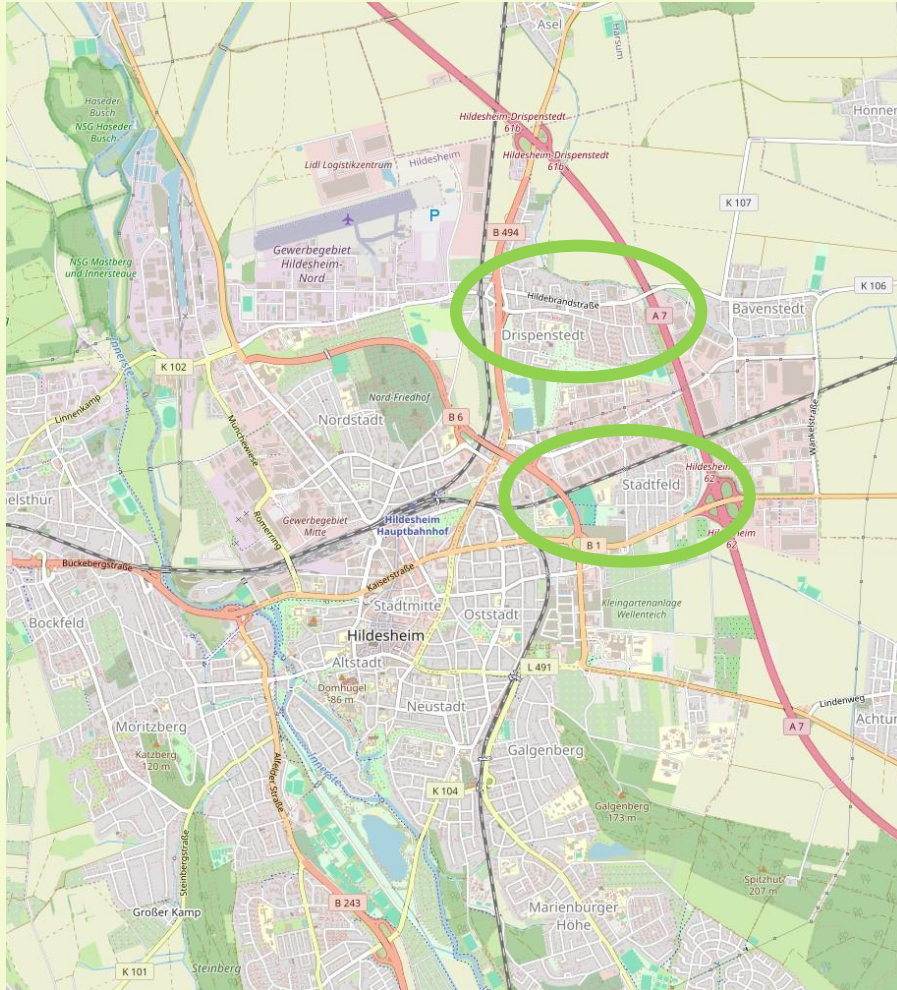


Mobilitätskonzept Drispfenstedt und Stadtfeld –



**Zwei isolierte Hildesheimer
Stadtteile -
durch Fahrradroutes und
öffentliche Verkehrsmittel
besser an die Stadt anbinden**

**Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Hildesheim e.V.**

Verkehrsclub Deutschland: Expertise und gemeinnützige Lobbyarbeit, bundesweit und in Hildesheim

Zukunftsfähige Mobilität für Menschen: klima-, umwelt- und sozialverträglich, sicher und gesund für alle

Verkehrsmittelübergreifend (multimodal):

Fußverkehr, Fahrrad, Auto, Teilauto, Bus, Bahn, ...

- 1. Verkehr vermeiden / minimieren durch gute räumliche Planung
- 2. Verkehr verlagern auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel
- 3. Effizienzsteigerung / Fahrzeugtechnik

Aktuelle Situation: Abgeschnitten und ausgegrenzt



Drispenstedt und Stadtfeld allseits umschlossen von mehrspurigen Schnellstraßen, Bahnlinien und Gewerbegebiet Bavenstedt

Abgeschnitten von der Innenstadt, anderen Wohngebieten und den großen Grün- und Erholungsbereichen (Innersteaue, Osterberg, Galgenberg, ...)

Sichere und attraktive Fuß- und Radwegverbindungen fehlen

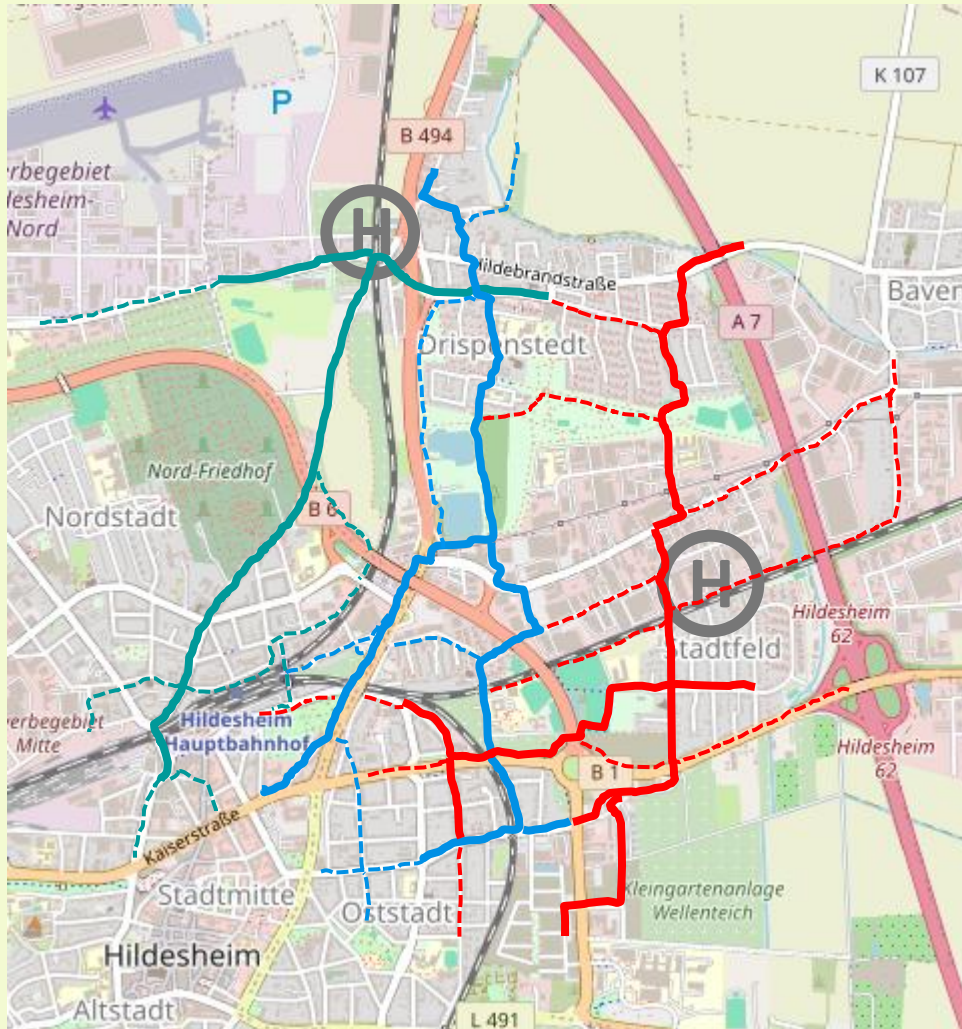
Bahn-Haltepunkte nicht vorhanden, Bus-Anbindung ungenügend

Soziale Ausgrenzung und Stigmatisierung der BewohnerInnen

Erhebliche Umweltbelastung durch motorisierten Verkehr (Lärm incl. Fluglärm, schlechte Luftqualität, Klimaerwärmung)

Zunehmende Verschlechterung, mehr LKW- und Pendlerverkehr durch Ausdehnung der Gewerbeflächen (Flughafen, Bavenstedt-Ost), Gefahrenabwehrzentrum, geplante Berufsschule

Lösungsvorschläge: Fahrrad-Routen, Bahnhaltepunkte, Busverbindungen



Fahrrad:

West: durch Nordstadt über Peiner Landstraße nach Drispentstedt

Mitte: über Kennedydamm oder Müggelsee; Weiterführung nach Asel (Radschnellweg?)

Ost: durch Oststadt und Ostend oder über den Kreisel ins Stadtfeld und weiter nach Drispentstedt

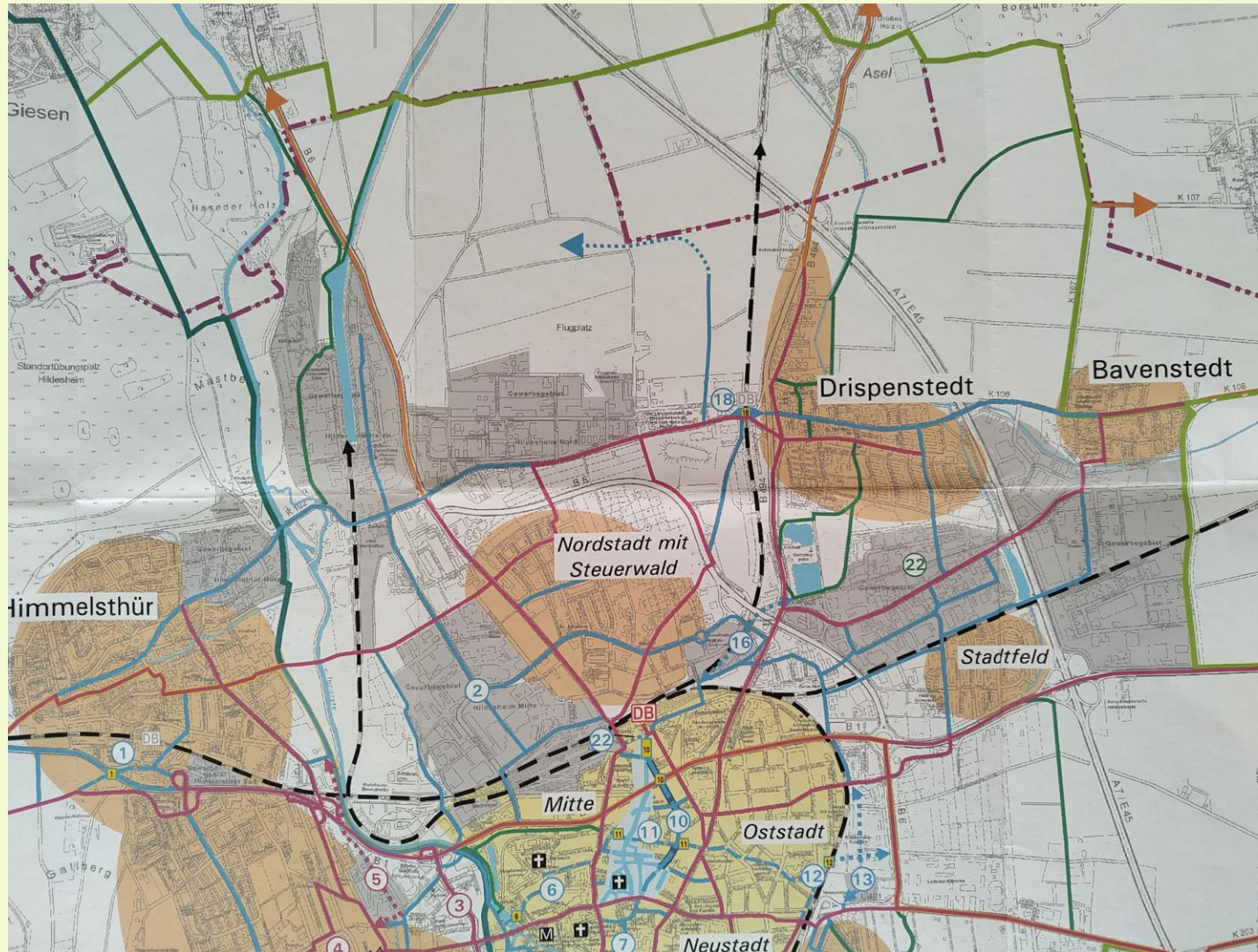
ÖPNV:

Neuer Bahn-Haltepunkt (S3) Drispentstedt / Gewerbegebiet Nord „An der Scharlake“

Neuer Bahn-Haltepunkt (Enno) Stadtfeld / Gewerbegebiet Bavenstedt

Direkte Busverbindungen in benachbarte Gewerbe- und Wohngebiete (Ringlinie Himmelsthür – Gewerbegebiet Nord – Drispentstedt – Stadtfeld – Klinikum...)

IVEP 2025 (2010), Radverkehrsnetz



Ausschnitt aus Karte
„Radverkehrsnetz
Hildesheim“,
Bestandteil des
Integrierten Verkehrs-
entwicklungsplans 2025
(beschlossen 2010):

Erläuterung zu Punkt 18:
„Netzanbindung in
Verbindung mit DB-Halt
(geplant) erforderlich“

Bahn-Haltepunkte in den regionalen Planungen

Regionales Raumordnungsprogramm 2016 (RROP) des
Landkreises Hildesheim:

Haltepunkte Hildesheim-Himmelsthür, Hildesheim Drispengstedt und Hildesheim
Marienburg als "Vorbehaltsgebiet Bahnhof/Haltepunkt" dargestellt.

Nahverkehrsplan 2020 sowie 2025 des Landkreises Hildesheim und der Stadt
Hildesheim, Zielvorstellungen zum SPNV:

„Einrichtung von Haltepunkten in Hildesheim Himmelsthür, Hildesheim Drispengstedt,
Hildesheim Marienburg“

Bahn-Haltepunkte, Aktuelle Aussagen LNVG



VCD-Schreiben an LNVG, 16.07.2024 (Auszug):

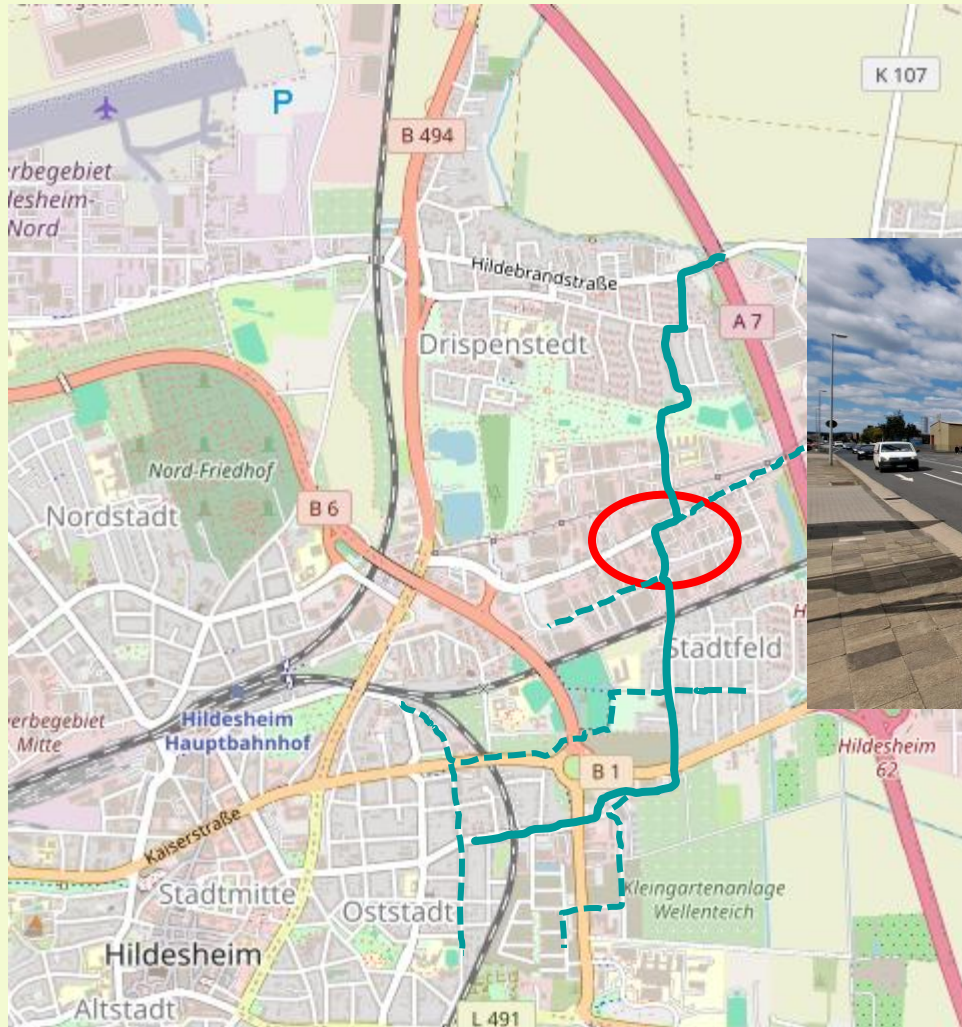
„In **Hildesheim-Drispstedt** ist durch die rasante Entwicklung des Gewerbegebiets Nord (am Flughafen) zusätzlicher Erschließungsbedarf entstanden. Neben dem neuen Autobahnanschluss muss hier unbedingt auch eine Anbindung für andere Verkehrsträger mitgedacht werden. Auch sollte der zurzeit vom restlichen Stadtgebiet sehr isoliert liegende Stadtteil Drispstedt (über 5.000 Einwohner, unterdurchschnittlicher Motorisierungsgrad der Bevölkerung) mit gutem ÖPNV besser an die Innenstadt sowie Richtung Lehrte und Hannover angebunden werden.“

Antwort LNVG, 02.08.2024 (Auszug):

„In der Tat werden unsere Planungen regelmäßig überprüft und angepasst. Daher sind für uns neue Bahnhaltepunkte natürlich grundsätzlich möglich. Jeder zusätzliche Halt muss jedoch sorgfältig abgewogen werden Eine solche erste Vorprüfung und Einschätzung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Sinnhaftigkeit eines neuen Haltepunkts nehmen wir in der Regel vor, wenn die Kommune einen entsprechenden formlosen Antrag stellt. Ohne dieses positive Votum der Kommune ist eine nähere Betrachtung nicht zweckmäßig, da diese für die Bauleit- und Flächennutzungsplanung zuständig sind. Auf dieser Grundlage wurde in der Vergangenheit ein neuer Haltepunkt Hildesheim-Marienburg untersucht. ...

Hildesheim-Drispstedt: Derzeit wird gemeinsam mit der Region Hannover eine Untersuchung zum zukünftigen S-Bahn-Netz durchgeführt, in der wir eine Umsetzung eines zusätzlichen Halts zwischen Lehrte und Hildesheim (z. B. Drispstedt) als Option mit prüfen werden. Wir weisen aber darauf hin, dass die von uns beabsichtigten Änderungen im S-Bahn-Netz zu einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit größere Ausbauten auf eingleisigen Abschnitten zwischen Lehrte und Hannover Hauptbahnhof benötigen und daher mittelfristig nicht umsetzbar sind.

Handlungsbedarf Fahrrad Ostroute



Passage Doeberstr. zum Brandisweg

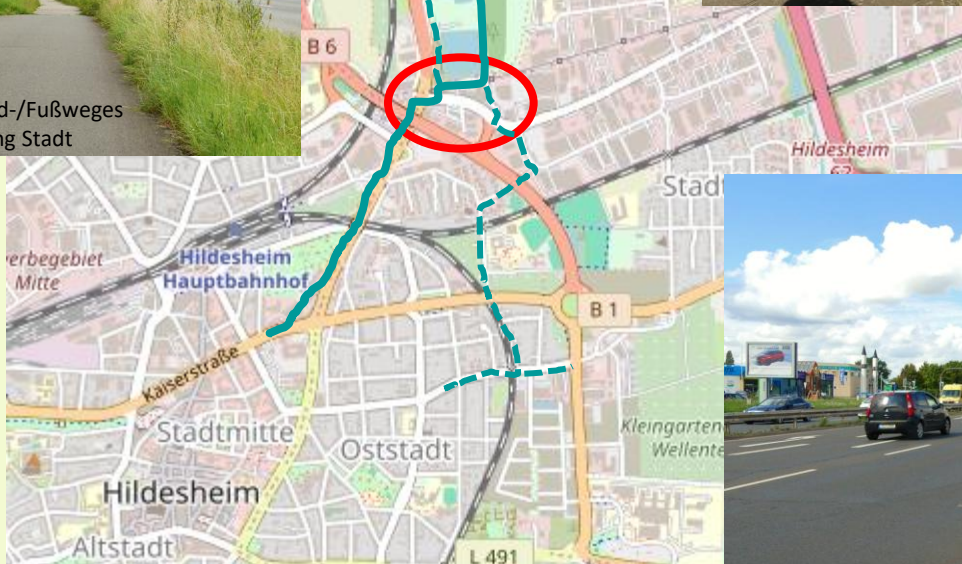


Kreuzungssituation Borsigstr./Bavenstedter Str./Siemensstr.



Radverkehrsführung (?) von Siemensstr. (vorn rechts) über Bavenstedter Str. zur Borsigstr. (hinten links)

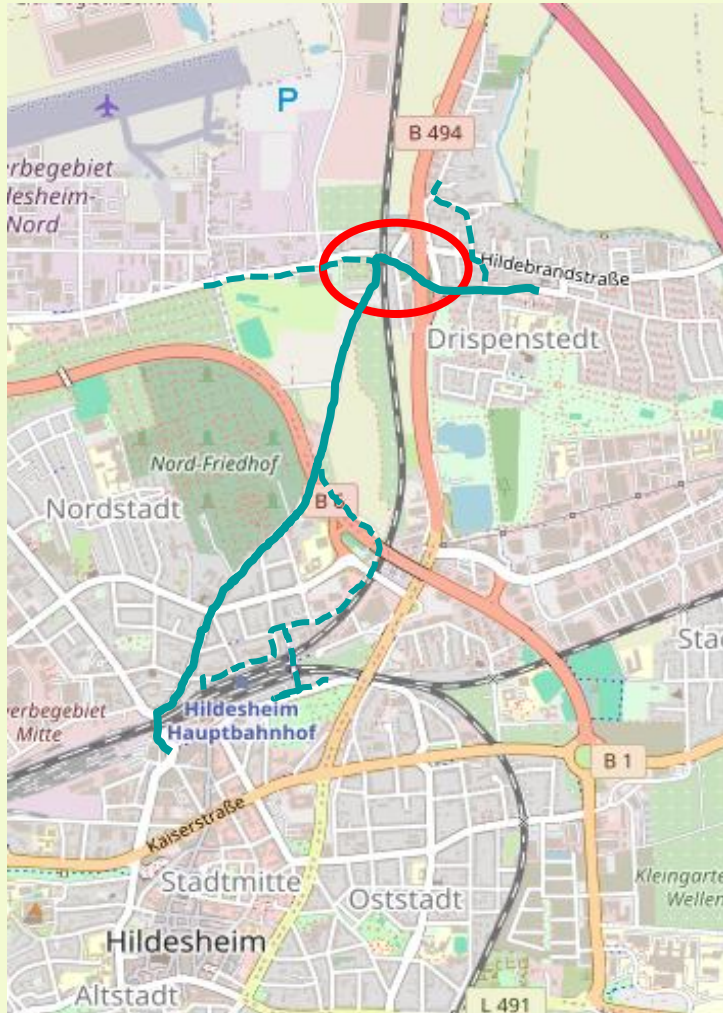
Handlungsbedarf Fahrrad Mittelroute



Bavenstedter Str./Einmündung H.-Quandt-Str., kein Überweg Westseite



Handlungsbedarf Fahrrad Westroute



Radeinfädelung in Abzweig Kennedydamm zum Lerchenkamp



Peiner Landstr., li. Einmündung Hildebrandstr.



Einmündung von Kennedydamm in den Lerchenkamp, Richtung Westen



Lerchenkamp Richtung Westen, li. Abzweig Peiner Str.



Lerchenkamp Richtung Drispentadt, am Kreisel Baurat-Köhler-Str.

Radverkehrsführung Knoten Ehrlicherstr. / Drispfenstedt



Ortseingang Drispensstedt – Idee VCD:

Kreisel ermöglicht sicheren Radverkehr am Knoten Drispensstedt – Lerchenkamp und Ehrlicherstraße



	Kfz-Spur		Bushalt
	Fahrradspur		verkehrsberuhigte Zone
	Gehweg		Überweg

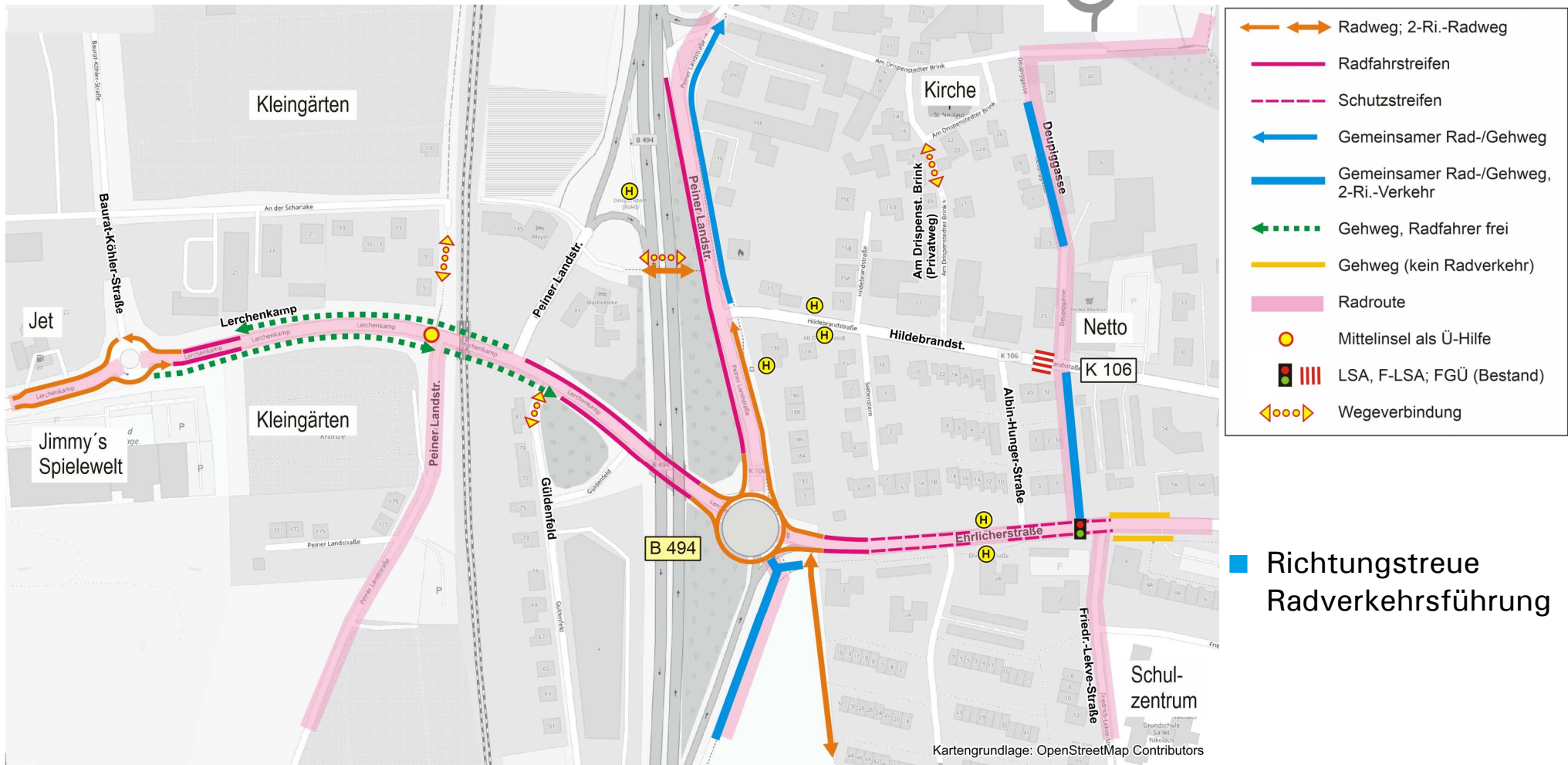
Lerchenkamp: Fortfall der Linksabbiegerspuren im Brückenbereich Bahn und Kennedydamm; Verbreiterung südliches Hochbord für Gehweg und Zwei-Richtung-Radweg (Linksabbieger Kfz Lerchenkamp -> Innenstadt mit Kehre über Kreisel möglich) Kreisverkehr statt LSA-gesteuerter Kreuzung mit einspuriger Zuführung -> effektive Geschwindigkeitsreduktion, Ableitung Durchgangsverkehr über Peiner Landstr./Hildebrandtstr.; verkehrsberuhigte Zone zwischen Franz-Eger-Str. und Friedrich-Lekve-Str.; 2-Richtungs-Radverkehr (und Gehweg) auf südlicher Straßenseite zw. Franz-Eger-Str. und Peiner Landstr./Richtung Stadt

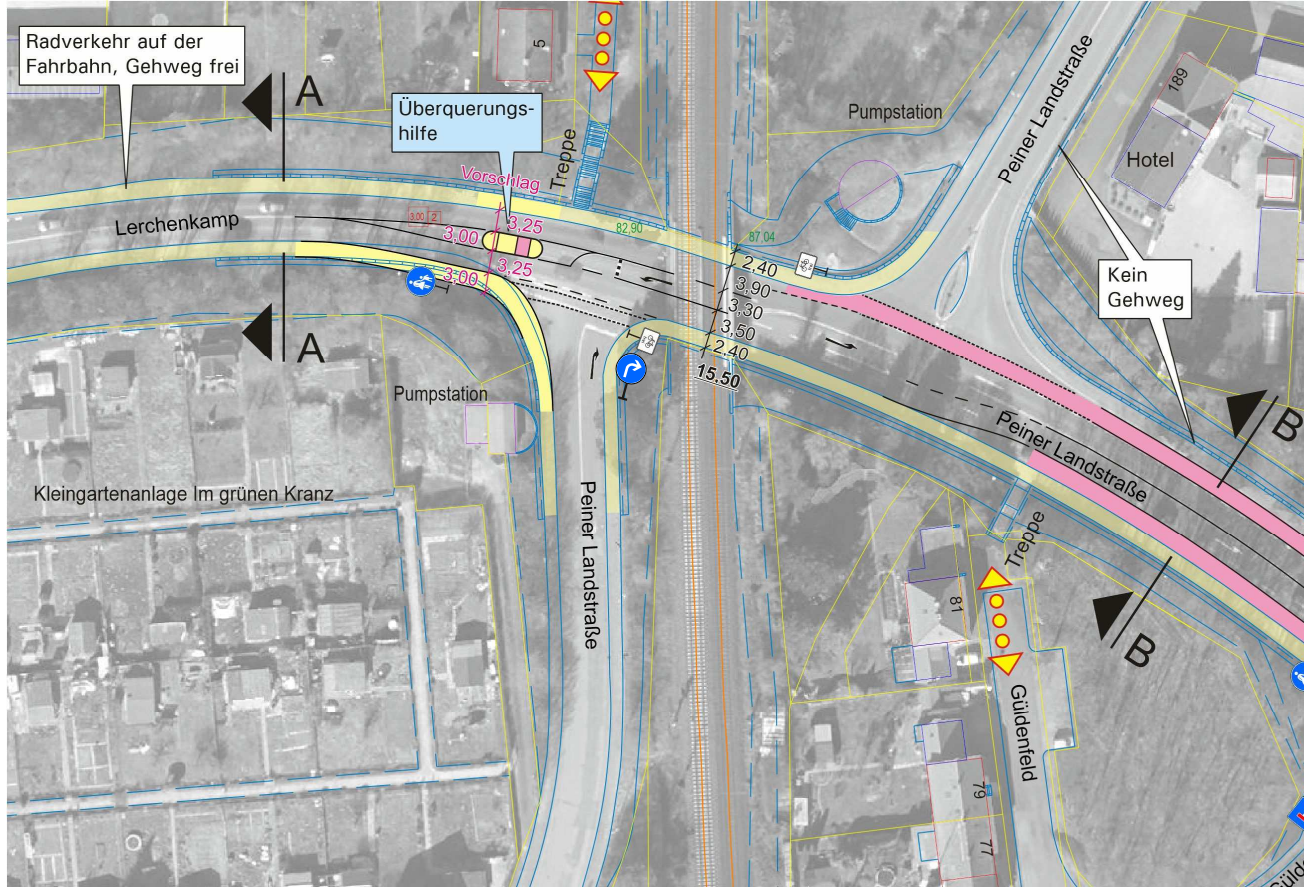
Ehrlicherstr.:

Gespräche VCD mit Ortsbürgermeister und Wohnungsbaugesellschaft gbg

=> Konzeptionelle Durcharbeitung der Ideen des VCD durch Planungsbüro SHP
im Auftrag der gbg Wohnungsbaugesellschaft Hildesheim AG (Auszug)

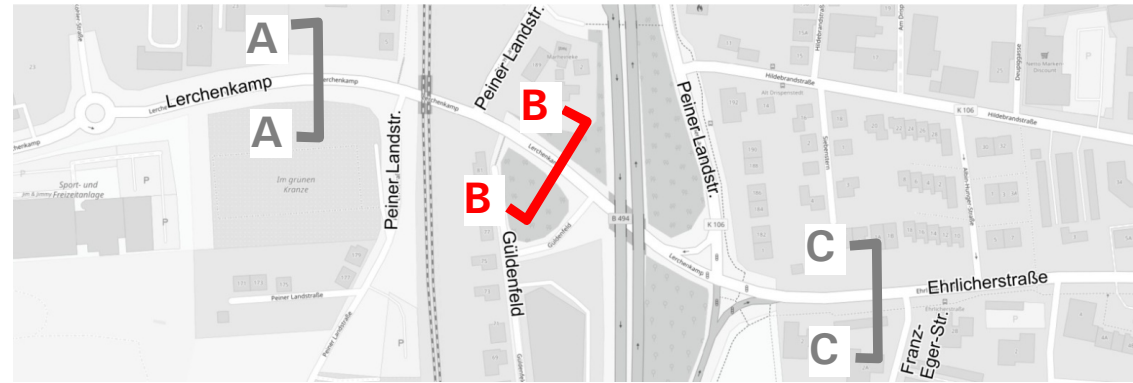
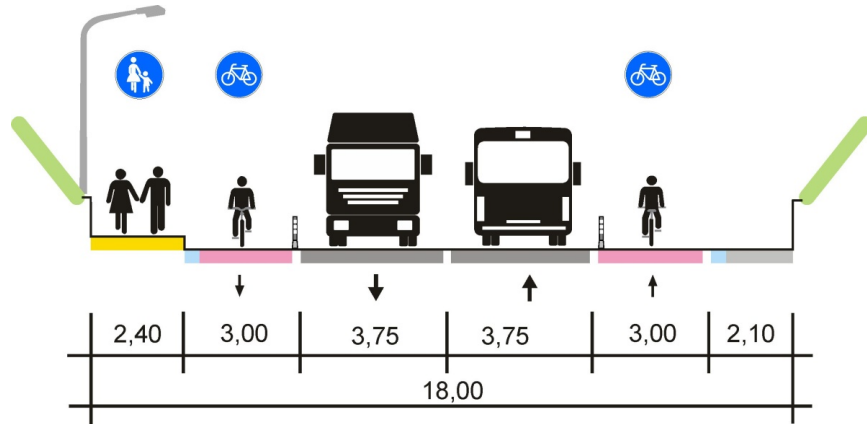
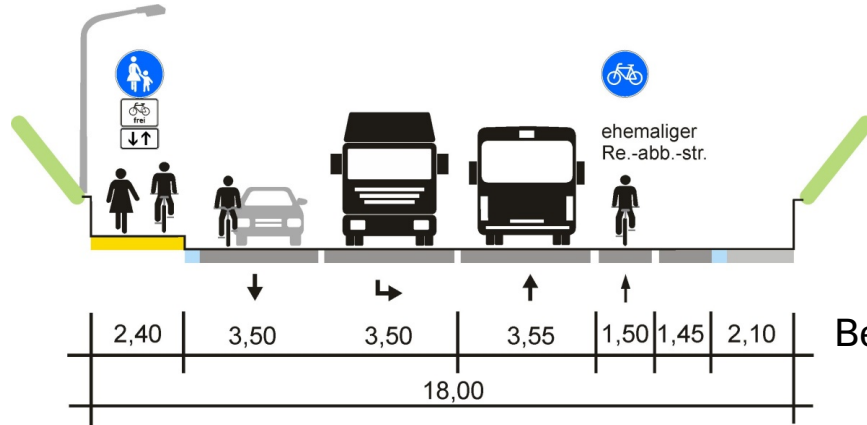
Konzept – Rad- und Fußverkehr, KP als Kreisverkehr





- West: Beibehalten der Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Seitenräume frei (richtungstreu)
- Mittelinsel als Überquerungshilfe Ri. Peiner Straße Südwest
- Beidseitige Radfahrstreifen (ggf. PBL) östlich Peiner Landstraße Nordwest möglich (kein Linksabbiegestreifen Ri. Kennedydamm Nord erforderlich)

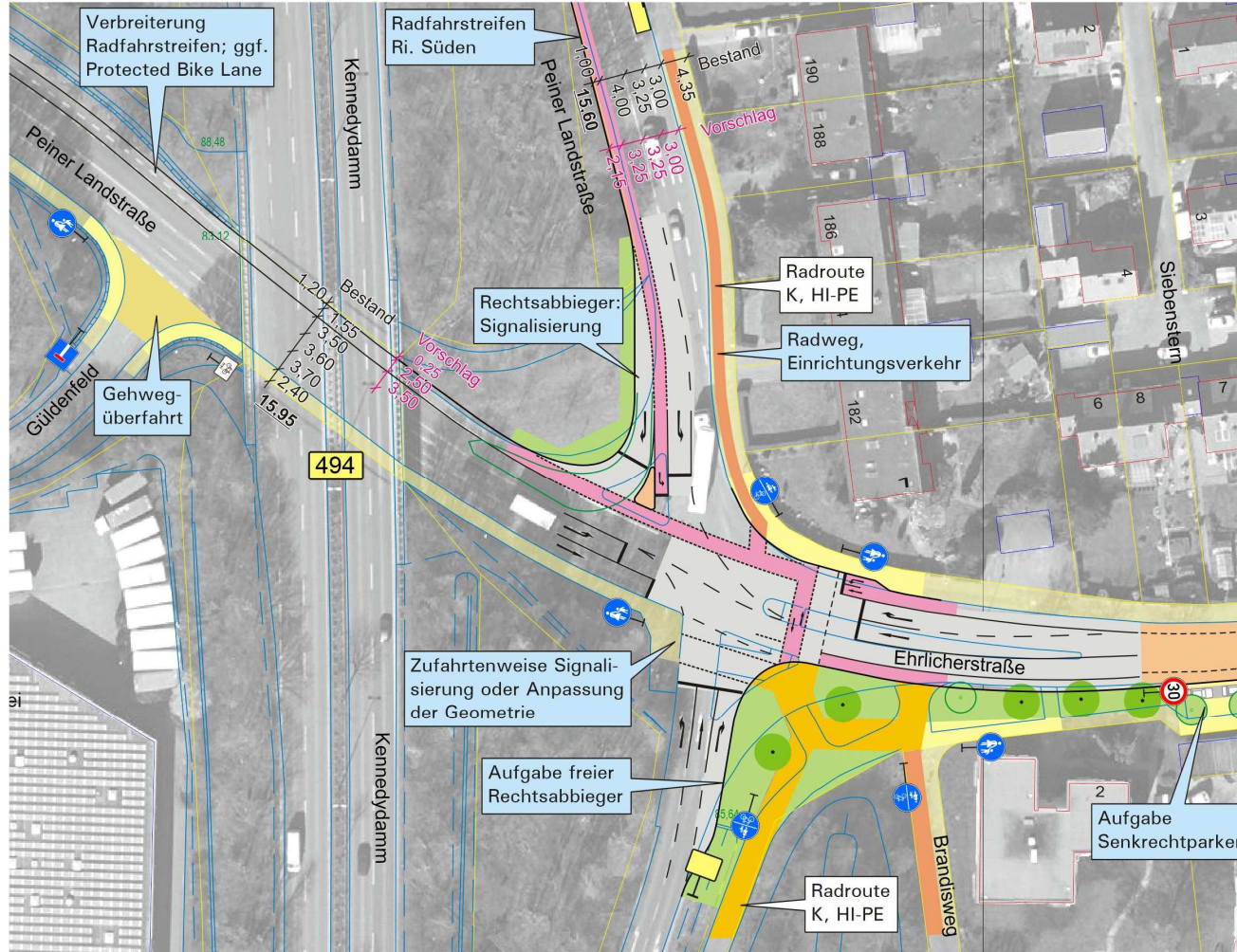
Mitte – Variante Kreisverkehr



Vorschlag:

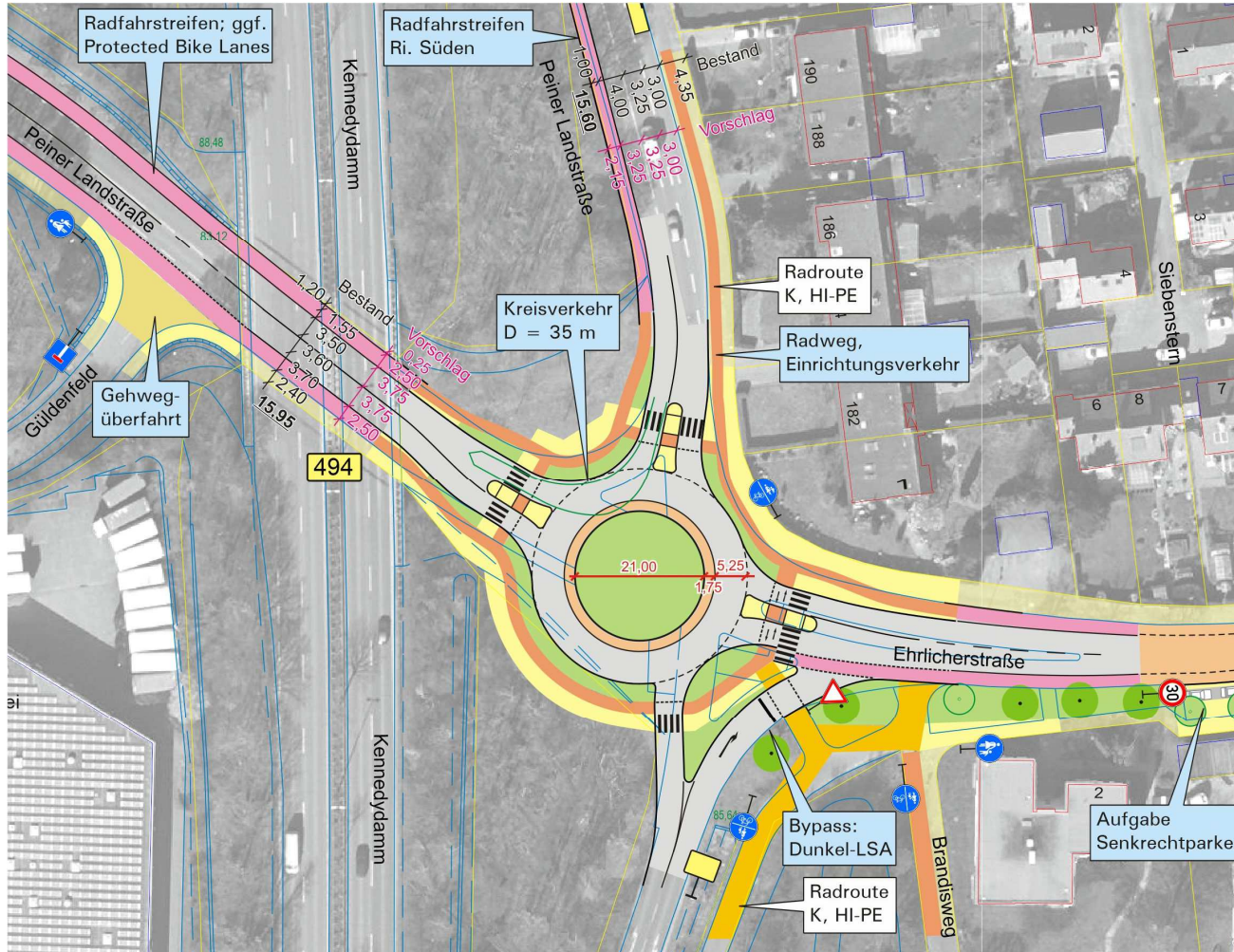
- Richtungstreue Radverkehrsführung
- Radfahrstreifen, ggf. geschützt (Protected Bike Lanes), da kein Linksabbiegestreifen in der westlichen KP-Zufahrt Ehrlicherstraße erforderlich

Knotenpunkt – Variante LSA



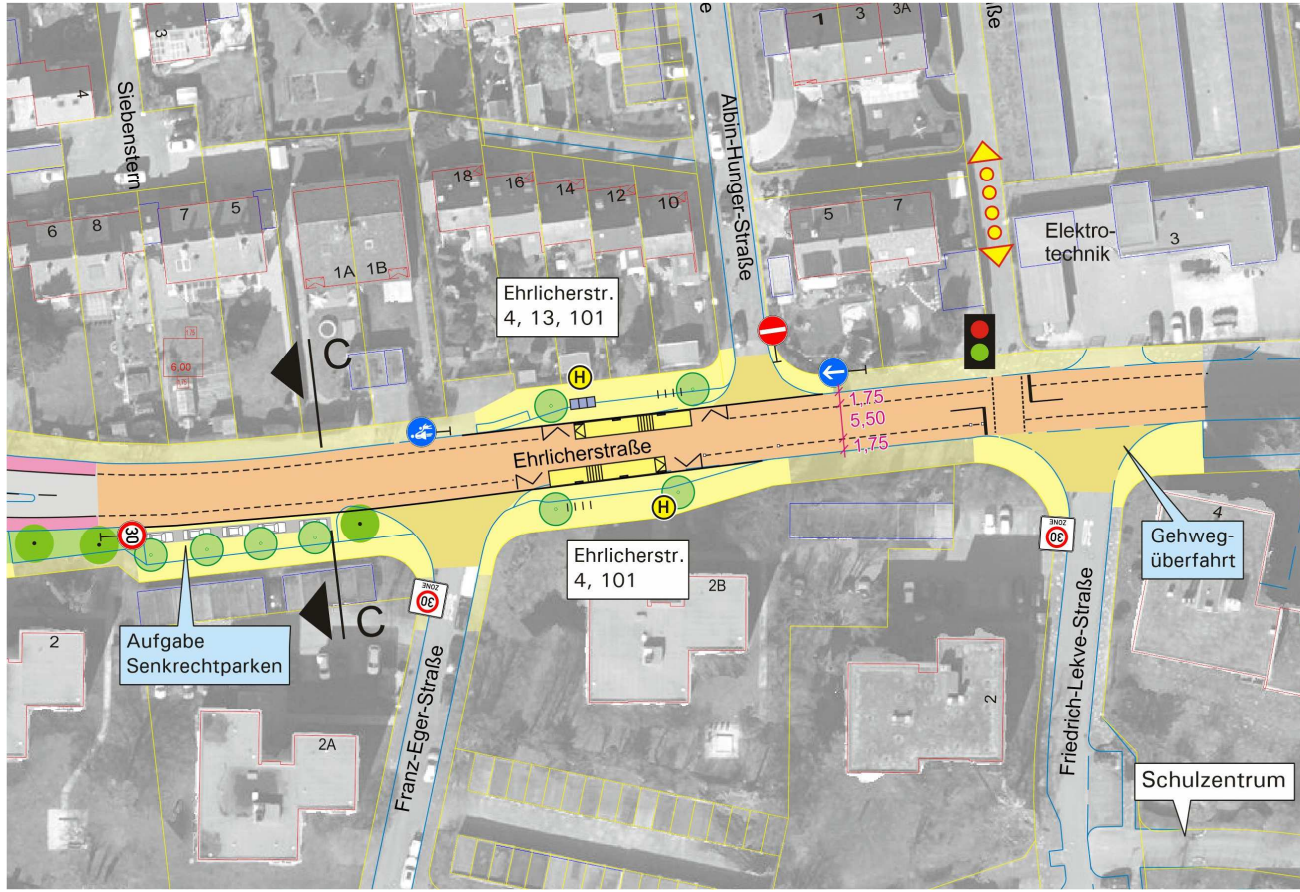
- KP Ehrlicherstraße/Peiner Landstraße/Lerchenkamp mit LSA
- Aufgabe Bypass
- Zweirichtungsradverkehr in der östlichen Furt (Anbindung Radroute Süd); im übrigen richtungstreue Radverkehrs-führung
- Peiner Straße Nordost: Radfahrstreifen Ri. Süden

Knotenpunkt – Variante Kreisverkehr



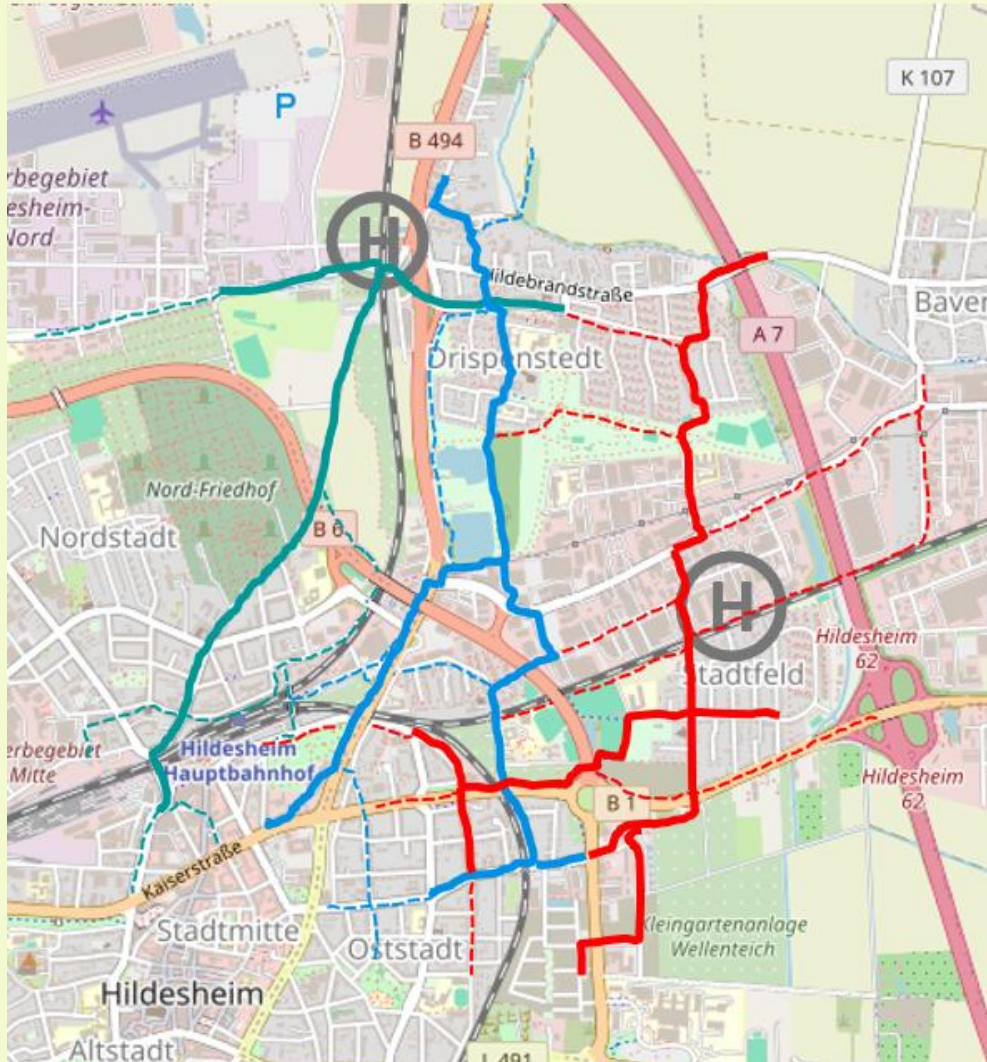
- KP Ehrlicherstraße/Peiner Landstraße/Lerchenkamp als Kreisverkehr D = 35 m
- Voraussichtlich Beibehaltung Bypass erforderlich
- Zweirichtungsradverkehr in der östlichen Furt (Anbindung Radroute Süd); im übrigen richtungstreue Radverkehrs-führung mit umlaufenden Furten
- Peiner Straße Nordost: Radfahrstreifen Ri. Süden

Ost, Ehrlicherstraße (beide Varianten)



- Verkehrsberuhigung: 30 km/h
- Barrierefreie Buskaps
- Anlage von Schutzstreifen
- Aufgabe des Senkrechtparkens
- Materialwechsel / eingefärbter Asphalt in der Fahrbahn Ehrlicher Straße
- Untergeordnet einmündende Straßen als Gehwegüberfahrten

Vorteile und Benefits der VCD-Vorschläge



- Stadtteile werden für Radverkehr, Bus und Bahn besser angebunden und in die Stadt integriert
- Schülerverkehr kann sicher per Rad erfolgen
- Wohnungen in den Stadtteilen, Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten, Schulen u.a. Infrastruktur können besser mit Umweltverbund (Rad, Bahn, Bus) erreicht werden
- erleichterter Umstieg vom Kfz auf Umweltverbund
- Abnahme der Umweltbelastungen in Drispentstedt, Stadtfeld und der gesamten Stadt Hildesheim – Zunahme der Lebensqualität
- Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort
- Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende
- Mehr Mobilitätsgerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit