



MOBILITÄTS - UND KLIMAANPASSUNGSKONZEPT FÜR DIE HILDESHEIMER NEUSTADT

Kurzfassung



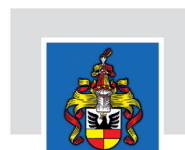
Fachbereich
Stadtplanung und Stadtentwicklung



 HILDESHEIM

AUFTRAGGEBERIN

Stadt Hildesheim
Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung (FB61)
Markt 3, 31134 Hildesheim
stadtplanung@hildesheim.de
www.hildesheim.de



Stadt Hildesheim

Sandra Brouër (Dipl.-Ing.), Fachbereichsleitung
Dirk Neumann (Dipl.-Ing.), Planer Sanierung
Stefanie Korfmacher (B.A.), Planerin Sanierung

AUFTRAGNEHMERINNEN

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1, 44263 Dortmund
www.planersocietaet.de



David Madden (M. Sc.)
Julia Herzog (M. Sc.)
Theresa Brockhaus (M. Sc.)
Florian Farrenkopf (M. A.)

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6, 10779 Berlin
www.bgmr.de



Arno Walz (M. Sc.)
Antje Bachmann (Dipl. Ing.)
Tobias Baeumer (M. Sc.)

Bildnachweise:
Titel- und Rückseite: © StadtHildesheim
S.6 unten: qimby.net
Alle weiteren Bilder/Grafiken © Planersocietät / bgmr

Stand: Dezember 2025

EINLEITUNG

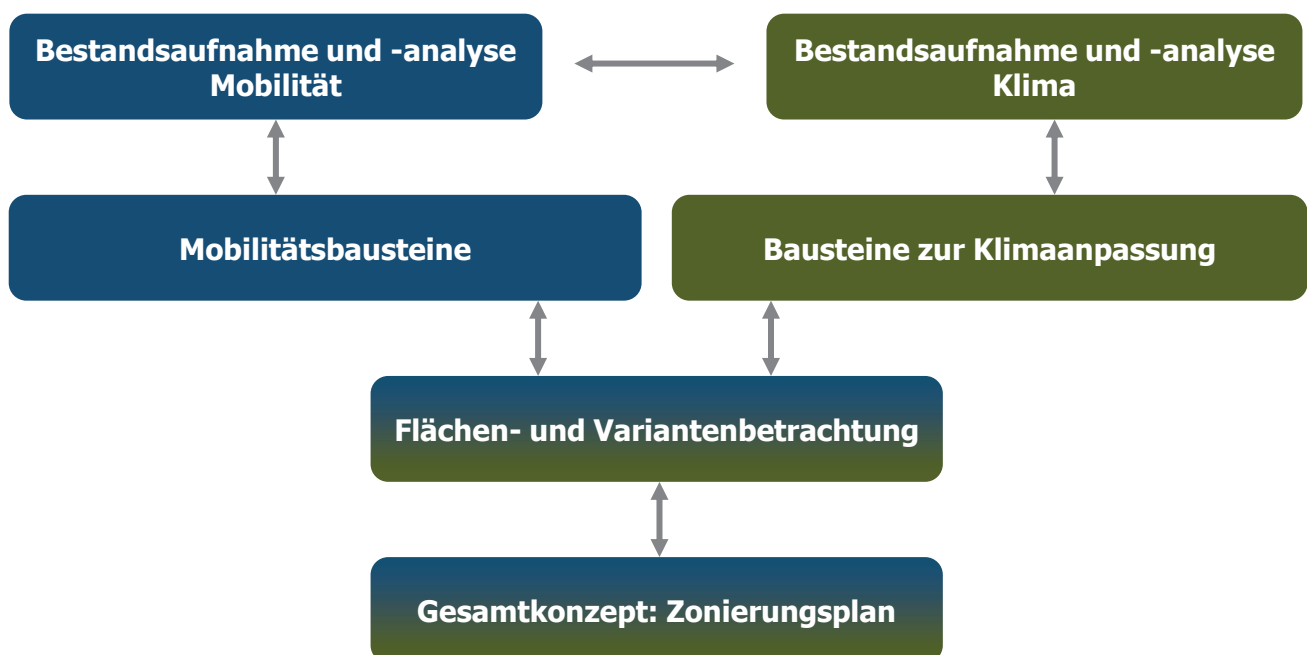
EIN MOBILITÄTS- UND KLIMAAANPASSUNGS-KONZEPT FÜR DIE HILDESHEIMER NEUSTADT

Die Hildesheimer Neustadt steht als innerstädtisches Quartier vor der Herausforderung, nachhaltige Mobilitätsformen und wirksame Klimaanpassung trotz starker Versiegelung, hoher Hitzebelastung, eingeschränkten Grünbereichen sowie einer Dominanz des motorisierten Verkehrs umzusetzen. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Hildesheim die Erstellung eines integrierten Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts für die Hildesheimer Neustadt beauftragt. Durch das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ werden innerhalb eines Förderzeitraums von 15 Jahren in der Neustadt Maßnahmen umgesetzt, die zur Stärkung der klimatischen Resilienz, der umweltfreundlichen Mobilität und der Inklusion beitragen. So erhält die Neustadt multifunktionale, zukunftsfähige, barrierefreie und attraktive öffentliche Räume für aktuelle und künftige Generationen und wird zu einem hochwertigen und lebenswerten Stadtteil weiterentwickelt.

Die vorliegende Kurzfassung bietet einen kompakten Überblick über die Inhalte und Maßnahmen des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts für die Hildesheimer Neustadt.

INTEGRIERTER PROZESS: MOBILITÄT UND KLIMA ZUSAMMEN GEDACHT

Das Konzept behandelt Mobilität und Klima nicht getrennt, sondern als Handlungsfelder, die sich gegenseitig beeinflussen. Verkehrsflächen, Versiegelung und Nutzungsdichte sind Ursache für hitzebelastete Bereiche und Überflutungsgefahren, schaffen aber auch Spielräume für Begrünung und innovative Mobilitätslösungen. Im Planungsprozess wurden die Themen gemeinsam behandelt. Ausgehend von einer Bestandsaufnahme mit zusammenfassender Bewertung wurden Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung sowie zur Klimaanpassung zusammengetragen, die bei der Quartiersentwicklung zu berücksichtigen sind. Anschließend sind die öffentlichen Verkehrsflächen in Varianten unter Berücksichtigung der Mobilitäts- und Klimabausteine zur Neugestaltung untersucht worden. Als Ergebnis wurde ein Vorschlag für jede Straße in der Neustadt entwickelt. Das Gesamtkonzept ist im sogenannten Zonierungsplan zusammengefasst, welcher die künftige Nutzung und Verteilung der Verkehrsflächen zeigt.



Integrierter Prozess: Mobilität und Klima zusammen gedacht

ANALYSE UND BETEILIGUNG

BETEILIGUNGSPROZESS UND GOVERNANCE

Die Planung wurde über rund ein Jahr mit den Neustädter Bürgerinnen und Bürgern, der Politik sowie weiteren örtlichen Akteuren – darunter die Initiative Neustadt, Jugendliche, Gewerbetreibende und der Inklusionsbeirat – diskutiert. In unterschiedlichen Veranstaltungen wurden unter anderem Barrieren (z.B. Gehwegparken, fehlende Querungen), Aufenthaltsqualität, Grünstrukturen und die zukünftige Nutzung von Straßen und Plätzen in der Neustadt besprochen. Alle Meinungen und Konfliktpunkte wurden dokumentiert und sind im Konzept, soweit möglich, berücksichtigt worden.

BESTANDSANALYSE MOBILITÄT

Modal Split - so sind die Menschen in der Neustadt unterwegs

In der Hildesheimer Neustadt dominiert der Fußverkehr auf Kurzstrecken mit über 63% der Wege im innerstädtischen Bereich, während der motorisierte Verkehr zunehmend weniger genutzt wird, aber mit hohem Platzbedarf insbesondere im öffentlichen Raum präsent bleibt. Der ÖPNV-Anteil ist mit 11% aller Wege noch ausbaufähig, Buslinien sowie der Bahnhof Hildesheim Ost sind jedoch gut erreichbar. Der Radverkehr hat in den letzten Jahren im Stadtverkehr weiter zugenommen.

Straßen und Verkehr in der Neustadt

Das Verkehrsnetz ist auch in der Neustadt noch stark auf die Belange des Kraftfahrzeugs ausgerichtet – mit teils hohen Geschwindigkeiten, einem umfangreichen Angebot an öffentlichen Parkständen, engen Gehwegen und fehlender Sicherheit im Radverkehr. Die Verbindung zur Innenstadt, zu

Grünanlagen und Versorgungseinrichtungen ist grundsätzlich vorhanden, aber oft von Barrieren und konfliktreichen Kreuzungsbereichen unterbrochen. Der öffentliche Raum ist zudem nicht barrierearm nutzbar. In einigen Straßen sind die Gehwege teilweise zugeparkt.

BESTANDSANALYSE KLIMA

Hitzebelastung

In vielen Straßen der Neustadt gibt es kaum bzw. keine Bäume, der weitgehend versiegelte Neustädter Markt ist ein Hitzehotspot. Die Analyse zeigt eine geringe Durchlüftung und hohe Hitzebelastung insbesondere in engen Straßen wie der Güntherstraße und der nördlichen Annenstraße. Die bestehende Grünstruktur (Sedanallee, Kehrwießerwall) sorgt nicht überall für ausreichende Kühlung. Es fehlt zudem eine Verbindung zur Grünanlage Kehrwießerwall.

Überflutungsrisiko

Im östlichen Bereich weisen die Straßenräume der Neustadt bei Starkregen ein hohes Überflutungsrisiko auf. Stark versiegelte Straßen sorgen dafür, dass das Wasser nicht abfließen kann und das Kanalsystem schnell überlastet ist.

Grünflächenpotenziale

Etwa 33% der Fläche der Neustadt ist dem öffentlichen Raum zuzuordnen, davon wiederum sind allerdings nur etwa 22% Grünflächen. Für viele Haushalte ist ein wohnungsnaher Zugang zu öffentlichen Ausgleichsräumen nicht gegeben. So ist beispielsweise der Neustädter Markt nahezu komplett versiegelt.



Öffentliche Auftaktveranstaltung am 24. Oktober 2024



Bewertung Zonierungsplan am 04. Juni 2025



Dritte Dialogveranstaltung „Mobilität und Klima in der Neustadt“ am 04. Juni 2025 im St. Lamberti Gemeindezentrum

SWOT-ANALYSE FÜR MOBILITÄT UND KLIMA

Stärke	Schwäche	Chance	Risiko
Kompaktes, fußverkehrs- freundliches Netz	Dominanz von Autos, hoher Parkdruck	Zunehmend mehr ÖPNV, Fuß- und Radverkehr in der Stadt	Klimawandel erhöht Extrem- wetterereignisse, Flächen- konflikte
Viele Pläne und Grundlagen vorhanden (z.B. Parkraum- konzept, ISEK)	Defizite im Fuß- und Radverkehr, Barrieren	Flächenentsiegelung, Begrünung, multi- funktionale Flächennutzung	Ressourcenknappheit, lange Planungsverfahren, technische Hemmnisse
Engagierte Vor-Ort-Initiativen	Zu wenige Grünflächen, Hitzeinseln	Digitalisierung, Sharing- Angebote, Förderung nach- haltiger Mobilitätsangebote	Mobilitätsverhalten ändert sich nur langsam



Kombinierte SWOT-Karte Mobilität und Klima

BAUSTEINE FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILIÄTS-ENTWICKLUNG

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 Bewohnerinnen und Bewohner der Neustadt sind eine gute Anbindung und viele Mobilitätsangebote ebenso wichtig wie sichere und barrierefreie Wege, insbesondere für ältere Menschen und Familien mit Kindern. Kundinnen und Kunden des Wochenmarktes und 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 zu Fuß Gehende sollen auf komfortablen, durchgängigen und gut gestalteten Wegen sicher und zügig ins und durchs Quartier gelangen.

Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, Verkehrsberuhigung

Rad- und Fußverkehr werden durch den Ausbau sicherer und attraktiver Wege, Aufenthaltsbereiche und Flanierachsen gestärkt.

Der ÖPNV wird durch Taktverdichtung, barrierefreie Haltestellen und innovative ergänzende Angebote der Sharing Mobility attraktiver.

Verkehrsberuhigung und die Gestaltung von Straßen als Mischverkehrsfläche reduzieren den Durchgangsverkehr und



Barrierefreier Innenstadtbereich in Heiligenstadt

erhöhen die Verkehrssicherheit. Zugleich bleibt die Erschließung, vor allem für Zielverkehr und Lieferverkehr, gesichert. Die Bewirtschaftung der Parkplätze kann den Parkdruck senken und das Parken auf private Stellplätze und in Parkhäuser verlagern.

Beispielmaßnahmen

- Breitere Gehwege, mehr Sitz- und Spielgelegenheiten entlang wichtiger Wege und in den Grünbereichen
- Mehr Aufmerksamkeit für den Radverkehr durch Piktogramme, Markierungen und mehr Abstellmöglichkeiten
- Barrierefreier Ausbau und Verbesserung der Ausstattung von Bushaltestellen in der Neustadt
- Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Neustadt, teilweise Umnutzung von Parkständen zur Klimaanpassung



Referenzprojekt für Platzgestaltung, qimby.net - CC0 1.0



Referenzprojekt für Straßengestaltung, qimby.net - CC0 1.0

BAUSTEINE ZUR KLIMAAANPASSUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM

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 Wohlempfinden im Quartier beitragen. Während für die Anwohnerinnen und Anwohner die Erreichbarkeit von Ausgleichsräumen, die nächtliche Abkühlung und der Schutz vor Schäden durch Starkregen von großer Bedeutung sind, profitieren die Besucherinnen und Besucher von einer klimaangepassten Umgestaltung durch mehr Aufenthaltsmöglichkeiten und Verschattung in Straßenräumen und auf Plätzen. Insbesondere die vulnerablen Gruppen, wie ältere und jüngere Menschen, brauchen schattige und begrünte Wege zu ihren Zielorten. Radfahrende und zu Fuß Gehende sollen komfortabel durchs Quartier kommen.

Blau-Grüne Klimaanpassung

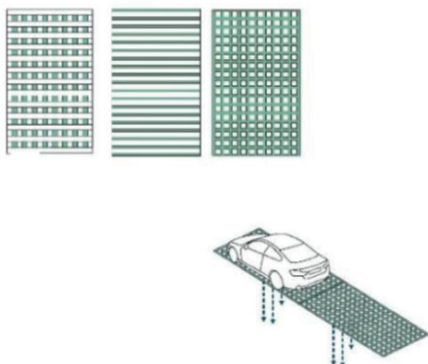
Die Entsiegelung und Begrünung von Straßenrandzonen (Flexzonen) und Platzflächen schaffen Raum für Verdunstungs-, Versickerungs- und Verschattungselemente zur Kühlung und für den Klimakomfort.

Hydrologisch optimierte Baumstandorte, Fassadenbegrünungen und Verdunstungsbeete erhöhen die Biodiversität, reduzieren den Oberflächenabfluss und können mit Aufenthaltsqualität kombiniert werden.

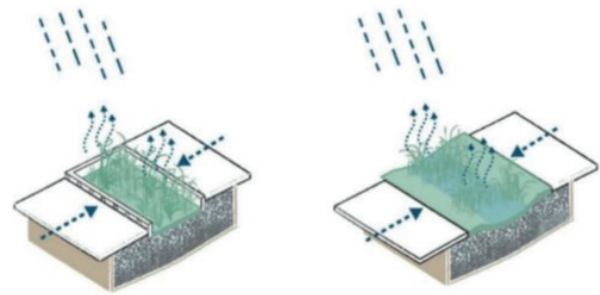
Dezentraler Regenwasserrückhalt, Zisternen und Dachbegrünungen sollen als Starkregenvorsorge eingeführt werden. Notwasserwege, die das Regenwasser im Starkregenfall gezielt ableiten sollen, reduzieren Überflutungsrisiken.

Zielsetzung

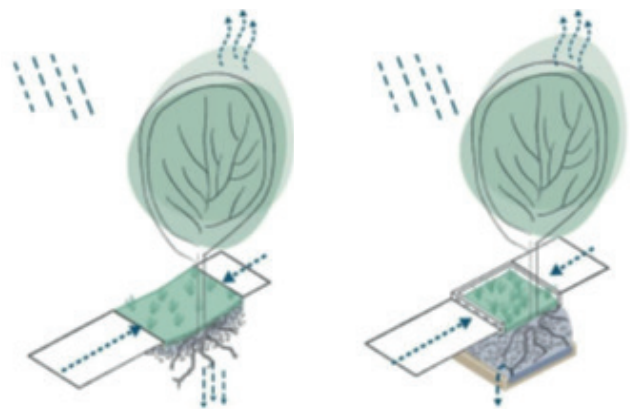
- Mehr Vegetationsfläche
- Mehr Klimakomfort
- Stärkung des Bodenwasserhaushaltes und nachhaltige Nutzung des Regenwassers
- Vorsorge und Sicherheit



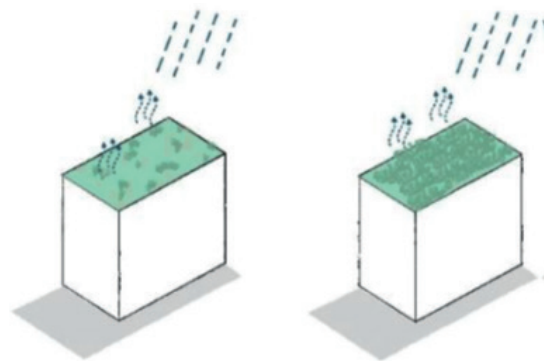
Skizze wasserdurchlässige Bodenbeläge



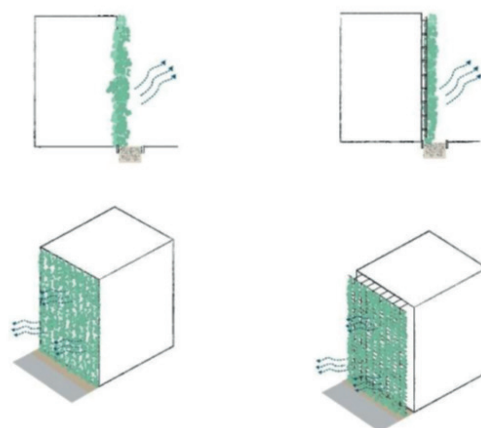
Skizze Verdunstungsbeete



Skizze vitale und hydrologisch optimierte Baumstandorte



Skizze Dachbegrünung

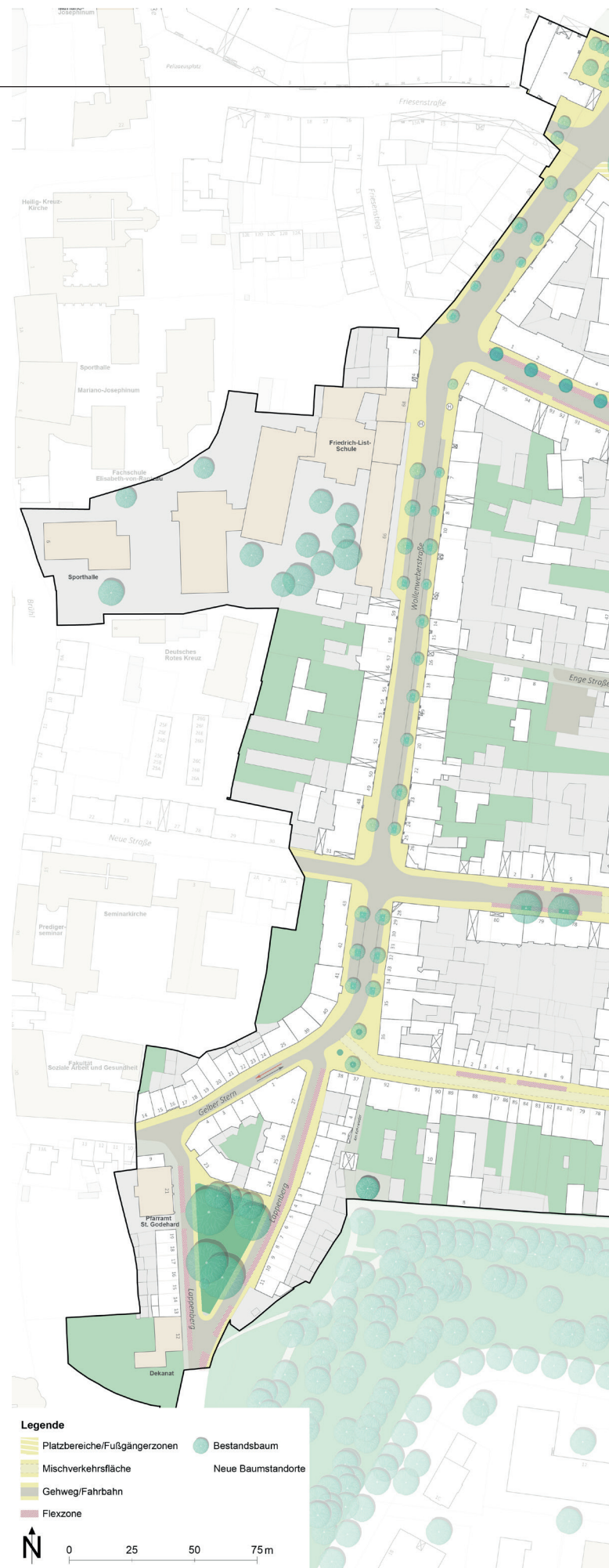


Skizze Fassadenbegrünung

ZONIERUNGSPLAN

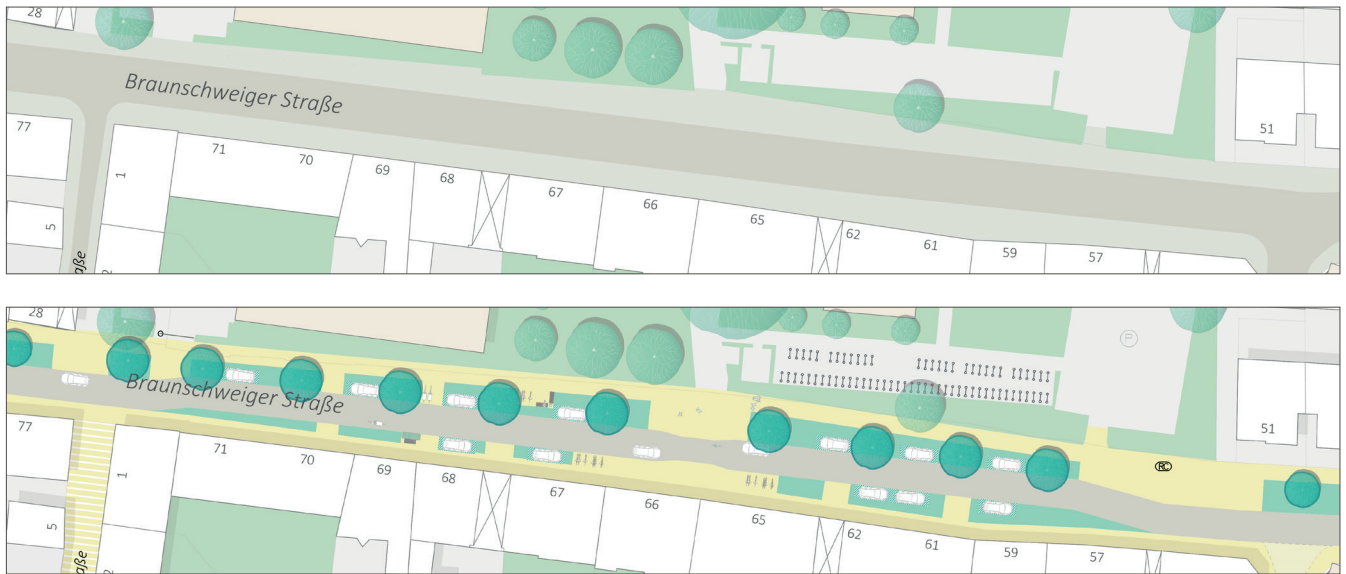
Zentrales Ergebnis des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts ist der Zonierungsplan. Er zeigt, wie die öffentlichen Räume genutzt und die Straßenflächen den verschiedenen Verkehrsmitteln zugeordnet sind. Aufgrund feststehender Planungsrichtlinien ist der Gestaltungsspielraum in den meist engen Straßenräumen begrenzt – er konzentriert sich auf sogenannte Flexzonen. Diese bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen wie Parken, Grünflächen oder weitere Mobilitätsangebote.

Der Zonierungsplan stellt nicht den endgültigen Straßenentwurf dar. Die detaillierte Ausarbeitung erfolgt in späteren Planungsphasen.





STRASSENSTECKBRIEFE



Braunschweiger Straße im Bestand (oben) und in der Zukunft (unten)

Im Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept ist jede Straße anhand eines Steckbriefes hinsichtlich ihrer Funktion, Flächenaufteilung und Flexzonen-Nutzung beschrieben und im Detail dargestellt.

WAS BEDEUTET DAS FÜR DIE EINZELNEN STRASSEN UND PLÄTZE?

Braunschweiger Straße

- Breitere Gehwege und Reduktion der Fahrbahnbreite auf ein Maß von 4,5-5,0 m
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Etablierung einer durchgehenden Baumreihe
- Ruhender Verkehr ist weiterhin beidseitig möglich

Güntherstraße / nördliche Annenstraße

- Mischverkehrsfläche mit Reduktion der Fahrgassenbreite durch Einbahnstraßenregelung (ca. 4,0 m)
- Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Bereich“
- Fußgängerinnen und Fußgänger können die ganze Straßenbreite nutzen
- Integration von Verdunstungsbeeten

Neustädter Markt

- Weiterentwicklung als attraktive und barrierefreie, multifunktional nutzbare Platzfläche in der Quartiersmitte,
- Entwicklung als zusammenhängender Raum für Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Wochenmarktes, mehr Möglichkeiten für Außengastronomie und Veranstaltungen
- Die Erschließung mit dem Kfz bleibt für Anwohnende und Anlieger (z.B. Lieferverkehr, Marktbesucher) erhalten, die Erschließung an der Südostseite bleibt einschließlich der dortigen Parkstände erhalten

Goschenstraße

- Erhalt als lokale Geschäfts- und Sammelstraße für alle Verkehrsmittel
- Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 und Angleichung des Materials im Bereich Neustädter Markt
- Neue Baumpflanzungen, Parkmöglichkeiten sowie Lade-/Lieferbereiche auf einer Straßenseite

Verbindung Hindenburgplatz bis Keßlerstraße

- Stärkung der Fußwegeverbindung vom Hindenburgplatz über den Neustädter Markt bis zur Knollenstraße und Keßlerstraße

PARKRAUMBILANZ UND AUSBLICK

PARKRAUMBILANZ UND UMGANG MIT DEM RUHENDEN VERKEHR

Parken in der Neustadt wird sich ändern

Die Umgestaltung der Straßen bringt auch Veränderungen im ruhenden Verkehr mit sich. Bei einem Straßenneubau können die Parkstände an vielen Stellen nicht wie im Bestand wiederhergestellt werden, da bestimmte Regeln und Maße eingehalten werden müssen, beispielsweise die Breite von Gehwegen oder der Fahrbahn für den Busverkehr. Daher können auch bei einer bestandsnahen Umgestaltung nicht alle Parkstände erhalten bleiben. Von etwa 550 öffentlichen Parkständen könnten gemäß Zonierungsplan bis zu ca. 450 Parkstände erhalten werden. Damit ist jedoch noch kein Beitrag zur Klimaanpassung und Mobilitätsentwicklung erfolgt. Mit den Gestaltungsvorschlägen dieses Konzepts für mehr Aufenthaltsqualität, Grün und sichere Wege würde der Raum von etwa 65 Parkständen beansprucht, die Neustadt jedoch so als modernes und nachhaltiges Quartier weiterentwickelt. Die Planung zur Aufwertung des Neustädter Markts wird voraussichtlich in Varianten erfolgen, die unterschiedliche Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr haben können und die für die Beteiligung und Entscheidungsfindung visualisiert werden sollen. Derzeit sind auf der Platzfläche 88 Parkstände vorhanden. Durch Maßnahmen im Parkraummanagement (z.B. Bewohnerparken, Bewirtschaftung) kann der Parkdruck gesenkt werden, sodass in Wohnstraßen wie der Braunschweiger Straße und Güntherstraße Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner und in der gemischt genutzten Goschenstraße auch Parkmöglichkeiten für Kundinnen und Kunden bereitgehalten werden. Außerdem sollten private Parkmöglichkeiten wie Garagen konsequenter zum Abstellen von Autos genutzt werden.

AUSBLICK

So geht es weiter

Das Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzept wurde am 15.12.2025 durch den Rat der Stadt Hildesheim beschlossen und bildet die Grundlage für die Umgestaltung der Straßen und Plätze in der Neustadt. Dafür stehen in den kommenden rund 15 Jahren umfangreiche Fördermittel bereit. Aufgrund paralleler Arbeiten zur Kanalsanierung und Erneuerung von Leitungen sowie um die Menschen in der Neustadt nicht übermäßig durch Baustellen zu belasten, findet der Umbau in mehreren Phasen bis mindestens zum Jahr 2037 statt. Die Inhalte und Bausteine des Mobilitäts- und Klimaanpassungskonzepts werden dazu in mehreren weiteren Planungsschritten konkretisiert und im Detail entwickelt. Dann wird es weitere Möglichkeiten zur Beteiligung und Information geben.

