

**VCD-Wahlprüfsteine
zur kommunalen Verkehrspolitik in Hildesheim**

An die Parteien, die zur Kommunalwahl am 13. September 2026
für den Rat der Stadt Hildesheim kandidieren

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Leben in unserer Stadt wird nicht unerheblich durch den Verkehr geprägt: Stadtgrün, Stadtklima, Lärm und Luftqualität, Sicherheit, Attraktivität der Innenstadt und der Wohnquartiere und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität für alle Menschen, auch ohne Auto - All diese Fragen und viele weitere hängen eng mit der städtischen Verkehrspolitik zusammen.

Wir möchten deshalb von Ihnen wissen, wie Sie in den Jahren 2026-2031 mit Verkehrsthemen in Hildesheim umgehen wollen. Bitte nehmen Sie sich etwas Zeit und beantworten unsere Fragen. Am besten tragen Sie Ihre Antworten direkt in das Word-Dokument ein und senden sie es per Mail zurück an hildesheim@vcd.org

Alle Antworten, die wir **bis zum 21.08.2026** erhalten, veröffentlichen wir zur Information unserer Mitglieder und der Hildesheimer Wählerinnen und Wähler, u.a. auf unserer [Internetseite](#) und in einer Presseinformation.

Mit freundlichen Grüßen und vielen Dank im Voraus,
für den Vorstand des VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Doris Schupp

VCD – Mobilität für Menschen

Der Verkehrsclub Deutschland - VCD - arbeitet als unabhängige Organisation und gemeinnütziger Verein für eine Mobilität, die unsere Gesundheit, das Klima und die Umwelt schont. Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und den öffentlichen Nahverkehr möchten wir stärken.

Klimaschutz: Bundesweit und auch in Hildesheim werden die Ziele für die CO2-Minderung im Verkehrssektor verfehlt. Halten Sie grundsätzlich größere Anstrengungen für wichtig?

☒ Ja

☐ Nein

Lärm: Rund 15.200 Menschen sind in Hildesheim von gesundheitsgefährdendem Lärm betroffen, das entspricht am Tag rund 15 % der gesamten Stadtbevölkerung, in der Nacht sogar 17,2%. Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen dargestellt, diese Belastung zu reduzieren. Unterstützen Sie die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans?

☒ Ja

☐ Nein

Verkehrssicherheit: Halten Sie das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in Hildesheim für sicher genug, auch für vulnerable Gruppen wie Kinder, Alte, Menschen mit Behinderungen?

☐ Ja

☒ Nein

Wenn **nein**, welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht vordringlich?

Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden muss weiter verbessert werden. Wir setzen uns insbesondere für sichere Schulwege, barrierefreie Gehwege, die Beseitigung von Gefahrenstellen im Radwegenetz, bessere Querungsmöglichkeiten, konsequentes Freihalten von Geh- und Radwegen sowie Tempo 30 auf geeigneten Straßen ein. Sichere Mobilität bedeutet für uns mehr Lebensqualität und Teilhabe für alle Generationen. Sichere Schulwege, ein durchgängiges und baulich geschütztes Radwegenetz, barrierefreie Gehwege und Kreuzungen, konsequente Beseitigung von Gefahrenstellen sowie Tempo 30 dort, wo Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.

Modal Split: Unterstützen Sie die bereits 2010 formulierte Ziele, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Hildesheim zu verringern und den Anteil des Radverkehrs und des Fußverkehrs weiter zu erhöhen?

☒ Ja

☐ Nein

Anmerkung: Unser Ziel ist eine Mobilität, die allen Menschen mehr Wahlfreiheit bietet. Deshalb stärken wir Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr, ohne Verkehrsarten gegeneinander auszuspielen. So schaffen wir mehr Lebensqualität, Sicherheit und attraktive Mobilitätsangebote für den Alltag.

Innenstadt: In allen Planungen der letzten Jahre (ISEK, Lärmaktionsplan, Quartiersentwicklung Neustadt ...) wird dringend empfohlen, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, u.a. um die städtebauliche Qualität zu verbessern. Die

erforderlichen Straßen, die den Durchgangsverkehr rund um die Innenstadt aufnehmen können, sind vorhanden. – Werden Sie das Ziel der Verkehrsentslastung der City verfolgen?

☒ Ja

☐ Nein

Anmerkung: Wir wollen die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten und zugleich ihre Erreichbarkeit sichern. Weniger Durchgangsverkehr schafft mehr Platz für Aufenthalt, Handel, Gastronomie, sichere Wege und einen verlässlichen Busverkehr. ~~Dafür setzen wir auf attraktive Alternativen, eine schrittweise Ausweitung der Fußgängerzonen sowie eine Verkehrsführung, die den Zielverkehr weiterhin ermöglicht.~~

Verwaltung: Fortschritte bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs gehen auch bei politischem Willen und bereitgestellten Haushaltsmitteln langsam voran, weil die Stadtverwaltung auf personelle Engpässe verweist. Zwar gibt es für Rad- und Fußverkehr einen zentralen Ansprechpartner in der Verwaltung, der allerdings in die Hierarchie des Bereichs Straßenplanung eingeordnet ist. Reibungsverlust bei Abstimmungen zwischen verschiedenen Fachbereichen sind häufig zu beobachten.

Sind sie dafür, die Belange des Fuß- und Radverkehrs künftig durch eine(n) Beauftragte(n) mit entsprechenden Befugnissen in höherer Verwaltungsebene wahrzunehmen?

☐ Ja

☐ Nein

☒ Wir haben andere Ideen zur bessern Verankerung der Belange des Fuß- und Radverkehrs in der Stadtverwaltung, nämlich...

Eine entsprechende Person an höhere Position (evtl. sogar weisungsungebunden) ist reizvoll. Aber rechtlich hat die Politik keinen Einfluss darauf (Organisationshoheit des Obs). Als realistischer sehen wir die Stärkung der Belange des Fuß- und Radverkehrs als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung. Wir wollen klare Zuständigkeiten, ausreichende personelle Ressourcen, kurze Entscheidungswege und eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Fachbereiche. Fuß- und Radmobilität muss bei allen relevanten Planungen frühzeitig mitgedacht werden.

Sind Sie dafür, dass **Sofortmaßnahmen für Fuß- und Radverkehr**, die keine langwierige Planung erfordern (z.B. bestimmte Bordsteinabsenkungen oder Markierungen), künftig in einem vereinfachten Verfahren in Absprache mit dem Radbeauftragten und den Verbänden regelmäßig aus Restmittel des Fahrradhaushaltes durchgeführt werden?

☒ Ja

☐ Nein

Wichtige verkehrliche Themen werden in der **AG Mobilität** zwischen Verwaltung, Ratsfraktionen und Verbänden (u.a. ADFC, ADAC, IHK, VCD) vorbesprochen, bevor sie

in die zuständigen Ratsgremien auf die Tagesordnung kommen. - Wird aus Ihrer Fraktion jemand regelmäßig in der AG Mobilität mitarbeiten?

☒ Ja **wie schon die letzten Jahre**

☐ Nein

Der Rat hat 2025 ein Konzept für die **Parkraumbewirtschaftung** in der Innenstadt beschlossen. Die Umsetzung soll sich schrittweise bis weit in die 2030er Jahre hinziehen. Wie stehen Sie dazu?

☐ Der Beschluss ist gut so wie er ist

☒ Die Umsetzung sollte schneller erfolgen

☐ Die Parkraumbewirtschaftung sollte auf weitere Stadtbereiche ausgedehnt werden

☐ Wir sind gegen Parkraumbewirtschaftung

Anmerkung: Wir stehen hinter der Parkraumbewirtschaftung, halten aber die preisliche Struktur hinsichtlich des Ziels der Parkraumbewirtschaftung für falsch. Wir sind der Meinung, dass ein Jahresticket im öffentlichen Raum mindestens genauso viel kosten sollte, wie ein Stellplatz im Parkhaus. Wie sollte sonst ein Anreiz geschaffen werden Parkhäuser statt dem öffentlichen Raum zu nutzen?

Das **Angebot im Busverkehr (ÖPNV)** war nach 2017 auf nur noch 74% des damaligen Angebots reduziert worden. Der Rat hat 2024 beschlossen, das Bus-Angebot jährlich um 6 Prozentpunkte zu steigern. Dieser Wiederaufbau hat im Januar 2026 mit Taktverdichtungen auf den Linien 2 und 4 begonnen. Unterstützten Sie das Ziel des weiteren Ausbaus des Stadtbus-Verkehrs?

☐ Der Beschluss ist gut so wie er ist

☒ Die Umsetzung sollte schneller erfolgen

☐ Wir halten den Ausbau des Busverkehrs für überflüssig

Anmerkung: Der Wiederaufbau des Busangebots ist eine der wichtigsten Investitionen in die Lebensqualität unserer Stadt. Ziel muss ein attraktiver, verlässlicher und barrierefreier ÖPNV sein, der für möglichst viele Menschen eine echte Alternative zum Auto bietet. Gerne möchten wir deutlich über die 6 Prozentpunkte gehen, müssen aber einerseits wissen, ob das finanziell abbildbar ist – hierzu steht nach wie vor eine Antwort der Verwaltung aus. Andererseits sind wir uns der Schwierigkeit bewusst, genug Busfahrer*innen zu finden, um einen Ausbau des Busangebots umsetzen zu können.

Zu-Fuß-Gehen ist die umweltfreundlichste und natürlichste, zudem gesündeste Art der Fortbewegung. Die Gehwege in der Stadt sind jedoch an vielen Stellen viel zu schmal – entweder schon baulich, oder durch parkende Kfz eingeengt. Aktuelle Richtlinien sehen eine Mindestbreite von 2,50 m für Gehwege vor, damit sich auch Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Begleitpersonen begegnen können. Die Stadt duldet an vielen Stellen das widerrechtliche Gehwegparken, sogar wenn für den Fußverkehr nur Restbreiten von teilweise unter 1 Meter übrig sind. Selbst Kreuzungsbereiche sind immer öfter rücksichtslos zugeparkt, so dass die Überquerung wegen Sichtbehinderungen

insbesondere für Kinder gefährlich ist und / oder Bordsteinabsenkungen blockiert sind. -
Wie ist Ihre Haltung dazu? (gern Mehrfachnennungen)

- ☒ Wir unterstützen die Forderung nach breiteren Gehwegen
- ☒ Der Stadtordnungsdienst muss Falschparken verstärkt überwachen
- ☐ Der Einsatz von Scan-Cars zur Parkraumüberwachung sollte geprüft werden
- ☒ zur Freihaltung der Sichtfenster an Kreuzungen brauchen wir mehr Poller
- ☐ Parken hat Vorrang

In vielen Straßen ordnet die Stadt das **Parken auf Fußwegen** sogar durch Verkehrszeichen an.



Welche Rest-Gehwegbreite halten sie für mindestens notwendig?

- ☐ 80 cm
- ☐ 100 cm
- ☐ 120 cm
- ☒ 150 cm
- ☐ 200 cm

Velorouten gelten als ein Instrument, um den Radverkehr attraktiver zu machen: schnell, sicher und attraktiv möglichst abseits des Autoverkehrs. Der Innerste-Radweg ist im Stadtgebiet grundsätzlich als Teil von Velorouten geeignet, er verbindet die nördlichen und westlichen Stadtteile, ist aber aus Itzum und von der Marienburger Höhe nicht nutzbar. Der VCD hat schon 2022 eine [Veloroute Itzum-Innenstadt](#) durchs Grüne vorgeschlagen, mit Anschluss an den links der Innerste verlaufenden Innerste-Radweg durch den Lönsbruch. Die Stadt hat die Idee aufgegriffen und eine Machbarkeitsstudie, allerdings mit anderer Ausrichtung, beauftragt. - Was halten Sie von Velorouten? (gern Mehrfachnennungen)

- ☒ Ein Konzept für ein Netz von Velorouten sollte erarbeitet werden
- ☐ Die Veloroute Itzum-Hauptbahnhof gemäß Verwaltungsvorschlag begrüßen wir
[NEIN]
- ☒ Ein gut befahrbarer Radweg rechts der Innerste durch den Lönsbruch sollte auf jeden Fall realisiert werden [JA]
- ☒ Eine zweite Veloroute als Ost-West-Verbindung sollte entwickelt werden
- ☐ Velorouten bringen keinen Mehrwert

Die **Schuhstraße** ist eine stark frequentierter Einkaufsbereich, zugleich verlaufen hier fast alle Buslinien gebündelt mit einer noch nicht barrierefreien Haupt-Umsteigestelle, und auch für den Radverkehr ist sie eine wichtige Verbindung. Bereits 2010 im IVEP wurde für die Schuhstraße ein „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit Tempo 20 vorgeschlagen. In Spitzenzeiten stehen nicht nur Autos, sondern auch die Busse oft im Stau. - Was streben Sie für die Schuhstraße an?

- ☒ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20

- ☐ Einbahnstraße für PKW
- ☐ komplette Sperrung für den Individualverkehr, so dass Busverkehr einschließlich der Umstiege reibungslos funktioniert
- ☒ Konzept für Innenstadtverkehr abwarten
- ☐ keine Veränderungen

Der zunehmende **Lieferverkehr sowie Paketdienste** bereiten immer mehr Probleme. Lieferfahrzeuge parken oft regelwidrig und blockieren Fuß- und Radwege, Busspuren, Einfahrten usw. – Bereits im Green City Plan von 2018 wurde ein Logistikkonzept für die Innenstadt vorgeschlagen. Unter anderem wurden Logistik-Hubs für den Einsatz von Lastenrädern sowie ein mit dem Lieferverkehr abgestimmtes Ladezonenmanagement sowie die Installation einer personellen Schnittstelle zwischen Kommune und Wirtschaft empfohlen.

Was halten Sie davon?

- ☒ Konzept dringlich
- ☐ brauchen wir nicht
- ☐ andere Vorschläge, nämlich ...

Ähnlich dem Green City Plan haben wir im Wahlprogramm aufgenommen, dass der Lieferverkehr besser organisiert werden muss. Wir setzen uns für ein umfassendes Liefer-, Halte- und Parkkonzept ein, das Gewerbe und Handwerk unterstützt und gleichzeitig Fuß- und Radwege freihält. Für die letzte Meile wollen wir zudem innovative Lösungen wie quartiersbezogene Mikro-Depots und in diesem Kontext den Warenverkehr mit Lastenrädern erproben.

Rund um **Schulen** und auch einige Kindergärten gibt es morgens oft chaotische Verhältnisse durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen - die so genannten Elterntaxis. An der Grundschule Nord wurde darauf reagiert und die Justus-Jonas-Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt, was die Situation sehr verbessert hat. Sind Sie dafür, Verkehrskonzepte für weitere Schulen und Kitas in Abstimmung mit dem Kollegium und der Schüler- und Elternschaft aufzustellen und umzusetzen?

- ☒ Ja
- ☐ Nein

Anmerkung: Ein besonderes Augenmerk legen wir auf sichere Schulwege. Wenn Kinder eigenständig zur Schule gehen können, profitieren alle: Familien werden entlastet, der Verkehr rund um Schulen nimmt ab und Kinder werden selbstbewusster und sicherer im Alltag.

Seit Jahrzehnten verfolgen die Stadt Hildesheim und das Land Niedersachsen den Bau einer **Nordumgehung**, die 2008 durch das OVG Lüneburg für rechtswidrig erklärt wurde. Die Umweltverbände fordern, an dieser überholten Planung nicht länger festzuhalten, u.a. weil wertvolle Naturschutz- und Naherholungsgebiete zerstört würden, der Straßenbau zu viel Steuergelder kostet und die Ziele der innerstädtischen Straßenentlastung auch ohne neue Umgehungsstraße erreicht werden können (was die

Planer des IVEP bereits 2010 betont haben).

Unterstützen Sie die Forderung der Umweltverbände, die Aktivitäten für eine Nordumgehung endgültig einzustellen?

☒ Ja

☐ Nein

Die Nordumgehung ist aus unserer Sicht keine geeignete Lösung für die Verkehrsprobleme Hildesheims. Die Ergebnisse der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zeigen, dass der überwiegende Teil des Verkehrs innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr darstellt. Wir setzen deshalb auf Maßnahmen, die nachweislich zur Entlastung beitragen, den Umweltverbund stärken und gleichzeitig die wertvollen Natur- und Landschaftsräume im Norden Hildesheims dauerhaft erhalten.

Wie ist ihre Haltung zu folgenden Anliegen? (bitte ankreuzen)

	Darum werden wir uns kümmern	Das wollen wir verhindern	Für uns unwichtig
1. Winterdienst für Fuß- und Fahrradwege verbessern	X		
2. Ausbau Carsharing	X		
3. Stärkere Förderung von Fahrgemeinschaften, insbesondere für Pendler	X		
4. Schneller Ausbau der Lade-Infrastruktur für E-Autos	X		
5. Stadtbus: Tagliniennetz bis 20 Uhr, samstags bis 16 Uhr	X		
6. Verbesserung des Marketings beim Stadt- und Regionalbusverkehr	X		
7. Ausdehnung des Tarifverbunds auf Bahnen in der Region	X		
8. S-Bahn-Haltepunkt Drispstedt	X		
9. Bahn-Haltepunkt Stadtfeld / Bavenstedt	X		
10. Umsetzung der Quartiersentwicklung Neustadt auf Grundlage des bereits erarbeiteten Konzepts	X		

11. Umsetzung des 2023 erarbeiteten Mobilitätskonzepts für den Hildesheimer Süden	X		
12. Schwachstellen auf Hauptrouten im Radverkehrsnetz zügig beseitigen	X		
13. Schnelleres Grün für Fußgänger an Druckampeln	X		
14. „Bettelampeln“ für Fuß- und Radverkehr umprogrammieren, so dass sie bei jedem Umlauf Grün geben	X		
15. Bei Baustellen den Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel führen, ggf. auf der Fahrbahn	X		
16. Öfter mal Lösungen ausprobieren (Pop-up-Regelungen, Verkehrsversuche)	X		
17. Mehr verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) auch mit einfachen Mitteln (Farbflächen, Pflanzkübel, wechselseitige Parkstände usw.)	X		
18. Besserer Schutz von Straßenbäumen gegen Befahrung ihres Wurzelbereichs	X		
19. Unterstützung der Wanderbaumallee	X		
20. Fluglärm im Stadtgebiet reduzieren durch zeitliche Überflugbeschränkungen für Tragschrauber und Fallschirmsprungbetrieb Anmerkung: Wir sind uns des Problems bewusst, sehen hier aber derzeit keine Handlungsmöglichkeiten.			X
21. Stärkere Regulierung und Überwachung von Leih-E-Scootern (Fahren und Abstellen) Anmerkung: Sondernutzungsgebühren sind beschlossen, erste Abstellzonen sind eingerichtet. Wir beobachten die Wirksamkeit			X

22. Mehr Öffentlichkeitsarbeit für umweltfreundlichen Verkehr	X		
23. Protected Bikelanes / geschützte Radwege	X		
24. Radfahrstreifen in Mittellage (so wie in der Goslarschen Straße) Anmerkung: Ist damit die Radführung an der Kreuzung Goslarsche Straße und Zingel gemeint?		X	
25. Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit	X		
26. Mehr Zebrastreifen	X		
27. Bau einer Bahnquerung Ostend-Oststadt für Fußverkehr und (schiebenden) Radverkehr	X		
28. Mobilitätsstation stärken, Mobilitätsmanagement einrichten (s. Vorschlag im IVEP)	X		

Platz für Kommentare:

Mobilität bedeutet für uns, dass alle Menschen sicher, bequem und selbstbestimmt unterwegs sein können – unabhängig davon, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Bus oder dem Auto unterwegs sind. Deshalb setzen wir auf eine Verkehrspolitik, die die verschiedenen Mobilitätsformen sinnvoll miteinander verbindet, die Lebensqualität in unserer Stadt erhöht und den Klimaschutz mit einer guten Erreichbarkeit von Wohnen, Arbeit, Handel und Freizeit verbindet. Unsere Antworten orientieren sich an unserem Wahlprogramm sowie an den verkehrspolitischen Maßnahmen, die wir in der laufenden Ratsperiode bereits auf den Weg gebracht haben.

Absender:

Bündnis90/Die Grünen, OV Hildesheim