

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?

Aktuelle Zahlen aus dem Nahverkehrskonzept zeigen, dass die Hildesheimer Verkehrspolitik das Ziel, den Anteil an Rad- und Fußverkehr zu erhöhen, bereits erreicht hat (siehe Anlage). Das ist allerdings kein Grund, nicht weiter an der Umsetzung zu arbeiten und weitere darüber hinausgehende Ziele zu definieren, da gerade der hohe Anteil des Radverkehrs, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, weiteren Handlungsbedarf erfordert. Das 2018 beschlossene Radkonzept und der Green City Plan zeigen Ziele und Maßnahmen und schreiben damit das IVEP fort.

Insbesondere folgende Maßnahmen sind umzusetzen:

- Einstellung einer(s) Rad- und Fußverkehrbeauftragte(n) als Schnittstelle zwischen dem Tiefbau und der Verkehrsentwicklung, um stringent und zielgerichtet konkrete Baumaßnahmen vorzubereiten und umzusetzen.
- bei der konkreten Umsetzung wird die Fördermittelaquise insbesondere für die Verkehrsmaßnahmen mit den Schwerpunkten Radverkehr und Klimaschutz forciert.
- Ausbau der Routen aus dem Radkonzept wie z.B. Verbindung Universität/ Bahnhof bzw. Bahnhof/ Gewerbe- und Industriegebiete im Norden sowie Verbindung Mastbergstraße/ Lerchenkamp.
- Ausweitung des Angebotes an Fahrradstraßen (in Kombination mit den Deckschichtsanierungen). Die derzeitige Überprüfung des ADFC für das gesamte Routensystem der Stadt ist dabei eine wichtige Umsetzungsgrundlage.
- Mobilitätskonzept für den Hildesheimer Süden, welches zum Ziel hat, eine Mobilitätsstation (Car-sharing, Leihräder, Fahrradwerkstatt, Ladestation etc.) zu imple

mentieren. Dieses Konzept für die umweltfreundliche Mobilität wird in Zusammenarbeit mit der Universität erstellt und bedeutet für unsere Stadt eine deutliche Angebotsverbesserung.

- konsequente Ausrichtung bei Neubaugebieten auf umweltfreundliche Mobilität und Einbindung der Erfordernisse des Radverkehrs von Beginn der Planung an.
- Erweiterung des Angebotes im städtischen ÖPNV bzw. im Rosa-Tarifverbund, z.B. Job-Ticket, Schüler-Ticket, kostenlose Fahrradmitnahme.
- Digitalisierung der Lichtsignalanlagen (Maßnahme aus dem Green City Plan) im Stadtring zur Verbesserung der Verkehrslenkung und zur Minimierung von Schadstoffkonzentrationen und Verbesserung des Verkehrsflusses. Dadurch werden auch die Ampelsteuerungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende tendenziell verbessert.
- Erstellung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt und die umgebenden Stadtteile (Vermeidung vom Parksuchverkehren, Anwohnerparken, etc.).
- 2022 werden für die Stadtverwaltung das Job-Rad und das Job-Ticket eingeführt.

Perspektivisch soll in der nächsten Wahlperiode ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept als Fortschreibung des IVEP aufgestellt und beschlossen werden. Neben der fachlichen Ausarbeitung des Konzeptes sind die Öffentlichkeitsarbeit und der gesellschaftliche Diskurs über die zukünftigen Ziele und Maßnahmen wichtige Elemente, um ein anderes Mobilitätsverhalten in unserer Stadt zu erreichen.

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 Verkehrsentslastung der City verfolgen?

Ja

Nein

Unentschieden

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

Die Hildesheimer Innenstadt ist naturgemäß ein starkes Ziel und wird immer Verkehr anziehen. Mit

der Veränderung der Ampelschaltungen an der Struckmannstraße, Kardinal-Bertram-Straße und PVH wird der Stadtring endgültig bevorrechtigt und kann zur Entlastung der Innenstadt beitragen.

Um den PVH städtebaulich zu verändern, ist zunächst eine Umgestaltung des Knotenpunktes notwendig. Hierzu müssen aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Fördermittel beantragt werden.

Die Umgestaltung wichtiger innerstädtischer Straßen mit leistungsfähigen, attraktiven Anlagen für Radfahrende und Fußgängerinnen/ Fußgänger wird durchgeführt, z.B. in der Kadinal Bertram Str. und Dammstraße.

Ebenfalls wird die Umsetzung des unter Pkt. 1 genannten Parkraumkonzeptes durch Erhöhung der Nutzung freier Stellplatzkapazitäten in den Parkhäusern der Innenstadt dazu führen, dass Parksuchverkehr vermieden wird.

Mit der Aufstellung des integrierten städtebaulichen Konzeptes für die Innenstadt und den Ergebnissen der neuen Verkehrszählung können die aktuellen Verkehrsverhältnisse besser beurteilt werden. Auch bei Mobilitätsfragen steht zukünftig ein neues Gestaltungsleitbild zur Aufenthaltsqualität und Attraktivität für die öffentlichen Räume der Innenstadt im Vordergrund.

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?

Umsetzung sämtlicher unter Pkt.1 beschriebenen Maßnahmen.

Wichtig ist dabei auch eine Öffentlichkeitsarbeit für Mobilität, die über eine reine Information hinausgeht und das Radfahren auf der gefühlsmäßigen Ebene anspricht. Stadtradeln ist ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche Kampagne. Neben der schon seit vier Jahren stattfindenden Aktion "Stadtradeln" könnten zukünftig auch Veranstaltungen wie z.B. ein "Hildesheimer Radfahrssommer" unter Einbindung vieler Bürgerinnen und Bürger sowie verschiedener Akteure stattfinden.

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?

Vordringlich sind insbesondere die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, da diese eine schnelle, spürbare Verbesserung für die Betroffenen bewirken und zudem kostengünstig umzusetzen sind.

Entsprechend des Konzeptes sollten die Maßnahmen entlang des finanziell möglichen umgesetzt werden. Die unter Pkt1. genannten Maßnahmen haben auch unter dem Aspekt des Lärmschutzes eine nachhaltige Wirkung.

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?

Da die Akzeptanz für eine veränderte Verkehrsplanung durchaus in der Stadtverwaltung vorhanden ist und die politische Beschlusslage die Belange von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr vorgibt, ist die Umsetzung vornehmlich durch weiteres Fachpersonal zu erreichen. Da eine erhöhte Geschwindigkeit in der Umsetzung gefordert wird, kann dies tatsächlich nur mit mehr Ressourcen erfolgen. Eine zusätzliche Stelle ist bereits im Haushaltsentwurf 2022 vorgesehen.

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?

Ja und Nein: Wir sollten die Experimentierklausel nur da nutzen, wo es möglich und sinnvoll ist. Die Erfahrung zeigt, dass leider das Wirtschaftsministerium als obere Verkehrsbehörde dieser Experimentierklausel nicht gerne folgt. Andere Bundesländer sind in diesen Fällen fortschrittlicher unterwegs und lassen den Kommunen einen Handlungsspielraum. Eine Abstimmung bezüglich der Experimentierklausel mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) hat dies auch bestätigt.

Die Stadt bewirbt sich zur Zeit um ein Forschungsprojekt zur "Blauen Ampel". So kann sie die Wirkung der Ampel bei Aufnahme des Forschungsprojekts 2 Jahre untersuchen. Bei positivem Ergebnis kann die Forschungsarbeit zur Veränderung der Straßenverkehrsordnung und der Richtlinien führen. Darüber hinaus hat z.B. der "Pop-Up"-Radweg am Klingeltunnel gezeigt, dass die provisorische Einrichtung von Maßnahmen gut geeignet ist, um die Wirkungen im Hinblick auf langfristige Lösungen zunächst auszuprobieren.

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?

Aktuell werden die Bürger und Bürgerinnen im Rahmen einer repräsentativen Erhebung zu ihren Erfahrungen mit dem neuen Liniennetz befragt. Diese Evaluierung konnte coronabedingt erst jetzt beginnen. Die Ergebnisse werden Ende des Jahres vorliegen und ggf. in Vorschläge zur erneuten Veränderung des Netzes münden. Zu beachten ist dabei, dass im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens derzeit wesentliche Erweiterungen nicht finanzierbar sind.

Die Bundesregierung hat angekündigt, im Rahmen der Mobilitätswende den ÖPNV-Sektor mit deutlich mehr Finanzmitteln auszustatten. Sofern dies realisiert wird, wird auch in Hildesheim mittel- und langfristig eine Verbesserung des Angebotes möglich sein. Neben einer Verdichtung von Takten werden zukünftig dabei auch flexible, bedarfsgesteuerte "On-Demand"-Verkehre eine größere Rolle spielen. Das Thema E-Ticketing wird perspektivisch die multimodale Verkehrsmittelwahl erleichtern.

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:

Zunächst ist festzuhalten, dass das OVG die Nordumgehung nicht für rechtswidrig erklärt hat, sondern die Planfeststellung der Nordumgehung, jedoch diese nicht aufgehoben hat. Im Übrigen ist die Nordumgehung kein Projekt der Stadt Hildesheim, sondern ein Projekt des Bundes im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans. Mit der Umsetzung des dritten BAB 7 Anschlusses im Norden wird die Nordumgehung eine große Entlastungswirkung entfalten.

Um die Gesamtkonzeption der großräumigen Verkehrsführung umzusetzen und den Verkehr aus der Innenstadt und den Wohnquartieren herauszuhalten, ist die Maßnahme notwendig. Sie ist vor allem auch deswegen sinnvoll, da sie die Möglichkeit schafft, die heutige B1 zu entlasten und in Folge zu einem innenstadtverträglichen Verkehrsraum umzugestalten. Es können dann ggf. bessere Angebote für den Rad- und Fußverkehr realisiert werden. Aber es ist nicht nur die Innenstadt, sondern auch der Stadtteil Himmelsthür betroffen. Im Übrigen ist dies auch hinsichtlich der Ziele des Lärmaktionsplanes sehr zuträglich, denn an der Nordumgehung ist aktiver Schallschutz möglich und wäre absolute Voraussetzung im Falle einer Umsetzung.

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 checked="" 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 type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" 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 Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (also keine kostenfreien Parkplätze mehr in der Innenstadt)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Platz für Kommentare:

Die Wahlmöglichkeiten der Tabelle hätte auch gut mit dem Kriterium "darum kümmern wir uns bereits" ergänzt werden können.

Pkt K kann von der Stadt nicht beeinflusst werden, da es sich hierbei um Landes- und Bundesrecht handelt.

Das Thema "Bettelampeln" sollte genereller begriffen werden. Im Prinzip spricht gegen die Taster nichts, wenn das Signal so schnell als möglich kommt. Fußgänger- und Radfahrfreundliche Ampelschaltungen, wie z.b. jetzt an den Goschenstraße oder am Zingel sollten das Ziel sein.

Absender :

Ingo Meyer

Hoher Weg 4

31134 Hildesheim

Lebenswerte Städte

durch Straßen

für Menschen