird durch die hohe Kfz-Verkehrsstärke ebenfalls gestört. Anwohner:innen berichten von einer hohen Verkehrsbelastung und von Behinderungen v. a. durch parkende Kfz. Dieses Bild ergibt sich nicht nur an Einzelstellen in der Neustadt, sondern lässt sich beinahe flächendeckend beobachten, insbesondere im Bereich des Neustädter Marktes. Vor diesem Hintergrund gilt es, das Verkehrssystem zu entflechten und die Kernbereiche von Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten. Dieses Prinzip wird mit dem Konzept in der Neustadt verfolgt.

Verkehrsberuhigte Blockstrukturen können dazu beitragen, dass durch die Kernbereiche nur noch Quell- und Zielverkehre fahren und so Störungen reduziert und Gestaltungspotenziale genutzt werden können. Dies soll zudem für Anwohner:innen weitere Verkehrsberuhigungen und Entlastungen, bei gleichzeitig gesicherter bzw. optimierter Erreichbarkeit bringen. Durch diese Änderungen in der Verkehrsführung kann der Kernbereich der Neustadt vom Durchgangsverkehr vollständig freigehalten werden, wodurch die Kfz-Verkehrsbelastung deutlich zurückgeht. Dies bringt mehr Sicherheit und Komfort für das zu Fuß Gehen und Radfahren, eine höhere Aufenthaltsqualität und eine Verringerung der Lärmbelastung mit sich. Lediglich der Kfz-Verkehr, der seinen Start und sein Ziel im Kernbereich hat, wird dort weiterhin vorhanden sein.

5.9 Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Wahrnehmung von öffentlichem Parkraum

Mobilität in Städten wird neben dem fließenden Kfz-Verkehr auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Grundlegend dafür ist, dass privat genutzte Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 23 Stunden am Tag stehen. Trotz bundesweiter Bestrebungen zur Mobilitätswende sind die Pkw-Besitzzahlen nach wie vor hoch, weshalb auch vermehrt Raum durch parkende Fahrzeuge nachgefragt wird. Dies wird insbesondere im öffentlichen Raum zu einem größer werdenden Problem, da zahlreiche Nutzungsansprüche aufeinanderprallen, der zur Verfügung stehenden Raum aber entweder natürlich oder baulich begrenzt ist. Der Wert des öffentlichen Raums ist der breiten Öffentlichkeit oftmals nicht bewusst. Parkraum kostet in Herstellung und Unterhalt Geld und kann daher nicht anderweitig zur wirtschaftlichen Prosperität einer Stadt beitragen. Daher muss eine in die Zukunft gerichtete Mobilitätsplanung den ruhenden Kfz-Verkehr in ihre Strategien einbeziehen und Lösungsmöglichkeiten für eine stadtverträgliche Abwicklung aufzeigen. Dies hat insbesondere deshalb eine so große Bedeutung, da hoher Flächenverbrauch für den ruhenden Kfz-Verkehr i.d.R. gerade in den Räumen stattfindet, die sowohl aus städtebaulicher als auch aus Mobilitätssicht am wertvollsten sind.

Zur konkreten Umsetzung sieht das Parkraumkonzept der Stadt Hildesheim eine differenzierte Bewirtschaftung nach Nutzergruppen und Quartierstypen vor. In Bewohnerparkbereichen ist das Parken ausschließlich mit gültigem Parkausweis gestattet, während in Mischparkzonen alle Nutzergruppen mit Parkschein parken können. Die Bewirtschaftungszeiten orientieren sich an lokalen Bedürfnissen und gelten in der Regel montags bis freitags von 8:00 bis 18:00 Uhr sowie samstags bis 14:00 Uhr; außerhalb dieser Zeiten ist das Parken kostenfrei.

Abbildung 45: Temporäres Parklet mit Aufenthaltsqualität in Bochum



Quelle: Planersocietät

Umnutzung öffentlicher Parkstände

Autoarme Innenstädte sind mittlerweile vermehrt Teil öffentlicher Diskussionen, wenn es um die Mobilitätsentwicklung von Städten geht. Grundgedanke dabei ist emissions- und flächenintensive Verkehre wie der fließende und ruhende Verkehr aus zentralen und somit wertvollen Bereichen der Innenstadt herauszuhalten und die gewonnen Flächen sowohl alternativen Verkehrsmitteln (z. B. dem Fuß- und Radverkehr) als auch anderen, bisher vernachlässigten Nutzungen (z. B. Aufenthalt, Grün, Spielflächen etc.) zur Verfügung stellen. Dabei stellen Marktplätze zentrale Begegnungsorte innerhalb von Kommunen dar. Durch den Verkehr sind seine Aufenthaltsqualität und sein Gestaltungspotenzial jedoch oftmals eingeschränkt. Sowohl für den Marktplatz selbst als auch für Seitenräume ergeben sich durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs Gestaltungspotenziale (siehe Kapitel 8 und Kapitel 9). Die freiwerdenden Flächen sollten genutzt werden, um das Begegnungs- und Verweilangebot für unterschiedlichen Nutzungsgruppen auszuweiten. Im Zuge der Umnutzung von Parkflächen ist jedoch auch die Bereitstellung einer adäquaten Kompensation der Parkraumkapazitäten zu berücksichtigen. Hierfür wären Ergänzungen bzw. Aufstockungen bestehender Parkieranlagen in Form einer Quartiersgarage/parkhaus wie z. B. am Parkplatz Küsthardtstraße (HI-Park, Saba) – sofern umsetzbar – ein wichtiger Schritt, um eine gebündelte und zentrale Verortung des Parkraumangebots weiterhin zu ermöglichen.

Neben Befürworter:innen für ebenjene Ansätze, die den Innenstädten so neue Impulse geben wollen, gibt es auch Gegenpositionen, die mit potenziellen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr eine Verschlechterung der Situation der Geschäftstreibenden und somit den Innenstädten verbinden.

Zahlreiche Studien haben die genannten Zusammenhänge untersucht und zeigen übereinstimmend auf, dass Aufenthaltsqualität in Bereichen, die dem Handel und der Gastronomie dienen, einen starken positiven Zusammenhang mit Umsätzen und der Prosperität einer Innenstadt erkennbar machen. Auch wenn entsprechende Ergebnisse nicht auf jede Kommune oder räumliche Situation übertragbar sind, sollte vor dem Hintergrund der klimatischen Herausforderungen, der Aufenthalts- und Lebensqualität dem Diskurs über gewisse Restriktionen für den Kfz-Verkehr in der Innenstadt Raum gegeben werden.

Etablierung einer Quartiersgarage

Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit im dicht bebauten und besiedelten Raum wie in der Hildesheimer Neustadt sollten Alternativen zum Quartiersparken durch die gemeinsame Nutzung öffentlicher Parkieranlagen angestrebt werden, die idealerweise die Bedarfe aller Nutzergruppen abdecken. Wo keine Mehrfachnutzung möglich ist, können Quartiersgaragen zusätzlichen Parkraum schaffen. Durch die an anderer Stelle des Quartiers gewonnen Flächen kann der öffentliche Raum an entsprechender Stelle aufgewertet werden.

Die hohen Kosten und die fehlende Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke stellen wesentliche Hemmnisse für die Implementierung einer Quartiersgarage im Bestand dar. Zudem muss ein Bauherr sowie ein Betreiber gefunden werden, welcher die Anlage bewirtschaftet und für Funktion und Sicherheit sorgt. Dabei sind zahlreiche standortbezogene Detailfragen, wie z. B. Zufahrtsmöglichkeiten, Öffnungszeiten, Vertragsbedingungen, Gebühren, Abrechnung, soziale Sicherheit sowie Versicherungs- und Haftungsfragen im Vorfeld zu klären. Technische Neuerungen wie Sensorik und Kennzeichenerfassung werden positiv wahrgenommen, erfordern jedoch Investitionen und spezielle Wartung.

Trotz dieser Herausforderungen eignen sich Quartiersgaragen sehr gut dazu, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr entlasten. Neue Anlagen können aufgrund der Planungsanforderungen jedoch frühestens mittelfristig umgesetzt werden.

Abbildung 46: Parkhaus Wageningen NL (links), Parkdeck Tübingen (rechts)



Quelle: Wölffing Seelig Landschaftsarchitekten Ingenieure

5.10 Förderung vernetzter Mobilität

Mobilstationen als Orte der Vernetzung

Mobilstationen können einen wichtigen Beitrag zur besseren Vernetzung von Verkehrsträgern leisten – insbesondere an stark frequentierten ÖPNV-Knotenpunkten. Dabei steht nicht die vollständige Umsetzung idealtypischer Ausstattungsstandards im Vordergrund, sondern eine funktionale, bedarfsgerechte Gestaltung im Rahmen der lokalen Anforderungen. Typische Anforderungen und Ausstattungsmerkmale von Mobilstationen sind, neben dem ÖPNV als Ankerpunkt, Radabstellanlagen, Bike- und Carsharingangebote sowie teilweise ergänzende Services.

Eine Bündelung und Kennzeichnung des Angebots ist Bestandteil einer Mobilstation; die gestalterische Integration in das Umfeld sowie Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten sollten berücksichtigt werden, wo sie sich mit vertretbarem Aufwand umsetzen lassen. Dynamische Fahrgastinformationen in Echtzeit sind sinnvoll, aber nicht flächendeckend erforderlich – punktuelle Lösungen an zentralen Umsteigepunkten können hier ausreichen.

Insgesamt sollte die Entwicklung von Mobilstationen in Hildesheim als pragmatischer Prozess verstanden werden, der sich an lokalen Mobilitätsbedarfen orientiert und mit den vorhandenen Ressourcen realisierbar bleibt. Eine separate Konzeptentwicklung mit abgestuften Ausstattungsprofilen je nach Standorttyp erscheint sinnvoll. Im Rahmen eines Konzepts für Mobilstationen wäre die Bushaltestelle Goschenstraße als Standort zu prüfen.

Sharing-Angebote

Um die Verkehrsmittelnutzung des Umweltverbundes zu erhöhen, sind diese auch für alle potenziellen Verkehrsteilnehmer:innen zugänglich zu machen. Dazu sind breit aufgestellte Angebote mit entsprechenden Rahmenbedingungen notwendig, welche von verschiedenen Zielgruppen eingängig und intuitiv angenommen werden. Dies gelingt besonders ressourcenschonend durch die Anwendung des Prinzips „Teilen statt Besitzen“. Hierbei sind Angebote wie Bike- und Carsharing Produkte zu nennen.

Carsharing kann einen wichtigen Baustein einer ressourcenschonenden Sharing Mobility darstellen. Es ist vor allem für die Überbrückung innerstädtischen Wege und der umliegenden Kommunen sowohl für Erledigungen (z. B. Einkäufe) als auch für Freizeit Zwecke geeignet. Bei attraktiven Qualitätsstandards wie ein Verleihstandort in der Nähe des Wohnortes, regelmäßige Verfügbarkeit, eingängige Abwicklung und erschwingliche Preisgestaltung, birgt Carsharing das Potenzial das eigene Auto zu ersetzen. Zugangspunkte zum ÖPNV bilden zudem eine geeignete Schnittstelle zwischen Umweltverbund und Carsharing; hierdurch können insbesondere Reisezeit und Erreichbarkeit in den Räumen verbessert werden, in denen der Umweltverbund keine attraktive Alternative darstellt, jedoch mittlere Distanzen zu bewältigen sind. Gemäß der Novellierung des Carsharinggesetzes (CsgG) besteht die Möglichkeit, auf den vorhandenen Parkraumanlagen entsprechende Carsharing-Stellplätze vorzuhalten. Kommunen können dadurch unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung auf Straßen in ihrer Baulast ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot in Kontext von intermodalen Vernetzungspunkten erweitern. Auch in Hildesheim besteht seit längerem das aus Hannover erweiterte Angebot des Anbieters Stadtmobil. Mit der Umsetzung des

städtischen Parkraumkonzepts wird das Ausschreiben von stationsbasiertem Carsharing notwendig. Die Umsetzung startet 2026.

Abbildung 47: Carsharing in Unna



Quelle: Planersocietät

Bikesharing-Systeme gelten als wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen und multimodalen Mobilitätsstrategie. Sie ermöglichen spontane, flexible und klimafreundliche Fortbewegung – insbesondere auf kurzen Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr. Für Bürger:innen, Pendler:innen und Besucher:innen bieten sie eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und können helfen, die sogenannte erste und letzte Meile effizient zu schließen. Auch im Freizeitverkehr oder für Besorgungen im Nahbereich leisten Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder einen wertvollen Beitrag zur städtischen Mobilität. Vor allem im verdichteten städtischen Raum wird Bikesharing zumeist gut genutzt.

Ein Bikesharing-Angebot erfolgt zumeist über einen privaten Akteur der Branche. Häufig leisten Kommunen einen finanziellen Beitrag zum Angebot. Für die weitere Finanzierung und Verstetigung des Betriebs sind neben den Nutzungsgebühren auch Kooperationen mit Unternehmen, Bildungseinrichtungen oder Wohnungswirtschaft denkbar – etwa durch Sponsoringmodelle oder die Bereitstellung von Flächen. Die Stadt kann unterstützend wirken, etwa durch Öffentlichkeitsarbeit oder die Integration in Mobilitätsstationen, sollte aber keine dauerhafte Betriebsverantwortung übernehmen. Auch in der Neustadt lassen sich potenzielle Standorte für Bikesharing finden, insofern in Hildesheim ein Angebot etabliert werden kann.

Lokale Angebote, vor allem im Bereich des Lastenradsharings, können auch durch örtliche Initiativen (Vereine, Quartiersmanagement etc.) aufgebaut und betrieben werden. Dabei kann es sich z. B.

um ein Lastenrad oder weitere Angebote (Fahrrad-Anhänger etc.) handeln, das den Bewohner:innen des Quartiers zur Verfügung steht und unkompliziert ausgeliehen werden kann.

Abbildung 48: Lastenrad-Sharing in Dortmund



Quelle: Planersocietät

Mobilität aus einer Hand

Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebot sollte nicht nur im Rahmen der physischen, sondern auch der digitalen Infrastruktur qualifiziert und bereitgestellt werden. In diesem Zusammenhang wird der Zugriff auf multimodale Angebote aus einer Hand als Mobility as a Service (MaaS) bezeichnet. Bei einem solchen Service, beispielsweise durch eine App oder zentrale Mobilitätszentralen, haben die Nutzer:innen im Idealfall eine breit gefächerte Informations-, Buchungs- und Abrechnungsmöglichkeiten über alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote – beispielsweise Bus und Bahn, Bike- oder Carsharing. Auch intermodale Reiseketten durch verkehrsmittelübergreifende Routenplanung sind darin zu integrieren. Ziel von MaaS ist die Förderung multimodaler Wegeketten und damit den Nutzer:innen attraktive und leicht zugängliche Alternativen zur Fahrt mit dem Pkw aufzuzeigen. Die individuelle Suche nach einem Carsharing-Anbieter entfällt, die Nutzer:innen haben direkt alle Optionen zur Auswahl. Hierfür eignet sich bspw. die Integration und Erweiterung der bestehenden HI-App. Die Buchung von Sharing-Angeboten über die separate App der privaten Mobilitätsdienstleister sollte jedoch auch nach wie vor möglich sein.

Daher sollte in Hildesheim vorrangig auf den Ausbau bestehender digitaler Anwendungen wie der HI-App hingewirkt werden, um das Ziel eines integrierten MaaS-Systems zu unterstützen. Anstatt neue Apps zu entwickeln, ist eine funktionale Erweiterung bestehender Lösungen sinnvoll – etwa

durch die Einbindung von Sharing-Angeboten, Echtzeitinformationen und digitalen Bezahlungsmöglichkeiten. Die Stadt kann hierbei eine koordinierende Rolle übernehmen, insbesondere im Bereich des Schnittstellenmanagements zwischen Verkehrsunternehmen und privaten Mobilitätsdienstleistern (z. B. Carsharing-Anbieter). Eine aktive Vermarktung der vorhandenen App und ihrer Funktionen durch die Kommune kann die Nutzung fördern, ohne dass sie selbst als technischer Betreiber auftreten muss. Ziel sollte es sein, mittelfristig ein stadtweites digitales Frontend zu etablieren, das den Zugang zu den wichtigsten Mobilitätsangeboten bündelt – anstelle einer Vielzahl einzelner Apps, Webseiten und Kontaktkanäle.

5.11 Mobilitätsmanagement

Definition und Wirkung

Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, eine klimafreundliche und (kosten)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Dazu wird die Steuerung des alltäglichen Verhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmer:innen über zielgruppenspezifische Ansprache durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie beispielsweise Kommunikation und Durchführung von Mobilitätsaktionen/-tage, Wettbewerbe oder auch die Förderung begleitende bauliche Infrastruktur abhängig verfügbarer Ressourcen (z. B. in enger Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement als Schnittstelle zwischen Bewohner:innen und Verwaltung – s. Ansätze auf Quartiersebene) angewandt. Den Kommunen und Organisationseinheiten kommt hierbei vor allem eine initierende, koordinierende und beratende Aufgabe, aber auch eine Vorbildfunktion zu. Alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements verfolgen das gemeinsame Ziel, die eingefahrenen Verhaltensroutinen im Bereich der Mobilität durch systemische Anreize zu durchbrechen und somit den erzeugten Verkehr zu beeinflussen, bevor er überhaupt entsteht. Dabei stehen besonders die wahlfreien Personen im Fokus – also jene, die die Wahl zwischen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) und dem Pkw haben.

Das Mobilitätsmanagement entfaltet seine Wirkung dabei erst vollumfänglich, sofern es nicht als temporärer Handlungsbedarf erkannt, sondern im Sinne eines strategischen Managementprozesses als Leitprozess für alle mobilitätsrelevanten Entscheidungen der Stadtgesellschaft langfristig verstetigt und prozessorientiert weiterentwickelt wird. Diese dauerhafte Umsetzung ist von der Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer:innen abhängig, da es sich um ein tiefgreifendes Veränderungsmanagement im Sinne der Verhaltensänderung handelt. Die eingängige interne Kommunikation über die Einführung von Maßnahmen und den damit verbundenen Zielen gilt dabei als Grundvoraussetzung.

Ansätze auf Quartiersebene

Nicht nur in der gesamtstädtischen Betrachtung, sondern auch auf Quartiersebene können Maßnahmen des Mobilitätsmanagements angewandt werden und zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten führen. Für die Sichtbarkeit ist die Durchführung von Informationsveranstaltungen und Aktionstagen zur nachhaltigen Mobilität (z. B. anlässlich der Europäischen Mobilitätswoche) sinnvoll. Auch die Installation von E-Lademöglichkeiten dient als Anreiz, den Schritt vom Verbrenner-

zum elektrisch betriebenen Fahrzeug zu gehen. Die Einrichtung einer Quartiersmobilitätszentrale (z. B. im Rahmen von Quartiersmanagement oder anderen lokalen Strukturen) eignet sich für die Organisation und als Anlaufstelle für die Information und Beratung von Belangen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Zudem können Quartiersorganisationen beim Abbau von Konfliktpotenzialen mit weiteren Akteur:innen wie der Abfallwirtschaft (z. B. zur Verhinderung von blockierten Gehwegen durch Abfalltonnen) unterstützen. Die Evaluation der verschiedenen Maßnahmen sollte im Zuge regelmäßiger Erhebungen (z. B. alle 3-5 Jahre) aller relevanten Daten zum Mobilitätsverhalten der Quartierseinwohner:innen geschehen.

6 Bausteine zur Klimaanpassung im öffentlichen Raum

6.1 Warum Bausteine für die Klimaanpassung?

Der Einsatz von Blau-Grünen Maßnahmen in der Hildesheimer Neustadt soll einen Beitrag zur Starkregen-, Hitze- und Dürrevorsorge leisten sowie gleichzeitig zum Klimakomfort und dem Wohlfühlen im Quartier beitragen.

Dabei sind die betroffenen Gruppen und mit ihnen, ihre Bedürfnisse divers:

Während für die in der Neustadt Wohnende die Erreichbarkeit von Ausgleichsräumen, die nächtliche Abkühlung und der Schutz vor Schäden durch Starkregen von großer Bedeutung sind, Profitieren die **Marktbesucher:innen/Einkaufsstraße** vom klimaangepassten Aufenthalt in Straßenräumen und auf Plätzen, von Verschattete Wegen und der Kurzzeitkühlung. Auch die vielen **Schüler:innen** brauchen einen schattigen begrünten Weg zur Schule sowie einen klimaangepassten Schulhof fürs Wohlbefinden. **Radfahrer:innen und Fußgänger:innen** sollen auf Klimakomfortwege gut durchs Quartier kommen.

Für die Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen in der Neustadt stehen zunächst als Handlungsraum die öffentlichen Flächen zur Verfügung. Das sind die Straßen, Stadtplätze und Grünanlagen sowie Spielplätze im Quartier. Zukünftig sollen diese Flächen mit Blau-grünen Maßnahmen an die oben benannten Herausforderungen angepasst werden. Dabei wird es um eine *multifunktionale Gestaltung von Verkehrsräumen, Plätzen und Freianlagen gehen*.

Zielsetzung der BLAU-GRÜNEN Maßnahmen

- ✓ **Mehr Vegetationsfläche** >> Entsiegeln, Begrünen, biologische Vielfalt, Verdunsten...
- ✓ **Mehr Klimakomfort** >> Verdunstung und Kühlung, Durchlüftung, Verschattung und Aufenthaltsqualität...
- ✓ **Stärkung des Bodenwasserhaushaltes und nachhaltige Nutzung des Regenwassers** >> durch Speicherung, Nutzung zur Bewässerung, Versickerung....
- ✓ **Vorsorge und Sicherheit** >> durch Rückhalt, Drosselung, Ableitung (Notwasserwege)

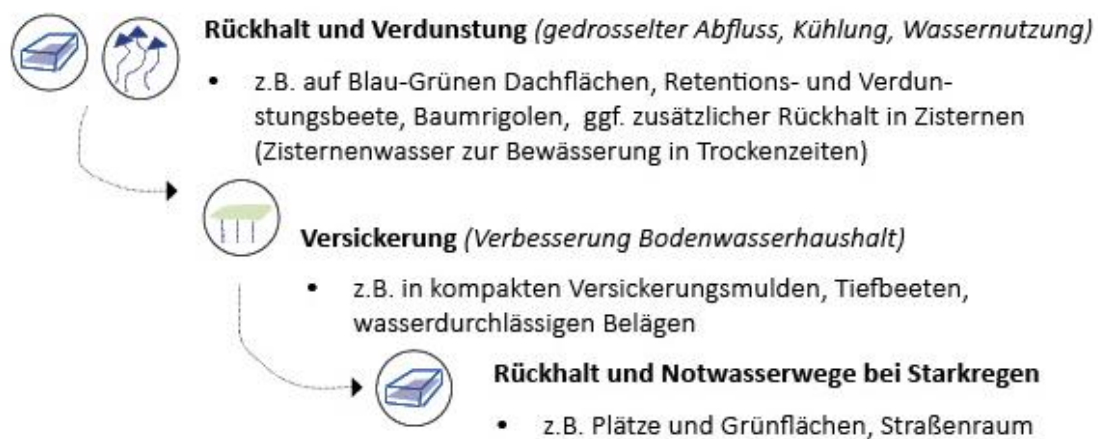
BLAU-GRÜNE-Maßnahmen zeichnen sich durch das Zusammenwirken von Maßnahmen der hitzeangepassten und wassersensiblen Stadt für größtmögliche Wirksamkeit auf knappen Flächen aus. Das können z.B. Bepflanzungen aus Gräsern, Stauden, Sträuchern oder Bäumen sein, deren Pflanzflächen wasserwirtschaftlich optimiert und die meist Teil eines dezentralen Regenwasserbewirtschaftungssystems sind. Zu diesem, größtenteils naturbasierten, Regenwassersystem können ergänzend technische Anlagen (graue Infrastruktur), wie Zu- und Überläufe, unterirdische Speicher

oder Steuersysteme zur Entleerung, dazu gehören. Ziel der blau-grünen Maßnahmen ist die Optimierung des Standorts in Hinsicht auf wasserwirtschaftliche, stadtklimatische und ökologische Faktoren. Auch die Stadtgestaltung und Aufenthaltsqualität soll mit beachtet und wenn möglich verbessert werden.

Die Wirkungen und Spielräume für den Einsatz und die Kombination von Maßnahmen hängen von den örtlichen Rahmenbedingungen, Flächenverfügbarkeiten und baulichen Gegebenheiten ab.

Grundsätzlich gilt für einen nachhaltigen Umgang mit Regenwasser das Kaskaden-Prinzip.

Abbildung 49: Nachhaltiger Umgang mit Regenwasser



Aufgrund der knappen öffentlichen Flächenverfügbarkeiten und dichten Bebauung sollte langfristig der Handlungsraum sukzessive erweitert werden, um auch die Öffentliche Einrichtungen – insbesondere Schulen, Dächer privat und öffentlicher sowie die Hinterhöfe (privat) zu integrieren.

Die Stadt tritt hierbei als Kooperationspartner, Förderer und durch Kommunikation, als Berater auf.

6.2 Blau-Grüne-Klimabausteine

Im Folgenden werden die verschiedenen Bausteine der Klimaanpassung vorgestellt.

Vitale Baumstandorte

- Hydrologisch optimierter Baumstandort (Bestandsbäume / Neupflanzungen)
- Baumrigole mit / ohne Speicher

Elemente der Verdunstung und Kühlung

- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Fassadenbegrünung
- Technisch - Wasserelemente im öffentlichen Raum

Elemente der Versickerung

- a) Versickerungsbeet/Tiefbeet - mit Gräsern und Stauden bepflanzte Beete als Flächenversickerung oder Versickerungsmulden
- b) (Teil-)Entsiegelung/ Wasserdurchlässige Bodenbeläge

Elemente der Wassernutzung

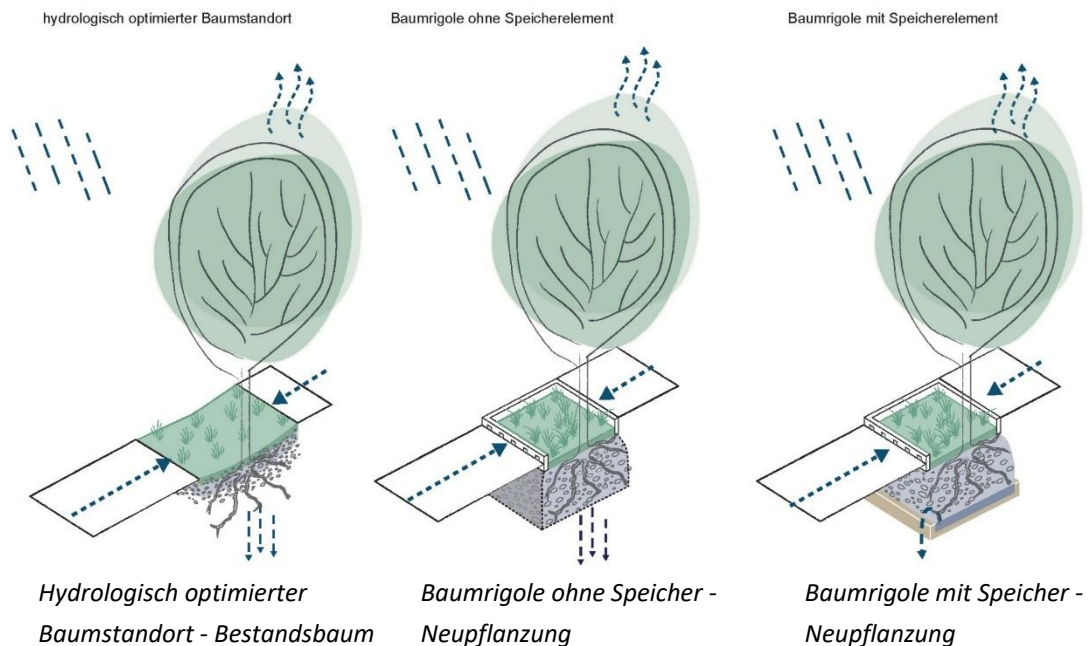
- a) Zisternen zur Niederschlagsspeicherung

Elemente der Starkregenvorsorge

- a) Rückhaltung: Stauraum auf Plätzen, Grünflächen, Stellplätzen
- b) Rückhaltung: Dachbegrünung (Retentionsgründach und Intensivbegrünung/ Dachgarten)
- c) Ableitung: Notwasserwege

6.2.1 Vitale Baumstandorte: Hydrologisch optimierter Baumstandort (Bestandsbäume / Neupflanzungen)

Abbildung 50: Skizze vitale und hydrologisch optimierte Baumstandorte



Effekte:

- ✓ Reduktion von Oberflächenabfluss bei gleichzeitiger Erhöhung der Verdunstung und Versickerung
- ✓ Verschattung durch Baumkrone (in Kombination mit Aufenthaltsorten)
- ✓ Verbesserung der Wasserversorgung der Bäume/Baumvitalität – Minimierung Bewässerungsaufwand

Prinzip:

- Aktive Zuleitung von Niederschlagswasser der benachbarten Flächen (Geh-, Rad- und Verkehrsflächen)
- Erhöhung Versickerungsspeichervolumen durch Substratanpassung (**Baumrigole ohne Speicher**)
- Ergänzung zusätzlicher Speicher (unterirdische Abdichtung) für einen längerfristigen Rückhalt von Niederschlagswasser – Nutzung in Trockenperioden (**Baumrigole mit Speicher**)

Möglichkeiten des Niederschlagswasserzulaufs:

- Oberirdisch z.B. über geöffnete/abgesenkte Borde, Dränrinnen, Niveauangleichung mit angrenzenden Flächen; optionale Ausbildung einer Mulde mit kurzfristigem Wassereinstau
- Unterirdisch z.B. über Verlängerung von Fallrohren in den unteren Bereich der Baumgrube, Einleitung über Hof- bzw. Straßenabläufe
- Kombination beider Optionen

Beachten:

- Ggf. Vorreinigung des Niederschlagswassers, z.B. Verkehrsflächen (Grundwasserschutz) – Behandlungsbedürftigkeit vorab prüfen
- Ausreichende Versickerungsfähigkeit der Substrate und angrenzenden Böden (Vermeidung Staunässe im Wurzelbereich)
- Abstand zu Gebäuden: mind. 1,5-fache der Baugrubentiefe bei Gebäuden ohne wasserdruckhaltende Abdichtung
- Abstände zu/ggf. Schutzmaßnahmen für unterirdische Leitungen
- Taumitteinsatz prüfen, ggf. Baumwahl anpassen, Spülung des Standorts ermöglichen

Raumbedarf:

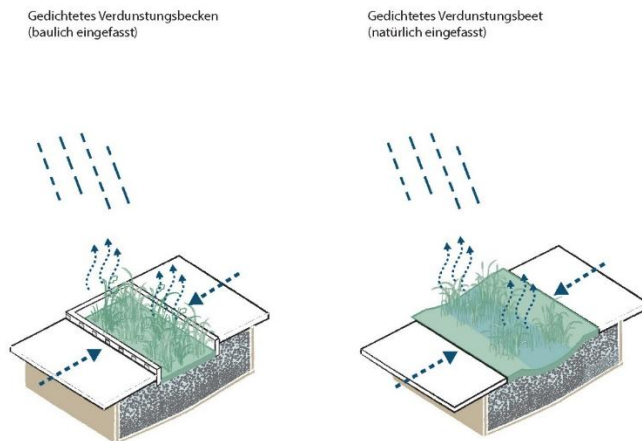
- Mindeststandards für Pflanzgrube und Wurzelraum (ca. 1,50 m tief und 12 m³ Volumen), Ausreichend große Baumscheibe (mind. 6 m²)
- Mindestbreite der zur Verfügung stehenden Nettopflanzfläche 2,00 m

Kombinationsmöglichkeiten mit:

- Verdunstungsbeet

6.2.2 Verdunstungsbeete

Abbildung 51: Skizze Verdunstungsbeete



Effekte:

- ✓ Rückhalt und Nutzung Niederschlagswasser
- ✓ Kühlung durch Verdunstung
- ✓ Begrünung: Aufwertung Straßen und Platzflächen

Prinzip:

- Tiefbeet mit ausreichend großem Speichervolumen
- Baulich oder natürlich gefasst
- Nach unten vollständig gedichtet
- Zweischichtiger Substrataufbau
- Ggf. Überlauf in benachbarte Entwässerungseinrichtungen

Beachten:

- Ggf. Vorreinigung des Niederschlagswassers, z.B. Verkehrsflächen und Dachflächen (Grundwasserschutz) – Behandlungsbedürftigkeit vorab prüfen
- Kann Speicherraum unterhalb der Verkehrsfläche genutzt werden
- Abstände zu unterirdischen Leitungen
- Anschluss Ab- und Zuläufe

Kombinationsmöglichkeit mit:

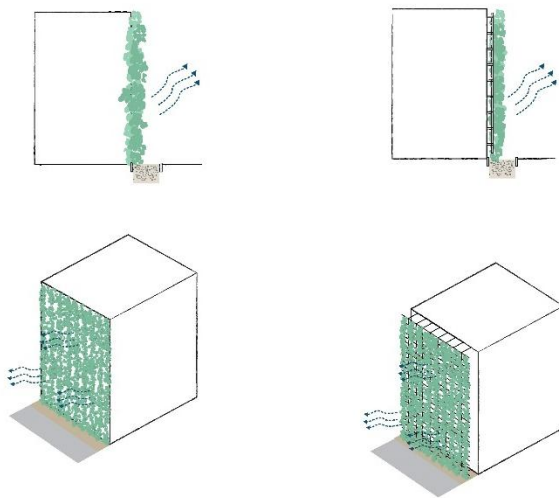
- Vitale Baumstandorte
- Notüberlauf in Versickerungseinrichtungen, Freiräume, Notwasserwege

Einsatzort Neustadt:

- Straßen und Plätze
- In Kombination mit Aufenthaltsorten

6.2.3 Fassadenbegrünung

Abbildung 52: Skizze Fassadenbegrünung

Effekte:

- ✓ Kühlung durch Verdunstung
- ✓ Begrünung: Aufwertung Straßen
- ✓ Wassernutzung für Pflanzenvitalität

Prinzip:

- Bodengebundene oder in Pflanzgefäßen (abgedichtetes System)
- Begrünung über Direktklimmer oder Fremdklimmer (mit installierten Kletterhilfen)
- In Pflanzgefäßen auch Stauden, Gräser, Farne usw.
- Pflanzgefäße mit kontrollierter Bewässerung und Düngung
- Anschluss von Dach und Balkonwasser bei Pflanzgefäßen, bei bodengebundener Fassadenbegrünung auch Gehwegwasser möglich
- Erhöhung Speichervolumen durch Angepasste Substrate oder z.B. Speichermatten in Pflanzgefäßen

Beachten:

- Ggf. Vorreinigung des Niederschlagswassers, z.B. Straßen und Dachflächen (Grundwasserschutz) – Behandlungsbedürftigkeit vorab prüfen

- Technikeinsatz bei Wandgebundenen System mit Pflanzgefäßen
- Leitungsprüfung bei bodengebundenem System
- Ggf. nachträgliche Abdichtung bei Bestandsgebäuden notwendig
- Denkmalgeschützte Fassaden (Verdeckung und/oder Beschädigung)

Kombinationsmöglichkeiten mit:

- Gründach
- Zisternen

Einsatzort Neustadt:

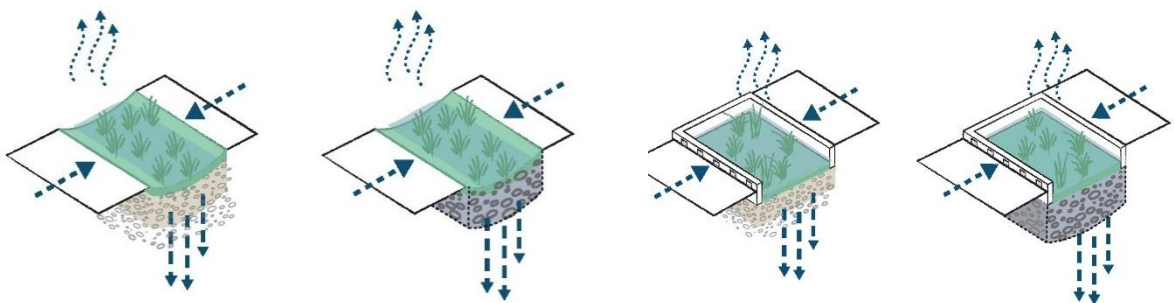
- Bevorzugt südexponierte Fassaden
- Enge Straßenräume mit geringen Platzangebot für Begrünung
- Bevorzugt in Nähe von Aufenthaltsorten

Beteiligung:

- Grundstücks-/Gebäudeeigentümer
- Ggf. Vereinbarungen zwischen Kommune und Privat nötig – Lage häufig an der Schnittstelle öffentlicher Raum/Gebäudekante
- Anreize schaffen/Fördermöglichkeiten aufzeigen
- *Z. B. Patenschaftsmodell in Herstellung und Unterhaltung – Herstellung Stadt, Pflege und Unterhaltung Eigentümer:innen/Mieter:innen*

6.2.4 Versickerungsbeete

Abbildung 53: Skizze Versickerungsbeete



Effekte:

- ✓ Verbesserung Bodenwasserhaushalt
- ✓ Kurzzeitiger Rückhalt bis zur Versickerung
- ✓ Aufwertung Stadtraum durch Begrünung
- ✓ Verdunstung bei Bepflanzung mit Stauden und Gräsern

Prinzip:

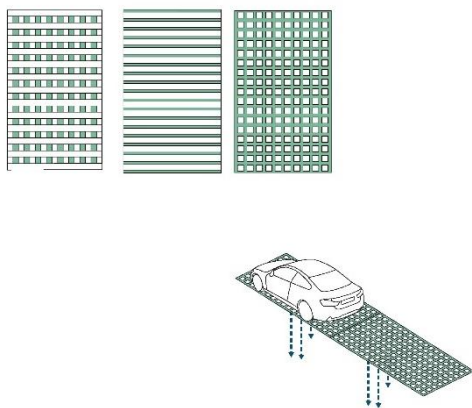
- Versickerungsmulden ohne bauliche Einfassung, mit Böschungen
- Tiefbeete mit baulicher Einfassung
- Wasserreinigung über belebte Bodenzone
- Anschluss von Dächern, Straßen, Stellplätzen und Geh- und Radwegen
- Max. Einstautiefe 30 cm
- Ggf. Ergänzung von Rigolen, bei schlecht sickerfähigen Böden
- Bei sehr bindigen Böden ggf. gedrosselte Ableitung aus der Rigole

Beachten:

- Hydrologische Randbedingungen: Grundwasserflurabstand, Durchlässigkeit des Bodens
- Altlasten
- Belastung des Niederschlagswassers
- Abstand zu Gebäuden: mind. 1,5-fache der Baugrubentiefe bei Gebäuden ohne wasserdruckhaltende Abdichtung

6.2.5 Teilentsiegelung, wasserdurchlässige Bodenbeläge

Abbildung 54: Skizze wasserdurchlässige Bodenbeläge



Effekte:

- ✓ Verbesserung Bodenwasserhaushalt durch Versickerung
- ✓ Gestalterische Aufwertung

Prinzip:

- Poröse, begrünbare, teildurchlässige Beläge
- Aufnahme von Niederschlagswasser aus angrenzenden Flächen oder nur Fläche selbst
- Großflächige Versickerung, kein Einstau

Beachten:

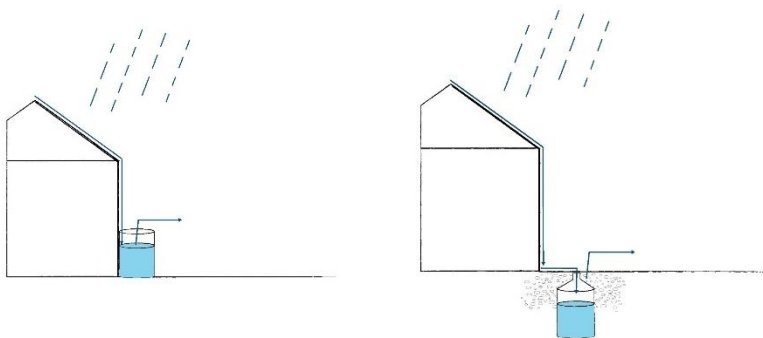
- Hydrologische Randbedingungen: Grundwasserflurabstand, Durchlässigkeit des Bodens
- Altlasten
- Belastung des Niederschlagswassers
- Gleichmäßige Beschickung mit Niederschlagswasser

Einsatzort:

- Wenig befahrene Straßen, Parkstände, Ein- und Ausfahrten, Gehwege, Randbereiche von Baumscheiben

6.2.6 Sammeln – Zisternen

Abbildung 55: Skizze Zisternen

Effekte:

- ✓ Rückhalt und Nutzung des anfallenden Niederschlagswassers
- ✓ Reduktion Niederschlagsabfluss
- ✓ Einsparung Trinkwasser

Prinzip:

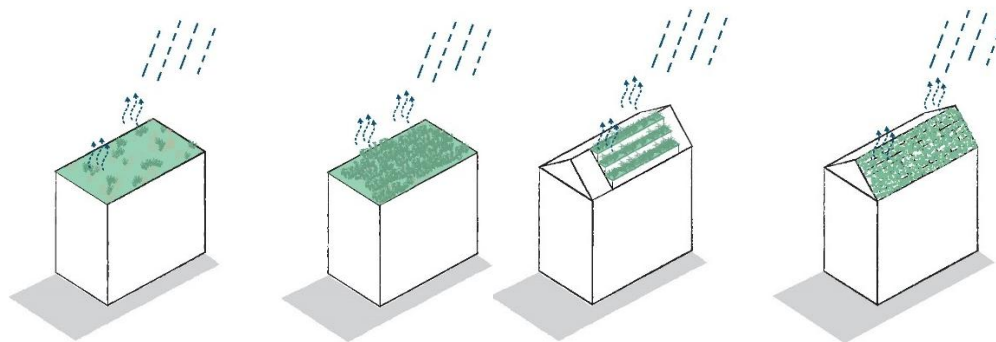
- Unterirdisch vergrabener Wassertank zur Aufnahme von Niederschlagswasser von Dachflächen, Hofflächen, Wegen und Straßen
- Zuleitung über Rohrsysteme mit vorgelagerten Reinigungsstufen
- Überlauf mit Anschluss ans Kanalsystem
- Wasserspeicherung für die Bewässerung von Grünflächen, Straßenbäumen, Fassadenbegrünung

Beachten:

- Platzangebot im Straßenraum prüfen, häufig sehr gering
- Kein Anschluss von Dächern aus Kupfer oder Zink, Bitumbahnen

6.2.7 Dachbegrünung und Retention

Abbildung 56: Skizze Dachbegrünung

Effekte:

- ✓ Rückhalt von Niederschlagswasser, gedrosselte Weitergabe (Starkregenvorsorge)
- ✓ Verdunstung
- ✓ Ökologische Vielfalt
- ✓ Aufenthaltsqualität bei Dachgärten

Prinzip:

- Verbindung von Begrünung und Speicherung von Wasser - in unterschiedlichen Ausführungen möglich: extensiv bis intensiv
- Je stärker die Boden-/Substratauflage auf Dächern und baulichen Anlagen ist, desto struktureicher kann die Begrünung ausfallen und desto größer sind das Wasserrückhaltevermögen von Regenwasser und die Kühlwirkung solcher Bepflanzungen

- Begrünung muss gepflegt und dauerhaft erhalten werden
- Bei Schrägdach zwei Ausführungen möglich: Extensiv mit Schubsicherung oder mit aufgesetzten Elementen in Stufenform

Beachten:

- Dachart: Flachdach oder Schrägdach
- Statik

Kombination:

- Zisternen: Nutzung Regenwasser für Bewässerung
- Aufenthaltsqualität bei Dachgärten
- mit Versickerung- oder Verdunstungsbeeten

Einsatzorte Neustadt:

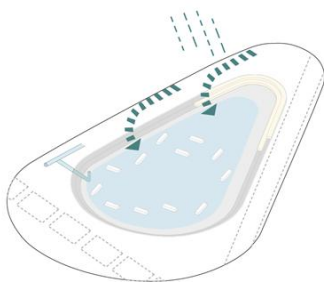
- Flachdächer (wenig vorhanden: Sporthalle, Botschaftsgebäude, Garagen)
- Potentielles Parkhaus in Kombination mit Fassadenbegrünung
- Überwiegender Gebäudebestand Schrägdach >> geringe Speicherfunktion bei Begrünung

Beteiligung:

- Grundstücks-/Gebäudeeigentümer
- Anreize schaffen/Fördermöglichkeiten aufzeigen

6.2.8 Stauraum im Freiraum

Abbildung 57: Skizze Staubereich im Freiraum



Effekte:

- ✓ Starkregenvorsorge – Rückhalt des Niederschlagswassers, gedrosselte Abgabe

Prinzip:

- Gezielter Rückhalt von Niederschlagswasser durch Einstau von Freiräumen (Parkanlagen, Sportplätze, Spielplätze) oder Straßen und Stellplätze zwischen den Borden)

- Flächen werden multifunktional gestaltet
- Nur im seltenen Fall eines Starkregens werden die Flächen geflutet
- Kurzzeitige Einschränkung der Hauptnutzung
- Mögliche Integration in regelhafte Nutzung, z.B. Wasserläufe
- Überläufe sichern

Beachten:

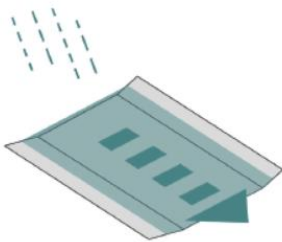
- Ggf. Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz von Personen im Starkregenfall
- Behandlungsbedürftigkeit des Abflusses vorab prüfen

Einsatzort:

- Dort wo die topografischen und baulichen Gegebenheiten zu einer Gefährdungslage bei Starkregenereignissen führen – z.B. Geländesenken, Flächen entlang der Fließwege

6.2.9 Ableitung – Notwasserwege

Abbildung 58: Skizze Notwasserweg



Effekte:

- ✓ Minimierung des Schadens durch Überflutung bei Starkregenereignissen

Prinzip:

- Gezielte Notableitung von Starkregenereignissen im Straßenraum
- Bautechnische Maßnahme: großzügig dimensionierte Rinnen, Hochborde, Schwellen

Beachten:

- Ggf. Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz von Personen im Starkregenfall
- Behandlungsbedürftigkeit des Abflusses vorab prüfen
- Max. Einstauhöhe: 15-20 cm
- Nur bei Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, besser 30 km/h
- Anforderungen an die Barrierefreiheit

- Rahmenbedingungen im Zuge einer Verkehrssicherheitsprüfung

Einsatzort:

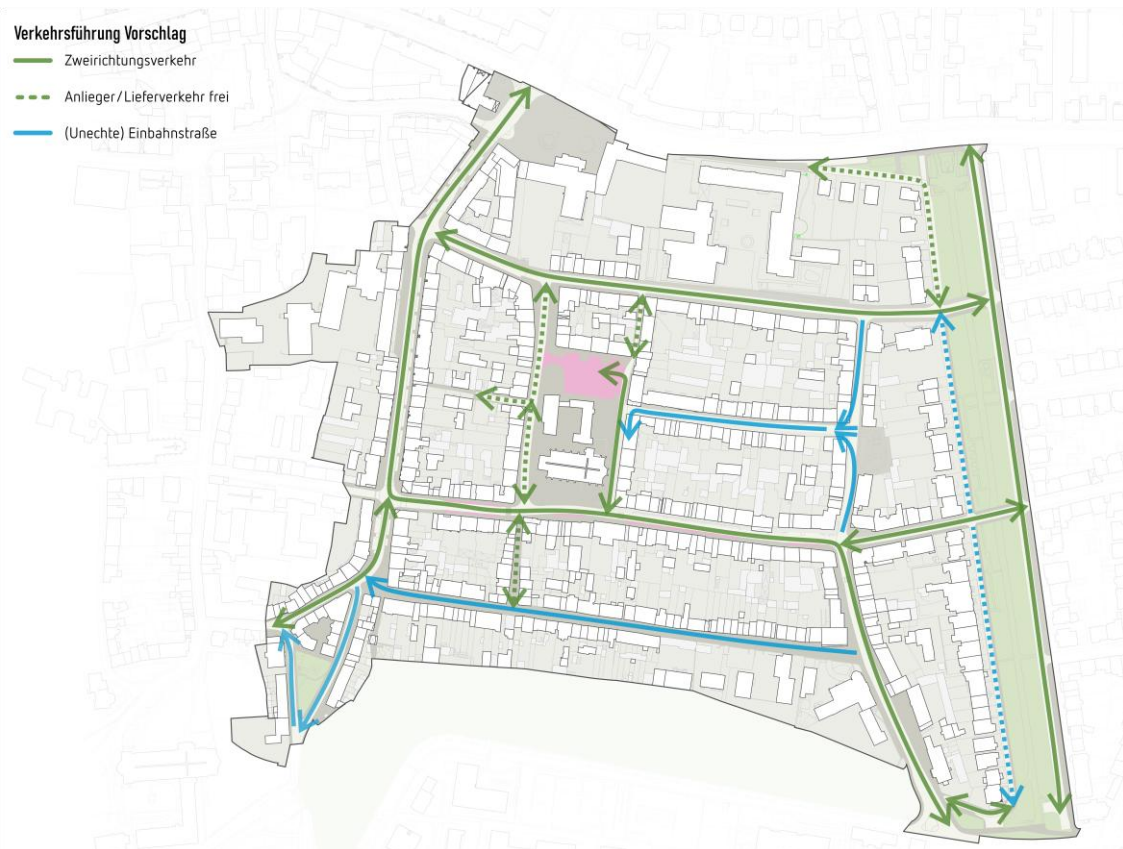
- Dort wo die topografischen und baulichen Gegebenheiten natürliche Fließwege bilden
- An Überflutungsschwerpunkten

7 Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept: Straßensteckbriefe

Im Rahmen des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzeptes nimmt das Kapitel der Straßensteckbriefe eine zentrale Rolle ein. Angesichts der zunehmenden Herausforderungen durch den Klimawandel und der Notwendigkeit, die Mobilität nachhaltiger, effizienter und stadtverträglicher zu gestalten, werden hier die Flächenverteilung sowie die Gestaltungsmaßnahmen für die verschiedenen Straßenzüge vorgestellt. In diesem Kapitel werden die wichtigsten Maßnahmen für die Struktur und Gestaltung der Straßen systematisch dargestellt, um eine klare Orientierung für die Umsetzung zu bieten.

In diesem Rahmen sind gezielte Veränderungen der Verkehrsführung auf bestimmten Straßenabschnitten vorgesehen, die damit den Charakter insbesondere des inneren Quartiers verändern und Verkehr aus diesem heraushalten sollen. Der nördliche Abschnitt der Annenstraße zwischen der Braunschweiger Straße und der Goschenstraße wird ausgehend von der Braunschweiger Straße in Fahrtrichtung Süden bis zur Güntherstraße und ausgehend von der Goschenstraße in Fahrtrichtung Norden ebenfalls bis zur Güntherstraße als Einbahnstraße geführt. Auch die Güntherstraße wird umgewandelt: Sie wird künftig als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung von Ost nach West ausgewiesen. Auf dem westlichen Straßenzug des Neustädter Marktes sowie auf der Enge Straße bleibt zwar grundsätzlich der Zweirichtungsverkehr bestehen, allerdings mit einer entscheidenden Einschränkung. Diese Straßen sind künftig ausschließlich für Anwohner:innen und den Lieferverkehr befahrbar. Der allgemeine Durchgangsverkehr wird hier gezielt ausgeschlossen, was insbesondere der Aufenthaltsqualität der Anwohner:innen und der Verkehrsberuhigung dient. Für den östlichen Straßenzug des Neustädter Marktes bleibt die heutige Verkehrsführung unverändert, u. a. zum Verkehrsabfluss aus der Güntherstraße. Diese Kontinuität sorgt dafür, dass bestehende Wegebeziehungen für den Zielverkehr erhalten bleiben, während andere Abschnitte gezielt reguliert werden. Diese zentralen Anpassungen sollen die Verkehrsströme in der Neustadt ordnen, den Durchgangsverkehr reduzieren und dabei sowohl die Sicherheit als auch die Lebensqualität im Quartier stärken. Außerdem kann so der erforderliche Platz für Gehwege, Grünstrukturen und den teilweisen Erhalt von Parkständen gewonnen werden.

Abbildung 59: Empfehlung Verkehrsführung



Quelle: Planersocietät

Güntherstraße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße: hauptsächlich Anliegerverkehr
- Neuordnung des Anwohnerparkens
- Qualifizierung der Verbindung Neustädter Markt – Spielplatz
- Mehr Klimakomfort: Kühlung und Verschattung
- Verbesserung der nachbarschaftlichen Aufenthaltsqualität

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 10,00-11,90 m
Gehwege	Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“
Fahrbahn	Einbahnstraße in Richtung Westen; 3,50-4,00 m Breite (ggf. abgegrenzt durch Markierung oder Materialwechsel)
Mischverkehrsfläche	Der gesamte Straßenraum gilt als Mischverkehrsfläche
Flexzone	• Ergänzung einer Straßenbegrünung • Integration von Verdunstungsbeeten, bei mind. 1,50 m Breite • Ergänzung von Radabstellanlagen • Erhalt von Anwohnerparken, wo möglich (5,50 x 2,00 m je Parkstand)

Bestand



Empfehlung



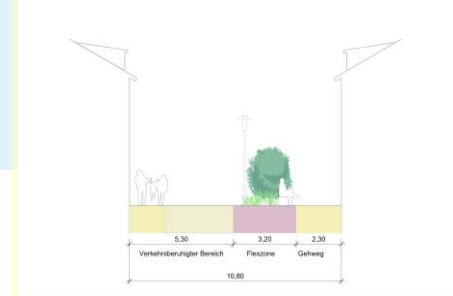
Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Einbahnstraße in Richtung Westen
- Punktuell Radabstellanlagen
- Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich, geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung
- Möglichkeiten zum nachbarschaftlichen Aufenthalt (z.B. Sitzbank)

Elemente der Klimaanpassung

- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Versickerungsbeet/Tiefbeet in Abhängigkeit vom möglichen Gebäudeabstand
- Fassadenbegrünung in Abstimmung mit Eigentümern
- Prüfung: Baumrigolen mit baumartigen Sträuchern in Abhängigkeit zu den Leistungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)

Beispielschnitt



Goschenstraße (westlich Annenstraße)

Funktion, Nutzung und Ziele

- Lokale Geschäfts- und Sammelstraße, untergeordnete Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV
- Bedeutung für den Kfz-Verkehr, ÖPNV (Bus), Fuß- und Radverkehr
- Besondere Nutzungen: Einkaufen, Dienstleistungen, Gastronomie
- mehr Klimakomfort
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 13,20 m - 15,70 m
Gehwege	mind. 2,50 m, 2,00 m einseitig vertretbar
Fahrbahn	6,50 m
Mischverkehrsfläche	Im Bereich Neustädter Markt / Lambertikirche, ggf. Abgrenzung einer Fahrgasse durch Material-/Farbwechsel
Flexzone	• Erhalt der Bestandsbäume wo möglich und Vergrößerung der Baumscheiben, Ersatzpflanzung einer einseitigen Baumreihe (5 Bäume) zwischen Annenstraße und Neustädter Markt >> Ersatzpflanzung als Baumrigole zur Aufnahme des Gehwegwassers • Sitzmöglichkeiten an Baumstandorten • Barrierefreier Stellplatz sowie Kurzzeit-Parkplätze bestenfalls im Bereich von Arzt und Apotheke • Ergänzung von Fahrradabstellanlagen • Weitere Flächen in der Flexzone als Verhandlungsraum für Kfz-Parken, Radabstellmöglichkeiten und weitere Begrünung

Bestand



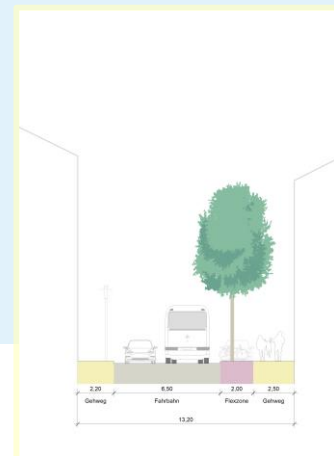
Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Tempo 30 aufgrund verkehrlich integrierter, lokaler Geschäftsstraße, Radverkehr auf der Fahrbahn sowie vielen Interaktionen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer im engen Straßenraum
- Prüfung, welches Verkehrsrecht auf der Mischverkehrsfläche angewendet werden kann (z.B. „Verkehrsberuhigter Bereich“)
- Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Goschenstraße“ (Hochbord, taktiles Leitsystem, Wartehäuschen, DFI visuell und akustisch), Platz für Angebote der Shared Mobility in diesem Bereich
- Wegweisung (Knoten Goschen-/Annenstraße und Höhe Lambertikirche/Bushaltestelle)

Beispielschnitt



Elemente der Klimaanpassung

- Hydrologisch optimierter Baumstandort für Bestandsbäume: Vergrößerung der Baumscheiben/ Baumrigolen für Neupflanzung in Abhängigkeit zu den Leistungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Trinkwasserspender

Braunschweiger Straße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße: überwiegend Anliegerverkehr
- Erschließung Goethe-Gymnasium: Schüler:innen-Verkehr, ggf. Lieferverkehre
- Verbindung Oststadt – Neustadt
- Mehr Klimakomfort: Verschattung, Kühlung

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 13,00-16,10 m
Gehwege	Mind. 2,50 m beidseitig, im Bereich der Schule aufgeweitet (> 3,00 m)
Fahrbahn	4,50-5,00 m; punktuelle Verengung im mittigen Bereich („Gehwegnasen“) zur vereinfachten Straßenquerung
Flexzone	• Klimaanpassung durch Begrünung und durchgehende Baumreihe auf der Nordseite, ggf. beidseitig, Neupflanzung als Baumrigole zur Aufnahme des Niederschlagswassers (Gehweg und Fahrbahn) • Sitzmöglichkeiten an Baumstandorten • Ergänzung von Radabstellanlagen • Erhalt von Anwohnerparken unter Bäumen, wo möglich (5,50 x 2,00 m je Parkstand) • Prüfung: Zisterne als Starkregenvorsorge und Bewässerungsspeicher für Sedanallee am östlichen Ende der Braunschweiger Straße (Abstimmung mit SEHi)

Bestand

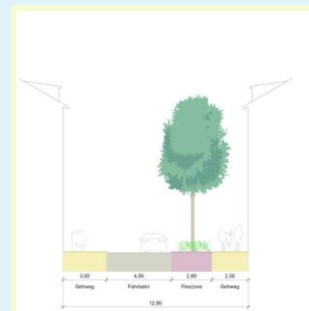


Empfehlung

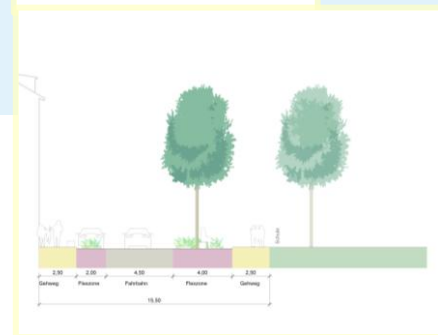


Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Radabstellanlagen, insbesondere im westlichen Bereich sowie im Umfeld der Schule
- Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere im Umfeld der Schule
- Aufpflasterung und Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Querung des Fußwegs auf der Sedanallee
- Materialwechsel/Mischverkehrsfläche im Bereich Küsthardtstraße/Neustädter Markt



Beispielschnitte



Elemente der Klimaanpassung

- Hydrologisch optimierter Baumstandort in Abhängigkeit zu den Leitungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Sitzelemente
- Prüfung einer Zisterne am östlichen Ende der Braunschweiger Straße

Goschenstraße (östlich Annenstraße) / Wörthstraße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße
- Fuß- und Radverbindung zwischen Neustadt, Sedanallee und Bahnhof Hildesheim-Ost
- Neuordnung des Anwohnerparkens
- Erhalt des Kaltluftstroms aus der Grünanlage Sedanallee
- Mehr Klimakomfort: Verschattung, Kühlung

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 11,00-12,00 m
Gehwege	Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich, Fußgänger:innen können gesamte Straßenbreite nutzen, Gestaltung eines Auftaktplatzes am Knotenpunkt Annenstraße/Goschenstraße
Mischverkehrsfläche	Mischverkehrsfläche mit 4,50 m Fahrgasse
Flexzone	• Einseitig 1,00 m – 2,00 m • Integration Anwohnerparken wo möglich • Klimaanpassung durch Ergänzung von Verdunstungsbeeten

Bestand



Empfehlung



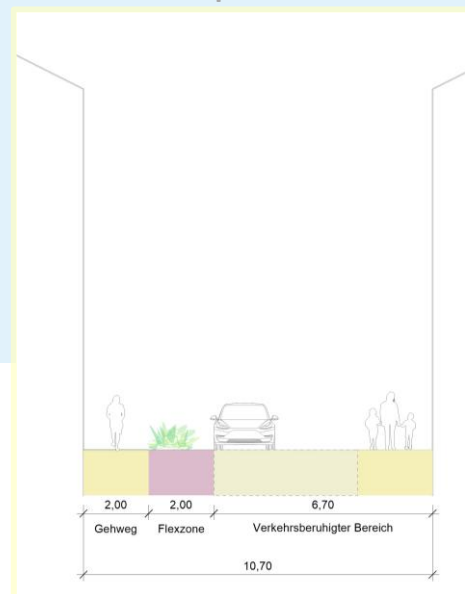
Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Aufpflasterung und Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Querung des Fußwegs auf der Sedanallee, im Übergang zur Annenstraße
- Hervorhebung der Fahrgasse mit der Beziehung Annenstraße (süd) <> Goschenstraße
- Gestaltung eines kleinen Platzes im Knotenpunktbereich Goschenstraße/Annenstraße: Aufwertung mit neuem Baumstandort und Sitzmöglichkeiten
- Radabstellanlagen im Knotenpunktbereich
- Prüfung eines modalen Filters Höhe Sedanallee möglich (z. B. mittels Poller)

Elemente der Klimaanpassung

- Baumrigole in Abhängigkeit zu den Leitungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)
- Verdunstungsbeet (gedichtet)

Beispielschnitt



Wollenweberstraße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Sammelstraße, untergeordnete Verbindungsfunktion für Kfz-Verkehr und ÖPNV
- Bedeutung für Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Wohnen, Dienstleistung, Standort Berufsschule
- Vorhandener Baumbestand

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 13,20 m – 20,00 m
Gehwege	Erhalt der Breiten von Gehwegen wie im Bestand
Fahrbahn	Erhalt der Breiten von Fahrbahn und Parkstreifen wie im Bestand
Flexzone	• Erhalt der Nutzungen wie im Bestand: Parkstände, Baumstandorte, barrierefreie Bushaltestellen • punktuell Flächen für Sharing Mobility oder Radabstellanlagen umnutzen

Bestand



Empfehlung



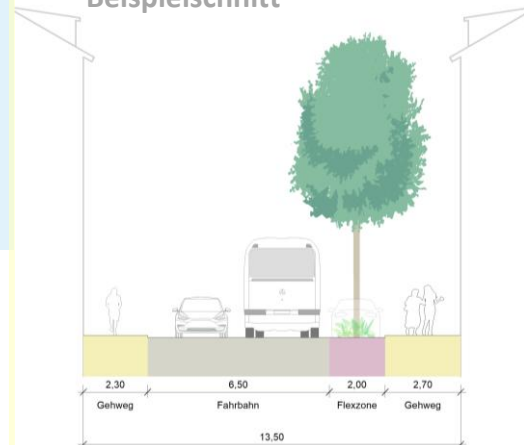
Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Ausreichend Radabstellanlagen
- Tempo 30 aufgrund verkehrlich integrierter, lokaler Geschäftsstraße, Radverkehr auf der Fahrbahn, teilweise engem Straßenquerschnitt sowie mehrerer Schulen im Umfeld (z.T. Schulweg)

Elemente der Klimaanpassung

- Hydrologisch optimierter Baumstandort für Bestandsbäume: Prüfung einer Vergrößerung der Baumscheiben/ Baumrigen für Neupflanzung
- Wasserelemente im öffentlichen Raum

Beispielschnitt



Annenstraße (südlich Goschenstraße)

Funktion, Nutzung und Ziele

- Sammelstraße, untergeordnete Verbindungsfunktion für Kfz-Verkehr und ÖPNV
- Bedeutung für Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Südlicher Quartierseingang
- Mehr Klimakomfort: Verschattung, Kühlung

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 13,50 m – 24,90 m
Gehwege	mind. 2,50 m (2,00 m einseitig vertretbar)
Fahrbahn	6,50 m

Flexzone

- Sitzmöglichkeiten an Baumstandorten
- Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- Weitere Flächen in der Flexzone als Verhandlungsraum für Kfz-Parken, Radabstellmöglichkeiten und weitere Begrünung

Bestand

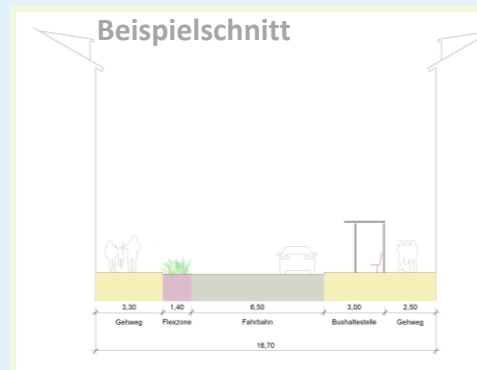


Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Tempo 30 aufgrund verkehrlich integrierter, lokaler Geschäftsstraße, Radverkehr auf der Fahrbahn sowie vielen Interaktionen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer (Bushaltestelle, FGÜ)
- Optische Verengung/Trichterfunktion im Bereich Goschentor zur Schaffung eines „Eingangs“ in das Quartier Neustadt, Prüfung einer Verbindung der beiden Grünanlagen Kehrwiedergrund und Sedanstraße westlich und östlich der Annenstraße (Querungshilfe, Materialwechsel, Bepflanzung etc.)
- Prüfung der raumsparenden Umgestaltung des Knotenpunkts Goschentor unter Berücksichtigung der Querungssituationen (s.o.)
- Ausreichend Radabstellanlagen
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Annenstraße“, Richtung Süden Umbau zur Fahrbahnrandhaltestelle



Elemente der Klimaanpassung

- Baumrigole in Abhängigkeit zu den Leitungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Sitzelemente

Annenstraße (nördlich Goschenstraße)

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße: hauptsächlich Anliegerverkehr, Zufahrt zu privaten Stellplätzen (Garageanlage im nördlichen Bereich)
- Anliegender Spielplatz
- Neuordnung des Anwohnerparkens
- Mehr Klimakomfort: Kühlung und Verschattung
- Verbesserung der nachbarschaftlichen Aufenthaltsqualität

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum	ca. 8,60 m – 9,30 m
Gehwege	Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich: Fußgänger:innen können gesamte Straßenraumbreite benutzen
Fahrbahn	Einbahnstraße, Fahrgassenbreite: 3,50-4,00 m (ggf. abgegrenzt durch Markierung oder Materialwechsel)
Mischverkehrsfläche	Der gesamte Straßenraum gilt als Mischverkehrsfläche
Flexzone	• Klimaanpassung durch Begrünung im Bereich Spielplatz • Erhalt von Parkständen, wo möglich (5,50 x 2,00 m je Parkstand erforderlich)

Bestand

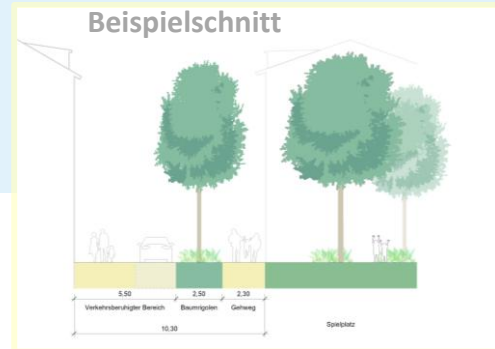


Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Radabstellanlagen (auch für Lastenräder) insbesondere im Bereich des Spielplatzes
- Nördlich Güntherstraße: Einbahnstraße in Richtung Süden
- Südlich Güntherstraße bis Goschenstraße: Einbahnstraße in Richtung Norden



Elemente der Klimaanpassung

- Baumrigole in Abhängigkeit zu den Leitungen (ggf. Wurzelschutz notwendig)
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Sitzelemente

Sedanallee (Ost-, West- und Mittelteil)

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße: hauptsächlich Anliegerverkehr
- Verbindungsfunktion für den Radverkehr
- Fußverkehr und Aufenthalt
- Lokale Grünanlage mit klimatischer Ausgleichsfunktion
- Grünanlage Sedanstraße steht unter Denkmalschutz incl. Pflaster auf der Westseite
- Steigerung Aufenthaltsqualität

Konzept Zonierung

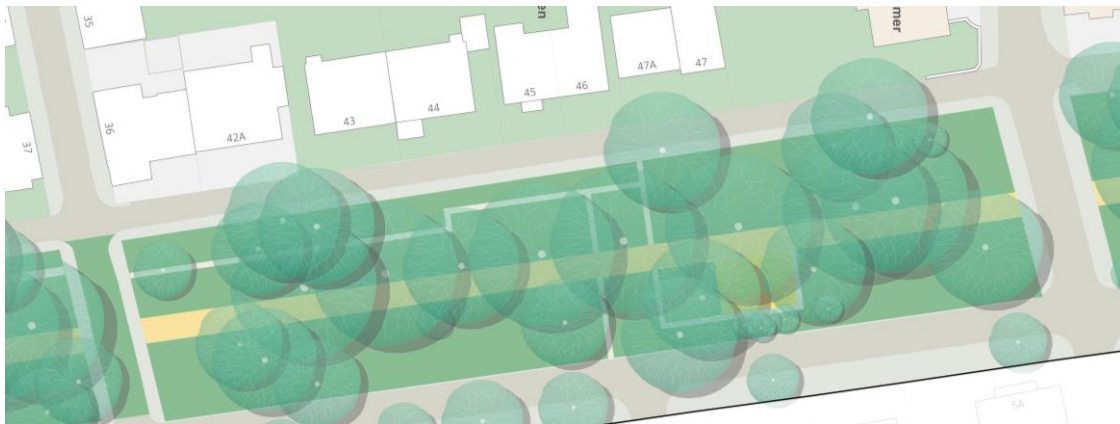
Gesamtbreite Straßenraum

Gehwege

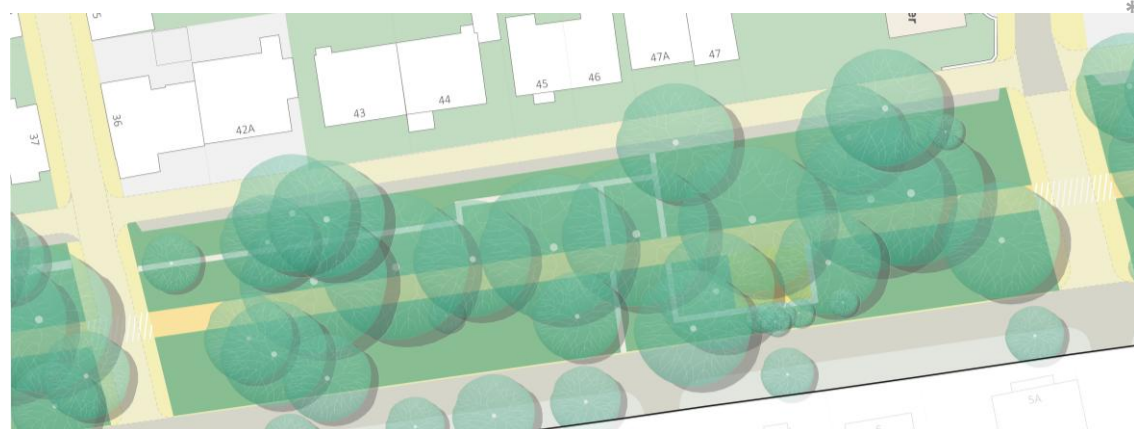
Flexzone

Straßenraum bleibt grundsätzlich wie im Bestand erhalten

Bestand



Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Aufpflasterung und Anhebung der Braunschweiger Straße sowie der Wörthstraße im Bereich der Querung des Fußwegs auf der Sedanallee
- Bevorrechtigung der Querungen über die Wörthstraße und Braunschweiger Straße
- Umsetzung der Planungen zur Ordnung und Aufwertung der Sedanallee als Radverkehrsverbindung; Prüfung, ob eine „weiche“ Trennung zum Fußverkehr erfolgen kann (z.B. Materialwechsel, [informelle] Hinweisbeschilderung etc.)
- Prüfung/Verkehrsversuch modaler Filter Querung Wörthstraße
- Aufwertung der Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der Sedanallee: Mehr barrierearme Sitzmöglichkeiten, ggf. Spielbereiche für unterschiedliche Altersgruppen
- Punktuell Radabstellanlagen
- Aufwertung der Grünfläche mit
 - Sitzmöglichkeiten
 - Spiel- und Sportangebot für alle Generationen

Elemente der Klimaanpassung

- Sanierung der Grünfläche und Sicherung des Altbaumbestands
- Prüfung: Zuleitung Regenwasser aus Oststadt und Neustadt in Muldenbereich zw. Baumstandorte
- Prüfung: Zisterne im Bereich Braunschweiger Straße / Sedanallee (Hochwasserschutz + Speicherung Regenwasser für Bewässerung)
- Wasserspiel am Südeingang Sedanallee

Keßlerstraße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Wohnstraße/Wohnweg: ausschließlich Anliegerverkehr
- Fußverkehr und nachbarschaftlicher Aufenthalt
- Mischverkehrsfläche im Bestand

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum

ca. 9,80 – 11,00 m

Mischverkehrsfläche

Erhalt der bestehenden Mischverkehrsfläche

Flexzone

- Klimaanpassung durch Begrünung und einzelne Baumstandorte
- Ergänzung von Radabstellanlagen
- Kennzeichnung einzelner Parkstände (5,50 x 2,00 m je Parkstand)
- Auftakt-/Platzgestaltung im Kreuzungsbereich zur Annenstraße

Bestand



Empfehlung



*

Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Markierte Parkstände für Anwohner:innen, die jedoch in der Flächeninanspruchnahme untergeordnet sein müssen
- Ergänzung einzelner Radabstellanlagen
- Platzgestaltung am Eingang zur Annenstraße mit ansprechenden Sitz-/Aufenthaltsmöglichkeiten
- Prüfung weiterer Maßnahmen zur Freihaltung der Keßlerstraße von Durchgangsverkehr (z.B. „Anlieger frei“-Beschilderung)
- Die Knollenstraße verbleibt wie im Bestand als Teil der wichtigen Nord-Süd-Verbindung für den Fußverkehr
- Prüfung, ob eine weitere Wegeverbindung Richtung Süden (Kehrwiederwall) realisierbar ist



Elemente der Klimaanpassung

- Hydrologisch optimierter Baumstandort
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Sitzelemente

Gelber Stern / Lappenberg

Funktion, Nutzung und Ziele

- Verbindung Richtung Wallanlagen und Ernst-Ehrlicher-Park
- Historisch enger Straßenzug
- Schaffung besserer Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr (Hauptroute)
- Herstellung von Barrierefreiheit

Konzept Zonierung

Gesamtbreite Straßenraum

Gelber Stern: ca. 8,50 m; Lappenberg: ca. 10,70 m

Gehwege

Gelber Stern: ca. 2,0-3,0 m; Lappenberg: ca. 2,0-3,2 m

Fahrbahn

Gelber Stern: 3,50 m; Lappenberg: 3,50 m

Flexzone

- Gelber Stern: Etwa zwischen Hausnr. 18 und 25 Verengung der Fahrbahn auf eine Breite von ca. 3,50-4,00 m („Vorrang vor dem Gegenverkehr / Vorrang dem Gegenverkehr“)
- Lappenberg: keine Änderung im Querschnitt

Bestand



Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Herstellung eines Gehwegs mit mindestens Regelbreite (einseitig, Nordseite) sowie barrierefreier Straßenquerungen
- Abschnittsweise Verengung der Fahrbahn für Einrichtungsverkehr etwa zwischen Hausnr. 18 und 25, Beschilderung mit VZ 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ von Norden kommend und VZ 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ von Südwesten kommend
- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h



Elemente der Klimaanpassung

- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Sitzelemente
- ggf. hydrologisch optimierter Baumstandort
- Prüfung von Notwasserwegen für Starkregen im Gefälle des Gelben Sterns
- Lappenberg
 - An Grünfläche: Erhalt im Querschnitt + Entnahme einzelner Parkstände für Verdunstungsbeete
 - Qualifizierung Grünfläche für mehr Aufenthaltsqualität



Neustädter Markt

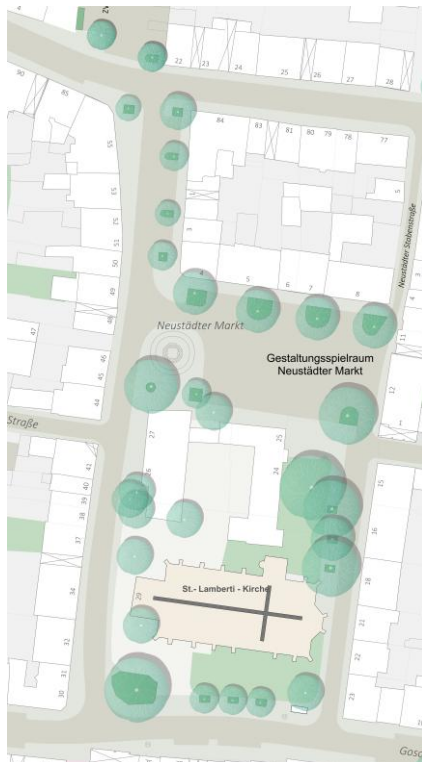
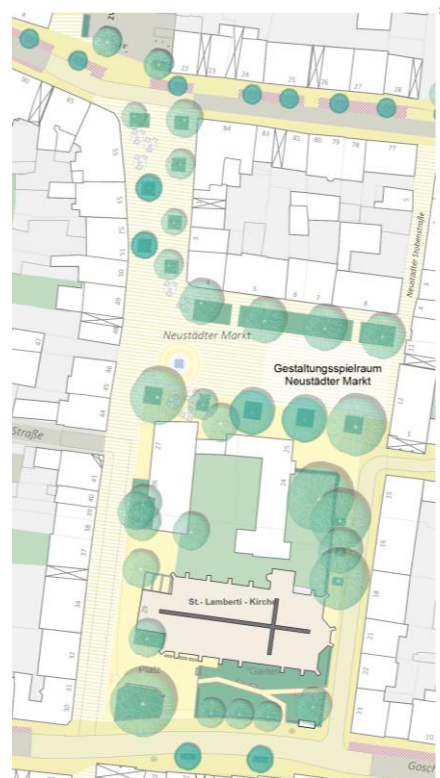
Funktion, Nutzung und Ziele

- Quartiersmitte und identifikationsstiftender Ort der Neustadt
- Wochenmarkt, Events und Märkte, Außengastronomie, Dienstleistungen
- Kirche, Gemeindehaus und Kita
- Mehr Klimakomfort
- Verbesserung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität
- Herstellung einer großen einheitlichen Platzfläche

Konzept Zonierung

Gesamtfläche

- Zwischen Braunschweiger Straße und Goschenstraße: Neustädter Markt als zusammenhängenden Raum für den Fuß- und Radverkehr, ohne den Kfz-Verkehr (Erschließung der Anwohner:innen bleibt erhalten)
- Schaffung eines niveaugleichen Bereichs – Abbau aller Schwellen
- Herstellung einer einheitlichen Oberfläche von Goschenstraße bis Braunschweiger Straße
- Schaffung eines multicodierten Platzes
- Erhalt der Erschließung (Anwohner:innen, Enge Straße) durch Freihaltung einer Fahrgasse im südwestlichen Teil

Bestand**Empfehlung****Elemente der Mobilitätsgestaltung**

- Elemente zum Aufenthalt für unterschiedliche Alters- und Nutzer:innen-Gruppen
- Erschließung der Kita sowie der Kirchengemeinde über die östliche Zufahrt, dafür Erhalt einer begrenzten Zahl an Parkständen an der östlichen Zufahrt zur Platzfläche inkl. E-Lademöglichkeit
- Sicherung der Erschließung der Anwohnenden und Anliegerinnen und Anlieger des Bereichs Enge Straße
- Poller oder andere Durchfahrtsperre Höhe Hausnr. 45
- Radabstellanlagen (Anlehnbügel, überdachte Abstellanlage)

Elemente der Klimaanpassung

- Hydrologisch optimierter Baumstandort für Bestandsbäume: Vergrößerung der Baumscheiben/ Baumrigolen für Neupflanzung
- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Trinkwasserspender
- Wasserspielelemente

Hindenburgplatz / Küsthardtstraße

Funktion, Nutzung und Ziele

- Fußwegeverbindung zwischen Innenstadt und Neustadt, nördlicher Quartierseingang
- Sitzmöglichkeiten und Reaktivierung des Brunnens
- Alter und großkroniger Baumbestand
- Mehr Klimakomfort
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Konzept Zonierung

Gesamtraum

- Platz und anliegender Straßenraum bleibt in der Zonierung wie im Bestand erhalten
- Vergrößerung der Baumscheiben und Klimaanpassung durch weitere Flächen für Begrünung

Bestand



Empfehlung



Elemente der Mobilitätsgestaltung

- Radabstellanlagen
- Elemente zum Aufenthalt
- Sanierung der einheitlichen Oberfläche
- Aufwertung des Durchgangs Küsthardtstraße z.B. durch bessere Beleuchtung, Möblierung, Fassadengestaltung, einladende Erdgeschosse
- Prüfung: Parkpalette Küsthardtstraße

Elemente der Klimaanpassung

- Verdunstungsbeet (gedichtet)
- Brunnen / Wasserspiel
- Hydrologisch optimierter Baumstandort für Bestandsbäume: Vergrößerung der Baumscheiben/ Baumrigolen für Neupflanzung
- Prüfung: Sanierung des Brunnens; Alternativ Rückbau und Neubau eines Wasserspiels (z. B. in Form von Wasserzerstäubern oder Wasserfontäne)

8 Zonierungsplan und Vertiefungsbereiche

Das zentrale Ergebnis des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts ist der sogenannte Zonierungsplan. Mit diesem wird aufgezeigt, welche Flächen in den öffentlichen Räumen für welche Inhalte und Maßnahmen zur Verfügung stehen und wie die Straßen und Plätze zониert sind – d. h. welche Flächen für Kfz-Verkehr, Fußverkehr und weitere Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Flächen für die verschiedenen Verkehrsträger sind hinsichtlich Lage, Breite etc. gemäß den Planungsrichtlinien der FGSV (insb. RAST06) fest definiert, sodass hiervon nicht abgewichen werden kann. Dies gilt auch für zahlreiche weitere Elemente eines Straßenraums, z. B. für die Größe von Baumscheiben oder Lage und Größe von Kanälen und Leitungen. Daher ist der Gestaltungsspielraum aufgrund der zu- meist engen Straßenräume stellenweise begrenzt. Der Gestaltungsspielraum ist im Plan als sogenannte Flexzone bezeichnet und gekennzeichnet. In diesen Flächen besteht die Möglichkeit für un- terschiedliche Maßnahmen und Schwerpunkte. So können diese Flächen einerseits z. B. dem ruhen- den Verkehr (Kfz, Fahrrad) und weiteren Mobilitätsangeboten oder andererseits als entsiegelte Grün-/Freiflächen gestaltet werden und so der Klimaanpassung dienen. In den Straßensteckbriefen (siehe Kapitel 8) sind jeweils Empfehlungen für mögliche Nutzungen angegeben. Die nachfolgenden Vertiefungsbereiche zeigen dies jeweils in einer Aufsicht visualisiert auf. Grundsätzlich besteht je- doch die Möglichkeit, in weiteren Planungs- und Beteiligungsschritten die konkrete Ausgestaltung

Abbildung 60: Zonierungsplan



der Flexzonen zu definieren. Dies passt auch zu der Flughöhe der Planung, auf der sich dieses Konzept noch befindet. So werden in den folgenden Planungsschritten noch Anpassungen möglich sein.

Der Zonierungsplan zeigt die Fahrbahnflächen für Kfz, Fahrrad und Busverkehr in braungrau. Die Flächen, die dem Fußverkehr exklusiv oder dem Kfz gegenüber bevorrechtigt zur Verfügung stehen, sind in Gelb dargestellt. Die Flexzonen, der Verhandlungsspielraum, sind rot schraffiert. Mögliche Standorte für zusätzliche Bäume in den Straßenräumen sind in kräftigem Grün dargestellt.

8.1 Vertiefungsbereiche

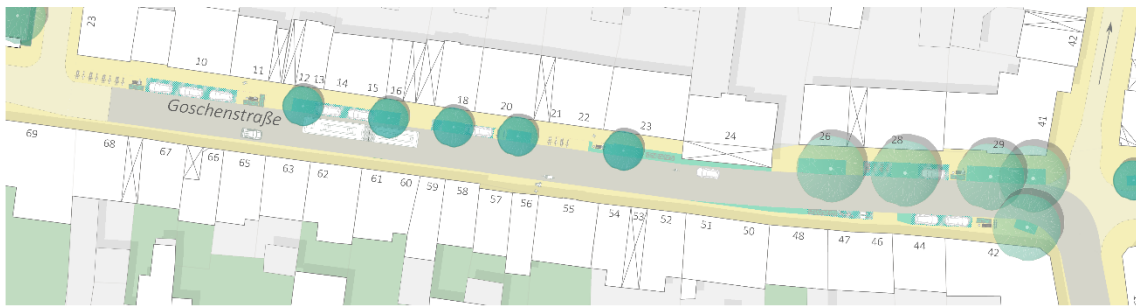
Die Vertiefungsbereiche zeigen auf, wie die Flexzonen beispielhaft genutzt werden können. Sie machen sichtbar, welche inhaltlichen Schwerpunkte und räumlichen Möglichkeiten denkbar sind, ohne eine abschließende Festlegung vorwegzunehmen. Die dargestellten Optionen verstehen sich daher als Anregungen für die Entwicklung der Hildesheimer Neustadt und bleiben im weiteren Prozess offen für Diskussion und Verhandlung.

8.1.1 Vertiefungsbereich Goschenstraße

Außerhalb des Bereichs Neustädter Markt bleibt die Goschenstraße in ihrer grundsätzlichen Zonierung bestehen; die Fahrbahn wird mit 6,50 m Breite für sich begegnenden Busverkehr eingeplant. Um regelkonforme Gehwege zu gewährleisten, muss jedoch der Seitenraum (Parken, Bäume) neu geordnet werden. Die Gehwege werden auf eine Breite von 2,50 m verbreitert. Die verbleibende Flexzone wird dafür genutzt, zusätzliche Begrünung zu schaffen, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen sowie Stellflächen für Fahrräder und Pkw bereitzustellen. In der Goschenstraße befinden sich einige Geschäfte, die besonders von neuen Sitzgelegenheiten und einer erhöhten Aufenthaltsqualität profitieren können. Um die Erreichbarkeit dieser Nutzungen sicherzustellen, sollen neben den neuen Radabstellanlagen auch einzelne Pkw-Parkstände erhalten bleiben, die vorrangig als Kurzzeitparkplätze und mit Parkschein bewirtschaftet werden, sodass sowohl Kund:innen der Geschäfte als auch Anlieferverkehre weiterhin eine gute Erreichbarkeit vorfinden. Diese sollten vor allem im Bereich der Ärzte/Apotheke liegen; hier kann auch ein Behindertenparkstand ausgewiesen werden.

Die Bäume sind in der Aufsicht im nördlichen Teil der Goschenstraße dargestellt, da bei den Kanalarbeiten die bestehenden Bäume auf der Südseite durch den erheblichen Eingriff in den Untergrund und den damit möglichen Beschädigungen des Wurzelraums wahrscheinlich nicht erhalten bleiben können. Da eine Verschattung der Straße und angrenzenden Gebäude im Sinne der Klimaanpassung besonders auf der Nordseite sinnvoll ist, wird im Falle des Wegfalls der aktuellen Baumstandorte eine Neupflanzung auf der nördlichen Straßenseite vorgeschlagen.

Abbildung 61: Vertiefungsbereich Goschenstraße



8.1.2 Vertiefungsbereich Braunschweiger Straße

Die Braunschweiger Straße wird neu zониert. Die Fahrbahn wird gegenüber dem Bestand auf das übliche Maß von 4,50-5,00 m einer Wohnstraße verschmälert. Dadurch entstehen breite Gehwege von 2,50 m, stellenweise auf der Nordseite auch mehr, sowie weiterhin beidseitig Flächen für den ruhenden Verkehr und mindestens einseitig die Möglichkeit zur Pflanzung von Straßenbäumen. Ergänzend werden Bereiche entsiegelt und zusätzliche Grünflächen geschaffen, um einen Beitrag zur Klimaanpassung zu leisten.

An einzelnen Stellen wird der Gehweg bis zur Fahrbahn vorgezogen, um Fußgänger:innen – insbesondere den Schüler:innen des Goethegymnasiums – eine sichere Querung zu ermöglichen. An einer zentralen Stelle soll hierfür zusätzlich die Fahrbahn verschmälert werden, was zugleich zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung im direkten Schulumfeld beiträgt. Vereinzelt werden Sitzgelegenheiten vorgesehen, die nicht nur die Aufenthaltsqualität erhöhen, sondern gerade auch für die älter werdende Bevölkerung wichtig sind, da sie regelmäßige Pausen beim Gehen ermöglichen, längere Wege erleichtern und so die selbstständige Mobilität im Quartier unterstützen.

Abbildung 62: Vertiefungsbereich Braunschweiger Straße



8.1.3 Vertiefungsbereich Güntherstraße

Die bestehende Zonierung der Güntherstraße mit Fahrbahn und Seitenraum wird aufgebrochen und der Straßenraum vollständig als niveaugleiche Mischverkehrsfläche gestaltet. Eine Fahrgasse kann durch eine andere Materialität abgesetzt werden; diese ist als Einbahnstraße in westliche Richtung mit 3,50 m Breite vorgesehen.

Neue Grünflächen werden die Straße auf und erhöhen gleichzeitig ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber Hitze. Straßenbegrünung ist hinsichtlich der vorhandenen Leitungen kritisch zu prüfen und ggf. mit Wurzelschutz herzustellen. Ein Verschenken der Fahrbahn trägt zusätzlich zu einer natürlichen Verkehrsberuhigung bei. Darüber hinaus sollten weitere Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung geprüft werden, z. B. intelligent angeordnete Straßenraummöblierung oder Radabstellanlagen. Sitzbänke verbessern die Aufenthaltsqualität und bieten Gelegenheiten zum Verweilen und Ausruhen. Ergänzend sorgen neue Radabstellanlagen dafür, dass die Nutzung des Fahrrads attraktiver und komfortabler wird.

Abbildung 63: Vertiefungsbereich Güntherstraße

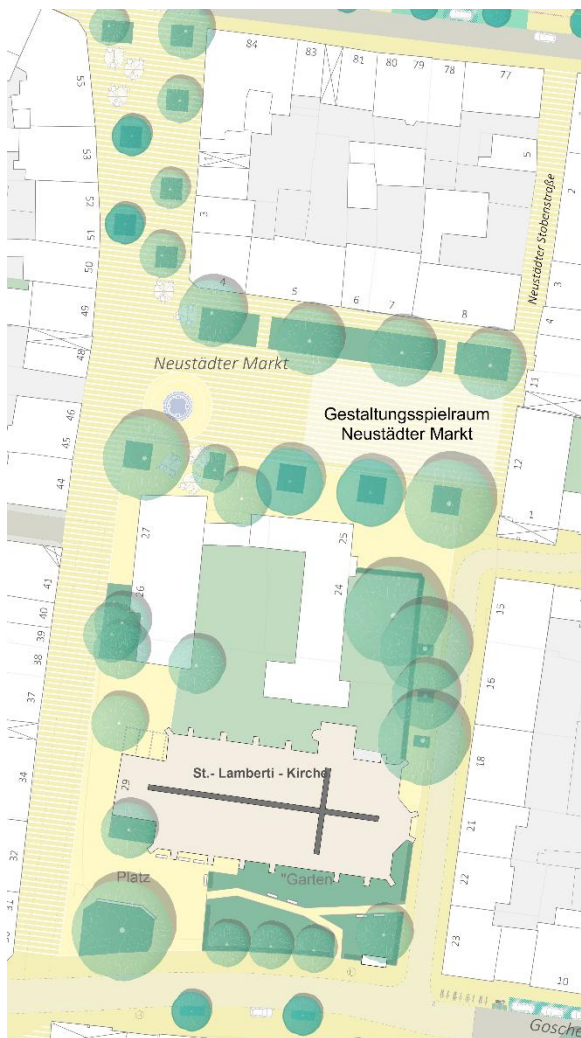


8.1.4 Fokusraum Neustädter Markt

Mit der geplanten Umgestaltung des Neustädter Markts entsteht ein zusammenhängender und deutlich aufgewerteter Stadtraum, der insbesondere den Fußverkehr stärkt. So ergibt sich ein großzügiger, durchgängiger Bereich für zu Fuß Gehende – vom Hindenburgplatz am nördlichen Rand der Innenstadt über den Neustädter Markt bis hin zur Knollenstraße und Keßlerstraße. Der Neustädter Markt selbst wird zu einer attraktiven Platzfläche als Quartiersmitte weiterentwickelt, die vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bietet, etwa für Märkte, Stadtteilstefte und andere Veranstaltungen.

Kfz-Verkehr soll künftig nicht mehr über den Neustädter Markt geführt werden; ausgenommen bleiben lediglich Marktbesucher, Lieferfahrzeuge, Ver- und Entsorgungsverkehre, Anlieger sowie Rettungsdienste. Einzig die beiden E-Ladeplätze sowie die vier Stellplätze östlich der Kita am Ende der Güntherstraße bleiben erhalten.

Abbildung 64: Konzept für den Neustädter Markt



An den Übergängen zur Braunschweiger Straße und zur Goschenstraße wird durch eine angepasste Materialität sowie geeignete Verkehrsregelungen – zu prüfen wäre beispielsweise ein verkehrsberuhigter Bereich – der Eindruck eines zusammenhängenden Platz- und Fußgänger:innen-Raums geschaffen. Darüber hinaus wird die Aufenthaltsqualität spürbar erhöht: Die Vergrößerung bestehender Grünflächen und neue Baumpflanzungen leisten einen Beitrag zur Klimaanpassung und tragen durch zusätzliche Beschattung dazu bei, dass der Aufenthalt insbesondere im Sommer angenehmer wird. Mehr Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein und ermöglichen einen konsumfreien Aufenthalt für alle Altersgruppen.

9 Parkraumbilanzierung

Die Parkraumbilanz für die Hildesheimer Neustadt zeigt eine deutliche Veränderung in der Anzahl öffentlicher Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Zuge des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts. Während im Bestand insgesamt 550 öffentliche Parkstände vorhanden sind, werden gemäß dem Konzept (Gestaltung der Flexzonen flexibel mit Parkständen, Radabstellanlagen, Grün, Bäumen und weiteren Mobilitätsangeboten, wie in den Vertiefungsbereichen beispielhaft dargestellt) noch etwa 304 Parkstände erhalten bleiben. Würden alle Flächen für das Parken genutzt, die gemäß Zonierungsplan möglich wären (also die vollständige Ausnutzung der Flexzonen als Parkflächen), würden ca. 450 Parkstände verbleiben. Das bedeutet, dass ca. 146 und damit etwa 32 % der Parkstände für die mobilitäts- und klimaangepasste Gestaltung der Straßenräume (andere Nutzungen als Parkstände) genutzt werden würden. Die Reduktion verteilt sich unterschiedlich auf die einzelnen Straßenzüge (siehe Tabelle 2). Ein Erhalt aller Parkstände wie im Bestand wird in Zukunft grundsätzlich nicht möglich sein. Der Gestaltungsspielraum zwischen bestandsorientierter und damit autofokussierter Neugestaltung der Straßen und einer Straßenraumgestaltung, die die Mobilitätswende und die Notwendigkeit der Klimaanpassung angemessen berücksichtigt, liegt demnach zwischen etwa 304 und 450 Parkständen, die künftig im Straßenraum verbleiben.

Tabelle 2: Straßenweise Parkraumbilanzierung Vergleich Bestand und Zonierung

Straße	Parkstände Bestand	max. Parkstände möglich gem. Zonierungsplan	Parkstände gemäß Konzeptidee
Keßlerstraße	28	25	20
Goschenstraße (west+ost)	69	42	25
Annenstraße	39	25	14
Güntherstraße	38	16	9
Braunschweiger Straße	89	55	31
Neustädter Markt	88	88	6
Lappenberg	23	23	23
Sedanstraße (West) + Goslarsche Straße	122	122	122
Wollenweberstraße	54	54	54
Gesamt	550	450	304

Trotz der teilweisen Umnutzung von öffentlichen Parkständen kann das neue Konzept aus unterschiedlichen Gründen funktionieren: Zunächst ist ein grundlegender Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beobachten; in den letzten Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten in der Hildesheimer Neustadt bereits verändert. Die Mobilitätsbefragung 2018 zeigt: In der Ortsteilgruppe

HI 9, zu der die Neustadt gehört, werden 37 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt, während der Fußverkehr mit 27 % bereits überdurchschnittlich vertreten ist und entsprechenden Platz benötigt. Innerhalb des Innenstadtbereichs werden sogar über 63 % der Wege zu Fuß und nur 13 % mit dem Auto bewältigt (siehe Kapitel 3.2). Der Fuß- und Radverkehr gewinnen also an Bedeutung, der öffentliche Nahverkehr wird durch bessere Angebote attraktiver und neue Mobilitätsformen wie Car-sharing oder Mikromobilität (z. B. E-Scooter) ergänzen den klassischen Individualverkehr.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist der mittlerweile in den ersten Großstädten rückläufige Pkw-Besitz in innerstädtischen Quartieren. Gründe hierfür sind unter anderem auch die Kosten für Anschaffung und Unterhalt, der Wunsch nach mehr Lebensqualität und Gesundheit, immer bessere Alternativen sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein. Das Konzept trägt diesem Verhalten Rechnung: In Bereichen wie der Wollenweberstraße bleibt das Stellplatzangebot erhalten, während in fußverkehrsdominierten Straßen/Plätzen wie dem Neustädter Markt gezielt reduziert wird. Derzeit sind 731 private und gewerblich Kfz in der Neustadt zugelassen. Diese könnten rein rechnerisch zum Großteil auf den privaten Stellplätzen untergebracht werden. Nichtsdestotrotz bedarf es weiterhin einzelner Parkmöglichkeiten für Besucher:innen und Kund:innen im öffentlichen Straßenraum.

Nicht zuletzt ermöglicht die geplante Zonierung in Kombination mit der Umsetzung des Hildesheimer Parkraumkonzepts eine gezielte Steuerung des Stellplatzbedarfs. Durch die Einführung von Bewohnerparken wird das Fremdparken reduziert und die Verfügbarkeit für Anwohnende verbessert. Mischparkzonen mit zeitlich begrenztem Parken für andere Nutzergruppen sichern gleichzeitig die Erreichbarkeit für den lokalen Einzelhandel und sorgen für eine höhere Fluktuation. Die angepasste Gebührenstruktur trägt dazu bei, die Nutzung des öffentlichen Raums effizienter zu gestalten. Dadurch wird auch die Nutzung privater Stellplätze, etwa in Hinterhöfen, attraktiver – ein Potenzial, das bislang häufig ungenutzt bleibt.

Insgesamt zeigt die Parkraumbilanz, dass eine Reduktion der öffentlichen Parkstände nicht nur möglich, sondern auch sinnvoll ist. Sie trägt zur Entlastung des Straßenraums bei, schafft Platz für Aufenthaltsqualität, Grünflächen und sichere Wege für den Umweltverbund – und unterstützt damit die Entwicklung der Hildesheimer Neustadt zu einem zukunftsfähigen, lebenswerten Stadtquartier.

Idee einer Parkpalette Küsthardtstraße

Vor dem Hintergrund der künftig entfallenden Parkstände in der Neustadt ist überlegt worden, ob an anderer Stelle weitere Stellplätze bereitgestellt werden können. Die einzige räumliche Möglichkeit im näheren Umfeld bestünde auf der bestehenden Parkplatzfläche an der Braunschweiger Straße / Küsthardtstraße, wo die Möglichkeiten zur Errichtung einer einfachen, mehrgeschossigen Parkpalette – beispielsweise mit einem zweiten oder dritten Geschoss – zu prüfen und diskutieren wäre. Da der Neubau einer Tiefgarage aus städtebaulichen, wirtschaftlichen und Nachhaltigkeitsgründen ausgeschlossen wird, stellt diese Fläche das einzige erkennbare Erweiterungspotenzial im Quartier dar. Grundlage der Prüfung sind die Anforderungen der Niedersächsischen Garagenverordnung (GaVO), die einen durchschnittlichen Flächenbedarf von etwa 30 m² pro Stellplatz vorsieht – einschließlich Fahrgassen, Rampen, Gehwege, Sicherheitsabstände und infrastruktureller Elemente. Die Prüfung soll klären, ob sich durch eine modulare Aufstockung eine funktionale und tragfähige Lösung ergibt und ob sich die Maßnahme mit den übergeordneten Zielen des

Parkraumkonzepts vereinbaren lässt. Dabei sind Fragen wie Eigentumsverhältnisse, Bau- und Betriebsmöglichkeiten sowie die Situation zu den Nachbargebäuden zu prüfen.

Ausgehend von einer die umliegende Bebauung berücksichtigenden zu realisierenden Gesamtfläche von rund 690 m² pro Parkgeschoss lassen sich bei dieser Flächenannahme etwa 23 Stellplätze pro Ebene realisieren. Bei einem zweigeschossigen Aufbau ergibt sich somit eine Gesamtanzahl von rund 46 Stellplätzen. Diese Zahl kann jedoch variieren, abhängig von der konkreten Anordnung der Stellplätze, der Rampenführung sowie weiteren baulichen Gegebenheiten.

Abbildung 65: Skizze Parkpalette Küsthardtstraße



Quelle: Planersocietät

Im Erdgeschoss könnten zusätzliche Nutzungen wie Fahrradstellplätze, eine Packstation oder die Integration des bereits bestehenden öffentlichen WCs vorgesehen werden. Diese Maßnahmen tragen zur multifunktionalen Nutzung des Gebäudes und ggf. auch zu einem wirtschaftlichen Betrieb bei.

Besonders wichtig ist bei der Planung die sorgfältige Anordnung der Stellplätze und Rampen, um die Zufahrt zur dahinterliegenden Parkfläche sowie zu privaten Parkständen jederzeit sicherzustellen. Daher sind eine durchdachte Verkehrsführung und Flächenorganisation essenziell für den reibungslosen Betrieb. Außerdem sind alle erforderlichen Abstandsflächen einzuhalten.

Der skizzierte Ansatz ist zunächst nur eine erste Idee, die weiter auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden müsste. Insbesondere ist auch ungeklärt, wer diese Parkpalette finanzieren und betreiben würde. Außerdem können Konflikte mit benachbarten Grundstücken entstehen.

10 Beteiligungsprozess

Die Beteiligung der Bürger:innen, lokaler Akteure und Interessengruppen sowie der Ortspolitik hat den Planungsprozess durchweg begleitet und inhaltlich angereichert. Sowohl die Bestandsanalyse als auch das Konzept konnte durch wichtige Hinweise aus der Beteiligung geschärft und insbesondere lokale Besonderheiten berücksichtigt werden. Die Beteiligungsformate und -inhalte sind nachfolgend wiedergegeben.

10.1 Beteiligung der Lenkungsgruppe

Zu den Planungsprozessen in der Hildesheimer Neustadt ist eine Lenkungsgruppe aus Vertreter:innen der Stadt- und Bezirkspolitik, der Initiative Hildesheim Neustadt und der Stadtverwaltung einberufen worden. Diese tagt in regelmäßigen Abständen zu allen Themen rund um die Quartiersentwicklung. In drei Sitzungen wurden schwerpunktmäßig das Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept auf die Tagesordnung gesetzt. Es wurden Arbeitsstände präsentiert und Feedback aufgenommen. Diese Rückmeldungen und Fragestellungen halfen, das Konzept zu schärfen und den Prozess und seine Inhalte an die Politik zu vermitteln.

In der ersten Sitzung am 28. Oktober 2024 wurden die Ergebnisse der Bestandsanalysen sowie der ersten Bürger:innen-Veranstaltung besprochen. Das Feedback aus der Lenkungsgruppe umfasste zum Themenfeld Mobilität die für den Fußverkehr vielerorts zu schmalen Gehwege, auch im Kontext historisch schmaler Straßenräume (Gelber Stern) und welche Lösungsmöglichkeiten denkbar wären. Außerdem wurde eine fehlende direkte fußläufige Verbindung zu den Wallanlagen (z. B. von der Knollenstraße kommend) angesprochen. Die Rückmeldungen zur Verkehrsbelastung in der Keßlerstraße, die auch schon die Bürger:innen äußerten, wurden bestätigt. Die bestehenden Gestaltungsideen der Initiative Neustadt sollten im laufenden Prozess überprüft werden. Zum Themenfeld Klimaanpassung wurde die fehlende Verschattung des Neustädter Markts und ein mögliches Wasserspiel dort angesprochen. Zur Regenwasserversickerung sollte das Konzept der Schwammstadt überprüft werden.

Die zweite Sitzung am 17. März 2025 befasste sich zunächst mit den übergeordneten Zielen sowie den Bausteinen der Mobilitätsentwicklung und Klimaanpassung. Dabei wurde vor allem das Thema Tempo 30 diskutiert. Dabei ist wichtig, dass auf der Goschenstraße eine Tempo-30-Strecke angeordnet wird, sodass die Straße vorfahrtberechtigt bleibt (wichtig für den Busverkehr). Die vorhandenen Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) müssen aber voraussichtlich entfallen, wenn der Bereich vor der Lambertikirche zu einer multifunktionalen Verkehrsfläche würde. In der Goschen- und Wollenweberstraße ist auch zukünftig die Bündelung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, dafür sollen die quartiersinneren Straßen weiter entlastet werden. Grundsätzlich wird betont, dass man bei begrenzter Flächenverfügbarkeit an vielen Stellen Kompromisse in der Entwicklung eingehen müssen. Dies wird in verschiedenen Varianten für die Beispielräume aufgezeigt, die grundsätzlich in die gleiche Richtung weisen, aber sich in der Ausprägung hinsichtlich der Flächen für Mobilität oder

Klima unterscheiden. Dabei wird betont, dass das Thema Parken im öffentlichen Raum ein wichtiges Diskussionsthema sein wird und dies auch später gut vermittelt werden muss.

In der letzten Sitzung zum Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept am 25. August 2025 wurde das Gesamtkonzept für die Neustadt vorgestellt. Dabei wurden aus der Lenkungsgruppe noch einige Details ergänzt. Ebenso wurde angemerkt, dass bei einer Straßenumgestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich wirksame Maßnahmen und Gestaltungen zur Dämpfung der gefahrenen Geschwindigkeit getroffen werden müssen. Außerdem soll deutlich werden, wie viele öffentliche Parkstände wegfallen, weil sie nicht rechtskonform wiederhergestellt werden können und wie viele Parkstände durch alternative Mobilität oder Klimaanpassungsmaßnahmen entfallen. Dieses Delta ist wichtig für die Kommunikation. Eine ersatzweise Quartiersgarage an der Küsthardtstraße / Braunschweiger Straße wird nur geringe Realisierungschancen eingeräumt und solle nicht im Fokus der Diskussionen stehen. Die Option wird allerdings nicht gänzlich ausgeschlossen. Grundsätzlich erfährt das Konzept Zustimmung.

10.2 Beteiligung der Bürger:innen

Im Rahmen der Erarbeitung des Konzepts wurden drei Öffentlichkeitsveranstaltungen vor Ort in bzw. am Rande der Neustadt durchgeführt. Die erste Veranstaltung am 24. Oktober 2025 wurde von rund 100 Interessierten besucht. Nach der Vorstellung des Prozesses wurde an verschiedenen Infoständen über die Themen Klima, Mobilität und Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken in der Neustadt diskutiert. Am Marktstand Klima wurden kühle Orte und Hitzespots in der Neustadt zurückgemeldet. Mehr Grün wird sich vor allem in der Güntherstraße, Goschenstraße und Keßlerstraße gewünscht. Auch die Plätze Neustädter Markt und Hindenburgplatz sollten klimaangepasst aufgewertet werden. Am Marktstand Mobilität wurden viele Beiträge zur Aufenthaltsqualität, Straßenraumgestaltung, zu allen Verkehrsträgern und zum ruhenden Verkehr eingebracht. Der Neustädter Markt, der Kehrwiederwall, der Gelbe Stern/Lappenberg, der Godehard-Garten und die Knollenstraße werden positiv hervorgehoben, während der Hindenburgplatz als unattraktiv gilt. Die Keßlerstraße wird unterschiedlich bewertet. Diskutiert wurde auch das Für und Wider des Kopfsteinpflasters mit unterschiedlichen Positionen (Radverkehr und Sicherheit vs. Historie und Optik). Konflikte zwischen Autos und Menschen bestünden vor allem in der Sedanstraße und Keßlerstraße sowie durch enge Gehwege am Gelben Stern und in der Goschenstraße. Dazu fehle es an sicheren Möglichkeiten, Straßen zu überqueren. Die Goschenstraße wird von Fahrradfahrenden als unsicher und stressig empfunden. Die Taktung des Busses sei nicht ausreichend. Es werden sich zudem mehr Einbahnstraßen gewünscht, um mehr Straßenraum zur Gestaltung zu erhalten. Das Parken im Straßenraum wird als störend empfunden, einigen Teilnehmenden ist jedoch auch wichtig, ausreichend Parkraum zu erhalten. Carsharing wird auch als sinnvolle Lösung gesehen.

Abbildung 66: Eindrücke von der ersten Bürger:innen-Veranstaltung



Bei der zweiten Veranstaltung am 25. März 2025 wurden mögliche Varianten zur Gestaltung der Straßenräume in einem Workshop-Format diskutiert. Einleitend wurden dafür die (rechtlichen) Rahmenbedingungen vorgestellt. An Arbeitstischen wurden durch die Teilnehmenden Vorschläge für die einzelnen Straßen und Plätze eingebracht. Allgemein wurde festgehalten, dass Flächen mit wechselnden Nutzungen zur Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung ein gutes Mittel sind. Es sollten zudem mehr verkehrsberuhigte Bereiche entstehen. Zudem solle die Verbindung Innenstadt – Neustadt verbessert werden. Für das gesamte Quartier wurde sich Tempo 30 gewünscht. Auf der Goschenstraße/Wollenweberstraße/Annenstraße solle das Parken in Maßen erhalten bleiben, ansonsten der Straßenzug möglichst verkehrsberuhigt und mit höheren Widerständen versehen werden. Die Güntherstraße solle zur Einbahnstraße werden und flaches Grün ergänzt werden. Mehr Grün und Bäume solle es auch in der Braunschweiger Straße geben. Eine weitestgehend vom Parken befreite und gut nutzbare, freigehaltene Platzfläche auf den Neustädter Markt wird befürwortet. An der zukünftigen Gestaltung des Platzes wird großes Interesse gezeigt. Zusätzliche Elemente für Bäume, Verdunstungselemente, Trinkwasserspender und Urban Gardening sind nur einige Beispiele für die zahlreichen Wünsche für den Neustädter Markt.

Abbildung 67: Impressionen der zweiten Bürger:innen-Veranstaltung



In der dritten und letzten Veranstaltung am 04. Juni 2025 wurde der Entwurf des Konzepts den Bürger:innen vorgestellt. Hier konnten nochmals Anmerkungen zum Gesamtkonzept gleichwie zu den einzelnen Straßen eingebracht werden. Insbesondere in dieser Veranstaltung wurde auf die Bedeutung der Parkplätze für auswärtige Kundschaft und für Ärzte/Apotheken hingewiesen. Ebenso besteht der Wunsch nach Lade-/Lieferzonen. Weitere Themen umfassten unter anderem die Berücksichtigung von Barrierefreiheit, mehr Baumstandorte und die Verhinderung von Schleichverkehr über die Braunschweiger Straße. Auch die Idee einer Einbahnstraße auf der Goschenstraße wurde

eingbracht, was aber zu unerwünschten Mehrverkehren innerhalb des Quartiers führen würde. Zudem wurden Fahrradbügel im gesamten Quartier und Carsharing als weiteres Mobilitätsangebot gewünscht. Auf dem Konzeptplan wurde abschließend grüne bzw. rote Punkte geklebt, an welchen Stellen die Bürger:innen das Konzept als gelungen empfinden und an welchen Stellen noch Diskussionsbedarf besteht.

Abbildung 68: Impressionen der dritten Bürger:innen-Veranstaltung



Die Veranstaltungen wurden im Detail mit allen Einzelmeinungen dokumentiert. Die Dokumentationen sind über die Website des Quartiersmanagements abrufbar.

10.3 Online-Beteiligungen von Jugendlichen

Im Rahmen der Beteiligungsformate zum Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept wurde eine Online-Beteiligung von Schüler:innen vom 23. Juni bis zum 11. Juli 2025 durchgeführt. Dabei wurden Beiträge von Jugendlichen unter anderem über die ansässigen Schulen und Jugendeinrichtungen im Quartier in einer Dialogkarte zu den Kategorien Fußwege und Überquerungen von Straßen, Radverkehr, Busverkehr, Bepflanzungen und Grünflächen, Hitzeorte, Wohlfühlorte, Spiel und Sport sowie Sonstiges gesammelt. Die Rückmeldungen spiegeln ein breites Spektrum an Bedürfnissen rund um die Themen Mobilität, Aufenthalt und Klimaanpassung wider, die die Jugendlichen im Alltag beschäftigen. Die Anzahl der Teilnehmenden und ihrer Beiträge waren dabei überschaubar; die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen bergen im Rahmen zukünftiger Beteiligungsprozesse noch mehr Potenzial.

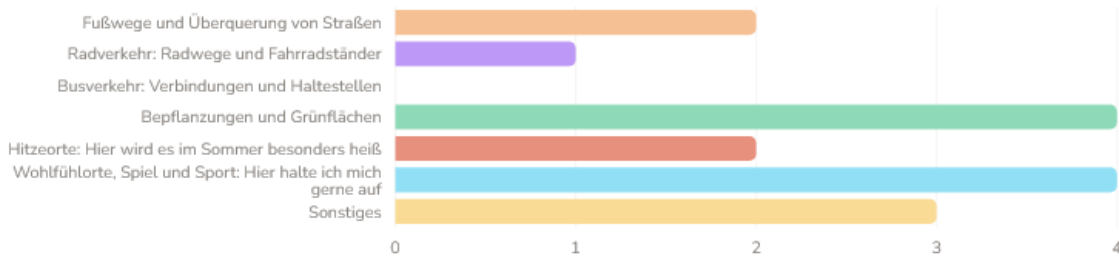
Besonders häufig wurden Anliegen zu Grünflächen und Bepflanzungen geäußert. Die Beiträge zeigen ein starkes Bewusstsein für die Bedeutung von gepflegten und zugänglichen Grünräumen für das Stadtbild in der Hildesheimer Neustadt und das persönliche Wohlbefinden. Dabei wurden sowohl konkrete Orte wie bspw. den Hindenburgplatz und der Kehr wiederwall benannt als auch Vorschläge zur Verbesserung der Pflege und Ausstattung gemacht. Im Bereich der Klimaanpassung wurde insbesondere die Problematik der sommerlichen Hitze in versiegelten Straßenräumen angesprochen, wodurch nochmal deutlich wird, dass sich die Jugendlichen mehr Grün in der Hildesheimer Neustadt wünschen.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Gestaltung von Fußwegen und der Verkehrssicherheit. Hier wurde mehrfach der Wunsch nach einer stärkeren Priorisierung des Fußverkehrs geäußert, insbesondere durch die Einrichtung von Zebrastreifen und die Reduzierung des Autoverkehrs an bislang stark befahrenen Straßen. Die Beiträge verdeutlichen, dass sich junge Menschen sichere und barrierefreie Wege wünschen, die auch Aufenthaltsqualität bieten. Hinsichtlich ihren (potenziellen) Wohlfühlorten äußerten die Jugendlichen den Wunsch nach mehr und schöneren Sitzgelegenheiten sowie nach Orten, die zum Verweilen und sozialen Austausch einladen. Dabei wurde auch die Aufenthaltsqualität bestehender Plätze, wie dem Neustädter Markt, kritisch betrachtet und Verbesserungsvorschläge eingebracht. So können sich die Beteiligten bspw. die Umwandlung des Neustädter Marktes in eine Fußgängerzone vorstellen. Hinsichtlich Verbesserungen im Radverkehr wünschen sich die Jugendlichen insbesondere sicherere Radverkehrsinfrastruktur und Abbiegemöglichkeiten zu den Schulgeländen, wie zum Beispiel an der Wollenweberstraße. Die Schülerinnen und Schüler der Friedrich-List-Schule merken darüber hinaus auch an, dass sie sich mehr Parkmöglichkeiten, u.a. auch für E-Fahrzeuge, im Schulumfeld wünschen.

Die Beiträge der Jugendbeteiligung spiegeln ein differenziertes Bild der Bedürfnisse und Wünsche junger Menschen in der Hildesheimer Neustadt wider und zeigen, dass sie sich aktiv mit ihrer Umgebung und deren Entwicklung auseinandersetzen. Die Beteiligung liefert somit wertvolle Impulse für die Weiterentwicklung des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts und sollte in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Abbildung 69: Heatmap der Orte der Rückmeldungen der Schüler:innen





10.4 Beteiligung weiterer Akteure

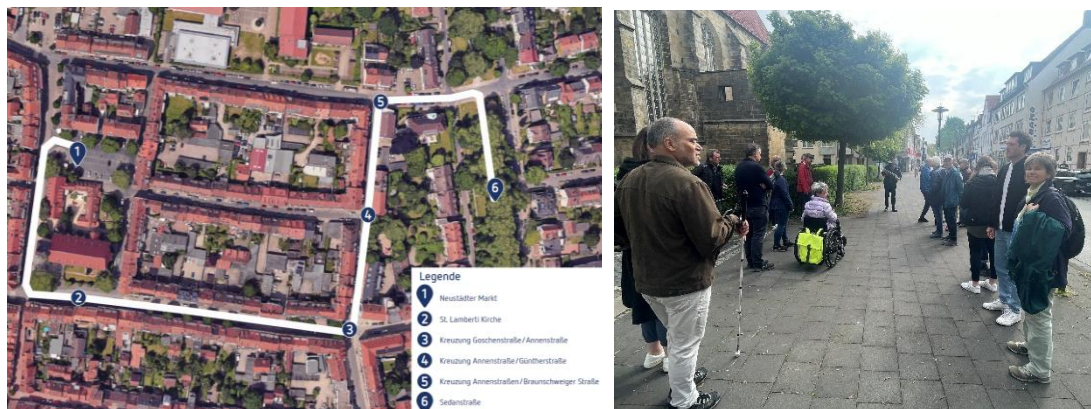
Quartiers-Rundgang mit der Initiative Neustadt

Der Verein Initiative Neustadt engagiert sich intensiv für die Entwicklung des Quartiers und hat sich auch in der Vergangenheit schon mit Fragen zur Verkehrsentwicklung und Raumgestaltung in der Neustadt befasst. Dies wurde bei einem Spaziergang durch das Quartier am 03. Dezember 2024 gemeinsam besprochen. Dabei ging es unter anderem um das Superblock-Prinzip und eine mögliche Fußwegeverbindung über die Knollenstraße hinaus in Richtung Kehrwiederwall. Einige Elemente der Ideen konnten in das Konzept aufgenommen und integriert werden, zum Beispiel die Erweiterung des Raums des Neustädter Markts über die Braunschweiger Straße und Goschenstraße hinaus, nicht alle Ideen zeigen sich jedoch realisierbar.

Spaziergang zum Themenfeld Barrierefreiheit und Inklusion

Um das Ziel der sozialen und Mobilitätsteilhabe noch stärker zu berücksichtigen und die Belange mobilitätseingeschränkter Personen umfassend zu verstehen und zu berücksichtigen, wurde am 22. April 2025 ein Spaziergang durch die Neustadt durchgeführt. Entlang verschiedener Stationen, die die unterschiedlichen öffentlichen Räume und Situationen in der Neustadt widerspiegeln, wurden die dort relevanten Themen besprochen. Am Neustädter Markt befinden sich erhebliche Hindernisse, wie Bordsteinkanten, Unebenheiten sowie eine ungeordnete Straßenraummöblierung, bestehend aus Laternen, Verkehrsschildern und Absperrungen. Eine ebene Platzgestaltung mit Orientierungshilfen für Sehingeschränkte wird begrüßt. An der Goschenstraße wurde unter anderem auf die Bedeutung einer barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle, aber auch auf die fehlende Barrierefreiheit am Bahnhof Hildesheim Ost hingewiesen. Mehr Abstellplätze für E-Scooter und Fahrräder soll ein ungeordnetes Abstellen auf dem Gehweg verhindern. Der Gehweg selbst ist hier außerdem zu schmal, als dass sich zwei Rollstuhlfahrende begegnen können. Gehwegparken müsse künftig verhindert werden. Bäume und Sitzmöglichkeiten werden als wichtig für Schatten und Pausen erachtet. Der Spielplatz an der Annenstraße sollte künftig auch für Menschen mit Behinderung sowie für alle Generationen nutzbar sein. Auch entlang der Sedanallee fehlen unter anderem barrierefreie Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsangebote, außerdem behindern sich hier Radfahrende und zu Fuß Gehende gegenseitig. Es müsse mehr Rücksichtnahme durch schnelle Radfahrende erfolgen, auch wenn der Radverkehr grundsätzlich ein Anrecht auf eine Nutzung der Sedanallee haben sollte.

Abbildung 70: Impressionen des Inklusionsspaziergangs



Abstimmung mit weiteren städtischen Akteuren

In zwei Terminen wurde das Konzept mit Vertreter:innen des Fachbereichs Tiefbau, Verkehr und Grün (FB 66) sowie der Energieversorgung Hildesheim (EVI) und der Stadtentwässerung (SEHI) diskutiert. Dabei wurden insbesondere der Leitungsbestand unterhalb der Straßen sowie die verkehrlich-bauliche Machbarkeit der Konzeptgedanken besprochen. Das Konzept kann grundsätzlich im Einklang mit den Belangen der Energieversorgung, der Stadtentwässerung und des Fachbereichs Tiefbau, Verkehr und Grün (FB 66) verfolgt werden. An einzelnen Stellen können sich in den folgenden Planungs- und Leistungsphasen jedoch noch Einwände und möglicherweise notwendige Änderungen ergeben. Dies kann insbesondere die Baumstandorte betreffen, die aufgrund von Leitungen und Abständen anders platziert werden müssen.

11 Weitere Schritte und Fazit

Das Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept zeigt die Potenziale auf, die in der Hildesheimer Neustadt mit einer anstehenden Kanalsanierung und Fernwärmeversorgung einhergehen: eine umfassende, qualitative und zukunftsorientierte Weiterentwicklung des öffentlichen Raums hin zu einem mobilitäts- und klimaangepassten Verkehrsraum mit hoher Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen und Gäste des Quartiers. Durch die ganzheitliche Betrachtung des Quartiers und der Themenfelder Mobilität und Klimaanpassung konnten mit dem Konzept Nutzungsschwerpunkte definiert werden und Bereiche mit höherem und geringerem Veränderungs- und Umgestaltungspotenzial identifiziert werden. Dafür wurden, auf Basis einer umfassenden Bestands- und SWOT-Analyse, die Zielsetzungen und räumlichen Funktionen der unterschiedlichen öffentlichen Räume in der Neustadt definiert. Daran schließt sich die Zonierung des öffentlichen Raums an und damit die Darstellung, welche Flächen für welche Nutzung/Funktion zur Verfügung gestellt werden müssen und können. Es verbleibt ein Handlungsspielraum, in dem sich schwerpunktmäßig die Maßnahmen und Bausteine der Mobilitätsentwicklung und Klimaanpassung wiederfinden sollen. Dieses Grundkonzept die Basis für die kommenden verkehrs- und freiraumplanerischen Planungsleistungen, die anschließend sukzessive für einzelne Straßen(abschnitte) vergeben werden. Die Umgestaltungsmaßnahmen werden sich, in Abhängigkeit von der Kanalsanierung und der Verlegung der Fernwärme, über die kommenden etwa 12-15 Jahre erstrecken. Auf Basis dieses Konzepts ist für die jeweiligen Planungsbereiche eine individuelle Aushandlung der Flächenverteilung (Verkehrsflächen und Flexzonen) durchzuführen. Insbesondere Anlieger:innen sollten in diese Prozesse nochmals eingebunden werden.

Unabhängig von öffentlichem Raum gilt es, das in der Neustadt bereits stark vorhandene private und organisierte Engagement zu fördern und zu fordern. Ein Großteil der Flächen ist nicht in der Handhabe der öffentlichen Hand. Dazu gehören die Gebäude mit ihren Fassaden und Dächern, die ein Begrünungspotential aufweisen, genauso wie die Innenhöfe mit teilweise untergenutzten Stellplatzangeboten und extrem hohen Versiegelungsgraden. Durch das Hof- und Fassadenbegrünungsprogramm wird bereits der finanzielle Anreiz seitens Stadt und Fördermittelgeber geschaffen. Letztlich wird die Hildesheimer Neustadt nur durch die Zusammenarbeit und Bereitschaft aller Akteure mobilitäts- und klimaangepasst.

Quellenverzeichnis

Deutsche Bahn (2024): Fahrplanauskunft

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011) – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Landkreis Hildesheim (2020) – Nahverkehrsplan

StVO – Straßenverkehrsordnung (2021)

SHP Ingenieure i. A. des LK Hildesheim (2018) – Landkreisumfassende Ergebnisse der Mobilitätsbefragung