

**Wer wir sind:**

Der Arbeitskreis Mobilität ist ein Zusammenschluss von

- ADFC,
- Aktionsbündnis Hildesheim will Radfahren,
- BUND,
- der studentischen Fahrradselbsthilfewerkstatt FAZZE,
- Greenpeace,
- StadtLABOR,
- Verkehrsclub Deutschland (VCD),
- dem Mobilitätsreferat des AStA der HAWK
- sowie weiteren Hildesheimer Akteur\*innen,

die sich gemeinsam für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Lebensqualität sowie die Zukunftsfähigkeit unserer Stadt einsetzen.

**Wo steht Hildesheim heute:**

In verkehrspolitischer Hinsicht gehört die Stadt Hildesheim - eine Stadt, deren Vertreter sich für das Jahr 2025 für den Titel der Kulturhauptstadt Europas bewerben möchten - bisher nicht zur Avantgarde des Klimaschutzes und der Zukunftsfähigkeit. Bei der Intensität der individuellen PKW-Nutzung liegt Hildesheim innerhalb Deutschlands mit an der Spitze der Klimaschädlinge und verbrennt weiter ungebremst die Lebensgrundlagen zukünftiger Generationen.

Verantwortliches Handeln gegenüber nachkommenden Generationen in Hildesheim bedingt auch die Entwicklung einer klimaverträglichen Mobilität.

Zwar gibt es seit dem Jahr 2010 zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Stadt Hildesheim und zur Verringerung der Lärm- und der Schadstoffbelastung ein Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (IVEP); mit dem aktuellen Schneckentempo in der Umsetzung werden dessen Zielsetzungen und die in wenigen Jahren anstehenden nationalen und globalen Klimaziele allerdings kaum zu erreichen sein. Zudem sind die nachteiligen Folgen des massiven motorisierten innerstädtischen Straßenverkehrs für die Lebensqualität in der Stadt selbst Tag für Tag zu erleben, zu hören und zu riechen.

Daher treten wir, der Arbeitskreis Mobilität, unter dem Motto "**Hildesheimer Verkehrswende jetzt!**" ein für saubere Luft, weniger Lärm, mehr Sicherheit, mehr Lebens- und Erholungsraum und für gerechte Mobilitätsstrukturen in Hildesheim. Gerechter heißt: menschengerecht, klimagerecht und verkehrsgerecht auf den Gebieten

1. Fußgängerverkehr
2. Fahrradverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV = Busse und Bahnen)
4. Motorisierter Individualverkehr (MIV = Auto, motorisiertes Zweirad usw.)
5. und nicht zuletzt auch auf dem Transportsektor (LKW, Güterzug, Frachtschiff)

Grundsatz soll sein die Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel mit Vorrang für die jeweils umweltverträglichsten und möglichst emissionsfreien Fortbewegungsarten.



**Was wir wollen:**

Basisziel unseres Arbeitskreises ist es, die überfällige Umsetzung des lange beschlossenen IVEP 2010 in Gang zu bringen.

Das bedeutet u.a. eine Änderung des so genannten Modal Split (prozentuale Verteilung) der Verkehrsträger in der Stadt Hildesheim zugunsten umweltverträglicher Verkehrsmittel.

Unsere weitergehenden perspektivische Zielsetzungen, was wir die „Hildesheimer Verkehrswende jetzt!“ nennen, orientieren sich an der gegenüber dem IVEP 2010 dramatisch verschärften heutigen Umweltsituation und Luftbelastung. Diese kurz- und mittelfristigen Zielsetzungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Verkehrsart	IVEP			Ziel des AK Mobilität
	2007	2025	2025+	2040
Zu Fuß	22%	22%	24%	25%
Fahrrad	12%	18%	20%	30%
ÖPNV	11%	12%	14%	20%
Kraftfahrzeuge	55%	48%	42%	25%

Alle Maßnahmen müssen zusammen gedacht und umgesetzt werden. Wir möchten einen gesamtstädtischen und mit der Bevölkerung abgestimmten Prozess zu einer sozial und ökologisch verträglichen Verkehrswende initiieren.

**Wie machen wir das?**

In sachgebietsbezogenen Arbeitsgruppen bearbeitet der AK Mobilität kontinuierlich verschiedene Themen und Aufgaben rund um das gemeinsame Ziel der ökologischen Verkehrswende.

Im regelmäßigen Treffen am 2. Montag des Monats ab 18 Uhr im Greenpeace-Büro in der Willenweberstraße 6 werden die Arbeitsergebnisse zusammengetragen, Neuigkeiten ausgetauscht und nächste Schritte besprochen.

Mit folgenden Maßnahmen sind wir aktiv:

- Öffentlichkeitsarbeit, Leserbriefe in Tagespresse und Wochenblättern, Infostände wie z.B. Hildesheimer Fahrradmesse, Flyer u.a.m.;
- Aktionen, Bürger\*innenbefragungen, Critical Mass, Stickstoffdioxid-, Lärm- u. Geschwindigkeitsmessungen, Stadtradeln, Diskussionsveranstaltungen, Straßenfeste wie 'Mobil ohne Auto'/MoA, Europäische Mobilitätswoche, 'Parking Day' u.a.m.;
- Mitarbeit in und Kooperation mit öffentlichen Gremien und Institutionen (z.B. Klimaschutzagentur, Stadtverwaltung Hildesheim, Ortsräte, Deutsche Umwelthilfe, Verkehrswacht u.a.);
- Facharbeit auf Expertenebene und Lobbygespräche;
- Kooperation mit Interessengruppen im Quartier (Initiative Neustadt, BI für eine lebenswerte Marienburger Höhe u.a.);
- Angebote für Nutzer\*innen, Bürgerinnen und Bürger wie Fahrrad-/Fußgänger-Touren.
- Symbolisches Tragen der Fahrradweste „Hildesheim will Rad fahren“

Wer mitarbeiten möchte an der Idee für ein schöneres, ruhigeres und lebendigeres Hildesheim, ist eingeladen, sich in den Gruppen des AK-Mobilität zu engagieren und gerne auch selbst Projektideen einzubringen.

### **Konkrete Themen, Ideen und Projekte:**

Verbesserungsbedarf sehen wir bei der gesamten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsplanung und der Verkehrslenkung:

- Veränderte Hierarchisierung zugunsten umweltverträglicher Verkehrsteilnehmer wie dem Fußgänger- und Radverkehr;
- Vermehrte Investitionen in die Infrastruktur umweltverträglicherer Verkehrsträger;
- Imageverbesserung der ökologischen Mobilität durch positive Öffentlichkeitsarbeit;
- Verstärktes umweltverträgliches Mobilitätsmanagement, in Betrieben wie im öffentlichen Bereich (z.B. Einrichtung einer Mobilitätszentrale im Hauptbahnhof);
- Veränderte Ampelschaltungen;
- Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmern.

**Im Bereich der einzelnen Verkehrsträger haben wir z.B. folgende Ziele:**

### **1. Fußgängerverkehr**

a) Kurzfristig:

- Abschaffung von sog. 'Bettelampeln' für Fußgängerverkehr (d.h. Dauerrot für Fußgänger, außer man drückt einen Taster und wartet);
- Sichere Schulgehwege für unsere Schülerinnen und Schüler;
- Kein Radverkehr und KFZ-Parken auf Gehwegen;
- Behindertengerechte Gehwege und Leitsysteme.

b) Perspektivisch:

- Umgestaltung zentraler Straßen wie die Schuhstraße oder die Goschenstraße in Verbindung mit bereits vorhandenen Plätzen und Fußgängerzonen zu Begegnungszonen;
- Ausbau von autofreien Zonen zur Wiederbelebung des Stadtraumes und sozialer Bezüge;
- Umstellung von Ampelschaltungen auf Bedarfsbetrieb ('Dunkelampel').

### **2. Fahrradverkehr**

a) Kurzfristig:

- Beseitigung von Gefahrstellen, Engpässen und Lücken, die derzeit für Radfahrer\*innen besonders gefährlich sind;
- Sichere Radverkehrsführungen insbesondere für Kinder im Bereich von Schulen, Kindergärten und KiTas;
- Behebung des massiven Instandhaltungsrückstandes von Rad- und Freizeitwegen;
- Vernünftige und korrekte Radverkehrsführung an Baustellen;
- Transparente Informationspolitik der Verwaltung, Partizipation der Radfahrer\*innen;
- Barrierefreiheit auf Radwegen für sicheres Fahren auch im Winter;

- Auch für Radfahrer Abschaffung von Bettelampeln (d.h. dauerrotes Licht selbst in der vorfahrtsberechtigten Fahrtrichtung, außer man fordert Grün extra an und muss darauf warten);
- Deutliche Information der motorisierten Verkehrsteilnehmer, wenn Änderungen an der Radverkehrsführung erfolgen;
- Mehr Radwege;
- Korrekte Beschilderung von Radwegen;
- Einführung von Fahrradstraßen für schnelle Verbindungen.

## b) Perspektivisch:

- Entwicklung eines flächendeckend guten und sicheren Radwegenetzes über die ganze Stadt und in die Region mit sicheren Radstreifen auf der Fahrbahn, sicheren Fahrbahnbelägen und nutzerfreundlicher Beschilderung der Hildesheimer Wege;
- Umwidmung von Autospuren in Fahrradstreifen;
- Einrichtung eines Bikesharingnetzes;
- Attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten.

**3. Öffentlicher Personennahverkehr (Busse und Bahnen)**

## a) Kurzfristig

- Fahrplanverbesserungen im Stadtverkehr beim Übergang zwischen Bus und Bahn, z.B. bessere Anbindung von Itzum an den Ostbahnhof sowie bessere Vernetzung von S-Bahn und Bahnfernverkehr mit dem Bus-Abendverkehr;
- Einführung von Express- und Ringbuslinien;
- Umrüstung der Dieselbusse zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes.

## b) Perspektivisch:

- Überprüfung und ggf. Neuaufstellung des Tarifsystems von Stadtverkehr SVHi und Regionalverkehr RVHi und den weiteren öffentlichen Verkehrsträgern, Stichworte: Preisreduzierung für bestimmte Nutzergruppen, z.B. Sozialticket, Kurzstreckenticket, Job-/Pendlerticket sowie Rabatte zu Zeiten geringer Auslastung, Prüfung eines (ganz oder für bestimmte Gruppen) entgeltfreien Busverkehrs;
- Einführung eines Verkehrsverbundes mit intelligenten Verknüpfungen von ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten wie z.B. Pedelecverleih oder Teilautoangebote für Monatskartenbesitzer;
- (Wieder-)einrichtung der Bahnhalte in Himmelsthür, Drispstedt und Marienburg;
- (Wieder-)anschaffung von Erdgasbussen.

**4. Motorisierter Individualverkehr (Auto, motorisiertes Zweirad usw.)**

## a) Kurzfristig:

- Einrichtung von Kinder-Aussteigezonen und Elterntaxi-Verbotzonen rund um Schulen, Kindergärten und KiTas;
- Vermeidung von KFZ-Verkehrsbewegungen statt Verlagerung mit z.T. verlängerten Wegstrecken und zusätzlicher Schadstoffbelastung;
- Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstraßen in allen Ortsteilen sowie auf einigen Ausfallstraßen und generell in der Nähe von Krankenhäusern, Kindergärten, Schulen und Orten für Senior\*innen;

- Rückbau und Umwidmung von jährlich 5 % der innerstädtischen PKW-Parkflächen zu Erholungsflächen wie in Vorbildkommunen (z.B. Kopenhagen);
- In Randbereichen von Innenstadt sowie in Stadtteilzentren ein wirksames und attraktives P+R-Konzept und Ausbau von (E-) Carsharing-Konzepten;
- Umlenkung der wesentlichen Investitionen in die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer.

b) Perspektivisch

- Motorisierter Verkehr in der Innenstadt sowie in Stadtteilzentren nur für notwendige Fahrten, d.h. Anlieger, Busse, Gehbehinderte usw. - Stichwort 'autofreie Innenstadt';
- Prüfung einer autofreien Innenstadt;
- Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften;
- Umgestaltung von Verkehrsbereichen in gleichberechtigte Begegnungszonen - Stichwort 'Shared Space';
- Vermeidung von weiteren Flächenversiegelungen.

**5. Transportsektor (LKW, Güterzug, Frachtschiff)**

Grundsätzlich:

- Güter für Lang- u. Mittelstrecken gehören auf Bahn oder Binnenschiff, Verteilverkehr durch Lieferwagen, wie es jahrzehntelang reibungslos und zuverlässig funktionierte.

Was wir in Hildesheim tun können:

- Strategien zur Verringerung von Warenverkehrsaufkommen auf notwendige Transporte, d.h. z.B. lokaler Handel statt Versandkäufe;
- Weniger kaufen und wegwerfen, mehr teilen und wieder-/weiterverwenden;
- Erhöhung des derzeit marginalen Anteils am Transportaufkommen von Stichkanal Hildesheim und Hafen Steuerwald;
- Geld prioritär nicht in bauliche Veränderungen am Kanal, sondern in die Be- und Entladeinfrastrukturen investieren, z.B. Instandsetzung lokaler Güterbahnstrecken und Bahnfrachtpunkte.

