



Nachhaltiger Verkehr in Hildesheim – Alternativen zur Nordumgehung –

Vorschläge der Hildesheimer Umweltverbände

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Kreisgruppe Hildesheim

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Hildesheim

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Kreisverband Hildesheim

Dezember 2008

Wir gehen neue Wege



Nordumgehung – keine Lösung für die Hildesheimer Verkehrsprobleme

Im September 2008 sorgte ein Urteil des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts Lüneburg für einen Einschnitt bei der Hildesheimer Verkehrspolitik (1). Die Nordumgehung Himmelsthür, die Verlegung der B 1 an den nordwestlichen Stadtrand Hildesheims, wurde für rechtswidrig erklärt. Viele Jahre stand das Straßenbauprojekt wie eine Verheißung am Horizont. Gab es irgendwo in Hildesheim Klagen über Staus, Lärm oder Gestank, immer wurde die Hoffnung geweckt, dass nach dem Bau der Nordumgehung diese Probleme gelöst sind.

Doch das Urteil spricht eine andere Sprache. Die autobahnähnliche Straße durch das Naherholungsgebiet zwischen Osterberg und Innerste wurde nicht wegen ein paar Molchen, wegen ein paar Quadratmetern Trockenrasen oder wegen bloßer Verstöße gegen irgendwelche Formalien gestoppt, wie es danach verschiedentlich hieß.

Die Richter kamen zu dem Ergebnis, dass die Nordumgehung das Gebiet, das Teil des europaweiten Schutzgebietssystems „Natura 2000“ ist, grundlegend schädigen würde.

Zwingende Gründe, die die Zerstörung ausnahmsweise rechtfertigen würden, konnte das Oberverwaltungsgericht aber trotz reiflicher Prüfung nicht entdecken.

Das Projekt ist daran gescheitert, dass es schlicht sinnlos ist.

Mythen und Fakten zur Nordumgehung

Wie sehen die Gründe, die für die Nordumgehung vorgebracht wurden, im Licht der Fakten aus?

Behauptungen	Tatsachen
„Hildesheim braucht die Nordumgehung, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.“	Tatsächlich spielt der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 1 in der Innenstadt und den parallel verlaufenden Straßen nur eine geringe Rolle. Er macht hier einen Anteil von nur rund 8 Prozent aus. Nach den Verkehrsuntersuchungen der Stadt Hildesheim (2) wären durch die Nordumgehung die Verkehrszahlen auf der Kaiserstraße nur um rund 11 Prozent vermindert worden. Die Entlastung hielt sich somit „in bescheidenen Grenzen“ (so das Bundesverwaltungsgericht im Urteil des Jahres 2000) und würde vermutlich von niemandem bemerkt.

<p>„Die Nordumgehung würde die unerträgliche Situation am Linnenkamp in Himmelsthür beenden.“</p>	<p>Die Verkehrszahlen im westlichen Teil des Linnenkamps, wo beiderseits Wohngebiete angrenzen, liegen bei ca. 6.000 Kfz/Tag (2). In Hildesheim gibt es (außer der Autobahn und den Bundesstraßen) über 40 Straßen, die stärker befahren sind (z.B. Alfelder, Marienburger, Goslarsche Straße, um nur einige zu nennen). Die zentrale Rolle des Linnenkamps in den Begründungen der Stadtverwaltung zur Nordumgehung ist daher sachlich nicht nachvollziehbar. Wenn die Entlastung besonders dieser Straße bei der Stadtverwaltung tatsächlich einen herausragenden Stellenwert haben soll, stellt sich zudem die Frage, warum in den letzten Jahren westlich von Himmelsthür ausgedehnte Neubaugebiete ausgewiesen und Märkte angesiedelt wurden, die die Verkehrszahlen auf dem Linnenkamp erhöhen. Vor allem aber wäre das Lärmproblem am Linnenkamp durch die Nordumgehung nicht vermindert worden. Die Lebensqualität in Himmelsthür (und für alle Einwohner Hildesheims) wäre erheblich gesunken, weil die Nordumgehung den Orsteil Himmelsthür vom Naherholungsgebiet Giesener Berge / Mastberg / Haseder Busch abgeschnitten hätte.</p>
<p>„Mit der Nordumgehung gäbe es weniger Verkehrslärm.“</p>	<p>Wie schon im Planfeststellungsbeschluss von 1998 eingeräumt wurde, entsteht eine Lärmentlastung erst ab einer Halbierung der Verkehrsstärken. Dann findet eine Minderung von 3 dB (A) statt, die gerade noch wahrnehmbar ist. Eine so starke Entlastung wäre durch die Nordumgehung nach den Prognosen der Stadt Hildesheim nirgends im gesamten Straßennetz auch nur annähernd erreicht worden. Dagegen hätte eine Nordumgehung die Wohngebiete im nördlichen Himmelsthür und das Naherholungsgebiet in erheblichem Maße neu verlärmert.</p> <p>Demgegenüber stehen tatsächlich wirksame Maßnahmen zur Lärminderung zur Verfügung. Zum Beispiel würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, wie sie vom Ortsrat Himmelsthür für den Linnenkamp gefordert wird, aber bisher nicht umgesetzt ist, eine Lärmentlastung wie bei einer Halbierung der Verkehrsstärke bewirken.</p>
<p>„Die Nordumgehung würde die Belastung mit Luftschadstoffen in der Innenstadt beenden.“</p>	<p>Im Planfeststellungsbeschluss von 2007 heißt es ausdrücklich, dass die Nordumgehung „nicht mit der Entlastung von Luftschadstoffen begründet wurde“. Diese Einschätzung ist auch zutreffend, da mit der Umgehung diese Probleme nicht gelöst würden. In Bezug auf die heute gültigen Grenzwerte, die sich auf Feinstaub beziehen, hätte sich nach einem Luftschadstoffgutachten des Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim von 2007 durch die Nordumgehung kaum etwas geändert. Sowohl mit als auch ohne</p>

	<p>Nordumgehung würde in den Szenarien für 2010 noch in 11 Straßenabschnitten der Feinstaub-Jahresmittelwert von 30 µg/m³ PM10 überschritten. (Ab diesem Jahresmittelwert gilt die Überschreitung der Grenzwerte an 35 Tagen als wahrscheinlich.) Etwas deutlicher wäre die Entlastung beim Schadstoff Stickstoffdioxid, für den ab 2010 ein verbindlicher Grenzwert gilt. Aber auch bei Stickstoffdioxid wäre noch nach dem Bau der Ortsumgehung mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen gewesen. Die Stadt Hildesheim wäre daher in jedem Fall verpflichtet gewesen, lokale Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu ergreifen.</p> <p>Die wirksamste lokale Maßnahme zur Luftreinhaltung wäre die Einrichtung einer Umweltzone, wie sie auch in anderen Städten ausgewiesen wurde (Verbot der Innenstadt für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß). Eine Alternativstrecke für den Durchgangsverkehr, die die Innenstadt umgeht, ist mit der Strecke B6 - Münchwiese - Römerring heute schon vorhanden und für den Lkw-Durchgangsverkehr ausgeschildert. Es ist insofern nicht nachvollziehbar, warum die Stadt Hildesheim nach ihrem jetzt vorgelegten Entwurf des Lufteinhalte- und Aktionsplans keine Umweltzone ausweisen will.</p>
<p>„Mit der Nordumgehung würden Unfallschwerpunkte in der Stadt Hildesheim entschärft.“</p>	<p>Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit war im Gerichtsverfahren das zentrale Argument für den Bau der Nordumgehung. Diese Frage wurde deshalb vom OVG gründlich geprüft. Ein vom Gericht in Auftrag gegebenes Gutachten kam 2005 zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der Umgehungsstraße keine durchgreifende Reduzierung der Unfallzahlen auf der heutigen Ortsdurchfahrt zu erwarten sei. Auch bezogen auf das gesamte Hildesheimer Straßennetz können, so das Gutachten, "Aussagen über deutliche Verbesserungen oder Verschlechterungen der Unfallbilanz" durch die Umgehungsstraße „nicht gemacht werden“. Ein weiteres Gutachten kam ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Nordumgehung die Sicherheitslage nicht verbessern würde. Dagegen zeigen Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, dass mit kleinen, örtlich angepassten Maßnahmen wie zum Beispiel Geschwindigkeitsbegrenzungen und ihre Überwachung, Fahrbahnmarkierungen, Änderungen der Ampelschaltungen, Umgestaltung von freien Rechtsabbiegespuren bzw. deren Einbeziehen in die Lichtsignalanlagen die Zahl der schweren Unfälle halbiert werden kann.</p>

<p>„Wenn die Nordumgehung erst einmal da ist, könnten Hauptstraßen in der Innenstadt umgestaltet werden.“</p>	<p>Städtebauliche Gründe unterschiedlicher Art wurden immer wieder für die Nordumgehung vorgebracht. In den 90er Jahren hieß es zum Beispiel, dass ein Rückbau der Schuhstraße nur nach dem Bau der Umgehungsstraße möglich sei. Als die Maßnahme 2002 dann doch ohne den Bau der Ortsumgehung durchgeführt wurde, blieben sogar während der Vollsperrung der Schuhstraße in der Bauphase Verkehrsprobleme aus. Der Oberstadtdirektor hatte daraufhin vorgeschlagen, die Schuhstraße ganz für den Autoverkehr zu sperren. Auf Wunsch von Geschäftsleuten wurde diese Idee dann aber fallen gelassen. Ähnliches gilt für eine „städtebauliche Integration“ der Kaiserstraße, von der neuerdings gelegentlich als Schlagwort die Rede ist, für die aber konkrete Beschlüsse fehlen. Auch hier besteht kein Zusammenhang mit einem Umgehungsstraßenbau. Da die Verkehrszahlen durch die Nordumgehung nicht wesentlich gesunken wären, sind keine städtebaulichen Potenziale erkennbar, die nicht schon heute genutzt werden könnten.</p>
<p>„Wir brauchen die Nordumgehung zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hildesheim.“</p>	<p>Auch aus wirtschaftlicher Sicht sind keine Gründe zu erkennen, warum die Nordumgehung die Landschaftszerstörungen, aber auch die vielen Millionen Baukosten wert sein soll. Die Reisezeiten für den - ohnehin spärlichen - Durchgangsverkehr hätten sich nach Angaben der Planfeststellungsbehörde um nur 3,7 Minuten verkürzt. Es trifft ebenfalls nicht zu, dass der Gewerbepark Nord und der dritte Autobahnanschluss die Nordumgehung benötigt hätten. Nach dem Verkehrsentwicklungsplan 2004 der Stadt Hildesheim läge der zusätzliche, auf die Nordumgehung verlagerbare Verkehr durch diese beiden Projekte gerade einmal in der Größenordnung von 2 Prozent des Verkehrs auf der Kaiserstraße.</p>

Das Fazit: Die Hoffnung auf eine nennenswerte Verbesserung der Verkehrssituation in Hildesheim durch die Umgehungsstraße war eine Illusion.

Hildesheim braucht die Nordumgehung nicht, auch keinen Plan B.

Was die Stadt jetzt wirklich braucht, ist endlich eine tatsächliche Lösung der Verkehrsprobleme.

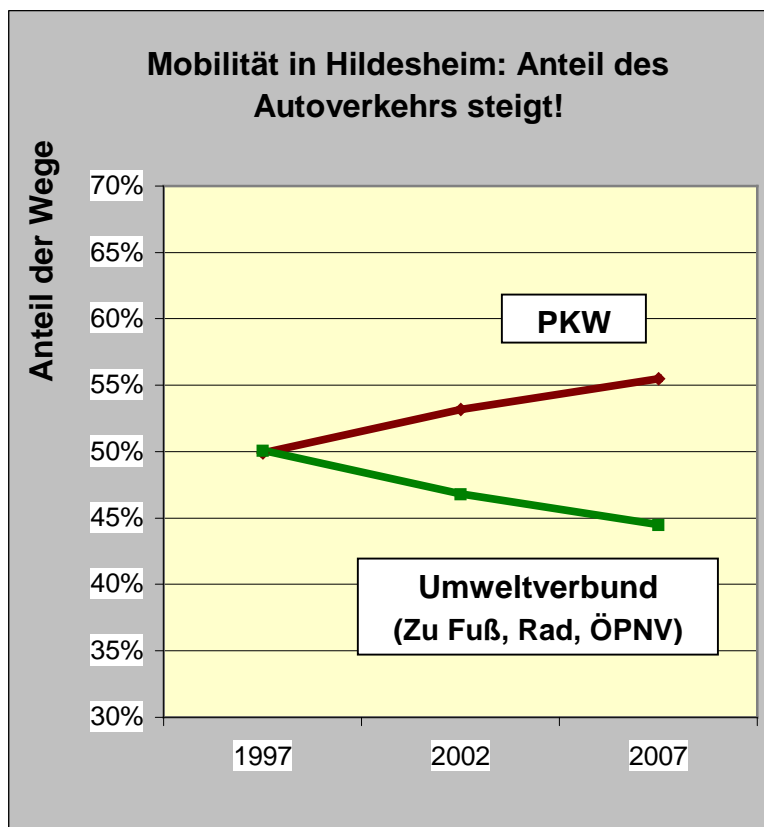
Es gibt bessere Lösungen !

Verkehr vermeiden und integrieren

Stadt der kurzen Wege, Stärkung der Innenstadt und der innenstadtnahen Wohngebiete, stadtteilbezogene Infrastruktur – das sind Faktoren, die den Verkehr in der Stadt insgesamt reduzieren können und die Verlagerung des Verkehrs auf Rad- und Fußverkehr erleichtern. Eine erhebliche Zahl der Autofahrten auf der B1 dient beispielsweise dem Einkaufen in den Bau- und Lebensmittelmärkten am Römerring oder in Bavenstedt und könnte durch bessere Zuordnung von Einkaufsmöglichkeiten zu Wohngebieten vermindert werden. Die Stadt Hildesheim hat sich in ihrem Ratsbeschluss vom 14. Mai 2007 zum Stadtentwicklungskonzept explizit für den Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung und das Leitbild des integrierten Verkehrs ausgesprochen (3). Dies ist ein klares Signal für Verkehrsvermeidung und ~verlagerung.

Die gewollte Rückgewinnung öffentlichen Raums an Hauptverkehrsstraßen und der Abbau von Barrieren sind nur möglich, wenn der Autoverkehr in Hildesheim insgesamt reduziert und Verkehr auf den Umweltverbund verlagert wird. Ob dieses in der Praxis ernst genommen wird, müssen Rat und Verwaltung in den nächsten Jahren beweisen. Dazu gehören neben entsprechender Bauleitplanung auch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung, Tempo-30-Zonen, städtebauliche Aufwertung von Straßen und Plätzen sowie attraktive Fußwegeverbindungen durch die Innenstadt.

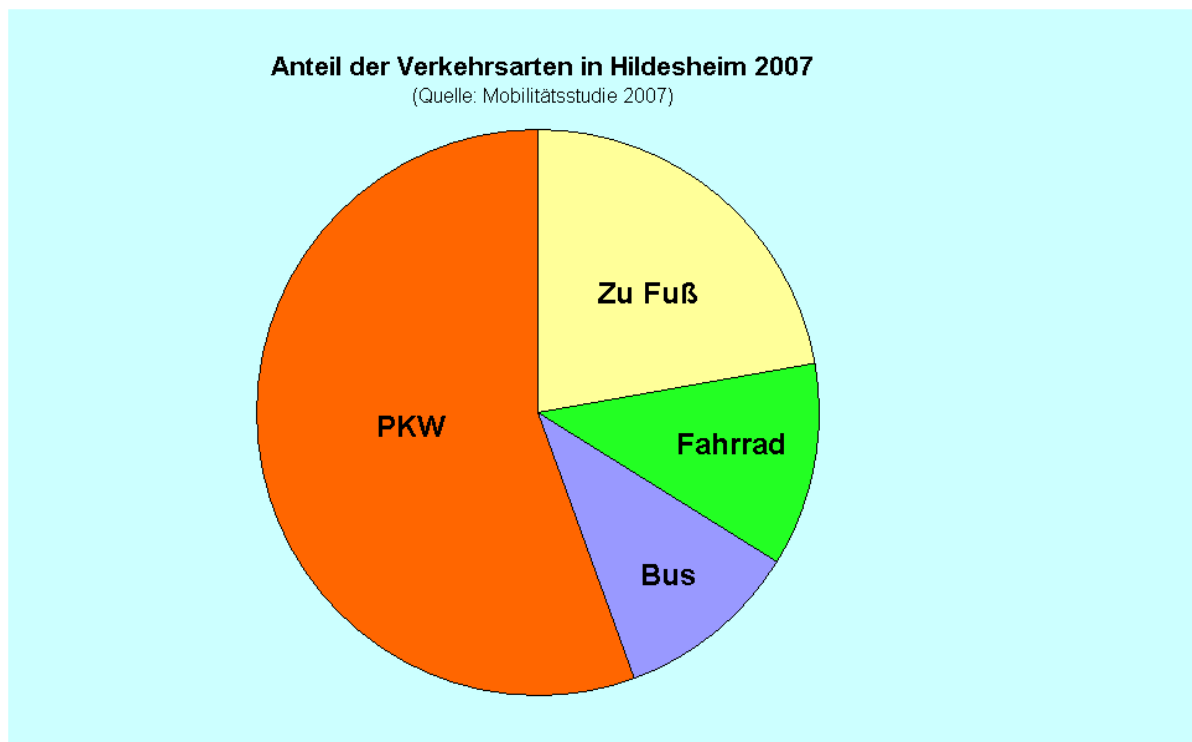
Nachhaltige Mobilität ist wie ein Puzzle. Je mehr Teile vorhanden sind und zusammenpassen, um so deutlicher wird das Bild. Infrastruktur, Fortbewegungsmittel, Image und emotionale Faktoren müssen zusammengesehen werden. Nur wenn das Angebot an vernetzter Verkehrsinfrastruktur gut ist und gut kommuniziert wird, folgt auch die Nachfrage.



Der Trend geht in Hildesheim derzeit in die falsche Richtung: In den letzten 10 Jahren hat der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs deutlich abgenommen.

Bisher ist in Hildesheim das Auto das Verkehrsmittel Nummer Eins. Auf der Kaiserstraße (und anderen Straßen) fahren Bewohner der Stadt Hildesheim und des Stadtumlands zum Beispiel zu ihrer Arbeit, zur Schule, zu Ärzten der zum Einkaufen in die Innenstadt und wieder zurück. Ein großer Teil dieser Fahrten könnte mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wenn die Voraussetzungen verbessert würden.

Das erhebliche Potenzial zur Verlagerung von Pkw-Verkehr auf andere Verkehrsträger belegt die Mobilitätsstudie Hildesheim 2007 (4). Danach ist der Anteil des Kfz-Verkehrs beim Mix der verschiedenen Verkehrsarten („Modal Split“) in der Stadt Hildesheim mit 55% im Vergleich zu vielen anderen Städten hoch. Der Fußverkehrsanteil beträgt 22%, der Radverkehrsanteil 11,7% und der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) 10,7%.



Zum Vergleich: In Münster beträgt der Anteil des Radverkehrs 35,2%, der Kfz-Anteil nur 40,5% (Zahlen von 2001) (5). Auch in der Nachbarstadt Hannover beträgt der Kfz-Anteil nur 41%, der Anteil des ÖPNV 17% (2002) (6). Die Vermutung, der ungünstige ÖPNV-Anteil in Hildesheim liege an der eher kleinstädtischen Struktur der Stadt Hildesheim, ist keine Erklärung, da auch in der Region Hannover der Kfz-Anteil mit 50 % immer noch deutlich geringer ist als im Stadtgebiet Hildesheim. Ein Unterschied liegt aber beim politischen Stellenwert und somit der Angebotsqualität des ÖPNV und des Radverkehrs.

In Hildesheim hat in den letzten 10 Jahren die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel deutlich abgenommen. Eine Trendumkehr ist dringend nötig !

Fahrradverkehr fördern

In Hildesheim betreffen allein 17.500 Autofahrten am Tag Wege unter 5 Minuten, bei denen das Rad bei der Tür-zu-Tür-Wegedauer überlegen ist. Hier liegt das größte Veränderungspotenzial, wenn das Angebot für das Radfahren verbessert wird. Radfahren macht Spaß, wenn alles stimmt. Wenn man mit dem Fahrrad am Autoverkehr vorbei, gern auch durchs Grüne, auf großzügigen Fahrradrouten seinem Ziel entgegen radelt. Wenn am Arbeitsplatz, am Bahnhof, in der Schule oder am Einkaufszentrum bequeme und diebstahlsichere Abstellanlagen warten. Wenn das Tempo der Autos im Stadtgebiet ein entspanntes Miteinander auf der Straße garantiert.

Das Fahrrad hat bundesweit in den vergangenen zwanzig Jahren eine bemerkenswerte Renaissance erlebt, doch von manchen Politikern und Verkehrsplanern wird das Rad bis heute als Alltagsverkehrsmittel nicht richtig ernst genommen. Dabei ist die Stadtgröße Hildesheims für's Radfahren ideal und Radfahren ist nicht nur umweltfreundlich, sondern auch gesund und wirtschaftlich.

In Hildesheim fehlt es vor allem an Haupt-Radverkehrsrouten, die die Stadtteile mit der Innenstadt verbinden und ein Durchqueren der Innenstadt erlauben (Ost-West und Nord-Süd). Rund um die Innenstadt gibt es Barrieren (Bahn, Innerste, vierspurige Hauptverkehrsstraßen), die von Radfahrern derzeit nur auf stark befahrenen Hauptstraßen, mit Umwegen oder schiebend überwunden werden können.

Alle Einzelmaßnahmen zur Radverkehrsförderung werden in Hildesheim wenig bewirken können, wenn es nicht gelingt, komfortable und sichere Hauptverbindungsrouen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt zu schaffen. Die Realisierung eines Hauptroutennetzes ist auch im Entwurf zum Luftreinhalteplan angekündigt.

Dazu müssen vor allem folgende „Nadelöhre“ dringend behoben werden:

- von der Südstadt (Marienburger Höhe, Itzum): Umbau der „Bausünde“ Klingeltunnel oder Alternativlösung (z.B. an der Beuke)
- von der Nordstadt: komfortable Zwei-Richtungs-Verbindung Steuerwalder Straße
- vom Osten der Stadt (Galgenberg, Sauteichsfeld, künftiges Klinikum): bessere Querungen der Bahn und der Straßen Am Kreuzfeld / Senator-Braun-Allee
- von Westen (Moritzberg, Waldquelle, Ochtersum) : Fahrradachsen unabhängig von Dammstraße / Schuhstraße, bei der Bischofsmühle und bei der Jo-Wiese
- Querung der Innenstadt in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung
- Anbindung des Bahnhofs ans Radwegenetz, auf Zuwachs dimensionierte Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und an verschiedenen Stellen der Innenstadt

Über den Ausbau von Hauptverbindungen für Radfahrer hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, um Radfahren sicherer und attraktiver zu machen, die genutzt bzw. stärker als bisher genutzt werden müssen. Beispiele sind:

- Öffnung von Einbahnstraßen für Radler auch in Gegenrichtung (z.B. in Hannover in 70 % der Straßen realisiert)
- Einrichtung von Zweirichtungsradwegen an stark trennenden Straßen
- Grünphase an Kreuzungen für Radfahrer und Fußgänger nicht erst nach Anforderung
- vor Ampelkreuzungen aufgeweitete Aufstellflächen und eigene Spuren
- eigene Ampelschaltungen mit kleinem Zeitvorsprung, damit der Radverkehr im Blick der Pkw-Fahrer ist

Die Umweltverbände fordern seit Jahren, den Radverkehrsanteil in Hildesheim zu steigern. Diese Forderung wurde 2003 im Stadtleitbild der Stadt Hildesheim (7) festgeschrieben: Von damals 10% (in Wirklichkeit waren es bereits 10,9%) sollte der Radverkehrsanteil bis 2008 auf 15% gesteigert werden. Das Ziel wurde jedoch nicht annähernd erreicht. Im Herbst 2007 wurden gerade mal 11,8% ermittelt.

Das Kommunalprojekt "Fahrradfreundliche Stadt Troisdorf" zeigt, wie es gehen kann: In nur sieben Jahren – von 1988 bis 1995 – gelang es der 60.000-Einwohner-Stadt zwischen Köln und Bonn, den Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen von 16 auf 21 Prozent zu steigern. Der Pkw-Anteil verringerte sich im selben Maße (8). Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass Großstädte auf einen Radverkehrsanteil von 20 bis 25 Prozent kommen können - Mittelstädte sogar auf 40 Prozent und mehr -, wenn die Politik konsequent und langfristig dieses Ziel verfolgt (9). Wichtigste Voraussetzung ist, dass eine breite Mehrheit in Politik, Verwaltung und Bevölkerung die Radverkehrsförderung mitträgt. Das geht nur, wenn sich die Kommune für eine strategische Radverkehrsplanung einsetzt, ein Ausbauprogramm für ihre Fahrradrouten entwickelt und sie – gemeinsam mit den positiven Folgen für die Bevölkerung – in der Öffentlichkeit vertritt und umsetzt.

Für die Entwicklung und die Umsetzung des Verkehrskonzeptes sowie für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist qualifiziertes Personal notwendig. Eine Fahrrad-Hotline, bei der Radfahrer Gefahrenpunkte, Verunreinigungen oder Behinderungen melden können, ermöglicht es der Stadt, schnell Abhilfe für akute Probleme zu schaffen und den Radfahrern zu zeigen, dass sie ihre Anliegen ernst nimmt.

Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ausbauen

Schiienenverkehr

Im Landkreis Hildesheim wurden in den letzten fünf Jahren beim Schienenahverkehr einige erfreuliche Verbesserungen erzielt. Zu nennen sind Lammetalbahn, Weserbahn und Metro-nom, der Knoten Elze, die Durchbindung der Züge in Lehrte sowie der S-Bahn-Betrieb Hildesheim-Hannover ab Dezember 2008 und vor allem auch die Einführung des Hildesheim-Tarifs des GVH (Großraumverkehr Hannover) für Zeitkarten.

Handlungsbedarf besteht z.Zt. vor allem bei den Anschlüssen am Bahnhof Hildesheim und bei der Nahverkehrsstrecke Hildesheim-Braunschweig. Wünschenswert ist die Ausweitung des Hildesheim-Tarifs auf Einzelfahrkarten.

Busverkehr

Beim Busverkehr in der Stadt und Region Hildesheim sind große Defizite offensichtlich. Fast alle Großstädte haben die Nutzung von Bussen und Bahnen durch einen Verkehrsverbund zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln in der Stadt und ihrem Umland attraktiver gemacht; in der Region Hannover wurde bereits 1970 ein Verkehrsverbund mit einheitlichen Tarifen und abgestimmtem Fahrplan gegründet. Im Landkreis Hildesheim ist dies wegen politischer Querelen hingegen bis heute nicht gelungen. Hier hat noch jedes der sieben Nahverkehrsunternehmen seine eigenen (wiederum bis zu fünf verschiedenen) Tarife, wobei die Fahrkarten meist nicht gegenseitig anerkannt werden.

Wer in Hildesheim irgendwo hin will und ein Auto zur Verfügung hat, wird beim derzeitigen schlechten Angebot kaum freiwillig den Bus nutzen. Traurige Tatsache ist, dass sowohl im Landkreis als auch im Stadtgebiet fast nur die Personengruppen Bus fahren, für die ein anderes Verkehrsmittel nicht in Frage kommt.

Die gravierenden Mängel im regionalen Busverkehr sind im Nahverkehrsplan Hildesheim 2008 wie folgt zusammengefasst:

- „Im regionalen Busverkehr Anfahren einzelner Ortschaften nur wenige Male pro Tag, dadurch oftmals keine Hin- und Rückfahrten möglich, häufig kein Abend- und Wochenendverkehr
- keine Verbindung einzelner Ortschaften zum Gemeindezentrum oder zur Kreisstadt Hildesheim
- im regionalen Busverkehr häufig historisch bedingte Linienführungen, die die heutigen Verkehrsbeziehungen nicht berücksichtigen
- im regionalen Busverkehr keine für den Fahrgast verständlichen Strukturen durch wechselnde Linienführungen und Verkehrstage
- Fehlen von Schnellverbindungen
- bis auf wenige Ausnahmen keine Vertaktung im regionalen Busverkehr

- nur teilweise Abstimmung der Fahrpläne zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie innerhalb des SPNV [Schienengebundenen Personennahverkehrs] und des regionalen Busverkehrs
- unterschiedliche Tarife und mit Ausnahme vom Lammetal keine Anerkennung der jeweils anderen Fahrscheine sowohl zwischen Bahn und regionalem Busverkehr als auch innerhalb letzterem
- keine erkennbare Vermarktung des bestehenden Angebotes“ (10).

Die Aufstellung macht deutlich, dass ein riesiges Verbesserungspotenzial für den ÖPNV vorhanden ist. Der Nahverkehrsplan 2008 des Landkreises Hildesheim bildet eine sehr gute Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet (mit Ausnahme des Stadtgebiets). Ergänzend kann festgestellt werden, dass besondere Angebote für Naherholung und Tourismus fehlen. Vorbild könnte zum Beispiel der gut angenommene Entdecker-Bus im Landkreis Uelzen sein. Hier wurden drei Ringbuslinien mit Fahrradanhänger eingerichtet, die Naherholungsziele in der Region anfahren. Die Busse fahren vier Monate lang täglich fünfmal zu einem mit 3 € pro Tageskarte erschwinglichen Preis.

Der Innerstädtische Busverkehr in Hildesheim ist einer Großstadt nicht angemessen, die Situation am ZOB ist desolat, und der Fahrplan wurde in den letzten Jahren weiter ausgedünnt. Auf den Hauptstrecken gibt es tagsüber maximal noch einen 15-Minuten-Takt, wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte und Einkaufsziele wie Hildesheim-Nord / Flugplatz und Bavenstedt oder auch die Kliniken sind nicht bedarfsgerecht erschlossen. Weitere Mängel sind die fehlenden Anschlüsse im Abendliniennetz, der frühe Stundentakt am Abend sowie das dürftige Wochenendangebot.

Erforderlich ist ein Konzept, wie für das Stadtgebiet Hildesheim der Teufelskreis aus schlechtem Angebot und geringer Nachfrage durchbrochen und ein Aufwärtstrend für den ÖPNV in Gang gesetzt werden kann. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass bei Verbesserungen im Angebot verbunden mit offensiver Öffentlichkeits- und Werbearbeit erhebliche Steigerungen der ÖPNV-Nutzung möglich sind. Der Stadt Bocholt gelang es von 2001 bis 2003, die Fahrgastzahlen fast zu verdreifachen (11). Im ersten Schritt könnte Hildesheim beispielsweise ein Kurzstreckenticket und ein übertragbares Winter-Abo einführen.

Das Argument, für den Ausbau des ÖPNV fehle das Geld, ist volkswirtschaftlich nicht nachzuvollziehen. Fakt ist, dass auch der Autoverkehr für die Kommunen nicht kostendeckend ist, sondern versteckte Subventionen erhält. Die Nordumgehung hätte den Steuerzahler nach Kostenschätzung von 1994 rund 70 Millionen D-Mark gekostet. Daneben verursacht der Autoverkehr eine ganze Reihe versteckter Kosten. Die höchsten Ausgaben entfallen auf den Unterhalt und Bau von Parkplätzen sowie auf die Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung. Darüber hinaus sind erhebliche Mehraufwendungen bei Feuerwehr, Polizei, Wirtschaftsförderung, Grünflächenämtern und städtischen Bauhöfen durch den Autoverkehr bedingt. Im Rahmen des EU-Projekts SIPTRAM von VCD und ICLEI wurde ermittelt, dass je nach Kommune nur 15 bis 45 Prozent der Ausgaben durch Einnahmen gedeckt sind. Jeder Bürger finanziert somit indirekt den städtischen Autoverkehr mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr mit (12).

Attraktiver Bahnhof als Drehscheibe des umweltfreundlichen Verkehrs

Von Hildesheim kann man mit dem ICE nach Berlin und Süddeutschland fahren, mit der Eurobahn nach Bad Salzdetfurth oder Hameln (über Elze), mit der S-Bahn nach Hannover über Sarstedt oder über Lehrte, und mit Regionalbahnen in den Harz. Nur: Den Hildesheimer Bahnhof erreicht man nicht gut ohne Auto, und das städtebauliche Ambiente am Bahnhof ist trostlos. Der wichtigste Knoten für die Verbindung von örtlichem und überörtlichem Verkehr, der Hauptbahnhof mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB), wurde in Hildesheim schon seit vielen Jahren vernachlässigt, weil immer wieder andere unrealistische Pläne zur Umgestaltung des hässlichen und unpraktischen Bahnhofsvorplatzes verfolgt wurden.

Seit 2005 wird jetzt der „neue Bahnhof“ geplant. Allerdings soll faktisch nicht der Bahnhof umgebaut und attraktiver werden, sondern nur das Empfangsgebäude – in Verbindung mit einem großen querliegenden Einkaufszentrum vor dem Bahnhof. Was ein wirklicher Gewinn für Hildesheim wäre – nämlich den ZOB funktional und gestalterisch aufzuwerten sowie den engen Bahnhofstunnel durch Verbreiterung der Gleistore aufzuweiten und freundlicher zu machen – ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Ein aufgeweiteter Gleistunnel mit Tageslicht – ähnlich wie in Hannover – würde auch das städtebauliche Problem der bisher extrem schlechten Verbindung zwischen Innenstadt und Nordstadt entscheidend verbessern. Stattdessen soll nach derzeitiger Planung für die nächsten 50 Jahre der schmale unwirtliche Tunnel bleiben, die Nordstadt wird durch ein 260 m langes Quergebäude zusätzlich abgeriegelt, und der ZOB wird zum schmalen, wenig einladenden Schlauch, bei dem der Radverkehr „vergessen wurde“.

Bei den Planungen für das große Einkaufszentrum wurden leider die verkehrlichen Belange am Bahnhof nicht ausreichend berücksichtigt. Die neue Tiefgarage mit über 300 Plätzen und Zufahrt nur vom Butterborn wird den Autoverkehr auf der Bahnhofsallee und Kaiserstraße erheblich vergrößern. Die Stadt Hildesheim ist am Bahnhof dabei, sich die Zukunft des umweltfreundlichen Verkehrs im wahrsten Sinne des Wortes zu verbauen! Wir fordern Rat und Verwaltung dringend auf, die Planungen noch einmal zu überarbeiten. Dabei ist auch eine künftig zu erwartende Zunahme der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln einzuplanen.

Es muss möglich sein, den Bahnhof zügig und legal mit dem Fahrrad zu erreichen und Fahrräder dort bequem und sicher abzustellen. Erforderlich ist ein Zweirichtungsweg, der den Bahnhofsvorplatz in West-Ost-Richtung überquert. Sichere Fahrradstellplätze sind für mindestens 400 Fahrräder am Bahnhof in möglichst kurzer Entfernung zum Gleiszugang erforderlich. Der gesamte Bahnhofsvorplatz und der ZOB sollten barrierefrei ausgestaltet werden.

Beim Hauptbahnhof geht es um das gebaute Herzstück des umweltfreundlichen Verkehrs in Hildesheim. Der Bahnhof bleibt uns Hildesheimern mindestens für die nächsten 30 Jahre. Hier etwas zu planen, was wirklich funktioniert, sollte dem Rat und der Verwaltung eine sorgfältige Planung und Diskussion wert sein.

Folgende Ziele sollten aus unserer Sicht beim Umbau von Bahnhof und ZOB im Vordergrund stehen (detaillierte Checkliste auf der Website des VCD) (13) :

- Zufahren attraktiv machen durch hellen, freundlichen Bahnhof ohne Angsträume, mit komfortablen Serviceschaltern, Gastronomie, Gepäckaufbewahrung, attraktiven Wartebereichen, sauberen und sicheren Toiletten;
- Busverkehr aufwerten durch abgestimmte Fahrpläne, direkte Verbindung zum Bahnhof aus allen Stadtteilen auch abends und am Wochenende, kurze Wege beim Umstieg Bus-Bahn; übersichtliche Anordnung der Bussteige, Informationsangebot und Fahrkartenverkauf, wettergeschützte Wartemöglichkeiten, einfache Verkehrsführung für Busse aller Richtungen ohne „Ehrenrunden“;
- Optimale Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr durch einfache und schnelle Zufahrt zum Bahnhof aus allen Richtungen; Radwegeverbindung Innenstadt-Nordstadt mit komfortabel angebundenen Radwegen in beiden Richtungen über Steuerwalder Straße / Hannoverische Straße und Bahnhofsallee;
- Kurze Wege beim Umstieg Fahrrad-Bahn, ausreichend kostenlose Anlehnbügel dicht am Eingang, Sicherheit der Fahrradabstellanlagen, angstfreie Benutzung auch nachts durch offene Gestaltung mit Sichtverbindung zum Taxenstand, betreute Fahrradstation;
- Bequeme und gefahrlose Führung des Fußverkehrs zwischen Bahnhof und Fußgängerzone / Bahnhofsallee, einfache und sichere Querung von Bahnhofsvorplatz und Busspuren (barrierefrei), Aufwertung der Verbindung Innenstadt-Nordstadt durch den Bahnhof und neben dem Bahnhof;
- Attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes durch harmonische Baukörper und Fassaden, helle und angstfreie Raumgestaltung, viel Grün, Ausstattung mit Brunnen und Sitzen; auch der „Hinterausgang“ zur Nordstadt muss gestalterisch aufgewertet werden;
- Taxenstand im Zentrum des Geschehens, ausreichend Kurzzeitparkplätze für Bringen / Abholen von Bahn-Fahrgästen, Stellplätze für Teil-Autos.

Stadtteilbahnhöfe und Bushaltestellen

Neue Bahn-Haltestellen sollten nicht nur in Hi-Himmelsthür (Strecke Hi-Hannover), sondern auch in Hi-Marienburg (Strecke Hi-Bodenburg; Einzugsgebiet Ochtersum und Itzum) und Drispstedt (Strecke Hi-Lehrte; Einzugsgebiet Drispstedt, Bavenstedt, Flugplatz und Gewerbegebiet Nord) gebaut werden, um den Haupt- und Ostbahnhof und somit die Innenstadt Hildesheims von erheblichen Teilen des Pendlerverkehrs zu entlasten. Im Umland sollten der Bahnhof Mehle sowie Haltepunkte in Schellerten und Egenstedt reaktiviert werden (Ziel des Regionalen Raumordnungsprogramms und des Nahverkehrsplans 2008) (14, 15). Alle Bahnhöfe sollten barrierefrei gestaltet werden, gut mit dem Busverkehr verknüpft sowie bequem mit Fahrrädern zu erreichen sein.

Schließlich bedarf die Gestaltung der Bahnhöfe und sonstigen Haltestellen einer besonderen Beachtung. Neben einer entsprechenden Ausstattung, der Sauberkeit, der Erreichbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Personen sind ein gepflegtes Umfeld, Attraktivität und subjektive Sicherheit von entscheidender Bedeutung. An den Bahnhöfen und an allen wichtigen Bus-Haltestellen brauchen wir genügend sichere Fahrrad-Abstellplätze in unmittelbarer Nähe der Bahnsteige bzw. Haltestellen. Wir schlagen vor, ein Bahnhofs- und Haltestellenentwicklungskonzept mit konkreter Maßnahmen- und Kostenplanung zu erstellen.

Teil-Auto / Car-Sharing

Das bereits bestehende teilAuto-Angebot in Hildesheim sollte ausgebaut werden. Um dies zu ermöglichen und mehr Nutzer für Car-Sharing zu gewinnen, ist eine Zusammenarbeit von teilAuto Hildesheim mit dem Nahverkehrsunternehmen, der Stadtverkehr Hildesheim GmbH, anzustreben. Dies kann u.a. darin bestehen, dass Zeitkarteninhaber zu günstigeren Bedingungen Fahrzeuge von teilAuto Hildesheim nutzen können. Die positiven Erfahrungen anderer Städte können für ein solches Projekt berücksichtigt werden.

Die Stadt Hildesheim nutzt bereits eines der teilAutos während der wochentäglichen Dienstzeiten, weitere sollten hinzukommen, um den Fuhrpark der Stadt zu reduzieren. Ähnliche Vereinbarungen könnten mit anderen Behörden und Institutionen getroffen und Kosteneinsparungen erzielt werden.

Verkehrsprobleme sind lösbar – ohne Nordumgehung !

Nach den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplans 2004 (16) haben knapp 94 Prozent des Kfz-Verkehrs Ziel und/oder Quelle im Stadtgebiet von Hildesheim (338.000 Kfz/Tag). Wenn nur etwa 6 Prozent dieses Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert würden, was bei den in Hildesheim gering ausgenutzten Potenzialen ein durchaus realistisches Ziel wäre, würden Kfz-Fahrten in dem Umfang vermieden, wie dies für die Nordumgehung prognostiziert wurde.

Die Kosten aller hier vorgeschlagen Maßnahmen zusammen betragen nur einen Bruchteil der für die Nordumgehung veranschlagten Mittel.

Und - der entscheidende Vorteil: Diese Kfz-Fahrten wären tatsächlich vermieden und nicht nur in andere Teile der Stadt verlagert. Das Naherholungs- und Naturschutzgebiet im Norden Hildesheims bleibt intakt.

Mit den Vorschlägen von BUND, VCD und ADFC wird die Verkehrsbelastung in der Stadt Hildesheim stärker reduziert als durch eine Nordumgehung – und zwar nicht nur auf der Kaiserstraße und am Linnenkamp, sondern auch auf vielen anderen Straßen Hildesheims.

Anwohner werden entlastet, die Luft wird besser, der Lärm geringer. Verkehrsunfälle nehmen ab, und die Lebensqualität in der ganzen Stadt nimmt zu.

Quellen

- (1) OVG Lüneburg, Urteil vom 11. September 2008 (7 KS 1269/00)
- (2) Ing.-Gem. Schubert i.A. der Stadt Hildesheim: Verkehrsentwicklungsplan 2004.
- (3) Stadt Hildesheim (2007): Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2020, Vorbereitung zum Flächennutzungsplan (<http://www.sitzungsdienst-hildesheim.de/bi/vo020.asp>)
- (4) Mobilitätsstudie Hildesheim 2007, Kurzübersicht (<http://www.sitzungsdienst-hildesheim.de/bi/vo020.asp#searchword>)
- (5) Mobilitätsstudie Münster. 2001 (http://www.muenster.de/stadt/pdf/Link_Seite-4_1.pdf)
- (6) Region Hannover: Verkehr in der Region Hannover. 2005
(http://www.hannover.de/data/download/wirtschaft/Mobilitaet/RH_Verkehr_in_Region.pdf)
- (7) Stadt Hildesheim: Stadtleitbild 2003
(<http://www.hildesheim.de/hildesheim/buergerservice/rathaus/hi-stadtleitbild.pdf>)
- (8) VCD Bundesverband: Fahrrad-Masterplan für Deutschland 2000, S. 13
(<http://www.vcd.org/fahrradmasterplan.html>)
- (9) ebenda, S. 14
- (10) Nahverkehrsplan für den Landkreis Hildesheim 2008,
http://www.landkreishildesheim.de/media/custom/546_2205_1.DOC
- (11) ICLEI: Zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr für Europa, 2004,
(http://www.increase-public-transport.net/fileadmin/user_upload/Procurement/SIPTRAM/Good_Practice_Guide/German_GPG_www.pdf)
- (12) VCD Bundesverband 2005: Versteckte Subventionen des Autoverkehrs
(<http://www.vcd.org/kostenwahrheit.html>)
- (13) VCD Kreisverband Hildesheim 2005: Checkliste zum geplanten Umbau des Bahnhofs
(<http://www.vcd.org/vorort/hildesheim/themen/bahnhof/bahnhofumbau/>)
- (14) Landkreis Hildesheim: Regionales Raumordnungsprogramm 2001
(<http://www.landkreishildesheim.de/baf.phtml?La=1&FID=546.137.1&call=suche=>
- (15) Nahverkehrsplan 2008 für den Landkreis Hildesheim 2008 (s.o. Nr. 9)
- (16) Verkehrsentwicklungsplan Hildesheim 2004 (S. 8)

Herausgabe und Bezug dieser Broschüre, auch als Download:

BUND Kreisgruppe Hildesheim, Scheelenstraße 22, 31134 Hildesheim, Tel. 05121 / 157274
e-mail: Matthias.Koehler@bund.net - Internet: www.vorort.bund.net/hildesheim

VCD Kreisverband Hildesheim, Am Ratsbauhof 1c, 31134 Hildesheim, Tel. 05121/130 630
e-mail: vcd-hildesheim@ladisch.de - Internet www.vcd.org/vorort/hildesheim...

ADFC, Kreisverband Hildesheim, Am Ratsbauhof 1c, 31134 Hildesheim, Tel. 05121/130 666
e-mail: post@adfc-hildesheim.de - Internet www.adfc-hildesheim.de

Redaktion: Matthias Köhler, Dietmar Nitsche, Doris Schupp, Georg Wilhelm