

VCD-Wahlprüfsteine zur kommunalen Verkehrspolitik in Hildesheim

An die Kandidaten zur OB-Wahl in Hildesheim am 12. September 2021

Sehr geehrte Herren,

das Leben in unserer Stadt wird nicht unerheblich durch den Verkehr geprägt:

- Wie sieht das Stadtbild aus, wem gehört der öffentliche Raum, wie viel Grün gibt es in der Stadt?
- Wie leise oder laut ist meine Wohnumgebung, wie gesund ist unsere Luft, wie sicher komme ich zur Arbeit und unsere Kinder zur Schule,
- Wo kaufe ich ein, wie viel Zeit und Geld kostet die Mobilität, komme ich auch ohne Auto zu meinen Zielen...?

All diese Fragen und viele weitere hängen eng mit der städtischen Verkehrspolitik zusammen. Wir möchten deshalb von Ihnen wissen, wie Sie in den Jahren 2021-2026 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 vcd-hildesheim@posteo.de.

Alle Antworten, die wir **bis zum 14. August** erhalten, veröffentlichen wir zur Information unserer Mitglieder und der Hildesheimer Wählerinnen und Wähler, u.a. auf unserer Internetseite VCD.org/Hildesheim.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Vorstand des VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Dirk Wollenweber

VCD – Mobilität für Menschen

*Der Verkehrsclub Deutschland - VCD - arbeitet als unabhängige Organisation für eine Mobilität, die unsere Gesundheit, das Klima und die Umwelt schont.
Bundesweit unterstützen mehr als 50.000 Menschen den VCD.*

1. Der Rat der Stadt Hildesheim hat bereits 2010 die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 2025 (IVEP) beschlossen. Darin wird unter anderem das Ziel festgelegt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf allen Wegen (Modal Split) von 55% auf 48% im Jahr 2025 zu senken und den Radverkehrsanteil von 12% auf 18% zu steigern. Diese Ziele sind also innerhalb der kommenden Wahlperiode zu erreichen. Der neue Stadtrat hat die Möglichkeit, diese Ziele mittels entsprechender Beschlüsse noch zu erreichen.

Unterstützen Sie die Ziele, den MIV in Hildesheim zu verringern und den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen?

Ja Ja, aber unsere Ziele sind noch ehrgeiziger

Nein

Unentschieden

Wenn ja, was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Schritte, um diese Ziele tatsächlich zu erreichen?

Das Radwege-Netz in Hildesheim muss miteinander verbunden werden. Dort wo es noch Lücken oder Schwachstellen gibt, müssen diese geschlossen, bzw. verbessert werden. Es muss möglich sein, die Stadt Hildesheim komplett störungsfrei mit dem Fahrrad befahren zu können. Das ganze gilt natürlich auch für die Fußgängerwege. Auch hier muss es ein Netz geben, aus dem man die ganze Stadt Hildesheim störungsfrei begehen kann. In den folgenden Fragen spielt auch die Lösung des Problems mit dem ÖN eine wichtige Rolle. Dies muss man bei dieser Frage ebenfalls berücksichtigen.

2. Im IVEP wird dringend empfohlen, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, u.a. um die städtebauliche Qualität zu verbessern. Die Planer weisen darauf hin, dass die erforderlichen Straßen, die den Durchgangsverkehr rund um die Innenstadt aufnehmen können, alle bereits in den vergangenen Jahrzehnten gebaut wurden. – Werden Sie das Ziel der Verkehrsentlastung der City verfolgen?

Ja

Nein

Unentschieden

Wenn ja, welche der im IVEP vorgesehenen Instrumente halten Sie für am besten geeignet?

Ich sehe die Sache ganz anders! Ich möchte die Innenstadt nicht nur vom Durchgangsverkehr entlasten, sondern gleich zu einer autofreien/bzw. *autoarmen Zone machen. (*Weil der Lieferverkehr, zu den Geschäften in der Innenstadt und Krankentransporte zu den Arztpraxen in der Innenstadt sich vermutlich nicht ganz verhindern lassen werden.)

Um dies zu bewerkstelligen, also eine autofreie Zone in der Innenstadt einrichten zu können, müssen wir als Erstes den Stadtverkehr Hildesheim aus der Eigenwirtschaftlichkeit holen. Das heißt wir müssen den Stadtverkehr wie früher wieder bezuschussen. Als nächstes müssen wir die Hauptlinien auf 5 Minuten Taktung bringen. Um die Innenstadt herum muss es einen Ring von P&R Plätzen geben. Von/Zu diesen Plätzen müssen, wie auf den Hauptlinien, im 5 Minuten Takt Busse fahren. Nur wenn wir eine schnelle und bequeme Möglichkeit mit dem ÖPNV anbieten, werden die Bürger dauerhaft bereit sein, auf ihr Auto zu verzichten.

3. Der Fahrradklima-Test des ADFC zeigt: Radfahrer*innen fühlen sich in Hildesheim auf dem Rad oft nicht sicher. Die Gesamtnote 4,3 und der letzte Platz im Vergleich mit den anderen niedersächsischen Städten ähnlicher Größenordnung drückt dies deutlich aus. Halten Sie spürbare Verbesserungen für den Radverkehr für erforderlich?

Ja

Nein

Unentschieden

Welche Maßnahmen zur Verbesserung sind aus Ihrer Sicht am wichtigsten?

Wie bereits oben beschrieben, müssen wir das Radwegenetz miteinander verbinden. Das heißt die Lücken schließen und die vorhandenen Schwachstellen verbessern. Außerdem müssen wir die Radwege durchgehend breit genug anlegen. Die Oberfläche sollte möglichst aus Asphalt bestehen. Dies sind alles altbekannte Dinge und daher meiner Meinung nach, wenn man die finanzielle Frage klären kann, relativ „einfach“ umzusetzen.

4. Lärmaktionsplan: Der kürzlich aktualisierte und vom Rat beschlossene Lärmaktionsplan zum Schutz der Hildesheimer Bürger*innen vor gesundheitsschädlichem Verkehrslärm enthält viele Vorschläge zur Lärminderung. Ist nach Ihrer Auffassung eine zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich?

Ja

Nein

Unentschieden

Welche Maßnahmen zur Verbesserung sind aus Ihrer Sicht am wichtigsten?

Der Lärmaktionsplan ist derart umfangreich, dass ich eine Wertigkeit nicht vornehmen kann. Ich glaube die Bevölkerung ist jeder für sich, auf ganz individuelle Weise mit Lärm konfrontiert. Für jeden wird vermutlich daher die Lösung seines eigenen Lärmproblems am Wichtigsten sein. Eine Formulierung die mir im Lärmaktionsplan immer sehr gut gefallen hat und mich zum Schmunzeln bringt ist die Feststellung „Zu Fuß gehen ist leise.“ Wie wahr, wie wahr! Was mir am Lärmaktionsplan wirklich am Besten gefällt, ist dass er regelmäßig, alle 5 Jahre fortgeschrieben werden muss. Die EU hat mit diesem Zwang zur Fortschreibung einen Prozess angeschoben, von dem man hoffen kann, dass er irgendwann zu deutlich spürbaren Verbesserungen in der Lebensqualität der Menschen führt. Somit wird die Lärmaktionsplanung und die Lärmkartierung uns immer beschäftigen und unseren Fokus auf dieses Thema lenken.

5. Bisher fehlt in der Stadtverwaltung ausreichend Personal für den Fuß- und Radverkehr. Damit begründete die Stadtbaurätin ja auch die verzögerte Umsetzung geplanter Maßnahmen für den Radverkehr. Sind sie dafür, diese Belange künftig durch zusätzliche Personalstellen zu stärken?

Ja

Nein

Unentschieden

Haben Sie andere Ideen zur Verankerung der Belange des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs in der Stadtverwaltung?

Wir sollten auf jeden Fall mit den Organisationen vom „Fach“, wie z.B. dem VCD, reden und uns über deren Ideen und Vorschläge einen Überblick verschaffen. Daraus werden sich möglicherweise andere Ideen ergeben.

6. Die aktuelle Straßenverkehrsordnung sieht eine Experimentierklausel vor, mit deren Hilfe Umbaumaßnahmen zunächst provisorisch eingerichtet und ausprobiert werden können. Sollte die Stadt dies Ihrer Meinung nach häufiger nutzen?

Ja

Nein

Unentschieden

Wo könnte dies z.B. umgesetzt werden?

Eine konkrete Angabe zu machen fällt mir schwer. Hier bitte beschreiben

7. Im Jahr 2017 wurde ein neues Stadtbuslinienkonzept ohne vorherige Befragung von Bürgern eingeführt. Eine Evaluation steht noch aus, demzufolge ist fraglich, ob die seinerzeit angestrebte Steigerung der Stadtbusnutzung realisiert werden konnte. Unterstützen Sie die Forderung, die Bürger bei weiteren Änderungen dieses Konzepts zu beteiligen?

Ja

Nein

Unentschieden

Haben Sie ggf. konkrete Ideen zur Verbesserung des Stadtbuslinienkonzeptes?

Zum Zeitpunkt des Entstehens des IVEP 2025 im Jahre 2012 war nicht vorherzusehen, dass der Stadtverkehr Hildesheim, um sich einer Übernahme des

ÖPNV in Hildesheim durch die Deutsche Bahn zu erwehren, in eine Eigenwirtschaftlichkeit übergehen würde. Das hat zu gravierenden Veränderungen geführt, die man als insgesamt nachteilig, also negativ bezeichnen kann.

Auf Seite 58 des IVEP wird in der allgemeinen Bestandsanalyse zum ÖPNV festgestellt, dass die Unternehmen im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen sich neuer Handlungsstrategien bedienen. Hierbei wird allgemein empfohlen einer Kundenerschließungsstrategie gegenüber einer, als negativ anzusehenden, Kostensenkungsstrategie Vorrang zu geben.

Nun ist es aber so, bedingt durch die „Eigenwirtschaftlichkeit“, das der Stadtverkehr Hildesheim genau dieser Empfehlung zuwider handelt und einer Kostensenkungsstrategie folgt. Genau wie in dieser Analyse vorhergesagt, macht dies den Mobilitätsanbieter zu einem „Versorgungsunternehmen“ und führt zu einer Abwärtsspirale aus Mittelverknappung, Leistungseinschränkungen, Nachfragerückgang und Erlösverlusten.

Daher ist es dringend notwendig den Stadtverkehr Hildesheim wieder aus der Eigenwirtschaftlichkeit herauszuholen und ihn auf eine Kundenerschließungsstrategie auszurichten. Im Detail soll dies laut IVEP mit dem Aufbau einer Zielstruktur bewerkstelligt werden. Diese setzt sich zusammen aus:

- Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen
- Ausschöpfung der Marktpotenziale
- Abbau von Zugangshemmnissen
- Aufbau einer optimierten Systemverknüpfung

Wir müssen uns von dem Gedanken lösen, dass der Stadtverkehr Hildesheim „Gewinn“ erwirtschaften, also eigenwirtschaftlich arbeiten soll. Wenn wir einen modernen ÖPNV in Hildesheim haben wollen, müssen wir ihn bezuschussen und ausbauen. Dadurch werden wir den Stadtverkehr Hildesheim in einer Aufwärtsspirale bringen, ihn zu einem „Mobilitätsprovider“ machen, mit Mobilitätsverbund, Kundenbindungsmanagement, kundenorientierter, Direktmarketing und Erlöszunahmen. (Diese einzelnen Stufen der Aufwärtsspirale sind dem IVEP entnommen. Seite 58.)

Wenn wir den Stadtverkehr Hildesheim zu einer echten Alternative zum Auto machen wollen, ist dies die Voraussetzung. Kombiniert mit ausreichenden Park & Ride Angeboten und guten Fußgängerwegen können wir aus der Hildesheimer Innenstadt eine autofreie Zone machen. Dies ist eines meiner obersten Ziele für die Verkehrspolitik der Stadt Hildesheim.

8. Seit Jahrzehnten verfolgt die Stadt Hildesheim den Bau einer Nordumgehung, die 2008 durch das OVG Lüneburg für rechtswidrig erklärt wurde. Die Umweltverbände fordern, das weitere Verfolgen dieser Planung unverzüglich einzustellen, 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 betont haben).

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

Ja

Nein

Unentschieden

Kommentare:

Ich persönlich würde die Nordumgehung wirklich gerne zu den Akten legen. Allerdings bin ich mir nicht sicher, ob ich wirklich ausreichend über dieses Thema informiert bin. Möglicherweise ist ein Ausstieg aus diesem Projekt auch gar nicht mehr möglich. Sollte ich OB werden, würde ich mich bei dieser Frage zuerst um mehr Information kümmern. Wenn sich herausstellen sollte, das ein Ausstieg noch möglich ist, wäre dies sicher meine Wunschlösung.

9. Wie ist ihre Haltung zu folgenden Anliegen (bitte ankreuzen)

	Darum werden wir uns kümmern	Das wollen wir verhindern	Für uns unwichtig
a. Winterdienst für Fuß- und Fahrradwege verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Verkehrssituation für Radverkehr am Klingeltunnel verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Verkehrssituation für Radverkehr am Hindenburgplatz verbessern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Einführung eines kompletten Tarifverbunds für Busse und Bahnen in der Region	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Bus- und Bahnverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Verbesserung des Marketings beim Stadt- und Regionalbusverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Förderung von Carsharing durch Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Schwachstellen auf Haupttrouten im Radverkehrsnetz zügig beseitigen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. „Bettelampeln“ für Fuß- und Radverkehr umprogrammieren, so dass sie bei jedem Umlauf Grün geben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j. Bei Baustellen den Fuß- und Radverkehr sicher und bequem führen, ggf. auf der Fahrbahn	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k. Fluglärm reduzieren durch zeitliche Überflugbeschränkungen für Tragschrauber und Fallschirmsprungbetrieb	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l. Mehr Öffentlichkeitsarbeit für umweltfreundlichen Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m. Flächendeckende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (also keine kostenfreien Parkplätze mehr in der Innenstadt)			
---	--	--	--

Platz für Kommentare:

Zur Frage g: In der Innenstadt möchte ich möglichst gar keinen Autoverkehr. Daher „Ja, aber nicht in der Innenstadt. Ansonsten halte ich Carsharing für ein interessantes Konzept. Weil es helfen kann, die Anzahl der PKW pro Kopf zu reduzieren.“ Zur Frage k: Natürlich ist es mir ein Anliegen Fluglarm zu reduzieren. Aber ich bin in diesem Thema derzeit nicht ausreichend informiert, um etwas zu sagen.

Absender :

Orhan Kara, Email: orhankara@gmx.net

Als Ansprechpartner gibt es nur mich. Eine andere Person kann nicht Fragen beantworten, die mich persönlich betreffen.

Lebenswerte Städte

durch Straßen

für Menschen