



INNENSTADT HILDESHEIM 2035

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt.
Grundlage und Begründung für die Aufnahme in die Städtebauförderung
von Bund, Ländern und Gemeinden.



Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



Stadt Hildesheim

Fachbereich 61
Stadtplanung und
Stadtentwicklung

UmbauStadt
Urbane Konzepte · Stadtplanung · Architektur

HILDESHEIM

IMPRESSUM

GEFÖRDERT IM RAHMEN VON REACT-EU



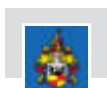
EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



AUFTRAGGEBER UND HERAUSGEBER

Stadt Hildesheim
FB 61, Stadtplanung und Stadtentwicklung
Markt 3
31134 Hildesheim
www.hildesheim.de



Stadt Hildesheim

ii HILDESHEIM

AUFTRAGNEHMER UND VERFASSER

UmbauStadt PartGmbH
Eislebener Straße 6
10789 Berlin

Bearbeitung und Grafik:
Dipl. - Ing. Rico Emge
M. Sc. Clemens Abert
M. Eng. Julia Reuter
Cand. B. Sc. Cäcilia Taddia

UmbauStadt

Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur

Stand: März 2023

Alle Bilder, Grafiken und Karten, deren Urheberschaft und Urheberrecht nicht beim Büro UmbauStadt liegt, sind durch entsprechende Quellenangabe gekennzeichnet.
Daten- und Kartengrundlagen, Luftbilder und Arbeitsmaterialien: Stadt Hildesheim

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	4
1.1 Aufgabenstellung und Ziele	
1.2 Bearbeitungsprozess, Organisations - und Beteiligungsstruktur	
2. UNTERSUCHUNGSRAUM	8
2.1 Einordnung in Land und Region	
2.2 Gebietskulisse	
2.3 Übergeordnete Planungen und Konzepte	
3. BETEILIGUNGSFORMATE	36
4. RAHMENBEDINGUNGEN DER GEBIETSENTWICKLUNG	52
4.1 Historische Entwicklung und Denkmalschutz	
4.2 Demographie und Sozialstruktur	
4.3 Städtebauliche Struktur	
4.4 Öffentliche Frei- und Grünflächen	
4.5 Energie und Nachhaltigkeit	
4.6 Mobilität und Verkehr	
4.7 Wohnstandort Innenstadt	
4.8 Eigentumsstruktur	
4.9 Einzelhandel und Gewerbe	
4.10 Soziale und kulturelle Infrastruktur, Tourismus	
4.11 Städtebauliche Bewertung	
5. SWOT (ZUSAMMENFASSUNG DER ANALYSE)	76
6. LEITBILD INNENSTADT HILDESHEIM	92
6.1 Handlungsfeld Handel und Gewerbe	
6.2 Handlungsfeld Wohnen und Mischnutzung	
6.3 Handlungsfeld Mobilität und Verkehr	
6.4 Handlungsfeld Kultur, Freizeit und Tourismus	
6.5 Handlungsfeld Freiraum- / Stadtgestaltung	
6.6 Handlungsfeld Energie und Klimaanpassung	
7. MASSNAHMEN	106
8. AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN	148
9. ANHANG	152



1. EINLEITUNG

1.1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELE

1.2 BEARBEITUNGSPROZESS, ORGANISATIONS- & BETEILIGUNGSSTRUKTUR

1.1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELE

Das Herz der Stadt Hildesheim ist die Innenstadt. Zwischen der Marie-Wagenknecht-Straße im Westen, dem Kennedydamm im Osten, zwischen dem Bahnhofsquartier im Norden und dem Bereich um die Schuhstraße im Süden liegt das historische Zentrum mit Marktplatz, Rathaus und Andreaskirche und Jakobikirche sowie den wesentlichen Einkaufsangeboten entlang der Almsstraße, dem Hohen Weg und der Osterstraße.

Hier ist die Stadt Hildesheim mit städtebaulichen Missständen im Bereich der öffentlichen Straßen und Plätze und mit Sanierungsrückständen im Gebäudebestand konfrontiert. Gleichzeitig muss sich Hildesheim den Fragestellungen des fließenden und ruhenden Verkehrs, der drückenden Leerstandsthematik im Einzelhandel sowie einem notwendigen Umbau hin zu mehr Grün und Wasser in der Stadt widmen.

Die drängenden städtebaulichen Herausforderungen wurden im aktuellen ISEK-Innenstadt Prozess mithilfe eines breit angelegten Beteiligungs- und Umfrageprozesses gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Hildesheims herausgearbeitet und durch übergeordnete Themenstellungen sowie konkrete Projekte qualifiziert.

Ziel ist die Umsetzung eines notwendigen Stadtumbaus zur Aktivierung der Innenstadt Hildesheims als qualitativ wertvoller Erlebnis- und Aufenthaltsraum sowie zur Erlangung einer neuen Wohn-, Besuchs- und Einkaufsqualität, wozu auch der Ausbau der Digitalisierung mit entsprechenden Angeboten zählt.

Die Innenstadt Hildesheims muss durch neue Akzente besonders im Bereich der Aufenthaltsqualität attraktiver werden. Hierzu gehören neben einem ansprechenden öf-

fentlichen Raum mit weniger Belastung durch den motorisierten Individualverkehr mehr Spielangebote, Grün und Wasser, aber auch vielfältige Angebote in den Segmenten Handel und Gewerbe sowie Kultur. Punktuell gilt es neue Ansätze zu definieren, die neben vielfältigen Funktionen auch eine Weiterentwicklung und Aufwertung des Wohnens in der Innenstadt ermöglichen.

Im Zuge des Stadtumbaus sind neben den genannten Aufgaben alle sinnvollen innerstädtischen Möglichkeiten der Energieeinsparung und Energiegewinnung zu nutzen. Einen nicht unerheblichen Anteil nimmt die Kommunikation im weiteren Prozess ein. Hier gilt es die etablierten Informations- und Beteiligungswege fortzuführen und als selbstverständlichen begleitenden Teil der Stadtentwicklung zu verstehen.

Den festgestellten Analysen folgend wurde ein Leitbild für die Innenstadt Hildesheims entwickelt, aus dem entsprechende Handlungsfelder abgeleitet wurden. Diesen folgend konnten insgesamt 37 Maßnahmen erarbeitet werden, die sich in 21 Projekte aus dem Bereich der Gestaltung und Sanierung des öffentlichen Raumes und 16 strategische Konzepte und informelle Maßnahmen aufteilen.

Die Stadt Hildesheim kann die Umsetzung der Maßnahmen, die für den Stadtumbau ihrer Innenstadt relevant sind, nicht allein stemmen. Hierzu bedarf es unter anderem der finanziellen Unterstützung aus den Programmen der Städtebauförderung. Der hier vorliegende Bericht ist ein wesentlicher Beitrag, die Notwendigkeit geeigneter Fördermöglichkeiten herzuleiten und den Stadtumbau der Innenstadt erfolgreich in die Umsetzung zu bringen.

1.2 BEARBEITUNGSPROZESS, ORGANISATIONS - UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR

Die Erarbeitung des ISEK erfolgte von Oktober 2021 bis März 2023. Im analytischen Teil bezieht das ISEK alle eingeholten Informationen und Grundlagen ein, welche von der Stadt Hildesheim, durch Gespräche mit der Bürgerschaft, Expert:innen und weiteren Innenstadttakteuren an das Planungsbüro herangetragen wurden. Anhand dieser breiten Analyse können Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken abgeleitet werden.

Unter dem Leitbild sind Maßnahmen verortet, welche sich wiederum insgesamt sechs Handlungsfeldern zuordnen lassen, die übergeordnete Ziele für die Entwicklung der Innenstadt Hildesheims formulieren. Einer Maßnahme können der Eigenart des integrierten Entwicklungskonzeptes entsprechend meist mehrere Handlungsfelder zugeordnet werden.

Der Prozess wurde strukturiert durch die Ebene der Beteiligung, den Arbeitsprozess und die Abstimmung mit der Stadtverwaltung und weiteren Akteuren. Der inhaltliche Einstieg erfolgte aufbauend auf dem „Innenstadtprozess“ aus dem Jahr 2021. Zusammen mit einer umfassenden Analyse wurden Aussagen zu Handlungsbedarfen getroffen, welche im weiteren Projektverlauf geschärft, ergänzt und in ein Leitbild sowie Ziele übersetzt wurden. Die Einordnung in Handlungsfelder dient hierbei als rahmengebende Stütze. Auf dieser Grundlage konnte ein maßgeschneidertes Maßnahmenkonzept erstellt werden, welches auch laufende Prozesse und bereits angestoßene Maßnahmen in der Innenstadt aufnimmt.

Es fanden mehrfach Abstimmungstermine im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit der Verwaltung statt, um Arbeitsprozesse zu besprechen und organisatorische Fragen zu klären. Das Gremium StUM (Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität) wurde an zwei Terminen über den Fort-

schritt im Rahmen des ISEK informiert. An der Gremienpräsentation im Februar 2023 wurden dem StUM und dem Ortsrat Stadtmitte die Ergebnisse (Ziele und Maßnahmen) des ISEK mit anschließender Diskussionsrunde vorgestellt.

Insgesamt fanden drei Sitzungen der Lenkungsgruppe statt, in der die übergeordnete inhaltliche Ausrichtung des ISEK abgestimmt wurde. Entsprechend der sechs Handlungsfelder wurden sechs Fokusrunden mit Expert:innen durchgeführt.

Überdies wurden drei weitere intensive Gespräche mit Schlüsselakteuren geführt. Mit dem Beauftragten für das Innenstadtdmanagement und die Leerstandsaktivierung sowie dem Leiter des Dezernats für Jugend, Soziales, Schule und Sport wurden die jeweils zentralen Perspektiven und Ziele besprochen. Das dritte Gespräch fand mit dem Centermanagement der Arneken Galerie statt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung geschah in zwei Umfragephasen (analog und digital) und durch drei Veranstaltungen. Die erste Umfrage beschäftigte sich zu Beginn des Prozesses um grundlegende Themen. Im fortlaufenden Prozess setzte sich die Zweite Umfrage mit den Maßnahmen auseinander. Mit den Bürger:innen Hildesheims wurden das Stadtforum, der Marktstand und die Zukunftswerkstatt als interaktive Formate absolviert.

In einem Gastvortrag an der HAWK brachte UmbauStadt das Konzept den Studierenden des Bachelorstudiengangs Architektur näher.

Die beschriebenen Beteiligungsformate werden im Kapitel 3 ausführlich erläutert. Durch die Zusammensetzung der Formate wurde ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Beteiligten gewährleistet.

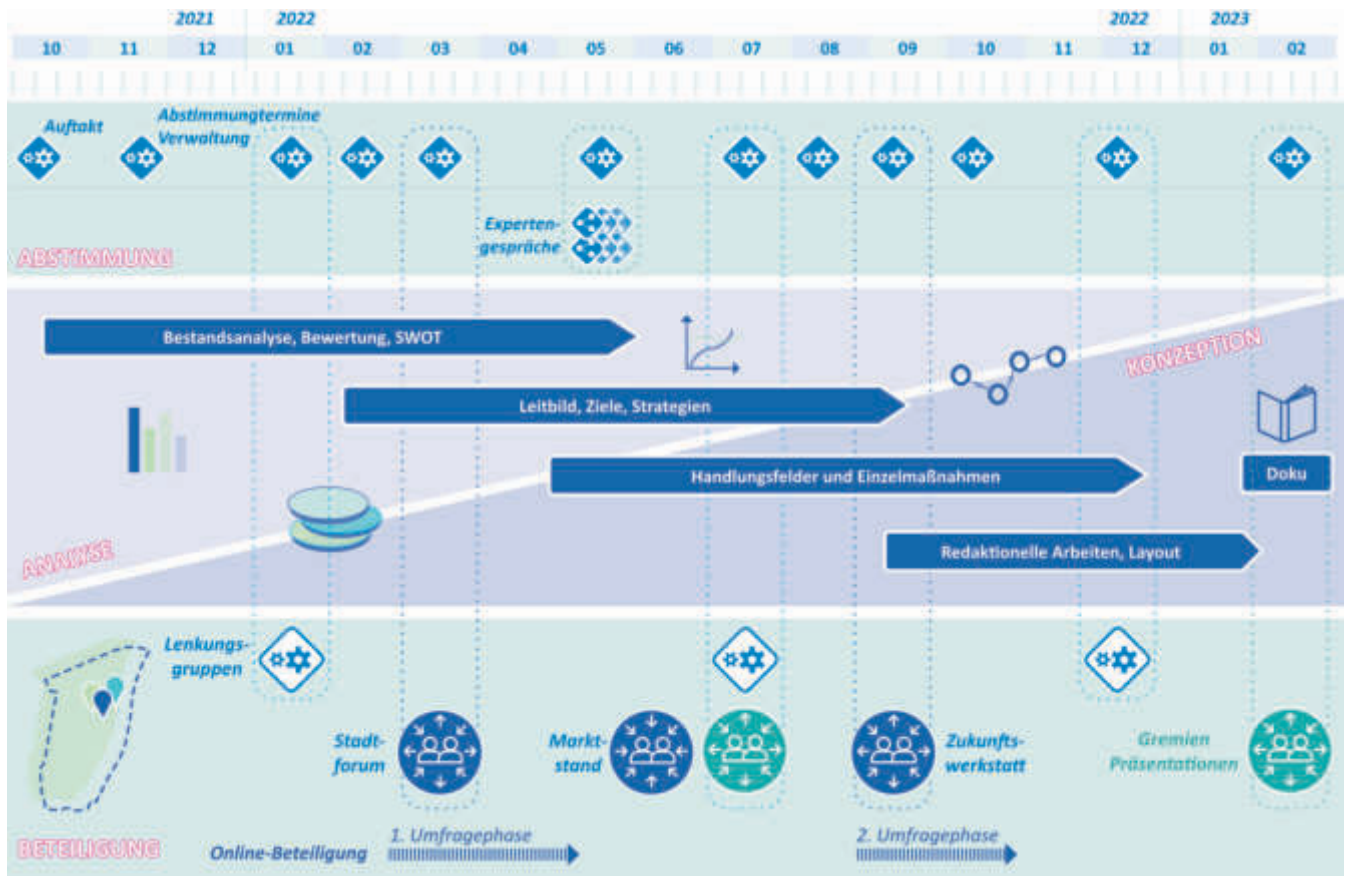
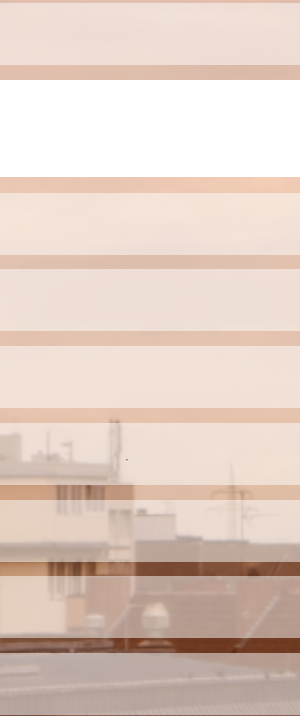


Abb. 1: Prozess- und Beteiligungsstruktur zum ISEK Innenstadt Hildesheim 2035



2. UNTERSUCHUNGSRaum

2.1 EINORDNUNG IN LAND UND REGION

2.2 GEBIETSKULISSE

2.3 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN UND KONZEPTE

2.1 EINORDNUNG IN LAND UND REGION

KURZPROFIL DER STADT HILDESHEIM

Hildesheim kann auf eine mehr als 1200 Jahre alte Stadtgeschichte zurückblicken. Besonders kennzeichnend für die Stadt sind die vielen kulturhistorischen Gebäude und Objekte. Besonders die Vielzahl an Kirchen sticht hierbei hervor. Der Dom St. Mariä Himmelfahrt und die Kirche St. Michaelis wurden in die Liste der UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen. Auch der 1000-jährige Rosenstock und das Knochenhauer-Amtshaus direkt am Marktplatz prägen die Kultur und das Stadtbild. Darüber hinaus verfügt Hildesheim über eine lebendige Kulturszene, abwechslungsreiche Museen und eine vielfältige Umgebung.

ADMINISTRATIVE EINORDNUNG

Die Stadt Hildesheim liegt im Bundesland Niedersachsen, im Landkreis Hildesheim in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Hannover und ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig- Göttingen-Wolfsburg. Hildesheim hat knapp 104.000 Einwohner:innen (Stand Dezember 2022) und wird im Landesraumordnungsprogramm (LROP) als Oberzentrum ausgewiesen. Sie erfüllt somit eine wichtige Versorgungsfunktion für umliegende Städte und Kommunen und stellt neben dem alltäglichen Grundbedarf ein breites Angebot unter anderem in den Bereichen Bildung, Kultur, Tourismus, Gesundheit zur Verfügung.

Hildesheim grenzt (von Norden im Uhrzeigersinn) an folgende Gemeinden an: Harsum, Schellerten, Holle, Bad Salzdetfurth, Diekholzen, Nordstemmen und Giesen.

VERKEHRSANBINDUNG

Hildesheim ist für den motorisierten Individualverkehr über die Bundesautobahn A 7 an das überregionale Straßennetz angebunden und ermöglicht eine direkte Verbindung nach Göttingen im Süden und Hannover im Norden. Die Bundesstraßen B 1 und B 6

schließen die Stadt an das Umland an und ermöglichen eine direkte Verbindung ebenfalls nach Hannover sowie nach Braunschweig und Hameln. Der Hauptbahnhof in Innenstadtlage bindet die Stadt sehr gut an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr an. Neben einer Vielzahl an Regionalzügen halten hier ebenfalls drei ICEs (Berlin-Basel, Berlin-Frankfurt, Berlin-München). Der innerstädtische Personennahverkehr wird über zahlreiche Buslinien organisiert. Außerdem verfügt Hildesheim über einen Binnenhafen mit direkt anschließendem Industriegebiet sowie einen kleinen Flugplatz.

NATURRÄUMLICHE EINORDNUNG UND TOPOGRAPHIE

Das Stadtgebiet Hildesheim liegt im Spannungsfeld zwischen norddeutschem Tiefland und Innerstebergland. Dadurch weist Hildesheim ein bewegtes Relief mit einem Höhenunterschied von mehr als 200 Metern auf. Südwestlich des Siedlungsgebiets liegt der Hildesheimer Wald. Hier befindet sich der höchste Punkt, der Sonnenberg, mit 281,9 m ü. NN. Zugleich verfügt er über die größte Waldfläche innerhalb der Gemarkung Hildesheim. Im Norden und Osten befindet sich der Naturraum Hildesheimer Börde. Dieser zeichnet sich durch besonders gute Lößböden aus, welche eine gute Voraussetzung für landwirtschaftliche Nutzung darstellen.

ÖRTLICHE STRUKTUR UND ORTSTEILE

Die Fläche der Stadt Hildesheim umfasst circa 9.200 Hektar. Die Fläche verteilt sich auf 14 Stadtteile, vereinzelte Waldflächen und die dazwischen liegenden landwirtschaftlichen Freiflächen.

Das Siedlungsgebiet der Stadt Hildesheim verteilt sich auf folgende Stadtteile (in alphabetischer Reihenfolge):

- Achum / Uppen
- Bavenstedt
- Drispensiedt
- Einum

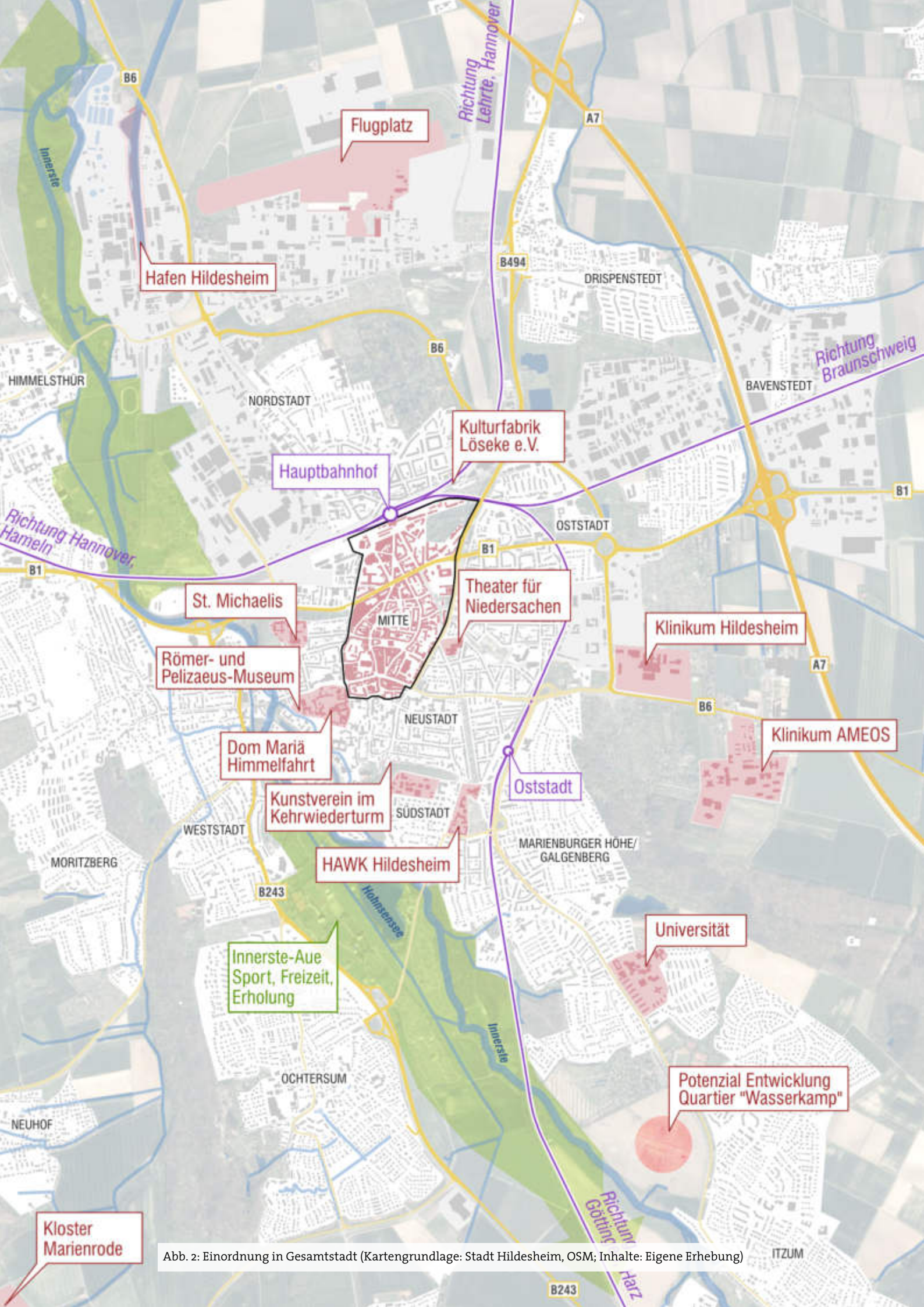
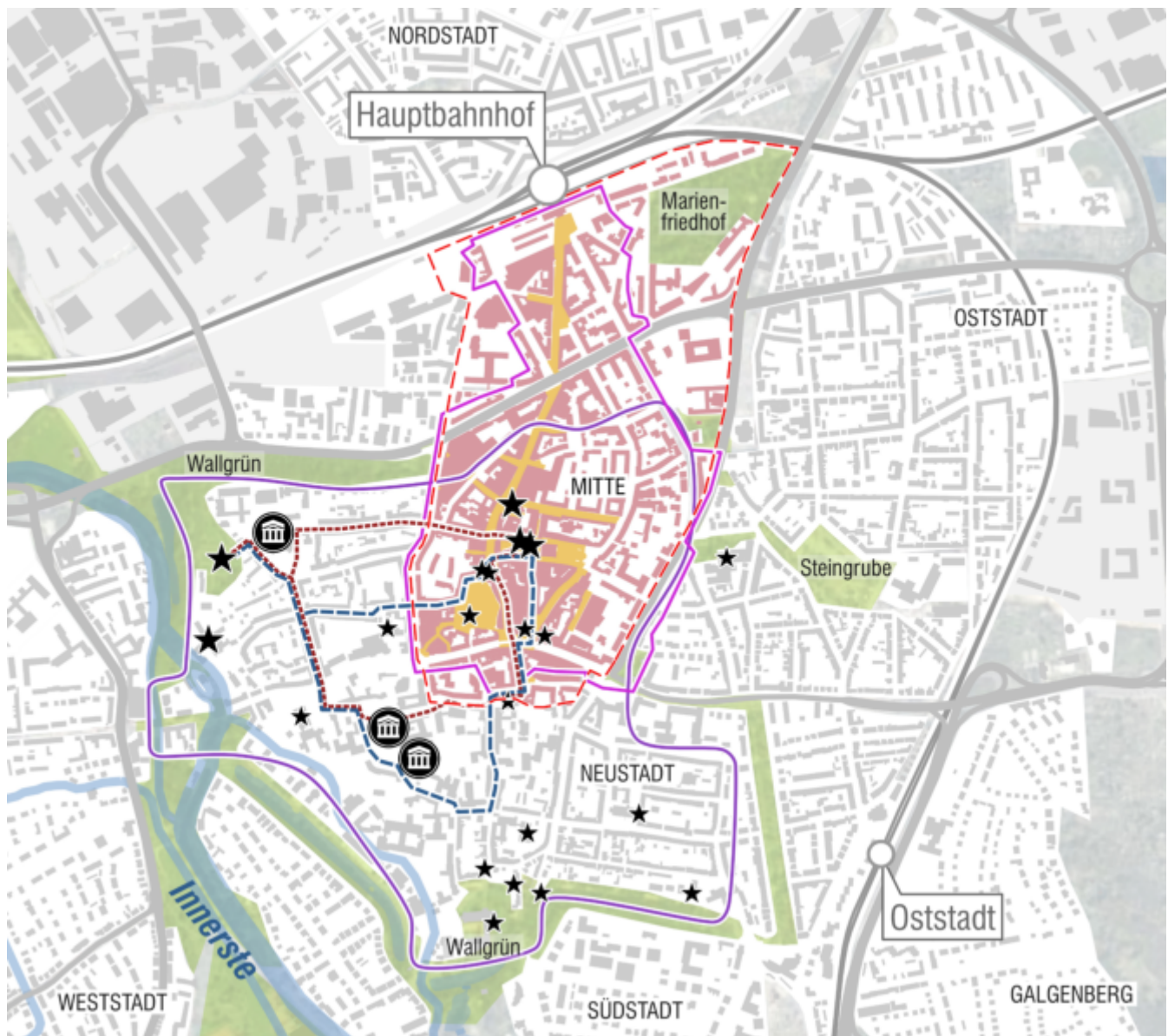


Abb. 2: Einordnung in Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim, OSM; Inhalte: Eigene Erhebung)

- Himmelsthür
- Itzum / Marienburg
- Marienburger Höhe / Galgenberg
- Moritzberg / Bockfeld
- Neuhoﬀ / Hildesheimer Wald / Marienrode
- Nordstadt
- Ochtersum
- Oststadt / Stadtfeld
- Sorsum
- Stadtmitte / Neustadt

Bis auf Achthum / Uppen, Bravenstedt, Einum, Neuhoﬀ und Sorsum bilden die übrigen Ortsteile einen zusammenhängenden Siedlungsbereich. Der größte Bevölkerungsanteil wohnt in den zentral gelegenen Ortsteilen Stadtmitte / Neustadt und in Moritzberg / Bockfeld. Die Bevölkerungsdichte nimmt in Richtung Randbereiche ab. Die A7 verläuft in einer Nord-Süd-Achse durch das Gebiet und hat eine räumlich trennende Wirkung für die östlich der Autobahn gelegenen Ortsteile.



Legende ohne Maßstab, N ☉

- | | |
|--|----------------------------|
| --- ISEK Untersuchungsraum | --- Rosenroute |
| — Historische Altstadt (Verlauf Stadtmauer 1650) | --- Weiterbeband |
| — Zentraler Versorgungsbereich (Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes 2015, aktualisiert 2022) | 🏛 UNESCO - Welterbestätten |
| | ★ Touristischer Hotspot |

Abb. 3: Einordnung in die Umgebung (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim, OSM; Inhalte: Eigene Erhebung)



Abb. 4: Gebietskulisse (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim)

2.2 GEBIETSKULISSE

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Innenstadt Hildesheim und hat eine Größe von circa 66,5 Hektar. Das Untersuchungsgebiet grenzt im Norden an den Stadtteil Nordstadt, welcher besonders durch Gewerbe und Industrie geprägt ist, im Osten an die Oststadt, hier befindet sich unter anderem die Steingrube und das Gelände der ehemaligen Mackensen-Kaserne, im Süden an den Stadtteil Hildesheimer Neustadt und im Westen an das Michaelisviertel. Hier liegt die St. Michaelis Kirche, welche gemeinsam mit dem Dom zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt.

Im Norden wird das Gebiet durch den Hildesheimer Hauptbahnhof begrenzt, im Süden erstreckt sich das Gebiet bis zur Friesen- und Kreuzstraße. Im Westen verläuft der Untersuchungsraum bis zu der Kardinal-Bertram-Straße und Bischof-Janssen-Straße. Der Marienfriedhof liegt im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets, der Kennedydamm und die Zingel begrenzen den Raum im Osten.

Der Bahnhofsvorplatz ist ein zentraler Punkt im nördlichen Bereich des Untersuchungsraums und dient als Ankunftsort der Stadt Hildesheim. Weiterhin prägt er durch die direkte Anbindung an die Einkaufsstraße Bernwardstraße den Eingang in die Hildesheimer Innenstadt. Die Fußgängerzone verläuft in einer Nordsüd-Achse im westlichen Bereich des Gebiets durch die Almsstraße, ebenso befindet sich hier das Shopping-Center Arnekengalerie. Südöstlich des Almsstraße sowie südlich des Kurzen Hagen ist das

historische Hildesheim zu verorten. Im Fokus stehen hier die historischen Gebäude und Plätze, wie der Markplatz, das Rathaus, das Knochenhaueramtshaus und der Andreaskirchhof mit Andreaskirche. Die Osterstraße verläuft im östlichen Bereich, ebenfalls in einer Nordsüdachse, durch den Untersuchungsraum. Hier sind unterschiedliche Fachhändler und Dienstleistungen anzutreffen. Im nordöstlichen Bereich, angrenzend an die Schuhstraße, sind ebenfalls Dienstleistungen sowie gastronomische Angebote etabliert. Im südlichen Bereich liegt der Pelizaeusplatz, welcher ein Bindeglied zwischen der historischen Altstadt und der Neustadt darstellt.

Neben dem großen Einzelhandel-, Dienstleistungs- und Kulturangebot erfüllt die Hildesheimer Innenstadt auch die Funktion eines Verwaltungs- und Geschäftsstandorts. Neben der Stadt- und Kreisverwaltung befindet sich hier unter anderem auch das Amts- und Landesgericht sowie das Finanzamt. Außerdem ist die Innenstadt (Untersuchungsraum) Wohnort für ca. 5.500 Einwohner:innen.

Durch den Hauptbahnhof im nördlichen Bereich des Untersuchungsraums ist die Hildesheimer Innenstadt sehr gut an den regionalen und überregionalen Schienenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Hauptverkehrsachse Bundesstraße 1 (Kaiserstraße) und die Schuhstraße verlaufen jeweils in einer West-Ost Richtung durch das Gebiet. Dabei hat besonders die B 1 eine trennende Wirkung durch das Gebiet.

INNENSTADTMANAGEMENT UND LEERSTAND VON LADENGESCHÄFTEN (SEIT 2021)

Analysiert wird durch den Fachbereich 15 der Trend einer abnehmenden Besucherfrequenz im stationären Einzelhandel, die wiederum zu einer Zunahme des Leerstandes führt. Dadurch sehen Immobilien und Schaufenster inklusive der zugehörigen öffentlichen Bereiche ungepflegt aus. Dies zieht weniger Menschen in die Innenstadt und lässt die Besucherfrequenz weiter abnehmen. Neben Einzelhandel fehlt es auch an Angeboten jenseits des Konsums, welche den Besuch der Innenstadt zu einem Einkaufserlebnis werden lassen. Darunter fallen z. B. attraktiv gestaltete Plätze im öffentlichen Raum die zum Verweilen einladen oder auch die Bespielung der Plätze durch unterschiedliche Events. Die Innenstadt ist nicht mehr nur Ort des Konsums. Die Aufenthaltsqualität und Atmosphäre rücken immer mehr in den Fokus. Es braucht also einen Angebots-Mix um den Besuch in der Innenstadt zu einem 'Erlebnis' werden zu lassen.

Das Ziel des Innenstadtmanagements ist die „besuchenswerte“ Innenstadt, die sich vom reinen Einkaufen zum Erleben hin transformiert. Weitere Ziele sind, den sichtbaren Ladenleerstand zu minimieren, die Aufenthaltsqualität zu steigern, kreative Orte zu schaffen und eine insgesamt resiliente Innenstadt durch Nutzungsdiversifizierung. Es sollen identitätsstiftende Angebote und Nutzungen in der Innenstadt angesiedelt werden, um das Interesse der Passanten durch Spannung hochzuhalten.

Im Rahmen des Programms „Wir kümmern uns“ wird unter anderem über einen kostenlosen Schaufensterreinigungsservice bei Leerständen in der Innenstadt Ordnung gehalten. So werden Trading Down Effekte an den ungenutzten Ladengeschäften verhindert. Des Weiteren wird der Kontakt zu den Eigentümer:innen aufgenommen, um in Fol-

geschritten auch die Schaufenster von innen zu verzieren / verschönern bzw. extensive Nutzungen anzusiedeln. Wenn die Eigentümer:innen hierfür bereit sind und eine Kommunikation etabliert wurde, ist es in einigen Fällen (z.B. mit Übernahme der laufenden Kosten) möglich, auch intensive, aktivierende Nutzungen in das leerstehende Ladengeschäft zu bringen.

Die Arbeit erfordert neben Zeitaufwand für Kommunikation auch flexible Möglichkeiten in der Umsetzung, bzw. unbürokratisches Vorgehen. Eine Absicherung zwischen Eigentümer:innen und Nutzer:innen im Fall der Zwischennutzung kann durch eine Nutzungsvereinbarung erreicht werden.

Das Innenstadtmanagement fokussiert sich in seiner Arbeit auf die Hauptschwerpunkte Quartiersarbeit sowie Kommunikation und Leerstandsaktivierung. Der Einbezug von Studierenden in kleinere Projekte, wie zum Beispiel Sitzmöbel, hat sich bewährt. Ergebnisse im Bereich Leerstand im Zeitraum von 2021 bis August 2022 sind insgesamt 48 POP UP Stores sowie 8 Dauernutzungen die insgesamt durch das Innenstadtmanagement angestoßen wurden. Im August 2022 bespielen 12 Zwischennutzungen die Leerstände der Innenstadt. Oftmals werden einzelne Leerstände auch mehrfach nacheinander oder sogar gleichzeitig für verschiedene Nutzungen aktiviert.

In Zukunft möchte das Innenstadtmanagement einen Fokus auf die vorgefundenen Potenziale im Quartier Bernwardstraße legen. Diese Potenziale sollen innerhalb eines Quartiersentwicklungsprozesses gehoben werden und mit Hilfe der Kraft der Kultur und des Kreativen ausgehend vom PULS am Angoulêmeplatz verstärkt werden. Dieser Prozess läuft bereits seit Januar 2022.

Konkrete Maßnahmen werden durch das Quartiersmanagement vorgeschlagen:

- Die Aktivierung von 9 Ladenleerständen
- Begrünung Attraktivierung Angoulêmeplatz
- 3-4 Fassadensanierungen
- Kunst im Quartier: hochwertige Graffiti
- Rückkehr von Veranstaltungen auf den Angoulêmeplatz
- Umsetzung quartierseigener Ideen

INNENSTADTPROZESS HILDESHEIM (2021)

Anlass, Ziel und Ablauf

Die Stadt wurde in den letzten Jahren vermehrt mit dem Bedeutungsverlust des Einzelhandels konfrontiert. Durch die Coronapandemie kam es angesichts steigender Leerstandsquoten zu einer Verschärfung des Konflikts. Ebenso spielten die Themenfelder Digitalisierung, Mobilität und Wohnen eine zentrale Rolle. Dabei galt es, die etablierten innerstädtischen Strukturen zu stabilisieren und eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen.



Abb. 5: Innenstadtprozess

Der Innenstadtprozess basiert auf den Erkenntnissen und Informationen bereits bestehender Konzepte mit unterschiedlichen Themenbereichen. Das vorliegende ISEK nimmt die Erkenntnisse mit auf und entwickelt sie weiter im Entwicklungsprozess der Hildesheimer Innenstadt.

Der Prozess

Das von IMORDE betreute Projekt lief von 2019 bis 2021 und der Prozess bestand aus vier Bausteinen:

Der erste Baustein war eine erste Bestandsaufnahme der Innenstadt in Form eines Stadtspaziergangs. Der zweite Schritt stellte die Durchführung von in vier Themen unterteilten, digitalen Workshops mit wichtigen Nutzungsgruppen und Akteure der Innenstadt zu den Bereichen Wohnen, Handel, Aufenthaltsqualität und Mobilität (Ideen, Konzipierung und Diskussion für vorhandene Orte mit Entwicklungsbedarf) dar. Im dritten Baustein wurde ein fünfter Workshop zur integrierten Betrachtung innerstädtischer Themen, aufbauender Ideen und Anregungskonzeption durchgeführt. Folgend wurden alle im Stadtspaziergang und in den Workshops gesammelten Anregungen, Ideen, Hinweise etc. integriert betrachtet.

Beteiligte Akteure

- Händler:innen und Verkäufer:innen, Dienstleister:innen und Gastronom:innen sowie Kultur- und Kuschtschaffende
- Der Arbeitskreis Innenstadt, ein informelles Gremium aus Vertretern der Politik, des Einzelhandels und der Verwaltung, die sich für die Entwicklung der Innenstadt einsetzen
- Input verschiedener Institutionen und Akteure, die oftmals auch direkt von der Innenstadtentwicklung betroffen sind

Quartiersübergreifende Themen

Für das integrierte ISEK sind vor allem die strategischen, quartiersübergreifenden Inhalte wichtig, welche gleichermaßen den gesamten Raum der Innenstadt betreffen. Diese werden deshalb im Folgenden besonders herausgestellt.

Um innenstadtnahe Wohn-, Wissenschafts- und Freizeitpotenziale einbinden und ausschöpfen zu können, wird im Innenstadtprozess auch vorgeschlagen, dass der Innenstadtbereich weitergedacht und der einge-

grenzte Betrachtungsraum erweitert wird. Im Nord-Westen ist eine Erweiterung bis zum Güterbahnhofsgelände denkbar. Hier ist ein großes innerstädtisches Flächenpotential vorhanden. In Richtung Nord-Osten ist eine Erweiterung zum Marienfriedhof denkbar. Die Kulisse des vorliegenden ISEK ist entsprechend entwickelt worden und enthält somit auch den Marienfriedhof sowie den Auftakt zum Güterbahnhofsgelände.

Folgend werden die quartiersübergreifenden Themen als Schlagworte aufgezählt und die jeweiligen Inhalte in übersichtlichen Stichpunkten gesammelt:

Spangen:

- Verbindungsachsen des Innenstadtbereichs
- Von zentraler Bedeutung für Belegung und Attraktivität der Stadt

Organisation der Akteure:

- Integrierte und kooperative Ansätze werden verfolgt
- Citymanagement in Form eines strategischen Praxisinstruments der Stadtentwicklung dient dazu, die verschiedenen Akteure aus den Bereichen der Verwaltung, der lokalen Politik, der privaten Wirtschaft, der lokalen Vereine und der nicht organisierten Bürger:innen zusammenzuführen

Aufenthaltsqualität:

- Anforderung an Innenstadt und Aufenthaltsqualität ist die Multifunktionalität, um unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden.
- Vielseitig nutzbare, hochwertige und gepflegte Aufenthaltsräume werden immer mehr als Aushängeschild der Stadt betrachtet und stellen somit einen wichtigen Faktor in der Innenstadtentwicklung dar.
- Attraktive Gebäude und Fassaden, gut gestaltete Straßen und Plätze, eine gepflegte Ausstattung mit Grün und Wasser, ein gutes Angebot an Sitzbereichen und Spielgeräten, eine spürbare Sicherheit und Sau-

berkeit sowie eine abwechslungsreiche Bespielung des öffentlichen Raums

- Entwicklung von Alleinstellungsmerkmalen
- Wettbewerbsfähigkeit durch Digitalisierung beeinflussen. Neue Möglichkeiten und Anreize für die Stadt schaffen und Kosteneinsparungen ermöglichen
- Steigenden Leerstandsquoten entgegenwirken durch Vorbeugung, Verhinderung und Vermittlung

Image:

- Ziel ist es Einzigartigkeit im Wettbewerb zu erlangen und sich durch Alleinstellungsmerkmale von anderen Städten abzugrenzen
- Kulturelle Faktoren sollen hierfür gestärkt werden: vor allem Historie und Sehenswürdigkeiten (Vergangenheit/Gegenwart), kulturelle, sportliche und sonstige Veranstaltungen und Events mit (über-)regionaler Ausstrahlung und Vergnügungen

Konzepte:

- Die in den Workshops thematisierten Konzepte waren unter anderem Gestaltungs- und Nutzungskonzepte, Parkkonzepte, Konzepte für attraktive Wegeführung in der Innenstadt, für die Organisation von Innenstadtakteure, für ein Leerstandsmanagement, für Kunst und Kultur im öffentlichen Raum und auch für die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im Innenstadtbereich.

Bürgerbeteiligung:

- Bürger:innen können sich bei politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozessen beteiligen, diese mitgestalten und sich persönlich engagieren
- Für die Stadt ist wichtig, dass Bürger:innen beteiligt werden
- Innenstadt soll ein Ort sein an welchem sich sowohl Bürger:innen als auch Besucher:innen wohlfühlen
- Zudem erhöht eine Beteiligung die Akzeptanz gegenüber dem Innenstadtprozess, aber auch jeglichen weiteren Planungsprozessen die folgen

FAZIT UND BEDEUTUNG FÜR DAS ISEK

Der Innenstadtprozess erwirkt die Eröffnung einer gesamtstädtischen produktiven und lösungsorientierten Diskussion. Er soll für die Stadt als Ideenpool dienen und neue Impulse ermöglichen. Es wurden folgende strategische Thesen für die Innenstadtentwicklung Hildesheims aufgestellt:

- Die Entwicklung von Spangen
- Die Einrichtung eines Citymanagements
- Die Entwicklung attraktiver Aufenthaltsmöglichkeiten
- Die Verfestigung des Quartiersgedanken
- Die Bürger:innen müssen in die Innenstadtentwicklung einbezogen und beteiligt werden
- Eine funktionierende Innenstadtentwicklung schafft Anreize für Besucher:innen und hat eine Ausstrahlwirkung auf Investoren
- Unterschiedliche Maßnahmen bedürfen unterschiedlicher Zeithorizonte

Für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung geht es neben den baulichen Maßnahmen und räumlichen Strukturen immer mehr auch um eine Organisation und Strukturierung von Kommunikation und Partizipation. Die Ergebnisse des Innenstadtprozesses stellen einerseits eine Diskussionsgrundlage für die zukünftige Betrachtungsweise der Innenstadt dar und liefern andererseits einen Pool an über 300 Ideen und Wünsche der Innenstadttakteur:innen, auf die in verschiedenen Kontexten jederzeit zurückgegriffen werden kann. Alle genannten Ergebnisse sind eingeflossen in den Arbeitsprozess, die Analyse und die Ziele des vorliegenden ISEK für die Innenstadt.

QUARTIERSPORTRAITS

Die im Innenstadtprozess behandelten Themen müssen in Bezug auf die gesamte Innenstadt berücksichtigt und einbezogen werden. Während des Innenstadtprozesses konnte jedoch festgestellt werden, dass wenn es um konkrete Maßnahmen und detaillierte Entwicklungsvorschläge geht, stärker einzelne Quartiere in den Vordergrund rücken. Es wurden fünf Quartiere herausgearbeitet, mit Merkmalen, die diese Quartiere ausmachen können, sodass sich konkrete Quartiersprofile entwickeln, ableiten und zur Diskussion stellen lassen.

Neben den übergeordneten, zusammenhängenden Inhalten aus dem Innenstadtprozess, welche für die übergeordneten Leitlinien des ISEK eine zentrale Rolle spielen, ist das Ziel im Rahmen des ISEK die ortsspezifischen Themen zu verstehen und Maßnahmen daraus abzuleiten, die maßgeschneidert für die individuelle Situation (Platz, Straße, Gebäude, ...) sind. So ergeben sich je nach Maßnahmenart- und Verortung verschiedene Ziele und Ausgangslagen. Im Innenstadtprozess stellte sich heraus, wie individuell die Problemstellungen und Stärken auf Quartiersebene sind, aber auch wie individuell und vielfältig die Innenstadt als Gesamtes sich in heterogene Teile untergliedert. Diese sind zwar nicht scharf voneinander abgrenzbar, geben aber doch Aufschluss über die Charakteristik der Hildesheimer Straßen und Plätze.

Die folgenden Portraits spiegeln zusammenfassend die Ergebnisse aus dem Innenstadtprozess wider, und bildeten eine wichtige Grundlage zur Analyse des ISEK, die sich an den gesamten Betrachtungsbereich richtet.

„Bahnhofsquartier“

Im Fokus des Quartiers steht der Bahnhofplatz mit bereits realisierter Neugestaltung, mit Verbindung zur Bernhardstraße als Eingangspunkt zur Innenstadt sowie dessen Weiterführung zum Angoulêmeplatz - welcher aktuell bis auf gut angenommene Sitzmöglichkeiten, wenig attraktive Nutzungen aufweist - und die Querungssituation über die B1 Richtung Almstor.

Eine Prägung des Quartiers findet durch internationale Belegung von Geschäftsflächen und der multikulturelle Bewohner:innenstruktur statt.

Westlich vom Bahnhof liegende PKW-Stellplätze weisen weitere bedeutende Entwicklungen auf und es stellt sich die Frage des weiteren Umgangs. Im Osten des Quartiers entwickeln sich Stellplätze und Hotelnutzungen und ergänzen damit wesentliche Funktionen im Umfeld zwischen Bahnhof und Innenstadt. Im südlichen Teil des Quartiers befindet sich die Kaiserstraße B1, die

eine deutliche Trennung zwischen dem Bahnhof als Knotenpunkt der Mobilität und der Kern-Innenstadt darstellt.

Ziele „Bahnhofsquartier“

Durch den Bahnhof und die weitere Entwicklung der dazugehörigen Nutzungen definiert sich der nördliche und östliche Raum des Quartiers. Auch die städtebaulichen Herausforderungen speziell der Wegebeziehungen zur Innenstadt können weiter optimiert werden. Wichtiger scheinen in diesem Quartier jedoch zunächst die Fragen nach Nutzungsbelegungen im öffentlichen Raum und erweiterten Funktionen im Bestand zu sein. Einen Anknüpfungspunkt stellen hier die Internationalität und kulturelle Vielfalt des Quartiers dar.

Es eröffnet eine Auseinandersetzung mit dem Thema internationales und kulturell offenes Hildesheim.



Abb. 6: Verortung



Abb. 7: Bahnhofsquartier, Angoulêmeplatz



Abb. 8: Bahnhofsquartier, Parkplatz am ZOB

„Almsquartier“

Mit der Almsstraße und der Arnekenstraße stehen in diesem Quartier zwei Bereiche im Mittelpunkt, denen eine besondere Funktion als innerstädtischer Einkaufsbereich zukommt.

In der Almsstraße ist die Herausforderung der Leerstandsproblematik präsent. Die Arnekenstraße hat im Quartier eine besondere Bedeutung aufgrund des direkt angrenzenden Shopping-Centers Arneken-Galerie sowie dessen Verbindungen zur Fußgängerzone über die Nord- und Süd-Passage. Der Arneken-Galerie mangelt es jedoch an Angeboten des täglichen Bedarfs.

Ziele „Almsquartier“

Mit Schwerpunktsetzungen auf die Sicherung des Einzelhandelsstandortes Almsstraße, der weiteren Einbindung der Arneken-Galerie und der Entwicklung hin zu attraktivem Wohnraum definieren sich die Ausrichtungen zur Weiterentwicklung dieses Quartiers.



Abb. 9: Verortung

Die Almsstraße stellt die Kern-Einkaufsstraße der Hildesheimer Innenstadt dar. In Anbetracht der diskutierten Randlage gilt es den Fokus auf den Erhalt der Einkaufsfunktionen zu legen und sich mit dem Erhalt von Urbanität durch weitere Angebote und Funktionen auseinanderzusetzen, um Anziehung zu ermöglichen. Auf der anderen Seite bietet sich das Quartier als Laborraum für innerstädtisches Wohnen an. Die dichte Blockrandbebauung zwischen Arnekenstraße und Almsstraße wird momentan im Wesentlichen durch Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe besetzt. Eine mögliche Umstrukturierung eröffnet großes Potenzial für attraktive Wohnangebote.

Die Verbindungsstraßen zur Osterstraße, Jakobistraße und die Straße Hinter dem Schilde könnten ggf. im Sinne von Spangen zu einem Zusammenrücken der innerstädtischen Einkaufslage führen.



Abb. 10: Almsquartier, Leerstandsbelegung in der Almsstraße



Abb. 11: Almsquartier, Arneken Galerie

„Historisches Hildesheim“

Der Charakter des historischen Hildesheims definiert sich durch den Marktplatz, die angrenzende Einkaufsstraße Almsstraße/Hoher Weg sowie die Andreaskirche mit dem Andreaskirchplatz. Der Marktplatz funktioniert als Herz der Hildesheimer Innenstadt. Dieser weist eine gute Belebung durch Nutzungen wie den Wochenmarkt, das städtische Museum, das Rathaus und die angesiedelten Gastronomiebetriebe auf.

Aktuell besteht die Frage der Nachnutzung des Ratskellers sowie eine Optimierung des öffentlich zugänglichen Sitzmobiliars. Zudem die Gestaltung des Hoken, dem Innenhof hinter dem städtischen Museum im Knochenhauer-Amtshaus, angrenzend an den Marktplatz, welcher als nicht eingebundener, wenig attraktiver Ort gilt.

Der Platz „An der Lilie“, auf der Rückseite des Rathauses gelegen, sticht durch einen hohen Bespielungsgrad für Veranstaltungen jegli-

cher Art heraus und hat somit eine hohe Bedeutung für die Eventgestaltung der Innenstadt. Hieraus ergibt sich ein Spannungsverhältnis zwischen angrenzender Wohnnutzung und der Nutzung als Ort für Feierlichkeiten und Feste.

Der Andreasplatz gilt als historisch bedeutender Ort. In vorhergegangenen Konzepten war es nicht möglich diesen Platz umfänglich in die Fußgängerzone einzubeziehen.

Ziele „Historisches Hildesheim“

Zunächst stellt der historische Kern und die Rekonstruktionen am Marktplatz ein starkes Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Hildesheim dar, welches unbedingt erhalten bleiben sollte.

Das historische Flair, „die gute Stube des Marktplatzes“ gilt es zu wahren.

Rund um das Rathaus stellen sich jedoch auch einzelne Orte zur städtebaulichen Weiterentwicklung dar.



Abb. 12: Verortung



Abb. 13: Historisches Hildesheim, Andreasplatz



Abb. 14: Historisches Hildesheim, Marktplatz mit Rathaus

„Osterquartier“

Das Osterquartier spannt sich entlang der Osterstraße auf, diese ist geprägt durch Fachhandel und Dienstleister in B-Lage. Sie gilt als weniger attraktive Flaniermeile, da es sich um einen eher undefinierten und verengten Verkehrsraum mit Handelsfunktionen in Erdgeschosslage handelt.

Die Osterstraße ist bisher unzureichend an die Innenstadt angebunden. Der Platz und die Straße Hinter dem Schilde stellen hier ein besonderes Aufwertungspotenzial dar.

Es fehlt dem Quartier bisher an einem konzeptionellen Ansatz, der die Funktion und Nutzungsweise der Osterstraße im innerstädtischen Gesamtkontext festlegt und entsprechend umgestaltet.

Ziele „Osterquartier“

Für eine Stärkung und Integration der Osterstraße in die Innenstadt muss ein klareres Verständnis darüber geschaffen werden,

was die Funktionen und städtebaulichen Bedarfe dieser Straße sind.

Die Straße soll in ihrer Einkaufsfunktion gestärkt werden. Es besteht die Wichtigkeit einer Aufwertung der Straße, damit sie als Teil der Einkaufszonen der Innenstadt empfunden wird und mit dieser städtebaulich und atmosphärisch sinnvoll über Spangen verbunden werden kann.

Die Funktion der Spangen könnte durch den Platz und die Straße Hinter dem Schilde und auch der Jakobistraße erfüllt werden.

Als weitere Zielsetzung wird die Stärkung der Osterstraße in Funktion als innenstadtnahe Fahrradachse durch Blickbeziehung von der Kaiserstraße in die Osterstraße sowie die Stärkung des Fahrradverkehrs in Bezug auf die Verkehrsaufteilung der Straße gesehen. Es gilt die Osterstraße weiterhin stark verknüpft mit der Scheelenstraße zu betrachten.



Abb. 15: Verortung



Abb. 16: Osterquartier, Zingel



Abb. 17: Osterquartier, Osterstraße

„Südquartier“

Im nordöstlichen Bereich des Quartiers liegt der Fokus auf Dienstleistungen und gastronomischen Angeboten wie Cafés, Restaurants und Imbissen.

Im südlichen Bereich verliert der Bereich seine bisherigen Belegungen von Kneipen und Angeboten für junge Erwachsene und Studierenden. Einen besonderen Entwicklungsbereich stellt das Kolleggebäude des Bischöflichen Gymnasiums Josephinum am Pelizaeusplatz dar.

Das westlich daneben liegende Areal, aktuell als Stellplatzfläche genutzt, soll im Kontext einer Entwicklung neu gedacht werden. Der Pelizaeusplatz stellt ein Bindeglied zwischen der historischen Stadt und der Neustadt Hildesheims dar, aber gilt gleichzeitig in seiner Ausgestaltung als eine Herausforderung für den barrierefreien Zugang zur Innenstadt.



Abb. 18: Verortung

Ziele „Südquartier“

Das Kolleggebäude und angrenzende Flächen ergeben großes Potenzial für die Stärkung des Innenstadtbereichs. Eine Möglichkeit der Wiederbelebung der Bedeutung des Platzes ist die Nutzung als Treffpunkt für Jugendliche, junge Erwachsene und Studierende.

In Verbindung mit den gastronomischen Angeboten im Bereich der Scheelenstraße bietet sich hier das Potenzial für Freizeitangebote an ein jüngeres Publikum, verbunden mit günstigem innerstädtischem Wohnraum, an. Es besteht die Chance, die Verbindung zwischen Stadt und Universität zu stärken, zu erneuern und dadurch auf gegenseitige Synergien zurückgreifen zu können.



Abb. 19: Südquartier, Schuhstraße



Abb. 20: Südquartier, Gymnasium Josephinum Marienschule

„Marienquartier“ (ergänzt im ISEK-Prozess)

Der zentrale Teil des „Marienquartiers“ ist der Park Marienfriedhof, welcher als aufgelassener Friedhof mit mehr als vier Hektar Grünfläche das Klima der Innenstadt verbessert und einen der beiden Spielplätze des Untersuchungsgebiets beherbergt. Die Nutzungen sind vorrangig öffentlicher Art. Das Quartier wird durchschnitten durch die Kaiserstraße (B1) und bildet im östlichen Teil den Auftakt zur Innenstadt – dies wird durch entsprechend städtebaulich prägende Hochpunkte unterstrichen.

Durch den hohen Anteil öffentlicher Einrichtungen sind die Freiräume abgesehen vom Park überwiegend als Stellplatzfläche genutzt. Das Novotel steht unter Denkmalschutz und war früher eine Heil- und Pflegeanstalt, welche umgebaut wurde. Durch den Bau des Kennedydamms wurde ein Teil der östlichen Flügel rückgebaut. Das markante Gebäude (Ecke Lüntzelstraße / Kaiserstraße) mit abgerundeter Fassade (ehemalige Bahnhofschule) wurde denkmalgerecht saniert

und dient künftig Büronutzungen. Dem Quartier fehlt es an einer freiräumlichen Gesamtplanung und einer fußgängerfreundlichen Durchwegung.

Ziele „Marienquartier“

Die mögliche Vorgehensweise und Ansätze zur Aufwertung des Parks sind in der Maßnahme 3 verortet. Als wichtigstes Element gilt die Verknüpfung und Herstellung von Bezügen zum Umfeld, wodurch dem Grundstück mit dem „Bleistifthaus“ eine strategisch wichtige Rolle für die Verbindung nach Süden zukommt. Das ehemals besetzte und leerstehende Gebäude ist stark sanierungsbedürftig und abrisssreif.

Die Stellplatzflächen der öffentlichen Einrichtungen sollten in Zukunft einer zeitgemäßen Nutzung überführt werden und zentral gesammelt werden. Dadurch entsteht ein Potenzial für aktive freiräumliche Nutzungen und Verbesserungen der Aufenthaltsqualität.



Abb. 21: Verortung



Abb. 22: Marienquartier, Park Marienfriedhof



Abb. 23: Marienquartier, Eingang Park Marienfriedhof

ABGESCHLOSSENE SANIERUNGSGEBIETE

Innerhalb des Untersuchungsraums des ISEK wurden bereits in der Vergangenheit drei Sanierungsgebiete förmlich festgelegt:

- Südliche Altstadt (1978-1998, 7,3 ha)
- Carl-Peters-Straße (1978-1997; 9,4 ha)
- Marktplatz (1985-1995/97, 1,34 ha)

Alle drei Sanierungsmaßnahmen wurden beendet und die Satzungen aufgehoben.

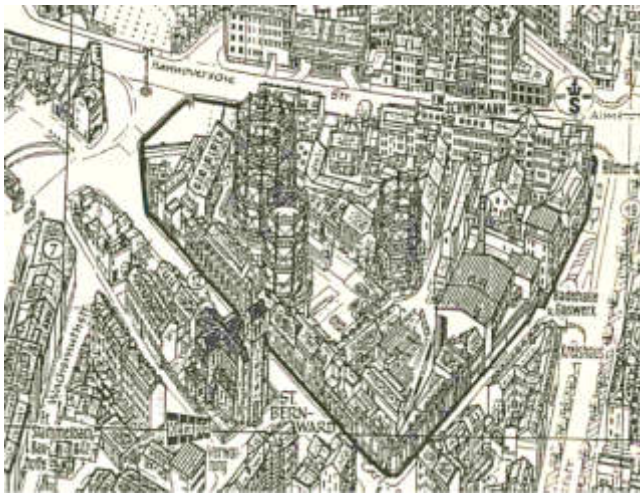


Abb. 24: Sanierungsgebiet Carl-Peters-Straße



Abb. 25: Sanierungsgebiet Marktplatz

2.3 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN UND KONZEPTE

REGIONALE HANDLUNGSSTRATEGIE LEI- NE-WESER

Ziel der regionalen Handlungsstrategie ist es, einen übergeordneten Blick auf die Betrachtungsregion zu werfen und daraus gemeinsame Ziele für die Region abzuleiten. Die Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden soll gefördert und so die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Region gestärkt werden. Schwerpunkte zur zukünftigen Entwicklung der Region wurden in Handlungsfeldern zusammengefasst und definiert.

Diese sind:

- Gewerbliche Wirtschaft/Landwirtschaft
- Arbeitsmarkt und Fachkräftesicherung
- Klima und Energie
- Natur und Umwelt
- Daseinsvorsorge und Siedlungsstruktur
- Identifikation und Aktivierung

Daraus lassen sich Ziele für die städtische Entwicklung bis auf die Quartiers- und Stadtteilebene ableiten.

LANDES-RAUMORDNUNGSPROGRAMM (LROP)

Das Landes-Raumordnungsprogramm ist ein Raumordnungsplan für das Land Niedersachsen. Er dient dazu unterschiedliche Interessen an den Raum aufeinander abzustimmen und so zu einer zukunftsfähigen Landesentwicklung beizutragen. Das LROP wird immer wieder aktualisiert und weiter fortgeschrieben.

Die Stadt Hildesheim ist im Landes-Raumordnungsprogramm von 2017 neben Hannover, Salzgitter, Wolfsburg, Braunschweig und Göttingen als Oberzentrum ausgewiesen. Somit hat sie eine besondere Versorgungsfunktion für die umliegenden Kommunen. Neben der Bereitstellung von zentralen Einrichtungen und Angeboten des spezifisch höheren Bedarfs (Handel, Dienstleistungen, Kultur, Verwaltung, Infrastruktur) hat Hil-

desheim die Aufgabe, die Funktion als Wirtschafts- und Wohnstandort zu erhalten und zu stärken.

REGIONALES RAUMORDNUNGSPRO- GRAMM (RROP)

Das Regionale-Raumordnungsprogramm ist die zusammenfassende, überörtliche, teilraumbezogene und querschnittsorientierte Raumplanung des Landkreises Hildesheim und leitet sich aus dem LROP ab. Allgemeine Schwerpunkt- und Entwicklungsaufgaben für Hildesheim lauten wie folgt:

- Binnenhafen am Stichkanal aus Sehnde kommend
- Nordwestlich von Hildesheim Rohstoffabbaugebiete
- Südwestlich in direkter Siedlungsgebietsnähe „Vorrang Natura 2000“ – Gebiete, Naturräume, Biotope

Dem Untersuchungsraum sind folgende regionale Schwerpunkt- und Entwicklungsaufgaben zugeschrieben:

- Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten
- Standort Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten
- Standort besondere Entwicklungsaufgabe Tourismus

LANDSCHAFTSRAHMENPLAN 2015 (LRP)

Der Landschaftsrahmenplan aus dem Jahr 2015 stellt für das Stadtgebiet Hildesheim den gegenwärtigen Zustand von Natur und Landschaft (Naturräume, Biotope, FFH-Gebiete, Geologie, Artenvielfalt, etc.) dar und bewertet diesen. Weiterhin wurde ein Zielkonzept entwickelt. Für den Innenstadtbereich ergeben sich daraus folgende Zielstellungen:

- Grünflächenpflege, und Erhalt der Grünflächen
- Erhalt der Ortskerne und/oder strukturierter Siedlungsflächen
- Erhalt und Entwicklung von Grünzügen im Siedlungsbereich (Wallanlage)

Innerhalb des Untersuchungsraums finden

sich einige Naturdenkmäler. Diese sind Einzelbäume und Amphibiotope. In der Klimafunktionskarte wird dem Untersuchungsraum eine hohe Belastung zugeschrieben, welche sich durch eine dichte Bebauung und die daraus resultierenden hohen Temperaturen ergibt. Auch die Straßen sind Lufthygienisch belastet. Wichtige Ausgleichsräume stellen hier die Waldflächen, wie z. B. der Hildesheimer Wald, dar. Auch das Innerste-Tal dient als Zubringer für Frischluft.



Abb. 26: Landschaftsrahmenplan Stadt Hildesheim

BAULEITPLANUNG

Als Bauleitplanung bezeichnet man die von der Kommune aufgestellten Pläne, die die bauliche Entwicklung steuern. Dies erfolgt in zwei Stufen: der Flächennutzungsplan und die verschiedenen Bebauungspläne.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan bildet die vorbereitende Planung für die Stadt Hildesheim ab. Er gibt an, wie sich die Ortsteile entwickeln und wo Naturflächen erhalten bleiben. Er entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung, die Planung der Stadt und auch die Bebauungspläne müssen sich allerdings nach dem FNP richten.

Der aktuelle FNP stammt aus dem Jahr 2011. Dieser weist den Untersuchungsraum größtenteils als gemischte Baufläche aus. Ausnahmen bilden zum einen vereinzelte Flä-

chen für Gemeinbedarf (Landesgericht, Finanzamt, Andreaskirche, etc.) und zum anderen zwei Wohnbauflächen direkt angrenzend an die Andreaskirche und den Marienfriedhof. Der Marienfriedhof ist zugleich die einzig ausgewiesene Grünfläche innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Bauleitpläne im Untersuchungsgebiet

Bebauungspläne legen direkt und verbindlich fest, was in ihrem Geltungsbereich gebaut werden darf und was nicht. Sie sind daher die wichtigste Möglichkeit für Kommunen, die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Gleichzeitig können Bebauungspläne mit veralteten Festsetzungen aber auch eine Entwicklung blockieren oder zumindest aufhalten. Daher kann u. U. auch eine Änderung oder Neuauflistung nötig sein.

Ein Großteil des Untersuchungsgebiets ist mit Bebauungsplänen überplant (siehe Abb. 27) Im Bernwardquartier befinden sich aktuell zwei Bebauungspläne im Aufstellungsprozess.

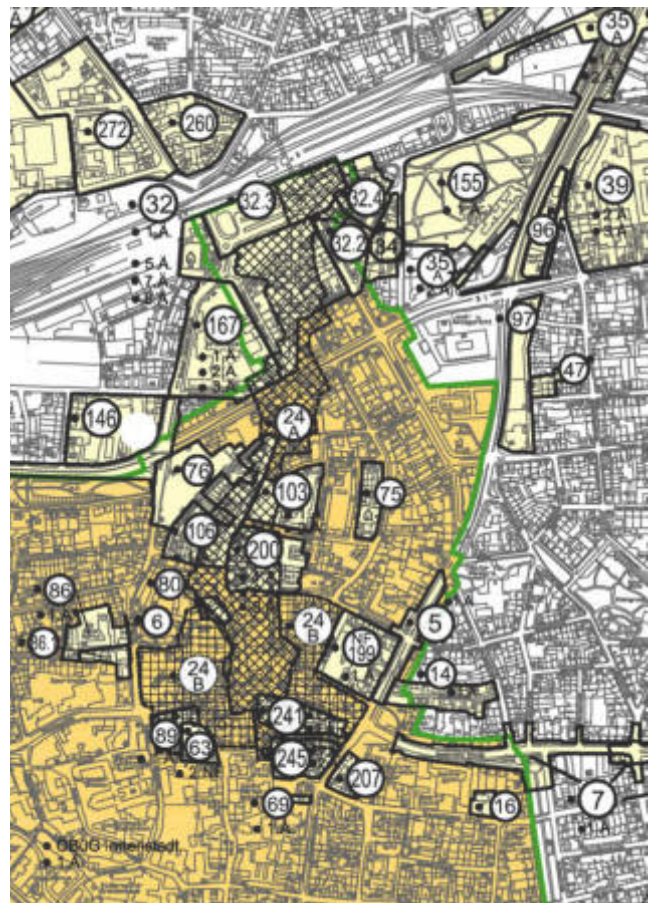


Abb. 27: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Leitlinie B-Plan

Die Stadtverwaltung Hildesheim hat im Jahr 2020 eine „Leitlinie für Bebauungsplanfestsetzungen für Ökologie, Umweltschutz und Klimaschutz“ erarbeitet. Ziel ist es, zukünftig ökologisches Bauland und Baugebiete zu schaffen. Die Leitlinien umfassen unter anderem die Themen, strukturierte Begrünungsmaßnahmen, Versiegelung, Erneuerbare Energien und Artenschutz.

ISEK 2020 (2007)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2007 (erarbeitet durch Städtebau Prof. Ackers) stellt die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Hildesheim dar. Ziel ist es gesamtstädtische sowie teilträumliche Aussagen über eine mögliche Entwicklung des Stadtgebietes zu treffen. Das ISEK dient also als Richtungsweiser für die kommenden Jahre.

Hierfür wurden drei Leitlinien ausformuliert:

- Integration: Konzentration auf eine verstärkte Innenentwicklung
- 100plus: Behauptung der Position als Oberzentrum und Großstadt
- Handlungsfähigkeit: Entwicklungsalternativen für die Politik

Für das ISEK Innenstadt Hildesheim sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Leitbild / Siedlungsstruktur - Innenstadt
 - Stärkung Öffentlicher Raum als wesentlicher Faktor für die Innenentwicklung
 - Innenstadt: Bauliche Verdichtung von Baulücken, Brachflächen, höherwertige Nutzung von Flächen
- Leitbild Freiraumentwicklung
 - Aufwertung der Wallanlagen als Grünfläche von gesamtstädtischer Bedeutung, Erlebbarmachen historischer und stadtstruktureller Zusammenhänge
 - Vernetzung: Weiterentwicklung eines Netzes aus verkehrsarmen und grünen Wegen und Straßen zur besseren Erreichbarkeit der innerstädtischen Grünflächen und der Landschaft



Abb. 28: ISEK 2020

- Flächenpotentiale für Gewerbe in Mischnutzung sind hauptsächlich in der Innenstadt sowie in Richtung Osten verortet
- Kleine Bereiche entlang der lauten Bahnlinie sind als rein gewerbliche Nutzungen markiert

Aufgrund quantitativer Defizite im Bereich der Innenstadt, z. B. im Bezug auf nutzbare Grünflächen, empfiehlt das ISEK die Erstellung eines gesonderten Planwerks (Innenstadtkonzept). Dieses soll sich intensiver mit den Themen Gestaltung der Grünflächen, Integration des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie mit der baulichen Erweiterung und deren Nutzungen miteinander ausein-



Abb. 29: „Entwicklung Innenstadt [Stärkung Ost-West-
Beziehungen / Markante Zugänge zum Handelszentrum]“,
Ausschnitt aus dem ISEK 2020

andersetzt. Dabei soll der Themenschwerpunkt Freiräume eine grundsätzliche Aussage über die Gliederung der Straßenräume, Pflasterbeläge, Beleuchtung, Bepflanzung und Stadtmobiliar treffen.

ISEK MONITORING 2013 (ISEK 2020)

Im Jahr 2007 wurde von der Stadt Hildesheim das ISEK 2020 beschlossen. Im ISEK-Monitoring 2013 wird zum einen ein Blick auf die Innenentwicklung der letzten Jahre geworfen. Hierbei wurde festgestellt, dass es in der Kernstadt mehr Zuzüge als Fortzüge gegeben hat und es einen Trend „zurück in die Stadt“ zu geben scheint. Des Weiteren wird evaluiert, welche Maßnahmen aus dem ISEK umgesetzt wurden oder sich noch in der Umsetzung befinden. Ziel der Maßnahmen war es die Position der Stadt in verschiedenen Bereichen in der Region zu stärken.

Zu den Maßnahmen zählten die Erweiterung der Hochschulen, die Erneuerung öffentlicher Einrichtungen (z. B. Kliniken), die Gewerbeansiedlung in Gewerbegebieten sowie die Eröffnung der Arneken Galerie 2012. Außerdem wurden die beiden UNESCO Welterbestätten der Mariendom und die Kirche St. Michaelis für das 1200-jährige Jubiläum des Bistums Hildesheim 2015 umfassend erneuert. Eines der umfangreicheren Projekte ist die Entwicklung des Areals der Mackensenkaserne zu einem Wohnquartier mit Mischnutzungen.

Allgemein lässt sich festhalten, dass sich zum Zeitpunkt des Monitorings viele Projekte noch in Bau oder in der Planung befanden.

ISEK/VU NEUSTADT (2020)

Die Hildesheimer Neustadt hat mit Substanz- und Funktionsverlusten sowie Gebäudeleerständen zu kämpfen. Um dem entgegenzuwirken erfolgte ein Antrag zur Aufnahme der Neustadt in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“. Hierfür war es notwendig ein ISEK zu erstellen und eine Vorbereitende Untersuchung (VU) durchzuführen. Beide Konzepte wurde in einem Ge-



Abb. 30: ISEK & VU „Hildesheim Neustadt“

samtkonzept erarbeitet durch die Sweco GmbH.

Folgende Entwicklungsziele wurden dabei für die Neustadt herausgearbeitet:

- konsequente Anwendung des Prinzips der Nachhaltigkeit in allen Themenbereichen der Quartiersentwicklung zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Hildesheimer Neustadt
- Klimaschutzgerechte/ energetische Quartiersentwicklung
- Erhalt und Aufwertung der stadtwweit bedeutsamen stadthistorischen Bezüge in der Hildesheimer Neustadt
- Stadtentwicklung im offenen Dialog mit der interessierten Öffentlichkeit
- Mobilität im Stadtquartier neu denken und Durchgangsverkehr in der Hildesheimer Neustadt verringern
- Schaffung von attraktiven und bedarfsge rechten

Das Sanierungsgebiet der Hildesheimer Neustadt wurde 2022 in die Städtebauförderung aufgenommen. Es grenzt im Südosten unmittelbar an den Untersuchungsraum des ISEK Innenstadt Hildesheim an. Daher sind die hier genannten Ziele bei den Untersuchungen und der Entwicklung der Innenstadt mitzudenken.

FORTSCHREIBUNG EINZELHANDELSKONZEPT (2015, 2022)

Im Jahr 2015 hat die Stadt Hildesheim die CIMA beauftragt das Einzelhandelskonzept fortzuschreiben. Die Weiterentwicklung des Einzelhandels spielt eine wichtige Rolle für die Stadt. Hauptziel des Konzepts ist es, die Innenstadt und auch die Stadtteilzentren zu erhalten, weiterzuentwickeln und zu unterstützen.

Dem Einzelhandel wird eine zentrumsbildende Nutzung zugeschrieben und eine innerstädtische Leitfunktion zugeordnet. Die Stadt als Einkaufsstandort ist für die Bürger:innen genauso wie für das Umland und die Region von hoher Bedeutung (vgl. Einzelhandelskonzept 2015).

Im Jahr 2022 wurde das Einzelhandelskonzept weiter fortgeschrieben. Dabei beleuchtet das Konzept auch gezielt den Innenstadtbereich. Es wurde festgestellt, dass die Hildesheimer Innenstadt, so wie auch viele andere deutsche Städte, von einer hohen Fluktuation betroffen ist. Des Weiteren wurde zum Zeitpunkt der Erhebung ein Leerstand von 11% nachgewiesen, wobei dieser einen Schwerpunkt in der Arneken-Galerie nachweist.

Um dem Leerstand gezielt entgegenzuwirken werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Pop-Up-Stores
- Flächenmanagement - Leerstandssteckbriefe
- Flächenzusammenlegung
- Leerstandvermarktung

Weiterhin wird der Innenstadtbereich in sechs Quartiere (Bernwardstr., Almsstr., Scheelen- und Osterstr., Hoher Weg, Andraspassage & Schuhstr.) eingeteilt, um so die jeweils eigene Charakteristik und Profilierungsansätze herauszuarbeiten und spezifische Maßnahmen ableiten zu können.

Ebenso wird das Thema Wohnen beleuchtet und folgende Zielstellungen genannt:

- Durch nachträglichen Umbau von spezifischen Objekten können mehr Menschen in den neu zu schaffenden Obergeschossen innenstadtnah wohnen
- Aktive Lenkung der Realisierung von Wohnen in den EG im Innenstadtbereich

Folgende allgemeine Handlungsansätze zur Stärkung der Innenstadt werden im Konzept vorgestellt und spielen ebenso für das ISEK Innenstadt Hildesheim eine bedeutende Rolle:

- Bestandssicherung des inhabergeführten Facheinzelhandels (Erhalt einer möglichst großen Individualität)
- Sicherung stationärer Handel, gleichzeitige Diversifizierung
- Sonntagsöffnung prüfen
- Leerstände weiterhin bspw. mit kreativen und kulturellen Zwischennutzungen proaktiv fördern
- Marktplatz Innenstadt auf eine digitale Plattform setzen
- Leerstandsmanagement unter Einbezug der Immobilienbesitzer



Abb. 31: Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2022

GESTALTUNGSSATZUNG (2016)

Die Stadt hat für die Innenstadt eine Gestaltungssatzung erlassen, die für alle Bauprojekte verbindlich ist. Die aktuellsten Änderungen stammen aus dem Jahr 2016. Die Gestaltungssatzung legt fest, welche Gebäudeformen und -materialien im festgelegten Geltungsbereich zulässig sind und zielt auf

den Erhalt und die Entwicklung des vorhandenen Stadtbildes ab.

Darunter fallen z. B. die Gestaltung von Fassaden, Höhenfestsetzungen oder auch Werbeanlagen und Schaufenster. Ausnahmeregelungen gibt es vor allem für große Einzelhandels- und Betriebsflächen (gr. Verkaufsfläche/Fassaden, mehrere Vollgeschosse) und zeitlich begrenzte Maßnahmen oder Aktionen.

Ein Großteil des Geltungsbereichs liegt im Untersuchungsgebiet des ISEK Innenstadt Hildesheim. Lediglich der Bereich nordöstlich (Wasserparadies, Gebäudes des LK Hildesheim) fällt nicht in die Gestaltungssatzung hinein.

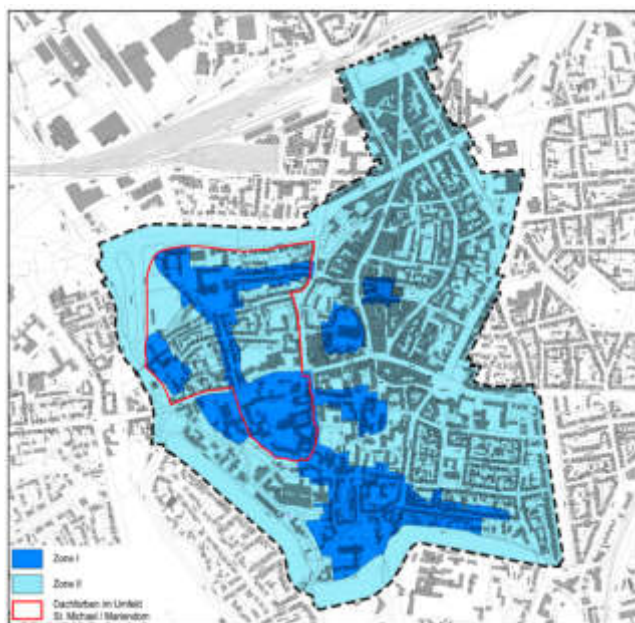


Abb. 32: Gestaltungssatzung einschl. der 1. Änderung (März 2016)

RADVERKEHRSKONZEPT 2025 (2018)

Das Radverkehrskonzept 2025 wurde 2018 beschlossen und erarbeitet durch das Büro SHP Ingenieure mit PGV - Alrutz GbR. Ziel des Konzepts ist es den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern und dabei auch die Verkehrssicherheit zu verbessern. Bis 2025 soll der Radverkehrsanteil um 50% (im Vergleich zum Ausgangswert 2007) zunehmen.

Folgende Empfehlungen werden für die Gesamtstadt aufgelistet:

- Informationsstand zum Radverkehr insgesamt verbessern
- Ausbau der Serviceangebote (bspw. Hilde-Lastenrad)
- Förderung des Radtourismus
- Kooperation mit weiteren Akteuren
- Festes Budget für die Öffentlichkeitsarbeit

Bezogen auf den Bereich des ISEK Innenstadt spielen folgende Punkte eine zentrale Rolle:

- Ausbau der Haupt- und Nebenrouten
 - Gute Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt
 - Gute Anbindung vom Hauptbahnhof zu zentralen Punkten in der Stadt (umliegende Schulen, Universitätsstandorte, etc.)
- Mehr und sicherere Radabstellanlagen erforderlich



Abb. 33: Radverkehrskonzept 2025

MOBILITÄTSBEFRAGUNG (2018)

Die Mobilitätsbefragung des Landkreises Hildesheim wurde 2018 von SHP Ingenieure durchgeführt und bezieht alle Verkehrsarten mit ein. Die Ergebnisse sollen Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der Hildesheimer Bevölkerung geben. Darunter fallen z. B. die durchschnittliche Anzahl der Wege, die

Verkehrsmittelwahl oder auch die bevorzugten Ziele (Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote, etc.). Es wird festgestellt, dass mit 51 % die meisten Wege für freizeitorientierte Aktivitäten (Einkaufen, Besorgungen, etc.) zurückgelegt werden. Danach folgen mit 40 % Wege zur Arbeit und dienstliche Wege. Der Modal Split (Verkehrsmittelwahl) differenziert sich in Hildesheim wie folgt: 53 % der Befragten nutzen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und ÖPNV), die restlichen 47 % nutzen das Auto. Weiterhin wird erläutert, dass das Verkehrsmittelverhalten vom jeweiligen Verkehrszweck abhängig ist. Dabei fällt auf, dass bis auf Schule und Ausbildung das Kfz die dominierende Verkehrsmittelwahl ist. Der größte Anteil an Fußverkehr ist bei der Kategorie Einkauf/Besorgungen/Erledigungen zu verzeichnen. Bei allen Kategorien des Verkehrszwecks spielt das Fahrrad eine eher untergeordnete Rolle.

40-74 % aller Ortsteile (außer Bavenstedt) gaben an, dass für das Ziel Bekleidungs- und Schuhgeschäfte die Stadtmitte/Neustadt von besonders hoher Bedeutung ist. Zur Erreichbarkeit spielt das Kfz nur eine mäßige Rolle, über 50 % kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. 17% nutzen den ÖPNV.

Folgenden Zielen wird der Stadtmitte/Neustadt eine besonders hohe Bedeutung von fast allen Ortsteilen zugeschrieben:

- Bekleidungs- und Schuhgeschäfte
- Theater/Kino
- Hallenbad/Freibad

Dabei unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl je nach Ziel. Zur Erreichbarkeit der Bekleidungs- und Schuhgeschäfte spielt das Kfz nur eine mäßige Rolle, über 50 % kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. 17% nutzen den ÖPNV. Den Weg zum Kino/Theater legt ein Großteil mit dem Auto zurück (36 %), danach folgt der Fuß- und Radverkehr (22/24 %) und der ÖPNV mit 16%. Um das Hallenbad/Freibad zu erreichen spielt das Auto mit 40 % eine größere Rolle und auch das Fahrrad

wird mit 36 % relativ häufig genutzt. Auffällig ist, dass bei allen drei Zielen die Anreise mit der Bahn eine untergeordnete Rolle spielt.

Für 71 % der Hildesheimer ist der Hauptbahnhof relevant, jedoch nutzen ihn nur 16 % der Befragten regelmäßig. Die Anreise mit dem Auto ist vor allem für weiter außerhalb gelegener Ortsteile von Bedeutung. Ortsteile die direkt an den Hbf angrenzen erreichen diesen vornehmlich zu Fuß. Zwischen 24 und 61 % der Bewohner:innen aus den entferntesten Ortsteile nutzen den Bus. Insgesamt spielt bei allen Ortsteilen die Anreise mit dem Fahrrad eine weniger wichtige Rolle.



Abb. 34: Bericht: Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

INTEGRIERTER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN HILDESHEIM 2025 (2012)

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan Hildesheim 2025 wurde 2012 entwickelt und sieht eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung für die Stadt Hildesheim vor. Übergeordnetes Ziel ist die Stärkung des Oberzentrums Hildesheims als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.

Die Innenstadt wird in einem Kapitel „Konzept für den Inneren Stadtbereich“ intensiver betrachtet. Dabei wurden folgende Grundsätze für die Innenstadt aufgestellt:

- Hinsichtlich der Bedeutung der Nutzungsansprüche wird dem Umweltverbund ÖPNV, Rad, zu Fuß - Vorrang eingeräumt
- Die vorhandenen und geplanten Achsen im Fußgänger- und Radverkehr sollen gestärkt werden
- Die gute Erschließung durch den Stadtbus wird beibehalten; die Linienführung wird partiell den neuen Stadtentwicklungsschwerpunkten angepasst; Ziel soll es dabei sein, maximal fünf Gehminuten zur nächstgelegenen Haltestelle der neuen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte zu gewährleisten.
- Die Straßen im inneren Stadtbereich haben für den Kraftfahrzeugverkehr vor allem eine Erschließungsfunktion, es soll eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs erfolgen

Das Parkraumangebot für Besucher:innen der Innenstadt wird als gut bewertet. Das Angebot für Anwohner:innen wird hingegen als eher weniger gut eingestuft, da dieses in Konkurrenz mit dauerparkenden Beschäftigten steht. Es wird vorgeschlagen bestimmte Bereiche auf eine Parkraumbewirtschaftung hin zu überprüfen. In Bezug auf das ISEK Innenstadt Hildesheim betrifft dies den Bereich zwischen Bahnhofsalle, Kaiserstraße und Kennedydamm.



Abb. 35: Integrierter Verkehrsentwicklungsplan

Das Car-Sharing-Angebot wird als mengenmäßig zu gering eingestuft und stellt in die-

sem Umfang keine „ernsthafte Alternative zur individuellen Kfz-Nutzung“ dar. Die Empfehlung ist daher klar, das Angebot deutlich aufzustocken.

Zielstellung für den ÖPNV in der Innenstadt sind:

- Entwicklung der ZOB-Gestaltung als Hauptpunkt für Regional-, Lokal-, und Bahnverkehr
- Prüfung Ausbau von Bike & Ride, Verknüpfung mit neuem Radwegnetz
- Erhalt der Bedeutung der Verknüpfungshaltestelle Schuhstraße
- Wegweisungssystem Fußgängerzone

NAHVERKEHRSPLAN HILDESHEIM UND LANDKREIS (2020)

Der Nahverkehrsplan 2020 ist als ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt und des Landkreises Hildesheim entstanden und ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2015 (erarbeitet durch Mathias Schmechtig - NahverkehrsConsult). Es werden die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erläutert sowie das gemeinsame Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV ausformuliert. Das Werk ist in mehrere Teilbausteine gegliedert. In Teilbaustein C werden für die Stadt Hildesheim nachfragerrelevante Analysen durchgeführt, die zukünftig zu erwartende Entwicklung abgeschätzt und daraus resultierende Ableitungen entwickelt.

Die Bedienungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV wird in weiten Teil als positiv bewertet. Der Richtwert zur Erreichbarkeit des Versorgungsbereichs Innenstadt wird an den Wochentagen und auch samstags durchgehend erfüllt. Aufgrund des sternförmig aufgebauten Busnetzes in Hildesheim, sind Ziele in der Innenstadt so gut wie aus allen Stadtteilen ohne Umstieg erreichbar. Bezogen auf die Barrierefreiheit hat sich die Situation an den Innenstadthaltestellen seit 2015 deutlich verbessert. Lediglich die Haltestellen Bohlweg, Kardinal-Bertram-Straße

und Schuhstraße weisen noch Defizite auf. Diese umfassen z. B. Themen wie kein niederflurgerechtes Hochbord oder kein taktiler und visueller Leitsystem. Besonders in Bezug auf den demografischen Wandel und der immer älter werdenden Bevölkerung spielt die Thematik der Barrierefreiheit eine immer wichtigere Rolle im öffentlichen Raum. Daher wird die Maßnahme „Barrierefreier Haltestellenausbau an der Schuhstraße“ als vordringlicher Bedarf gesehen, da es sich hier um eine hochfrequentierte Haltestelle handelt. Weitere Themen die für das ISEK Innenstadt von Bedeutung sind:

- Empfehlung der Etablierung eines stationengebundenen Fahrradleihsystem mit Verknüpfung zum ÖPNV
- Ausbau von Park+Ride
 - Rabattierung für Nutzung des Stadtverkehrs als Zubringer in die Innenstadt
 - Gute Verknüpfung zum ÖPNV an die Innenstadt
 - Autonome Busse als Verbindungsmöglichkeit zwischen P+R Anlage und Innenstadt
- Wohnstandort Innenstadt für ältere Bevölkerung wieder attraktiver durch vielfältige Infrastruktur



Abb. 36: Nahverkehrsplan
Hildesheim und Landkreis

KOMMUNALES KONZEPT „NEUES WOHNEN IN HILDESHEIM“ (2009)

Das Kommunale Konzept „Neues Wohnen in

Hildesheim“ wurde erstellt, um die Innenentwicklung der Stadt zu fördern und zu unterstützen und der Stadt ein Instrument in die Hand zu geben, um den Wohnungsbau und den Wohnungsmarkt gezielt zu steuern. Das Konzept wurde von dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ gefördert und bezieht die Ziele des FNP und des ISEK 2020 mit ein. Hauptziel des Konzeptes ist es, ein Angebot angemessener Wohnformen für alle Nachfragegruppen zu schaffen. Um sich als qualitativ hochwertiger Wohnstandort zu profilieren, muss sich das Wohnungsangebot ausweiten und vielfältiger gestaltet werden.



Abb. 37: Kommunales Konzept
„Neues Wohnen in Hildesheim“

Folgende Handlungsansätze wurden dafür aufgestellt:

- Vielfalt der Wohnungsangebote und Wohnformen in der Stadt erweitern
- Neubauaktivitäten zur Erweiterung der Vielfalt nutzen
- Wohnungsbestand an Nachfrageentwicklung anpassen / zukunftsfähig machen
- Gesamtstädtisch denken und kleinräumig handeln
- Innentwicklung stärken
- Flexible, nachfrageorientierte und kooperative Verfahren anwenden

Bezogen auf die Innenstadt sollten hier neue Wohnformen besonders für jüngere Familien gefördert werden. Denkbar ist auch eine Eigentumsförderung von z. B. Haushalten in Mehrgenerationenprojekte, Baugruppen oder neuen Baugenossenschaften.

GREEN CITY PLAN HILDESHEIM (2009)

Zur Verstetigung für den weiteren Ausbau der bereits bestehenden oder geplanten Maßnahmen wurde mit verschiedenen Akteuren aus Hildesheim im Jahr 2018 der Green-City-Plan erarbeitet. Diese sind:

- SHP Ingenieure GbR
- eM-Pro Elektromobilität GmbH
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH
- Becker Büttner Held Consulting AG
- Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität

Ziel des Green City Plan ist es die Lebensqualität langfristig durch die Reduzierung der Luftschadstoffe in der Stadt zu verbessern. Folgende drei Zielstellungen fassen dies zusammen:

- Bestehende Projekte vernetzen
- Startbereite Maßnahmen konzeptionieren
- EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG einhalten (Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung)

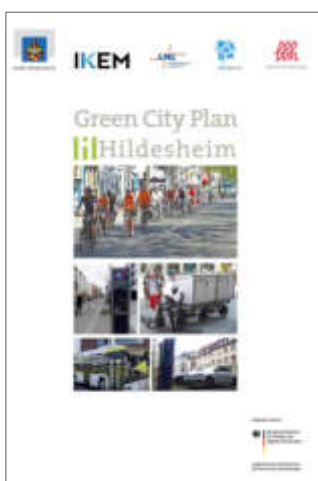


Abb. 38: Green City Plan Hildesheim

Weiterhin wurden bei der Erarbeitung die Themenkomplexe Aufbau eines Systems zur

digitalen Erfassung und Klassifizierung des motorisierten Verkehrs, die Modernisierung der ÖPNV-Flotte, die Verbesserung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die Förderung des Radverkehrs, Verbesserung E-Ladstrukturen / Anreize für Umstellung auf E-Fahrzeuge, multimodaler Mobili-

tätsverbund, Pilotsiedlung emissionsfreie Mobilität adressiert. Zu den genannten Themenkomplexen wurden jeweils Maßnahmen entwickelt. Insgesamt umfasst das Werk 35 Maßnahmenvorschläge.

Folgende Maßnahmen sortiert nach Themenfeldern stellen einen direkten Bezug zur Innenstadt dar und sind somit von zentraler Bedeutung für das ISEK Innenstadt:

- Themenfeld: Digitalisierung Kfz-Verkehr
 - Umweltsensitive Steuerung (Abschnitt der B1)
- Themenfeld: Modernisierung der ÖPNV-Busflotte
 - Schrittweise Umstellung der Diesel-Busflotte auf Elektrobusse, beginnend auf den 5 wichtigsten Buslinien der Stadt Hildesheim
- Themenfeld: Verbesserung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die Förderung des Radverkehrs
 - P+R-Anlagen
 - Autonome Busse
- Themenfeld: Digitalisierung Parkplatangebot
 - Parkraumkonzept
 - Parkplatz APP (Verringerung von Parkplatzsuchverkehr in der Innenstadt)
- Themenfeld: Logistikkonzept Innenstadt
 - Logistik-Hubs für den Einsatz von Lastenrädern
 - Fahrzeugflotte – Lastenrad-Sharingkonzepte
 - Verkehrssteuerung & Infrastruktur – Lade- und Lieferzonenmanagement
- Themenfeld: Förderung Radverkehr
 - Ausbau Veloroute
 - Einrichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen
 - Prüfung Fahrradverleihsystem
- Themenfeld: Verbesserung der E-Lade-

strukturen/Anreize für Umstellung auf E-Fahrzeuge

- Ladeinfrastruktur – Dichte Siedlungsgebiet
- Themenfeld: Multimodaler Mobilitätsverbund
- Einrichtung Mobilitätsstationen

SMART CITY HILDESHEIM

Ein Projekt, das fast zeitgleich mit dem ISEK-Prozess in Hildesheim startete, ist „Smart City“. Dieses Projekt weist einen ähnlich integrierten Ansatz wie das ISEK auf und formuliert Ziele für eine zukunftsorientierte, lebenswerte und nachhaltige Gesamtstadt Hildesheim. Der Fokus in der Umsetzung ist auf die Nutzung digitaler Daten gelegt. Hierdurch sollen mit Hilfe gesammelter Datensätze und Vorhersagen Lösungen für kommende Herausforderungen gefunden werden. Auch das urbane Leben und im Hintergrund ablaufende Prozesse sollen durch die Digitalisierung komfortabler und effizienter werden. Durch den Querschnittscharakter des Smart City Projekts ist eine Abstimmung bei der Umsetzung der Maßnahmen des ISEK sinnvoll.

3. BETEILIGUNGSFORMATE



LENKUNGSGRUPPE

Es fanden insgesamt drei große Sitzungen der Lenkungsgruppe statt, in der die inhaltliche Ausrichtung des ISEK abgestimmt wurde. Dies geschah über Vorstellungen des Arbeitsstandes und Diskussionen in der Runde. Die Besonderheit der Zusammensetzung der Lenkungsgruppe ist die enge Verzahnung mit Akteuren des bereits seit mehreren Jahren bestehenden Arbeitskreises Innenstadt. Dieser besteht aus Politiker:innen und weiteren Akteuren die sich für die Innenstadt engagieren. Hierdurch überschneidet sich das ISEK mit den vorhandenen Akteurskonstellationen und bettet sich von Beginn an in die laufenden Prozesse ein.

Teilnehmergruppen der Lenkungsgruppen:

- Innenstadtakteure (Händler:innen, Immobilieneigentümer:innen)
- Vertreter:innen der Politik
- Mitarbeiter:innen der Verwaltung
- Mitarbeiter:innen Büro UmbauStadt

FOKUSRUNDEN MIT EXPERT:INNEN

Die Expert:innengespräche (Fokusrunden) stellten eine Möglichkeit zur Diskussion anhand der Handlungsfelder dar. Die intensiven Sitzungen fanden im Zeitraum vom 09.05. bis 17.05.2022 mit insgesamt 34 Expert:innen statt. Diese setzten sich aus der Stadtverwaltung Hildesheim, unterschiedlichen Innenstadtakteuren und Unternehmen sowie Initiativen zusammen welche zum Beispiel auch Teilnehmende der Lenkungsgruppe waren.

Eine genaue Liste der teilnehmenden Expert:innen kann den Protokollen im Anhang entnommen werden. Durch den Diskussionscharakter und Themenfokus konnten erweiterte Stellungnahmen engagierter Personen eingeholt werden, die das Konzept weiter bereicherten und in Analyse, Ziele und Maßnahmen einfließen. Auch für die zukünftige Umsetzung des ISEK stellten die Fokusrunden einen Nährboden dar, da Schlüsselpersonen bereits frühzeitig im Prozess abgeholt wurden und Stellung zu den Entwicklungszielen nehmen konnten.

Folgende Kernthemen wurden im jeweiligen Handlungsfeld festgehalten:

Handel und Gewerbe

- Leerstandaktivierung
- Umsetzungswerkzeuge (Handlungsfähigkeit)
- Belebung und Diversität
- Attraktive Gestaltung
- Logistik und Komfort
- Digitalisierung

Kultur, Freizeit und Tourismus

- Bündeln der Prozesse und Kommunikation für zielgerichtete Handlungsfähigkeit
- Sichtbarkeit von Kultur
- Events und Kooperationen
- Leerstandaktivierung
- Digitalisierung
- Positionierung / Image

Nachhaltigkeit und Klimaanpassung

- Smart City
- Grüne-blaue Infrastruktur
- Energienetze, Infrastruktur
- Digitalisierung
- Zielgerichtete Kommunikation auf vorbereitender, strategischer Ebene (Umsetzung ISEK)
- Integration laufender Projekte

Mobilität und Verkehr

- Alternative Mobilität sowie deren Kommunikation
- Multimodalität, Mikro-Hubs
- Radverkehr stärken
- Inklusion und Gesundheit
- MIV-Verkehr verringern
- Logistiklösungen fördern

Freiraum-/ Stadtgestaltung

- Belebung und Diversität
- Aufenthaltsräume schaffen
- Modellprojekte gestalten
- Stärken der übergeordneten Grünvernetzung
- Verringerung Kfz-Stellplätze
- Wasser, Klimaanpassung

Wohnen und Mischnutzung

- Bestandsentwicklung und Kommunikation mit Eigentümer:innen als Notwendigkeit
- Aufenthaltsqualität stärken
- Belebung der Innenstadt
- Leerstandsaktivierung
- Einbindung Studierende
- Wahrnehmung / Image

EINBINDUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Bürger:innenbeteiligung wird im Folgenden mit den jeweiligen Ergebnissen dargestellt und gibt einen Überblick über die verschiedenen Arten der Einbindung der Öffentlichkeit in den Prozess. Bereichernd für den Beteiligungsprozess war die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt, wodurch zahlreiche Berichte zum interessebeladenen Thema der Innenstadtentwicklung erschienen, die das ISEK weiter ins öffentliche Licht rückte.

STADTFORUM

Das Stadtforum wurde auf Grund der Corona-Pandemie online am 07. März 2022 gehalten. Es über das ISEK und den Prozess informiert, sowie erste Analyseergebnisse vorgestellt. Es ging in diesem Schritt der Beteiligung also darum in das Thema ISEK einzuführen, aber auch Möglichkeiten aufzuzeigen und Einschätzungen der Bürger:innen abzufragen. Letzteres geschah in Form einer Liveumfrage, welche mit einem anonymen Umfragetool durchgeführt wurde.

Die Hauptergebnisse werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

Bei den Bürger:innen besteht Überraschung darüber, dass die Innenstadt in den Live-Umfragen relativ schlecht abgeschnitten hat. Es werden Zweifel geäußert, dass das „Projekt ISEK“ etwas bewirken wird.

Es wird als positiv eingeschätzt, dass die Problemstellen dargestellt werden. Die Darstellung der Probleme wird als Chance wahrgenommen, um etwas zu verändern.

Die von UmbauStadt dargestellten Ansätze zum Thema Mobilität werden als positiv gewertet. Es wird hervorgehoben, dass das Thema weiterhin stärker fokussiert und diskutiert werden muss.

Es wird darauf hingewiesen, dass es aktuell keine Anbieter für Bike-Sharing gibt.

Die Leerstandssituation wird als dramatisch bezeichnet, weitere Geschäfte (u.a. Orsay, Esprit, Zebra21, Rossmann) schlossen zu diesem Zeitpunkt in der Almsstraße, und die Situation solle immer schlechter werden. Es besteht die Rückmeldung dass die Hildesheimer Innenstadt für Besucher:innen zunehmend unattraktiver wird.

1. Zu welchen Themen sollte in der Hildesheimer Innenstadt mehr getan werden? (max. 3 auswählen)

(Mehrfachauswahl)

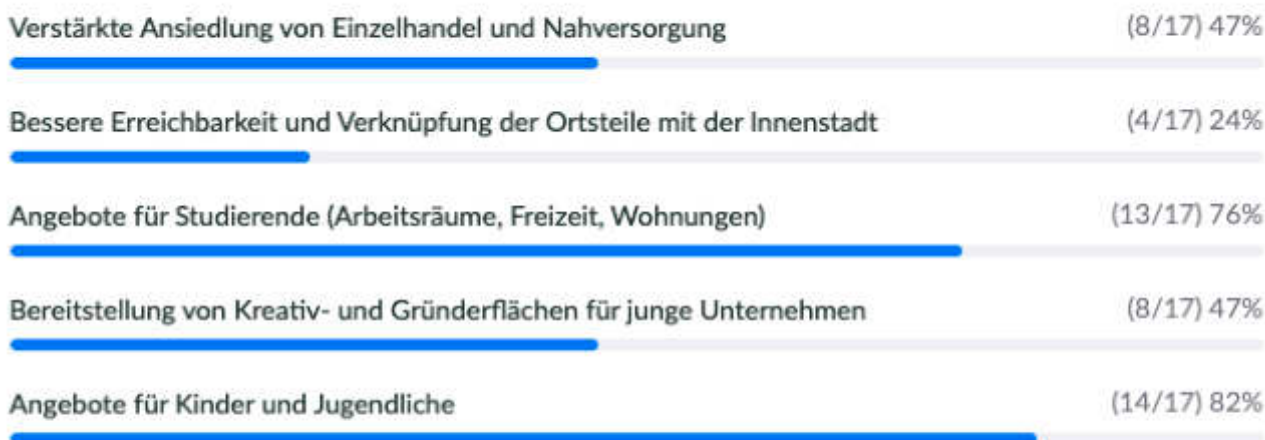
17/17 (100%) Beantwortet



2. Zu welchen Themen sollte in der Hildesheimer Innenstadt mehr getan werden? (max. 3 auswählen)

(Mehrfachauswahl) *

17/17 (100%) Beantwortet



3. Sonstiges, bitte ausformulieren (Kurze Antwort)

1/17 (6%) Beantwortet

- Aufenthaltsqualität, jenseits von kommerziellen Angeboten.

Abb. 39: Allgemeine Perspektiven (Live-Umfrage Stadtforum)



Abb. 40: 1. Umfragephase: Kartierung der Rückmeldungen zur Frage „Welche Orte in der Innenstadt nehmen Sie als positiv bzw. negativ wahr?“

BETEILIGUNG (1. UMFRAGEPHASE)

Die erste Umfrage fand im Zeitraum zwischen dem 08. März 2022 und dem 15. Mai 2022 statt und wurde nach dem 18. April 2022 im Zusammenhang mit der Veröffentlichung eines Zwischenstandes in der Presse verlängert. Am Ende der Umfrage, welche sowohl digital als auch analog durch Auslage an verschiedenen Orten in der Innenstadt stattfand, lagen zur Auswertung insgesamt 1054 Fragebogen vor.

Die Fragen wurden anhand der vorliegenden sechs Handlungsfelder aufgebaut. Im Folgenden werden die Ergebnisse grafisch vorgestellt und zeigen das so eingefangene Meinungsbild der Hildesheimer:innen.

Frage 2.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte

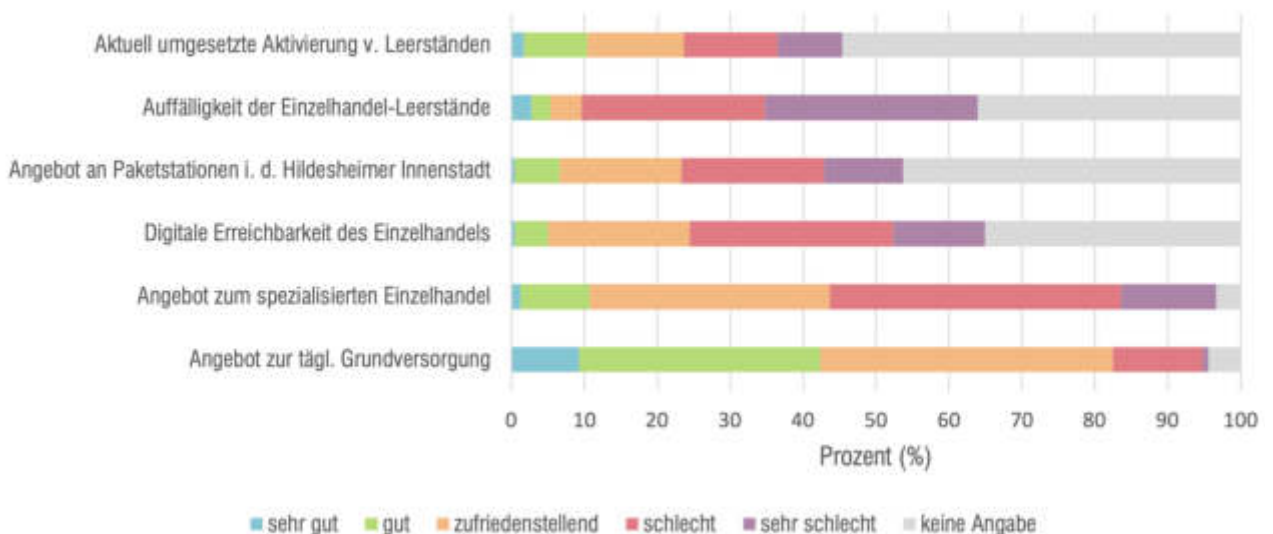


Abb. 41: 1. Umfragephase: Beurteilung Handel und Gewerbe

Frage 3.1: Beurteilen Sie folgende Aspekte

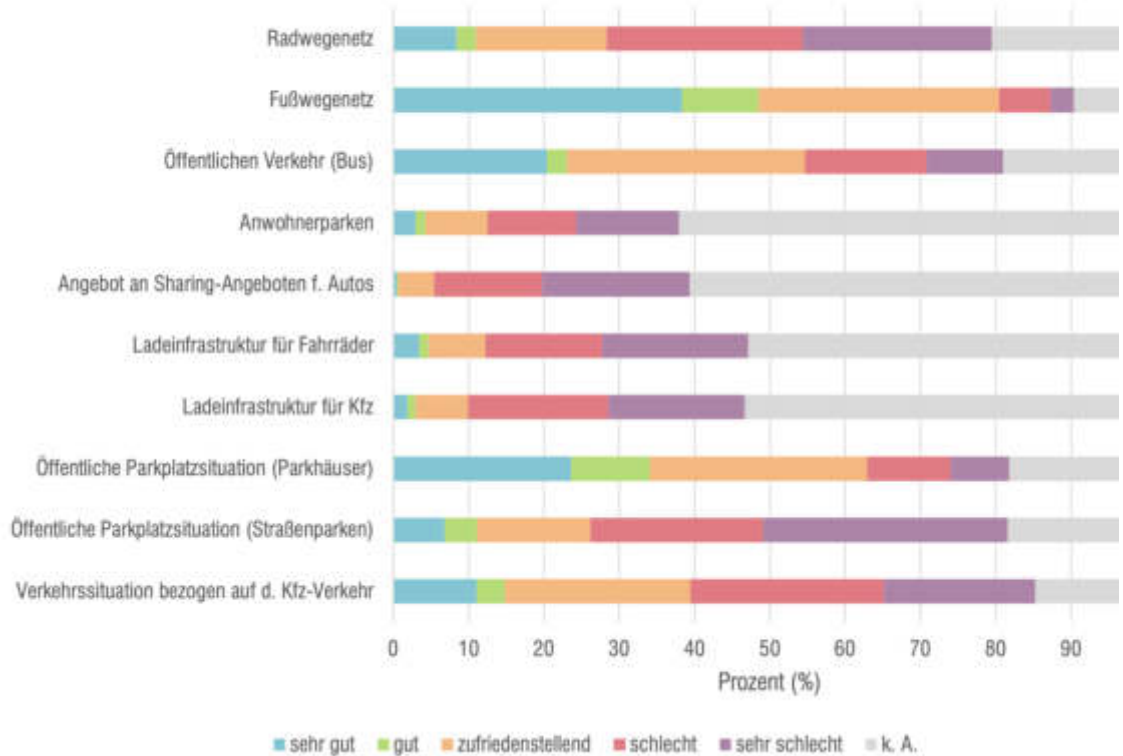


Abb. 42: 1. Umfragephase: Beurteilung Mobilität und Verkehr

Frage 4.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte

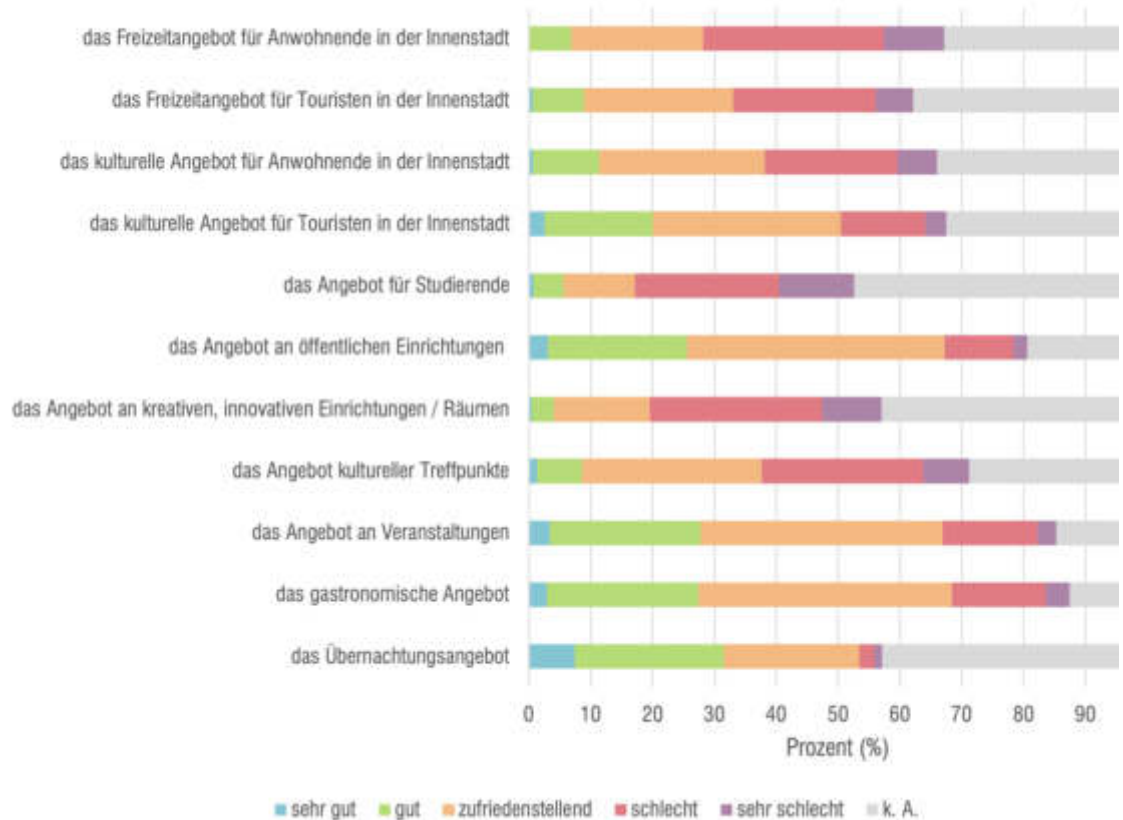


Abb. 43: 1. Umfragephase: Beurteilung Kultur, Freizeit und Tourismus

5.1 Beurteilen Sie die folgenden Aspekte

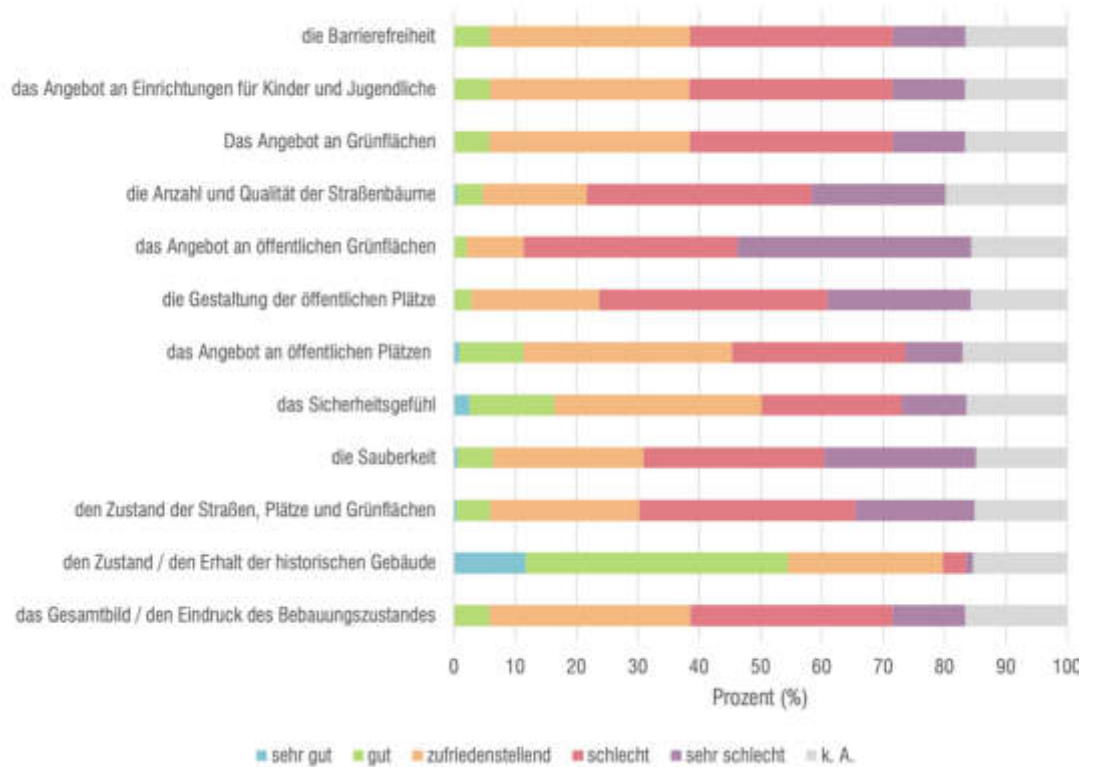


Abb. 44: 1. Umfragephase: Beurteilung Freiraumgestaltung

Frage 6.1: Beurteilen Sie die folgende Aspekte

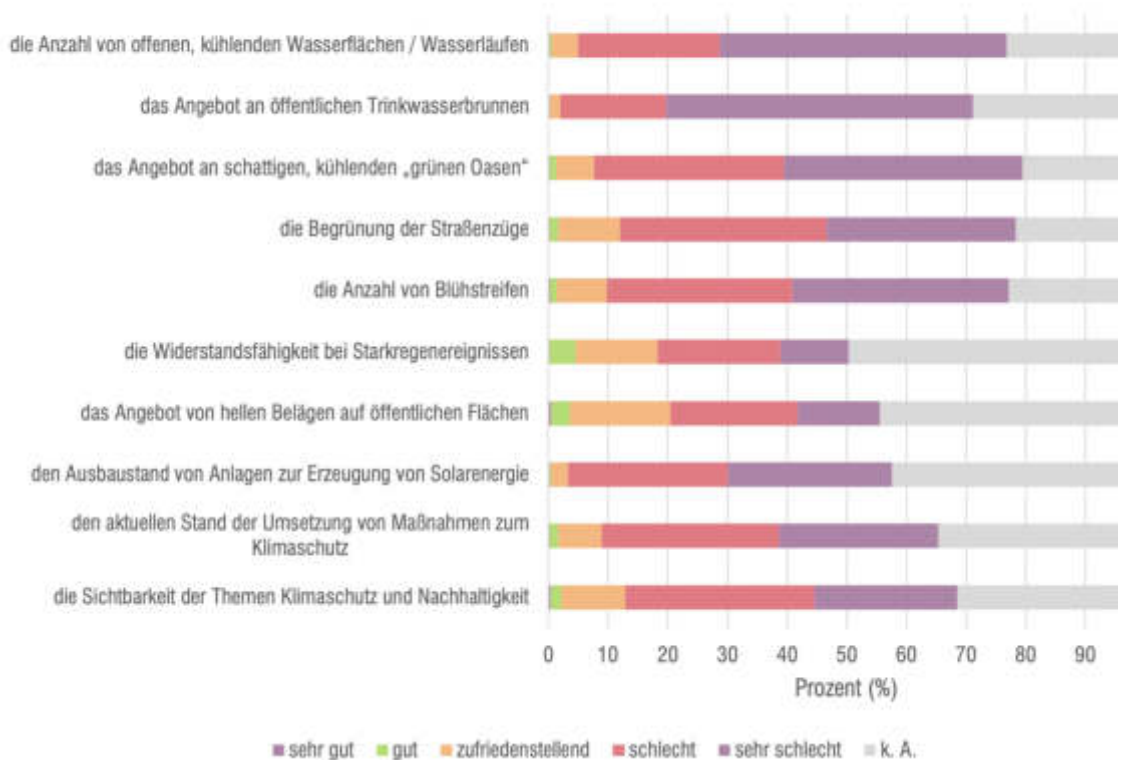


Abb. 45: 1. Umfragephase: Beurteilung Nachhaltigkeit und Klimaanpassung

Frage 7.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte

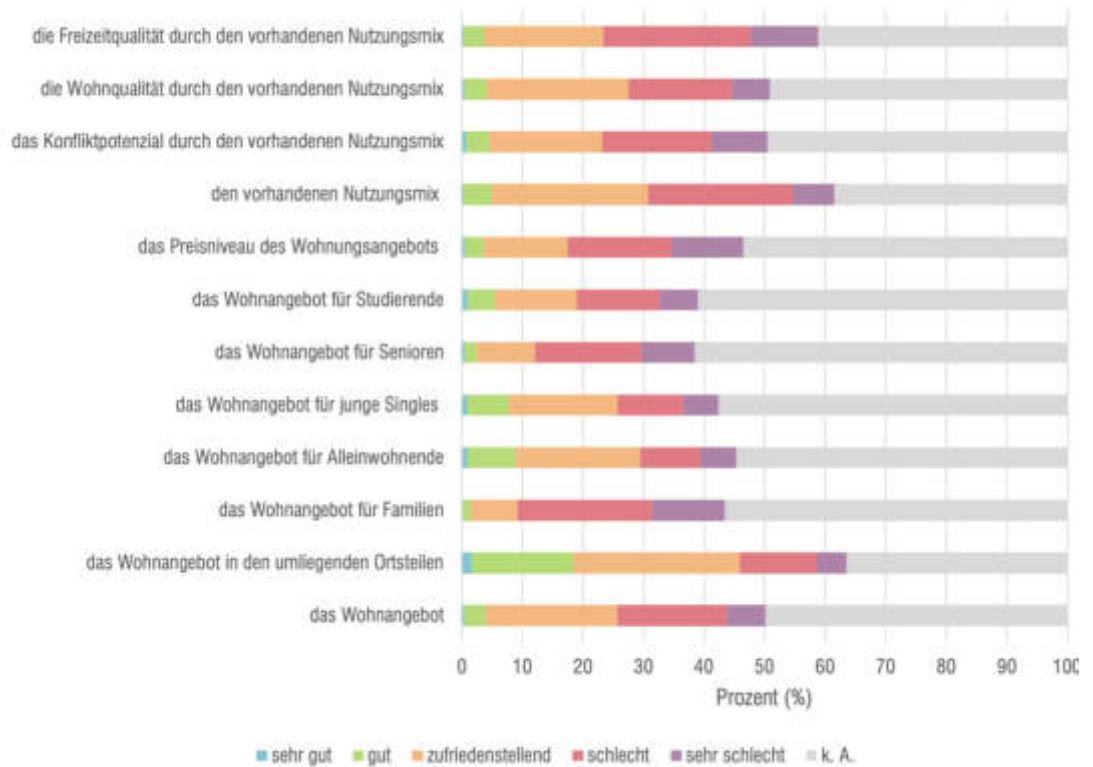


Abb. 46: 1. Umfragephase: Beurteilung Wohnen und Nutzungsmischung

Frage 8.1: Zukunftsthemen

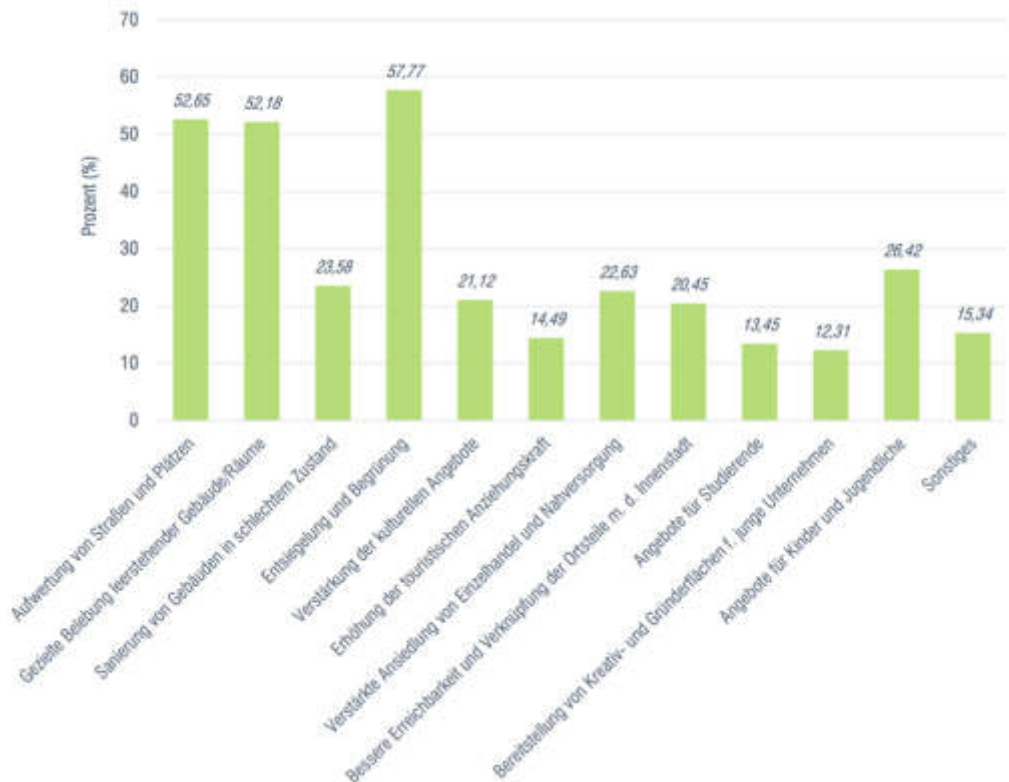


Abb. 47: 1. Umfragephase: Zukunftsthemen

MARKTSTAND

Am Samstagvormittag des 25. Juni 2022 hatten alle Bürger:innen die Möglichkeit, ihre Meinung zu Themen der Stadtentwicklung bezüglich der Innenstadt zu äußern. Dazu wurde ein Marktstand zentral am Marktplatz aufgebaut, der durch Vertreter:innen der Stadt Hildesheim und von UmbauStadt betreut wurde.

Auf dem Luftbild konnten alle Teilnehmenden Orte, die gut funktionieren mit einer weißen Stecknadel und Orte, die nicht gut funktionieren mit einer roten Stecknadel markieren.

Zusätzlich konnten Beiträge auf Post-It's weiter ausformuliert werden. Diese wurden auf einem dafür vorbereiteten A0-Plakat gesammelt. Weiterhin konnten Besucher:innen sich mit einem roten Klebepunkt einem bereits genannten Beitrag anschließen.



Abb. 48: Zahlreiche Umfrageergebnisse

Der Marktstand stellte einen wichtigen Teil der Beteiligung im Rahmen des ISEK-Prozesses dar. Durch den direkten Kontakt und den Austausch zwischen Stadtverwaltung und Bürger:innen konnte Transparenz und Verständnis für zukünftige Entwicklungen geschaffen werden.

Es wurden verschiedenste Wünsche und Anregungen geäußert, die gesammelten Beiträge wurden nachfolgend den Handlungsfeldern zugeordnet. Beiträge, welche sich auf einen Ort außerhalb des ISEK-Gebiets beziehen, sind zum Schluss unter „Sonstiges“ aufgelistet.



Abb. 49: Impression zum Marktstand



Abb. 50: Impression zum Marktstand

Wünsche, Ideen & Potentiale:

- Aufwertung des Bahnhofplatzes u. der Bernwardstr.

- Marienfriedhof

- Angoulemeplatz

- Hindenburgplatz

- Bepflanzung v. Hindenburgplatz, den Brunnen säubern und gut ist es
- Hindenburgplatz Wasser im Boden, Bepflanzung
- Brunnen erneuern oder bepflanzen

- Fußgängerzone

- Mehr Plätze zum Verweilen in der Fußgängerzone
- Genug Sitzbänke in Fußgängerzone Richtung Bahnhof

Begründung

- Kreative Ideen für Begrünung (Kübel zum Verschieben, etc.)
- Begrünte Sitzbänke, Kubus mit Bank – Pflegepatenschaften
- Im Sommer Pflanzen schneiden
- Schulen beteiligen an Pflege von Blumenbeeten, z. B. R&G in der Nordstadt
- Aufenthaltsqualität synchron: Bäume für Menschen und Umwelt + mehr Bänke

Sauberkeit

- Weniger Müll auf den Straßen
- Mülleimer fehlen
- Spielplätze
- Spielplätze an zentralem Ort – Spielangebot an der Lilie
- Zentraler Kinderspielplatz

Sonstiges

- Außenrestauration unterstützen



Abb. 51: Stecknadelbewertung der südlichen Innenstadt

- Mehr Bänke
- Ersatzbänke + Plätze zum Setzen, wenn „Lilie“ von City-Beach belegt
- Öffentliche barrierefreie WCs
- Innenstadt muss unterstützt werden bei Weihnachtsbeleuchtung – Licht lockt Leute, wichtiger denn je

Bewertung:

Hindenburgplatz

- Bebauung Hindenburgplatz nicht gut
- Sauberkeit
- Sauberkeit der Spielplätze
- Spielplätze sehr ungepflegt -> kümmern, schließen
- Sauberkeit
- Müll
- Sitzbänke auf Marktplatz verschmutzen durch Bäume -> Lösung finden

Angoulemeplatz

- Angoulemeplatz identitätslos
- Bebauung Hindenburgplatz nicht gut
- Öffentl. Toiletten fehlen (auch im Bereich Welterbe)
- Hindenburgplatz: es fehlt grün!
- Beach an der Lilie
- Wenn eine Veranstaltung ist, dann ist die Lilie schön
- Musik zur Marktzeit/platz

Sonstiges

- Westlicher Eingang Kaiserstr. nicht schön – Werbung für Stadt
- 5 Jahre Dombau und Galeriebaustelle ließ viele Touristen fernbleiben
- Viele der angeschafften mobilen Bänke stehen doch schon in privaten Höfen

Wohnen und Mischnutzung

Wünsche, Ideen & Potentiale:

- Leerstände als Wohnraum nutzen (z. B. Arneckengalerie)
- Hannoversche Str. (westl. Bahnhof) Neugestaltung
- Anstatt Abreißen – Aufstocken mit Begrünung

Bewertung:

- Vielfalt fehlt

Handel und Gewerbe

Wünsche, Ideen & Potentiale:

- Einheitliche Öffnungszeiten in der Innenstadt
- Bernwardstr. Kneipen- / Barmeile mit Wohnen
- Kneipe mit Außengastronomie (nur bis 22 Uhr)
- Schließanlage für Einkaufseinlagerung
- Schaufenstergestaltung
- „Kreativkompanie“ Ideenschmiede soll gegründet werden
- Floh- sowie Stoffmärkte sind allg. beliebt und beleben Innenstadt – also mehr Aufsteller z. B. Eistütenstände zulassen
- Arneckengalerie umbenennen in Rosengalerie – von außen eine chinesische Mauer, v. Experten so genannt – Fassade z. B. mit Bild von 1000-jährigen Rosenstock verschönern

Bewertung:

- Leerstand (ehem. Herer), Leerstände
- Hildesheim lebt von seinen vielen Sehenswürdigkeiten und noch Inhabergeführten Fachgeschäften

Nachhaltigkeit und Klimaanpassung

Wünsche, Ideen & Potentiale:

- Kreisverkehr am Bahnhof und an der Berliner Str. mit Wildblumen bepflanzen
- Wasserspiele in der Fußgängerzone
- Brunnen & Wasserspiele
- Mehr Grün
- Mehr Bäume
- Grün -> vertikale Beschaffung
- Baumschreiben an Straßen nicht mähen
- Kl. Randstreifen nicht immer wieder bis zum Boden runterschneiden – Pflanzen/Gräser verbrennen -> Grünpflege-Leute schulen
- Laternenbepflanzung mit bienenfreundlichen Blumen ausstatten (Geranien & Petunien) sind nutzlos
- Gründächer auf den vielen Flachdächern
- Bepflanzung des Hindenburgplatz
- Kläperhagen mehr Grün – Nähe zur Innenstadt

- Bahnhofsallee mehr Bäume, Verlängerung Bernwardstr.
- Flächen entsiegeln

Bewertung:

- Wegfall Grünfläche gegenüber Hindenburgplatz (AWO-Gebäude)

Verkehr und Mobilität

Wünsche, Ideen & Potentiale:

ÖPNV

- S-Bahnstation HI-Marienburg
- Bahnstation HI-Drissenstedt
- Bahnstation HI-Stadtfeld
- S-Bahnstation HI-Himmelsthür nicht länger verträdeln
- Busverbindung ab 20 Uhr verbessern
- Bustaktung muss besser werden, 20 Minuten zu wenig
- 1-Euro Ticket
- Bus – Fahrradmitnahme muss einfacher und billiger werden
- Linksabbiegeverbot an der Schuhstraße ist keine Lösung, besser: E-Busse
- Kleine wendige Elektrobusse, 10 min. insbes. Für ältere Leute (->F)
- Elektro-Minibusse / Lieferservice

Kfz & Parken

- Car-Sharing Kennedydamm -> P.v.H. mit EVI -> "Anliegen Car-Sharing"
- Car-Sharing – Stellplätze auch auf öffentlichem Raum
- Car-Sharing
- Park&Ride
- Park & Ride-Platz am Berliner Kreisel, ab
- Parkplätze zurückbauen
- Autobahn ausschildern
- Parkhäuser Intervalle zu lang (1, 2 Std.)
- Straßenrandparker in die leeren Parkhäuser (Quartiersgaragen)
- Anwohnerparkplätze
- Autofreie Innenstadt
- Weniger Verkehr i.d. Osterstraße

Radverkehr

- Radwege Abstellmöglichkeiten, Leihräder, Radinfrastruktur
- Mehr Fahrradstände
- Radschnellwege -> Landkreis -> Stadt
- Weiterführung Fahrradweg Ohlendorfer Str.

- Bessere Radwege (bes. Oststadt)
- Kreuzung Bahnhofstr. / Kaiserstr. grüne Welle
- Straßenbeläge festigen
- Dammstr. als Fahrradstr. belassen
- Gartenstr. und andere für Radfahrer aufwerten
- Radwege im Winter räumen
- Kopfsteinpflaster besser für Fahrräder, Rollstühle etc. befahrbar machen
- Barrierefreiheit Marktplatz (Pflaster)

Fußverkehr

- Fußgängerweg Almstor – Barriere
- Durchgang bei Pferdemarkt von Judenstr. kommend
- Sonstiges

Bewertung:

Radverkehr

- Fahrradstreifen gefährlich + Anhänger Kardinal-Bertram / Kurzer Hagen
- Fahrradweg Dammstr., Schuhstr.
- Gefahr für Radfahrer Kreuzung Michaelisstr. / Kurzer Hagen / Kardinal-Bertram-Str.
- Kardinal-Bertram-Str. schlecht für Radfahrer
- Radwege Altstadt – Kopfsteinpflaster
- Hohe Verkehrsbelastung Bohlweg
- Wollweberstr. / Friesenstr. Schlechte Radfahrsituation

Kfz & Parken

- Autostraßen: ganz schlecht sind die unkoordinierten Baustellen
- Straßenparken (negativ)
- Parkplätze zu teuer auch abends
- Baustellen – zu viele Zuwege zu
- Schuhstr.: Durchgangsverkehr LKW, Parkplätze Links und rechts zu viele

Kultur, Freizeit und Tourismus

Wünsche, Ideen & Potentiale:

Gastronomie

- Mehr Außengastronomie
- Domhof: Kaffee-Angebote
- Fehlende Beschilderung (Dom), Kaffee

Kunst

- Pop-Up Läden für Künstler öffnen



Abb. 52: Stecknadelbewertung der nördlichen Innenstadt

- Noch mehr Galerien (Kunst) in die Innenstadt integrieren z. B. kl. Kunsthandwerkstraße
- Verschmelzung von Kunst, Kultur + Handel -> für Stadtgestaltung, Gestaltungselemente
- Galerie ist abgeschlossener Raum nach Feierabend, nutzen für Artistik, Kunst und Theater - Tanzarena

Touristische Ziele

- Visualisierung ehemalige Stadtmauer
- Stadtmauer endlich mal mit den Alleinstellungsmerkmalen der Stadt international werben
- Rosenroute bekannter machen
- Stadtmuseum soll bleiben
- Farbige Hinweisschilder zu unseren Kulturstätten, auch für Senioren lesbar

Sonstiges

- Campingplatz gründen! Wäre eine Goldgrube für durchreisende Touristen, die dann länger in HI blieben

Bewertung:

- Touristische Sicht: „positiv überrascht“ + „belebt“

Sonstiges

- „Mein Hildesheim liegt mir am Herzen“
- Alles immer schneller, aber Senioren immer älter
- Die HAZ sollte Hildesheim nicht schlechter machen, als es ist
- Ohlendorfbrücke Videoüberwachung
- Gelbe Säcke
- Pflege Liegewiese Steingrube
- Arne-Eggebrecht-Weg gestalten
- S-Bahn-Station Nähe Universität
- Anbindung Oststadt
- Bischofsmühle-Brücke – Blumenpartnerschaft
- Fläche vor RPM: mehr Wildblumen säen. So wie jetzt gibt es dort keine Nahrung für Bienen

ZUKUNFTSWERKSTATT

Am 15. September 2022 fand im Rathaus Hildesheim die Zukunftswerkstatt statt. Hier wurde den Bürger:innen zunächst ein Überblick über den bisherigen Prozessverlauf gegeben. Dieser beinhaltete die Themen Beteiligung, Analysen, Leitbild und Ziele des ISEKs. Im zweiten Teil der Präsentation wurden die Maßnahmen vorgestellt. Ziel der anschließenden Werkstattphase war es, dass die Teilnehmenden gemeinsam über die vorgestellten Maßnahmen diskutieren, sich austauschen und eine erste Priorisierung vornehmen.

Als Hilfsmittel wurde jeder Tischgruppe eine Leichtschaumplatte mit zwei Blanco-Ranking-Tabellen sowie „Maßnahmen-Schnipsel“, welche per Stecknadel in die entsprechenden Ranking-Tabellen gepinnt werden können zur Verfügung gestellt. Ebenso gab es die Möglichkeit, auf „Joker-Schnipseln“ Maßnahmen zu ergänzen. Die zwei verschiedenfarbigen Ranking-Tabellen wurden aufgrund der Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander in folgenden Themen dargestellt:

- „Projekte zur Gestaltung / Sanierung des öffentlichen Raums“
- „Strategische Konzepte und informelle Maßnahmen“

In der abschließenden Ergebnispräsentation der jeweiligen Gruppen, war festzustellen, dass strategische Themen und Konzepte überwiegend als schwierig einzustufen ge-

sehen wurden, da diese im Kontext der Gesamtbetrachtung Hildesheim wichtig sind. Dies führte dazu, dass beide Blankotabellen bei jeder Gruppe unterschiedliche Ergebnisse hervorbrachten. Jedoch war zu erkennen, dass bei großen Themen wie Klimaanpassung, Attraktivierung öffentlicher Räume, klimafreundliche Mobilität, Leerstandaktivierung, die Identität der Innenstadt und Öffentlichkeitsarbeit eine überwiegende Geschlossenheit spürbar war. Die Ergebnisse wurden abschließend im Plenum vorgestellt.

BETEILIGUNG (2. UMFRAGEPHASE)

Die zweite Umfrage fand zeitnah im Anschluss an die Zukunftswerkstatt statt und lief digital vom 27.09. bis 27.10.2022. Die Umfrage beinhaltete alle bis dahin erarbeiteten Maßnahmenvorschläge, sowie zwei ergänzende Maßnahmen, welche aus den Ergebnissen der Zukunftswerkstatt abgeleitet wurden. Bürger:innen hatten hier die Möglichkeit die Maßnahmen und Projekte auf einer Skala von 1 (gar nicht wichtig) bis 10 (sehr wichtig) zu priorisieren. Wie bereits in der Zukunftswerkstatt wurden diese zur besseren Vergleichbarkeit wieder in die beiden oben genannten Themenblöcke eingeteilt.

Die folgenden Grafiken stellen die Ergebnisse der Befragung dar und geben ein Stimmungsbild der bevorzugten Priorisierung der Maßnahmen seitens der Hildesheimer:innen wieder.



Abb. 53: Bürger:innen in Aktion an der Zukunftswerkstatt



Abb. 54: Rege Diskussionen an der Zukunftswerkstatt

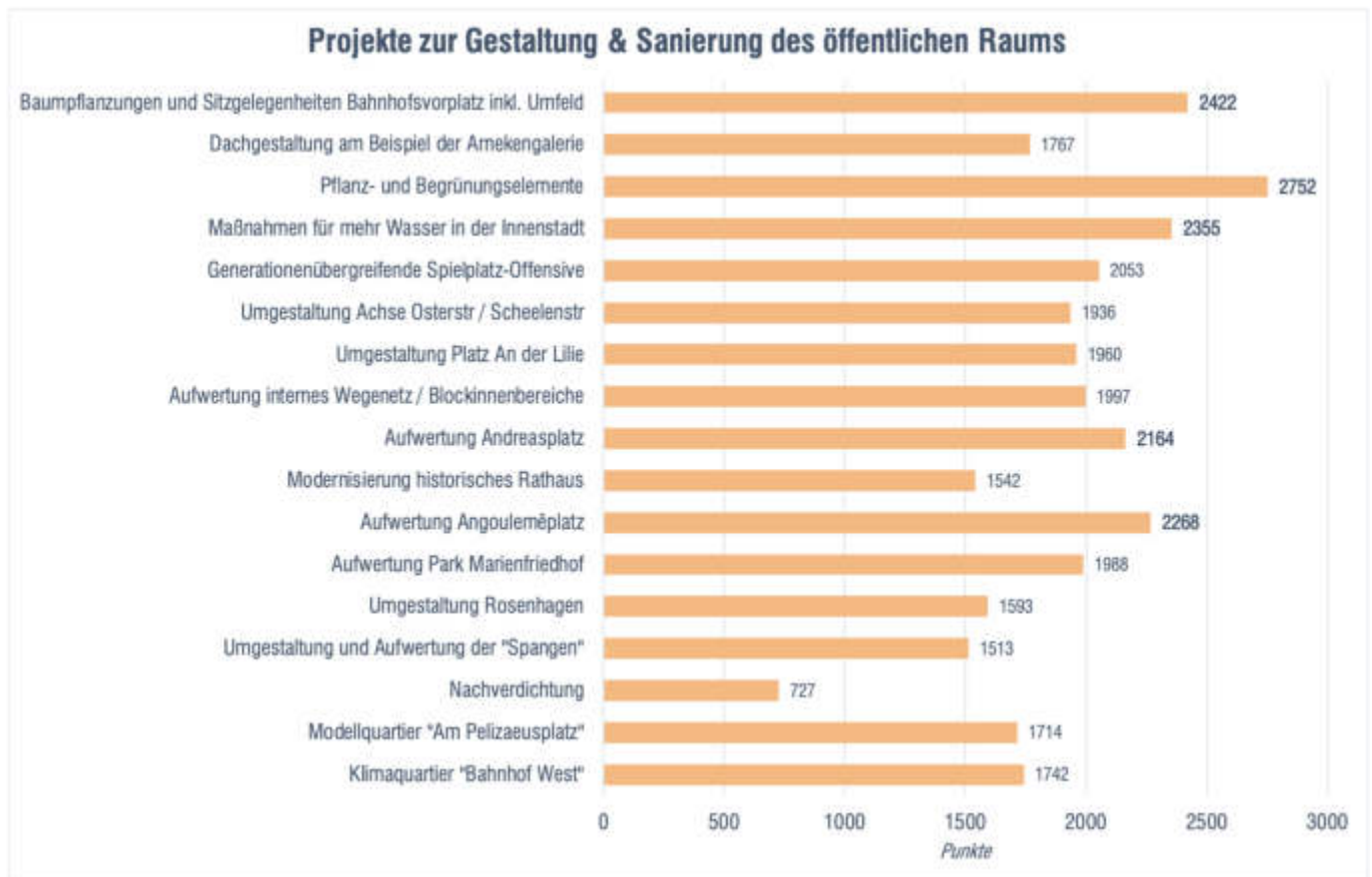


Abb. 55: 2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zur Gestaltung & Sanierung des öffentlichen Raums



Abb. 56: 2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zu strategischen Konzepten & informellen Maßnahmen



4. RAHMENBEDINGUNGEN DER GEBIETSENTWICKLUNG

- 4.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND DENKMALSCHUTZ
- 4.2 DEMOGRAPHIE UND SOZIALSTRUKTUR
- 4.3 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR
- 4.4 ÖFFENTLICHE FREI- UND GRÜNFLÄCHEN
- 4.5 ENERGIE UND NACHHALTIGKEIT
- 4.6 MOBILITÄT UND VERKEHR
- 4.7 WOHNSTANDORT INNENSTADT
- 4.8 EIGENTUMSSTRUKTUR
- 4.9 EINZELHANDEL UND GEWERBE
- 4.10 SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR, TOURISMUS
- 4.11 STÄDTEBAULICHE BEWERTUNG

4.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND DENKMALSCHUTZ

Erstmals erwähnt wurde die Stadt Hildesheim im Jahr 815 n. Chr. als neuer Bischofssitz. Aktuelle namenkundliche Forschungen gehen allerdings davon aus, dass die Stadt deutlich älter ist. Die Verbindungslinie zw. Dom und Michaeliskirche war der Ausgangspunkt der prägenden Siedlungsentwicklung im 11. Jahrhundert. Das heutige Rathaus am Marktplatz wurde 1268 errichtet und ist ein Zeichen für die östliche Ausdehnung der Stadt. Eigenes Stadtrecht erhielt Hildesheim im Jahr 1300. Die Alt- und Neustadt erlebten im 16. Jahrhunderte ihre Blütezeit und schlossen sich nach jahrhundertlanger Konkurrenz zu einer Union zusammen.

Zwei Jahrhunderte später verlor Hildesheim seine autonome Stellung und wurde schließlich 1802/03 preußisch. Mitte des 19. Jahrhundert begann die Stadt über die mittelalterlichen Stadtmauern hinaus zu wachsen. Durch den Wirtschaftsboom in den Gründerjahren veränderte sich das Bild in der Innenstadt zunehmend. Das Fachwerk wich modernen Bauten und Geschäftsräumen mit großen Schaufenstern. Der Einfluss von Neubauten in der Innenstadt wurde durch erste Gestaltungssatzungen gesteuert, wodurch Baudenkmäler schon damals erhalten werden konnten. Die Hildesheimer Innenstadt wurde im Zweiten Weltkrieg stark zerstört. 90 % der Bebauung wurden durch einen Feuersturm vernichtet.

Die historische Entwicklung des Innenstadtbereichs lässt sich anhand der dargestellten Kartierungen aus den Jahren 1650 und 1898 ablesen. Der Stadtgrundriss von 1898 wurde nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg kaum verändert. Ein Großteil der Nachkriegsbauten wurden auf dem alten Grundriss wiedererrichtet. Eine der größeren Veränderungen zeigt die Straße Kennedydamm auf, welche an der östlichen Grenze des Untersuchungsraums in einer Nord-Süd-Achse verläuft und historische Baufelder zerschneidet. Auch die Schuh- und Wollenweberstraße im Südosten haben die historische Anord-

nung der Bebauung verändert. Der Bereich am Rosenhagen zeigt ebenfalls eine Neustrukturierung auf. Die Straßenachsen „Rosenhagen“ und „bei Georgen“ verliefen hier in einer Ost-West-Richtung. Heute sind die Achsen und die angrenzende Bebauung in einer Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Historische Straßen, die im Zuge der Bebauung der Nachkriegsmoderne weggefallen sind, sind zum einen die Mittelstraße am westlichen Rand des Untersuchungsraums sowie zum anderen die Theaterstraße im Osten.

Der Marktplatz wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst auf einer im Vergleich etwa verdoppelten Flächengröße wieder hergestellt und von 1954 bis 1989 originalgetreu rekonstruiert. Mit Abschluss der Bauarbeiten des Knochenhauer-Amtshauses war die Rekonstruktion 1989 abgeschlossen. Insgesamt stand die Diskussion um den Wiederaufbau der Hildesheimer Innenstadt im Spannungsfeld der Maxime „im traditionellen Sinne“ wieder aufbauen und dem Wunsch Hildesheim zu einer aufstrebenden Großstadt weiterzuentwickeln, wobei die Themen „Verkehr und Image“ eine große Rolle spielten. Die Diskussion brachte Spannungen in den Städtebau der Nachkriegszeit.

Aufgrund der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg befinden sich vergleichsweise wenig denkmalgeschützte Gebäude in der Hildesheimer Innenstadt. Mehrere Einzeldenkmäler liegen vor allem im südöstlichen Bereich des Untersuchungsraums und befinden sich rund um den Marktplatz sowie der St. Andreaskirche. Auch der Marktplatz selbst sowie die Grünfläche des Marienfriedhofs sind denkmalgeschützt. Innerhalb der Innenstadt befinden sich daneben drei Denkmalensembles. Diese sind:

- Das Gebäude des heutigen Novotel in einer Gruppe, die die Freiflächen und die Eingangstورهاuser miteinbezieht
- Wohnblöcke (Nachkriegsbauten) um den Rosenhagen (Eigentum des Beamten-Wohnvereins Hildesheim)
- Wohnblöcke (Nachkriegsbauten) zwischen Andreasplatz und Kardinal-Berttram-Str. (Eigentum der gemeinnützigen Baugesellschaft Hildesheim)

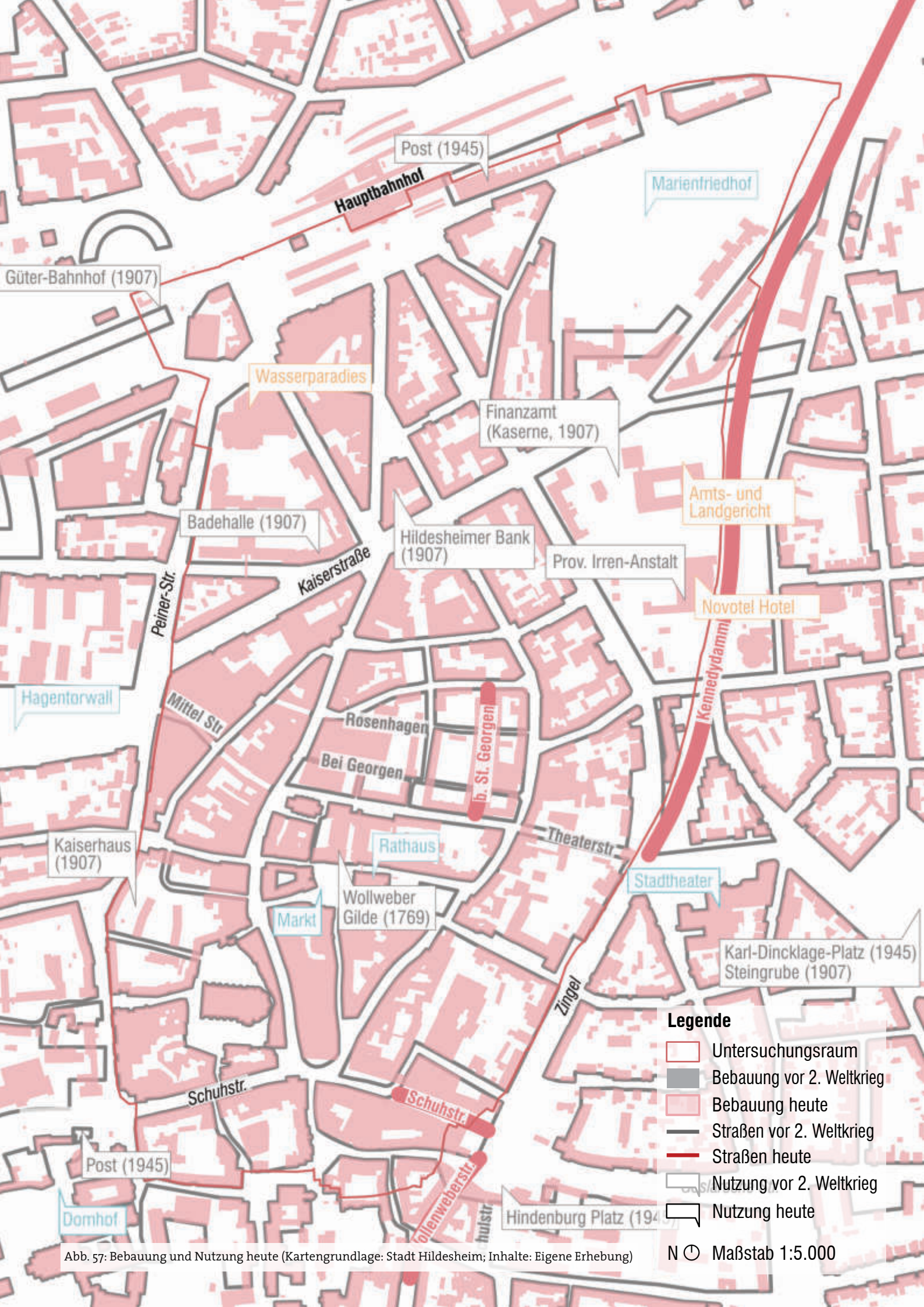


Abb. 57: Bebauung und Nutzung heute (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)

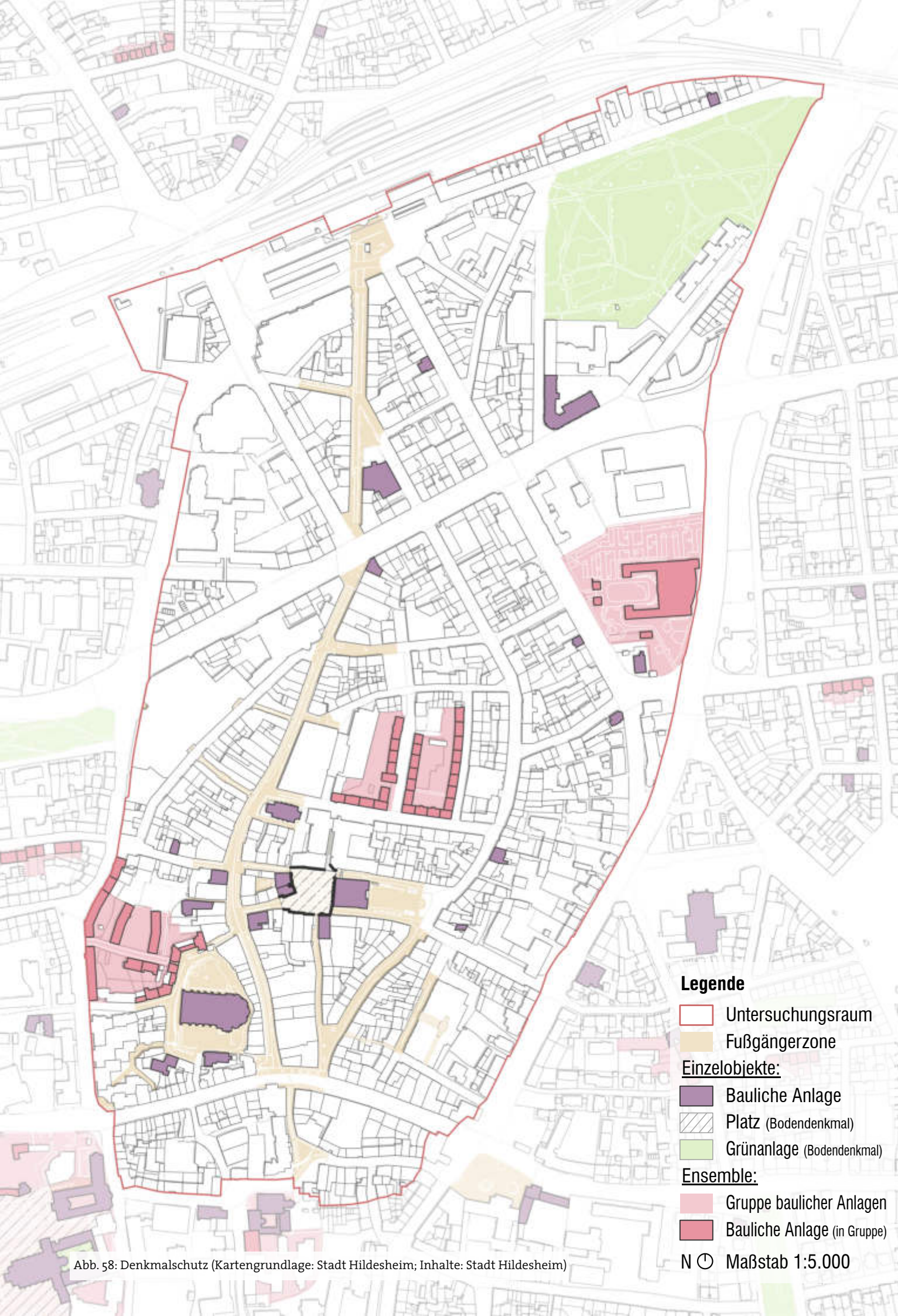


Abb. 58: Denkmalschutz (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)

Hildesheimer Innenstadt IN ZAHLEN

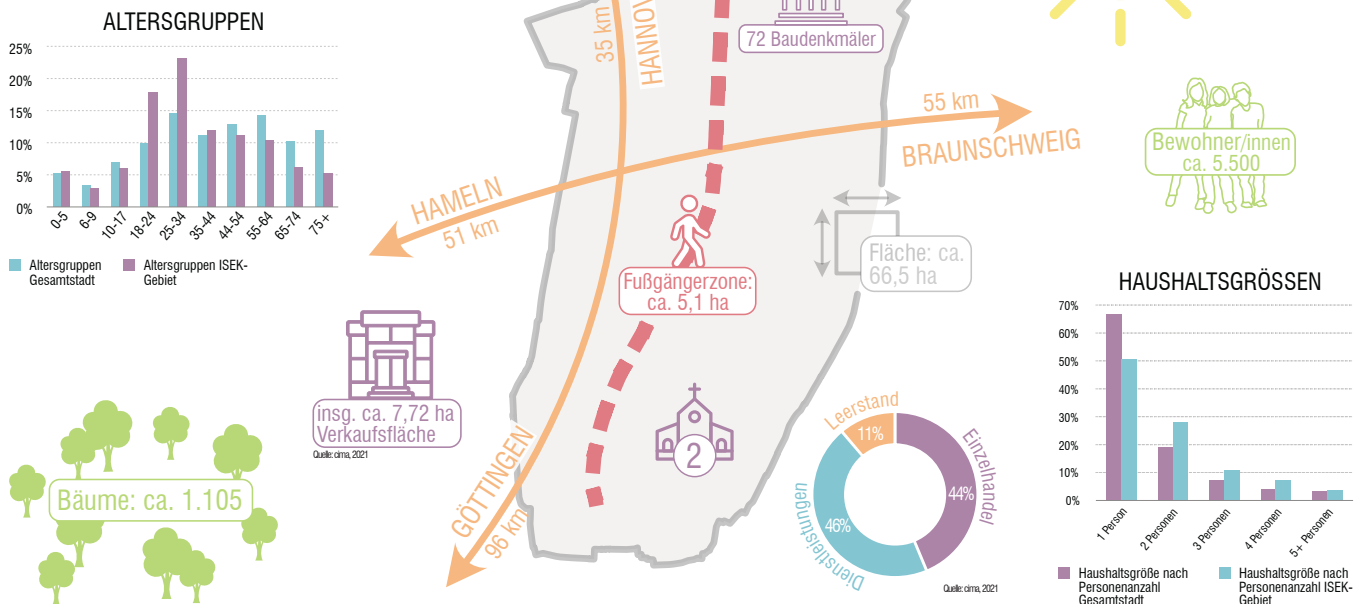


Abb. 59: Hildesheimer Innenstadt in Zahlen (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)

Für die weitere bauliche Entwicklung der Hildesheimer Innenstadt ist zu beachten, dass nach §8 NDSchG „Anlagen, die sich auf das Erscheinungsbild des Baudenkmals auswirken können, [...] in Kubatur, Größe, Form und gestalterischen Einzelheiten auf das benachbarte Denkmal Rücksicht nehmen.“ Weiterhin sind Maßnahmen an einem Baudenkmal sowie in der Umgebung eines Baudenkmals nach §10 NDSchG genehmigungspflichtig. (vgl. Stadt Hildesheim 2022: Stadtgeschichte (<https://stadtarchiv.stadt-hildesheim.de/themen/stadtgeschichte/>))

4.2 DEMOGRAPHIE UND SOZIAL-STRUKTUR

Im Untersuchungsgebiet des ISEK Innenstadt Hildesheim leben insgesamt ca. 5.500 Einwohner:innen. Davon machen die 24-34-jährigen mit ca. 23% den größten Anteil aus direkt gefolgt von der Altersgruppe der 18-24-jährigen. Im Vergleich zur Gesamtstadt ist die Bevölkerung im Untersuchungsraum als jung einzuordnen. Zwar ist der Anteil der 24-

34-jährigen auch hier mit knapp 15% relativ hoch, aber auch die sogenannte „Boomer-Generation“ der 44-74-jährigen machen hier einen großen Anteil der Gesamtbevölkerung aus.

Die kleinste Altersgruppe im Untersuchungsgebiet sind die 6-9-jährigen. Es lässt sich jedoch feststellen, dass der Anteil an Haushalten mit Kindern in den letzten Jahren angestiegen ist.

Die Zahl stieg von 379 im Jahr 2009 auf 422 im Jahr 2020 an. Dies steht im Kontrast zur Entwicklung der Gesamtstadt, wo die Zahl in den letzten Jahren leicht gesunken ist. Es lässt sich daher annehmen, dass die Innenstadt als Wohnstandort auch für Familien attraktiver wird.

Die dominierende Haushaltgruppe innerhalb des Untersuchungsraums sind mit Abstand die 1-Personenhaushalte, welche in den letzten zehn Jahren kontinuierlich wächst. Danach folgt die Gruppe der 2-Personenhaushalte. Damit spiegelt Hildesheim einen Trend wider, der sich in fast allen Städten der Bundesrepublik beobachten lässt (vgl. Stadt Hildesheim).

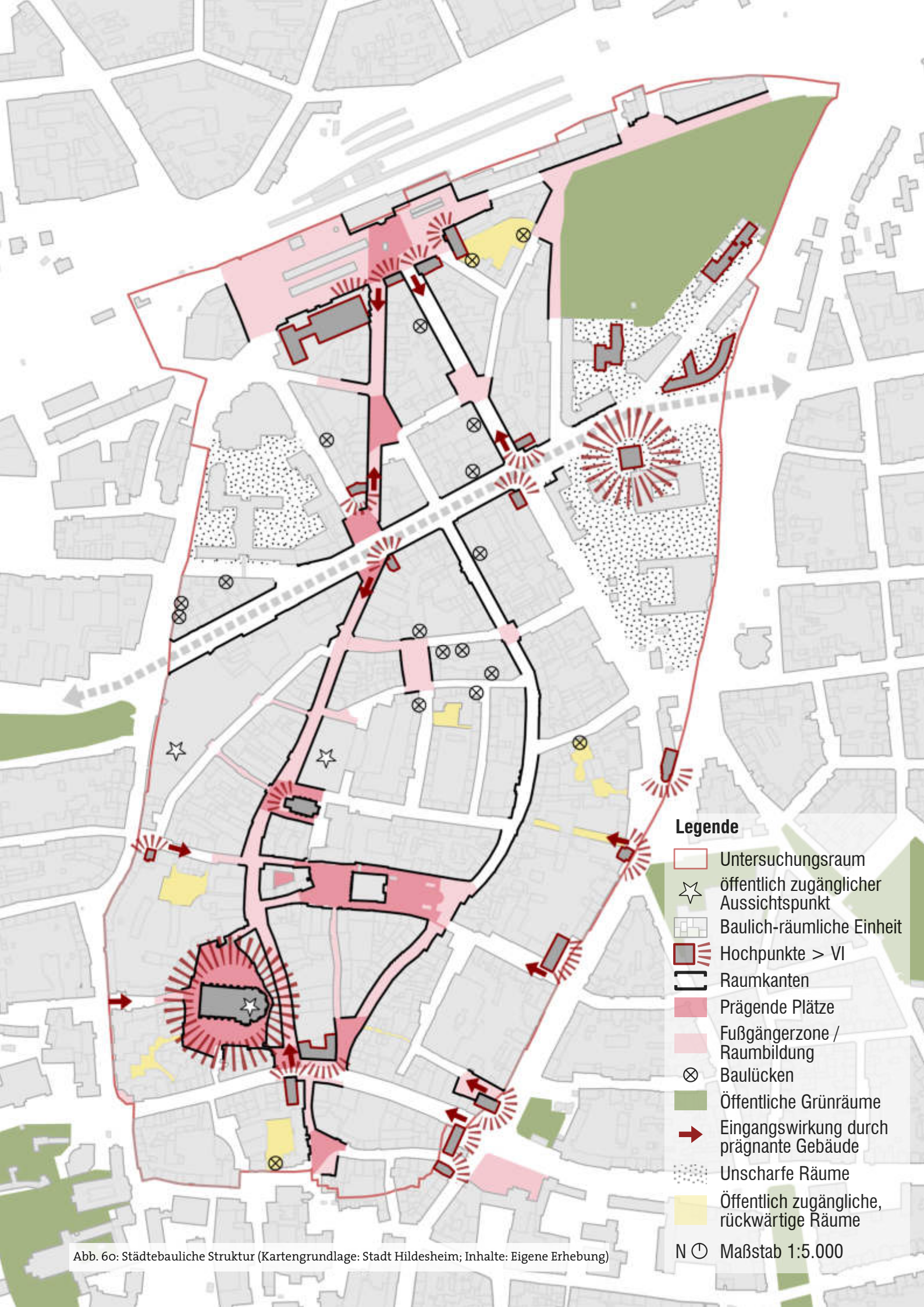


Abb. 6o: Städtebauliche Struktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)

Legende

- Untersuchungsraum
- öffentlich zugänglicher Aussichtspunkt
- Baulich-räumliche Einheit
- Hochpunkte > VI
- Raumkanten
- Prägende Plätze
- Fußgängerzone / Raumbildung
- Baulücken
- Öffentliche Grünräume
- Eingangswirkung durch prägnante Gebäude
- Unscharfe Räume
- Öffentlich zugängliche, rückwärtige Räume

N Ⓞ Maßstab 1:5.000

4.3 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Der Untersuchungsraum in der Innenstadt Hildesheims ist geprägt durch insgesamt eher dichte, mehrgeschossige Bebauung. Innenstadttypisch bestehen wenige grüne Freiflächen. Der Marienfriedhof ist der einzige große Park. Durch die breite B1 (Kaiserstraße) entsteht eine Zäsur zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil der Innenstadt.

Nach weiten Kriegszerstörungen erfolgte der Wiederaufbau der Stadt überwiegend auf dem historischen Stadtgrundriss. Die südliche Innenstadt zeigt deshalb erkennbar eine mittelalterliche Struktur. Hier ist die Stadt geprägt durch gewundene und geschwungene Straßen. Der nördliche Teil, welcher in der industriellen Revolution vor den ehemaligen Stadtmauern erbaut wurde, zeigt hingegen eher ein sternförmiges, geplantes Straßensystem mit klarer Hierarchie.

Die nördliche und östliche Innenstadt zeichnet sich auch durch modernistische, stark funktional geprägte architektonische Ergänzungen von überwiegend öffentlichen und Verwaltungseinrichtungen aus. Besonders in diesem Bereich entstehen um die Gebäude herum unscharfe Räume ohne die vor allem durch Stellplätze besetzt sind.

Entlang der Fußgängerzone, die zw. 1996 und 2017 in mehreren Abschnitten saniert wurde, entsteht eine Platzfolge, die umso stärker betont wird durch die hier befindlichen bedeutsamen Gebäude.

Die höchsten Punkte im Gebiet sind die Andreaskirche, das Gerichtshochhaus und das Panoramahochhaus.

Des Weiteren finden sich Hochpunkte an vielen Eingangsstellen sowie Kreuzungen. Der überwiegende Teil dieser Hochpunkte wurde im Stil der Nachkriegsmoderne erbaut.

Auffallend sind öffentlich zugängliche rückwärtig gelegene Räume im Blockinnern, welche eine öffentliche Nutzung beherbergen, wie zum Beispiel einen Spielplatz, Einkaufsgalerien oder Läden. Der Hoken ist ein eindruckliches Beispiel hierfür. Im Überblick be-

stehen eher wenige Baulücken, die sich im nördlichen Bereich und um den Rosenhagen ansiedeln.

Exkurs Hindenburgplatz

Der sogenannte „PvH“ ist ein wichtiger Knotenpunkt im Stadtzentrum durch seine städtebauliche und die verkehrliche Bedeutung der Straßenkreuzung als Ganzes. Er wird allgemein der Innenstadt zugeordnet, jedoch im ISEK nicht erfasst, da große Teile sich im Fördergebiet Hildesheimer Neustadt befinden. Der Platz selbst ist aufwertungsbedürftig. So ist durch die Lage im Stadtgefüge von hoher Wichtigkeit, im zukünftigen Planungsprozess den Hindenburgplatz mitzudenken und entsprechend sinnvoll anzuschließen, zum Beispiel auch in Hinblick auf den Radverkehr. Das gegenüberliegende Grundstück wird die Kreuzung in Zukunft städtebaulich abrunden, wobei der Erhalt einer Ortsbildprägenden Esche in der Gebäudeplanung berücksichtigt wird.

4.4 ÖFFENTLICHE FREI- UND GRÜN-FLÄCHEN

Um das Untersuchungsgebiet finden sich zusammenhängende großflächige Grünstrukturen. Darunter die historischen Wallanlagen, welches von der Innerste Aue entlang der B1 durch die Arnekengalerie auf die Fußgängerverbindung Jakobistraße führt, und an der östlichen Gebietsgrenze am Theater für Niedersachsen vorbei zur Steingrube hinführt. Das Wallgrün im südlichen Teil der Neustadt führt bis zur Goslarschen Straße (siehe auch Lage und Einbindung). Es wird entlang des Zingels, der Bahnhofstraße und der Kaiserstraße (ungefährer Verlauf der historischen Stadtmauer um 1650) das Potenzial zur Stärkung einer Grünverbindung deutlich. Der Raum am Zingel vor dem ibis-Hotel sowie die Räume zwischen Novotel und Gericht (weitläufige ebenerdige Stellplätze) treten als undefinierte Räume hervor, welche eher extensiv genutzt werden.

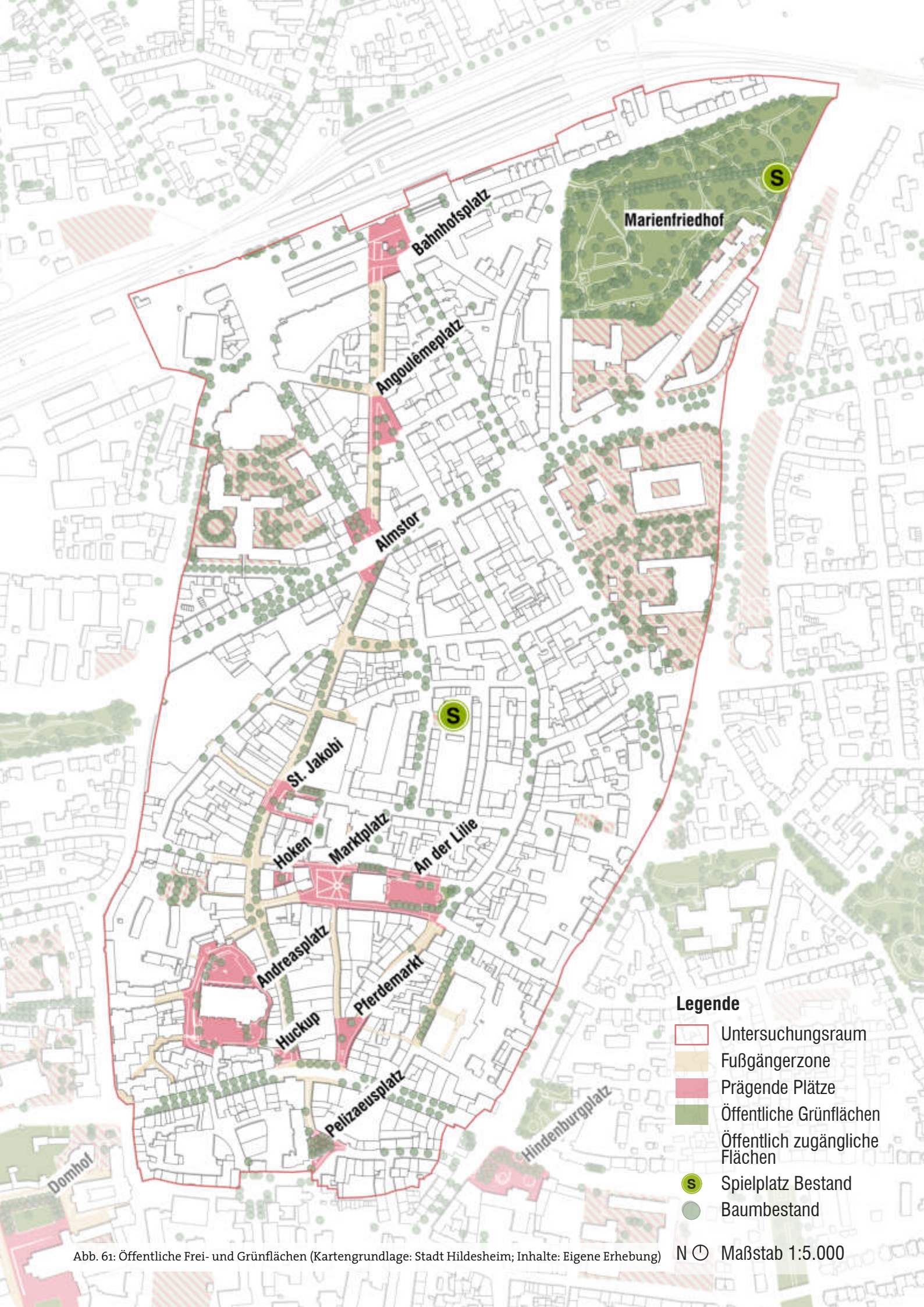


Abb. 61: Öffentliche Frei- und Grünflächen (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)

N ⦿ Maßstab 1:5.000

Der Marienfriedhof als großer Park im nördlichen Teil der Innenstadt bietet ebenfalls ein hohes Nutzungs- und Entwicklungspotenzial und bedarf einer verbesserten Verknüpfung mit den umliegenden Grünverbindungen.

Im Landschaftsrahmenplan 2015 werden einige Naturdenkmäler innerhalb des Untersuchungsgebiets festgestellt (u.a. Einzelbäume).

Die zwei Hauptbewegungsachsen für den Fußverkehr sind die Fußgängerzone und die Osterstraße/Scheelenstraße. Eine Platzfolge vom Bahnhof entlang der Fußgängerzone bis zum Pelizaeusplatz lässt sich ablesen und ergibt ein abwechslungsreiches Bild (siehe auch „Städtebauliche Struktur“). Auffallend viele unterschiedliche Belagsarten werden verwendet, und auch für die Stadtmöblierung lässt sich zum Teil kein klares Konzept ablesen.

Als vielbesuchte öffentliche Plätze werden vor allem der Marktplatz, der Pferdemarkt, Andreasplatz und der Hoher Weg bis zum Huckup positiv gesehen, der Zusammenhang mit dem mittelalterlichem Stadtgrundriss und dem höheren Anteil historischer/historisierender Baulichkeiten ist naheliegend.

Der dreieckig geformte Angoulêmeplatz als nördlicher Punkt der Zusammenkunft beider Achsen wird aktuell als zu dunkel und ohne Aufenthaltsqualität beschrieben. Der PULS als neuer „zentraler Ort für Arbeit, Begegnung, Austausch, Vernetzung, Beratung und Wissenstransfer“ wurde während des ISEK-Prozesses eröffnet. In Ergänzung zu den Räumlichkeiten für die Kultur- und Kreativwirtschaft, Unternehmen, Hochschulen, Co-working und Teile der Verwaltung wird im Frühjahr 2023 ein Café im Erdgeschoss eröffnet. Das starke Positivbeispiel bietet Raum für „zielgruppenorientierte Beratungs- und Fortbildungsmöglichkeiten, Veranstaltungen und Vor-Ort-Seminare“ (Quelle: Homepage Puls-Hildesheim). Ein Wettbewerb zur Fassadengestaltung wurde abgeschlossen und die Umsetzung des Fassadenentwurfs

angestoßen (siehe auch Maßnahme Nr. 18).

Rund um den Markt, bilden der Marktplatz, der Hoken und der Platz „An der Lilie“ eine prägende Platzabfolge.

Der Marktplatz wurde in der Nachkriegszeit wieder aufgebaut, wobei er in seiner historischen Gestalt mit dem Knochenhaueramtshaus und weiteren Fachwerksbauten zusammen wieder hergestellt wurde. Er erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit bei Touristen aber auch Hildesheimer:innen und ist vielbesucht.

Der Hoken (öffentlicher Innenhof hinter dem Knochenhaueramtshaus) beherbergte bis vor kurzem u.a. den Eingang zum Stadtmuseum und bietet Potenzial für eine ruhige Oase neben der Fußgängerzone.

Der Platz An der Lilie wurde in der Nachkriegszeit gestaltet und befindet sich auf dem ehemaligen Grundriss einer Altstadtbebauung. Der Platz war historisch also kleiner als der Markplatz und lag zwischen zwei Blocks.

Der Andreasplatz gestaltet sich als atmosphärischer Ort, der von sieben Seiten über Gassen, oder breiter geschnittene Zufahrten unter Gebäuden und teilweise über topographische Barrieren wie Treppen erreichbar ist. In seiner ruhigen, atmosphärischen Abgeschlossenheit wird die Aufenthaltsqualität vom ruhenden Verkehr und gestalterischen Mängeln (z. B. Zugangsbrücke Andreaspassage) eingeschränkt. Im nördlichen Teil befindet sich der umgestülpte Zuckerhut, der als wieder aufgebautes Fachwerkhaus Besucher:innen anlockt. Jedoch wird der Platz bisher nicht umfänglich als Teil der Fußgängerzone wahrgenommen.

Der Pelizaeusplatz bildet den Abschluss des Untersuchungsraums im südlichen Teil und wurde in seiner dreieckigen Form als Gleisdreieck der Stadtbahn verwendet, bis diese nach dem Zweiten Weltkrieg außer Betrieb genommen wurde.

Besonders der nördliche Teil der Innenstadt, der an sich ein urbanes, lebendiges Quartier

darstellt, bedarf einer freiräumlichen Anknüpfung und Aufwertung sowie verstärkter Begrünung. Im Park Marienfriedhof befindet sich einer der zwei in der Innenstadt bestehenden Spielplätze.

Die weiteren Freiflächen sind innenstadttypisch überwiegend versiegelt und bieten zum Teil nur wenig Aufenthaltsqualität durch fehlendes Stadtgrün oder Vegetation. Auffallend am nordöstlichen Teil der Innenstadt (östlich der Bahnhofsallee) ist die starke Belastung durch Straßenstellplätze.

Eine zusammenhängende Betrachtung der Wechselwirkungen und Anknüpfungspunkte zwischen Marienfriedhof, Angoulêmeplatz und Bahnhofsvorplatz sowie die Nord-Süd-Verbindung über den Marienfriedhof und die weitläufigen undefinierten Freiflächen von der Agentur für Arbeit über die Kaiserstraße bis zum Novotel scheint grundlegend für den weiteren Prozess.

Aufwertungsbedürftige Orte zur Umsetzung von Stadtgärten / Quartierstreiffpunkten / begrünten Aufenthaltsräumen werden in den Fokusgruppen am Kläperhagen, Rosenhagen, Pelizaeusplatz sowie auf dem Vor-

platz der Kreuzkirche (Best Practice Beispiel: Wettbewerb zu Stadtgarten in Verden, sowie aktuell in Hildesheim: Pflanzkästen auf dem Andreasplatz) gesehen.

4.5 ENERGIE UND NACHHALTIGKEIT

2020 wurde der Klimaschutz in die Landesverfassung aufgenommen und ein entsprechendes Gesetz (Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels vom 10. Dezember 2020) erlassen. Auf dieser Grundlage können zukünftige Maßnahmen zum Ausbau erneuerbarer Energien, aber auch die Etablierung von kommunalen Pflichtaufgaben im Klimaschutz erfolgen. Das Land Niedersachsen hat hierfür ehrgeizige Klimaziele gesteckt und eine entsprechende Klimaschutzstrategie mit Maßnahmenprogramm auf den Weg gebracht.

Das Ziel Hildesheims ist es in Anknüpfung an die Ziele des Landes, bis 2050 Klimaneutralität zu erlangen. (vgl. Stadt Hildesheim, Klimaschutzmanagement; abgerufen im Dezember 2022; <https://www.stadt-hildesheim.de>)



Abb. 62: Dachpotenzialkataster Photovoltaik (Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; Inhalte: Klimaschutzagentur des Landkreises Hildesheim 2022, Dachpotenzialkataster)

heim.de/portal/seiten/klimaschutzmanagement-900001029-33610.html). Ausbau der Fahrradinfrastruktur und die energetische Ertüchtigung der öffentlichen Liegenschaften sind einige der Stellschrauben, mit denen die Stadt dem Klimawandel begegnet. Aktuell ist ein Klimaschutzkonzept in der Neuaufstellung durch die Klimaschutzagentur des Landkreises, koordiniert durch die Klimaschutzmanagerin der Stadt Hildesheim des Fachbereichs 60 (Bauaufsicht, Umwelt und Klimaschutz).

Die Klimaschutzagentur des Landkreises beschäftigt sich mit verschiedenen Projekten und Aktionen, wie zum Beispiel die Erstellung und Pflege eines Dachpotenzialkatalogs (Solarthermie, Photovoltaik, Dachbegrünung), die Unterstützung grüner Vorgärten, verschiedene Netzwerkprojekte und Teilnahme an Ausschreibungen zur Nachhaltigkeit. Besonders das Stadtradeln und Vernetzungsgespräche sowie die Teilnahme an Ausschüssen zählen zu den Aktionen der Klimaschutzagentur.

Spezifische Expertise findet sich im unter anderem auch bei den Stadtwerken und der Stadtentwässerung Hildesheims und trägt zum Prozess bis zur Klimaneutralität bei. Ein konkretes Beispiel ist die Partnerschaft der Stadt Hildesheim sowie der Stadtentwässerung bei dem Nachhaltigkeitsprojekt „TransKOM-Zukunftsstadt“, wobei im „TransMIT“ städtebauliche und wasserwirtschaftliche Aspekte bei Quartiersplanungen erforscht wurden. Das Verstetigungsprojekt „TransKOM“ hat zum Ziel die Strategien und Ergebnisse durch Erprobung in Hannover und Hildesheim weiterzuentwickeln.

Der Green City Plan hat eine ausführliche Strategie zur Vernetzung bestehender Projekte und zur Konzipierung neuer, startbereiter Maßnahmen verfolgt, welche die Luftqualität nach entsprechender EU-Richtlinie verbessern sollen.

Der Landschaftsrahmenplan von 2015 zeigt in der Klimafunktionskarte deutlich, dass eine hohe Belastung auf dem Untersu-

chungsgebiet liegt. Dies ergibt sich durch die innenstadttypische dichte Bebauungsstruktur und den daraus resultierenden Temperaturanstieg. Die Straßen sind lufthygienisch ebenfalls vorrangig belastet. Wichtige übergeordnete Ausgleichsräume sind die umliegenden Waldflächen und die markante Innerste Aue, welche sich auf die Wallanlagen im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets positiv auswirkt (u.a. Zubringer für Frischluft). Die Steingrube östlich des Untersuchungsgebietes und der Park Marienfriedhof innerhalb haben deshalb große Bedeutung für das Stadtklima.

4.6 MOBILITÄT UND VERKEHR

Der Untersuchungsraum ist eingebettet zwischen vielbefahrenen Verkehrsachsen.

In der Straßenhierarchie befindet sich die Kaiserstraße als Bundesstraße (B1) an erster Stelle, die Bahnhofsallee / Zingel sowie Schuhstraße folgen in dieser Hierarchie. Der Hauptankunftsort mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der HBF mit dem ZOB.

Am ZOB befinden sich zahlreiche Fahrradabstellanlagen. Weitere öffentliche Fahrradabstellanlagen finden sich verteilt über die gesamte Innenstadt an wichtigen Plätzen und Straßen, wobei das Netz um den Marienfriedhof sowie die Verwaltungseinrichtungen weniger dicht wird. Um auch in Zukunft eine Verbesserung der Radinfrastruktur zu gewährleisten müssen auch die sich verändernden Ansprüche an Radabstellanlagen und Radwege durch Lastenräder mitgedacht werden (vgl. SHP Ingenieure 2018: Radverkehrskonzept Hildesheim 2025).

Die großen Verkehrsachsen Zingel, Kennedydamm, B1 und Schuhstraße werden für den Fuß- und Radverkehr als große Barrieren wahrgenommen. Hier bestehen zu wenige niederschwellige Querungsmöglichkeiten abseits der Hauptampeln. Neben fehlenden Übergängen mindert die starke Verkehrsbelastung die Umwelt- und Aufenthaltsquali-

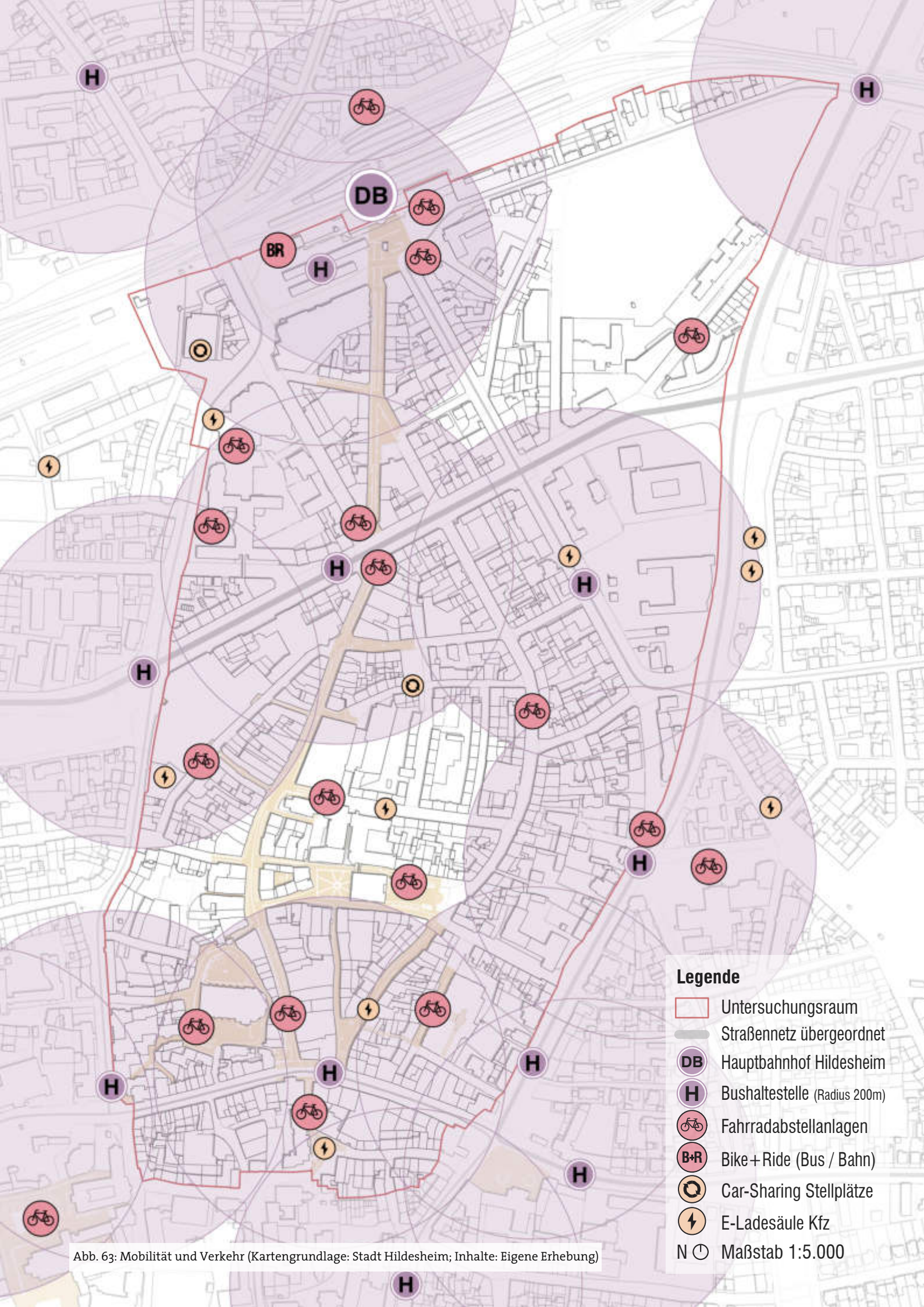
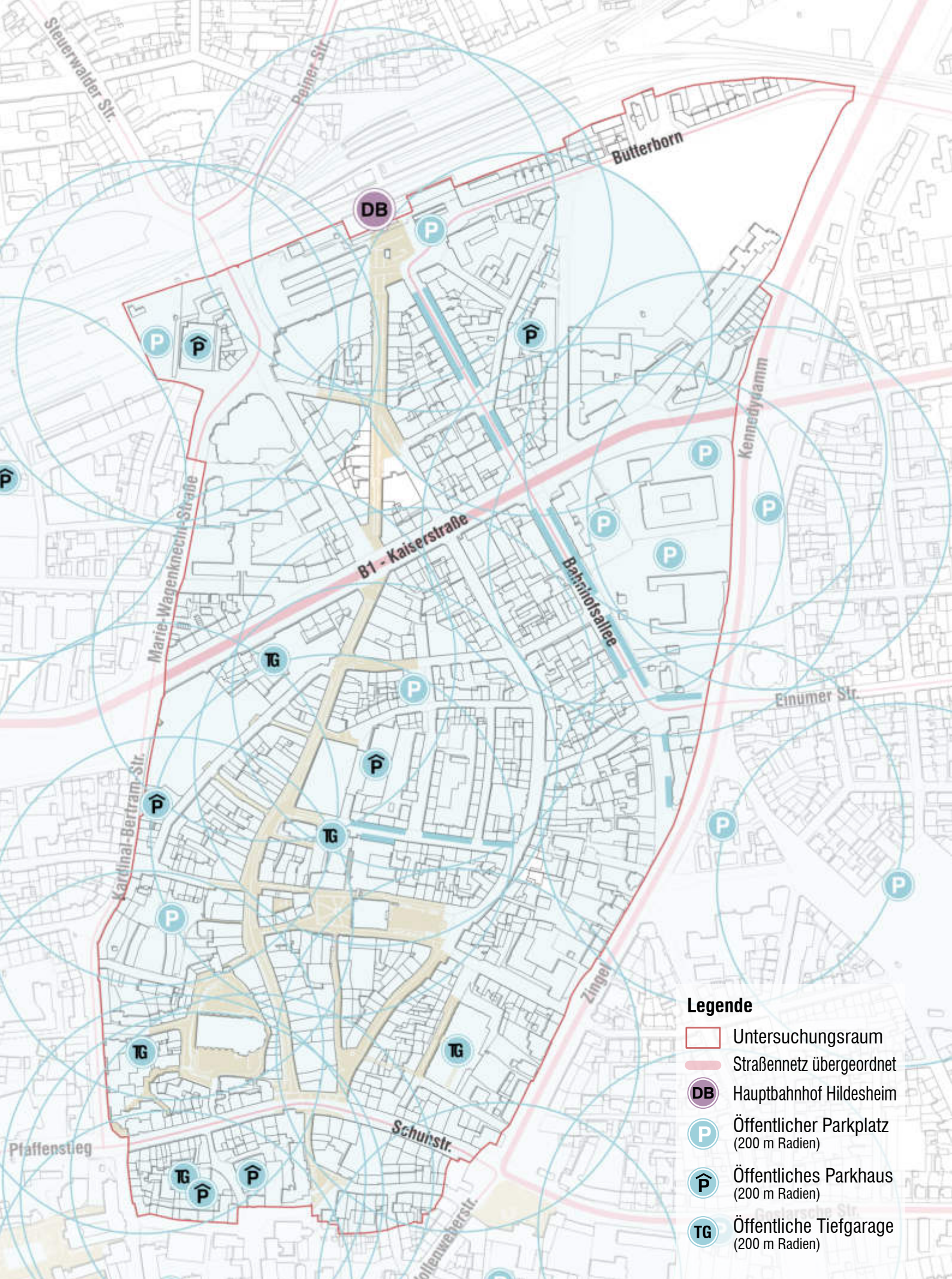


Abb. 63: Mobilität und Verkehr (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)

Legende

- Untersuchungsraum
- Straßennetz übergeordnet
- DB Hauptbahnhof Hildesheim
- H Bushaltestelle (Radius 200m)
- Fahrradabstellanlagen
- B+R Bike+Ride (Bus / Bahn)
- Car-Sharing Stellplätze
- E-Ladesäule Kfz
- N Maßstab 1:5.000



Legende

- Untersuchungsraum
- Straßennetz übergeordnet
- DB Hauptbahnhof Hildesheim
- P Öffentlicher Parkplatz (200 m Radien)
- P̂ Öffentliches Parkhaus (200 m Radien)
- TG Öffentliche Tiefgarage (200 m Radien)

N Maßstab 1:5.000

Abb. 64: MIV ruhend (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)

tät entlang der großen Straßen.

Das Bushaltestellennetz reiht sich entlang der großen Straßen, welche das Untersuchungsgebiets umranden, auf. Die Schuhstraße, Kaiserstraße sowie Zingel sind die einzigen größeren Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets, welche durch Bushaltestellen versorgt sind. Das bedeutet für den Bereich der historischen Innenstadt einen Fußweg zur nächsten Bushaltestelle von mindestens 200 m Luftlinie. Weiterhin sind die Haltestellen zum Teil nicht barrierefrei zugänglich (vgl. Stadt Hildesheim 2018: Wegweiser Barrierefreiheit).

Die Pflasterung und die Bodenbeläge, die in die Jahre gekommen sind, verringern die Barrierefreiheit weiter. Entsprechend gibt es bereits ein Konzept für die Verlängerung des Welterbebands zwischen Hoher Weg und Scheelenstraße am Marktplatz. Die Barrierefreiheit muss in Planungen und weiterführenden Konzepten mitgedacht werden und kann zum Beispiel bei der Sanierung von Bushaltestellen Schritt für Schritt auf einen zeitgemäßen Standard gebracht werden.

Der Untersuchungsraum weist ein starkes Defizit an Sharing-Angeboten auf. Dies bezieht sich im Detail auf jegliche Zweiräder (inkl. Lastenräder) sowie Car-Sharing. Beim Car-Sharing kommt erschwerend die Komponente der zum Teil fehlenden Sichtbarkeit der Stellplätze hinzu. Der AStA beschäftigt sich mit der Vorbereitung eines Verleihangebots für Studierende. Der bestehende Lastenradverleih basiert auf Spenden und hat entsprechend Potenzial in Bezug auf weitere Investitionen / Kooperationen.

Elektroladestationen sind im Untersuchungsgebiet unterdurchschnittlich viele vorhanden, hier besteht Potenzial nach oben. Parkgaragen liegen hauptsächlich im westlichen Bereich der Innenstadt verteilt. Insgesamt ist auffallend, dass die Straßenstellplätze sowie große ebenerdige Parkplätze den öffentlichen Raum dominieren. Die bestehenden Parkgaragen sind oftmals nicht voll aus-

gelastet, auch zu Stoßzeiten teilweise nur bis zu 50 % belegt. Dies birgt das Potential aktuelle Stellplätze vom Straßenraum in die Parkgaragen zu verlagern.

4.7 WOHNSTANDORT INNENSTADT

Die Hauptwohnlagen in der Innenstadt liegen zwischen Wall- und Jakobistraße beim Rosenhagen, um den Park Marienfriedhof und um die Andreasstraße. An diesen, im Vergleich zu den Einkaufsstraßen ruhigen Lagen ist die höchste Konzentration von Wohnen im Erdgeschoss vorzufinden. Die städtebauliche Situation in diesen Bereichen ist oft mangelhaft, zum Teil sind Straßen stark versiegelt und bedürfen einer Aufwertung um den Wohnstandort Innenstadt zukünftig lebenswert zu machen.

Studierende wohnen auf Grund der Lage entsprechender Wohnheime und der Campuslagen eher außerhalb des Untersuchungsraums, wobei ein nicht unerheblicher Anteil ohnehin pendelt. Es besteht eine Angebotslücke. So gibt es wenige Studierendenkneipen, und -wohnungen, aber auch Hochschulstandorte oder Arbeitsräume sind unterrepräsentiert.

Die Innenstadt wird tendenziell beschrieben als Einkaufsstandort, wodurch die Wohnfunktion in der öffentlichen Wahrnehmung im Beteiligungsprozess am wenigsten Beachtung erfährt. Es besteht ein Bedarf zur integrierten Qualifizierung als Arbeits- und Wohnstandort in Zukunft. Gerade bei der Aktivierung von (Wohnungs-) Leerstand werden in der Fokusrunde Wohnen und Mischnutzung verschiedene Herausforderungen gesehen. Die eher geringe Initiative von Eigentümer:innen und die Problematik, Immobilien auch nach einer Anreizförderung wirtschaftlich vermarkten zu können sind zentrale Hemmnisse.



Legende

- Untersuchungsraum
- Wohnen (EG und OG)
- Sonstige Nutzung (EG)
- Wohnen nur in den OG
- N ⌚ Maßstab 1:5.000

Abb. 65: Wohnstandort Innenstadt (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)

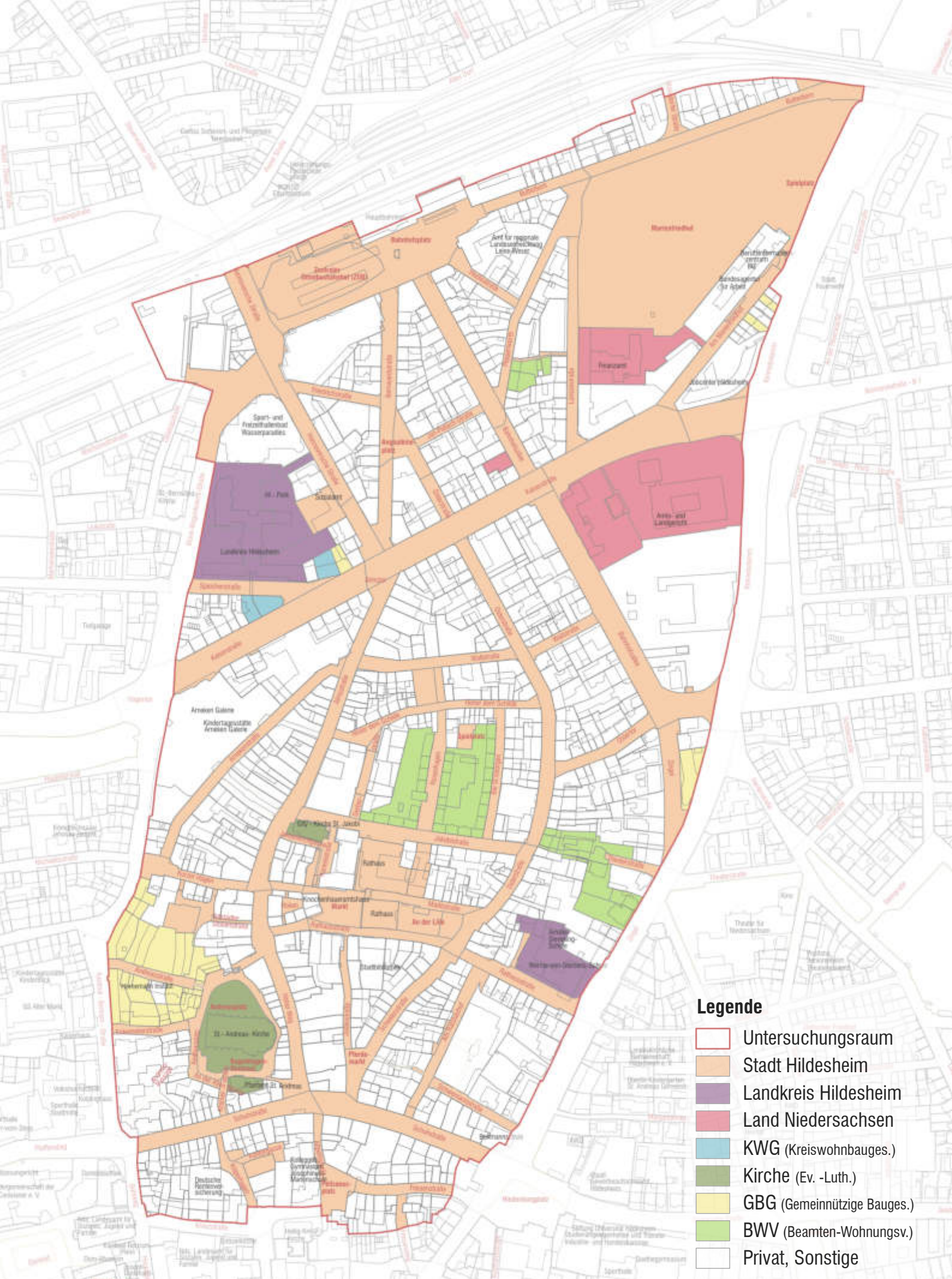


Abb. 66: Eigentumsstruktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)

Es wird der Bedarf nach geeigneten Kommunikationswegen gesehen, zum Beispiel in Kooperation oder als Arbeitsgruppe mit Eigentümer:innen. Übertragbare Umsetzungsbeispiele, die mit Hilfe positiver Visionen die Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen, aber auch die finanzielle Unterstützung der Entwicklung von Immobilien tragen zur Belebung der Innenstadt bei.

Die Stadt Hildesheim hat im Jahr 2019 die Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzepts durch das Büro SSR erstellen lassen. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass es einen Nachfrageüberhang gibt. Durch die Angebotsengpässe steigen die Miet- und Kaufpreise mit dem Ergebnis einer zunehmenden Suburbanisierung.

Defizite werden besonders bei der Versorgung mit kleinen und preisgünstigen Wohnungen gesehen. Der Ausbau der Hildesheimer Hochschulen sorgt für einen Bedarf von Studierendenwohnungen. Der Zuwachs der Anzahl von Beschäftigten in Hildesheim, aber auch der demographische Trend der Überalterung und Zuwanderungen aus Hannover spielen hier hinein.

Ein hoher Bedarf wird in der Sicherung der Wohnraumversorgung für einkommensschwache Haushalte definiert, was unter anderem durch gezielten Wohnungsneubau und die Schaffung von Baurecht unterstützt werden kann (vgl. SSR 2019: Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept Hildesheim).

Überdies stellt das Büro InWIS den Bedarf zur Minderung des Wohnungsleerstands in der Innenstadt (im Jahr 2020 für den Stadtteil „Stadtmitte/Neustadt“ ca. bei 3,7 %) fest (vgl. InWIS 2021: Leerstandsmonitoring 2020).

Zusammenfassend spielen der Abbau von Wohnungsleerstand bei gleichzeitiger Diversifizierung des Wohnangebots mit Schwerpunkt auf kleinere Wohnungen und die städtebauliche Aufwertung der Hauptwohnlagen eine wichtige Rolle zur Belebung der In-

nenstadt. Gleichzeitig muss weiterhin Wohnraum für einkommensschwache Haushalte geschaffen werden.

4.8 EIGENTUMSSTRUKTUR

Die Eigentumsstruktur zeigt die Flächen, die sich in der Hand der Stadt befinden. Dadurch besteht auf diesen Flächen direkte Handlungsfähigkeit, um Projekte und Maßnahmen zu realisieren.

Auf anderen Flächen besteht weiterer Abstimmungs- und Verhandlungsbedarf mit den involvierten Eigentümer:innen. Bei Vorhaben auf solchen Flächen sollte deshalb frühzeitig der Kontakt zu den Betroffenen aufgenommen werden.

4.9 EINZELHANDEL UND GEWERBE

Die Kartengrundlage der Erdgeschossnutzungen wurde in Bezug auf Leerstände und Zwischennutzungen weiter geschärft und überarbeitet. Dazu fand im August 2022 eine Abstimmung mit dem Fachbereich 15 zu den Zielen und der Arbeit des Innenstadtmanagements statt. Damit konnte auf Grundlage der vorliegenden Daten des Fachbereichs 15 eine Erweiterung der Karte um die kleinteilige Kategorisierung in Leerstände, Teilleerstände und Zwischennutzungen erfolgen. Des Weiteren wurden veraltete Datengrundlagen aktualisiert und zu diesem Zeitpunkt bereits veränderte Leerstände und neue Entwicklungen in die Karte aufgenommen. Ein Leerstand wird durch das Innenstadtmanagement als ein ungenutztes Ladengeschäft im Erdgeschoss, welches kein Angebot an die Öffentlichkeit macht und verödet wirkt, definiert.

Eine Konzentration von öffentlichen Einrichtungen und Verwaltungseinrichtungen lässt sich eindeutig an drei Stellen erkennen. Zunächst am Marktplatz mit dem Rathaus und



Legende

- Untersuchungsraum
- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Galerie / hohe Mischung
- Gastronomie, Bars
- Dienstleistung (Hotel)
- Öffentliche Einrichtungen
- Sozial, Kultur, Gesundheit
- Handwerker, Werkstatt
- Leerstand* (gewerblich, EG)
- Zwischennutzung*
(Nutzungsart farblich hinterlegt)
- Teilleerstand* (gewerblich, EG)

*Stand 08/2022, in Abstimmung mit FB15

N Maßstab 1:5.000

Abb. 67: Aktive / gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss von Hauptgebäuden
(Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung, Innenstadtmanagement)

der Stadtbibliothek, nordwestlich die Verwaltung des Landkreises Hildesheim sowie nordöstlich das Gericht und die Agentur für Arbeit. Aufgrund der Bahnhofsnähe befinden sich in diesem Bereich auch mehrere Hotelbetriebe.

Die Osterstraße ist vor allem durch den Einzelhandel geprägt. Gleichzeitig sind hier aber auch vielfältige gastronomische, soziale, kulturelle, gesundheitliche, handwerkliche sowie öffentliche Nutzungen vorzufinden. Diese Mischung in der Hildesheimer B-Lage scheint für Resilienz in der Krise (Internethandel, Pandemie, ...) zu sorgen. Die A-Lage (Almsstraße, Hoher Weg) hingegen ist sichtlich geprägt durch höhere Fluktuation. Dies könnte auch mit den entsprechenden Mietpreisen der beiden Lagen zusammenhängen.

Leerstände sind zum Erhebungsstand überall verteilt in der Innenstadt zu finden, besonders stark sichtbar sind sie aber entlang der Almsstraße und in der Arnekengalerie. Interessant ist die Konzentration der Leerstände an dieser Stelle, da in diesem Bereich gleichzeitig eine hohe Einzelhandelskonzentration ist. Dies deutet darauf hin, dass eine Nutzungsdiversifizierung bei gleichzeitiger Stärkung und Erhaltung der bestehenden filialisierten Einzelhandels eine Entspannung der Fluktuation erzeugen kann.

Bei der Leerstandsaktivierung gestaltet sich im Detail die meist vertraglich pflichtmäßige Übergabe der Gewerbeeinheiten im Rohbaustand als Hürde. Als Reaktion auf die folgenden Vermarktungsprobleme (höhere Investitionskosten bei Nachnutzung) wird dieser Aspekt in Mietverträgen immer häufiger gelockert. Auf diesen Aspekt muss bei der Förderung von Zwischennutzungen geachtet werden.

Eine Besonderheit der gewerblichen Struktur im Untersuchungsraum sind größere Galerien oder Bauwerke (Bahnhofsgebäude, Modehaus Röther, Arneken-Galerie, Galeria-Kaufhof, Andreaspassage), welche eine hohe gewerbliche Mischung aufweisen, was sich im

Stadtbild niederschlägt.

Es befinden sich darüber hinaus wenige klassische Nahversorgungsbetriebe im Gebiet. Angesichts der Leerstände, welche auch großflächige Einkaufszentren nicht verschonen, gilt es an dieser Stelle zukunftsfähige Konzepte bereitzuhalten, nicht zuletzt um die vorhandenen Stellplätze in den zugehörigen Parkgaragen oder die Dachflächen derselben möglichst effizient zu nutzen.

4.10 SOZIALE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR, TOURISMUS

Außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich die berühmten UNESCO Welterbestätten Mariendom und die Michaeliskirche. Darüber hinaus gibt es den 1000-jährigen Rosenstock und das Roemer- und Pelizaeus-Museum, welches über ca. 9 000 Objekte aus allen Epochen verfügt. Dabei bilden die Objekte aus dem Alten Reich (2707-2170 V. Chr.) einen Schwerpunkt in der Sammlung, wodurch das Museum zu einem der wichtigsten Orte weltweit zählt, an denen man die Zeugnisse der Pyramidenzeit studieren kann. (vgl. RPM; abgerufen im Dezember 2022: <https://www.rpmuseum.de/museum/museum-artikel.html>). Das Stadtmuseum im KnochenhauerAmtshaus lag bisher mit dem Eingang im Hoken etwas versteckt und war vom öffentlichen Raum aus schwer auffindbar. Durch den Ende 2022 verkündeten Umzug des Stadtmuseums ändert sich die Belegung im Jahr 2023, die städtebauliche Verbesserung der Eingangssituation bleibt jedoch auch für Folgenutzungen bedeutend (vgl. HAZ 12.10.2022: Wer zieht ins Knochenhauer-Amtshaus?; Stadt Hildesheim).

Touristische Highlights stellen neben den Welterbestätten die Andreaskirche, der umgestülpte Zuckerhut, sowie der Marktplatz mit den historischen rekonstruierten Bauwerken (vor allem das Knochenhaueramts-haus) als Herz der Innenstadt dar. Aber auch die Fußgängerzone wird von Touristen häu-

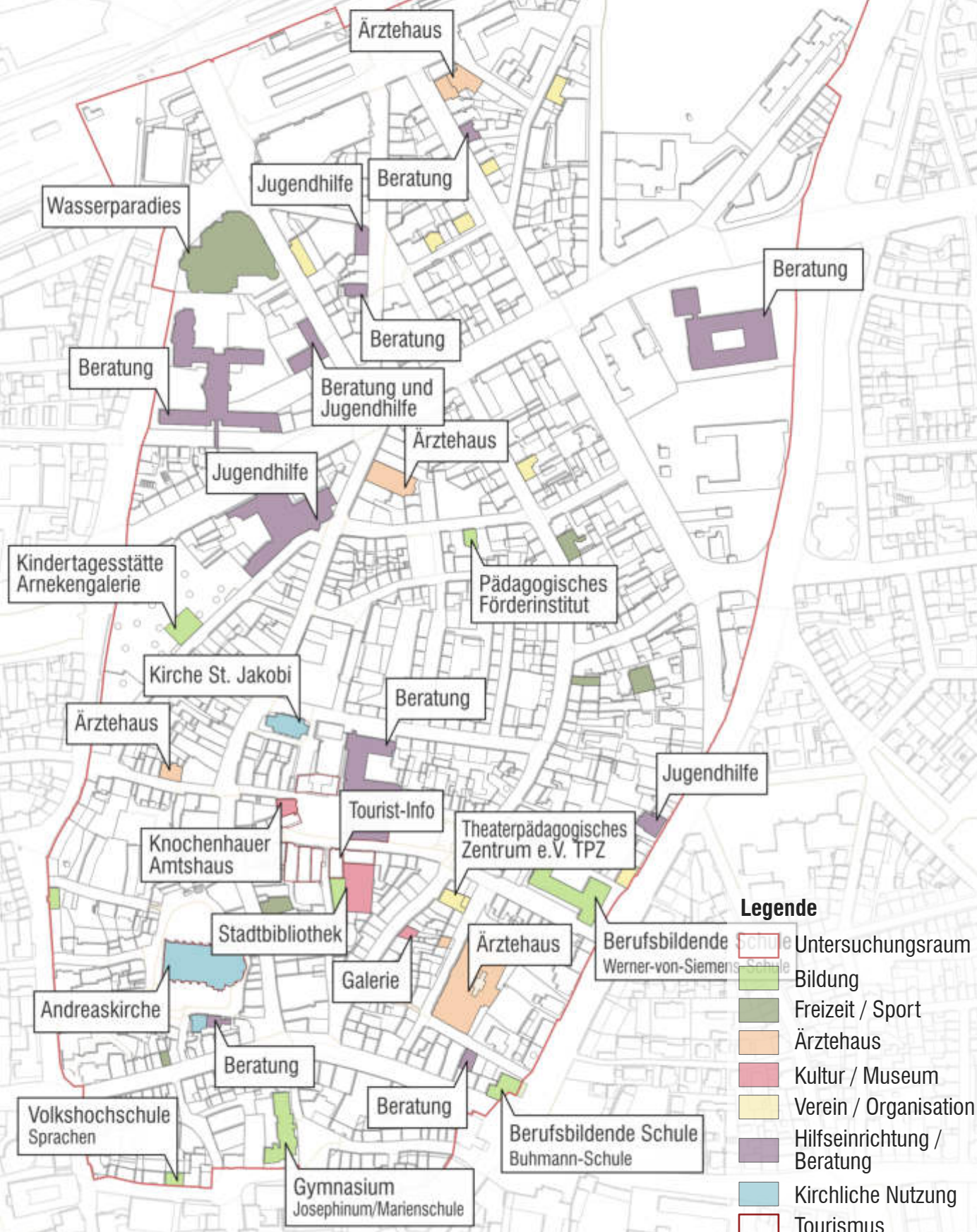


Abb. 68: Soziale und kulturelle Infrastruktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung) N ⌚ Maßstab 1:5.000

fig frequentiert. Abgesehen von den genannten, gibt es aufgrund der Kriegszerstörungen nur sehr wenige Fachwerkhäuser im Untersuchungsraum.

Kulturelle Einrichtungen und Museen befinden sich typischerweise in der Nähe weiterer touristischer Attraktionen und Sehenswürdigkeiten, weshalb hier eine Konzentration um den Marktplatz und den Pferdemarkt sichtbar wird. Die touristischen und kulturellen Wege „Rosenroute“ und „Welterbeband“ treffen sich am Marktplatz.

Einrichtungen für die Bildung sind klar ablesbar in der südlichen Innenstadt verteilt. Der Einzugsbereich von Bildungsstätten, welche unmittelbar außerhalb des Untersuchungsraums liegen, bezieht auch die Innenstadt als Wohnstandort mit ein und lässt aus diesem Grund keinen Bedarf zur Erweiterung in der mittel- bis langfristigen Zukunft erwarten.

Konkret zu nennen als Nutzungen am Marktplatz sind unter anderem die Stadtbibliothek und das Rathaus, aber auch die Touristeninformation bietet eine wichtige Funktion verbunden mit einem hohem Besucher:innenverkehr in diesem Bereich.

Die HAWK sowie die Universität Hildesheim hat zum Stand der Konzepterstellung insgesamt über 10.000 Studierende mit Wachstumstendenz. Dies ist auch im Wohnungsmarkt zu spüren. Immer mehr junge Studierende ziehen nach Hildesheim, unter anderem in die südlich an das Untersuchungsgebiet anschließende Neustadt. Der HAWK Campus ist unweit vom Pelizaeusplatz entfernt.

Eine Konzentration von Beratungseinrichtungen und Hilfseinrichtungen lässt sich eindeutig im Bereich der öffentlichen Einrichtungen erkennen, da sich diese oftmals in Verwaltungseinrichtungen befinden. Aber auch im Bereich um den Bahnhof findet sich eine überdurchschnittliche Dichte an Beratungsstellen.

Die kirchliche Nutzung konzentriert sich

hauptsächlich um den Kirchenstandort bei der Andreaskirche.

Eine ausgewogene Verteilung von Ärztehäusern (Bahnhof, Almstor, Kurzer Hagen, Am Ratsbauhof) lässt sich ablesen.

Vereine und Organisationen siedeln sich in der nördlichen Innenstadt vermehrt an, haben aber auch Standorte in der südöstlichen Innenstadt.

Kleinere Freizeit – und Sporteinrichtungen sind hauptsächlich in der südlichen Innenstadt verteilt. In direkter Bahnhofsnähe befindet sich das Wasserparadies, ein großflächiges Indoor-Spaßbad das u.a. auch von Schulen zum Schwimmunterricht verwendet wird.

Die bestehenden Akteure im Bereich Kunst, Kultur und Tourismus sind bereits sehr gut untereinander vernetzt und stehen in regem Kontakt. Projekte und Initiativen werden innerhalb dieses engagierten Netzwerks in Kooperationen aktiv umgesetzt. Es gilt bei der Umsetzung thematisch passender Projekte die entsprechenden Akteure frühzeitig einzubinden um Synergien mit bereits bestehenden Projekten oder Erfahrungen zu nutzen. Auf diese Art kann der größtmögliche Wirkungsgrad, eine hohe Sichtbarkeit und gleichzeitig eine breitere Akzeptanz und bessere Ausgangslage zur Verstetigung realisierter Projekte das Ergebnis sein.

ERGEBNISSE DES INTERVIEWS MIT DEM DEZERNATSLEITER FÜR JUGEND, SOZIALES, SCHULE UND SPORT

Herausforderungen im Untersuchungsraum sind laut des letzten Sozialmonitorings und dem Sozialdezernenten im Vergleich zur Gesamtstadt Hildesheim die Sprachentwicklung bei Kindern, leicht überdurchschnittliche Familienarmut sowie der Erwerbssuchendenanteil, aber auch gesundheitliche Aspekte wie Adipositas spielen hier mit rein.

Die soziale Teilhabe, aber auch Einschulungs- und Gymnasialempfehlungen fallen tendenziell etwas geringer aus als im Gesamtstadtvergleich.

Der Fokus der sozialen Einrichtungen in der Innenstadt liegt tendenziell auf Einrichtungen für Obdachlosenhilfe, Drogenhilfe sowie Unterkunfts- bzw. (Test-)Wohnangebote. Insgesamt lässt sich sagen, dass die Innenstadt infrastrukturell sehr gut ausgestattet ist.

Für die weitere Entwicklung lassen sich einige Hauptziele ableiten:

Die Innenstadt soll als lebenswerte Innenstadt für Alle entwickelt werden, in der soziale Teilhabe ermöglicht wird und übergeordnet ein gleichmäßiges milieuübergreifendes Bevölkerungswachstum in allen Quartieren stattfindet.

Im Fall der Innenstadt ist hier eine Nutzungsdiversifizierung in Richtung soziokultureller Angebote mit Fokus auf Wohnnutzung noch ausbaufähig. Durch die in anderen Bereichen überdurchschnittliche Ausstattung der Innenstadt ist dieses Quartier bereits eine „Stadt der kurzen Wege“, wird jedoch nicht als Wohnquartier wahrgenommen. Dies erfordert einen Imagewandel.

Auch niederschwellige Angebote für Jugendliche sind eine Priorität in diesem Bereich, besonders die offene Jugendarbeit, Treffpunkte und Beratung sind unterrepräsentiert.

4.11 STÄDTEBAULICHE BEWERTUNG

Die umfassende Analyse und Begehung der öffentlichen Räume ergab eine große Anzahl an Sanierungsrückständen, aber auch funktional unzureichende Stellen im Untersuchungsraum.

Die Karte fokussiert sich auf den Zustand der urbanen Räume (Straßen und Plätze), untergliedert in die Darstellung des Sanierungs-, Umgestaltungs-, und Entsiegelungsbedarfs.

Der Sanierungsbedarf kennzeichnet Räume, die funktional und gestalterisch keine schwerwiegenden Missstände aufweisen, jedoch auf Grund von Materialschwächen und Alterung einer Sanierung bedürfen.

Ein Umgestaltungsbedarf liegt dann vor, wenn Funktionsschwächen und gestalteri-

sche Defizite im öffentlichen Raum vorliegen, wie zum Beispiel die unzureichende Erfüllung der Ver- und Entsorgung (konkret zum Teil herumliegender Abfall), eine unzureichende klimagerechte Ausstattung (konkret zum Teil stark versiegelte Räume) oder fehlende Grünflächen.

In Ergänzung wurden stark versiegelte Straßenzüge markiert, um den Fokus auf den identifizierten Entsiegelungsbedarf zu legen.

Spezifische Problemstellungen und Bedarfe zur Aufwertung konkreter Stellen werden im Maßnahmenkonzept vertieft, da diese die individuellen räumlichen Gegebenheiten betreffen und in Verbindung damit zu betrachten sind.



Abb. 69: Umgestaltungsbedarf, beispielhaft um den Rosenhagen



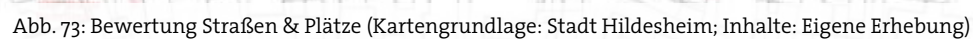
Abb. 70: Umgestaltungsbedarf Achse Osterstr. / Scheelenstr.



Abb. 71: Umgestaltungsbedarf Andreasstraße



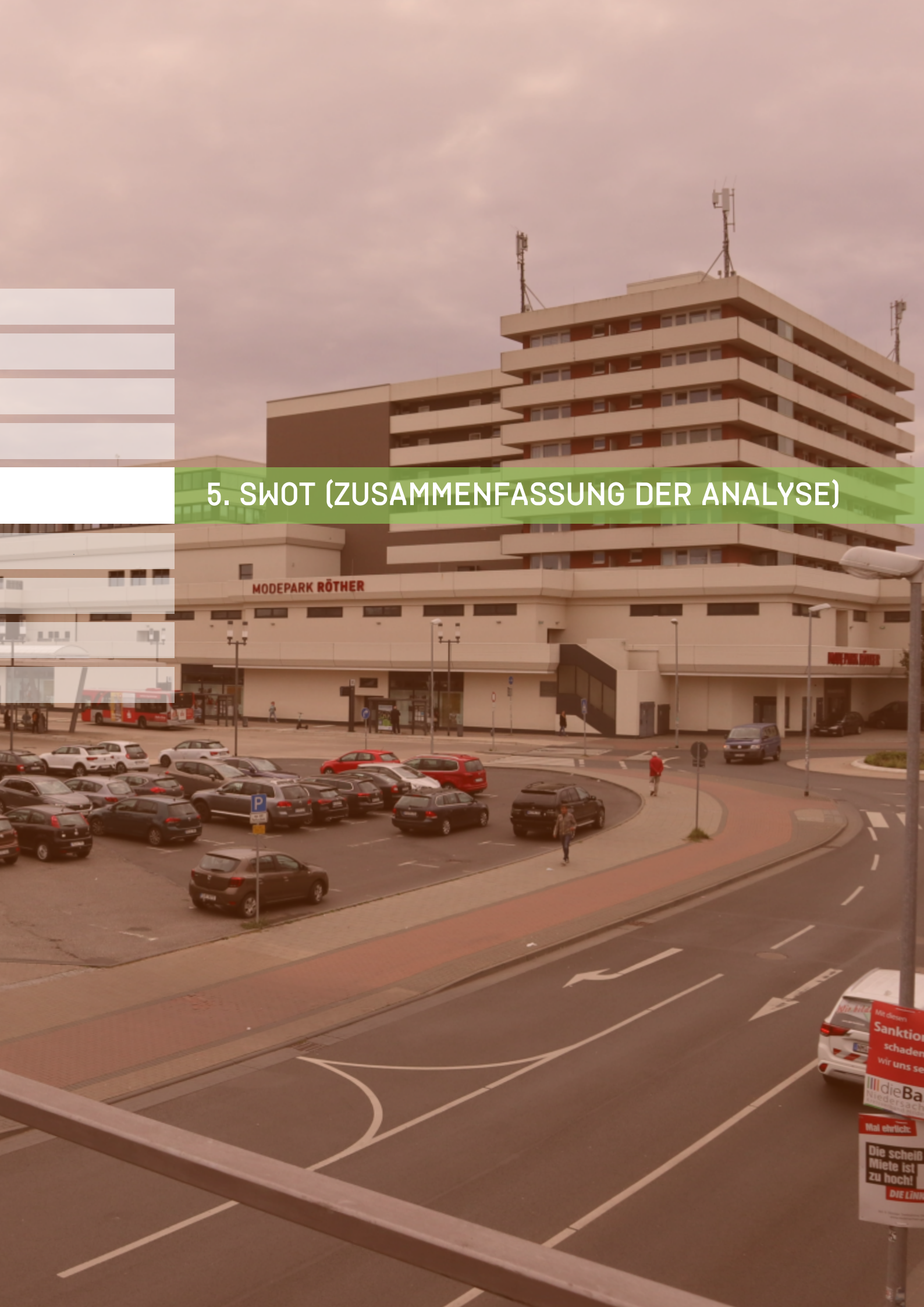
Abb. 72: In die Jahre gekommene Möblierung der Fußgängerzone



Legende

- Untersuchungsraum
- Sanierungsbedarf
- Umgestaltungsbedarf
- Entsiegelungsbedarf

N Maßstab 1:5.000



5. SWOT (ZUSAMMENFASSUNG DER ANALYSE)

Die SWOT-Analyse (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) fasst die Ergebnisse der Schichtenanalyse zusammen, dargestellt in dem SWOT-Plan sowie der zugehörigen SWOT-Tabelle.

Die thematische Einordnung in Kategorien gibt bereits einen Ausblick auf die Zielstellung und die Inhalte des Leitbildes.

Auf den nachfolgenden Seiten werden ausgewählte Situationen im Stadtbild der Innenstadt auf dem SWOT-Plan verortet. Die Fotodokumentation arbeitet sich von Norden nach Süden vor.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
 Mittelalterlich geprägte, kleinteilige, historische Baustruktur im Süden	 Teilweise Sanierungsbedarf des Straßenraums
 Touristisches Ziel historische Innenstadt, Welterbeband	 Funktions- und Substanzschwächen öffentlicher Plätze und Straßen
 Fußgängerzone mit attraktivem Einkaufs- und Gastronomieangebot, kurze Wege in der Innenstadt	 Bahnhof und Bahnhofsvorplatz, Angoulêmeplatz und Marienfriedhof als negative Orte
 Funktionierende, gut erschlossene Hauptfußgängerverbindungen	 Barrierewirkung durch Kaiserstraße und andere große Verkehrsachsen, fehlende Straßenquerungen an vielen Stellen
 Marktplatz, Arnekengalerie, Pferdemarkt, Andreasplatz, Bahnhofsvorplatz, Platz an der Lilie als positive Orte	 Dominanz (ruhender) MIV, Aufenthaltsqualität dadurch eingeschränkt, fehlendes Verkehrsleitsystem
 Spannende Platzfolge mit historisch bedeutenden Gebäuden und Hochhäusern als markante Punkte entlang der Fußgängerzone	 Nichterfüllung der Anforderungen an die städtebauliche Funktion im Sinne von Klimaschutz und Klimaanpassung
 Marienfriedhof als große, zusammenhängende Grünfläche: „grüne Lunge“	 Fehlende Aufenthalts- und Grünflächen, teilweise sehr geringe Aufenthaltsqualität und Attraktivität, Müll im öffentlichen Raum
 Zugänglichkeit von Blockinnenbereichen, internes Wegenetz	 Kein klar erkennbares Stadtboden-/ Stadtmöblierungskonzept, Möblierung sowie Bodenbelag oft in schlechtem Zustand
 Überwiegend auf dem historisch gewachsenen Stadtgrundriss wieder aufgebaut	 Fehlende Verkehrsmittel bzw. mangelhafte Infrastruktur für nachhaltige Mobilität (Radverkehr, Elektro-Ladestellen, Radwege, Abstellanlagen, Berücksichtigung Lastenräder...)
 Städtebauliche Akzentuierung der Stadteingänge an strategischen Stellen	 Mangelnde Barrierefreiheit (Bodenbeläge, Bordsteine, Bushaltestellen, Treppen im öffentlichen Raum, ...)
 Gute überregionale Erreichbarkeit durch Hauptbahnhof und Kaiserstraße (B 1)	 Ladenleerstände in den Hauptlagen, hohe Fluktuation
 Etabliertes mit Erfolg laufendes Innenstadtmanagement	 Überwiegend Tagestourismus, wenige touristische Übernachtungen
 Große Anzahl an Parkhäusern /-garagen	 "Versteckt" liegende Kultureinrichtungen (Bibliothek, Stadtmuseum)
 PULS am Angoulêmeplatz (ehemals Cultural Hub) mit Vorbildfunktion im Bernwardquartier	 Mangel von offenen Wasserflächen und Flächen mit klimatischer Funktion bzw. Qualität in der Innenstadt
 Große Anzahl an Verwaltungseinrichtungen und Angebote sozialer Infrastruktur	 Geringe Anzahl an Spielplätzen im Bestand
 Gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln (ÖPNV, MIV, Radverkehr, Fußverkehr)	 Geringe Anzahl an Angeboten für Studierende
	 Unausgewogene sozio-demografische Verhältnisse

Abb. 74: SWOT - Analyse (zusammenfassende Tabelle)

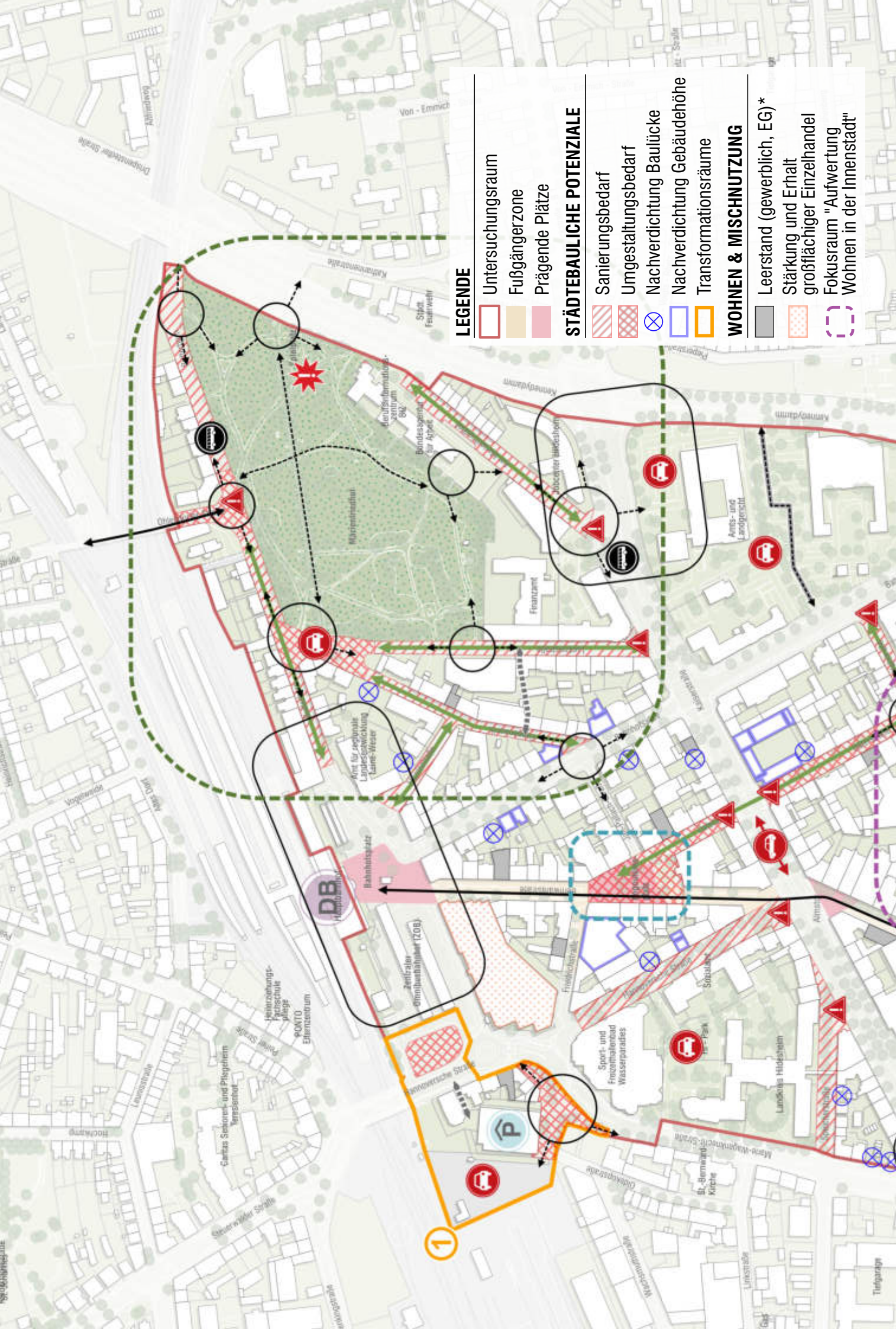
THEMATISCHE KATEGORIEN

 **HANDEL UND GEWERBE**

 **FREIRAUM- / STADTGESTALTUNG**

 **KULTUR, FREIZEIT UND TOURISMUS**

CHANCEN	RISIKEN
 Transformationsräume als Potenzial für architektonische Akzente und Neuordnung im Rahmen von städtebaulichen Pilotprojekten	 Großflächige Galerien / Einkaufszentren bedroht von Leerstand, fehlendes Vorkaufsrecht
 Marienfriedhof und Umfeld mit hohem Entwicklungs- und Aktivierungspotential	 Trugschluss der "Einkaufsinnenstadt", weiterer Rückgang des Einzelhandels
 Weitere Stärkung der Koordination und Vernetzung des Einzelhandels	 Zu schwacher Fokus auf sozialverträglichen Wohnungsbau
 Image der Innenstadt als attraktiver Lebensraum zum Erleben, Wohnen, Arbeiten und Einkaufen	 Zukünftig mit wachsendem Bedarf zu geringes Angebot an senioren -/altersgerechten Einrichtungen
 Gestaltung und Sanierung öffentlicher Räume	 Hoher zukünftiger Bedarf an Radabstellanlagen
 Entsiegelung und Begrünung öffentlicher Räume	 Frühzeitige Abstimmung zur Entwicklung von Flächen im Privateigentum / Bestand erforderlich
 Diversifizierung des Wohnangebots durch Sanierung / Modernisierung / Neubau / Umnutzung von Leerständen oder anderer Nutzungen zu Wohnen	 Ungeordneter ruhender Verkehr
 Leerstände nutzen zur Diversifizierung des Nutzungsangebotes in der Innenstadt als Reaktion auf Verlust von Einzelhandel	 Wenig Raum im Bestand erschwert die Schaffung von Flächen für Klimaanpassung durch Wasser und Grün
 Innovative Mobilitätsangebote stärken und weiterentwickeln, Umweltverbund stärken, Kleinteilige, engmaschige Mobilität fördern	 Steigende Immobilienpreise
 Zwischennutzung von Leerständen durch kulturelle / öffentliche Einrichtungen	 Umsetzung von Maßnahmen im Bestand erfordern intensive Planung, z.B. Internet- / Energieinfrastruktur
 Angebote für Studierende und Jugendliche erweitern und fördern	 Menschenleere, unbelebte Räume in und um die Hauptstandorte der Verwaltungseinrichtungen nach Feierabend
 Kreativ- und Gründerflächen für junge Unternehmen bereitstellen	 Unternutzung der bestehenden Parkhäuser/-garagen
 Erhöhung touristischer Anziehungskraft, Potenziale des Städtetourismus weiter ausschöpfen	 Ansprache bzw. Anreize für PrivateigentümerInnen kompliziert
 Aufwertung der bestehenden Hauptwohnlagen in der Innenstadt hin zu einer familienfreundlichen Innenstadt	 Image der Innenstadt negativ
 Umsetzungsmanagement für die Maßnahmen des ISEK, Verknüpfung von Klimaanpassung und Gestaltung im öffentlichen Raum	 Unbelebte Räume / Straßen in monofunktional genutzten Bereichen
 Öffentliche Nutzungen und Zugänglichkeit innerhalb von Baufeldern, "informelle Wege", Aufwertung des internen Wegesystems	





Öffentliche Aussichtspunkte

Welterbebar

„Kultur und Bildung“

Aufwertungsbedarf

↔ Marktinterior und Umfeld

↔ Entscheidungsbereich

☐ Innenstadteingang

➡➡➡ "Shortcuts" Fuß & Rad

↔ Aufwertungsbedarf Ver

DB Hauptbahnhof mit ZOB

 Mangelhafte Barrierefrei

Dominanz ruhender Vorkab

DOMINANTZ NEGERIDEI VEKKEIII

N[⊕] ohne Maßstab

Abb. 75: SWOT - Plan (Zusammenfassung der Analyse)



Abb. 77: Butterborn mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf



Abb. 78: Lüntzelstrasse mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf



Abb. 79: Hezilostraße mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf



Abb. 80: Umgestaltungsbedarf Eingang Marienfriedhof

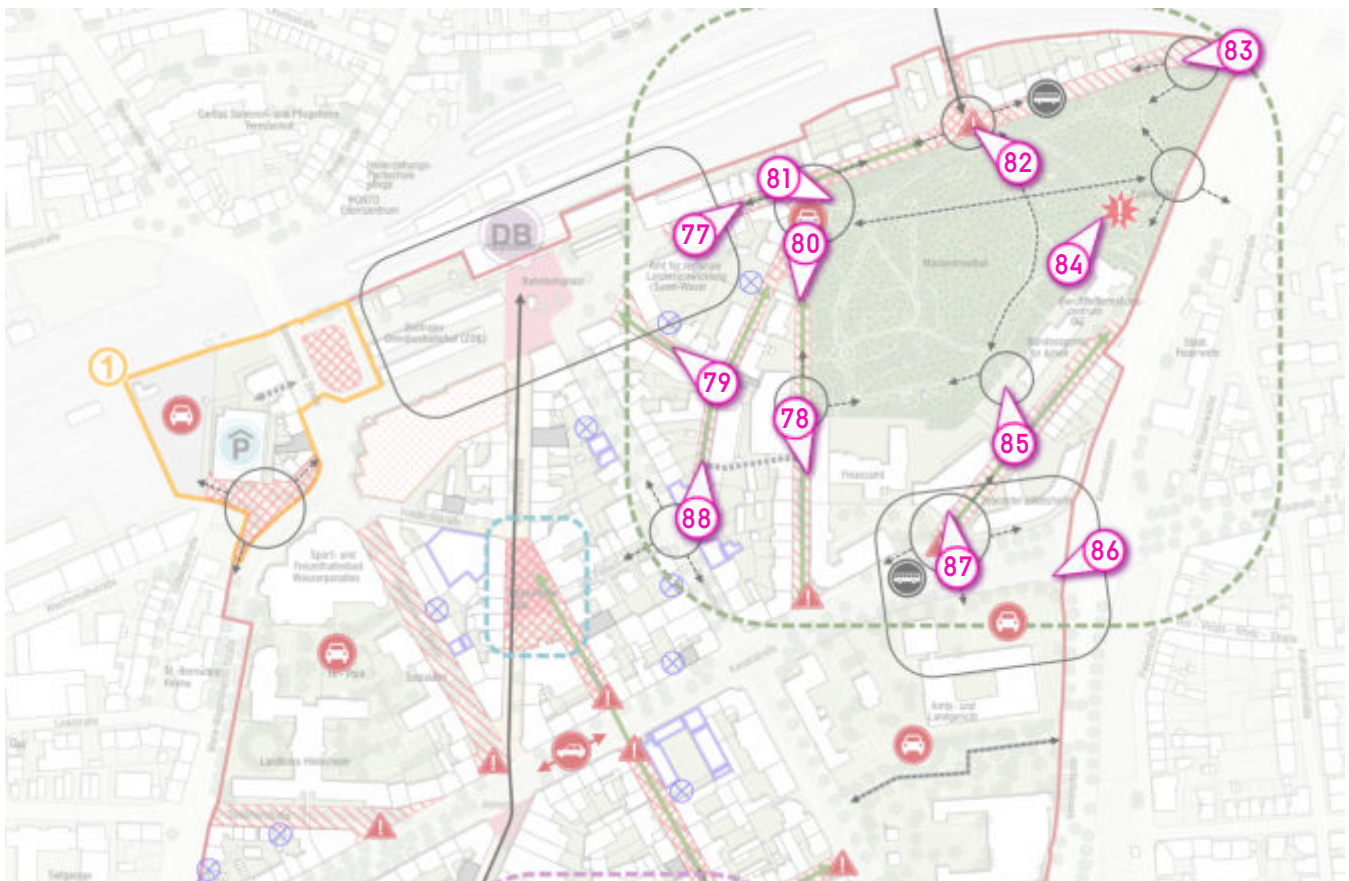


Abb. 76: Verortung



Abb. 81: Umgestaltungsbedarf Eingang Marienfriedhof



Abb. 82: Aufwertungsbedarf der Verknüpfungen, Marienfriedhof



Abb. 83: Sanierungsbedarf Butterborn



Abb. 84: Aktivierungsbedarf veralteter Spielplatz, Marienfriedhof



Abb. 85: Aufwertungsbedarf der Verknüpfungen, beim BIZ



Abb. 86: Gerichtsgebäude am Innenstadteingang Ost



Abb. 87: Leerstand „Bleistiftgebäude“ (ehemalige Schule)



Abb. 88: Pepperworth mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf



Abb. 90: Umgestaltungsbedarf Pflanzbeet vor Bahnhofsgebäude



Abb. 91: Hochpunkte um den Bahnhofsvorplatz



Abb. 92: Umgestaltungsbedarf Oldekopstraße / Parkhaus Rose



Abb. 93: Umgestaltungsbedarf Parkhaus/Parkplatz Rose

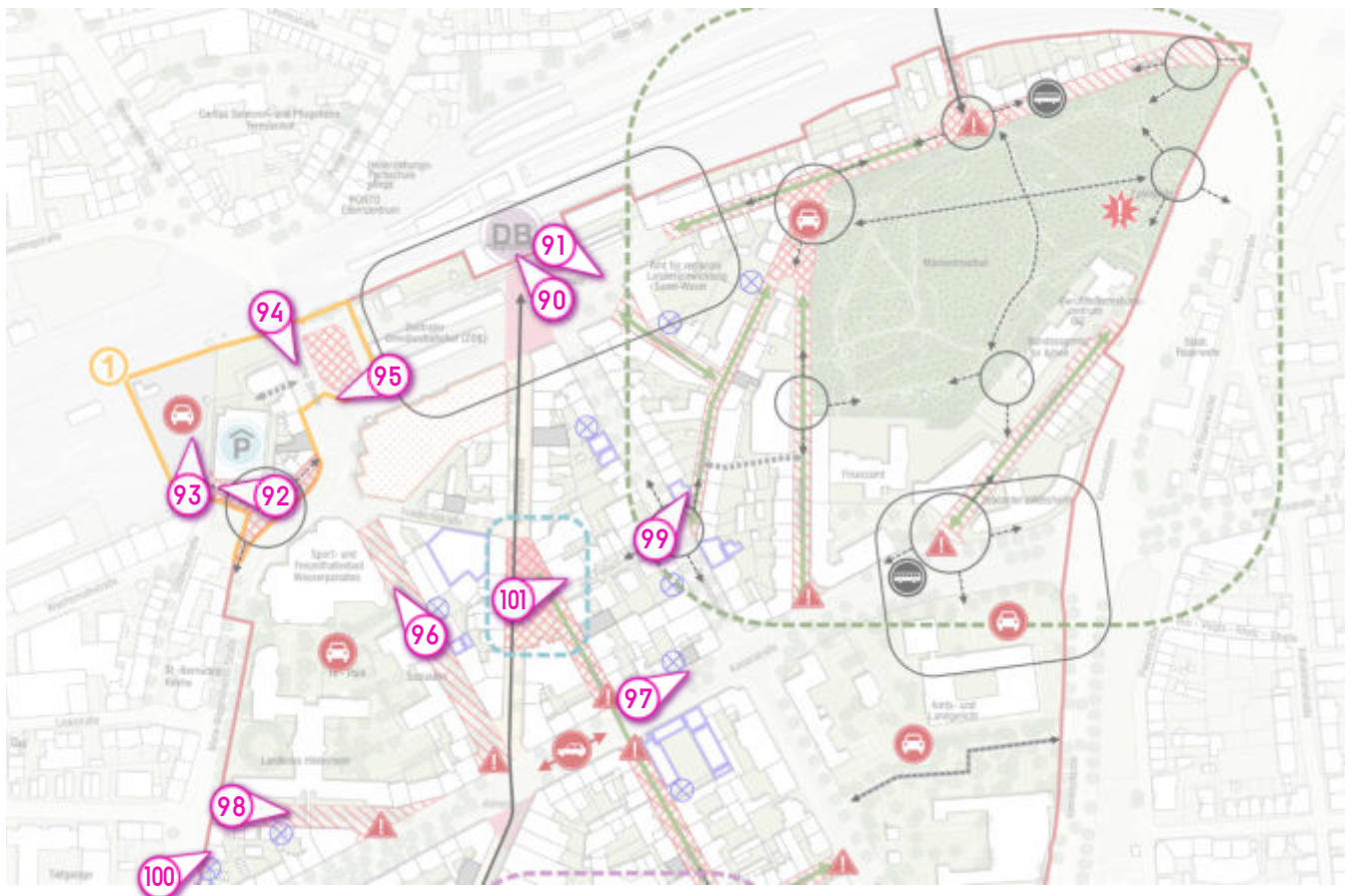


Abb. 89: Verortung



Abb. 94: Blick über Parkplatz am ZOB und Modepark Röther



Abb. 95: Parkplatz am ZOB, Blick nach Westen



Abb. 96: Hannoversche Straße mit Sanierungsbedarf



Abb. 97: Sanierungsbedarf Bodenbelag entlang der Kaiserstraße



Abb. 98: Speicherstraße Blick Richtung Ost



Abb. 99: Blick auf die Kreuzung Bahnhofsallee / Jan-Pallach-Straße



Abb. 100: Baulücke an der Marie-Wagenknecht-Straße



Abb. 101: PULS am Angoulêmeplatz im Januar 2022



Abb. 103: Arnekenstraße



Abb. 104: Almsstraße



Abb. 105: Umgestaltungsbedarf, Unterführung Gerberstraße



Abb. 106: In die Jahre gekommene Stadtmöbel am Rosenhagen

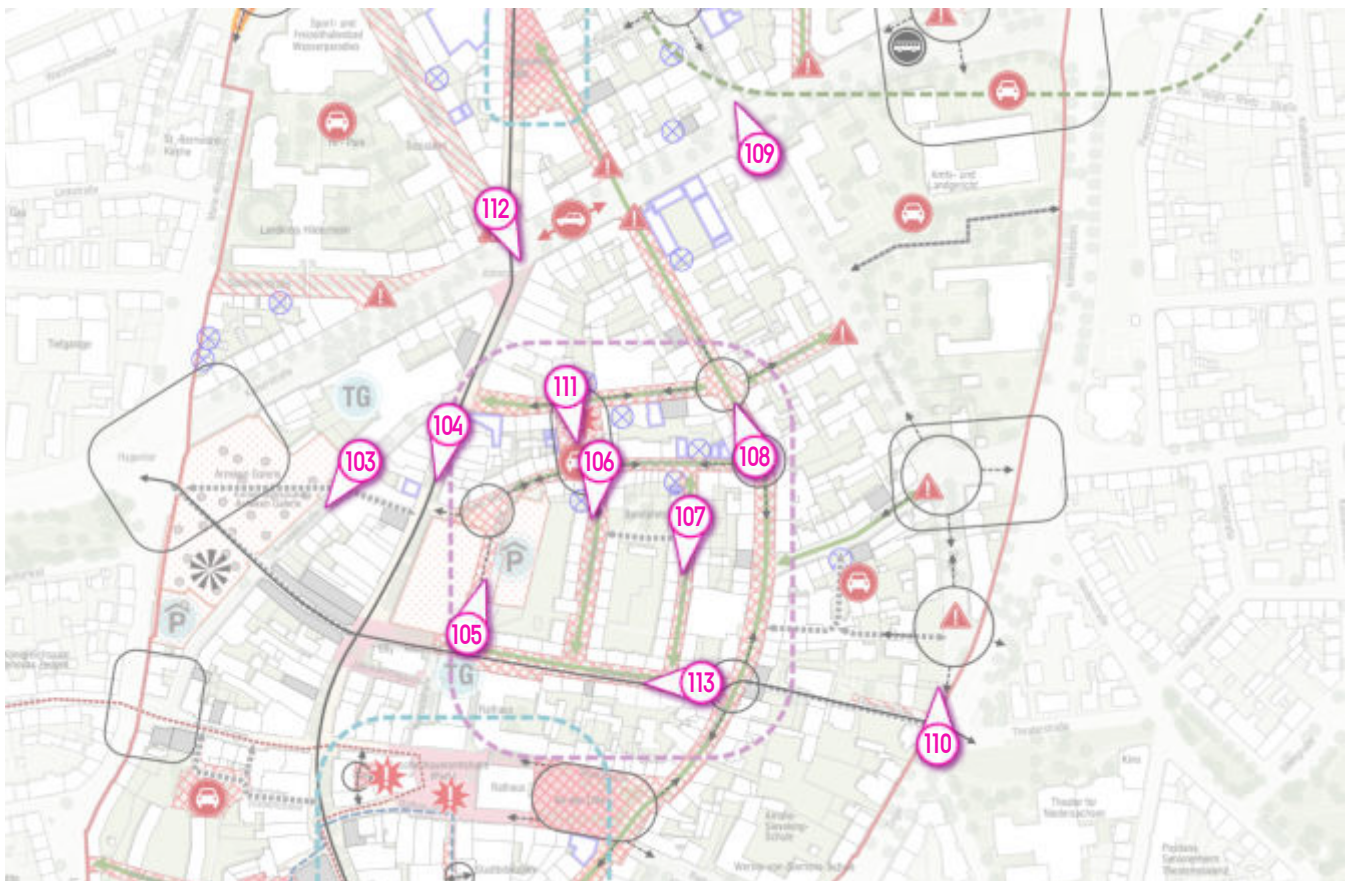


Abb. 102: Verortung



Abb. 107: Umgestaltungsbedarf Wohnstraße Bei St. Georgen



Abb. 108: Umgestaltungsbedarf Osterstraße



Abb. 109: Blick über die Kaiserstraße in die Bahnhofsallee



Abb. 110: Ungeordnete Freiraumsituation, Theaterstraße / Zingel



Abb. 112: Hochhaus am Almstor



Abb. 111: Umgestaltungsbedarf Rosenhagen



Abb. 113: Umgestaltungsbedarf Wohnstraße Jakobistraße



Abb. 115: Aufwertungsbedarf Verknüpfung Andreasplatz / Hoher Weg



Abb. 116: Aufwertungsbedarf Gassen Andreasplatz

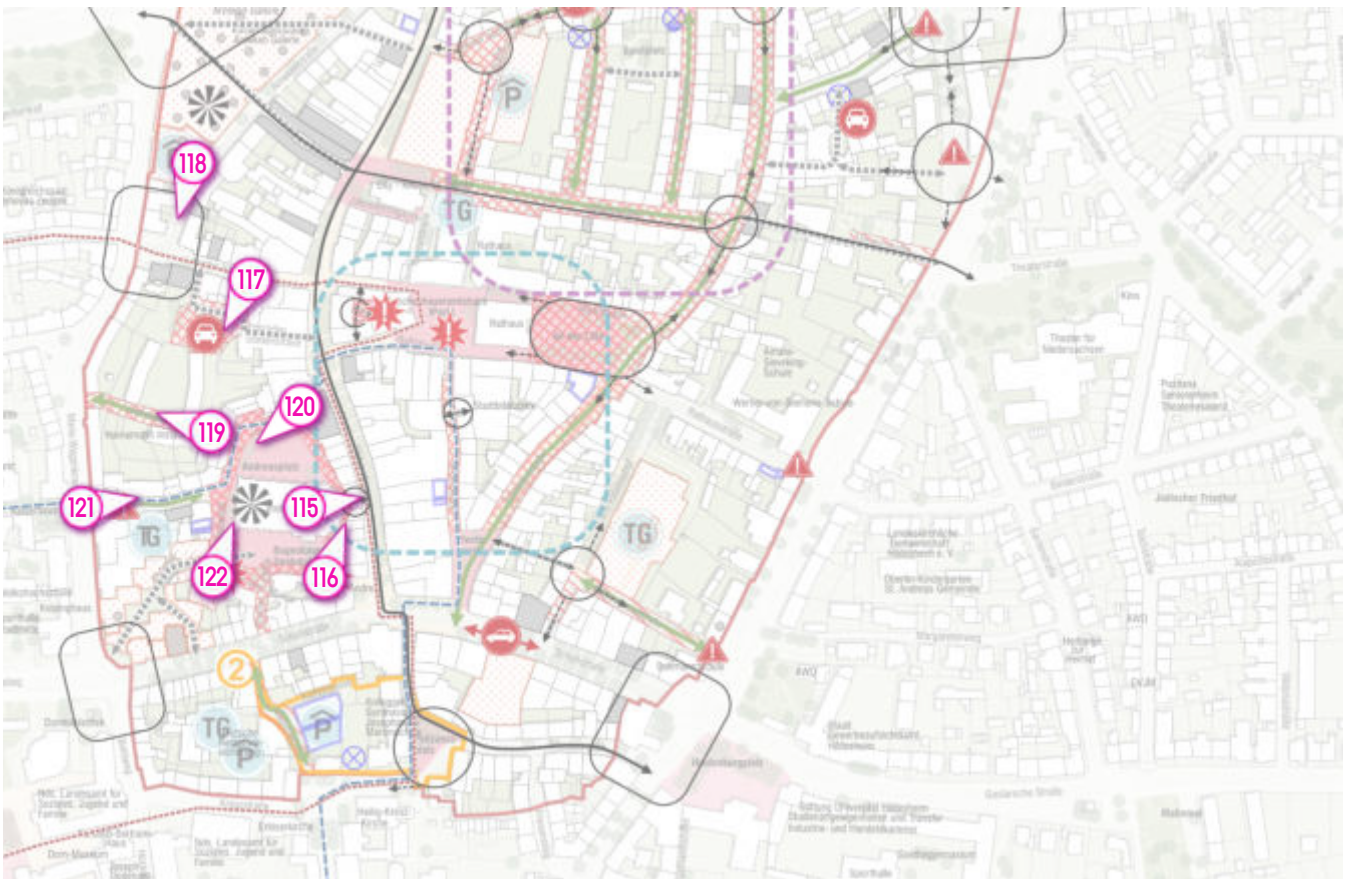


Abb. 114: Verortung



Abb. 117: Umgestaltungsbedarf Parkplatz Kurzer Hagen



Abb. 118: Ausblick vom Parkdeck der Arneken Galerie



Abb. 119: Umgestaltungsbedarf Andreasstraße



Abb. 120: Umgestaltungsbedarf, ruhender Verkehr am Andreasplatz



Abb. 121: Entsiegelungsbedarf Eckemekerstraße



Abb. 122: „Brücke“ vor dem Andreas Kirchturm



Abb. 124: Umgestaltungsbedarf Eingang zum Hoken



Abb. 125: Umgestaltungsbedarf Platz an der Lilie



Abb. 126: Umgestaltungsbedarf Judenstraße



Abb. 127: Am Ratsbauhof

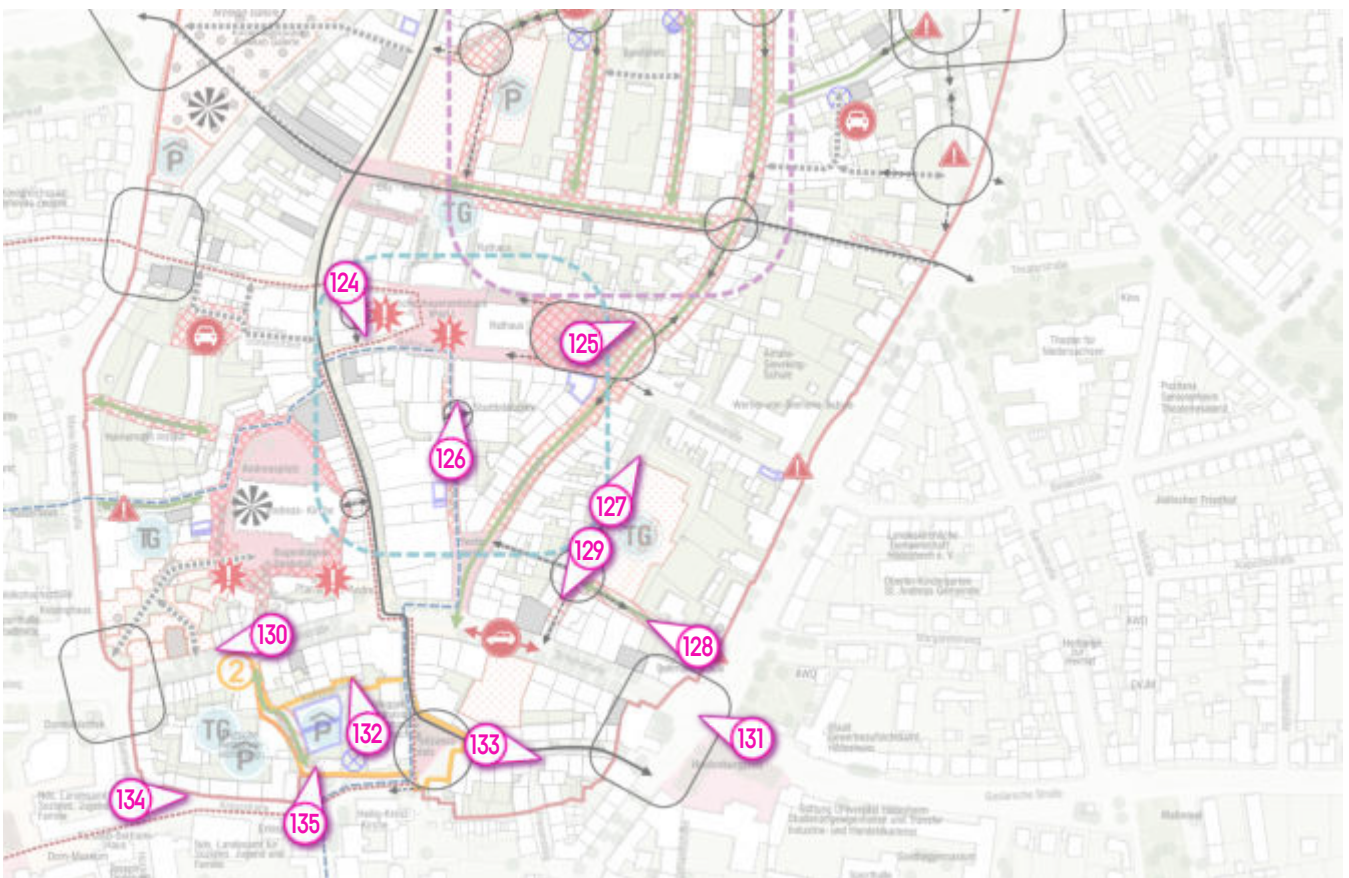


Abb. 123: Verortung



Abb. 128: Sanierungsbedarf Schwemannstraße



Abb. 129: Sanierungsbedarf südlicher Teil Am Ratsbauhof



Abb. 130: Schuhstraße, mangelhafte Radinfrastruktur



Abb. 131: Blick auf den Innenstadteingang Schuhstraße Südost



Abb. 132: Blick vom Parkdeck am Kläperhagen, Andreaskirchturm



Abb. 133: Friesenstraße Bedarf nach Hausmüllorganisation



Abb. 134: Kreuzstraße, Blick Richtung Ost



Abb. 135: Kreuzstrasse Blick zum Parkdeck am Kläperhagen



6. LEITBILD INNENSTADT HILDESHEIM

- 6.1 HANDLUNGSFELD HANDEL UND GEWERBE
- 6.2 HANDLUNGSFELD WOHNEN UND MISCHNUTZUNG
- 6.3 HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND VERKEHR
- 6.4 HANDLUNGSFELD KULTUR, FREIZEIT UND TOURISMUS
- 6.5 HANDLUNGSFELD FREIRAUM- / STADTGESTALTUNG
- 6.6 HANDLUNGSFELD ENERGIE UND KLIMAAANPASSUNG

Das Leitbild für die Vision der Hildesheimer Innenstadt 2035 teilt sich auf in vier Hauptmottos.

Unter diesem übergeordneten Leitbild stehen die erarbeiteten Strategien und Projekte für die Aufwertung der Innenstadt Hildesheims. Die Innenstadt soll auch zukünftig Herz und Seele der Stadt Hildesheim bleiben: Als zentrale Mitte, Kultur-, Einkaufs- und Erlebnisort, verstärkt aber auch wieder als attraktiver Wohn- und Lebensort unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Ein rasanter Struktur- und Klimawandel fordert hierfür einen sensiblen und umfassenden Anpassungsprozess auf Grundlage der erarbeiteten Ziele und Maßnahmen im vorliegenden ISEK.

Entscheidend sind neue Impulse für die lokale Ökonomie und eine Diversifizierung der Nutzungen in der Innenstadt, auch durch Leerstandsaktivierung.

Vor allem aber soll der Wohnstandort Innenstadt aufgewertet werden. Ein attraktiver öffentlicher Raum bildet hierfür den Rahmen.

Hildesheim folgt dabei konsequent dem Ziel der Nachhaltigkeit: Baulücken und Leerstände sollen konsequent umgenutzt und durch zusätzliche Begrünung und Entsiegelung zugunsten öffentlicher Grün- und Wasserflächen die Aufenthalts- und Erlebnisqualität sowie das Stadtklima in der Innenstadt verbessert werden. Die kreative Bündelung der vielfältig vorhandenen Potenziale und die Kraft der engagierten Akteure ist Voraussetzung für den Erfolg der vorgeschlagenen Strategie, die sich in sechs Handlungsfelder aufgliedert. Diesen liegt der Anspruch einer nachhaltigen Stadtentwicklung zugrunde, mit der die Innenstadt Hildesheims an aktuelle sowie zukünftige Entwicklungen angepasst werden soll.



6.1 HANDLUNGSFELD HANDEL UND GEWERBE

Auch die Hildesheimer Innenstadt erlebt momentan durch den deutschlandweit stattfindenden Bedeutungsverlust der Fußgängerzone als „reine Einkaufsstraße“ einen Strukturwandel, der sich unter anderem durch Leerstände im Stadtbild bemerkbar macht. Die Zielstellung für die zukünftige Entwicklung dieses Handlungsfeldes lautet deshalb „Innenstadt aktiv erleben“ und richtet sich an Handel- und Gewerbetreibende sowie kulturelle Akteure, aber auch die Bürger:innen und Nutzer:innen der Innenstadt.

Die Aktivierung der Leerstände durch Zwischen- oder Nachnutzung (durchaus auch Umnutzung) unter anderem durch das genannte Innenstadtmanagement und weitere Akteure spielt eine zentrale Rolle bei der Transformation der Hildesheimer Innenstadt.

Gleichzeitig sollen der stationäre Handel und der Bestand der Handel- und Gewerbetreibenden gestärkt und unterstützt werden. Die Nutzungen werden breiter gefächert und diverser aufgestellt, der Erlebnissfaktor spielt für die Frequentierung der Innenstadt eine größere Rolle, aber auch die Gestaltung von Elementen in der erlebbaren Innenstadt soll - ganz nach dem Motto - aktiv und zusammen mit verschiedensten Akteuren und Kreativen angegangen werden.

Die Kooperation der Handel- und Gewerbetreibenden untereinander über die bestehenden Plattformen wie „Die freundlichen Hildesheimer“ und „Arbeitskreis Innenstadt“ soll gestärkt und fortgeführt werden, ebenso wie das etablierte Innenstadtmanagement.

Handel und Gewerbe „Innenstadt aktiv erleben“ bedeutet u.a.:

- Weitere Verbesserung der Koordination / Vernetzung des Einzelhandels schaffen
- Kooperationen und Events fortführen und stärken (Handel sollte bei Aktionen im Mittelpunkt stehen, um nach Aufwandsabzug Umsätze zu generieren)
- Bestandssicherung und Stärkung des in-

habergeführten, stationären Einzelhandels

- Business-Improvement-District Osterstraße/Scheelenstraße weiter stärken
- Konzepte zur Effizienzsteigerung anbieten (Sonntagsöffnung, Shopping-Nacht, etc.)
- Konzepte zur Erreichbarkeits- und Komfortsteigerung stärken (Wegeleitsystem zur Verringerung von Parksuchverkehren, Paketstationen und Logistiklösungen, kostenlose Nutzung von Mobilitätsservices verbinden mit Einkauf, etc.)
- Weitere Digitalisierung und online-Erreichbarkeit des Handels
- Weitere Aktivierung und Vermarktung von Leerständen
- Innenstadtmanagement fortführen
- Aktivierung großflächiger Leerstände bzw. von Leerständen in großflächigen Einkaufszentren mit hoher Priorität (Umnutzungsbeispiel mit Nutzungsdiversifizierung GALERIA Kassel)
- Übergang zwischen dem öffentlichen Raum und der Gebäude: aktive, öffentlichkeitswirksame Nutzungen von Erdschossen stärken und verknüpfen
- Sauberkeit und ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums für höheren Kundenverkehr und als Teil einer Imageverbesserung für die Hildesheimer Innenstadt
- Diversifizierung des Nutzungsangebots (Kreativ- und Gründerflächen, Studierende, Wohnen, Kultur, ...)
- Kleinteilige Nutzungsmischung als Zielsetzung
- Stärkung und Erhalt des großflächigen Einzelhandels sowie in erforderlichen Fällen Umnutzungskonzepte und Nachnutzungsstrategien für die Zukunft dieser Flächen
- Nahversorgung und wohnraumbezogenen Einzelhandel stärken

EXKURS GROSSFLÄCHIGER EINZELHANDEL

Der großflächige Einzelhandel ist nicht von den allgemeinen Entwicklungen verschont, weshalb die Stadt Hildesheim auch hier das Ziel verfolgt, alles zu tun, um die großflächigen Einzelhandelsstandorte zu erhalten und zu stärken. Es handelt sich um entsprechend große Flurstücke (z.B. Galeria Kaufhof, Arnekengalerie, Andreas Passage, C&A, Modemarkt Röther, etc.). Für den Fall einer Vermarktung entsprechender Grundstücke bietet sich der Einsatz des Vorkaufsrechts an (siehe auch Maßnahme 37).

Anlässlich öffentlicher Diskussionen um die Zukunft des Standorts der Galeria Kaufhof, die zum Stand der Konzepterstellung noch ohne Ergebnis verliefen, wurden die Baulichkeiten des Einkaufszentrums aus den sechziger Jahren näher betrachtet. Dabei fällt auf, dass die Verbindung des Parkhauses mit

dem Gebäudeteil zur Almsstraße hin (Verkaufsfläche) essenziell für die Funktion des Parkhauses ist. Gleichzeitig entsteht entlang der Gerberstraße ein unfreundlicher „Unterführungscharakter“, welcher einen städtebaulichen und gestalterischen Mangel darstellt. Dieses Beispiel zeigt anschaulich, dass es bei Überlegungen zur Umnutzung oder zum Umbau von großflächigen Gebäuden notwendig ist, neben den städtebaulichen Rahmenbedingungen auch die konkreten architektonischen und statischen Voraussetzungen zu prüfen.

Umnutzungs- bzw. Nachnutzungsstudien bieten sich darüber hinaus als geeignete informelle Instrumente zur Vorbereitung konkreter Planungen an, da sie die Beteiligung verschiedenster Akteure und Gruppen mit individuellen Interessen ermöglichen und eine Grundlage für den weiteren Prozess geben.

Nr. Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes

- 1 Klimaquartier „Bahnhof West“
- 5 Aufwertung Angoulêmeplatz
- 7 Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“
- 8 Umgestaltung Achse Osterstr / Scheelenstr
- 9 Dachgestaltung (am Beispiel der Arnekengalerie)
- 11 Umgestaltung Platz An der Lilie
- 12 Aufwertung Andreasplatz
- 13 Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche
- 16 Pflanz- und Begrünungselemente
- 17 Wohlfühl-Oasen
- 19 Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
- 20 Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband
- 21 Erneuerung des Abfallbehälter-Systems in der Innenstadt
- 22 Nachverdichtung
- 23 Gestaltungskonzept
- 24 Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt
- 26 Verfügungsfonds
- 27 Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung
- 28 Öffentlichkeitsarbeit
- 29 Forum „Was macht uns aus“
- 30 Digitalisierung (Hildesheim-App)
- 32 Leerstandsaktivierung
- 33 Aktivierung Wohnungsleerstand
- 34 ZIZ Hildesheim- Wir machen es!
- 35 Modellprojekt NQG
- 37 Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete

Das Motto „Urbane Vielfalt für Alle“ beschreibt das Ziel der Diversifizierung des Nutzungsangebotes aber auch des Wohnangebots in der Innenstadt. Ausgangslage ist die einseitige Wahrnehmung der Innenstadt als Fußgängerzone, die einen Strukturwandel vom reinen Einkaufen hin zum Erlebnis durchwandert, aber auch das an vielen Stellen in die Jahre gekommene Wohnumfeld in der Innenstadt. Die Belebung von Quartieren setzt voraus, dass an Ort und Stelle verschiedenste Nutzer:innengruppen und Nutzungsansprüche zusammenkommen, welche den Raum mit Leben füllen und einen Imagewandel der Innenstadt initiieren.

In der Innenstadt soll vor allem im Neubau verstärkt auf Angebote für Senioren und Studierende aber auch Familien gesetzt werden. Für diese Gruppen sollen hochwertige Wohnangebote, aber auch die Voraussetzungen für soziales Leben im Quartier (Quartierszentren /-plätze, Taschenparks, kulturelle Nutzungen, soziale Infrastruktur, etc.) geschaffen werden. Gleichzeitig ist das Ziel auch die Freiräume im direkten Wohnumfeld aufzuwerten und zu erneuern, um Aufenthaltsgüte zu schaffen.

Die Entwicklung im Bestand setzt an vielen Stellen geeignete Kommunikationsstrategien voraus, um mit den privaten Eigentümer:innen in konstruktiven Kontakt zu treten. Auch die Kooperation mit den Wohnungsgesellschaften ist zielführend, um Eingriffe an bestehenden Baulichkeiten mit den Zielen der Stadtentwicklung zu vereinbaren. Ziel für die Vereinfachung von Verwaltungsprozessen ist eine Verringerung der Bürokratie. Beispielgebende Modellprojekte müssen an den Stellen, wo Handlungsfähigkeit durch geeignete Eigentümer:innenkonstellationen vorhanden ist, umgesetzt werden.

Auch unkonventionelle Möglichkeiten wie die Umnutzung von gewerblichen Leerständen im Obergeschoss (abhängig von der Lage der Immobilie evtl. sogar im Erdgeschoss) zu Wohnen, oder auch eine teilgewerbliche

Nutzung von Erdgeschossen mit Wohnbereich zum ruhigeren Innenhof gewandt (z. B. Wohnatelier) tragen zur Diversifizierung der Innenstadt bei.

Wohnen und Mischnutzung „Urbane Vielfalt für Alle“ bedeutet u.a.:

- Aufwertung des öffentlichen Raums in den bestehenden innerstädtischen Hauptwohnlagen
- Den Frei- und Grünraumbezug der Hauptwohnlagen verbessern
- Diversifizierung des Wohnangebots durch Sanierung / Modernisierung / Neubau / Umnutzung Leerstand oder andere Nutzungen zu Wohnen
- Wohnungsbestand sanieren und modernisieren (besonders aus energetischer Sicht)
- Diverse Trägerkonzepte, um eine Bereitstellung „öffentlicher Güter“ (wie z. B. Quartierstreiffpunkte, etc.) über Querfinanzierung zu ermöglichen
- Angebot für innovative und alternative Wohnkonzepte bei Umnutzung oder Neubau schaffen
- Punktuelle Nachverdichtung von Baulücken oder untergenutzter Bestandsgebäude (sehr geringe Geschossigkeit) durch gemischt genutzte Häuser
- Parzellenübergreifende Lösungen und Quartiersansätze weiterverfolgen
- Umsetzung von Maßnahmen mit privaten Eigentümer:innen durch geeignete Ansprache (Visionen wecken, Anreize wie Modellprojekte, Arbeitsteam mit Immobilieneigentümern, übertragbare Modelle finden, etc.)
- Fonds/Gesellschaft/Stiftung zur Finanzierung von Kauf/Sanierung/Umnutzung/Aktivierung von Bestandsobjekten
- Barrierefreiheit stärken (Anbau von Aufzügen, Laubengängen, neue Zugänge, etc.)
- Innenstadt als Wohnort wieder etablieren, inklusiven Wohnraum schaffen, Ergänzung des Wohnraums durch familienfreundliche, hochwertige Wohnangebote, Studierendenwohnen, Seniorenwohnen.
- Übergang zwischen dem öffentlichen Raum und der Gebäude: aktive, öffentlich-

- keitswirksame Nutzungen von Erdschossen stärken und verknüpfen
- Die wohnortbezogene Infrastruktur und Nahversorgung stärken, auch in Bezug auf Angebote für die alternde Gesellschaft

Nr.	Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes
1	Klimaquartier „Bahnhof West“
2	Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“
3	Aufwertung Park Marienfriedhof
4	Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten Bahnhofsvorplatz inkl. Umfeld
6	Umgestaltung Rosenhagen
7	Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“
14	Generationenübergreifende Spielplatz-Offensive
15	Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt
17	Wohlfühl-Oasen
18	Fassadengestaltung Cultural Hub (PULS) am Angoulêmeplatz
19	Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
20	Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband
21	Erneuerung des Abfallbehälter-Systems in der Innenstadt
22	Nachverdichtung
23	Gestaltungskonzept
24	Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt
26	Verfügungsfonds
27	Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung
28	Öffentlichkeitsarbeit
29	Forum „Was macht uns aus“
30	Digitalisierung (Hildesheim-App)
32	Leerstandsaktivierung
33	Aktivierung Wohnungsleerstand
34	ZIZ Hildesheim- Wir machen es!
35	Modellprojekt NQG
37	Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete

6.3 HANDLUNGSFELD MOBILITÄT UND VERKEHR

Die vielfältigen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum werden besonders in diesem Handlungsfeld deutlich. Im Straßenverkehr treffen verschiedenste Verkehrsteilnehmende aufeinander. Die Mobilitätswende definiert den Rahmen für die Ziele der Hildesheimer Innenstadt. Eine Stärkung des Modal Split in Richtung des Umweltverbundes sowie die nahtlosen Übergänge zwischen den Modi werden unter anderem angestrebt.

Der Umstieg vom Verbrenner-PKW auf alternative, emissionsneutrale Mobilitätsangebote soll durch Anreize und gezielte, positive Kommunikation Schritt für Schritt gelingen. Eines der langfristigen Ziele ist es, die Zentralisierung des Kfz-Parkens in „Mobility-Hubs“ umzusetzen. Im Bestand gibt es ein Potenzial zur Nutzung bestehender Parkgaragen und Parkhäuser durch geschickte Umverteilung des Parkraums in der Innenstadt. Dabei ist gleichzeitig das Ziel, die bestehenden alternativen Angebote im ÖPNV weiter zu verbessern und neue innovative Angebote (Sharing-Angebot, E-Mobilität, Mikromobilität, etc.) einzuführen. Die Maßnahmen im Green City Plan bieten ausführliche Vorschläge auf deren Grundlage weitergearbeitet und ergänzt werden soll.

Das Ziel ist die weitere inklusive Gestaltung des Stadtverkehrs im Sinne einer selbstbestimmten Erreichbarkeit für Alle (Barrierefreiheit, Preisgestaltung ÖPNV, etc.). Zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt sollen vor allem bewegungs- und gesundheitsfördernde Fortbewegungsmittel in einer ansprechenden und einladenden Art realisiert werden.

Eine Weiterentwicklung der Straßenquerschnitte wird für eine insgesamt zukunftsfähige Stadt unerlässlich. Das bedeutet eine teilweise Entsiegelung (Prinzip Schwammstadt) bei gleichzeitiger Verlagerung der Straßenparkplätze, Aufwertung der Fahrradinfrastruktur, aber auch die Innenstadt weiterhin fußgängerfreundlich zu gestalten.

Gerade in der Innenstadt spielen die Logistik, Anlieferung und Zwischenlagerung von Sendungen eine wichtige Rolle. Kooperative Konzepte und smarte Logistikstrukturen erhöhen durch effizientere Organisation auch gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Mobilität und Verkehr, „Multimobil und vernetzt“ bedeutet u.a.:

- Innovative Mobilitätsangebote stärken und weiterentwickeln sowie Verbesserung der damit zusammenhängenden Kommunikation
- Langfristige Anpassung der Straßenquerschnitte und Verkehrsraumfunktionen (Starkregenereignisse, Grünflächen und Bäume, Rad- und Fußverkehr, Mikro-Mobilität, Mobility-Hubs, verringerter Kfz-Verkehr, etc.)
- Schaffung von zentralen „Mobilitäts-Hubs“ an strategischen Punkten
- Neuordnung von unübersichtlichen Situationen mit vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen
- Rücknahme von PKW-Stellplätzen zu Gunsten von Radabstellanlagen oder stadtgestalterischen und klimawirksamen Maßnahmen (Grün, Wasser, Bäume, etc.)
- Leitsysteme für Parksuchverkehr, Einbezug der bestehenden Parkhäuser zur strategischen Neuorganisation des Parkraumes
- Möglichkeiten zur Umsetzung (Parkraumbewirtschaftung, Eigentumsverhältnisse, Echtzeitverkehrszählung, etc.) sind durch ein fachplanerisches Konzept zu prüfen.
- Neuorganisation des Anlieferungsverkehrs mit innovativen Verteil- und Fahrzeugkonzepten
- Stärkere Kontrollen des Falschparkens durch die zuständigen Behörden
- ÖPNV verbessern (bessere Abstimmung der Regional- und Fernzüge mit den Bussen, Verspätungsanzeigen)
- Ausbau und quartiersbezogene Organisation von Sharing-Angeboten (PKW, Lastenräder, Fahrräder, etc.)

- Weitere Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (Testphasen mit Pop-Up Radwegen denkbar, Angebote für Lastenräder erweitern, etc.)
- Barrierefreiheit weiter steigern (Beispiel Altstadt Wismar mit abgeschliffenen Pflastersteinen)
- Fußgängerleitsysteme und weiterer Ausbau von Querungshilfen
- Gesundheitliche Aspekte positiv beeinflussen (Bewegung, Lebensqualität, etc.)
- Kommunikationsstrategie bzgl. alternativer Mobilitätsangebote ausbauen (Öffentlichkeitsarbeit)

Nr. Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes

- | | |
|----|---|
| 1 | Klimaquartier „Bahnhof West“ |
| 2 | Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“ |
| 3 | Aufwertung Park Marienfriedhof |
| 5 | Aufwertung Angoulêmeplatz |
| 6 | Umgestaltung Rosenhagen |
| 7 | Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“ |
| 8 | Umgestaltung Achse Osterstr / Scheelenstr |
| 11 | Umgestaltung Platz An der Lilie |
| 12 | Aufwertung Andreasplatz |
| 13 | Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche |
| 15 | Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt |
| 17 | Wohlfühl-Oasen |
| 19 | Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten |
| 20 | Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband |
| 22 | Nachverdichtung |
| 23 | Gestaltungskonzept |
| 24 | Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt |
| 25 | Klimaanpassungskonzept Innenstadt |
| 26 | Verfügungsfonds |
| 27 | Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung |
| 28 | Öffentlichkeitsarbeit |
| 34 | ZIZ Hildesheim- Wir machen es! |
| 36 | Lauschen und Entdecken |
| 37 | Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete |

6.4 HANDLUNGSFELD KULTUR, FREIZEIT UND TOURISMUS

In Hildesheim besteht eine rege und engagierte Zusammenarbeit in Kommunikationsrunden, Projekten und Initiativen vor verschiedensten Hintergründen. Zur Umsetzung unterschiedlicher Projekte aus dem ISEK sowie weiterer in einem Folgeprozess, welche von den durch das ISEK geschaffenen Grundlagen profitieren, bedarf es einer zielgerichteten städtischen Ansprache und Bündelung der vorhandenen, bereits gut untereinander vernetzten Kräfte.

Entsprechend dem Motto „Innenstadt gemeinsam gestalten“ ist das Ziel die Verstärkung bestehender, etablierter Stellen und Kommunikationswege, und die Definition der Kommune als starke unterstützende Akteurin und Partnerin in der Innenstadtentwicklung. Das neue PULS am Angoulêmeplatz ist hierfür ein positives Beispiel. Ein weiterer Schritt kann durch städtische Initiative geschehen. Konzeptidee ist die Installation eines handlungsfähigen Gremiums (bestehend aus einer moderierenden Instanz, Vertretungen der Innenstadtakteure und der Stadtverwaltung) als Managementgrundlage für die projektbezogene Schaffung von geeigneten Kooperations- und Trägerstrukturen im Folgeprozess.

Die weitere Erhöhung der touristischen Anziehungskraft aber auch die positive Beeinflussung des Images durch eine Positionierung und Kommunikation der Innenstadt als Raum für heterogene Nutzer:innengruppen jeden Alters (Tourist:innen und Besucher:innen, Hildesheimer:innen, Studierende, Beschäftigte, etc.) geschieht durch Verknüpfung der Marketing- und Tourismusziele mit den ISEK-Zielen.

Ziel ist, Kunst und Kultur im öffentlichen Raum insgesamt sichtbarer zu machen und auch gewagtere Ideen, welche durch Mut zur Irritation Aufmerksamkeit erzeugen sollen, zuzulassen. Der kooperative Bau einer Theaterbühne am Angoulêmeplatz zur Ermöglichung verschiedenster Veranstaltungen im öffentlichen Raum ist nur ein Vorschlag von

verschiedenen Möglichkeiten für den Platz. Die Innenstadt soll sich insgesamt weiter in Richtung eines erlebbaren, inklusiven Raumes mit Spontaneität und Diversität entwickeln, dessen Bild sich von Zeit zu Zeit wandeln darf und dadurch an Aufenthaltsqualität gewinnt.

Kultur, Freizeit und Tourismus „Innenstadt gemeinsam gestalten“ bedeutet u.a.:

- Stärkung des Marktes mit Umfeld in seiner Funktion als Herz der Stadt Hildesheim
- Stärkung des Angoulêmeplatz in seiner Funktion als interkultureller Treffpunkt
- Kreativ- und Gründerflächen für junge Unternehmen bereitstellen
- Studierendenangebote erweitern, Projektarbeit in der Innenstadt zusammen mit Kulturschaffenden und Hochschulen
- Erhöhung der (touristischen) Anziehungskraft der Innenstadt: mehr Kultur, Gastronomie und Bars etablieren
- Vereinbarkeit der Erreichbarkeit und Stadtumgestaltung
- Binnenmarketing zur Verbesserung sowohl der Innen- als auch Außenwirkung der Innenstadt (Ansprache heterogener Zielgruppen)
- Erlebbarkeit der Stadt verbessern und gleichzeitig Ruheroasen anbieten
- Öffentlichen Raum erweitern (z.B. zugängliche Dachlandschaften, Aussichtspunkte, etc.)
- Stärkung der Sichtbarkeit von Kunst und Kultur im öffentlichen Raum (Schaufenstergestaltung, Graffiti, temporäre Objekte, Kulturveranstaltungen, Flächen zum Plakatieren, Theaterveranstaltungen, etc.)
- Kunstaktionen im öffentlichen Raum (Idee eines Kulturcontainers an belebten Orten mit großer Sichtbarkeit)
- Schaffen einer (Probe-)bühne, ggf. auch temporär in einem Leerstand oder unter freiem Himmel
- Schaffen einer Volksküche z.B. in Leerständen
- Stärkung der Digitalisierung im öffentlichen Raum (Nutzung für Marketingzwe-

- cke, Tourist:innen und Hildesheimer:innen ansprechen, Verknüpfung mit bestehenden digitalen Angeboten der Stadt, etc.)
- Eine gezielte und integrierte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu den zentralen Handlungsfeldern in der Innenstadt weiter vertiefen, auch durch Beteiligungsformate mit konkreten Zielen (z. B. Bau temporärer Möblierung)
 - Quartiersbezug stärken, Quartiersmitten, Treffpunkte und Zentren schaffen
 - Diverse Trägerkonzepte, um eine Bereitstellung „öffentlicher Güter“ (wie z. B. Quartierstreffpunkte, etc.) über Querfinanzierung zu ermöglichen
 - Fortführung und Stärkung des Innenstadtmangements und des Stadtmarketing
 - Kommunikationsstrukturen weiter ausbauen (Zielgerichtete und effiziente Kommunikation, klare Anlaufstellen, etc.)
 - Innovative Aktivierungs- und Motivierungsmethoden umsetzen – Anreizförderung
 - Stärkere Verknüpfung von Handel und Kultur
 - Das Förderinstrumentarium entsprechend kreativ gestalten (unbürokratische Angebote, z. B. Verfügungsfonds, Verstetigung von bereits aktuell laufenden Projekten, etc.)
 - Förderung kooperativer Projekte / Strukturen, Nutzung der Synergien (z. B. Co-Produktion öffentlicher Räume)
 - Stärkere Einbindung von Studierenden und Künstlern in Projekte

Nr. Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes

- | | |
|----|--|
| 3 | Aufwertung Park Marienfriedhof |
| 9 | Dachgestaltung (am Beispiel der Arnekengalerie) |
| 10 | Modernisierung historisches Rathaus |
| 11 | Umgestaltung Platz An der Lilie |
| 12 | Aufwertung Andreasplatz |
| 13 | Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche |
| 14 | Generationenübergreifende Spielplatz-Offensive |
| 15 | Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt |
| 17 | Wohlfühl-Oasen |
| 18 | Fassadengestaltung Cultural Hub (PULS) am Angoulêmeplatz |
| 20 | Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband |
| 21 | Erneuerung des Abfallbehälter-Systems in der Innenstadt |
| 23 | Gestaltungskonzept |
| 26 | Verfügungsfonds |
| 27 | Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung |
| 28 | Öffentlichkeitsarbeit |
| 29 | Forum „Was macht uns aus“ |
| 30 | Digitalisierung (Hildesheim-App) |
| 31 | Fotopoints/Graffitikunstwerke |
| 32 | Leerstandsaktivierung |
| 34 | ZIZ Hildesheim- Wir machen es! |
| 35 | Modellprojekt NQG |
| 36 | Lauschen und Entdecken |
| 37 | Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete |

6.5 HANDLUNGSFELD FREIRAUM- / STADTGESTALTUNG

Durch verschiedene Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen seit den 70er Jahren wurde die Innenstadt an einigen Stellen weiterentwickelt, an manchen Orten besteht aber weiterhin Bedarf nach Erneuerung, Überarbeitung und Aktualisierung an sich verändernde Rahmenbedingungen. Der öffentliche Raum als erlebbarer und sichtbarer Rahmen der Hildesheimer Innenstadt soll entsprechend an die zukünftigen Herausforderungen an Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung, nachhaltige Mobilitätskonzepte und Gestaltqualität angepasst werden.

Übergeordnetes Ziel ist es, inklusive Aufenthaltsorte für alle zu schaffen, an denen Menschen gerne länger als notwendig verweilen - hierfür steht auch das Motto „Lebendige Plätze, atmosphärische Oasen“.

Bei der Gestaltung gilt es kluge technische Konzepte zu entwickeln, umzusetzen und durch Entsiegelung und Begrünung, Schaffung offener Wasserflächen, aber auch durch eine Integration der Nutzungsansprüche die von den weiteren Handlungsfeldern ausgehen, die Erreichung der Klimaanpassungsziele zu sichern.

Zur Erreichung der Ziele, den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu machen und qualitativ, attraktiv und offen zu gestalten, wirken Modellprojekte beispielhaft für nachfolgende Maßnahmen. Für eine belebte Innenstadt sollen neben flexibel nutzbaren Stadtplätzen und Parks gleichzeitig auch Orte zum Innehalten („Nischen, Lebensräume“) geboten werden, die auch den Anwohnenden zur Verfügung stehen. Die Innenstadt wird als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen wahrgenommen und soll mehr Nutzungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche bzw. Familien bereitstellen.

Freiraum- / Stadtgestaltung „Lebendige Plätze, atmosphärische Oasen“ bedeutet u.a.:

- Sanierung und Aufwertung öffentlicher Räume

- Klimagerechte Weiterentwicklung und (Um-)Gestaltung öffentlicher Räume
- Mehr Grün und Wasser in der Innenstadt (lineare Wasserläufe, Versickerungsflächen, Nutzung bestehender Quellen)
- Übergang zwischen öffentlichkeitswirksam genutzten Erdgeschossen und Freiflächen als wichtiger Aktionsraum zur Belebung der Innenstadt
- Alle Nutzergruppen in der Gestaltung berücksichtigen, Inklusion
- Vernetzung mit umliegenden Grünflächen verbessern (Marienfriedhof, historische Wallanlagen, Liebesgrund, Steingrube, Bahnhofsallee als Handlungsraum)
- Quartiersbezug stärken und Aufenthaltsqualität für Bewohnende verbessern
- Ausbau und Ergänzung von Spielplätzen
- Stellplätze neu organisieren, um mehr Aufenthalts- und Grünräume zu schaffen
- Aufwertung der Stadtmöblierung (Müll, Bänke, Fahrradabstellanlagen, Laternen, Abfallbehälter, etc.)
- Aufwertung des Stadtbodens (Barrierefreiheit, einheitliche Beläge, weniger Versiegelung, etc.)
- Leitlinien und Satzungen entsprechend fortschreiben / entwickeln
- Neuordnung von unübersichtlichen Situationen mit vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern
- Der Pflegeaufwand soll verhältnismäßig bleiben
- Beleuchtungskonzepte mitdenken
- Aufwertung der „Shortcuts“ bzw. des informellen Wegesystems, Verminderung von Angsträumen
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen schaffen
- Kunst im öffentlichen Raum stärker etablieren
- Zusammendenken von Marienfriedhof, Angoulêmeplatz und Bahnhofsvorplatz ist zentral
- Modellprojekte nutzen, um neue Standards und Vorbilder zu etablieren

Nr.	Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes
2	Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“
3	Aufwertung Park Marienfriedhof
4	Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten Bahnhofsvorplatz inkl. Umfeld
5	Aufwertung Angoulêmeplatz
6	Umgestaltung Rosenhagen
7	Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“
8	Umgestaltung Achse Osterstr / Scheelenstr
9	Dachgestaltung (am Beispiel der Arnekengalerie)
11	Umgestaltung Platz An der Lilie
12	Aufwertung Andreasplatz
13	Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche
14	Generationenübergreifende Spielplatz-Offensive
15	Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt
16	Pflanz- und Begrünungselemente
17	Wohlfühl-Oasen
18	Fassadengestaltung Cultural Hub (PULS) am Angoulêmeplatz
19	Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
20	Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband
21	Erneuerung des Abfallbehälter-Systems in der Innenstadt
23	Gestaltungskonzept
24	Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt
25	Klimaanpassungskonzept Innenstadt
26	Verfügungsfonds
27	Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung
28	Öffentlichkeitsarbeit
29	Forum „Was macht uns aus“
31	Fotopoints/Graffitikunstwerke
34	ZIZ Hildesheim- Wir machen es!
36	Lauschen und Entdecken
37	Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete

6.6 HANDLUNGSFELD ENERGIE UND KLIMAAANPASSUNG

Das Querschnittsthema Energie und Klimaanpassung ist rahmengebend für eine resiliente, zukunftsfähige Entwicklung der Innenstadt. Das Handlungsfeld überschneidet sich unter anderem mit der Mobilität und Themen der Stadtgestaltung. Die Zielsetzungen lassen sich mit dem Motto „Smart, resilient und blau-grün“ zusammenfassen.

Bei der weiteren Vorbereitung der Umsetzung von ISEK-Maßnahmen ist die enge Verzahnung mit Smart City und dem Klimaschutzmanagement der Stadt Hildesheim essenziell.

Schlüssel für die Realisierung sind weiterhin spezifisch variierende Fördermöglichkeiten, vor allem aber auch die gezielte Beratung und Abstimmung unter anderem mit den oben genannten Akteuren.

Darüber hinaus bedarf es bei der Umsetzung der Maßnahmen einer frühzeitigen Abstimmung aller Akteure und Genehmigungsbehörden um den teilweise komplexen Rahmenbedingungen zu begegnen und wenn möglich Synergien mit anderen anstehenden Maßnahmen zu finden.

Zentrale Zielstellung ist auch, geeignete Beteiligungs- und Kommunikationswege mit den Eigentümer:innen zu finden, um über die Möglichkeiten für Kooperationen und den Nutzen energetischer Optimierung aufzuklären.

Energie und Klimaanpassung „Smart, ökologisch-nachhaltig und grün“ bedeutet u.a.:

- Entsiegelung öffentlicher Räume, mehr Stadtgrün
- Schaffung von offenen Wasserflächen
- Schwammstadt und „Grün-Blau Infrastruktur“ stärken (Beispiel an anderer Stelle außerhalb des Untersuchungsraumes dieses Konzepts: Stockholmer Modell mit mehr Wurzelraum für Stadtgrün und Wasserreservoir am Neustädter Markt in Hildesheim)
- Begrünung öffentlicher Räume sowie Fassaden und Dächer
- Nachhaltige, innovative Mobilitätsangebote weiter ausbauen, Verbesserung der Mobilitätssituation in Hildesheim
- Anpassung der Straßenquerschnitte auf zukünftige Anforderungen
- Räumliche und zeitliche Bündelung von Einzelmaßnahmen (einrichten integrierte Koordination/Management anstehender Klimaanpassungs-, Gestaltungs-, Mobilitäts- und Infrastrukturmaßnahmen)
- Energetische Ertüchtigung des Gebäudebestands
- Ausbau Photovoltaik
- Einrichtung und Ausbau von Nahwärmenetzen
- Nachhaltige Systeme wie Kraft-Wärme-Kopplung etablieren
- Zusammenarbeit mit den Netzbetreibern, Ziel der erneuerbaren Energieerzeugung
- Parzellenübergreifende Lösungen, zusammenhängende Netze entwickeln
- Digitalisierung und Datensätze gezielt einsetzen, um konkrete Ziele zu avisieren
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen schaffen
- Verzahnung mit Smart City sowie weiteren laufenden Projekten
- Gezielte Kontaktaufnahme zu Eigentümer:innen: Informations- und Beratungsangebote bzgl. Förderungsmöglichkeiten schaffen

Nr.	Maßnahmen im Wirkungsbereich dieses Handlungsfeldes
1	Klimaquartier „Bahnhof West“
2	Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“
3	Aufwertung Park Marienfriedhof
4	Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten Bahnhofsvorplatz inkl. Umfeld
5	Aufwertung Angoulêmeplatz
6	Umgestaltung Rosenhagen
7	Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“
8	Umgestaltung Achse Osterstr / Scheelenstr
9	Dachgestaltung (am Beispiel der Arnekengalerie)
10	Modernisierung historisches Rathaus
11	Umgestaltung Platz An der Lilie
12	Aufwertung Andreasplatz
13	Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche
14	Generationenübergreifende Spielplatz-Offensive
15	Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt
16	Pflanz- und Begrünungselemente
17	Wohlfühl-Oasen
18	Fassadengestaltung Cultural Hub (PULS) am Angoulêmeplatz
19	Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten
22	Nachverdichtung
23	Gestaltungskonzept
24	Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt
25	Klimaanpassungskonzept Innenstadt
26	Verfügungsfonds
27	Integriertes Management Stadtumbau + Klimaanpassung
28	Öffentlichkeitsarbeit
29	Forum „Was macht uns aus“
30	Digitalisierung (Hildesheim-App)
32	Leerstandsaktivierung
33	Aktivierung Wohnungsleerstand
36	Lauschen und Entdecken
37	Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete



7. MASSNAHMEN

✕ HANDEL UND GEWERBE
Innenstadt aktiv erleben

✕ WOHNEN UND MISCHNUTZUNG
Urbane Vielfalt für Alle

✕ MOBILITÄT UND VERKEHR
Multimobil und vernetzt

✕ KULTUR, FREIZEIT UND TOURISMUS
Innenstadt gemeinsam gestalten

✕ FREIRAUM- / STADTGESTALTUNG
Lebendige Plätze, atmosphärische Oasen

✕ NACHHALTIGKEIT UND KLIMAANPASSUNG
Smart, resilient und blau-grün

UMSETZUNGSZEITRÄUME

Kurzfristig = 1-5 Jahre

Mittelfristig = 6-10 Jahre

Langfristig = 11-15 Jahre

Auf Grundlage des umfassenden Beteiligungs- und Analyseprozesses konnte ein maßgeschneidertes Maßnahmenkonzept erstellt werden, welches laufende Prozesse und bereits angestoßene Maßnahmen in der Innenstadt aufnimmt und ergänzende Maßnahmen formuliert. Jede Maßnahme ist mindestens einem der sechs Handlungsfelder zugeordnet und unterliegt dem übergeordneten Ziel einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung.

Der öffentliche Raum als erlebbarer und sichtbarer Rahmen der Hildesheimer Innenstadt soll an die Herausforderungen an Aufenthaltsqualität, Gestaltqualität, Klimafol-

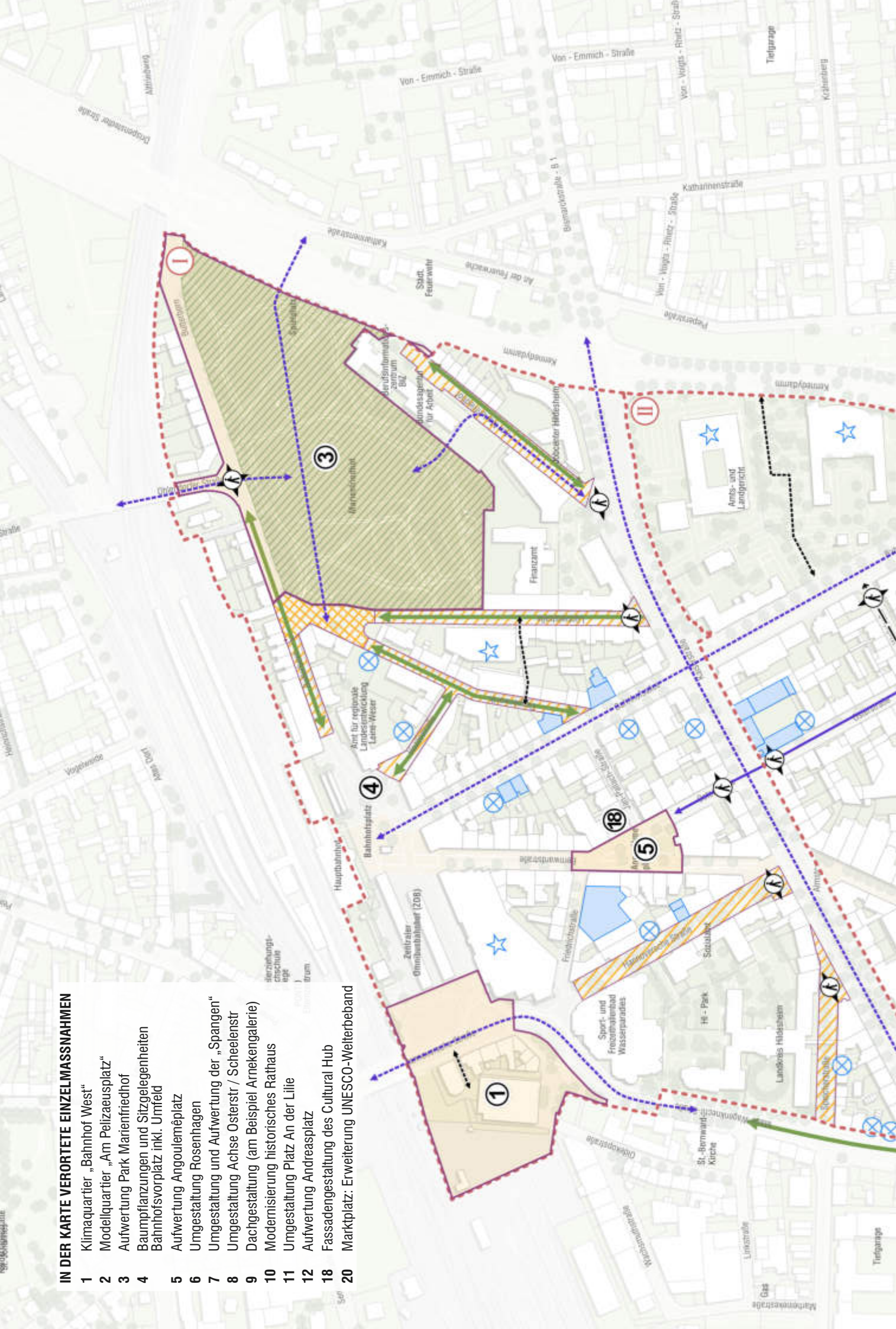
geanpassung und nachhaltige Mobilität angepasst werden. Folgend werden Maßnahmen sowie mögliche Schritte zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Die entsprechenden übergeordneten Konzepte und Planwerke, Schlüsselakteure und ISEK-Ziele sollen bei der Konzeption im Zuge der Umsetzung konsultiert werden.

Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die verorteten Projekte auf einem Plan. Dieser leitet sich aus dem SWOT-Plan ab und hebt die definierten Entwicklungspunkte grafisch hervor. Auf den darauffolgenden Seiten werden alle Maßnahmen in einzelnen Steckbriefen beschrieben.

Nr.	Titel	Pilot	Priorität 1-hoch 2-mittel 3-niedrig	Umsetzungszeitraum				Handlungsfeld
				laufend / angestoßen	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	
1	Klimaquartier „Bahnhof West“		2					x x x x
2	Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“		2					x x x x
3	Aufwertung Park Marienfriedhof		1					x x x x x
4	Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten Bahnhofsvorplatz inkl. Umfeld		1					x x x x
5	Aufwertung Angouleméplatz		1					x x x x
6	Umgestaltung Rosenhagen		1					x x x x
7	Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“		2					x x x x x
8	Umgestaltung Achse Osterstr / Scheelenstr		2					x x x x
9	Dachgestaltung (am Beispiel der Amekengalerie)		3					x x x x
10	Modernisierung historisches Rathaus		1					x x
11	Umgestaltung Platz An der Lilie		2					x x x x x
12	Aufwertung Andreasplatz		3					x x x x x
13	Aufwertung internes Wegenetz / Blockinnenbereiche		2					x x x x x
14	Generationenübergreifende Spielplatz-Offensive		1					x x x x
15	Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt		1					x x x x x
16	Pflanz- und Begrünungselemente		1					x x
17	Wohlfühl-Oasen		2					x x x x x x
18	Fassadengestaltung Cultural Hub (PULS) am Angouleméplatz		1					x x x x
19	Schaffung weiterer Fahrrad-Abstellmöglichkeiten		2					x x x x x
20	Hist. Marktplatz - Erweiterung UNESCO-Welterbeband		1					x x x x x
21	Erneuerung des Abfallbehälter-Systems in der Innenstadt		3					x x x x
22	Nachverdichtung		2					x x x x
23	Gestaltungskonzept		2					x x x x x x
24	Klimafreundliches Mobilitätskonzept Innenstadt		1					x x x x x
25	Klimaanpassungskonzept Innenstadt		1					x x x
26	Verfügungsfonds		3					x x x x x x
27	Integriertes Management Stadtbau + Klimaanpassung		1					x x x x x x
28	Öffentlichkeitsarbeit		1					x x x x x x
29	Forum „Was macht uns aus“		1					x x x x x
30	Digitalisierung (Hildesheim-App)		2					x x x x
31	Fotopoints/Graffiti-kunstwerke		3					x x
32	Leerstandsaktivierung		1					x x x x
33	Aktivierung Wohnungseerstand		1					x x
34	ZIZ Hildesheim- Wir machen es!		2					x x x x x x
35	Modellprojekt NQG		2					x x x
36	Lauschen und Entdecken		2					x x x
37	Vorbereitende Untersuchungen / Sanierungsgebiete		1					x x x x x x

IN DER KARTE VERORTETE EINZELMASSNAHMEN

- 1 Klimaquartier „Bahnhof West“
- 2 Modellquartier „Am Pelizaeusplatz“
- 3 Aufwertung Park Marienfriedhof
- 4 Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten
Bahnhofsvorplatz inkl. Umfeld
- 5 Aufwertung Angoulêmeplatz
- 6 Umgestaltung Rosenhagen
- 7 Umgestaltung und Aufwertung der „Spangen“
- 8 Umgestaltung Achse Osterstr. / Scheelenstr
- 9 Dachgestaltung (am Beispiel Arnekegalerie)
- 10 Modernisierung historisches Rathaus
- 11 Umgestaltung Platz An der Lilie
- 12 Aufwertung Andreasplatz
- 18 Fassadengestaltung des Cultural Hub
- 20 Marktplatz: Erweiterung UNESCO-Weiterbeband



LEGENDE

STADTGESTALTUNG & SANIERUNG

Kulissenempfehlung für Vorbereitende Untersuchungen

Nördliche Innenstadt

Südliche Innenstadt

Einzelmaßnahmennummern

Räumlich definierte und abgegrenzte Einzelmaßnahmen

Aufwertung (Straßen & Plätze)

Umgestaltung (Straßen & Plätze)

Nachverdichtung Gebäudehöhe*

Nachverdichtung Baulücke*

Nutzung größerer Dachflächen*

zählte Potenziale sind gemäß der

**aufgezählte Potenziale sind gemäß der einschlägigen Vorschriften und der räumlichen Bedingung vor Ort individuell zu bewerten*

FREIRAUM & KLIMAANPASSUNG

Aufwertung Grünraum

Entsiegelung

Sültequelle als Ausgangspunkt
für die Schaffung offener
Wasserflächen und -läufe

STADTGEFÜGE & VERKNÜPFUNGEN

Umgestaltung der "Spannen"

Umgestaltung der (Bad-)Achse

Osterstraße/Scheelenstraße

Aufwertung internes Wege-

netz / Blockinnenbereiche

Aufwertung Radwegenetz

(Zustand, Luckenschlusse)

Straßenquerung erleichtern

N ⊕ ohne Maßstab

1. KLIMAQUARTIER „BAHNHOF WEST“

Handlungsfelder

1 2 3 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Langfristig

Beschreibung

Die Flächen westlich des Bahnhofs stellen eine der wichtigsten noch teilweise unbauten städtebaulichen Entwicklungsflächen für die Hildesheimer Innenstadt dar. Die Abgrenzung der Fläche verläuft im Norden und Westen entlang der Grenzen des Betrachtungsraumes des ISEK. Südlich dienen die vorliegenden Flurstücke als Begrenzung und im Osten findet die Fläche über die Hannoversche Straße hinweg ihre Begrenzung. Im Zuge der Auseinandersetzung mit dieser zentralen Potenzialfläche muss auch das über den Betrachtungsraum hinaus liegende Areal mit untersucht werden um eine zeitgemäße städtebauliche Lösung für das Quartier als zukünftigen Stadtbaustein zu entwickeln.

Die Grundstücke sind bereits genutzt und erschlossen. Die westliche Raumkante des Bahnhofsvorplatzes entlang der Hannoverschen Straße zeichnet sich durch gründerzeitliche Bebauung aus. Die Nutzungen sind unter anderem geprägt durch Einrichtungen des Nachtlebens (Erotik, Bar, Tätowierstube) und ein Teil der Erdgeschosse steht leer. Auf der rückwärtigen Seite der Bebauung befindet sich das privat betriebene Parkhaus Rose.

Mit dem MIV kann die Fläche über die Olde-

kopstraße erreicht werden. Zu Fuß gibt es südlich des Hauses Hannoversche Straße 18 die Möglichkeit, über eine Treppe von der Hannoverschen Straße auf den DB-Parkplatz zu gelangen. Vom Bahnsteig auf der Seite des Bahnhofsgebäudes aus kann über einen Fußweg zudem direkt ebenerdig der DB-Parkplatz erreicht werden. Die Kreuzung südlich des Kreisverkehrs (Oldekopstraße / Hannoversche Straße / Marie-Wagenknecht-Straße) wird als ungeordneter Verkehrsraum wahrgenommen. Die stark versiegelten Freiflächen im westlichen Teil des Geländes befinden sich aktuell in der Hand der Deutschen Bahn und werden als ebenerdiger Parkplatz genutzt. Die einst an dieser Stelle vorübergehend betriebene Haltestation für Autozüge könnte bei Gesprächen wieder aufgenommen werden.

Der zwischen Kreisverkehr und Bahngleisen liegende Parkplatz stellt eine Fläche mit Neubaupotenzial dar. Ziel ist hier eine Nutzungsmischung, die durch strategisch sinnvoll gewählte öffentlichkeitswirksame Erdgeschossnutzungen zur Belebung des Bahnhofsvorplatzes beitragen soll.

Die vorgeschlagene grafische Variante stellt eine mögliche Vision zur städtebaulichen Konfiguration der Baukörper dar. Für eine



Abb. 136: Verortung



Abb. 137: Vision „Bahnhof West“

nachhaltige Umsetzung des Projektes werden weitere Qualifizierungsverfahren (siehe „Mögliche Schritte“) empfohlen. Auf Grund der Eigentumssituation und der verschiedenen Flurstücke im bebauten Bereich des Gebiets wird es nach aktuellem Wissenstand als sinnvoll gesehen, in zwei Abschnitten zu agieren.

Abschnitt 1 - Parkplatz am Busbahnhof:

Eine starke Setzung durch ein weither sichtbares Hochhaus auf einem zwei- bis viergeschossigen Sockelbau wird an Stelle des Parkplatzes am Busbahnhof als neue städtebauliche Dominante vorgeschlagen, um das Potenzial der momentan stark untergenutzten Fläche auszuschöpfen. Entlang der Bahnlinien sollen in einer Riegelbebauung mit Lärmschutzfunktion die mittel- bis langfristig im Parkhaus Rose wegfallenden Parkplätze untergebracht werden.

Abschnitt 2 - Neuordnung des Blocks:

Nach einem Abriss des gestalterisch stark mangelhaften Parkhauses Rose entsteht ein großzügiger Raum, um den Block nach Westen hin zu komplettieren. In der vorgeschlagenen Variante geschieht dies durch einen städtebaulichen Auftakt an der Kreuzung, welcher architektonisch und durch einen kleinen Antrittsplatz in das Quartier hineinleitet.

Zukünftig ist sinnvoll, im Dialog mit der DB die sich westlich fortsetzenden Bahnflächen umzuwidmen und das Quartier „Bahnhof West“ modulweise zu ergänzen. Der Entwurf

des Büros Brederlau + Hohnschop aus dem Jahr 2002 sollte aktualisiert werden.

Maßnahmenziele

- Entwicklung innovatives und nachhaltiges Klimaquartier mit Modellcharakter
- Soziale Gerechtigkeit, Innovatives Energiekonzept, Kreislaufwirtschaft
- Hochpunkt als weiterer städtebaulicher Akzent für den Innenstadteingang
- Zuführung einer sinnvollen Nutzung für den untergenutzten Parkplatz
- Teilweise Integration von Bestandsnutzungen (Wohnen, Parken, Gewerbe, etc.)
- Weitere Ergänzung durch Gewerbe, Co-Working, Dienstleistungen, etc.
- Diverse Trägerkonzepte für Querfinanzierung von Räumen und Nutzungen kultureller, sozialer oder öffentlicher Art

Mögliche Schritte

- Machbarkeitsstudie zur Klärung der Rahmenbedingungen der Quartiersentwicklung (Nutzung, Art und Maß der Bebauung, Beteiligung, Eigentümer:innen, ...)
- Qualifizierung durch Wettbewerbsverfahren, Empfehlung: Hochbaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb für Abschnitt 1 inklusive städtebaulicher Ideenteil für Abschnitt 2
- (Vorhabenbezogener) Bebauungsplan
- Realisierung des Wettbewerbsergebnisses
- Langfristig modulweise Ergänzung

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 138: Parkplatz beim Parkhaus Rose



Abb. 139: Parkplatz am ZOB, Blick nach Westen

2. MODELLQUARTIER „AM PELIZAEUSPLATZ“

Handlungsfelder

2 3 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Langfristig

Beschreibung

Die Abgrenzung der Maßnahmenfläche verläuft über den Kläperhagen und die Grundstücke südlich der Kantorgasse bis zu den Raumkanten des Pelizaeusplatz. Die Verbindung zur Schuhstraße über die Altpetristraße wird auf Grund der städtebaulichen Einbindung ebenfalls mitgedacht. Das Panorama-Hochhaus an der Schuhstraße stammt aus der Nachkriegsmoderne. Besonders prägnant ist auch der namensgebende Pelizaeusplatz.

Das Parkdeck vor Ort beinhaltet private Stellplätze (auf dem Dach sowie in der Garage), von denen ein Teil durch ein Parkunternehmen verwaltet wird. Die Wohnsituation für bestehende Anwohnende ist wegen der Dominanz des ruhenden Verkehrs unattraktiv. Auf Grund der städtebaulichen Missstände an dieser Stelle, die sich auf die Unternutzung durch das private, eingeschossige Parkdeck, das in die Jahre gekommene Kolleggebäude und den sanierungsbedürftigen stark versiegelten öffentlichen Raum zurückführen lassen, besteht ein Bedarf für eine zukünftige Neuordnung.

Die grafische Vision stellt eine von verschiedenen möglichen städtebaulichen Konfigurationen an dieser Stelle dar, welche das Ziel eines gemischten Quartiers verfolgt. Bestehende Nutzungen wie das Wohnhaus sind entsprechend mit zu integrieren, die Stellplätze in den Parkdecks ebenfalls, sofern der Bedarf dafür besteht. Die Verknüpfung zwischen Pelizaeusplatz und der gewerblichen Nutzungen im Gebäude (Erdgeschoss sowie ggf. weitere Geschosse) ist ein zentrales Element zur Belebung der Flächen.

Die starke Mischung der Nutzungen kann z.B. durch die Wahl entsprechender städtebaulicher Typologien (Reihenhaus, Mehrfamilienhaus / Nutzungsgemischter Block) aber auch durch die gebäudefüllenden Wohn- und Nutzungsformen beeinflusst werden und ist als rahmengebende inhaltliche Vorgabe für die Umsetzung vorzudefinieren. Das kann in einer Machbarkeitsstudie und im Prozess der Entwicklung einer Aufgabenstellung für einen möglichen Wettbewerb geschehen. Ein solchermaßen geplantes und qualifiziertes Vorgehen wird wegen der städtebaulich wichtigen Lage in der Innenstadt empfohlen.



Abb. 140: Verortung



Abb. 141: Vision „Am Pelizaeusplatz“

Maßnahmenziele

- Neuordnung der städtebaulichen Struktur des Blocks und der zugehörigen strategisch wichtigen Freiräume (Pelizaeusplatz, aber auch Kläperhagen)
- Zuführung einer sinnvollen Nutzung für den untergenutzten Parkplatz westlich vom ZOB
- Teilweise Integration von Bestandsnutzungen (Wohnen, Parken, Gewerbe, etc.)
- Hauptnutzungen: Wohnnutzung, aktive Erdgeschosszonen zum öffentlichen Raum hin
- Alternative Wohnkonzepte, Studierendenwohnen, Seniorenwohnen sind denkbar
- Teilweise Dienstleistung, Arbeitsräume Studierende, Gemeinschaftsräume, ggf auch Teile durch Universität belegbar, etc.
- Nachhaltige, innovative Realisierung
- Diverse Trägerkonzepte für Querfinanzierung von Räumen und Nutzungen kultureller, sozialer oder öffentlicher Art („Öffentliche Güter“)

Mögliche Schritte

- Klärung der Rahmenbedingungen der Quartiersentwicklung durch Machbarkeitsstudie
- Ggf. Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Vordefinition der baulichen Struktur
- Qualifizierung durch hochbaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb
- Ggf. vorhabenbezogener Bebauungsplan
- Realisierung des Wettbewerbsergebnisses

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 142: Kollegengebäude Gymnasium Josephinum Marienschule



Abb. 143: Parkplatz, Parkdeck am Kläperhagen

3. AUFWERTUNG PARK MARIENFRIEDHOF

Handlungsfelder

2 3 4 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Der Park Marienfriedhof als größte zusammenhängende Grünfläche im ISEK-Gebiet stellt das wichtigste freiräumliche Entwicklungspotenzial dar und muss nicht zuletzt auf Grund der klimatischen Funktion in seiner Ausdehnung erhalten bleiben. Es gibt gleichzeitig schwerwiegende strukturelle Probleme des Parks selbst sowie der direkten Umgebung. Handlungsbedarfe in diesem Übergangsbereich werden in Bezug auf Versiegelung und Gestaltung auch in Maßnahme Nr. 4 erläutert.

Die Gestalt des Parks gründet in der früheren Funktion als Friedhof und aus dieser Zeit sind vielfältige Relikte erhalten. Deshalb ist die gesamte Fläche denkmalgeschützt – dies muss in der Konzeptkonkretisierung berücksichtigt werden. In der aktuellen Situation wirkt der Park jedoch stellenweise verwahrlost und befindet sich in stark sanierungs- und pflegebedürftigem Zustand.

Der Haupthandlungsbedarf liegt in der Öffnung nach außen über die wichtigen Verknüpfungsorte. In der historischen Nutzung als Friedhof war die Fläche introvertiert, sie muss jedoch zukünftig zur Aktivierung, Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität einladend wirken. Dazu gehört auch die schritt-

weise Befreiung des umgebenden Straßenraums vom ruhenden Verkehr und die Sanierung des Straßenraumes selbst, der ebenfalls in die Jahre gekommen ist. Gleichzeitig ist der Parkrand vom Strauchwerk zu befreien, während die Großbäume erhalten werden müssen. Dies führt zu einer Öffnung von Blickbeziehungen in das Innere des Parks und rückt die Grünfläche stärker ins Bewusstsein der Passanten.

Das aktuelle Verständnis des Parks als Durchgangsraum auf der vielbenutzten Fußgänger Verbindung zwischen Nordstadt und Innenstadt über die Fußgängerbrücke zum Butterborn ist in der Aufwertung weiterzuentwickeln zum Verständnis eines Trittssteins mit Aufenthaltsqualität. Der Übergang von Fußgängerbrücke zum Park muss geschaffen werden durch eine Öffnung einer Sichtachse.

Das Gestaltungskonzept der Wege und Freiflächen muss für den Park und die Verknüpfungen weiter neu aufgelegt werden und aktive Nutzungen integrieren. Der Park wird zu später Stunde teilweise als Angstraum beschrieben. Dieser Problematik muss neben der allgemeinen Aktivierung z.B. durch ein Beleuchtungskonzept begegnet werden. Eine vorgeschlagene Herangehensweise zur



Abb. 145: Marienfriedhof



Abb. 144: Marienfriedhof

Belebung des Parks ist die Gestaltung „aktiver Taschen“ mit Spiel, Sport, Fitness und weiteren Nutzungen, die in Reaktion auf die Bedarfe der Nutzer:innen durch Partizipation und in einem langfristigen Prozess definiert werden können. Eine enge Abstimmung des Konzepts mit der Denkmalpflege ist zentral um die richtigen Stellen für die „aktiven Taschen“ herauszukristallisieren.

Die Verlegung des bestehenden Spielplatzes an eine einsehbarere und sicherere Stelle im westlichen oder mittleren Teil des Parks wird empfohlen. Des Weiteren kann für temporäre und kurzfristige Belebung durch Pop-Up-Boxen (Coffee-Bike, gastronomisches Angebot) gesorgt werden. Eine Integration von öffentlichen Toiletten und Trinkwasserbrunnen ist ebenfalls sinnvoll.

Maßnahmenziele

- Vernetzung mit den weiteren großen Grünflächen in Hildesheim (historische Wallanlagen, Steingrube, ...)
- Park als attraktiver, qualitätvoller Raum
- Nachhaltige kooperative Konzepte realisieren, Synergien nutzen
- Aufenthaltsqualität und Gestaltqualität verbessern
- Aktivierung an strategischen Stellen

Mögliche Schritte

- Vorbereitende Konzeptkonkretisierung, in Verbindung mit zukünftig ggf. folgenden Vorbereitenden Untersuchungen und mit Maßnahme 4
- Partizipation, Identifikation und Aktivie-



Abb. 146: Verortung und Ideenskizze

rung von Engagement (auch in Hinblick auf Möglichkeiten zur Co-Produktion)

- Qualifizierung, ggf. durch freiraumplanerisches Werkstattverfahren
- Ausführungsplanung und Umsetzung der Maßnahme

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

Exkurs „Co-Produktion“ - Lebenswelt Park:

Neben der Verknüpfung und Gestaltung ist auch zentral, das Leben aus den umliegenden Quartieren in den Park hineinzutragen und die Fläche als nutzbaren, lebendigen Lebensraum für Alle zu gestalten. Vielerorts bestehen bereits positive Beispiele für die „Co-Produktion“ von Freiräumen. Dies bezeichnet die Kombination von öffentlichen und privaten Kräften.

Es gilt also in solch einem Fall gemeinsam mit öffentlicher Hand, Fachplaner:innen, Zivilgesellschaft und weiteren Akteuren tragfähige Konzepte zu entwickeln. Dies bedarf einem ausführlichen Vorbereitungsprozess und privatem Engagement, welches im Prozess identifiziert und befeuert werden soll. In der Folge entsteht eine Aufgabenteilung (Pflegekooperationen, Patenschaften, Nutzungsüberlassung, Nutzungsvereinbarungen, ...) mit Synergien für alle Beteiligten. Als wichtige Synergie ist hier der geteilte Pflegeaufwand zu erwähnen.

Nicht zuletzt sorgt das Engagement für ständige soziale Kontrolle und somit besteht eine geringere Gefahr für Vandalismus, Verwahrlosung oder ähnliches. Die beschriebenen positiven Effekte färben auch durch die Co-Produktion einer Teilfläche auf den gesamten umgebenden öffentlichen Raum ab, in der Realisierung sind also Mischformen strategisch sinnvoll. Der Park Marienfriedhof bietet ausreichend Raum für Experimentierflächen, die je nach Akteurskonstellation und Engagement in Dimension und Art während des Konzeptionsprozesses konkretisiert werden müssen.

4. BAUMPFLANZUNGEN & SITZGELEGENHEITEN BAHNHOFVORPLATZ INKL. UMFELD

Handlungsfelder

2
5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig

Beschreibung

In der Bürger:innenbeteiligung wurde der bis 2015 umgestaltete Bahnhofsvorplatz als tendenziell negativ wahrgenommen. Die südliche Bahnhofsallee ist aktuell einseitig unbepflanzt. Aus diesem Grund ist eine Bepflanzung als Allee als langfristiges Ziel zu sehen (aktuell auf Grund von verlaufenden Leitungen nicht umsetzbar). Im gesamten südlichen Bereich um den Bahnhof besteht im Vergleich zum restlichen ISEK-Gebiet eine geringere Baumdichte und häufig sind leere Pflanzbeete anzutreffen.

Der Bahnhof als Eingang zur Innenstadt ist das Aushängeschild für Durchreisende. Der steinerne Bahnhofsvorplatz soll deshalb an geeigneten Stellen entsiegelt werden um Platz für Grün und einladende Sitzgelegenheiten zu bieten. Ein räumlicher Einbezug der Wohnumgebung im Bereich der Hezilo-

straße, Pepperworth, Butterborn sowie die weiteren vom Bahnhofsgebäude abgehenden Achsen ist zur städtebaulich strategischen Entwicklung notwendig und kann in bedarfsgerechten Phasen erfolgen.

Es ist notwendig, im Sinne der Klimaanpassung neue Bäume möglichst in Tiefbeeten zu pflanzen, sodass Wasser bei Starkregenereignissen versickern kann. Die Vegetation ist entsprechend robust sowie aus den heimischen Regionen zu wählen. Wichtige Stellenschraube ist der Austausch von Parkplätzen gegen Pflanzbeete und aktivierende Stadtmöblierung, um in den stark versiegelten Lagen eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen. An dieser Stelle sollen auch nachhaltige Verkehrsmittel mitgedacht werden. Die Maßnahme ist mit den entsprechenden Fachkonzepten eng abzustimmen.

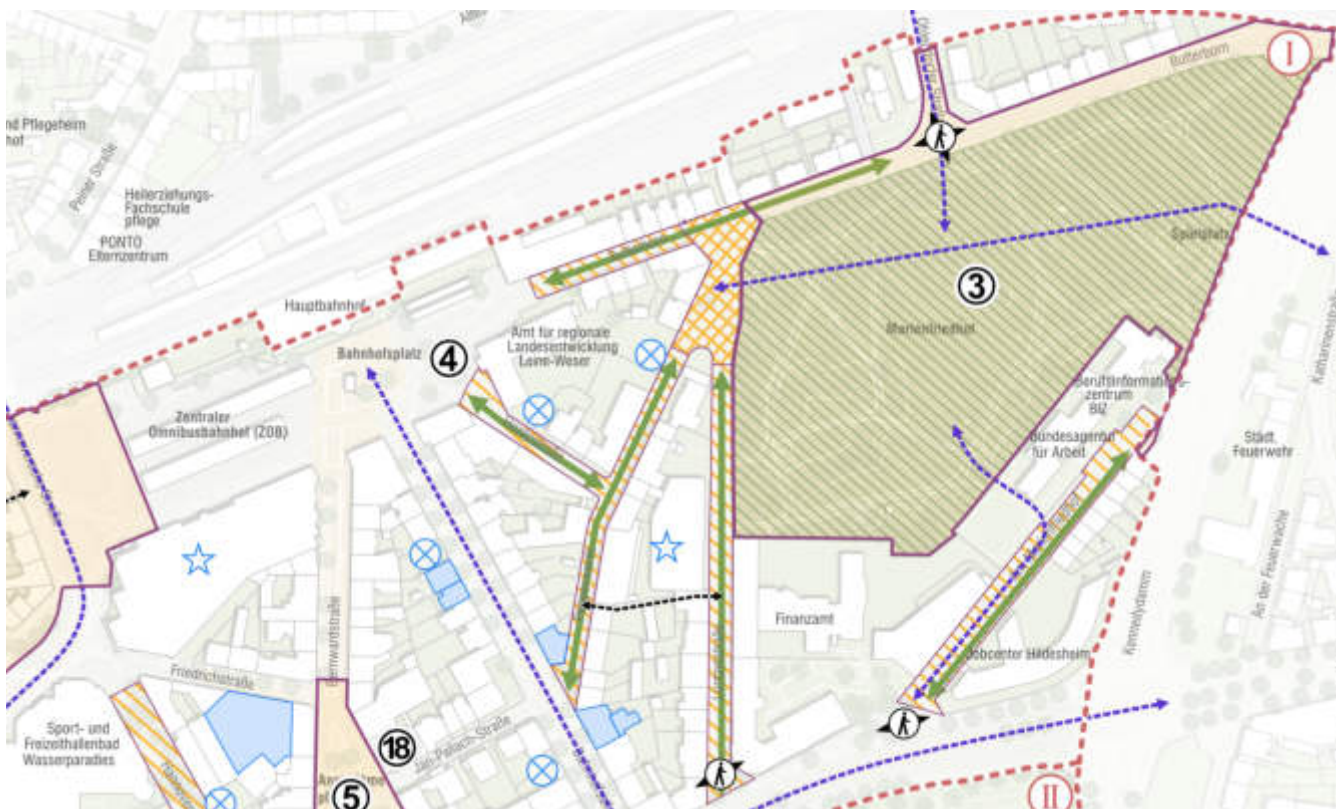


Abb. 147: Verortung

Maßnahmenziele

- Den Eingang zur Innenstadt aufwerten
- Das gesamte Bahnhofsumfeld in die Betrachtung einbeziehen
- Klimaanpassung und Begrünung
- Stellplatzflächen durch attraktive Grünflächen ersetzen
- Attraktive Möglichkeiten zum Sitzen anbieten
- Öffentliche Toilettenanlagen
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen
- Pflegeaufwand mitdenken und geringhalten

Mögliche Schritte

- Konzeptentwicklung
- Enge Abstimmung mit Maßnahmen 23, 24 und 25 sowie weiteren relevanten Fachkonzepten
- Weiterer Einbezug der Bürger:innen durch Öffentlichkeitsarbeit
- Ggf. Gutachter-/ Wettbewerbsverfahren
- Freiraumplanung im Zusammenhang mit Maßnahme 3

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 148: Pflanzbeet vor Bahnhofsgebäude



Abb. 149: Unbegrünte Straßenzüge

5. AUFWERTUNG ANGOULÊMEPLATZ

Handlungsfelder

1 3 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig

Beschreibung

Der Angoulêmeplatz ist Teil der Fußgängerzone und wurde nach einem Wettbewerbsverfahren saniert und umgestaltet, die Fertigstellung erfolgte 2017. Die Betrachtung des Platzes in seiner Beziehung zum Bahnhofsvorplatz und zum Marienfriedhof ist wichtig für die Gesamtentwicklung im Bernwardquartier, welches insgesamt urban und lebendig ist. Jedoch ist der Angoulêmeplatz selbst geprägt durch einen Mangel an Veranstaltungen und wenige attraktive Nutzungen. Das neue PULS birgt ein großes Potenzial mit einer offenen Gestaltung des Erdgeschosses und kultureller Nutzungen positiv auf den Platz auszustrahlen. Die Fassade soll zukünftig ansprechend gestaltet werden, hierzu wurde ein Wettbewerb durchgeführt (siehe Maßnahme 18).

Der Platz wird als Durchgangsort mit wenig Aufenthaltsqualität erlebt. Die Beleuchtung ist nachts zu gering, hier empfiehlt sich ein Beleuchtungskonzept.

Am nördlichen Punkt des Platzes befindet sich eine beleuchtete Skulptur, die in Anlehnung an die Papierproduktion in der französischen Partnerstadt Angoulême eine Papierrolle darstellt. Eine klare Beschreibung der künstlerischen Idee fehlt jedoch im Bereich der Skulptur und sollte bei der weiteren Auf-

wertung des Platzes eingeplant werden. Vorstellbar wäre zum Beispiel eine erläuternde Bodenplatte mit Textrelief.

Die Substanz befindet sich in einem guten Zustand. Der Bodenbelag ist im Stil des nördlichen Bereichs der Fußgängerzone und zieht sich bis an die Raumkanten der angrenzenden Gebäude hin. In der Beteiligung wurde darauf hingewiesen, dass er eine häufigere Reinigung benötigt, da hier oft Schmutz und Müll vorzufinden ist.

Die Gestaltung erlaubt eine relativ flexible Bespielung und Nutzung des Platzes. Deshalb wird hier empfohlen besonders temporäre Nutzungen und Events zu forcieren und zu ermöglichen. Die partizipative Entwicklung und kooperative Realisierung von Projekten wie zum Beispiel einer temporären Theaterbühne aus Holz ist hier als Ansatz zu nennen. Eine Begrünung durch bewegliche Elemente inklusive Sitzflächen wertet den Platz auf und ist in Verbindung mit den Vorgaben aus dem Gestaltungskonzept umzusetzen (siehe auch grafische Beispielvision).

Das südlich anschließende und durch Bordsteine und Hecken sichtbar abgetrennte Grundstück der Deutschen Bank wird als Parkplatz (mit Schranken geschlossen) ge-



Abb. 150: Verortung

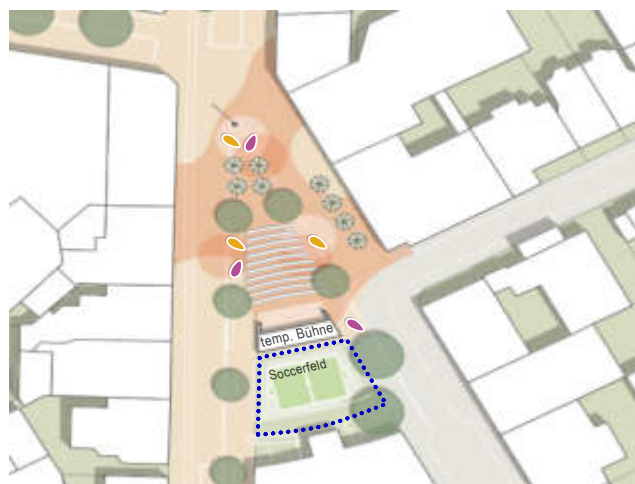


Abb. 151: Vision temporäre Nutzungen

nutzt und verkleinert den Platz räumlich. Diese harte Einschränkung könnte z.B. durch eine Einigung für temporäre Nutzungen auf der Parkplatzfläche schrittweise entspannt werden und zukünftig mehr Raum für Diskussion erlauben. Denkbar wäre auch ein Ausweichen der Außenbestuhlung der Gastronomie auf den Parkplatz, während andere Events auf dem Platz stattfinden, aber auch andersherum das zur Verfügungstellung des Parkplatzes für temporäre Nutzungen (z.B. Mini-Soccerfeld wie in der Beispielvision vorgeschlagen). Für eine Umsetzung einer solchen Kooperation ist in jedem Fall eine konstruktive Kommunikation erforderlich, welche durch die Stadt initiiert werden soll.

Maßnahmenziele

- Belebung und Bespielung des Platzes
- Begrünung durch mobile Elemente
- Temporäre Nutzungen / Events
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen



Abb. 152: Blick über den Platz auf die Deutsche Bank



Abb. 153: Blick auf das „PULS“

- Zusammenwirkung mit Kultur, Einzelhandel, Kunstschaffenden, Studierenden, etc.
- Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit

Mögliche Schritte

- Begrünungskonzept im Zusammenhang mit Maßnahme 16 und 23
- Beleuchtungskonzept in Abstimmung mit Maßnahme 23
- Umsetzung und weitere Konzeption / Planung mit geeigneten Fachplanungsbüros
- Umsetzung von Kunst / kulturellen Elementen mit Innenstadtkultur:innen (Kultur, Kunst, Universität, etc.)
- Prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 15 Wirtschaftsförderung und Liegenschaften



Abb. 154: Blick auf die Skulptur

6. UMGESTALTUNG ROSENHAGEN

Handlungsfelder

2 3 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Der Platz am Rosenhagen weist im Bestand eine starke Versiegelung auf. Die erhöhten Beton-Pflanzbeete mit Blühbäumen haben durch ihr Alter und die Beschaffenheit Substanzschwächen und eine stark mangelhafte Gestaltqualität.

Darüber hinaus sind die Bestandsbäume nicht funktional im Sinne einer Aufenthaltsqualität, da keine Benutzung als Sitzgelegenheit möglich ist. Die Versickerung von Oberflächenwasser ist nicht möglich, das heißt auch eine ökologische Funktion ist nur bedingt gegeben. Die Barrierefreiheit ist im Bestand nicht durchgängig gegeben.

Die Verkehrsführung ist ineffizient, da durch die Baumsetzungen und hohen Bordsteine eine Trennung der Straßen Rosenhagen und Hinter dem Schilde gegeben ist. Als effizientere Lösung für den Verkehrsfluss wird in der grafischen Beispielvision vorgeschlagen, eine Verkehrsberuhigung einzuführen. Der in die Jahre gekommene Bodenbelag wird ersetzt durch einen einheitlichen Stadtboden, wodurch die langsame Fahrt für den MIV in alle Richtungen ermöglicht und eine durchgängige Barrierefreiheit geschaffen wird.

Eine Begrünung und neue Strukturierung der Bäume durch tiefergelegte Beete und Pflanzen mit ökologischem Mehrwert und die Schaffung von Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten soll an dieser Stelle erfolgen. Die Möglich der Schaffung von Wasserflächen soll an dieser Stelle möglichst früh mitgedacht werden (siehe Maßnahme 15).

Der Rosenhagen der Zukunft versteht sich als Quartiersplatz und Lebensraum. Die Partizipation ist gerade vor dem Hintergrund der hohen Anzahl an Wohnhäusern in der Umgebung ein wichtiges Instrument um Akzeptanz und die Schaffung eines Aufenthaltsraumes für die Anwohnenden zu ermöglichen. Der Rosenhagen bietet des Weiteren ausreichend Raum für Experimentierflächen, um bei Bedarf zivilgesellschaftliches Engagement zu unterstützen (siehe auch Maßnahme 3, Exkurs „Co-Produktion“).

Zusammenfassend wird die vorliegende städtebauliche Struktur durch die zentrale, gut eingebundene Lage und bemerkenswert klare Platzfassung als hochkarätige Chance zur Gestaltung einer ruhigen Oase für die Bewohner:innen und Besucher:innen gesehen.



Abb. 155: Verortung

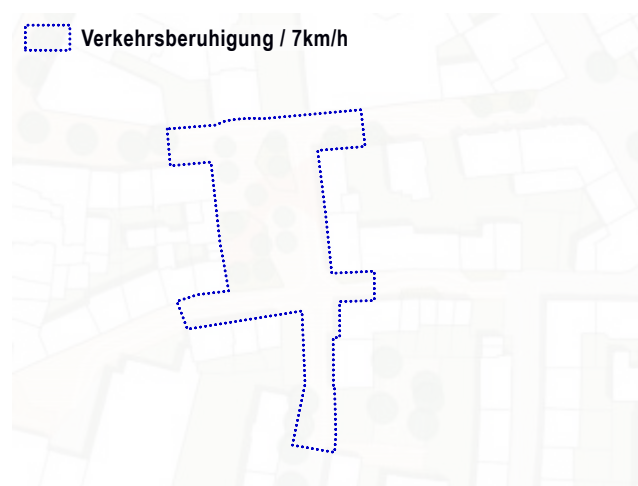


Abb. 156: Vision Rosenhagen

Maßnahmenziele

- Nutzung des Potenzials für einen Quartiersplatz auf Grund der städtebaulich passenden Proportion und Lage
- Barrierefreien, grün-blauen Aufenthaltsraum mit „Ankomm-Charakter“ für die Anwohnenden schaffen
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen
- Pflegeaufwand bei der Planung berücksichtigen
- Stellplätze im öffentlichen Raum verringern
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen
- Neugestaltung und -organisation der Stadtmöblierung und Bepflanzung
- Gemeinsame Entwicklung mit den „Spangen“ (siehe Maßnahme 7)

Mögliche Schritte

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie / Konzeptentwicklung
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 23 und weiteren relevanten Fachkonzepten
- Ggf. Gutachter-/ Wettbewerbsverfahren
- Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation (anwohnerbezogen)
- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeignetem Fachplanungsbüro

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 157: Blick nach Osten entlang der Wallstraße



Abb. 158: Blick Richtung Norden über den Rosenhagen



Abb. 159: Blick Richtung Süden auf den Parkplatz



Abb. 160: Südlicher Teil des Rosenhagen

7. UMGESTALTUNG UND AUFWERTUNG DER „SPANGEN“

Handlungsfelder



Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Die „Spangen“ als Querverbindungen zwischen den Längsachsen (Fußgängerzone und Achse Osterstraße/Scheelenstraße) in der Innenstadt weisen eine fehlende Gestaltqualität, fehlendes Begleitgrün und einen Sanierungsbedarf auf. Sie wirken durch fehlende Abfall- und Radabstellorganisation vernachlässigt.

Die zukünftigen Spangen sollen als urbane, begrünte Bindeelemente entwickelt werden, die synergetisch auch den Längsachsen durch eine verbesserte Bewegung in der Stadt zu Gute kommen. Dadurch, dass die Erdgeschosszonen entlang der Spangen eher wenig gewerblich genutzt sind und einen hohen Wohnanteil aufweisen ist das Ziel, den Charakter der Wohnstraße hier positiv zu verstärken. Dies schließt auch die stark umgestaltungs- und sanierungsbedürftigen Straßen „Rosenhagen“ und „Bei St. Georgen“ mit ein.

Die häufig im Zusammenhang mit Wohnen stehenden Erdgeschossvorzonen sollen attraktiver werden. Der hohe Anteil an straßenbegleitendem Parken soll zu Gunsten von Grün und Aufenthaltsqualität sowie al-

ternativer Mobilität verringert werden.

Es wird empfohlen, eine Verlagerung der Stellplätze in enger Abstimmung mit dem klimafreundlichen Mobilitätskonzept für die Innenstadt (Maßnahme 24) durchzuführen.

Für einen Abschnitt der „Schnellverbindung Mitte“ (durch Arneken Galerie über Arnekenstraße, Jakobstraße und Theaterstraße) besteht bereits eine Straßenplanung für die Jakobstraße aus dem Jahr 2022, hier werden bereits eine Neuordnung von Stellplätzen, die Ergänzung um Car-Sharing-Stellplätze und eine Verbesserung der Radinfrastruktur (Radweg, Abstellflächen, auch für Lastenräder) vorgenommen.

Diese Planung ist in Bezug auf die Funktionalität als zukunftsgerichtetes Positivbeispiel zu werten. Bei Umgestaltungen an anderer Stelle kann sie als lokale Referenz herangezogen werden und durch weitere im ISEK genannte Aspekte (grün-blaue Infrastruktur, Aufenthaltsqualität, Partizipation, etc.) ergänzt werden.

Eine Ausnahme stellen „Die zwei am Markt“ (Kurzer Hagen und Marktstraße; Rathausstraße) dar, da diese vermehrt an gewerbli-



Abb. 161: Verortung



Abb. 162: Spange am Rosenhagen (nördliche)

che, aktive Erdgeschosse angrenzen. Deshalb sind sie gestalterisch stark in Verbindung mit dem historisch geprägten Marktplatz, Hoken und den Entwicklungen am Platz „An der Lilie“ (Maßnahme 11) zu sehen.

Maßnahmenziele

- Verbesserung der Zusammengehörigkeit der zwei innenstädtischen Längsachsen
- Entsiegelung und Begrünung
- Barrierefreiheit schaffen
- Verkehrsberuhigung, z.B. Hindernisse für MIV
- Schaffung von innovativen Mobilitätsangeboten

Mögliche Schritte

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie / Konzeptentwicklung
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 6 sowie relevanten Fachkonzepten

- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeignetem Fachplanungsbüro
- Zeitgemäßer Umbau Straßenquerschnitte (innovative Mobilität, grün-blau, ...)
- Zeitliche Taktung von Maßnahmen gemeinsam mit anstehenden infrastrukturellen Maßnahmen (Synergien bei Baustellenplanung etc.)

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 66 Tiefbau, Verkehr und Grün

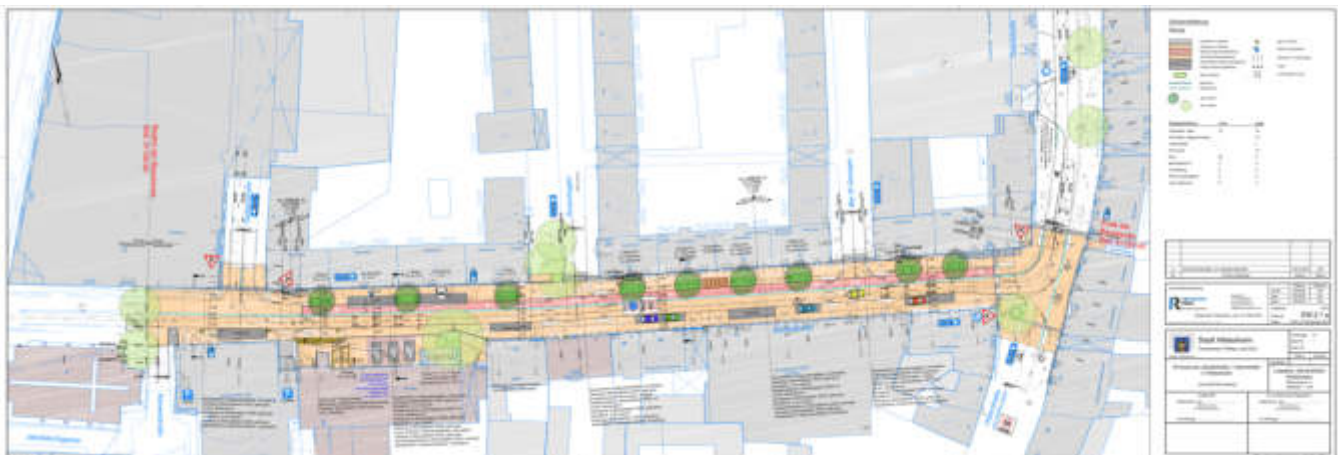


Abb. 163: Abschnitt „Schnellverbindung Mitte“, Straßenbau Erneuerung Jakobistraße (Ingenieurbüro Richter, FB Tiefbau und Grün, Stand 2022)



Abb. 164: Spange am Markt (nördliche)



Abb. 165: „Schnellverbindung Mitte“, Jakobistraße, Januar 2022

8. UMGESTALTUNG ACHSE OSTERSTR/ SCHEELLENSTR

Handlungsfelder

1 3 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Die Achse Osterstraße / Scheelenstraße verbindet den Angoulêmeplatz mit dem Pelizaeusplatz im Süden und bietet ein diverses und abwechslungsreiches Stadtbild für Passanten. Die Erdgeschosse sind zu großen Teilen aktiv gewerblich genutzt.

Im Bestand ist kein klares, durchgängiges Gestaltungsprinzip ablesbar, da die Achse auf verschiedenen Abschnitten stark heterogen geprägt ist. Die Pflanzbeete sind veraltet und erfüllen nicht die gestalterischen und ökologisch-funktionalen Bedürfnisse an eine zukunftsfähige Stadt. Die Bodenbeläge und das Mobiliar sind in die Jahre gekommen und eine weitere Entsiegelung und Begrünung durch sickerfähige Tiefbeete wird empfohlen.



Abb. 166: Verortung

Der hohe Anteil an straßenbegleitendem Parken soll insgesamt zu Gunsten von Grün, Aufenthaltsbereichen und Angeboten für die alternative Mobilität verringert werden. Die durchgängige Barrierefreiheit soll gewährleistet werden.

Speziell die Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit ist hierfür die zentrale Zielstellung. Dafür soll künftig eine Verlangsamung des MIV-Verkehrs und weitere Anpassungen in enger Abstimmung mit dem klimafreundlichen Mobilitätskonzept (Maßnahme 24) erfolgen.

Die Erdgeschossvorräume der Gewerbebetriebe sind bei der Konzeption mitzudenken. Die ansässige Quartiersgemeinschaft (Modellprojekt im Rahmen des NQG) soll im Prozess umfassend beteiligt werden.

Maßnahmenziele

- Fahrradfreundliche Umgestaltung
- Förderung alternativer Mobilitätsangebote
- Verkehrsberuhigung und -Verlagerung
- Aufwertung der Knotenpunkte zu den „Spangen“ (siehe Maßnahme 7)
- Entsiegelung, Begrünung, Barrierefreiheit
- Durchgängige, ansprechende Gestaltung

Mögliche Schritte

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie / Konzeptentwicklung
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 24 und weiteren relevanten Fachkonzepten
- Ggf. Gutachter-/ Wettbewerbsverfahren
- Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation, Kommunikation alternativer Mobilität
- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeignetem Fachplanungsbüro

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 66 Tiefbau, Verkehr und Grün

9. DACHGESTALTUNG (AM BEISPIEL DER ARNEKENGALERIE)

Handlungsfelder

1

4

5

6

Priorität

Niedrig

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Beschreibung

Die 2012 fertiggestellte Arneken Galerie ist aus städtebaulicher Sicht ein positives Beispiel für den großflächigen Einzelhandel in der Hildesheimer Innenstadt. Durch den Ansatz der Anknüpfung an historische Wegeverbindungen (West-Ost), Blickachsen und den Bau von mehreren Gebäudeteilen ist die stadträumliche Einbindung des großen Baukörpers auf dem historischen Stadtgrundriss gelungen. Auch die Arnekenstraße konnte in dem Zuge mit aufgewertet werden. Das Dachgeschoss wird u.a. durch eine von der Caritas betriebene Kita genutzt. Eine Aussichtsplattform bietet im Bereich der obersten Parkebene einen 360°- Blick über Hildesheim, des Weiteren befinden sich hier ein Taubenhaus und ein Bienenstock.

Das Management der Arneken Galerie zeigt sich offen für Vorschläge innovativer und zukunftsweisender Dachnutzung wie z.B. der Ergänzung durch Begrünung oder Flächen zur Energieerzeugung, ggf. auch in Verbindung mit der Stromversorgung von E-Ladestationen.

Im Sinne der effizienten Flächennutzung und einem besonderen Innenstadterlebnis wird eine Ausweitung der Nutzungsvarianz von Dachflächen allgemein empfohlen.

Auch wenn bei nachträglich ergänzten

Dachnutzungen Gebäuden Grenzen in Bezug auf Statik, Baurecht, Situation der Flächenvermietung /-widmung oder Ähnliches auferlegt sind, sollten durch übertragbare Modellprojekte und Kooperationen in realistisch umsetzbaren Maßstäben die Möglichkeiten neuer Nutzungen geprüft werden. Für die Dächer der Innenstadt könnten entsprechend u.a. die Einrichtung eines öffentlich nutzbaren Terrassengartens oder eines Beachvolleyballfeldes denkbare Zukunftsnutzungen sein. Angeregt wird, Impulsprojekte zur Belebung der Dachlandschaft je nach Bedarf und aktuellen Rahmenbedingungen umzusetzen.

Maßnahmenziele

- Öffentlichen Erlebnissfaktor der Innenstadt auf die Dachebene erweitern
- Effiziente Nutzung und weitere Aktivierung von Dachflächen
- Öffentliche Symbolwirkung für langfristige Mobilitätswende bei Umwidmung von Stellplätzen
- Übertragbare Maßnahmen für möglichst viele Dachflächen der Innenstadt umsetzen

Mögliche Schritte

- Modellmaßnahmen kooperativ umsetzen
- Übertragbarkeit durch Dokumentation und Ableitung von Prinzipien herstellen
- Schaffung von Kooperationen mit Hochschulen / Studierenden / kulturellen Akteuren

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Management betreffender Gebäude



Abb. 167: Aussichtspunkt auf dem Dach der Arnekengalerie

10. MODERNISIERUNG HISTORISCHES RATHAUS

Handlungsfelder

4

6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, langfristig

Beschreibung

1325 errichtet, zählt das Rathaus heute als historisches, denkmalgeschütztes Gebäude mit stadtbildprägender Wirkung. Nach dem Wiederaufbau wird es den aktuellen Anforderungen nicht mehr gerecht.

Untersuchungsergebnisse des Fachbereichs 65 der Stadt Hildesheim weisen auf einen umfangreichen Sanierungsbedarf der Bausubstanz hin, insbesondere im Bereich der Haustechnik und des Brandschutzes sowie im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung. Letztere ist laut den Untersuchungen weitestgehend abgängig, weshalb davon auszugehen ist, dass ausbleibende Sanierungsmaßnahmen zukünftig zu relevanten Einschränkungen bei der Nutzung führen.

Es werden weiterhin Mängel am Trinkwassernetz, an den allgemeinen Elektroinstallationen sowie der Energieeffizienz vor dem Hintergrund der Energieeinsparung und der Klimaanpassung beanstandet. Die Barrierefreiheit im historischen Rathaus ist nur unzureichend gewährleistet und es gilt eine mögliche Verbesserung im Rahmen der Möglichkeiten des Denkmalschutzes zu erwirken.

Es wird empfohlen, die Sanierung auf Grundlage der Ergebnisse eines Sanierungskonzeptes umzusetzen.

Der Vorgang zur Erstellung eines Sanierungskonzeptes soll laut Fachbereich 65 folgende Inhalte umfassen:

- umfängliche Aufnahme Gebäudesubstanz
- umfängliche Aufnahme Technik

- Festlegung des Sanierungsbedarfs
- Ableitung Sanierungsvorgehen mit zu erwartenden Kosten / zeitlichem Rahmen
- Umgang mit dem Ratskeller klären

Bis zum Abschluss eines solchen Konzeptes / dem Beginn der Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollten nur noch akut erforderliche Maßnahmen in Bezug auf Erhalt der Betriebsfähigkeit und Sicherheit umgesetzt werden. Die Priorität liegt im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung, um die Betriebsfähigkeit des Rathauses zu gewährleisten (vgl. FB 65, 15.06.2022: StUM-Vorlage „Erstellung Sanierungskonzept Rathaus“).

Maßnahmenziele

- Denkmalschutzgerechte Instandhaltung und Sanierung
- Zeitgemäße Modernisierung
- Erhöhung der Energieeffizienz
- Gewährleistung der durchgängigen und geschossübergreifenden Barrierefreiheit

Mögliche Schritte

- Erstellung eines Sanierungskonzeptes
- Ausschreibung der Sanierung und Modernisierung des Rathauses
- Bedarfsgerechte Integration des Ratskellers in die Baumaßnahmen

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 65 Gebäudemanagement

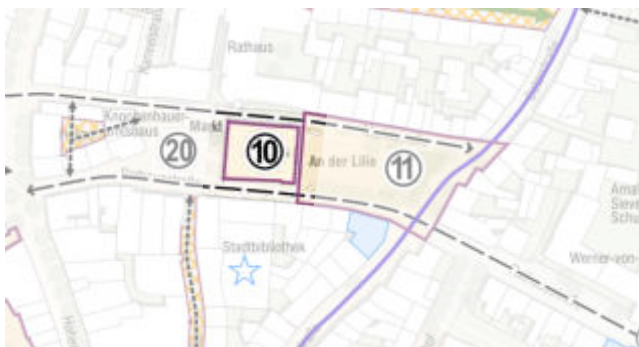


Abb. 168: Verortung



Abb. 169: Historisches Rathaus, Marktfassade

11. UMGESTALTUNG PLATZ AN DER LILIE

Handlungsfelder

1 3 4 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Der Platz an der Lilie befindet sich im Herzen der Innenstadt, rückwärtig des Rathauses und wird über das Jahr hinweg durch verschiedene Events und Aktionen bespielt.

Der namensgebende, identitätsstiftende Brunnen „Seelilie“ wurde im Zuge der nachkrieglichen Umgestaltung des Platzes als zentrales Element in Szene gesetzt. Dadurch kam die heutige Abgrenzung zu den umlaufenden Straßen durch Mauern, steinerne Pergolen und Pflanzbeete zustande. Diese räumliche Einteilung der städtebaulichen Situation schränkt die Nutzbarkeit der Fläche ein und entspricht in der überwiegend versiegelten Ausführung nicht den zeitgemäßen Ansprüchen an Freiraumgestaltung, Nutzung und ökologische Funktion.

Eine Umgestaltung in eine offene Platzfläche, die bis zu den angrenzenden Hausfassaden gedacht wird bringt die anliegenden gewerblichen und aktiven Nutzungen stärker in Kommunikation mit dem Platz.

Der Brunnen wird weiterhin erhalten. Denkbar ist eine Entsiegelung und Begrünung in diesem Bereich, um eine ruhige grüne Insel mit begehbaren Grünflächen zu schaffen.

Die Integration von offenen Wasserflächen (siehe Maßnahme 15) ist im Sinne der Erlebbarkeit und Klimafunktion empfohlen.

Auf Grund der vielfältigen Nutzungsansprüche und der bedeutenden, öffentlichkeits-

wirksamen Lage wird an dieser Stelle die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs und einer vorbereitenden Machbarkeitsstudie (zur Klärung der Flächenbedarfe, Ansprüche von Aktionen und Events, sowie umfassender Öffentlichkeitsarbeit) empfohlen.

Maßnahmenziele

- Umgestaltung und Auflösung der unzeitgemäßen räumlichen Einteilung
- Platz an der Lilie als belebter Begegnungs- und Aufenthaltsort
- Besonderes Augenmerk auf Events und Nutzungsansprüche
- Durchgängiger Bodenbelag bis an die Hausfassaden
- Ökologische Qualität und Klimafunktion
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen
- Gewährleistung der Barrierefreiheit (Abhängigkeit mit Maßnahme 20)

Mögliche Schritte

- Vorkonzeption in Machbarkeitsstudie
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 23 sowie relevanten Fachkonzepten
- Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit
- Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb
- Freiraumplanerische Projektumsetzung

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 170: Verortung



Abb. 171: Platz an der Lilie mit Brunnen „Seelilie“

12. AUFWERTUNG ANDREASPLATZ

Handlungsfelder



Priorität

Niedrig

Umsetzungszeitraum

Langfristig

Beschreibung

Der Andreasplatz, welcher sich in mittelalterlicher innerstädtischer Struktur um die weithin sichtbare St.-Andreas-Kirche als prägendes Element des Stadtbildes herum anordnet, weist grundsätzlich eine hohe räumliche Qualität auf. Die Kirche sowie der nördlich der Kirche gelegene Teil der Freiflächen auf den Grundstücken der evangelisch-lutherischen Kirche wurden saniert. Der identitätsstiftende „Umgestülpte Zuckerhut“, ein 2010 wieder aufgebautes Fachwerkhhaus mit weiter Auskragung in den Obergeschossen und aktiver EG-Nutzung bildet den nördlichen Auftakt. Die insgesamt sieben Wege und Straßen, welche aus allen Himmelsrichtungen auf den Platz führen, bieten eine gute Anbindung für den Fuß- und Radverkehr, sind zum Teil sanierungsbedürftig und eine gestalterische Aufwertung zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wird empfohlen (siehe Maßnahme 13).

Der Aufwertungsbedarf begründet sich des Weiteren in der starken Dominanz des ruhenden Verkehrs, dem hohen Versiegelungsgrad und den in die Jahre gekommenen Stadtmöbeln. Die umlaufenden Flächen (überwiegend Kopfsteinpflaster) bedürfen teilweise auf Grund des mangelhaften Zu-

standes einer Bodenbelagssanierung. In diesem Zuge soll eine massive Entsiegelung und Begrünung, sowie Einbindung von Wasserflächen durchgeführt werden. Die Barrierefreiheit ist wenn möglich durchgängig herzustellen.

Die „Brücke“ zum Obergeschoss der Andreas-Passagen wird funktional als nicht notwendig eingeschätzt und trägt zu einer Einschränkung der gestalterischen und Aufenthaltsqualität am südlichen Teil des Platzes bei. Entsprechend sollte diese rückgebaut oder zumindest umgestaltet werden.

Eine Erneuerung der Stadtmöbel kann in Beteiligung der anliegenden Akteure vorgenommen werden, welche bereits in Eigeninitiative kleinere Aufwertungen realisiert haben. Insgesamt gilt es in Bezug auf Kunst und Gestaltung die vorhandenen Initiativen (u.a. Hochschulen und Kirchgemeinde) nach Gelegenheit und Möglichkeit einzubeziehen.

Maßnahmenziele

- Andreasplatz als atmosphärischer Begegnungs- und Aufenthaltsort
- Aufwertung der gestalterischen Qualität und Stadtmöbeln
- Ökologische Qualität und Klimafunktion
- Öffentliche Trinkwasserbrunnen
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Beteiligung bestehender Initiativen, Kunst und Kultur

Mögliche Schritte

- Vorkonzeption in Machbarkeitsstudie
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 13 und 23 sowie relevanten Fachkonzepten
- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeignetem Fachplanungsbüro
- Beteiligung von Initiativen, Öffentlichkeitsarbeit

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 172: Verortung

13. AUFWERTUNG INTERNES WEGENETZ / BLOCKINNENBEREICHE

Handlungsfelder

1 3 4 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Die Innenstadt besitzt neben den Hauptwegeverbindungen ein vor allem im südlichen Bereich mittelalterlich geprägtes kleinteiliges Netz an Gassen und Wegen, welche zum Teil hinter oder unter Gebäuden hindurchführen. Als beispielhafte Situationen für das „interne Wegenetz“ sind u.a. der Durchgang zum Pferdemarkt, die Gassen zwischen Andreasplatz und Fußgängerzone und der Durchgang von der Theaterstraße zur Jakobistraße zu nennen. Weitere Situationen werden in „Blockinnenbereichen“ gesehen, die trotz ihrer Innenlage ohne großes Hindernis vom öffentlichen Raum aus betreten werden können und durch ihre Nutzungsart einen teilweise öffentlichen Charakter entfalten. Der Hoken aber auch der Parkplatz „Kurzer Hagen“ zählen unter anderem hierzu. Für den Hoken hat die Stadt bereits Freiraumplanungen angestoßen, welche es gilt, weiterzuentwickeln.

Die zum Teil fehlende Barrierefreiheit soll behoben werden. Falls dies aus technischen Gründen nicht möglich ist, entsprechende Hinweisbeschilderung angebracht werden. Auch eine zunehmende Verschmutzung an so versteckt liegenden Orten sind zu beobachten, z.B. durch herumliegenden Müll oder ähnliches. Dem kann z.B. durch entsprechende Abfallbehälter entgegengewirkt werden.

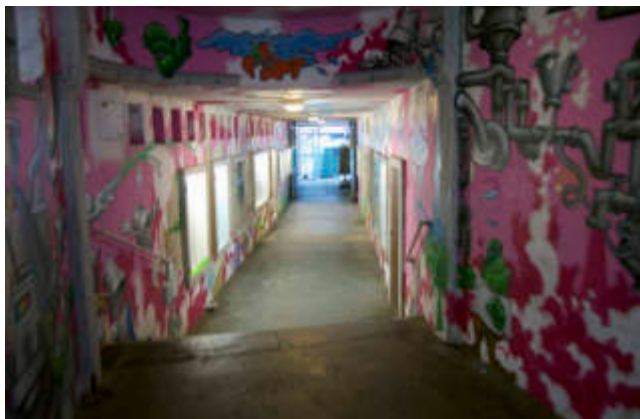


Abb. 173: Durchgang Pferdemarkt

Das geringe Sicherheitsgefühl kann neben einer stärkeren Beleuchtung (beispielsweise mehrfarbig über großflächige Paneele) auch durch die Verbesserung des akustischen Ambientes positiv beeinflusst werden. Vielerorts ist das Spielen von Musik über Lautsprecher eine bewährte Methode.

Eine Beschilderung in enger Abstimmung mit den entsprechenden vorliegenden Fachkonzepten (z.B. Maßnahme 23) verbessert die Sichtbarkeit.

Die individuellen Situationen sind nicht pauschalisierbar und deshalb in der Realisierung einzeln in Bezug auf das jeweilige direkte Umfeld zu betrachten und bedarfsgerecht in Aufwertungsprozesse zu überführen.

Die Aufwertung des zentral liegenden Hoken ist als hohe Priorität zu betrachten. Für die Judenstraße als kleine Gasse in direkter Verbindung zum Marktplatz wird ebenfalls ein Umgestaltungs- und Aufwertungspotenzial gesehen, unter anderem auch um den Eingang zur Stadtbibliothek städtebaulich herauszustellen.

Maßnahmenziele

- Erhöhung der Sicherheit
- Attraktive Gestaltung, Entsorgungsmöglichkeiten
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Beschilderung

Mögliche Schritte

- Individuelle Aufwertung und Konzeptentwicklung, ggf. Gutachterverfahren
- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeignetem Fachplanungsbüro

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

14. GENERATIONENÜBERGREIFENDE SPIELPLATZ-OFFENSIVE

Handlungsfelder

2 4 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurz- bis mittelfristig

Beschreibung

Im Bestand sind im Untersuchungsraum lediglich zwei Spielplätze vorhanden, welche für Kinder bis 12 Jahre ausgelegt sind und durch veraltete und unattraktive Gestaltung sowie teilweise herumliegenden Abfall nicht den Bedarf für eine familiengerechte Innenstadt decken. Um dieses Ziel zu erreichen muss eine Aufwertung der bestehenden Spielplätze erfolgen, gekoppelt mit einer Ergänzung um weitere Angebote.

Der in einem Innenhof liegende öffentliche Spielplatz „Rosenhagen“ erfordert eine klare Ausschilderung und bessere Beleuchtung zur Gewährleistung der Sicherheit vor Verschmutzung bei Nacht. Der Spielplatz im Park Marienfriedhof ist auf Grund seiner Lage stark benachteiligt. Er ist vernachlässigt und soll im Zuge der Aufwertung des Parks Marienfriedhof in den westlichen Teil des Parks verlagert werden (siehe Maßnahme 3).

Insgesamt gilt es, weitere Spielgeräte, Fitnessgeräte oder auch Calisthenics-Anlagen für alle Altersgruppen zu realisieren, um dem Bedürfnis nach einer gesunden und lebenswerten Innenstadt für die aktuellen und potenziellen Bewohnenden gerecht zu werden. Die inklusive und barrierefreie Gestaltung muss bei der Planung mitgedacht und umgesetzt werden.

Es sind sowohl einzelne Geräte oder auch Gruppierungen von Geräten an geeigneten Stellen zu verorten. Für ein planmäßiges Vorgehen muss ein klares Konzept im Vorfeld zur Umsetzung erarbeitet werden.

Eine Entwicklung von einheitlichen Gestaltungsmerkmalen für einen Wiedererkennungswert von Geräten überall in der Innenstadt sowie eine voranstehende Potenzialflächenanalyse in Form einer Machbarkeitsstudie wird empfohlen. Auf dieser Grundlage

kann mit klar strukturiertem Vorgehen zur Umsetzung aufgebaut werden.

Maßnahmenziele

- Familiengerechte, gesunde und lebenswerte Innenstadt
- Barrierefreiheit und Inklusion von Spiel und Sport
- Sicherheit und Einsehbarkeit zum Schutz vor Verschmutzung und Vandalismus
- Aufwertung und Erhöhung des Erlebnischarakters der Innenstadt

Mögliche Schritte

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie / Konzeptentwicklung
- ggf. Bedarfsanalyse um Nutzungsschwerpunkte zu identifizieren
- Beteiligung der potenziellen Nutzer:innen, Öffentlichkeitsarbeit
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 23 sowie relevanten Fachkonzepten
- Freiraumplanerische Projektumsetzung mit geeigneten Fachplanungsbüros

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 66 Tiefbau, Verkehr und Grün



Abb. 174: Spielplatz Rosenhagen (bis 12 Jahre)

15. MASSNAHMEN FÜR MEHR WASSER IN DER INNENSTADT

Handlungsfelder

2 3 4 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Als eine der Stellschrauben für eine klimaresiliente Innenstadt übernimmt der öffentliche Raum eine zentrale Rolle. Die Versiegelung in der Innenstadt erfordert eine stärkere Begrünung und die Schaffung von Flächen der „blau-grünen Infrastruktur“, welche klimatische Funktionen wie Kühlung, Verdunstung, und Wasserrückhalt übernehmen können. Entsiegelungsmaßnahmen zur Gestaltung offener Wasserflächen, Zisternen und Speicherräume, oder auch Pflanzbeete mit Vegetation (z.B. Anwendung des Stockholmer Prinzips: Bewässerung Baumwurzeln und Wasserrückhaltung) entspannen die Effekte von Extremwetterereignissen.

Die Sültequelle liegt im Untersuchungsraum und wird unterirdisch bis in die westlich der Innenstadt liegenden historischen Wallanlagen geleitet. So verkörpert sie ein großes Potenzial, durch Öffnung frisches Wasser an die Oberfläche zu bringen und erlebbar zu machen. Das ist denkbar als linearer Wasserlauf oder in Form von offenen Wasserflächen (z.B. an Plätzen / integriert in Grünflächen).

Die vielfältigen Nutzungsansprüche in der Innenstadt stellen eine Herausforderung in der Flächenwidmung dar und erfordern eine frühzeitige, umfassende Abstimmung und



Abb. 175: Quellhaus der Sültequelle

Beteiligung. Es wird deshalb empfohlen, eine Strategie für eine stellen- und phasenweise Öffnung der Sülte zu entwickeln.

Die gestalterische und technische Vorbereitung der „Sülteöffnung“ erfolgt in einer kurzfristig auslösbaren Machbarkeitsstudie. In diesem Rahmen sollte mit ersten Abstimmungen (Beteiligungs- und Informationsprozess mit Öffentlichkeit, Leitungsrechten, Fachabteilungen) frühzeitig begonnen werden.

Öffentliche Trinkwasserbrunnen:

Seit 2021 wird laut Änderungen der EU-Trinkwasserrichtlinie der öffentliche Zugang zu Trinkwasser zur Pflichtaufgabe für Kommunen. Mögliche Standorte für Trinkwasserbrunnen in der Innenstadt sind u.a. der Marktplatz, Angoulêmeplatz, Andreasplatz, Neustädter Markt, Bahnhofsvorplatz, Park Marienfriedhof oder der Rosenhagen. Eine kurzfristige Umsetzung ist z.B. durch eine verwaltungsinterne Machbarkeitsstudie in Abstimmung mit der SEHi möglich.

Maßnahmenziele

- Steigerung der Klimafunktion durch grünblaue Infrastruktur
- Höherer Erlebnissfaktor der Innenstadt
- Erhöhung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität

Mögliche Schritte

- Ggf. Machbarkeitsstudie und umfassende Akteursbeteiligung
- Enge Abstimmung mit vorliegenden relevanten Fachkonzepten
- Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit
- Ggf. freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb
- Freiraumplanerische Projektumsetzung

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

16. PFLANZ- UND BEGRÜNUNGSELEMENTE

Handlungsfelder

5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurzfristig

Beschreibung

Die Innenstadt hat bereits im Bestand durch den Einsatz von Blumenampeln einen ersten Schritt zur weiteren Begrünung der Straßenzüge getan. In der Bürger:innenbeteiligung wurde die weitere Verschönerung durch Pflanz- und Begrünungselemente ebenfalls als wichtig eingestuft.

Die saisonale Realisierung durch ergänzende mobile Elemente oder auch Stelen wird vor dem Hintergrund des analysierten Bedarfs an Stadtgrün an verschiedenen Stellen in der Innenstadt empfohlen. Durch die einfache Umsetzbarkeit und die wenig störende, flexible Aufstellung kann auch kurzfristig reagiert werden und Anschaffungen diesbezüglich über viele Jahre genutzt werden.

Die Ausführung mit dem Zweck der Übernahme vielfältiger Funktionen, d.h. neben ökologischen und gestalterischen Aspekten auch als hochqualitatives ansprechendes Sitzmobiliar und Schattenspende empfohlen. Es sind zum Beispiel „mobile grüne Liegewiesen“ oder „Schmetterlingsampeln“ denkbar.

Bei der Einbringung ergänzender Pflanz- und Begrünungselemente ist neben der Auswahl

von Pflanzen mit ästhetisch ansprechenden Blüten verstärkt auf den Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit zu achten. Hier sind u. a. die Bestäuberfreundlichkeit, die Stärkung der Biodiversität durch verschiedene Pflanzenarten, der mikroklimatische Effekt der Kühlung aber auch der geringe Pflegeaufwand (z.B. durch automatische, solarbetriebene Bewässerungssysteme) zu nennen.

Kulturelle Akteure sowie Studierende können hier kooperativ in die Umsetzung von Einzelmaßnahmen eingebunden werden. Bei der Realisierung bietet sich eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit an, um die Zivilgesellschaft mitzunehmen und v.a. die Plattform für eine weitere Promotion von zukunftsweisenden Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele zu nutzen. Die Übernahme von Patenschaften durch Anwohnende oder Initiativen bietet Synergien durch Aufgabenteilung zwischen Zivilgesellschaft und öffentlicher Hand (siehe auch Exkurs auf S. 115, Stichwort „Co-Produktion“).

Maßnahmenziele

- Aufwertung des Stadtbildes
- Kühlung und Biodiversität fördern
- Öffentlichkeitsarbeit
- Promotion zukunftsweisender Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele

Mögliche Schritte

- Individuelle Aufwertung und Konzeptentwicklung
- Ggf. Machbarkeitsstudie, Abstimmung vorliegende relevante Fachkonzepten
- Projektumsetzung mit geeigneten Akteuren (z.B. Patenschaften, Co-Produktion)

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 176: Blumenampeln im Bestand

17. WOHLFÜHL-OASEN (REACT-EU)

Handlungsfelder

1 2 3 4 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Umgestaltung von Straßenabschnitten zu einem erlebbaren Raum
- Ansprechende Sitzmöglichkeiten zum Verweilen und Kommunizieren
- Ziel der Aufwertung und Verkehrsberuhigung

18. FASSADENGESTALTUNG CULTURAL HUB (REACT-EU)

Handlungsfelder

2 4 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Attraktive Fassadengestaltung des neuen PULS am Angoulêmeplatz
- Einbindung von Künstler:innen und Anwohnenden

19. SCHAFFUNG WEITERER FAHRRAD-ABSTELLMÖGLICHKEITEN (REACT-EU)

Handlungsfelder

1 2 3 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Erfüllung des Bedarfs nach ergänzenden, abschließbaren Fahrradboxen
- In Verbindung mit digitaler Buchung per App

20. HISTORISCHER MARKTPLATZ - ERWEITERUNG UNESCO-WELTERBEBAND (REACT-EU)

Handlungsfelder

1 2 3 4 5

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Erweiterung des UNESCO-Welterbebandes im Verlauf der Rathausstraße
- Schaffung von durchgängiger Barrierefreiheit

21. ERNEUERUNG DES ABFALLBEHÄLTER-SYSTEMS IN DER INNENSTADT (REACT-EU)

Handlungsfelder

1 2 4 5

Priorität

Niedrig

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Beseitigung bestehender Leerungsprobleme
- Verbesserung der Sauberkeit und Verringerung des Müllaufkommens

22. NACHVERDICHTUNG

Handlungsfelder

1 2 3 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Fortlaufend

Beschreibung

In der Hildesheimer Innenstadt besteht durch die dichte, zusammenhängende Bebauung wenig Spielraum zur Nachverdichtung. Gleichzeitig liegen im Bestand Potenziale in Form von Unternutzung vor. Eine Unternutzung kann sich räumlich durch eine klassische Baulücke, eine Nebenanlage oder auch ein Gebäude mit deutlich geringerer Geschossigkeit als die Umgebungsbebauung auszeichnen. Die Ergebnisse der Analyse finden sich u.a. in der SWOT-Analyse und im Maßnahmenplan. Die städtebauliche Struktur wird unterbrochen und meist findet sich eine mangelnde Gestaltqualität an Stellen mit einer Unternutzung.

Die Überführung einer Unternutzung in eine effizientere Ausnutzung der Grundstücksfläche kann zum Beispiel durch eine Aufstockung oder auch einen Dachgeschossausbau erfolgen. Bei einer Unternutzung wie einer eingeschossigen Garage oder im Fall der klassischen Baulücke ist oft der Abriss und anschließende Neubau als Herangehensweise sinnvoll, um die Fläche zu qualifizieren. In jedem Fall gilt es, die städtebauliche Struktur der Innenstadt herzustellen um Räume klar zu definieren. Die gemischte Nutzung von Gebäuden und die weitere Diversifizierung

des Nutzungs- und Wohnangebots in der Innenstadt wird durch das Heben des Nachverdichtungspotenzials angestrebt.

In einzelnen Fällen ist auch die Aufwertung der vorliegenden Fläche durch eine Freiraumnutzung das adäquate Mittel. Zum Beispiel wenn nach umfassender Abwägung an einer Stelle die freiräumliche Aufwertung einen deutlichen Mehrwert für das direkte Umfeld schafft. Denkbar ist z.B. die Nutzung für Sport und Spiel (siehe Maßnahme 14) oder Aufenthaltsräume mit mikroklimatischer Funktion (siehe Maßnahme 15). Freiräumliche Nutzungen können je nach Ausführung auch eine kurzfristige Aufwertung eines Missstandes erreichen, ohne langfristige hochbauliche Lösungen auszuschließen.

Die Stadt hat zur Nachverdichtung die Möglichkeit von Zwischenerwerb und Wiederverkauf von Flächen unter frei wählbaren Bedingungen der Entwicklung. Die Einrichtung eines Anreizprogrammes ist empfohlen und dient als Kommunikationsgrundlage für die Ansprache der Eigentümer:innen.

Zentrale Herausforderungen bestehen darin, das Interesse der Eigentümer:innen zu wecken und Anreize zur Umsetzung von Maß-



Abb. 177: Baulücke Hinter dem Schilde



Abb. 178: Nachverdichtungspotenzial Hinter dem Schilde

nahmen zu schaffen. Bestandsflächen konsequent zu entwickeln bedarf der entsprechenden Moderations- und Managementstrukturen und in diesem Fall Bündnissen zwischen Stadt, Immobilienwirtschaft, Interessenverbänden und Bürger:innen. Die Stadt kann in diesen Fällen als Impulsgeberin und Moderationsleitung agieren, um die Diskussion frühzeitig in die gewünschte Zielrichtung zu steuern. In jedem Fall ist es sinnvoll, neben der zielgerichteten Ansprache der Grundstückseigentümer:innen auch die unmittelbar betroffenen Anwohnenden zu informieren.

Maßnahmenziele

- Attraktivierung und klare städtebauliche Definition von Räumen
- Effiziente Flächennutzung
- Hochbauliche Qualifizierung
- Diversifizierung des Nutzungsangebots

Mögliche Schritte

- Ansprache, Beratung, Koordinierung der Grundstückseigentümer:innen
- Klärung der individuell vorliegenden Rahmenbedingungen
- Schaffung geeigneter Projektträgerschaft (evtl. Ankauf / Zwischenerwerb durch Stadt)
- Evtl. Städtebaulicher Vertrag über die Art der Entwicklung mit Flächeneigentümer:innen
- Modellprojekt als übertragbare Lösung für Folgeprojekte

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung



Abb. 179: Baulücke Marie-Wagenknecht-Straße



Abb. 180: Baulücke Pepperworth

23. GESTALTUNGSKONZEPT

Handlungsfelder



Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Beschreibung

Im Rahmen der Analyse stellten sich die vorgefundenen Mängel im öffentlichen Raum als zentraler Handlungsbedarf heraus. Im Fokus stehen dabei insbesondere der erneuerungsbedürftige Bodenbelag, das vielerorts veraltete Stadtmobiliar, das ungenügende Leit- und Beschilderungssystem und die mangelhafte Stadtbegrünung.

Einen zentralen Aspekt stellt zudem die Thematik der zum Teil nicht durchgängigen Barrierefreiheit dar. Besonders im historischen Stadtbereich muss hierbei die Vereinbarkeit mit dem Denkmalschutz beachtet werden, dies trifft ebenso auf die Nutzung von Fassaden- und Dachflächen zur Energiegewinnung oder Begrünung zu. An dieser Stelle gilt es, innovative Lösungen und Kompromisse zur Vereinbarkeit von Energiewende und Klimaschutz mit dem Denkmalschutz und dem Stadtbild zu definieren.

Die Klimaanpassung und grün-blaue Infrastruktur werden in Maßnahme 15 und 25 vertieft thematisiert und sind eng zu verzahnen, gleiches gilt für die klimafreundliche Gestaltung des Verkehrsaufkommens (Maßnahme 24).

Mit Vorliegen eines umfassend abgestimmten Gestaltungskonzepts wird die Ausschreibung und Ausführung von Maßnahmen vereinfacht und es besteht eine klare Richt-

schnur für jegliche weitergehende Prozesse. Ein Gestaltungsleitfaden besitzt zwar an sich keine verbindliche Rechtswirksamkeit, jedoch kann er als Grundlage zur Fortschreibung / Entwicklung von Satzungen verwendet werden.

Die örtlichen Bauvorschriften (Gestaltungssatzung) Hildesheims wurden 2016 fortgeschrieben und behandeln vorrangig die Themen Fassaden, Dächer, Werbeanlagen, Schaufenster und Dachlandschaft um die Weltkulturerbestätten. Auch das Schaffen von Klarheit durch die Überarbeitung der Sondernutzungssatzung ist sinnvoll, um die Nutzung und Bespielung im öffentlichen Raum zu steuern. Es wird empfohlen, die identifizierten Erkenntnisse und zeitgemäßen Anforderungen (z.B. Digitalisierung, Energieerzeugung, etc.) in einer Fortschreibung der entsprechenden Satzungen einzuflechten und so die Zukunftsgestaltung für den Innenstadtbereich zu konkretisieren. Rechtliche Spielräume, wie z. B. die Gebührenminderung bei zielkonformer Gestaltung von gewerblichen Vorzonen können als positive Anreize angewandt werden.

Eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und der Innenstadtakteure wird der Stadt ans Herz gelegt, um einen möglichst breiten Konsens und Akzeptanz über die Gestaltungsziele und -leitlinien zu erreichen.



Abb. 181: Fassade am Angoulemeplatz



Abb. 182: Stadtboden und Möblierung am Rosenhagen

Es gilt insgesamt Aufenthaltsqualität, Stadtboden und -möblierung sowie die Ansprüche an Verkehrsführung, Grün und Wasser in Einklang zu bringen. Auf Grund der Komplexität der Thematik wird empfohlen, drei Hauptfokusse zu setzen. Der Umsetzungsaufwand wird so geringer und das Gestaltungskonzept kann ggf. in mehreren bedarfsgerechten Schritten zielgerichtet erarbeitet werden.

Dächer und Fassaden:

- Aktivierung der Dachflächen
- Öffentlicher Raum auf Dachebene erweitern
- Nutzung zur Energiegewinnung mit Stadtgestaltung in Einklang bringen
- Aufwertung der Fassaden (Gliederung, Farbgebung, Materialität)
- Betrachtung der Fassaden auch in Zusammenhang mit Werbeanlagen und Beschilderung
- Anregung eines Fassadenförderprogrammes
- Enge Abstimmung mit Denkmalschutz

Beschilderungs- und Leitsystem:

- Konzeption für Beschilderung (Art und Maß der Ausgestaltung, Position) unter Einbindung der bestehenden Ansätze
- Digitalisierung (interaktive Screens, flexible Kopplung mit Homepages, öffentliches WLAN, Smart City, ...)
- Verbesserte Orientierung und Leitung (Fußgänger, MIV, Radverkehr, Parken, ...)
- Unterstützung innovativer und multimodaler Systeme (Umsteigen für die „letzte Meile“)



Abb. 183: Parkleitsystem mit Fortschreibungsbedarf

- Anteilige Werbeflächen
- Informationen zu Kunst und Kultur und aktuellen Veranstaltungen
- Darstellung in zwei Sprachen

Stadtboden und Möblierung:

- Konzeption von Grundsätzen für Stadtmobiliar (Materialität, Farbe, Design und Größe)
- Auswahl von Beispielelementen für Radabstellanlagen, Abfallbehälter, Sitzmobiliar, mobile Pflanzkästen, Spielgeräte, etc. (enge Abstimmung mit Beschilderung)
- Konzeption von Gestaltungsgrundsätzen für den Stadtboden nach Ort und Zweck (multifunktionale Flächen, Quartierstreffpunkte, Fußgängerzone, etc.)
- Beachtung der Aspekte Verlegetechnik, Strukturierung, Pflegeaufwand, ortstypische Elemente, nachhaltige Baumaterialien, etc.
- Barrierefreiheit und taktile Leitsysteme, Umgang mit historischem Pflaster
- Pflanzlisten treffen Aussagen zu geeigneter Vegetation
- Beleuchtung und Verweis auf den Einbezug von Beleuchtungsplanern bei Neugestaltungen

Maßnahmenziele

- Qualitativ hochwertig gestalteter, identitätsstiftender öffentlicher Raum
- Verbesserung des Wegeleitsystems
- Vereinfachung zukünftiger Um- und Neugestaltungsprozessen
- Weiterer Schutz der Welterbestätten und der historisch geprägten Stadtgestalt
- Funktionalität und Zukunftsfähigkeit

Mögliche Schritte

- Je nach Bedarf thematische Teilkonzepte oder Gesamtkonzept erarbeiten
- Vergabe an qualifiziertes Fachbüro
- Enge Abstimmung mit laufenden Prozessen und städtischen Akteuren
- Umsetzung im Rahmen anstehender Maßnahmen
- Grundlage für rechtswirksame Satzungen

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

24. KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT INNENSTADT

Handlungsfelder

1 2 3 5 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Beschreibung

Die umfassende Analyse des Untersuchungsgebiets und der vorhandenen Konzepte und Unterlagen ergibt qualitative Mängel in allen Bereichen der Fortbewegung. Entsprechend besteht der übergeordnete Bedarf, den Modal Split weiter in Richtung Umweltverbund zu entwickeln.

Auf den übergeordneten Stadtraum bezogen gilt es, die Verknüpfung zwischen bedeutenden Standorten aus (Hochschulen, Klinikum, umliegende Stadtteile, etc.) in die Innenstadt hinein zu verbessern. Bestehende Planungen und die aktuelle Verkehrsführung in der Innenstadt sollen analysiert und in ein zukunftsweisendes klimafreundliches Konzept überführt werden. Folgend werden vorgefundene Handlungsbedarfe und mögliche Lösungsansätze zusammengestellt:

Zur Attraktivierung klimafreundlicher Verkehrsmittel sollen Vorschläge erarbeitet werden. Ansätze für den ÖPNV sind die Vergünstigung und höhere Taktung, oder auch Kooperationen (z.B. Ticketpreise für Events inkl. ÖPNV-Nutzung oder freie Fahrt bei Einkauf). Der Radverkehr bedarf einer erhöhten Sicherheit und eine Modernisierung der Infrastruktur (Abstellanlagen, Wege und Lückenschlüsse, Werkzeugstationen, etc.). Für den Fußverkehr ist die Einrichtung ergän-

zender Querungshilfen gerade an den großen Straßen (Zingel, Kennedydamm, B1, Schuhstraße) sinnvoll. Die Ampelschaltungen sollten künftig zugunsten des Rad- und Fußverkehrs vorgenommen werden.

Dies erfordert zunächst Kommunikationsarbeit und die Schaffung ergänzender Mobilitätsangebote, aber auch die komfortable, benutzerfreundliche Gestaltung dieser Angebote. Es wird weiter empfohlen, klare, einfach verständliche Strukturen aufzubauen. Hierfür wird ein Kapitel zur Konzeption von Mobility Hubs und Mikro-Mobilitäts-Stationen vorgeschlagen.

Für Orte, an denen viele Verkehrsmittel zusammenkommen ist die Einrichtung multimodaler Mobility Hubs sinnvoll. Diese enthalten u.a. große Radabstellanlagen, Bike- und Carsharing, E-Ladestationen, Bushaltestelle, Paketstationen, Kfz-Stellplätze sowie weitere Angebote der Mikromobilität. Es bietet sich an die etablierten und frequentierten Standorte auszubauen, d.h. bei der Standortfindung müssen auch bestehende Parkhäuser mit betrachtet werden.

Ergänzt durch ein engmaschiges Netz aus „Mikro-Mobilitäts-Stationen“, die vor allem im öffentlichen Raum zum Umstieg auf die „letzte Meile“ dienen, wird eine klare Hierar-



Abb. 184: E-Ladestation und Fahrradwerkzeug am Bahnhof



Abb. 185: Radparkhaus am Bahnhof

chisierung sichtbar. In Verbindung mit einer einheitlichen Beschilderung bezogen auf Design und Wiedererkennungswert (siehe auch Maßnahme 23) und ggf. der Einbindung in eine App (siehe auch Maßnahme 30) können so alternative Verkehrsmittel für alle Distanzen angeboten werden.

Die aktuell eher autolastige Verkehrsstruktur führt zu überproportionaler Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch parkende und fahrende Pkw. Die Zielstellung dahingehend lautet, Stellplätze aus dem Straßenraum in die unterlasteten Parkhäuser zu verlagern. Das in Erarbeitung befindliche Parkraumkonzept kann hierzu erste Hinweise liefern. Es ist vorstellbar, hier über Anreize (z. B. günstigeres Parken in Parkhäusern oder Aktionen für Parkhauskund:innen) zu agieren. Zur Eindämmung und Lenkung des Parksuchverkehrs soll eine digital unterstützte Aktualisierung des Wegeleitsystems erfolgen.

Die Wirtschafts- und Logistikverkehre sind besonders in der Innenstadt strikten Rahmenbedingungen zu einer nachhaltigen Ausgestaltung in festgelegten Zeitfenstern und festgelegten Ladezonen ausgesetzt. Deshalb gilt es die Koordination an dieser Stelle effizient und klimafreundlich zu gestalten. Der Green City Plan macht hierzu bereits Aussagen, an welche angeknüpft werden kann. In diesem Zusammenhang wird die Etablierung eines engmaschigen Netzes an Paketboxen zur Entlastung der Innenstadt immer wichtiger. Auch die Weiterentwick-



Abb. 186: Car-Sharing Stellplätze beim Rosenhagen

lung zu umweltschonenden Transportmitteln (z. B. Lastenräder) muss hier betrachtet werden.

Vorbereitend ist eine breite Abstimmung mit Smart City und digitalen Echtzeit-Verkehrszählungen (möglichst alle Verkehrsmittel) sinnvoll. Eine auf die erhobenen Daten aufbauende Bestandsanalyse und Einordnung der Verkehrsströme im Bestand mündet in eine Klassifizierung der strategischen Knotenpunkte nach Modi. Daraus kann geschlossen und solide geplant werden, an welchen Stellen im Untersuchungsraum Mobility Hubs / Einbahnstraßen / Fahrradstraßen / Fußgängerzonen / etc. sinnvoll sind.

Das klimafreundliche Mobilitätskonzept beschäftigt sich zusammenfassend mit den komplexen Zusammenhängen der multimodalen Zukunft der Fortbewegung und analysiert Verlagerungspotenziale der anfallenden ruhenden sowie fließenden intermodalen Verkehre in der Innenstadt. Es sollen konkrete, bedarfsgerecht umsetzbare Kernprojekte formuliert werden. Gleichzeitig muss eine Flexibilität zur Reaktion auf zukünftig veränderte Rahmenbedingungen gegeben sein, die z. B. durch Szenarien/Prognosen visualisiert wird und in Form von Ergänzungsprojekten mit entsprechendem Umfang auf die Kernprojekte aufsetzt.

Maßnahmenziele

- Intermodalität fördern
- Attraktives Nahmobilitätsnetz erhalten und weiterentwickeln
- Richtlinienkonformität mit attraktiver Gestaltung in Einklang bringen
- Erreichung der Klimaschutzziele

Mögliche Schritte

- Vergabe an qualifiziertes Fachbüro
- Enge Abstimmung mit laufenden Prozessen und städtischen Akteuren
- Umsetzung im Rahmen anstehender Maßnahmen

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

25. KLIMAANPASSUNGSKONZEPT INNENSTADT

Handlungsfelder

3

5

6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Mittelfristig

Beschreibung

Der Klimawandel bringt durch zunehmende Extremwetterereignisse (Hitze, Starkregen, etc.) neue Herausforderungen für die Stadtgestaltung mit sich. Aber auch die Energiewende bedarf zukünftig veränderter Rahmenbedingungen. Die Verzahnung mit in der Stadt laufenden Prozessen (Klimaschutzkonzept/ -management, Smart City, Green City Plan, TransKOM) und mit den Aussagen der Klimaschutzagentur des Landkreises sind essenziell für die Erstellung und Wirkkraft des Konzepts. Entsprechend der folgend beschriebenen möglichen Themen des Konzepts ist das Klimaanpassungskonzept in engem Zusammenhang mit dem Gestaltungskonzept (Maßnahme 23) und der Maßnahme 24 zu erarbeiten.

Grün und Wasser: Um den Folgeerscheinungen des Klimawandels entgegenzuwirken sollen Möglichkeiten zur Anpassung und Ausweitung der Begrünung, Entsiegelung und Speicherung von Wasser aufgezeigt werden und mit gestalterischen Anforderungen in Einklang gebracht werden. Die Gestaltungsleitlinien werden vorrangig im Gestaltungskonzept behandelt, die Herausarbeitung der technischen Möglichkeiten und Prinzipien (z. B. Umsetzung des Stockholmer Modells für Tiefbeete) soll hier erfolgen. Die Umsetzung von möglichen investiven Maßnahmen für mehr Wasser in der Innenstadt wird in der Maßnahme 15 beschrieben.

Mobilität: Das klimafreundliche Mobilitätskonzept beschäftigt sich vorrangig mit diesen komplexen Zusammenhängen. Deshalb wird hier lediglich der Fokus auf die relevanten Schnittstellen gelegt, die im Erarbeitungsprozess identifiziert werden.

Digitalisierung und Smart City: Die Abstimmung mit dem laufenden Smart City Projekt kann unter anderem in den Punkten Digitalisierung und Energie zur Effizienzsteigerung in verschiedenen Bereichen beitragen. So auch zur Verbesserung der Klimaanpassung

oder auch der Klimabilanz. Der Einbezug von Datensätzen ist hilfreich zur Festlegung genauer Ziele, aber auch die Echtzeitmessung für Frühwarnsysteme oder Energieeinsparungen.

Energie: Für die Energieinfrastruktur (Nahwärme, Systeme für Kraft-Wärme-Kopplung, etc.) und dafür notwendige Leitungen und „Hardware“ sollen in einer Aufnahme des Bestandsnetzes Aussagen für ein Potenzialnetz (mittel- langfristige Bedarfe) getroffen werden. Somit können frühzeitig mögliche Konflikte (z.B. mit bestehenden Leitungen oder Stadtgrün) erkannt werden und entsprechend reagiert werden. Der Ausbau sollte zeitlich mit anderen anstehenden Baumaßnahmen zusammengelegt werden. Die Innenstadt hat einen eher geringen Anteil an Solaranlagen auf Dächern, dies ist für die Zukunft der Stadt jedoch essenziell. Auch diese Ausbaumöglichkeiten sollen geprüft werden. Die Energieeffizienz von öffentlichen Gebäuden kann ebenfalls betrachtet werden.

Maßnahmenziele

- Formulierung u.a. auf die Innenstadt bezogener konkreter Klimaanpassungsziele
- Konzipierung eines Maßnahmenkonzepts
- Themenschwerpunkte: Grün und Wasser, Digitalisierung, Smart City und Energie

Mögliche Schritte

- Vorstrukturierung in Zusammenarbeit mit Klimaschutzmanagement
- Vergabe an qualifiziertes Fachbüro
- Enge Abstimmung mit laufenden Prozessen und städtischen Akteuren
- Umsetzung im Rahmen anstehender Maßnahmen

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 60 Bauaufsicht, Umwelt und Klimaschutz

26. VERFÜGUNGSFONDS

Handlungsfelder



Priorität

Niedrig

Umsetzungszeitraum

Mittel- bis langfristig

Beschreibung

Um das Engagement möglichst vieler Initiativen, Vereine, Organisationen aber auch Gewerbetreibender oder Bürgergruppen und Einzelpersonen im Quartier finanziell unterstützen zu können, ist es sinnvoll, das Instrument des Verfügungsfonds zu nutzen. Mit der Einrichtung von Verfügungsfonds werden flexible Budgets geschaffen, die vergleichsweise unbürokratisch für die kurzfristige Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen und Projekte für das Quartier genutzt werden können.

Bei den Maßnahmen kann es um die Aufwertung des öffentlichen Raumes (zum Beispiel durch Kunst oder temporäre Objekte), Projekte im Bereich Soziales, Kultur, Sport oder Kreativität gehen. Den Einsatzmöglichkeiten sind in der Regel wenige Grenzen gesetzt, wenn die Zielerreichung und ein inhaltlicher Bezug zum integrierten Konzept gegeben ist sowie die Maßnahmen eine Verbesserung für das Quartier und die Allgemeinheit bringen. Gerade einfach umsetzbare, kooperative und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen (Events, Kultur, Kunst, etc.) sind deshalb geeignet um sichtbare Umsetzungsergebnisse zu erzeugen und den übergeordneten Stadtentwicklungsprozess weiter anzutreiben.

Ein lokales Gremium oder ein Stadtteilbeirat entscheidet über die Verwendung des Fonds. Dieser wird in der Regel über Mittel aus der Städtebauförderung gespeist. Über ein Quartiersmanagement können aber auch Gelder aus Mitteln von Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften, privaten Stiftungen oder anderen akquiriert werden.

Maßnahmenziele

- Stärkere Beteiligung und Mitwirkung der Akteure im Quartier
- Förderung des Engagements
- Kurzfristige sichtbare Ergebnisse im Gesamtprozess der Stadtentwicklung
- Verfolgung der integrierten Ziele des ISEK
- Ggf. Möglichkeit für Bewerbung eigener Maßnahmenideen durch Bürger:innen

Mögliche Schritte

- Vorstrukturierung im Rahmen des Umsetzungsmanagements
- Einrichtung eines lokalen Gremiums mit Innenstadttakteur:innen)
- Ggf. Richtlinienerstellung
- Umsetzung kleinerer Projekte
- Koordinierung im Rahmen des Umsetzungsmanagements

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Fachbereich 15 Wirtschaftsförderung und Liegenschaften

27. INTEGRIERTES MANAGEMENT STADTUMBAU UND KLIMAAANPASSUNG

Handlungsfelder	Priorität	Umsetzungszeitraum
1 2 3 4 5 6	Hoch	Fortlaufend
Beschreibung Es wird für eine zeitnahe Umsetzung der ISEK-Maßnahmen die Begleitung durch ein effizientes Umsetzungsmanagement empfohlen. Eine Koordination der zukünftigen integrierten städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt kann durch die Schaffung einer Stelle innerhalb der Verwaltung oder durch eine externe Betreuung erfolgen. Besonders das zeitliche Prozessmanagement unter kontinuierlicher Beteiligung der betroffenen Akteure über eine zentrale Anlaufstelle steht im Vordergrund. Regelmäßige Überprüfung und ein Monitoring des Realisierungsstands geben dem Prozess zusätzlich Struktur und Zielrichtung. Die fachliche Beratung und Vorbereitung von Veranstaltungen, Projektmeilensteinen oder bei der Akquise von Fördermitteln sind weitere Aufgabenfelder einer externen Betreuung. Mögliche Aufgaben für das Umsetzungsmanagement sind: Prozessmanagement: • Steuerung der Kommunikation durch zentrale Anlaufstelle • Organisation und Begleitung regelmäßiger Veranstaltungen („Fokusgruppe Innenstadt“, Gremien, Monitoring, ...) • Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung Fördermanagement: • Aufzeigen von Einsatzmöglichkeiten und Beratung		
• Unterstützung der Erstellung von Leitfäden, Richtlinien, etc. • Unterstützung bei Antragsstellung, Abgabe von Stellungnahmen zu Anträgen • Zusammenarbeit mit Akteuren vor Ort und Ministerium • Ggf. Organisation Verfügungsfonds Projektmanagement: • Grundlagenermittlung • Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten • Ggf. Erstellung weiterführender Projektskizzen • Unterstützung bei Investor:innen- und Betreiber:innensuche • Projektbezogene Akteurskoordination • Beratung bei Konzeption geeigneter Planungsverfahren Maßnahmenziele • Prozesssteuerung durch inhaltlich eingearbeitetes Management • Zeitnahe, effiziente Umsetzung der ISEK-Maßnahmen • Jährlicher Umsetzungsbericht mit Monitoring Mögliche Schritte • Ausschreibung und Vergabe, z.B. geeignetes Fachbüro • Fortlaufend, z.B. über drei Jahre Federführende Akteure • Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung		

28. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Handlungsfelder	Priorität	Umsetzungszeitraum
1 2 3 4 5 6	Hoch	Fortlaufend
Beschreibung Zur Umsetzungsbegleitung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen soll die Kommunikation zwischen allen Beteiligten weiter fortgeführt und verstetigt werden. Besonders bei der Umsetzung von baulichen		

Projekten stehen Beteiligte regelmäßig vor Problemen. Diese können durch frühzeitige und umfassende Information und demokratische Partizipation verringert werden. Das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Akzeptanz von Projekten werden durch Kommunikation gefördert. Es sollten auch aktuelle Themen (u.a. Mobilitätswende, Klimaziele) hervorgehoben und bürger:innennah erläutert werden.

Zentral ist die Kommunikation „nach außen sowie nach innen“, das heißt die Beteiligung der allgemeinen Öffentlichkeit ebenso wie die Beteiligung der Initiativen, Engagierten und im Quartier Betroffenen. Es wird empfohlen, die Öffentlichkeit über verschiedene Wege und Medien z.B. durch öffentliche Veranstaltungen, Online-Information, Plakate und Flyer, Presse, und andere Kanäle anzusprechen. Des weiteren sind Befragungen und Bürger:innenwerkstätten wertvolle Instrumente.

Wesentlicher Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit ist die Verstetigung und kontinuierliche

Einbindung der im ISEK-Prozess aktivierten Akteure (Lenkungsgruppe, Fokusgruppen mit Expert:innen, etc.). Durch eine enge Zusammenarbeit kann zielgerichtet und fortlaufend über die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen berichtet und Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und abgewogen werden.

Maßnahmenziele

- Demokratische Partizipation
- Frühzeitiges Erkennen möglicher Interessenkonflikte
- Kontinuierliche Information über die Umsetzung des ISEK
- Aufklärung über aktuelle Themen

Mögliche Schritte

- Schaffung Stelle / externe Beauftragung
- Enge Abstimmung mit Maßnahme 27, 29
- Fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Umsetzung des ISEK

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

29. FORUM „WAS MACHT UNS AUS“

Handlungsfelder



Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurzfristig

Beschreibung

Die in der Beteiligung identifizierte Frage bietet Anlass zur Ausrichtung eines Forums für Bürger:innen, welches je nach Bedarf um weitere Akteur:innen aus dem ISEK-Prozess (Kultur, Stadtmarketing, Hochschulen, ...) erweitert werden sollte. Die Durchführung erfolgt federführend durch die Stadtverwaltung und wird bei Bedarf durch eine externe Moderation unterstützt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Umsetzungsmanagements zur Realisierung der ISEK-Maßnahmen ist es sinnvoll, im ISEK-Prozess etablierte Formate mit Wiedererkennungswert weiterhin zu nutzen. Entsprechend wird empfohlen, das Forum als

Auftakt für den Umsetzungsprozess des ISEK zu nutzen.

Maßnahmenziele

- Identitätsstiftende Elemente benennen
- Vielfalt sichtbar machen und zelebrieren
- Bezug zum ISEK darstellen

Mögliche Schritte

- Durchführung als Auftaktformat

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung

30. DIGITALISIERUNG

Handlungsfelder

1 2 4 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Erstellung und Einbindung eines touristischen Features in die neue Hildesheim App
- Aufzeigen von Hildesheimer Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und Routen für diverse Zielgruppen
- Weitere Förderung der Digitalisierung z.B. im Rahmen des Einzelhandels
- Enge Abstimmung mit Smart City Hildesheim

31. FOTOPPOINTS/GRAFFITIKUNSTWERKE

Handlungsfelder

4 5

Priorität

Niedrig

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Aufwertung des Stadtbildes durch die künstlerische Gestaltung von Fassaden zu attraktiven und „lebendigen“ Orten
- Umsetzung an vier Orten inklusive einer Wettbewerbs-Organisation

32. LEERSTANDSAKTIVIERUNG

Handlungsfelder

1 2 4 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, fortlaufend

Kurzbeschreibung

- Personalkosten im Rahmen des Innenstadt-Managements zur Umsetzung von „Wir kümmern uns“
- Weiterführung von „Wir kümmern uns“: Anmietung von Läden, Organisation von Zwischennutzungen und POP UP Stores, Belebung der Erdgeschosszonen, Vermittlung und dauerhafte Ansiedlung von attraktiven dauerhaften Nachnutzungen

33. AKTIVIERUNG WOHNUNGSLEERSTAND

Handlungsfelder

2 6

Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Initiativprogramm zur Aktivierung des Wohnungs-Leerstands in der Innenstadt
- Entwicklung von exemplarischen Ansätzen für die Aktivierung leerstehender Immobilien/ untergenutzten Flächen
- Formulierung von Grundsätzen für ein Initiativprogramm zur Gewährung von Investitionszuschüssen mit dem Schwerpunkt der Sicherung preiswerten Wohnraums

34. WIR MACHEN ES! (ZUKUNFTSFÄHIGE INNENSTÄDTE UND ZENTREN)

Handlungsfelder

1 2 3 4 5 6

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Unterteilung in drei thematische, zukunftsorientierte und partizipative Bausteine
- "Urban Places Reload" (Transformation des Bernwardquartiers in ein multifunktionales Quartier, Schwerpunkt Kultur und Kreativität, lokale Initiativen und Selbstorganisation, Aufbau einer Quartiersgemeinschaft aus Gewerbetreibenden und Eigentümer:innen),
- "Hildesheimer Mobilitätssommer" (gezielte Stadtmarketingaktivitäten für innerstädtische Mobilitätskonzepte, Verkehrszählungen und Analyse,)
- "Wohnen mittendrin" (Aktivierung von Wohnen und Wohnungsleerstand im Bestand durch Konzepte, Netzwerkarbeit & Beratung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität)
- Des weiteren: Leerstandsaktivierung, Marketing, kleinere baulich-investive Maßnahmen

35. MODELLPROJEKT NQG

Handlungsfelder

1 2 4

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Im Rahmen einer erfolgreichen Teilnahme am Wettbewerb „Quartiersgemeinschaften in Niedersachsen“ wird die Quartiersgemeinschaft Osterstraße und Ostertor durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz gefördert. Ziel der Auslobung war die Aufwertung von Stadtteilen durch Quartiersgemeinschaften.
- Initiiert durch die , zur Vorbereitung eines „Business Improvement District“ (BID)
- Prozess unter Einbezug der Grundstückseigentümer:innen
- Maßnahmenplan mit den Schwerpunkten Möblierung und Sauberkeit, Fassadenbegrünung, Beleuchtung, Schaffung von Gemeinschaft und Weiterentwicklung von Events.

36. LAUSCHEN UND ENTDECKEN

Handlungsfelder

3 4 5

Priorität

Mittel

Umsetzungszeitraum

Angestoßen, kurzfristig

Kurzbeschreibung

- Auditives Hörerlebnis auf der Hildesheimer Rosenroute
- Produktion eines Hörspiels mit journalistisch recherchierten Mini-Reportagen und O-Tönen
- Mitnahme der Besucher:innen auf einen auditiven digitalen Rundgang durch die Stadt

EXKURS BEDARFSGERECHTE FORTSCHREIBUNG ETABLIERTER MASSNAHMEN UND STRATEGIEN

Die Einbindung laufender Maßnahmen im vorliegenden Konzept spielt eine wichtige Rolle zur Nutzung vorhandener Synergien (u.a. etablierte Akteurs- und Organisationsstrukturen). In Zukunft muss bei Ablauf ei-

nes Projekts in einem Abwägungsprozess entschieden werden, ob die Ziele erreicht wurden oder ob die identifizierten Problemstellungen eine Fortschreibung erfordern. In diesem Fall ist mit Bezug auf die veränderten Rahmenbedingungen oder die weiterhin bestehenden Mängel eine Fortführung der Projekte zur Erreichung der Ziele anzustreben.

37. VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN / SANIERUNGSGEBIETE

Handlungsfelder



Priorität

Hoch

Umsetzungszeitraum

Kurzfristig

Beschreibung

Im Rahmen des ISEK wurden erhebliche Missstände im umfassend analysierten öffentlichen Raum festgestellt, bei punktuellen Untersuchungen konnten auch im privaten Gebäudebestand zahlreiche Sanierungsrückstände festgestellt werden.

Zur Behebung der Missstände im öffentlichen und privaten Raum eignen sich förmlich festzusetzende Sanierungsgebiete entsprechend einer Sanierungssatzung nach BauGB § 142.

Hier können sowohl langfristige Förderungen im öffentlichen Raum sichergestellt als und auch Anreize für private Eigentümer:innen geschaffen werden.

Diese Anreize bestehen einerseits in der Möglichkeit der Einrichtung eines kommunalen Förderprogramms und andererseits in der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit bei privaten Sanierungsmaßnahmen (§ 7h EstG).

Auch besteht in Sanierungsgebieten die Möglichkeit zur Ausübung eines allgemeinen Vorkaufrechts, um in unklaren Fällen Handlungsfähigkeit der Stadt Hildesheim herzustellen (z. B. Funktionsverlust größerer Einzelhandelsimmobilien).

Grundlage einer möglichen Festsetzung entsprechender Sanierungsgebiete sind durchzuführende Vorbereitende Untersuchungen (VU).

Die im Rahmen des ISEK erarbeiteten und nun vorliegenden Bestandsaufnahmen und Analysen, besonders im öffentlichen Raum, stellen bereits inhaltlich Arbeitsergebnisse dar, auf die Vorbereitende Untersuchungen sehr gut aufbauen können. Wesentliche zusätzlich notwendige und zu

erarbeitende Punkte neben den formalen Verfahrensschritten (inklusive der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange) sind die Erkundung der Absichten der Eigentümer:innen und Nutzer:innen sowie evtl. eine parzellenscharfe Erhebung der Sanierungsstände der Immobilien.

Maßnahmenziele

- Handlungsfähigkeit der Stadt Hildesheim herstellen
- Aktivierung von Eigentümer:innen
- Sanierung von Gebäuden
- Beseitigung städtebaulicher Missstände
- Aufwertung der Innenstadt
- Leerstands-beseitigung
- Funktionssicherung

Mögliche Schritte

- Überprüfung und Anpassung der im ISEK entworfenen Kulissen der VU Gebiete Innenstadt Nord und Süd
- Stadtratsbeschluss über Einleitung Vorbereitender Untersuchungen für ein oder mehrere Gebiete für die Innenstadt.
- Konzeption einer Ausschreibung, Einholung von Angeboten, Beauftragung eines geeigneten Büros
- Öffentliche Bekanntmachung der VU Kulisse(n)
- Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen
- Beschluss von Sanierungsgebietskulissen und Sanierungssatzungen, Wahl des Verfahrens (vereinfacht oder umfassend)
- Evtl. Erarbeitung eines kommunalen Förderprogramms
- Evtl. Aufbau eines Sanierungsträgers oder eines Sanierungsberaters

Federführende Akteure

- Fachbereich 61 Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Zu beauftragendes Fachbüro

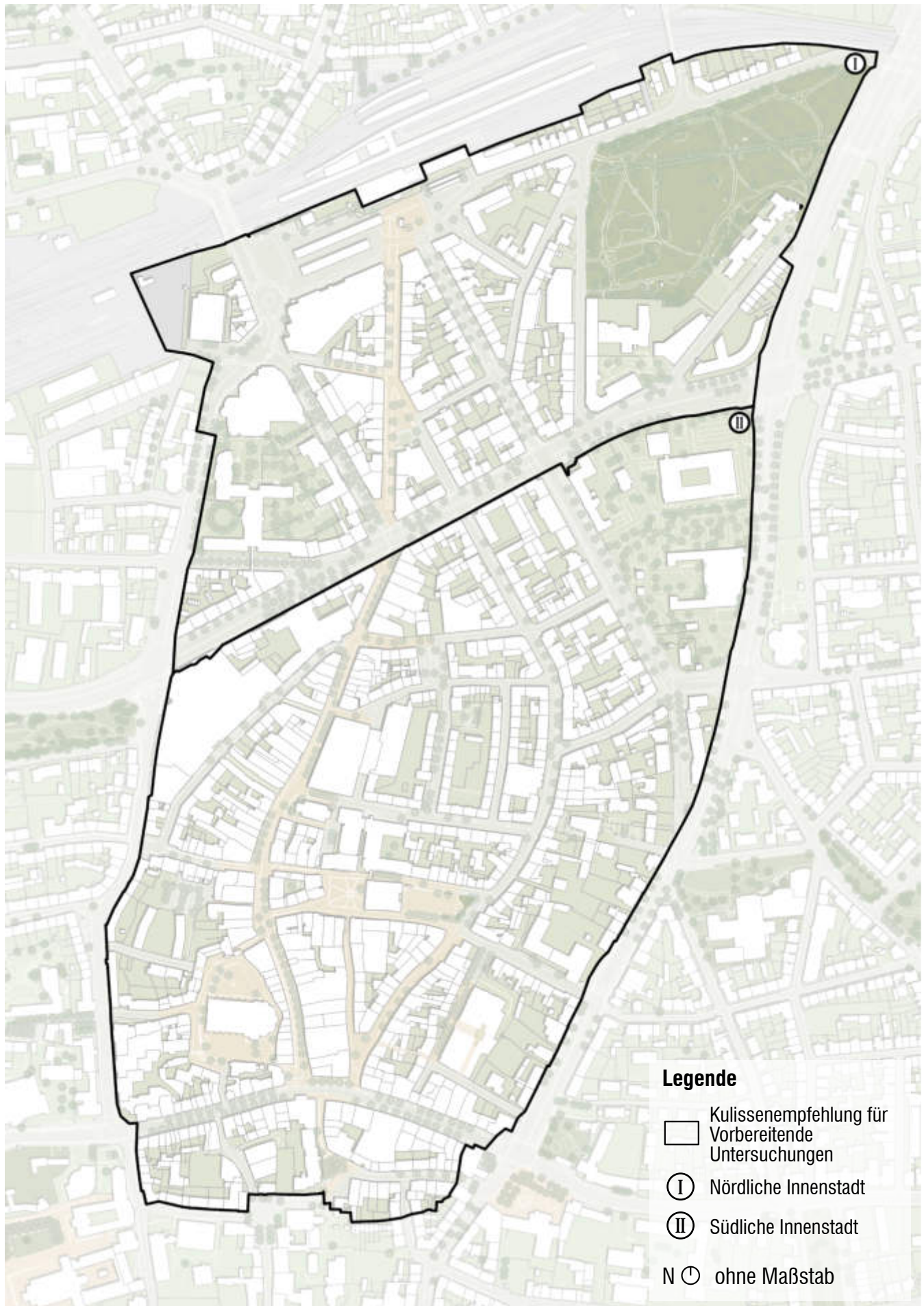


Abb. 187: Denkbare Kulissen der VU Gebiete Innenstadt Nord und Süd



8. AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN



UMSETZUNG DER MASSNAHMEN DES ISEK

Ziel des ISEK ist es, die dem Leitbild und den Handlungsfeldern entsprechend entwickelten Maßnahmen umzusetzen. Hierzu ist eine Umsetzungsstrategie einzuführen, welche die Akteure auch weiterhin zusammenführt, die vorgeschlagenen Maßnahmen überprüft, weiterentwickelt und realisiert. Besonders die Pilotmaßnahmen erfordern überwiegend eine kurzfristige Zuwendung und dienen als Impulse mit ersten sichtbaren Ergebnissen für den weiteren Prozess.

Ein Umsetzungsmanagement kann durch die kontinuierliche Durchführung eines Kommunikationsprozesses, einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit, einer Unterstützung bei fördertechnischen Fragestellungen und bei der initiiierenden Projektentwicklung eine starke Unterstützung der Stadt Hildesheim bieten. Wichtig ist es, die bereits etablierten Strukturen und Akteure als Rückgrat des Umsetzungsprozesses weiterhin einzubinden.

Sollte ein Umsetzungsmanagement eingerichtet werden, so sollte hier ein kurzer, jährlicher Fortschreibungsbericht erstellt werden, in dem in übersichtlicher Form die wesentlichen Entwicklungen beschrieben werden. Teil dieser Aufgabe könnte auch ein Monitoringprozess sein (siehe Monitoring).

EINSTIEG IN AKTUELLE FÖRDERPROGRAMME

Die Städtebauförderung bietet über Bundes-Länder-Programme Finanzhilfen für Investitionen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Plätze, Wege), die Instandsetzung und Modernisierung des gebauten Bestands oder auch Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken. Einzelmaßnahmen sind möglicherweise bereits ab Beschluss des ISEK nach Einzelfallprüfung förderfähig, das denkmalgeschützte Rathaus wäre hier zum Beispiel vorstellbar. Für eine umfassende Handlungsfähigkeit und um von allen Vorteilen der Städtebauförderung zu profitieren, ist ein für den

betreffenden Raum abgegrenztes förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet (siehe Pilotmaßnahme 37) Voraussetzung.

Die aktuellen Bundes-Länder-Förderprogramme, aber auch die europäischen Förderprogramme finden je nach aktueller Thematik (Infrastruktur, Mobilität, Energieeffizienz, ...) der betreffenden Maßnahme Anwendung und können nach Einzelfallprüfung die Umsetzung mitfinanzieren. Damit ist durch das vorliegende ISEK für viele genannte Maßnahmen eine Fördergrundlage gegeben.

„FOKUSGRUPPE INNENSTADT“

Für eine gezielte und wirkungsvolle Prozessbetreuung sollte eine Akteursgruppe in handlungsfähiger Größe zusammengestellt werden, die aus Vertretern vorhandener Akteurskreise gebildet und durch den Fachbereich 61 sowie ein geeignetes Umsetzungsmanagement koordiniert werden könnte.

Für Maßnahmen, die Aufgabenfelder des Baudezernates und der Wirtschaftsförderung betreffen, sollten zusätzlich enge Abstimmung stattfinden.

Die Fokusgruppenveranstaltungen sollten zwischen digital und live wechseln, als geeigneter live-Treffpunkt sollten das historische Rathaus und/oder das PULS dienen.

Die Erstellung des ISEK Innenstadt wurde bereits durch eine Lenkungsgruppe begleitet sowie themenspezifisch unter anderem durch sechs unterschiedliche Fokusgruppenveranstaltungen qualifiziert. Die hier bereits eingebundenen Akteure sollten auch im Umsetzungsprozess eingebunden werden, hier ist eine zielgerichtete Ansprache notwendig. Auch Vereine und Initiativen aus der Bürgerschaft könnten ergänzend hinzugezogen werden.

Angeregt wird, ein Umsetzungsmanagement zusätzlich mit einem Verfügungsfonds auszustatten, um besonders Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Bürgeraktivie-

rung, aber auch provisorische Maßnahmen unkompliziert zu ermöglichen.

Es sollte überlegt werden, z.B. aus folgenden Bereichen Akteur:innen für die Bildung einer kontinuierlich tagenden „Fokusgruppe Innenstadt“ einzusetzen (in handlungsfähiger Größe), oder diese zur themenspezifischen Vertiefung als Gäste einzuladen:

Lenkungsgruppe u.w.: Stadtverwaltung Hildesheim (Fachbereiche 61, 15), Teilnehmende der Fokusgruppentermine, Kulturbüro / PULS, Hildesheim Marketing, Freundliche Hildesheimer, Arbeitskreis Innenstadt, Beraterkreis Innenstadtmanagement, Quartier Osterstraße/Scheelenstraße, Quartier Bernhardstraße/Angoulemeplatz, und weitere.

Teilnehmende der Fokusgruppentermine (Tendenziell als themenbezogene Gäste vorgeschlagen) u.w.: Stadtwerke / EVI, ebz, Stadtentwässerung, Theaterhaus, Universität, HAWK, Kulturfabrik, BWV, KWG, GBG, Museen, VCD, ADFC, BUND, Eigentümervertreter/Mieterbund/Studierendenwohnheim,

Senioren, Jugend, Kinder, Kirchen, und weitere.

MONITORING

Teil eines Umsetzungsmanagements sollte ein jährlicher Monitoringprozess sein, der in übersichtlicher Form ausgewählte statistische Kenndaten fortschreibt und anhand einer zu erstellenden Fortschrittstabelle die Maßnahmenentwicklung darstellt. In der Maßnahmenfortschrittstabelle können die Veränderungen zum Vorjahr dargestellt aber auch neue Maßnahmen aufgenommen werden, für die dann in den Folgejahren Bewertungen erfolgen können.

Da die Entwicklung der Innenstadt Hildesheims ein lebendiger Prozess ist, das vorliegende ISEK hingegen eine Momentaufnahme, werden sich hier naturgemäß Abweichungen ergeben, die abgebildet und konstruktiv genutzt werden sollten. Ziel des Monitorings ist es, den Projektfortschritt aufzuzeigen und flexibel auf Veränderungen der Rahmenbedingungen reagieren zu können.

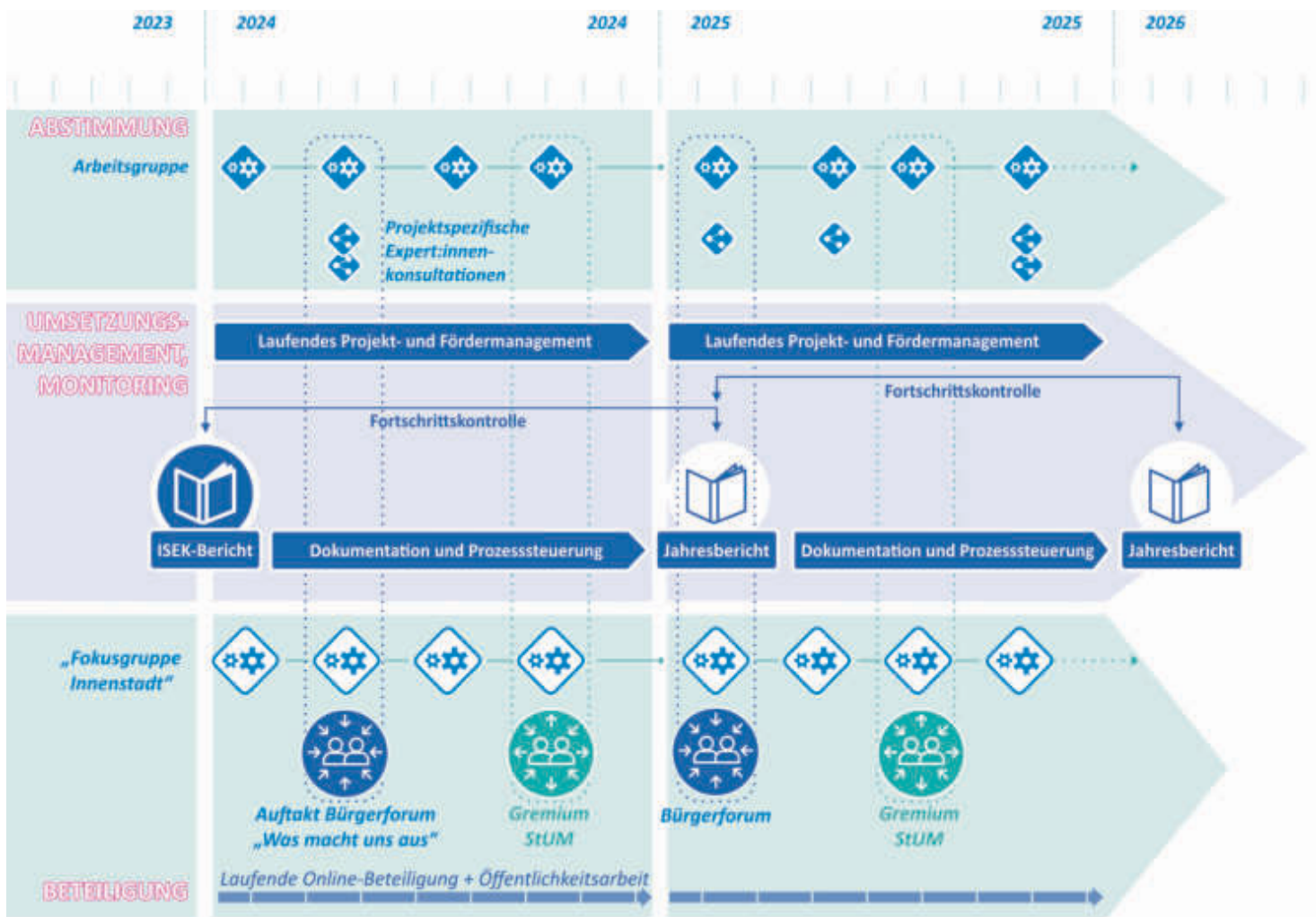


Abb. 188: Mögliche Prozess- und Beteiligungsstruktur für ein Umsetzungsmanagement des ISEK (Zwei-Jahres-Betrachtung)



9. ANHANG

ABBILDUNGSÜBERSICHT

Abb. 1: Prozess- und Beteiligungsstruktur zum ISEK Innenstadt Hildesheim 2035	7	Nutzungsmischung	44
Abb. 2: Einordnung in Gesamtstadt (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim, OSM; Inhalte: Eigene Erhebung)	10	Abb. 47: 1. Umfragephase: Zukunftsthemen	44
Abb. 3: Einordnung in die Umgebung (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim, OSM; Inhalte: Eigene Erhebung)	11	Abb. 48: Zahlreiche Umfrageergebnisse	45
Abb. 4: Gebietskulisse (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim)	12	Abb. 49: Impression zum Marktstand	45
Abb. 5: Innenstadtprozess	15	Abb. 50: Impression zum Marktstand	45
Abb. 6: Verortung	18	Abb. 51: Stecknadelbewertung der südlichen Innenstadt	46
Abb. 7: Bahnhofsquartier, Angoulêmeplatz	18	Abb. 52: Stecknadelbewertung der nördlichen Innenstadt	49
Abb. 8: Bahnhofsquartier, Parkplatz am ZOB	18	Abb. 53: Bürger:innen in Aktion an der Zukunftswerkstatt	50
Abb. 9: Verortung	19	Abb. 54: Rege Diskussionen an der Zukunftswerkstatt	50
Abb. 10: Almsquartier, Leerstandsbelegung in der Almsstraße	19	Abb. 55: 2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zur Gestaltung & Sanierung des öffentlichen Raums	51
Abb. 11: Almsquartier, Arneken Galerie	19	Abb. 56: 2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zu strategischen Konzepten & informellen Maßnahmen	51
Abb. 12: Verortung	20	Abb. 57: Bebauung und Nutzung heute (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	54
Abb. 13: Historisches Hildesheim, Andreasplatz	20	Abb. 58: Denkmalschutz (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)	55
Abb. 14: Historisches Hildesheim, Marktplatz mit Rathaus	20	Abb. 59: Hildesheimer Innenstadt in Zahlen (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)	56
Abb. 15: Verortung	21	Abb. 60: Städtebauliche Struktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	57
Abb. 16: Osterquartier, Zingel	21	Abb. 61: Öffentliche Frei- und Grünflächen (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	59
Abb. 17: Osterquartier, Osterstraße	21	Abb. 62: Dachpotenzialkataster Photovoltaik (Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; Inhalte: Klimaschutzagentur des Landkreises Hildesheim 2022, Dachpotenzialkataster)	61
Abb. 18: Verortung	22	Abb. 63: Mobilität und Verkehr (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	63
Abb. 19: Südquartier, Schuhstraße	22	Abb. 64: MIV ruhend (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	64
Abb. 20: Südquartier, Gymnasium Josephinum Marienschule	22	Abb. 65: Wohnstandort Innenstadt (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)	66
Abb. 21: Verortung	23	Abb. 66: Eigentumsstruktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Stadt Hildesheim)	67
Abb. 22: Marienquartier, Park Marienfriedhof	23	Abb. 67: Aktive / gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss von Hauptgebäuden (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung, Innenstadtmanagement)	69
Abb. 23: Marienquartier, Eingang Park Marienfriedhof	23	Abb. 68: Soziale und kulturelle Infrastruktur (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	71
Abb. 24: Sanierungsgebiet Carl-Peters-Straße	24	Abb. 69: Umgestaltungsbedarf, beispielhaft um den Rosenhagen	74
Abb. 25: Sanierungsgebiet Marktplatz	24	Abb. 70: Umgestaltungsbedarf Achse Osterstr. / Scheelenstr.	74
Abb. 26: Landschaftsrahmenplan Stadt Hildesheim	26	Abb. 71: Umgestaltungsbedarf Andreasstraße	74
Abb. 27: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet	26	Abb. 72: In die Jahre gekommene Möblierung der Fußgängerzone	74
Abb. 28: ISEK 2020	27	Abb. 73: Bewertung Straßen & Plätze (Kartengrundlage: Stadt Hildesheim; Inhalte: Eigene Erhebung)	75
Abb. 29: „Entwicklung Innenstadt [Stärkung Ost-West-Beziehungen / Markante Zugänge zum Handelszentrum]“, Ausschnitt aus dem ISEK 2020	27	Abb. 74: SWOT - Analyse (zusammenfassende Tabelle)	78
Abb. 30: ISEK & VU „Hildesheim Neustadt“	28	Abb. 75: SWOT - Plan (Zusammenfassung der Analyse)	81
Abb. 31: Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2022	29	Abb. 76: Verortung	82
Abb. 32: Gestaltungssatzung einschl. der 1. Änderung (März 2016)	30	Abb. 77: Butterborn mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf	82
Abb. 33: Radverkehrskonzept 2025	30	Abb. 78: Lüntzelstrasse mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf	82
Abb. 34: Bericht: Ergebnisse der Mobilitätsbefragung	31	Abb. 79: Hezilostraße mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf	82
Abb. 35: Integrierter Verkehrsentwicklungsplan	32	Abb. 80: Umgestaltungsbedarf Eingang Marienfriedhof	82
Abb. 36: Nahverkehrsplan Hildesheim und Landkreis	33	Abb. 81: Umgestaltungsbedarf Eingang Marienfriedhof	83
Abb. 37: Kommunales Konzept „Neues Wohnen in Hildesheim“	33	Abb. 82: Aufwertungsbedarf der Verknüpfungen, Marienfriedhof	83
Abb. 38: Green City Plan Hildesheim	34	Abb. 83: Sanierungsbedarf Butterborn	83
Abb. 39: Allgemeine Perspektiven (Live-Umfrage Stadtforum)	40	Abb. 84: Aktivierungsbedarf veralteter Spielplatz, Marienfriedhof	83
Abb. 40: 1. Umfragephase: Kartierung der Rückmeldungen zur Frage „Welche Orte in der Innenstadt nehmen Sie als positiv bzw. negativ wahr?“	41	Abb. 85: Aufwertungsbedarf der Verknüpfungen, beim BIZ	83
Abb. 41: 1. Umfragephase: Beurteilung Handel und Gewerbe	41		
Abb. 42: 1. Umfragephase: Beurteilung Mobilität und Verkehr	42		
Abb. 43: 1. Umfragephase: Beurteilung Kultur, Freizeit und Tourismus	42		
Abb. 44: 1. Umfragephase: Beurteilung Freiraumgestaltung	43		
Abb. 45: 1. Umfragephase: Beurteilung Nachhaltigkeit und Klimaanpassung	43		
Abb. 46: 1. Umfragephase: Beurteilung Wohnen und			

Abb. 86: Gerichtsgebäude am Innenstadteingang Ost	83	Abb. 136: Verortung	110
Abb. 87: Leerstand „Bleistiftgebäude“ (ehemalige Schule)	83	Abb. 137: Vision „Bahnhof West“	110
Abb. 88: Pepperworth mit Sanierungs- und Entsiegelungsbedarf	83	Abb. 138: Parkplatz beim Parkhaus Rose	111
Abb. 89: Verortung	84	Abb. 139: Parkplatz am ZOB, Blick nach Westen	111
Abb. 90: Umgestaltungsbedarf Pflanzbeet vor Bahnhofsgebäude	84	Abb. 140: Verortung	112
Abb. 91: Hochpunkte um den Bahnhofsvorplatz	84	Abb. 141: Vision „Am Pelizaeusplatz“	112
Abb. 92: Umgestaltungsbedarf Oldekopstraße / Parkhaus Rose	84	Abb. 142: Kolleggebäude Gymnasium Josephinum Marienschule	113
Abb. 93: Umgestaltungsbedarf Parkhaus/Parkplatz Rose	84	Abb. 143: Parkplatz, Parkdeck am Kläperhagen	113
Abb. 94: Blick über Parkplatz am ZOB und Modemark Röther	85	Abb. 144: Marienfriedhof	114
Abb. 95: Parkplatz am ZOB, Blick nach Westen	85	Abb. 145: Marienfriedhof	114
Abb. 96: Hannoversche Straße mit Sanierungsbedarf	85	Abb. 146: Verortung und Ideenskizze	115
Abb. 97: Sanierungsbedarf Bodenbelag entlang der Kaiserstraße	85	Abb. 147: Verortung	116
Abb. 98: Speicherstraße Blick Richtung Ost	85	Abb. 148: Pflanzbeet vor Bahnhofsgebäude	117
Abb. 99: Blick auf die Kreuzung Bahnhofsallee / Jan-Pallach-Straße	85	Abb. 149: Unbegrünte Straßenzüge	117
Abb. 100: Baulücke an der Marie-Wagenknecht-Straße	85	Abb. 150: Verortung	118
Abb. 101: PULS am Angoulêmeplatz im Januar 2022	85	Abb. 151: Vision temporäre Nutzungen	118
Abb. 102: Verortung	86	Abb. 152: Blick über den Platz auf die Deutsche Bank	119
Abb. 103: Arnekenstraße	86	Abb. 153: Blick auf das „PULS“	119
Abb. 104: Almsstraße	86	Abb. 154: Blick auf die Skulptur	119
Abb. 105: Umgestaltungsbedarf, Unterführung Gerberstraße	86	Abb. 155: Verortung	120
Abb. 106: In die Jahre gekommene Stadtmöbel am Rosenhagen	86	Abb. 156: Vision Rosenhagen	120
Abb. 107: Umgestaltungsbedarf Wohnstraße Bei St. Georgen	87	Abb. 157: Blick nach Osten entlang der Wallstraße	121
Abb. 108: Umgestaltungsbedarf Osterstraße	87	Abb. 158: Blick Richtung Norden über den Rosenhagen	121
Abb. 109: Blick über die Kaiserstraße in die Bahnhofsallee	87	Abb. 159: Blick Richtung Süden auf den Parkplatz	121
Abb. 110: Ungeordnete Freiraumsituation, Theaterstraße / Zingel	87	Abb. 160: Südlicher Teil des Rosenhagen	121
Abb. 111: Umgestaltungsbedarf Rosenhagen	87	Abb. 161: Verortung	122
Abb. 112: Hochhaus am Almstör	87	Abb. 162: Spange am Rosenhagen (nördliche)	122
Abb. 113: Umgestaltungsbedarf Wohnstraße Jakobistraße	87	Abb. 163: Abschnitt „Schnellverbindung Mitte“, Straßenbau Erneuerung Jakobistraße (Ingenieurbüro Richter, FB Tiefbau und Grün, Stand 2022)	123
Abb. 114: Verortung	88	Abb. 164: Spange am Markt (nördliche)	123
Abb. 115: Aufwertungsbedarf Verknüpfung Andreasplatz / Hoher Weg	88	Abb. 165: „Schnellverbindung Mitte“, Jakobistraße, Januar 2022	123
Abb. 116: Aufwertungsbedarf Gassen Andreasplatz	88	Abb. 166: Verortung	124
Abb. 117: Umgestaltungsbedarf Parkplatz Kurzer Hagen	89	Abb. 167: Aussichtspunkt auf dem Dach der Arneken Galerie	125
Abb. 118: Ausblick vom Parkdeck der Arneken Galerie	89	Abb. 168: Verortung	126
Abb. 119: Umgestaltungsbedarf Andreasstraße	89	Abb. 169: Historisches Rathaus, Marktfassade	126
Abb. 120: Umgestaltungsbedarf, ruhender Verkehr am Andreasplatz	89	Abb. 170: Verortung	127
Abb. 121: Entsiegelungsbedarf Eckemekerstraße	89	Abb. 171: Platz an der Lilie mit Brunnen „Seelilie“	127
Abb. 122: „Brücke“ vor dem Andreas Kirchturm	89	Abb. 172: Verortung	128
Abb. 123: Verortung	90	Abb. 173: Durchgang Pferdemarkt	129
Abb. 124: Umgestaltungsbedarf Eingang zum Hoken	90	Abb. 174: Spielplatz Rosenhagen (bis 12 Jahre)	130
Abb. 125: Umgestaltungsbedarf Platz an der Lilie	90	Abb. 175: Quellhaus der Sültequelle	131
Abb. 126: Umgestaltungsbedarf Judenstraße	90	Abb. 176: Blumenampeln im Bestand	132
Abb. 127: Am Ratsbauhof	90	Abb. 177: Baulücke Hinter dem Schilde	134
Abb. 128: Sanierungsbedarf Schwemannstraße	91	Abb. 178: Nachvedichtungspotenzial Hinter dem Schilde	134
Abb. 129: Sanierungsbedarf südlicher Teil Am Ratsbauhof	91	Abb. 179: Baulücke Marie-Wagenknecht-Straße	135
Abb. 130: Schuhstraße, mangelhafte Radinfrastruktur	91	Abb. 180: Baulücke Pepperworth	135
Abb. 131: Blick auf den Innenstadteingang Schuhstraße Südost	91	Abb. 181: Fassade am Angoulêmeplatz	136
Abb. 132: Blick vom Parkdeck am Kläperhagen, Andreaskirchturm	91	Abb. 182: Stadtboden und Möblierung am Rosenhagen	136
Abb. 133: Friesenstraße Bedarf nach Hausmüllorganisation	91	Abb. 183: Parkleitsystem mit Fortschreibungsbedarf	137
Abb. 134: Kreuzstraße, Blick Richtung Ost	91	Abb. 184: E-Ladestation und Fahrradwerkzeug am Bahnhof	138
Abb. 135: Kreuzstrasse Blick zum Parkdeck am Kläperhagen	91	Abb. 185: Radparkhaus am Bahnhof	138
		Abb. 186: Car-Sharing Stellplätze beim Rosenhagen	139
		Abb. 187: Denkbare Kulissen der VU Gebiete Innenstadt Nord und Süd	147
		Abb. 188: Mögliche Prozess- und Beteiligungsstruktur für ein Umsetzungsmanagement des ISEK (Zwei-Jahres-Betrachtung)	151

Fokusgruppe „Frei- und Stadtraum“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Frei- und Stadtraum“ am 12.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- Attraktivierung der Freiräume, Schaffung von Aufenthaltsräumen, Klimagerechte Umgestaltung - Innenstadt aus der Sicht eines Konsumenten/Besuchers soll attraktiv und lebendig gestaltet sein, funktionierende und nicht funktionierende Orte definieren - Modellprojekte nutzen, um Blickfeld zu erweitern - Steinerne Fußgängerzone mit urbanem Gefühl, es mangelt an Orten zum Innehalten, „Nischen“ zwischen Bewegungsbereichen und großen Plätzen
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	REACT EU - Projektliste im Antragsverfahren, Umsetzung bis März 2023 ist das Ziel - u. a. Wohlfühloasen (Parklets), Leerstandsaktivierung, Graffiti-Kunstwerke, Fahrradboxen, Erweiterung des Weiterbestands, Erneuerung der Abfallbehälter Öffentlicher Raum - Ziel soll sein, Orte zu schaffen, an denen man länger als notwendig verweilt - Großflächige Grünräume in der Innenstadt bedürfen qualitativvoller, attraktiver und offener Gestaltung und müssen für alle nutzbar sein - Positiv werden Marktplatz, Pferdemarkt, Hoher Weg, Andreasplatz gesehen - Negativ werden Kaiserstraße, Bernwardsquartier, Marienfriedhof gesehen - Der Raum am Zingel vor dem ibis-Hotel sowie die Räume zwischen Novotel und Gericht (Stellplätze) werden als undefinierte Räume beschrieben - Ein Freiraumentwicklungskonzept für die Innenstadt wird angeregt, das Schwerpunkträume für jeweils vorrangige Nutzungen darstellt (z.B. multifunktionale Flächen, Quartierstreffpunkte, ...) - Aufwertungsbedürftige Orte zur Umsetzung von Stadtgärten / Quartierstreffpunkten / begrünten Aufenthaltsräumen werden gesehen am Kläperhagen, Rosenhagen, Pelizaeusplatz sowie auf dem Vorplatz der Kreuzkirche (Best Practice Beispiel: Wettbewerb zu Stadtgarten in Verden, sowie aktuell in Hildesheim: Pflanzkästen auf dem Andreasplatz) - Bedarf besteht in einer spielerischen Möglichkeit zur Bewegung durch die Stadt - Der Pflegeaufwand öffentlicher Flächen sollte geringgehalten werden - Anregung zur Nutzung der Dächer (z.B. Parkdecks), Dachlandschaft als Teil des öffentlichen Raumes, z.B. Stege zur Verbindung von Dächern untereinander Grünvernetzung - Es wird angeregt die Grünflächen in der Umgebung besser anzubinden (Steingrube, Liebesgrund und Wallanlagen, ...) - südl. Bahnhofsallee ist aktuell einseitig unbepflanzt - Bepflanzung als Allee langfristig als Ziel zu sehen (aktuell auf Grund von verlaufenden Leitungen nicht umgesetzt) Belebung und Vielfalt - Es wird auf die Notwendigkeit hingewiesen aktive Erdgeschosse mitzudenken, besonders der Übergang vom EG zum Freiraum spielt eine wichtige Rolle - Anregung von mehr Veranstaltungen wie z.B. Theater im öffentlichen Raum



Fokusgruppe „Frei- und Stadtraum“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

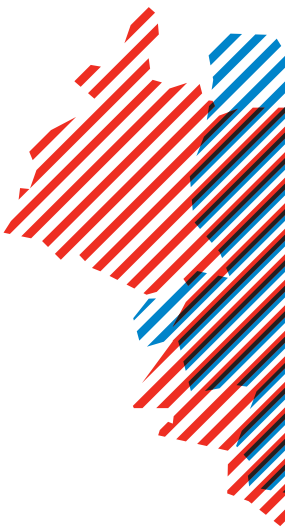
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Frei- und Stadtraum“ am 12.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

	- Es besteht Bedarf, Studierende stärker in die Innenstadt zu bringen (Wohnen, Nutzungen und Aufenthaltsräume für Studierende, ...) - Bedarf nach einer Steigerung der Sichtbarkeit von Kultur im öffentlichen Raum - Soziale Gerechtigkeit (Freiräume für Freizeit und Erholung sind für alle da) „Triangel“ Marienfriedhof, Angoulêmeplatz und Bernwardsquartier - Urbanes, lebendiges Quartier, jedoch nicht funktionierende Räume - Angoulêmeplatz: in gutem Zustand, jedoch unbelebt und nachts zu geringe Beleuchtung - PULS am Angoulêmeplatz: großes Potenzial, EG sollte offen gestaltet werden - Park Marienfriedhof: aktuell ein Durchgangsraum, abends ein Angstraum, wird von Gebäuderückseiten flankiert, bedarf einer Belebung durch vielfältige Nutzungen (sowohl freiräumlich als auch in angrenzenden Gebäuden), die auf den Freiraum ausstrahlen und Menschen anziehen - Marienfriedhof: hat als Maßnahme hohe Priorität Wasser in der Stadt - Bedarf nach offenen, linearen Wasserflächen/-verläufen in der Innenstadt (Abkühlung, Klimaanpassung, Extremwetterereignisse) - Sültequelle als Potenzial (auch vor historischem Hintergrund) Ruhender Verkehr - Bedarf besteht nach einer Stärkung der nachhaltigen Mobilität und schrittweisen Verringerung der Stellplätze für Kfz im öffentlichen Raum - Es wird angeregt schrittweise vorzugehen, um die Stellplatzrücknahme realisierbar zu gestalten - Anregung zur Aufnahme des Zieles Zentralisierung des Kfz-Parkens in das ISEK Weitere Themen - Es wird Bedarf nach mehr Möglichkeiten zur Hausmüllvermeidung gesehen, siehe dazu auch REACT EU - Beleuchtungskonzept ist denkbar, der Einbezug von Beleuchtungsplanern bei Neugestaltungen wird als notwendig eingeschätzt - Die Fassaden in der Innenstadt bedürfen an vielen Stellen einer Aufwertung, hierzu wird ein Fassadenförderprogramm angeregt
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Frau Reuter und Herr Brüner bedanken sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Sie laden allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle Teilnehmenden der Fokusgruppe selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt

Protokoll: 13.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

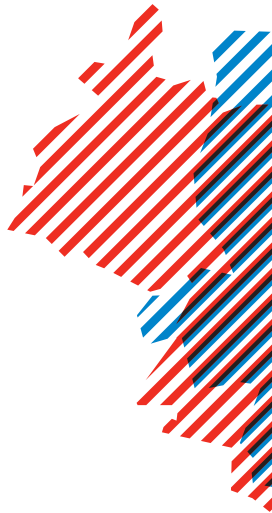
- Präsentation



Fokusgruppe „Handel und Gewerbe“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Handel und Gewerbe“ am 09.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- Leerstände vermarkten und aktivieren, Nutzungsdiversifizierung - Innenstadt beleben und attraktiv gestalten, Aufenthaltsqualität steigern - Ziel: stationären Handel stärken, Leitfunktion des Handels - Integrierte Transformation der Innenstadt - Bernwardquartier besonders beachten - (digitale) Erreichbarkeit und Komfort, ÖPNV, Parkkosten senken - Logistik und Schnittstellen zu Lieferdiensten
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Leerstandsaktivierung - Aktivierung großflächiger Leerstände schwierig, hat aber hohe Priorität - Umnutzungskonzepte für große Flächen abhängig von Investoren bzw. Nutzern - Best-Practice-Beispiel GALERIA Kassel (teilweise kommunale Nutzung, gelungene Umsetzung einer Nutzungsdiversifizierung großer Flächen) - Beispielstandort ehem. H&M soll im März 2023 neu eröffnen (ggf. SiNN GmbH) - Die Innenstadt Hildesheims muss ihr Image in Zukunft stark verbessern, um in diesem Zuge mehr Besucher anzuziehen. Dies wird neben dem bestehenden Handel vor Ort auch den Investitionswillen für Leerstände steigern. - Leerstände zu aktivieren wird durch das Innenstadtmanagement situativ und je nach Bedarf gehandelt, gleichzeitig wird aber auch vom Innenstadtmanagement die Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt als wichtige Stellschraube zu weniger Leerstand gesehen - Übergabe von Gewerbeeinheiten meist im Rohbauzustand (Nachnutzungen bzw. Zwischennutzungen zu realisieren wird so kostenintensiver und aufwändig), als Reaktion auf diese Schwierigkeiten wird dieser Aspekt in Mietverträgen immer öfter gelockert Öffentlicher Raum - Sondernutzungen: es wird als sinnvoll gesehen, rechtliche Spielräume zu geben, die z.B. im Falle einer Übereinstimmung mit den Zielen der Stadt von einer Gebührenerhebung absehen. Das Thema könnte für eine erste Betrachtung und Einordnung der Rahmenbedingungen Teil eines Gestaltungsleitfadens werden - Stadtmöblierung: frei bewegliche Sitzbänke werden wegen Diebstahl sowie zum Teil ungünstiger Positionierung als fraglich gesehen - Sauberkeit und Aufwertung der Abfallbehälter als zentrale Themen genannt - Projekt Wohlfühl-Oasen in der ganzen Stadt zur Ergänzung des öffentlichen Raumes durch Kommunikations- und Aufenthaltsnischen Handlungsfähigkeit, Impulse, Events - Von der Runde wird der starke Wunsch nach Umsetzungswerkzeugen geäußert, positiv bewertet wird der Vorschlag zur Einrichtung eines Verfügungsfonds - Die Runde sieht unter anderem als Priorität, einfach umsetzbare Maßnahmen mit hoher Sichtbarkeit an den Prozessbeginn zu stellen (Ergebnisse motivieren zu mehr Engagement und zum praktischen Anpacken weiterer Maßnahmen)



Fokusgruppe „Handel und Gewerbe“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

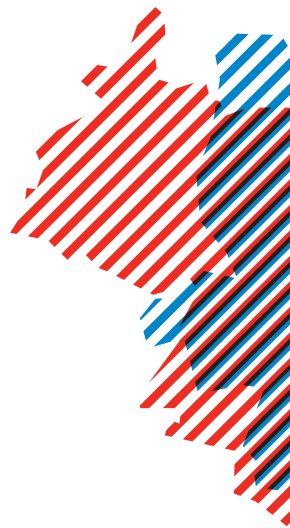
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Handel und Gewerbe“ am 09.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

	Kooperation, Events - Light-Night-Shopping, verkaufsoffener Sonntag, etc. bestehen und werden u.a. durch die bestehende Kommunikationsplattform „Die freundlichen Hildesheimer“ mitorganisiert - Für Events mit dem Ziel der Stärkung des Handels, sollte der Handel / Shopping im Mittelpunkt stehen. Events mit anderen Themen, z.B. Food-Märkte, bereiten dem Einzelhandel erfahrungsgemäß zu hohen Aufwand und zu geringe Umsätze Digitalisierung - Wird von der Runde überwiegend als weniger wichtig im Vergleich mit Themen wie dem öffentlichen Raum gesehen. Unter anderem bieten die IHK und weitere Anbieter Kurse zu diesem Thema an. - Der „Hilde-Shop“ wird von der Runde als „Insellösung“ als nicht funktional eingeschätzt. Hinweis auf ganzheitlicheren Ansatz „Hildesheim App“, zielführend wird eine Überführung / Integration des „Hilde-Shop“ in die App gesehen Erreichbarkeit mit dem Pkw - Es besteht nach Einschätzung der Runde ausreichend Parkraum in der Innenstadt - Bedarf wird in der Senkung der Parkkosten gesehen sowie in der Einrichtung eines Wegeleitsystems zur Verkehrslenkung und Eindämmung Parksuchverkehr Logistik und Komfort - Es besteht Bedarf nach mehr Paketstationen in der Innenstadt - Die Einrichtung von Paketstationen in bestehenden Geschäften führt zu mehr Frequenz potenzieller Kunden und wird als positive Ergänzung gesehen - Einkaufstütenservices werden auf Grund der Eigentumsverhältnisse der Einkäufe als eher kompliziert in der Umsetzung angesehen - Lieferservice wird erfahrungsgemäß eher für sperrige Güter beansprucht - Best-Practice-Beispiel: Fashionbox in Mönchengladbach als Kombination von Online-Shopping und stationärem Handel (komfortable Zustellung und Paketrücksendung bzw. Verpackungsentsorgung vor Ort)
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Herr Abert und Herr Brüner bedanken sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Sie laden allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle ExpertInnen selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt im Alten Rathaus

Protokoll: 10.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

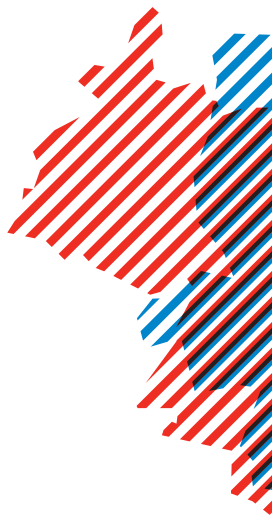
- Präsentation



Fokusgruppe „Kultur, Freizeit und Tourismus“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Kultur, Freizeit und Tourismus“ am 11.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- Positionierung bzw. Markenkern der Innenstadt, heterogene Zielgruppen - Integrierte Betrachtung laufender Projekte, ISEK als langfristig nachhaltige Strategie für die Umsetzung von vielfältigen Projekten - Verknüpfung der Marketing- und Tourismusziele mit dem ISEK - Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote, vielfältige, diverse Innenstadt - Wunsch nach Positivbotschaften zur Innenstadt auf Social Media - Belebung der Innenstadt, Fußgängerleitsysteme, Ruhe-Oasen, temporäre Projekte - Sichtbarkeit von Kultur und Kunst im öffentlichen Raum - Leerstände aktivieren, PULS als Herzschlag im Quartier - Inklusion durch kulturelle Instrumente - Kulturszene als gut vernetzter Akteur - fähig, Projekte schnell umzusetzen
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Leerstandsaktivierung, Nutzungsvorschläge - Es wird die Schaffung einer Volksküche angeregt - Es wird eine (Probe-)Bühne angeregt (z.B. Raum mit hoher Decke, ca. 4 m) Öffentlicher Raum - Es wird Bedarf einer weiteren Stärkung der Kunst im öffentlichen Raum (Graffiti an Fassaden, Schaufenstergestaltung, ...) gesehen - Von der Runde wird auf die positiven Aspekte temporärer Objekte hingewiesen - Angoulêmeplatz wird als möglicher Ort für besondere Kulturveranstaltungen genannt (z.B. Open-Air Formate in größerem Format) - Sichtbarkeit von Kultur: Bedarf nach mehr Raum/Fläche zum freien Plakatieren (Best Practice Beispiel: Freiburg i. Brsg.: Sticker und Plakate als selbstverständlicher Teil des Stadtbildes) - Sichtbarkeit von Kultur: Idee eines Kulturcontainers in Fußgängerzone - Sichtbarkeit von Kultur: Bedarf nach allgemein mehr Mut zur Irritation mit dem Ziel der Erzeugung von Aufmerksamkeit - Hinweis auf ggf. notwendige Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden Digitalisierung, Erreichbarkeit - Bedarf für die Aufwertung und Digitalisierung des Leitsystems für Fußgänger wird gesehen, (Potenzial Vitrinen und Schaukästen in Fußgängerzone) - Bedarf für weitere Stärkung der Digitalisierung im öffentlichen Raum durch Instrumente wie z.B. die Hildesheim-App, digitaler Werbetafeln inkl. Einbindung touristischer Themen gesehen. Die Hildesheim Marketing GmbH arbeitet dahingehend mit der EVI zusammen. Ein Antrag auf Fördermittel wird momentan im Rahmen von REACT EU gestellt. Handlungsfähigkeit, Kommunikation - Es wird auf die aktuell in der Stadt vorhandene enorme Projekt-Dynamik hingewiesen (z.B. kürzlich Eröffnung Biergarten im Hoken) - Kommunikationsrunden und Akteure genug vorhanden, diese müssen für die Umsetzung von Projekten zielgerichtet angesprochen und eingebunden werden



Fokusgruppe „Kultur, Freizeit und Tourismus“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

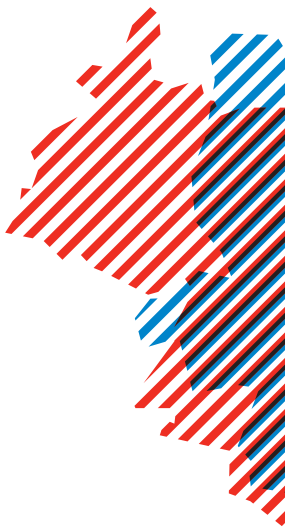
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Kultur, Freizeit und Tourismus“ am 11.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

	- Bedarf nach Ausbau und Verstetigung bestehender, etablierter Stellen und Kommunikationswege besteht - PULS als möglicher räumlichen Ausgangspunkt eines „Quartiersmanagements“ (laufendes Beispiel in der Nordstadt) - Bedarf zur weiteren Entwicklung und Implementierung von Beteiligungsformaten mit konkreten Zielen wie z.B. Umsetzung/Bau temporärer Möblierung etc. Fördermittel, Verstetigung - Wunsch nach Förderung bzw. Verstetigung vorhandener Projekte/Ideen (z.B. temporäre Möblierung, Fahrradüberdachungen, Kunst, ...) im Rahmen der Städtebauförderung, hierzu entsprechende Beschreibung im ISEK denkbar - Risiko der Überschneidung von Förderprogrammen: Doppelförderung vermeiden - Für größere Kunstprojekte (mehrere 10.000 €) gesonderte Antragstellung nötig - REACT EU: Projektliste im Antragsverfahren, Umsetzung bis März 2023 ist das Ziel - Verfügungsfonds wird als sehr sinnvoll für kleinere Maßnahmen gesehen Kooperationen, Events - Stärkere Einbindung von Studierenden und Künstlern in Projekte wird angeregt - Mögliche Verknüpfung von Handel und Kultur wird z.B. durch Marktformate (Themenmarkt, Flohmarkt, ...) gesehen - Runde regt allgemein stärkere Aufnahme von Kulturevents /-projekten im ISEK an Tourismus, Marketing - Runde weist darauf hin, dass Tourismus sowohl Tagesgäste, UrlauberInnen als auch HildesheimerInnen einschließt (-> Ansprache heterogener Zielgruppen) - Hinweis auf notwendige Kfz-Stellplätze für Reisende / Hotelgäste - Werbekampagnen beziehen sich auf langfristige kulturelle Angebote - Binnenmarketing: Ziel der Image-Verbesserung „von Innen“ - Lebendige Innenstadt trägt zu Innen- sowie Außenwirkung der Stadt bei Weitere Hinweise - Anregung zur Ergänzung der Karte „Einordnung“ durch weitere kulturelle Orte (z.B. Kufa, Kunstverein im Turm, Literaturhaus St. Jakobi) - Hintergrund der in der Präsentation vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen: dargestellt ist ein beispielhafter Auszug aus Maßnahmenliste ohne Priorisierung
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Frau Reuter und Herr Brüner bedanken sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Sie laden allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle Teilnehmenden der Fokusgruppe selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt

Protokoll: 12.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

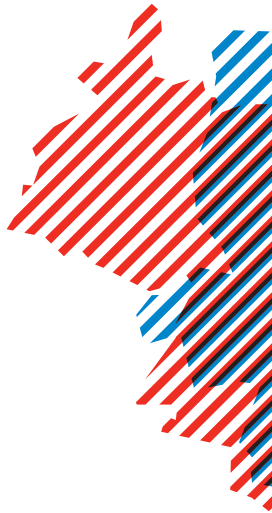
- Präsentation



Fokusgruppe „Mobilität und Verkehr“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Mobilität und Verkehr“ am 10.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- Integrierte Transformation der Innenstadt, Mobilität multimodal denken - Gesundheitliche Aspekte (Bewegung, Lebensqualität, etc.) - Öffentlichen Raum inklusiv und menschenfreundlich gestalten, Barrierefreiheit - Erreichbarkeit unter dem Aspekt der sozialen Inklusion betrachten - Nachhaltige Mobilität fördern, Stadt der kurzen Wege, Verringerung MIV-Verkehr - Radverkehr fördern, Lastenräder, Abstellflächen (besonders Lastenräder) - Kommunikation alternativer Mobilitätsangebote - Maßnahmen mit Sichtbarkeit umsetzen, Konzepte und Projekte umsetzen
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Öffentlicher Raum - Achsengestaltung Osterstr./Scheelenstr. als Fahrradstraße wird positiv bewertet - Jakobistraße: beispielhafte Planung mit Potenzial für noch mehr Innovation - Vielfältige Nutzungsansprüche machen Straßenplanung zu Herausforderung - Temporäre Umgestaltung: Gute Erfahrungen mit Pop-Up Radwegen • <i>Sauberkeit: erhöht den Wohlfühlaspekt und das Sicherheitsgefühl</i> Logistik - Bedarf nach Logistikkonzept (nachhaltiger Lieferverkehr, Ladezonen, Paketboxen) wird gesehen, Green City Plan macht hierzu bereits Aussagen Sharing-Angebote - Hoher Bedarf zur Erweiterung der Sharing-Angebote allgemein - Fahrradverleih: nicht vorhanden, Asta bereitet aktuell ein Verleihangebot vor - Lastenradverleih: Wunsch nach Erweiterung, momentan rein spendenbasiert - Car-Sharing: aktuell lediglich 2 quartiersbezogene Anbieter (Stadtmobil und EVI) - Bedarf nach höherer Sichtbarkeit von Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum Fuß- / Radwegenetz - Zingel, Kennedydamm, B1 Kaiserstr., Schuhstr. als große Barrieren mit Bedarf zur Einrichtung / Verbesserung von Querungshilfen (Ampelphasen, Zebrastreifen, ...) - Einbezug / Erwähnung des Hindenburgplatzes wird angeregt - Wunsch nach Verringerung des Kfz-Verkehrs auf, sowie Umgestaltung der Hauptverkehrsstraßen (Best Practice Beispiel Goslarsche Straße Hildesheim, Überlegungen zur Kardinal-Bertram-Straße) - 11:00-19:00 Uhr kein Radverkehr in der Fußgängerzone erlaubt – Osterstr. / Scheelenstr. als Alternativroute - Anregung eines Fußverkehrskonzeptes mit speziellem Fokus auf durchgängige Barrierefreiheit und Stadtboden (Bordsteine, Beläge, Ampelschaltung, ...) • <i>Bettellampeln (die nur auf Anforderung grün geben) umprogrammieren; Überall sollte es regelmäßig (bei Kreuzungen bei jedem Umlauf) für den Fußverkehr „Grün“ geben</i> Fahrradabstellanlagen - Bedarf nach mehr Fahrradabstellmöglichkeiten, speziell auch für Lastenräder - Hinweis auf Diebstahlrisiko bei herausnehmbaren Fahrradbügeln im Bestand



Fokusgruppe „Mobilität und Verkehr“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

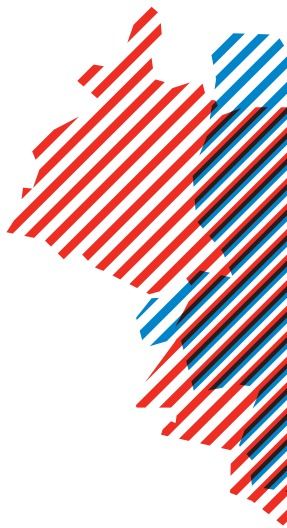
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Mobilität und Verkehr“ am 10.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

	- Strategische Ortswahl für dauerhaften Fahrradabstellanlagen (unter Einbezug des erhöhten Abstellbedarfs bei Veranstaltungen) - Bedarf nach mehr sicheren und einfach zugänglichen Abstellanlagen für Innenstadt-BewohnerInnen in den EG-Zonen Barrierefreiheit - Bedarf nach barrierefreier Gestaltung des historischen Kopfsteinpflasters (Best Practice Beispiel: Altstadt Wismar mit abgeschliffenen Steinen) Ruhender MIV-Verkehr - Parkraumkonzept wird als sinnvoll erachtet - Wunsch nach Parkraumbewirtschaftung in der gesamten Innenstadt - Reduzierung des Straßenparkraumes: Potenzial bestehende Parkhäuser, dazu wird geringe Auslastung der Parkhäuser (häufig lediglich zu 40-60 %) angemerkt - Idee zur Anreizschaffung: Parkhäuser günstiger anbieten als Straßenparkplätze - Vorschlag der (Teil-) Öffnung von privaten Parkhäusern (zu Quartiersgaragen), aber auch Behördenstellplätzen für die Öffentlichkeit, hier: Kosten- und Sicherheitsrisiko als Hürde - Bedarf nach einer härteren Sanktionierung von Falschparken (Beispiel Weiterbeband), stärkere Kontrollen durch die zuständigen Behörden ÖPNV • Ringbus: dieser fährt rund um die Innenstadt ohne festen Fahrplan; Nutzung durch gültige Fahrkarte oder mit 1€-Ticket, Einzelhandel mit einbinden, geben z. B. bei größeren Einkäufen das Ticket als Bonus aus • Kurzstreckenticket von 3 auf 5 Haltestellen erweitern, Einzugsgebiet vergrößern Kommunikation nachhaltiger Mobilität - Förderung Fuß- & Radverkehr als Chance für B-Lagen abseits der Fußgängerzone - Diversere Gestaltung von ÖPNV, aber auch Mikromobilität Weitere Hinweise - Hinweis auf Verknüpfung der Innenstadt mit Gesamtstadt, „Innenstadteingänge“ - Hinweis zu Prüfung der Karte „ruhender Verkehr“ auf Vollständigkeit - Wunsch zu Vorher-Nachher Visionen / Collagen ausgewählter ISEK-Maßnahmen
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Herr Abert bedankt sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Er lädt allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle Teilnehmenden der Fokusgruppe selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt

Protokoll: 11.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

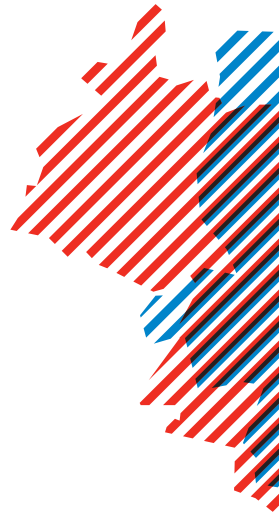
- Präsentation



Fokusgruppe „Nachhaltigkeit und Klimaanpassung“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Nachhaltigkeit und Klimaanpassung“ am 16.05.2022, um 16:30 Uhr per Webex

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- Steigerung der Aufenthaltsqualität, alternative Nutzungsformen etablieren - Förderung nachhaltiger Mobilität - Klimaschutz und Klimaanpassung, Resiliente Innenstadt - Integrierte Transformation der Innenstadt - Mehr Stadtgrün & Wasserelemente, Stadt als Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen - Mehr Nutzungsmöglichkeiten & Treffpunkte für Kinder und Jugendliche - Diverse Nutzungsmöglichkeiten von großen Plätzen
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Energieversorgung / Infrastruktur - Nachhaltige Energieversorgung wird als sehr wichtig wahrgenommen - folgende Möglichkeiten wurden genannt: Nah- und Fernwärmenetz, Kraft-Wärme-Kopplung, Wärme-Pumpen - es wurde angemerkt, dass die Verlegung von weiteren Leitungen aus Platzgründen bereits verlegter Leitungen evtl. schwierig sein könnte; dies könnte ebenso im Konflikt mit Stadtgrün stehen - Integrierte Betrachtung des Ausbaus; z. B. Glasfaserausbau sowie Straßenerneuerungen direkt mitdenken – es wird angemerkt, dass nicht immer auf Straßenerneuerung gewartet werden kann - Vorschlag Netzplan: zeigt mittel- und langfristige Bedarfe / Maßnahmen auf Verkehr und Mobilität - bessere Verbindung zw. Bahnhof und Universität: viele Studierende und Mitarbeiter*innen der HAWK pendeln, wohnen nicht in Hildesheim - Verbesserung der Bahnhofsallee für Radfahrer*innen, besonders mit Blick als Verbindungsachse zur südlich gelegenen Universität - bessere Abstimmung zwischen den Fahrzeiten der Busse und des Regional- und Fernverkehrs - Fehlende Information, über Verspätungen im ÖPNV – es wird der Hinweis gegeben, dass dies bereits im Zuge des Modelprojekts Smart City in Planung ist - es wird sich eine höhere Fahrzeittaktung der Fern- und Regionalzüge gewünscht - Möglichkeit eines Fahrradparkhauses am Bahnhof - Wunsch nach Bike-Sharing-Angeboten - Anpassung der Straßenquerschnitte – PKW-Stellplätze reduzieren Stadtklima (Grün-Blaue Infrastruktur) - es besteht der große Bedarf nach mehr Stadtgrün - es wird vorgeschlagen, mehr Wasserstrukturen in der Innenstadt zu installieren - Referenzbsp.: Stockholmer Modell (mehr Wurzelraum für Stadtgrün) & Neustädter Markt (Wasserreservoir) Digitalisierung / Smart City - Einbeziehung von Datensätzen, um genaue Ziele festlegen zu können, z. B. um wie viel Grad soll die Temperatur sinken -> mit welchen Maßnahmen kann das erreicht werden? - Es wird angemerkt, dass nicht alles messbar ist (Stadtqualität)



Fokusgruppe „Nachhaltigkeit und Klimaanpassung“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

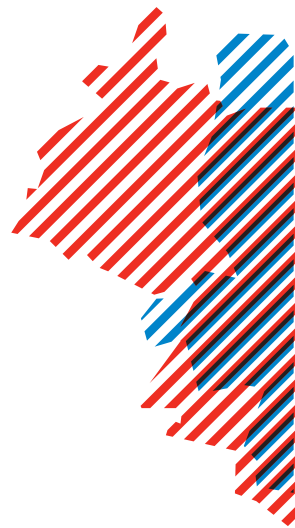
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Nachhaltigkeit und Klimaanpassung“ am 16.05.2022, um 16:30 Uhr per Webex

	Belebung der Innenstadt - Studierende werden hier als Chance gesehen - Anziehungskraft steigern: mehr Kultur, bezahlbarer Wohnraum, Gastronomie (Bars) etablieren - Wunsch nach mehr temporären Nutzungsmöglichkeiten für die Universität – z. B. mehr Kulturprojekte in die Innenstadt bringen – eine Zusammenarbeit mit dem Fachbereich 2 der Universität wäre hier denkbar - Umstrukturierung von Räumen: Neue Nutzungen zuführen (Wohnen, Kultur, etc.) Zielgerichtete Kommunikation - Gezielte Kontaktaufnahme zu Eigentümer*innen: Informations- und Beratungsangebote bzgl. Förderungsmöglichkeiten schaffen - Bedarf nach einer guten Abstimmung aller Akteure bei Umsetzung von Maßnahmen (Denkmalschutzbehörde, Tiefbauamt) - Schaffung von Akzeptanz bei zuständigen Genehmigungsbehörden (z. B. Denkmalschutz); Denkmalschutz und neue erneuerbare Energien können gut in Einklang gebracht werden, es wird auf die Problematik der Wechselwirkung mehrerer Beteiligten hingewiesen Abstimmung mit parallellaufenden Projekten - Es wird nachgefragt, wie die Abstimmung mit bereits bestehenden Strategien / Projekten aussieht; es wird sich eine integrierte Herangehensweise gewünscht - Smart City (Meilenstein voraussichtlich im Oktober) - Qualitätsmanagement (läuft aktuell) - Klimaschutzkonzept (in Planung) Weitere Themen - Begrenzung des Budgets: daher Fokus setzen, was einen belegbaren Nährwert schaffen kann – kann auch dazu beitragen mehr Verständnis in der Bevölkerung zu erhalten - Logistik: Es wird angebracht, ob die Kapazitäten des Handwerks ausreichen wird, um geplante Maßnahmen alle umsetzen zu können - Modellprojekte: Anregung zu mehr Mut für Neues und Möglichkeiten zu nutzen, um sich von anderen Städten abzuheben
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Herr Abert und Herr Brüner bedanken sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Sie laden allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle Teilnehmenden der Fokusgruppe selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt

Protokoll: 17.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

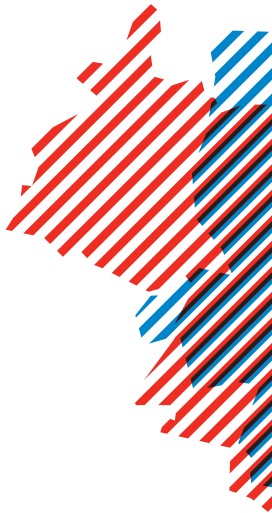
- Präsentation



Fokusgruppe „Wohnen und Mischnutzung“ I ISEK Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Wohnen und Mischnutzung“ am 17.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

TOP 1	Zusammenfassung der Vorstellungsrunde (die wichtigsten Aspekte der ExpertInnen)
	- <i>Innenstadt beleben und attraktiv gestalten, Aufenthaltsqualität mit Grün steigern</i> - <i>Bestandsentwicklung als Notwendigkeit, Herausforderung PrivateigentümerInnen</i> - <i>Imagewandel für die Innenstadt, Qualitäten herausstellen</i> - <i>Nördliche Innenstadt besonders beachten</i> - <i>Nachhaltige Mobilität und Radverkehr stärken</i> - <i>Belebung der Innenstadt, Leerstandsaktivierung, Ereignisse und Events</i> - <i>Umdenken des großflächigen Einzelhandels hin zu kleinteiligen Einheiten</i> - <i>Zielgerichtete Kommunikationswege zur effizienten Umsetzung von Maßnahmen</i> - <i>ISEK soll nicht nur Konzept, sondern Umsetzungsstrategie sein</i>
TOP 2	Kurzpräsentation durch UmbauStadt
	- UmbauStadt stellt kurz Allgemeines zum ISEK, das Handlungsfeld sowie Maßnahmenvorschläge vor. Anhand dessen wird die Diskussion eröffnet.
TOP 3	Ergebnisse der Diskussionsrunde, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Leerstandsaktivierung und Nutzungsdiversifizierung - Aktuell Förderrichtlinie zur Aktivierung von Wohnleerständen in Bearbeitung - Wohnnutzung im EG wird als Ausnahmelösung gesehen, In der Regel eher Flächen ab 1.OG kämen in Frage - Idee zum Teilgewerbe im EG -> Geschäft zur Fußgängerzone, eine ausreichend belichtete Wohnung (ggf. barrierefrei) mit Garten/Terrasse zum Innenhof - Im Bestand: unattraktive Innenhöfe durch Anbauten - Hürde der Investitionskosten für EigentümerInnen bei Umnutzungen - Zahlungsbereitschaft von Gewerbetreibenden eher gering Handlungsfähigkeit, Privateigentum - Herausforderung: erfahrungsgemäß eher geringe Initiative von EigentümerInnen - Herausforderung: Schaffen von Anreizen zur Umsetzung von Maßnahmen - Herausforderung: wirtschaftliche Vermarktung von Räumen auch nach Förderung - Bürokratie verringern - Private ImmobilieneigentümerInnen auf geeigneten Wegen ansprechen - Arbeitsteam mit ImmobilieneigentümerInnen als mögliches Instrument - Visionen wecken, Modellprojekte und Ideensammlungen als Anreize - Fonds / Gesellschaft / Stiftung zur Finanzierung von Kauf / Sanierung / Umnutzung / Aktivierung von Bestandsobjekten - Allgemeiner Bedarf nach Modellen, die übertragbar auf die gesamte Innenstadt und auf viele Bestandssituationen flexibel anwendbar sind Studierende - Universitäten am Stadtrand, Hildesheim als Pendlerstandort - Aktuell eher wenig stattfindendes Kneipenleben - Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt (sowohl regional als auch städtisch) - Bedarf nach Universitäts-Standorten bzw. -Räumlichkeiten in der Innenstadt Öffentlicher Raum, Belebung der Innenstadt - Hoher Anteil an Verwaltungsstandorten im Bestand wird positiv gesehen - Allgemeiner Bedarf zur Diversifizierung von Nutzungen - Bedarf zur strategischen Verlagerung von Funktionen - Zur Nachfrage konkreter Nutzungen sollen Umfrageergebnisse Hinweise geben - Stellenweise, parzellenbezogene Nachverdichtung - Städtebauliche, parzellenübergreifende Projekte langfristig umsetzen - Vielfalt durch Vor-/Rücksprünge der Gebäude in der Fußgängerzone als Anregung - Mangelndes Flair wird gesehen, wenig historische Bausubstanz im Bestand



Fokusgruppe „Wohnen und Mischnutzung“ | ISEK Innenstadt Hildesheim

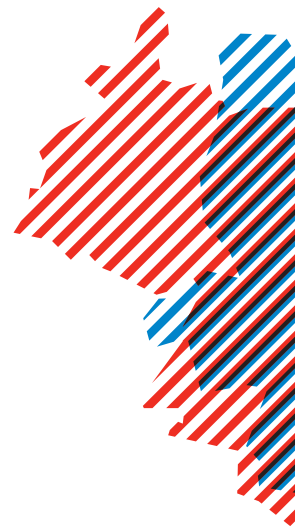
Ergebnisprotokoll der Fokusgruppe „Wohnen und Mischnutzung“ am 17.05.2022, um 16:30 Uhr per Zoom

	- Hildesheim im Schatten von Hannover - Nördliche Innenstadt als besonders aufwertungsbedürftiger Bereich Mobilität und Verkehr - Kaiserstraße als Barriere, fehlende Übergänge, starke Verkehrsbelastung - Kfz spielt für die Anbindung der Innenstadt weiterhin eine Rolle Projekt- und Standortvorschläge - Kurzer Hagen Parkplatz mit Umgestaltungspotenzial - Kläperhagen mit Umgestaltungspotenzial - Hoken wurde aktuell in Biergarten umgewandelt - Städtische Parkplätze im Sinne der Flächeneffizienz mehrfach nutzen - Entwicklung der großflächigen Einzelhandelsstandorte in der Zukunft - Vorbereitung der Stadt auf Chancen wie z.B. Flächenankauf Weitere Themen - Wahrnehmung/Kommunikation: aktuell Kommunikation als Einkaufsstandort, weniger als Arbeitsstandort, kaum als Wohnstandort - Bedarf nach Umdenken und neuer Kommunikation der Innenstadt - Wunsch nach Mut zur Umsetzung auch „radikaler“ Konzepte und Ideen
TOP 4	Weiteres Vorgehen
	- Herr Abert und Herr Brüner bedanken sich bei der Fokusgruppe für die aktive Mitarbeit und den spannenden Termin. Sie laden allgemein dazu ein bei Anregungen und Rückfragen jederzeit den Kontakt zu UmbauStadt aufzunehmen. Das Team von UmbauStadt nimmt gerne Hinweise entgegen. - Zu den kommenden Terminen, z.B. der Marktstand oder die Zukunftswerkstatt sind alle Teilnehmenden der Fokusgruppe selbstverständlich herzlich eingeladen und dürfen sich diese gerne freihalten. - <u>Weitere Termine:</u> 25.06.2022, 10-14:00 Uhr, Marktstand auf dem Marktplatz 15.09.2022, 17:30 Uhr, Zukunftswerkstatt

Protokoll: 18.05.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Anlagen

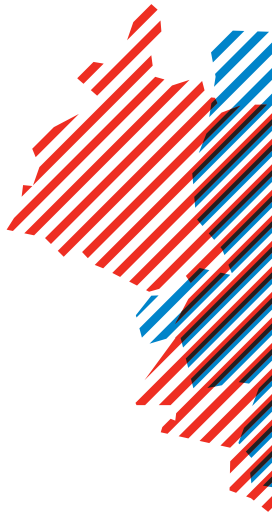
- Präsentation



Ergebnisprotokoll

Telefoninterview mit Malte Spitzer (Dezernat für Jugend, Soziales, Schule und Sport) am 04.07.22
um 14.30 Uhr, im Rahmen des ISEK für die Innenstadt Hildesheim

	Übergeordnete Ziele
	- <i>Innenstadt als bereits infrastrukturell gut ausgestattetes Quartier weiter für die Zukunft vorbereiten (Hintergrund Daseinsvorsorge, demographischer Wandel)</i> - <i>Lebenswerte Innenstadt für Alle, Teilhabe ermöglichen</i> - <i>Milieuübergreifendes Bevölkerungswachstum, in allen Quartieren Hildesheims gleichberechtigt</i> - <i>Nutzungsdiversifizierung in der Innenstadt (Angebote mit Fokus auf die Wohnbevölkerung ausbaufähig)</i> - <i>Etablierung als Wohnstandort mit kurzen Wegen</i> - <i>Innenstadt als Standort für Menschen mit Behinderung weiter fördern</i> - <i>Ausbau niederschwelliger Angebote der Jugendarbeit</i>
	Ergebnisse, Themen mit hoher Priorität für das ISEK
	Ausgangslage, Sozialmonitoring - Jugendarbeit als Pflichtaufgabe durch Landkreis übernommen -> Freiwillige Aufgabe für die Stadt -> 1,5 Stellen für Mitarbeiter in Jugendzentren der Stadt - Keine Jugendzentren im ISEK-Gebiet vorhanden - Aufnahme der Inhalte des Sozialmonitoring ins ISEK - Herausforderung Sprachentwicklung bei Kindern im ISEK-Gebiet - Herausforderung gesundheitlicher Aspekte (u.a. Ernährung und Übergewicht) - Herausforderung soziale Teilhabe für ISEK-Gebiet - Einschulungsempfehlungen und Gymnasialempfehlungen fallen für das ISEK-Gebiet im Gesamtstadtvergleich geringer aus - Fokus der Innenstadt auf Einrichtungen für Obdachlosenhilfe sowie Drogenhilfe, und Unterkunfts- bzw. (Test-)Wohnangebote (u.a. auch für im AMEOS-Klinikum behandelte Menschen) Bedarf zur Ergänzung von Nutzungen in der Innenstadt - Bereich Jugend (offene Jugendarbeit, Treffpunkte, Beratung, niederschwellige Angebote, etc.) - Beratungsangebote z.B. für Familien, Erziehungshilfe, etc. - Weiterer Ausbau der Einrichtungen für Menschen mit Behinderung - Denkbar für das ISEK-Gebiet: Wohnprojekt, z.B. mit Café von und für Menschen mit Behinderung, evtl. förderfähig über SGB IX - Best Practice Beispiel in Hildesheim: 19A – Das Gemeinschaftshaus in der Steingrube 19a, mit breitem Nutzungsangebot (Erwachsenenbildung, Jugendzentrum, Bürgerraum, Café, ...) -> übertragbar für das ISEK-Gebiet - Angebote für Senioren, zwar aktuell nicht Hauptproblem des ISEK-Gebiets, aber für die langfristige Planung bereits mitzudenken - Vorstellbar wäre „Gemeindeschwester“ für die Innenstadt (kommunikativer Pflegedienst) - Vorschlag eines Senioren-Tanzcafé - Ergänzung von Angeboten für Studierende, besonders Studierendenwohnen, Clubs und Kneipen, etc. Freiraumgestaltung, Spielplätze - Bedarf an mehr Spielplätzen für verschiedene Altersgruppen - Bedarf an Räumen mit Aufenthaltsqualität, auf Jugendliche zugeschnitten - Vorschlag der Nutzung bestehender Schulhöfe („Multicodierung“) -> Marienkollegium, Werner von Siemensschule, Friedrich-List-Schule, VHS am Pfaffenstieg, Goethegymnasium -> Best Practice Beispiel in Hildesheim - Grundschule Alter Markt am Pfaffenstieg:

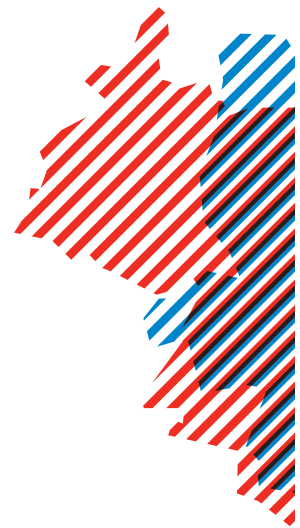


Ergebnisprotokoll

Telefoninterview mit Malte Spitzer (Dezernat für Jugend, Soziales, Schule und Sport) am 04.07.22
um 14.30 Uhr, im Rahmen des ISEK für die Innenstadt Hildesheim

	(https://www.gruppefreiraumplanung.de/a-freiraum-bildungs-pflegeeinrichtungen) -> Best Practice Beispiel in Hildesheim - Scharnhorstgymnasium: (https://hnw-land.de/portfolio-items/scharnhorsthof-nutzung-des-schulhofs-als-multifunktionsflaeche/) Leerstandsaktivierung - Arnekengalerie bietet aktuell Begegnungsstätte für Flüchtlinge an, hier wäre denkbar, weitere Angebote nach Beispiel 19A unterzubringen - Potenzial für weitere Ergänzung sozialer Angebote in Einzelhandelsleerständen - Leerstände auch in der Fußgängerzone als Chance für die Zwischen- oder Nachnutzung für soziale Einrichtungen Stadtbibliothek - Etabliert als Ort für Kommunikation (z.B. Hausaufgaben, Treffpunkt, auch Touristen besuchen die Stadtbibliothek), allgemein gut angenommen - Priorität: Innenausbau verstärkt in Richtung eines Treffpunkts / Raum für Dialoge - Gestaltung des Eingangsbereiches nicht Hauptpriorität - Erweiterung der Angebote (z.B. in Leerstand in der Nähe) durch offenes, niederschwelliges Angebot vorstellbar, Personalaufstockung evtl. notwendig - Allgemein: Kooperation mit weiteren Akteuren gern gesehen Weitere Themen - Kooperationen zwischen den Akteuren sind erwünscht - Gesundheitsinfrastruktur, Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen sind ausreichend vorhanden - Wasserparadies wurde 2021 saniert, allgemein gut angenommen, Schulsport findet hier statt, sollte auch weiterhin so bleiben - ISEK-Gebiet vor allem im mittleren und südlichen Bereich flankiert von Kindergärten, dadurch kurz- bis mittelfristig kein Bedarf erkennbar
--	--

Protokoll: 08.07.2022, Clemens Abert, UmbauStadt



ISEK | Innenstadt Hildesheim

Ergebnisprotokoll der 1. Bürgerbeteiligung digitales Stadtforum „Meine Innenstadt Hildesheim“ am 07.03.2022, um 17:30 Uhr per Zoom

Protokoll: 07.03.2022, Julia Reuter, Clemens Abert, UmbauStadt

Begrüßung
- Frau Döring begrüßt alle Anwesenden und stellt die Teilnehmenden der Stadtverwaltung Hildesheim sowie die Teilnehmenden des Büro UmbauStadt vor. Danach richtet sie das Wort an Herrn Emge von UmbauStadt der ebenfalls alle Anwesenden begrüßt.
Allgemeine Infos zum Ablauf
- Herr Emge gibt allgemeine Hinweise zum Ablauf und erläutert die geplante Tagesordnung der Veranstaltung.
Kennlern-Runde
- Frau Reuter von UmbauStadt erklärt das Umfrage-Tool und startet die erste Live-Umfrage zum Kennenlernen der Anwesenden. Anschließend teilt sie für alle die Ergebnisse.
Einleitung ISEK – Ziel und Zweck
- Herr Emge startet die inhaltliche Präsentation und beschreibt die Rahmenbedingungen, die Organisation und Arbeitsstruktur sowie Zeitplanung des ISEK-Prozesses.
Erste Erhebungen und Analysen
- Herr Emge und Herr Abert von UmbauStadt stellen gemeinsam die Erkenntnisse der ersten Begehung und Analysen vor. Anschließend folgt eine 10-minütige Pause
Vorstellung der Themenblocks & Live-Umfrage
- Die Präsentation wird fortgesetzt. Nach jedem Themenblock führt Frau Reuter eine Live-Umfrage mit den Teilnehmenden durch. Danach teilt sie die Ergebnisse in der Runde und geht kurz auf die Ergebnisse ein (siehe Anlage 2). Nach Vorstellung der Themenblöcke folgt eine 10-minütige Pause.
Städtebauliche Bewertung, SWOT-Analyse & Live-Umfrage
- Zum Schluss wird auf die städtebauliche Bewertung und die SWOT-Analyse eingegangen. Die inhaltliche Präsentation wird mit einer letzten Live-Umfrage beendet.
Hinweis auf Bürgerbefragung analog und online
- Es folgt ein Hinweis für die Befragung, welche vom 08.03. – 18.04.22 analog und digital erfolgt.
Schlussrunde, Rückmeldungen und Anregungen
- Allgemeines: ○ Überrascht, dass die Innenstadt in den Live-Umfragen relativ schlecht abgeschnitten hat ○ es werden Zweifel geäußert, dass das „Projekt ISEK“ etwas bewirken wird ○ gut, dass „der Finger“ in die Wunde gelegt wird, auch wenn es weh tut. Jedoch wird dies auch als Chance wahrgenommen, um etwas zu verändern
- Mobilität ○ Zum Thema Mobilität wurden seitens UmbauStadt gute Ansätze dargestellt. Das Thema muss aber mehr diskutiert werden und mehr in den Fokus rücken ○ Hinweis, dass es aktuell keinen Anbieter für Bike-Sharing gibt
- Leerstand ○ Leerstandssituation wird als dramatisch bezeichnet, weitere Geschäfte (u.a. Orsay, Esprit, Zebra21, Rossmann) werden in der Almsstraße schließen, Situation wird immer schlechter, Rückmeldung dass man in die Hildesheimer Innenstadt nicht mehr gehen kann/möchte
- Herr Emge bedankt sich für die Teilnahme und übergibt das Abschlusswort an Frau Döring. Diese bedankt sich ebenfalls bei allen Anwesenden und verabschiedet sich mit der Bitte, dass die Information zur Erstellung des ISEKs und die damit verbundenen Beteiligungsformate weitergeleitet und verbreitet werden, sodass die Anzahl der Bürger und Bürgerinnen bei der nächsten Veranstaltung deutlich steigt, hier ist noch Luft nach oben.

Anlage 1: Präsentation; Anlage 2: Ergebnisse Live-Umfrage

LIVE-UMFRAGE ZUM KENNENLERNEN: WER SIND SIE?

Vorstellungsrunde der Teilnehmenden

3 Fragen | 19 haben teilgenommen

1. Wie alt sind Sie? (Einzelne Wahl)

19/19 (100%) Beantwortet



2. Halten Sie sich gerne in der Hildesheimer Innenstadt auf? (Einzelne Wahl)

19/19 (100%) Beantwortet



3. Wohnen sie in der Innenstadt von Hildesheim? (Einzelne Wahl)

19/19 (100%) Beantwortet



ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

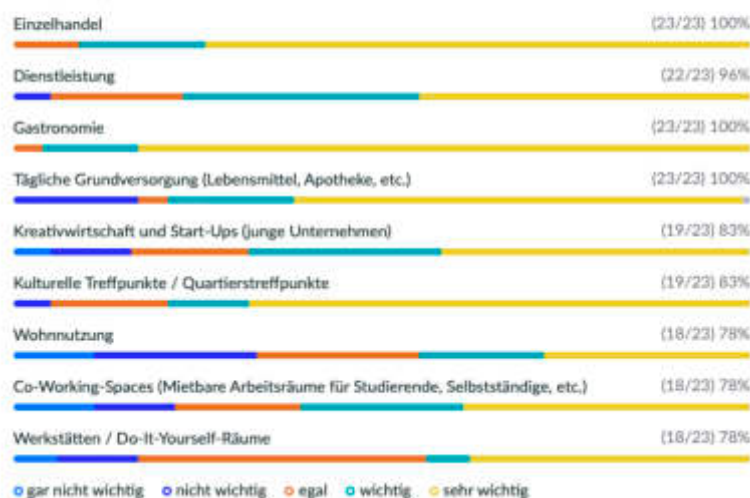
THEMENBLOCK 1) EINZELHANDEL & GEWERBE

Themenblock 1: Einzelhandel und Gewerbe

1 Fragen | 23 haben teilgenommen

1. Als wie wichtig beurteilen Sie (im Falle der Hildesheimer Innenstadt) eine Aktivierung der Leerstände im Erdgeschoss durch: (Rangfolge)

23/23 (100%) Beantwortet



ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

THEMENBLOCK 2) MOBILITÄT UND VERKEHR



ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

THEMENBLOCK 3) KULTUR, FREIZEIT UND TOURISMUS



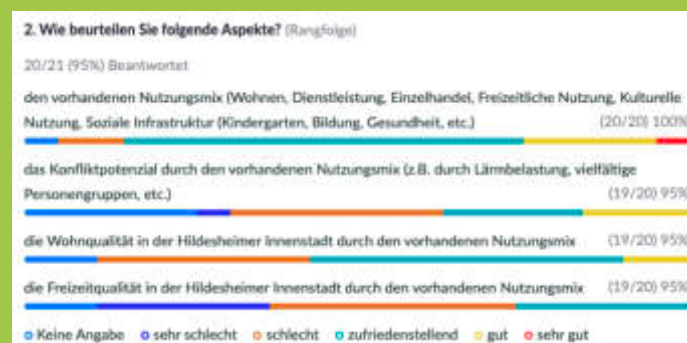
ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

THEMENBLOCK 4) FREIRAUMGESTALTUNG



ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

THEMENBLOCK 6) WOHNEN UND NUTZUNGSMISCHUNG



ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

ABSCHLUSSUMFRAGE „ALLGEMEINE PERSPEKTIVEN“

1. Zu welchen Themen sollte in der Hildesheimer Innenstadt mehr getan werden? (max. 3 auswählen)

(Mehrfachauswahl)

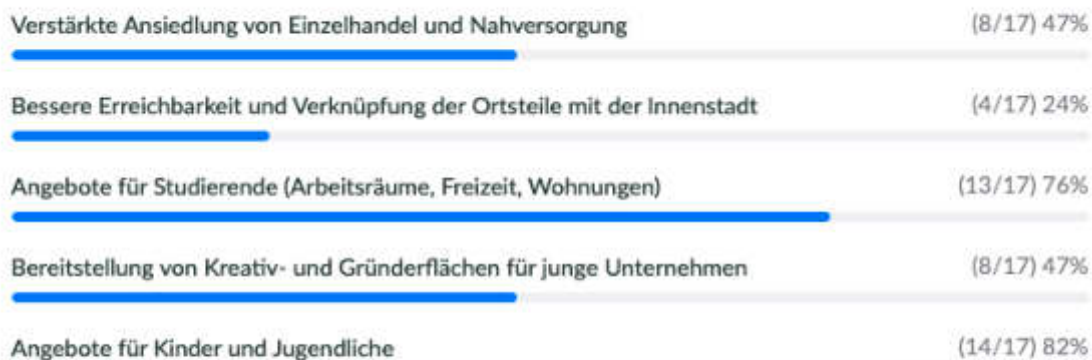
17/17 (100%) Beantwortet



2. Zu welchen Themen sollte in der Hildesheimer Innenstadt mehr getan werden? (max. 3 auswählen)

(Mehrfachauswahl) *

17/17 (100%) Beantwortet



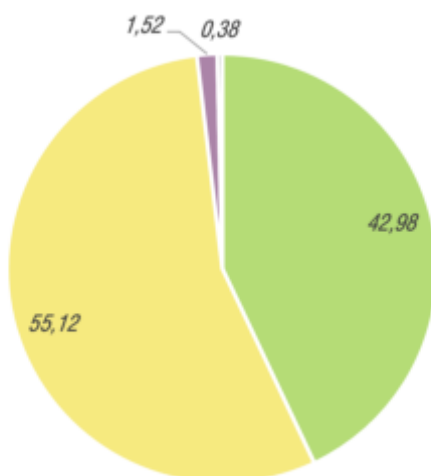
3. Sonstiges, bitte ausformulieren (Kurze Antwort)

1/17 (6%) Beantwortet

- Aufenthaltsqualität, jenseits von kommerziellen Angeboten.

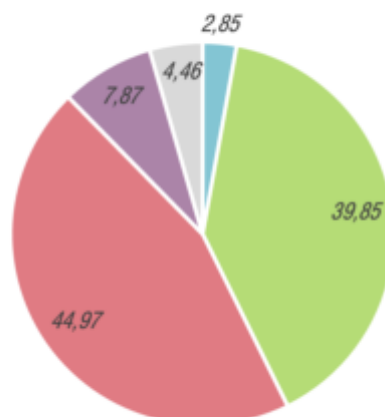
ERGEBNISSE DER LIVE-UMFRAGE

Frage 1.1: Geschlecht



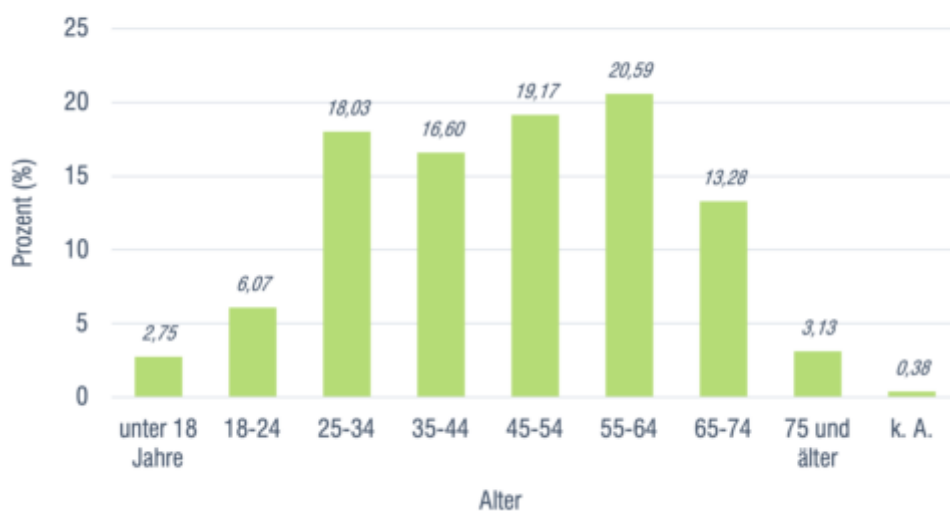
■ männlich ■ weiblich ■ divers ■ k. A.

Frage 1.5: Halten Sie sich gerne in der Innenstadt auf?

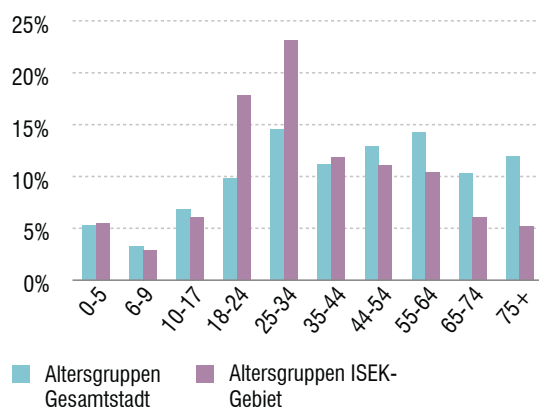


■ sehr gerne ■ gerne ■ ungerne ■ sehr ungerne ■ k. A.

Frage 1.2 Altersverteilung

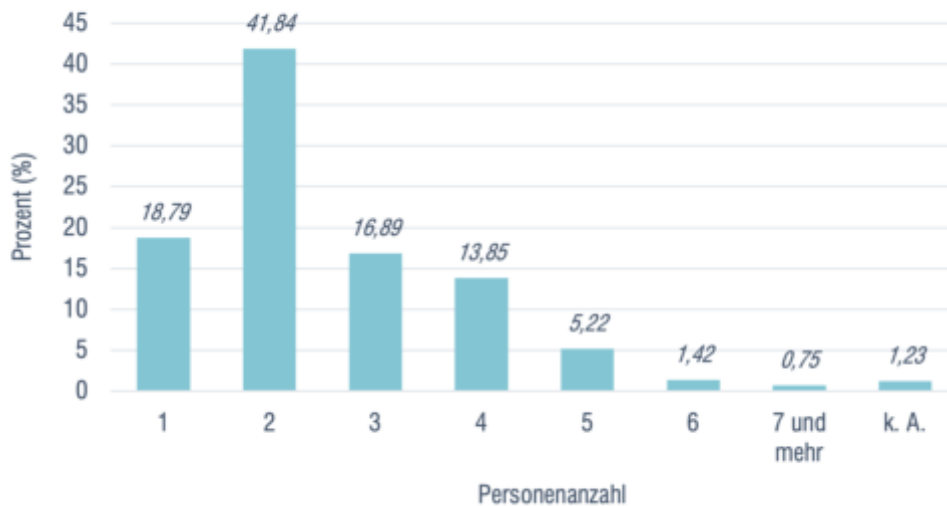


ALTERSGRUPPEN

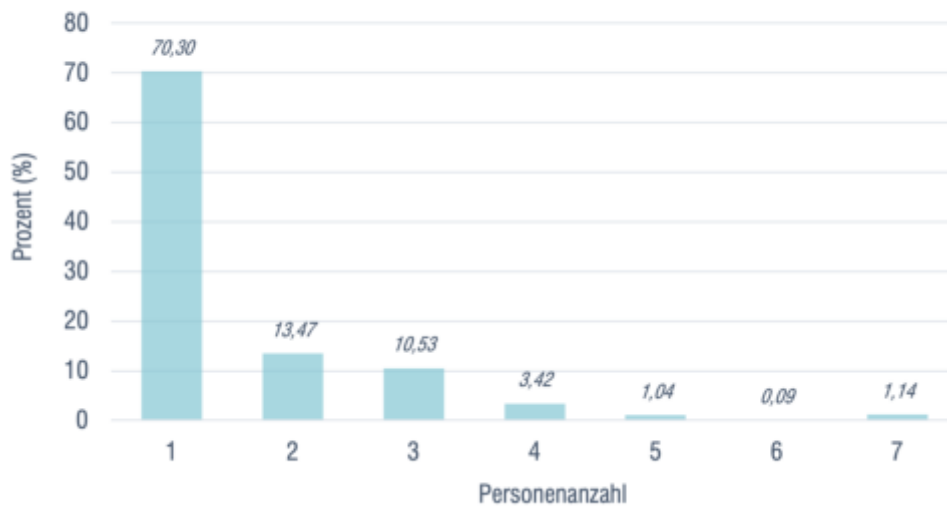


Ausschnitt der Abb. 59 auf S. 58 „Hildesheimer Innenstadt in Zahlen“ zum Vergleich der tatsächlichen Altersverteilung in Hildesheim und im ISEK-Gebiet

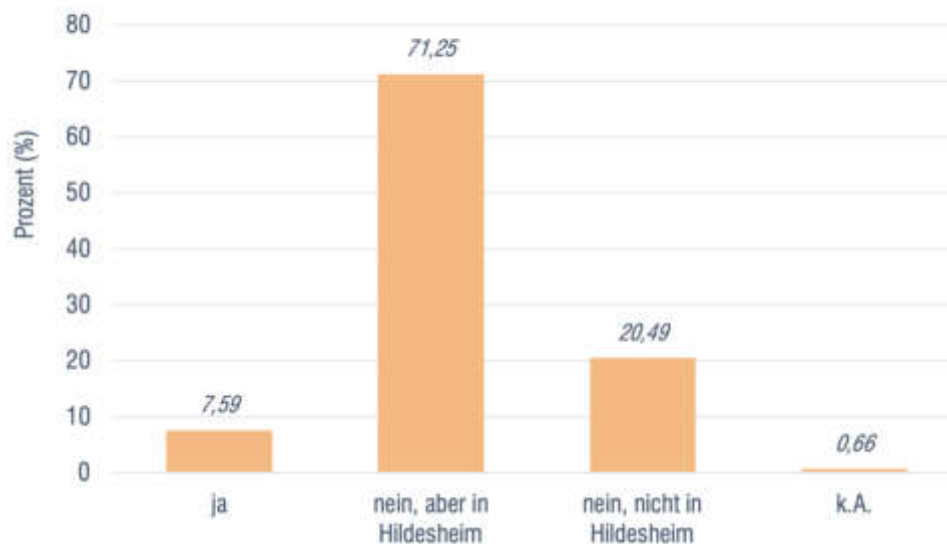
Frage 1.3: Haushaltsgröße



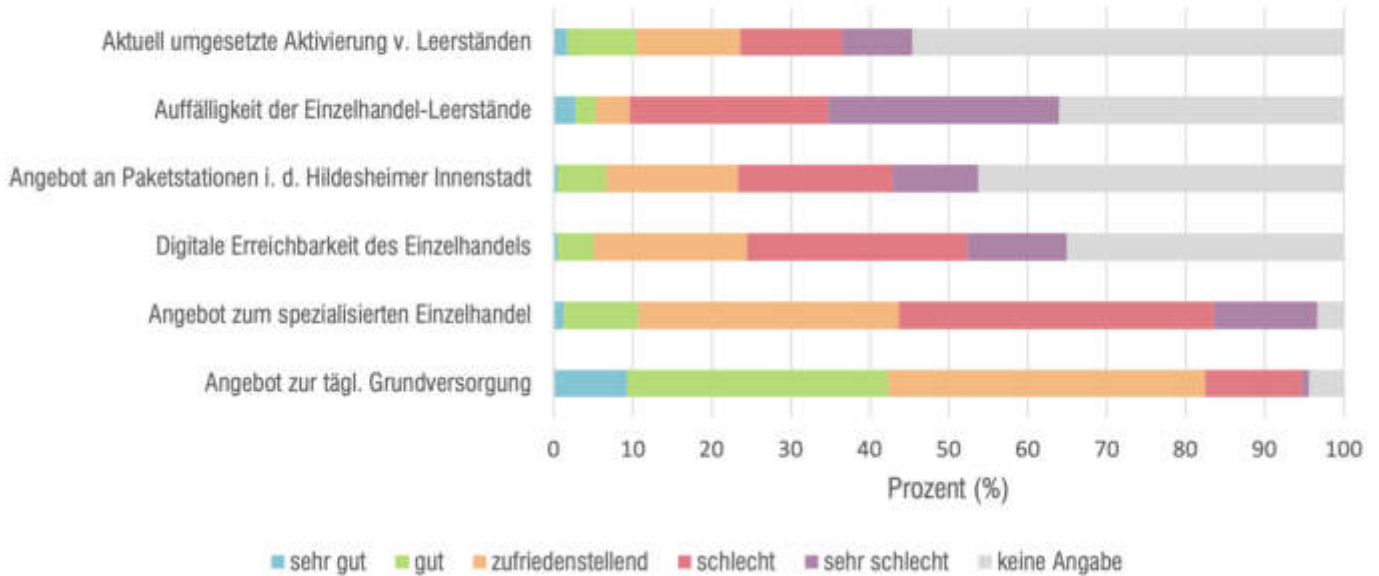
Frage 1.3: Haushaltsgröße - u18



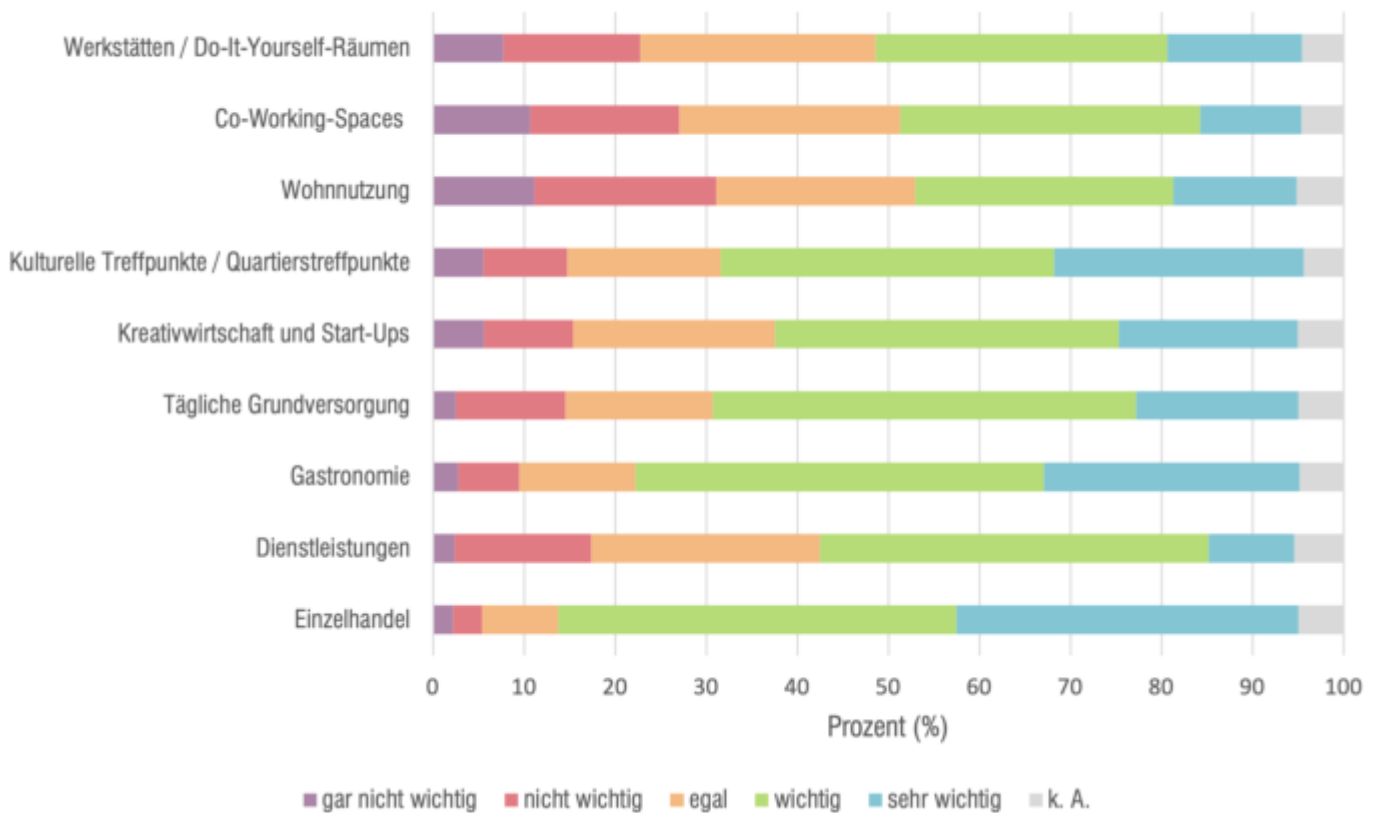
Frage 1.4: Wohnen Sie in der Innenstadt von Hildesheim?



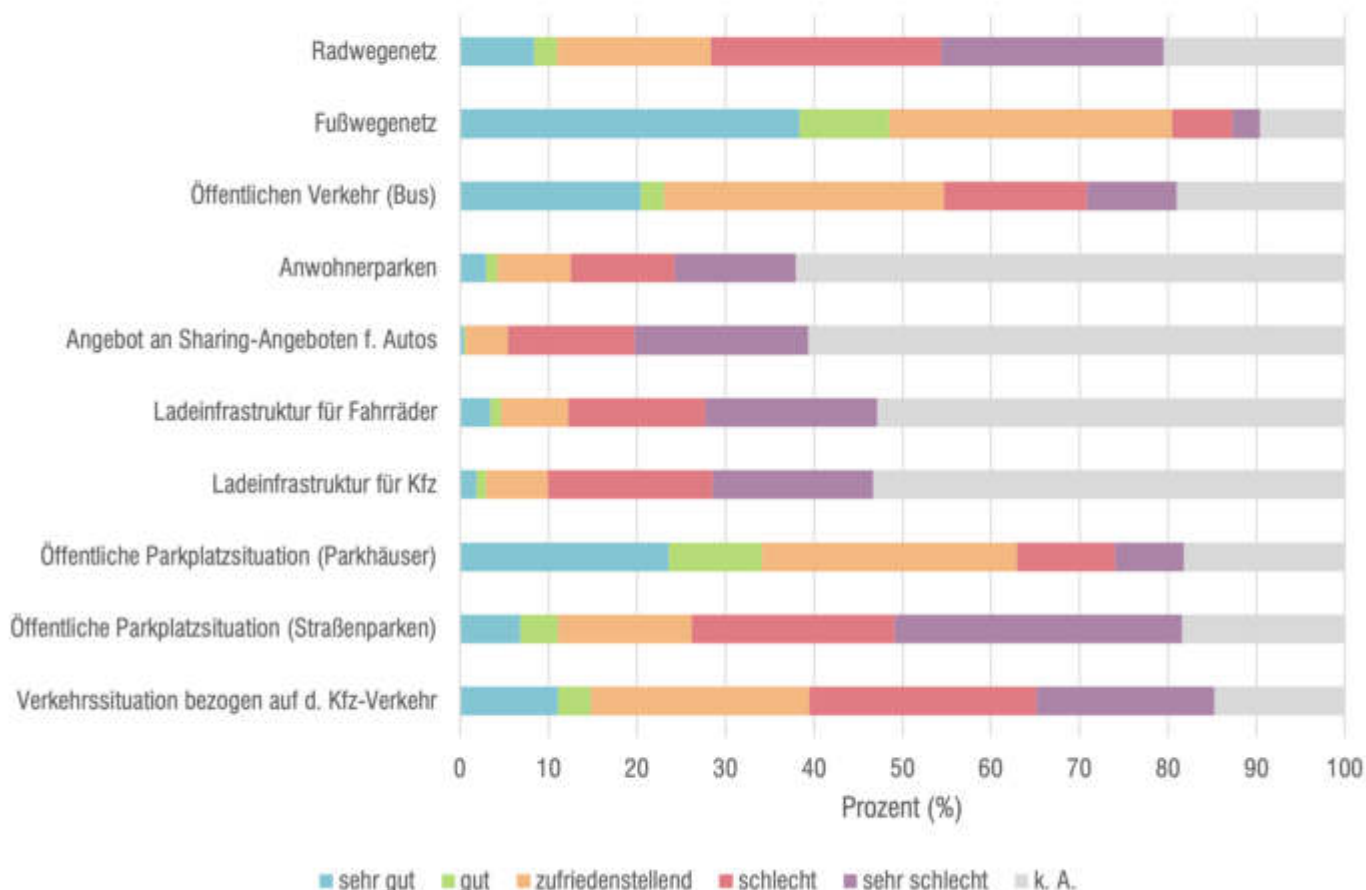
Frage 2.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte



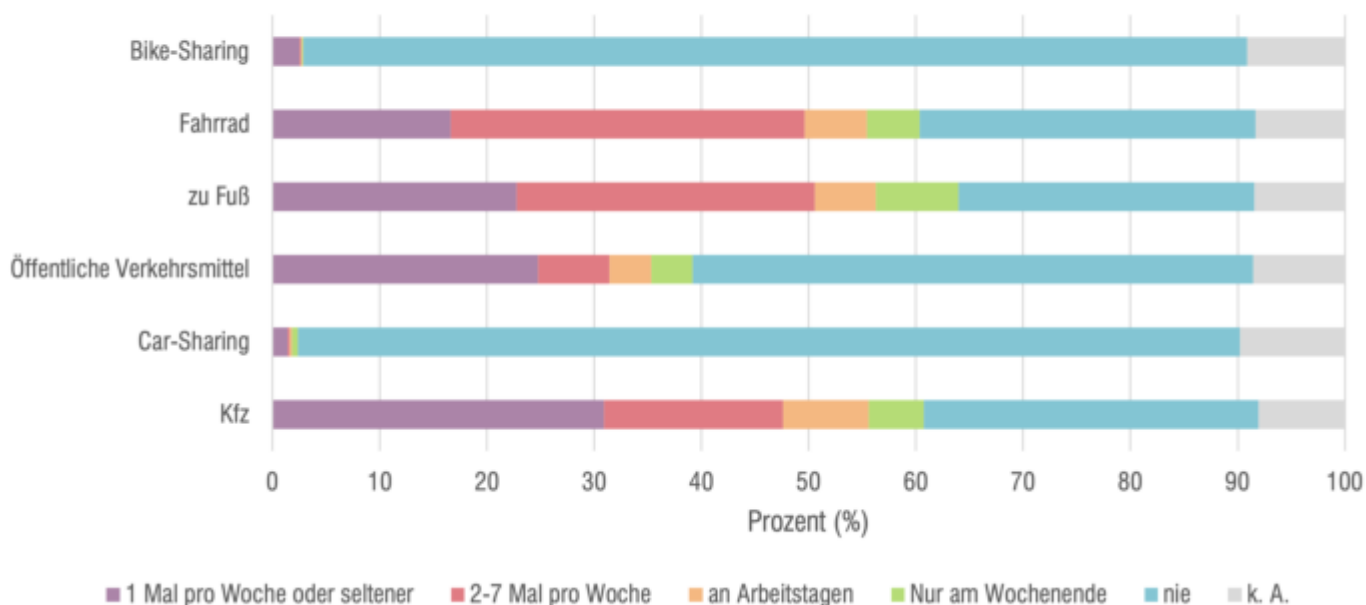
Frage 2.2: Aktivierung von Leerständen im EG



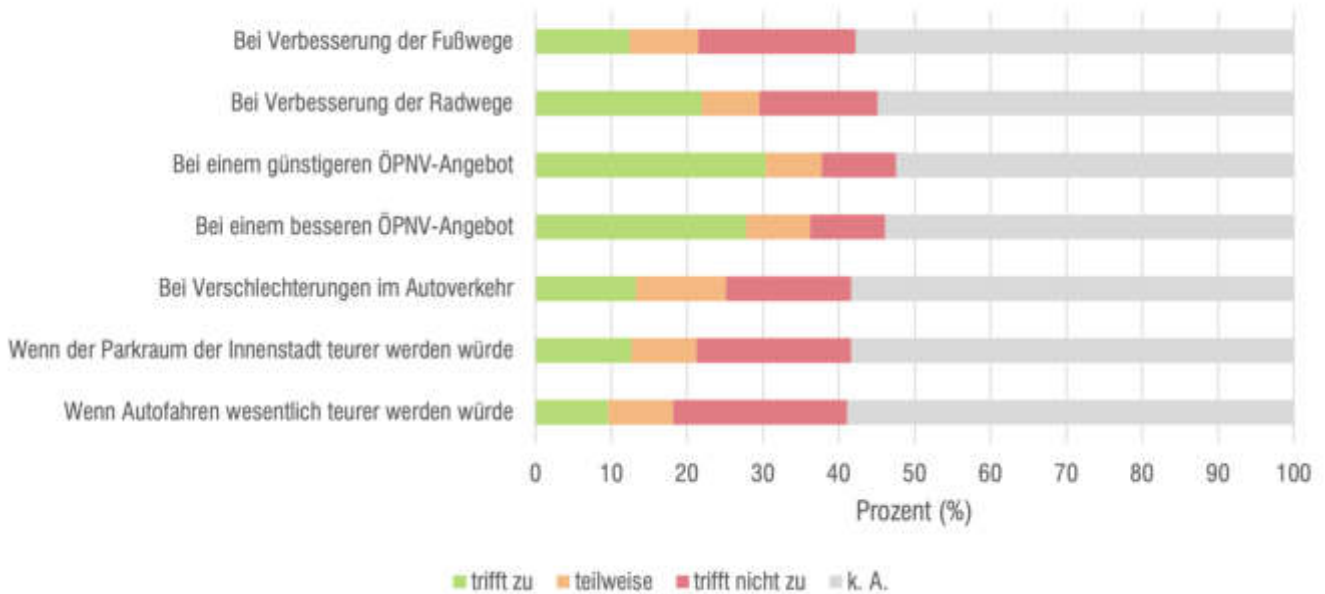
Frage 3.1: Beurteilen Sie folgende Aspekte



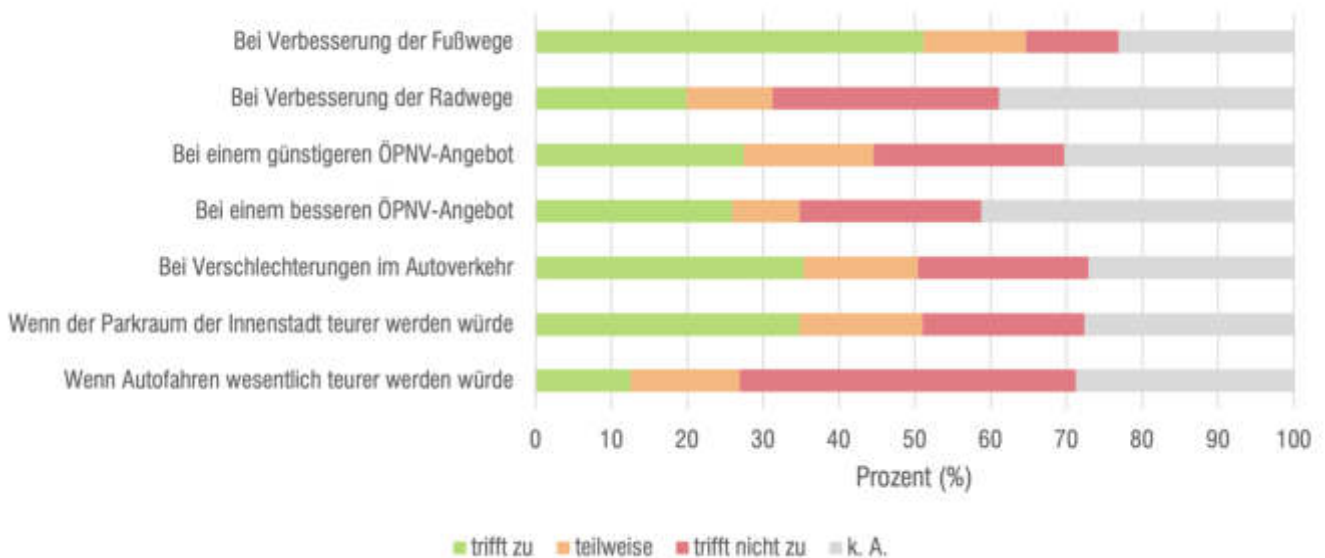
Frage 3.2: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten zur Anreise in die Innenstadt?



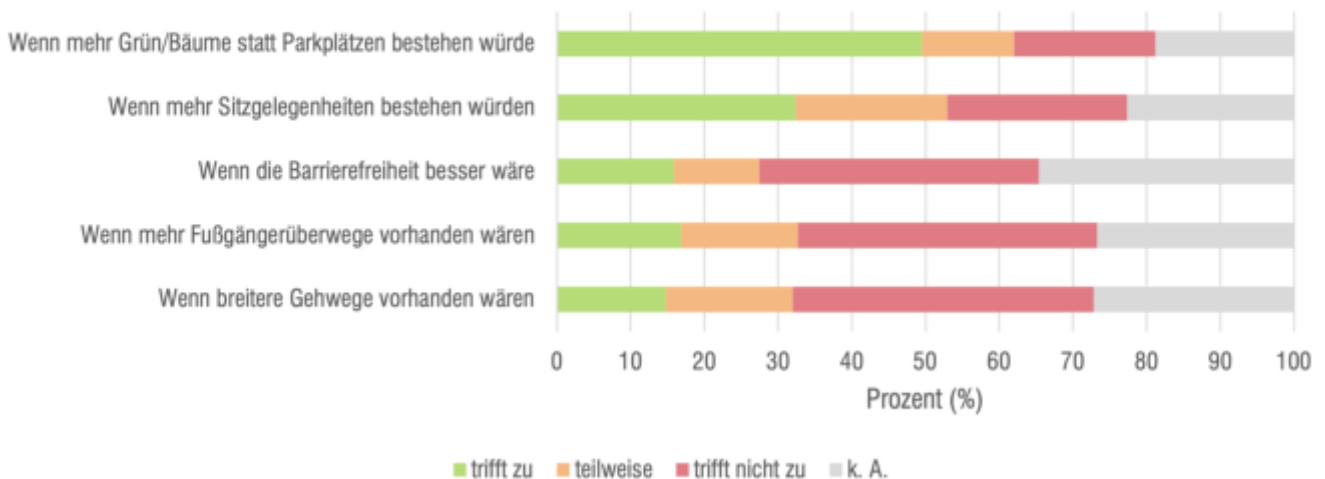
Frage 3.3: Voraussetzungen für einen Autoverzicht



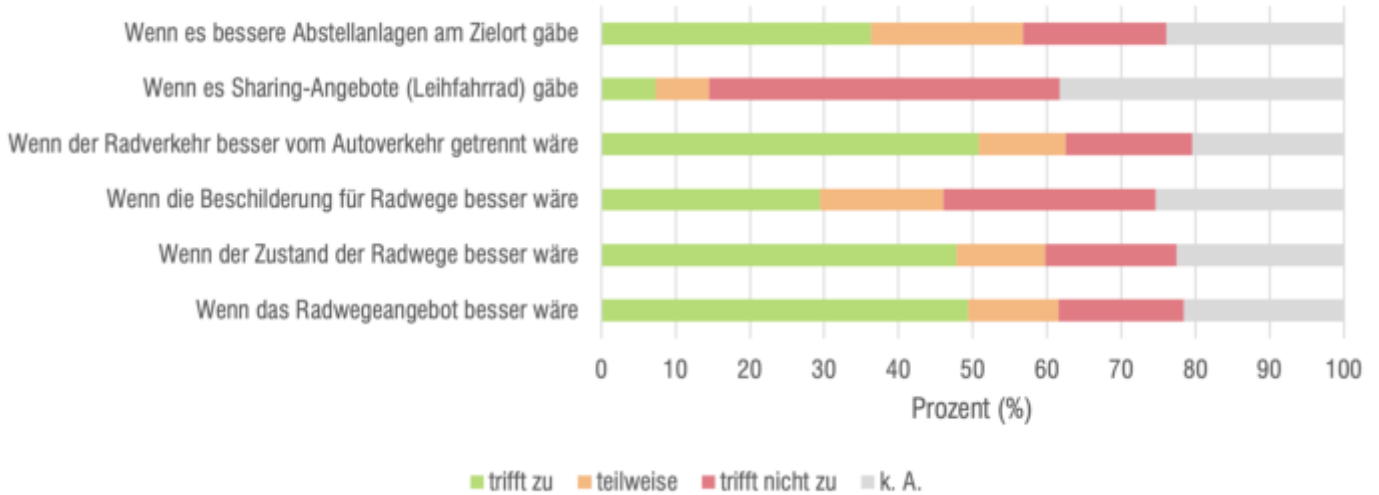
Frage 3.4: Wann würden Sie häufiger den ÖPNV nutzen?



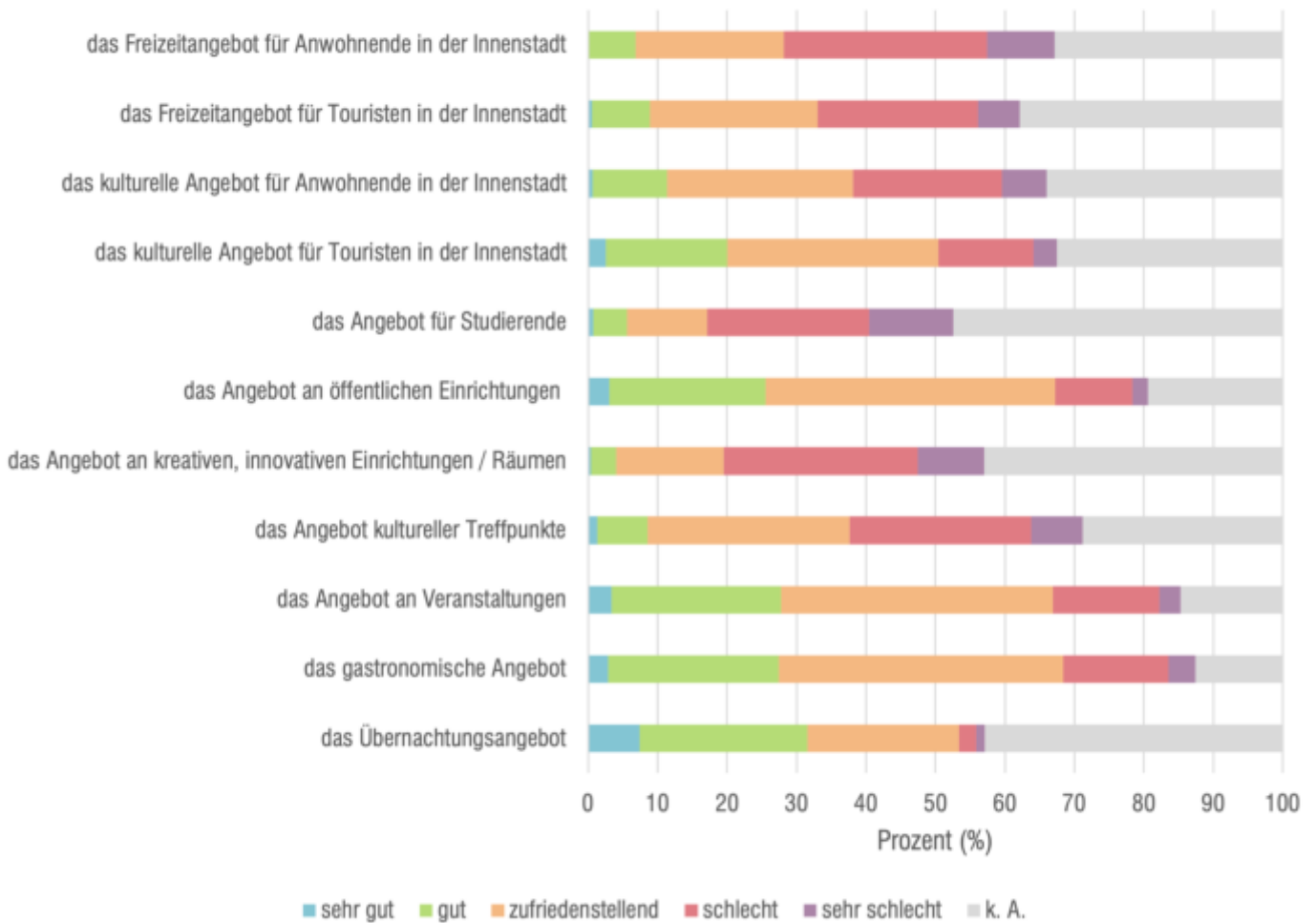
Frage 3.5: Wann würden Sie häufiger zu Fuß gehen?



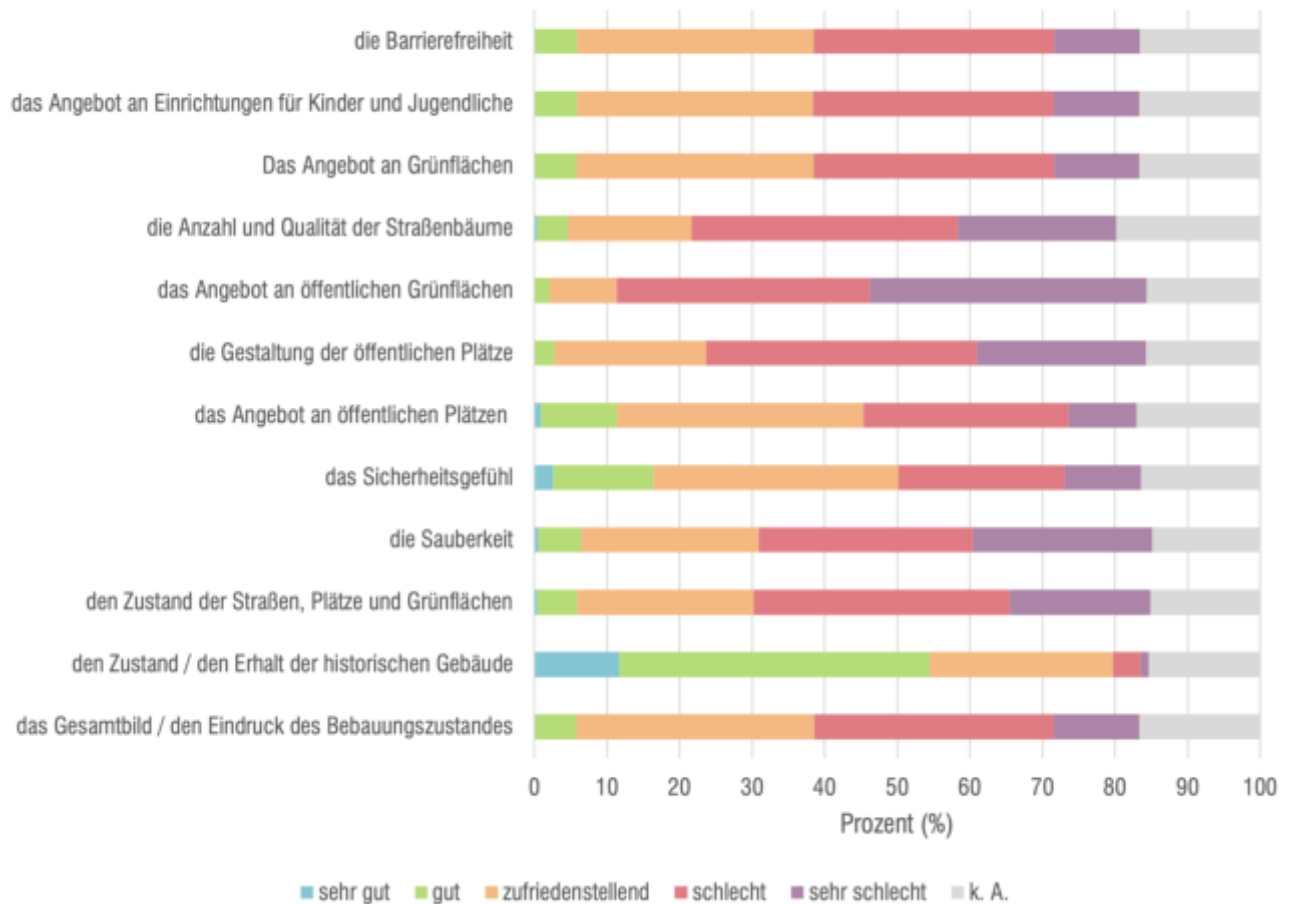
Frage 3.6: Wann würden Sie häufiger das Fahrrad nutzen?



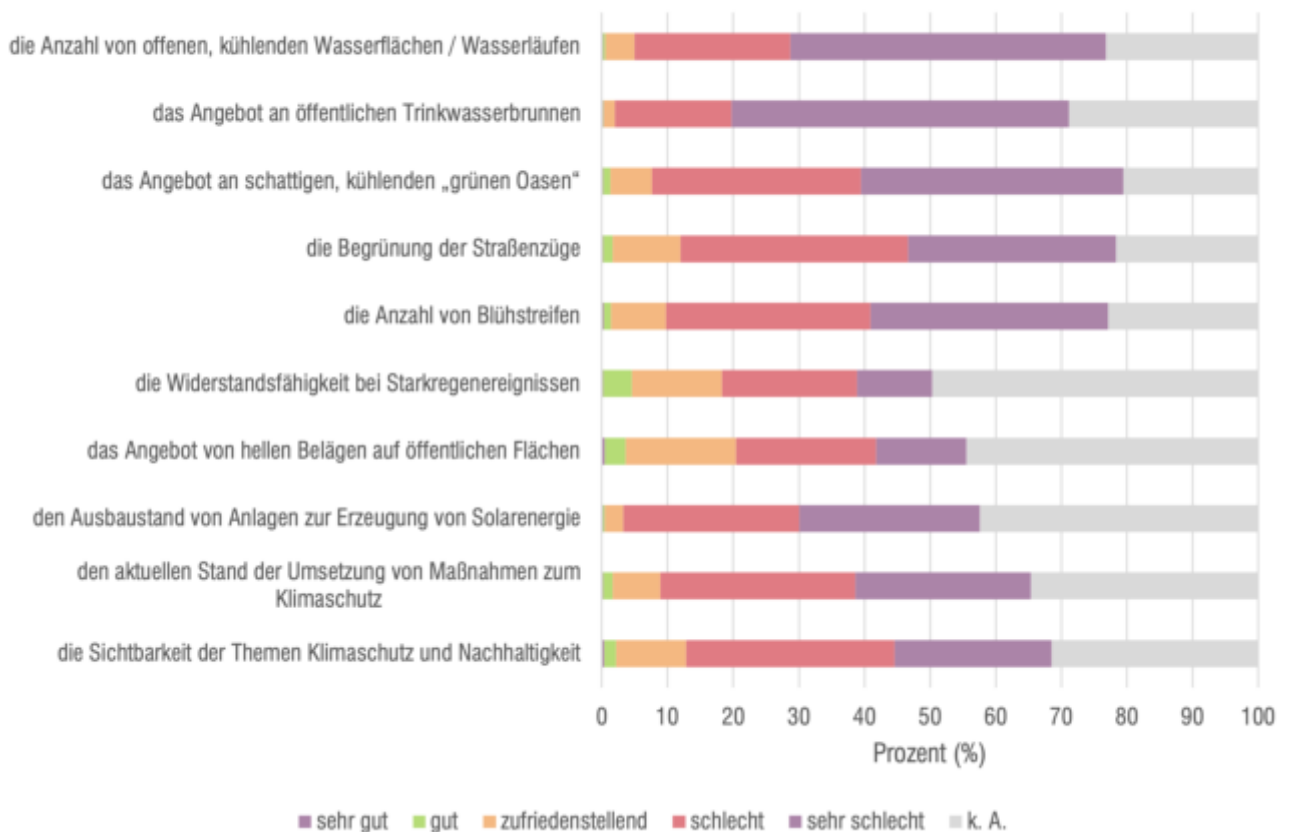
Frage 4.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte



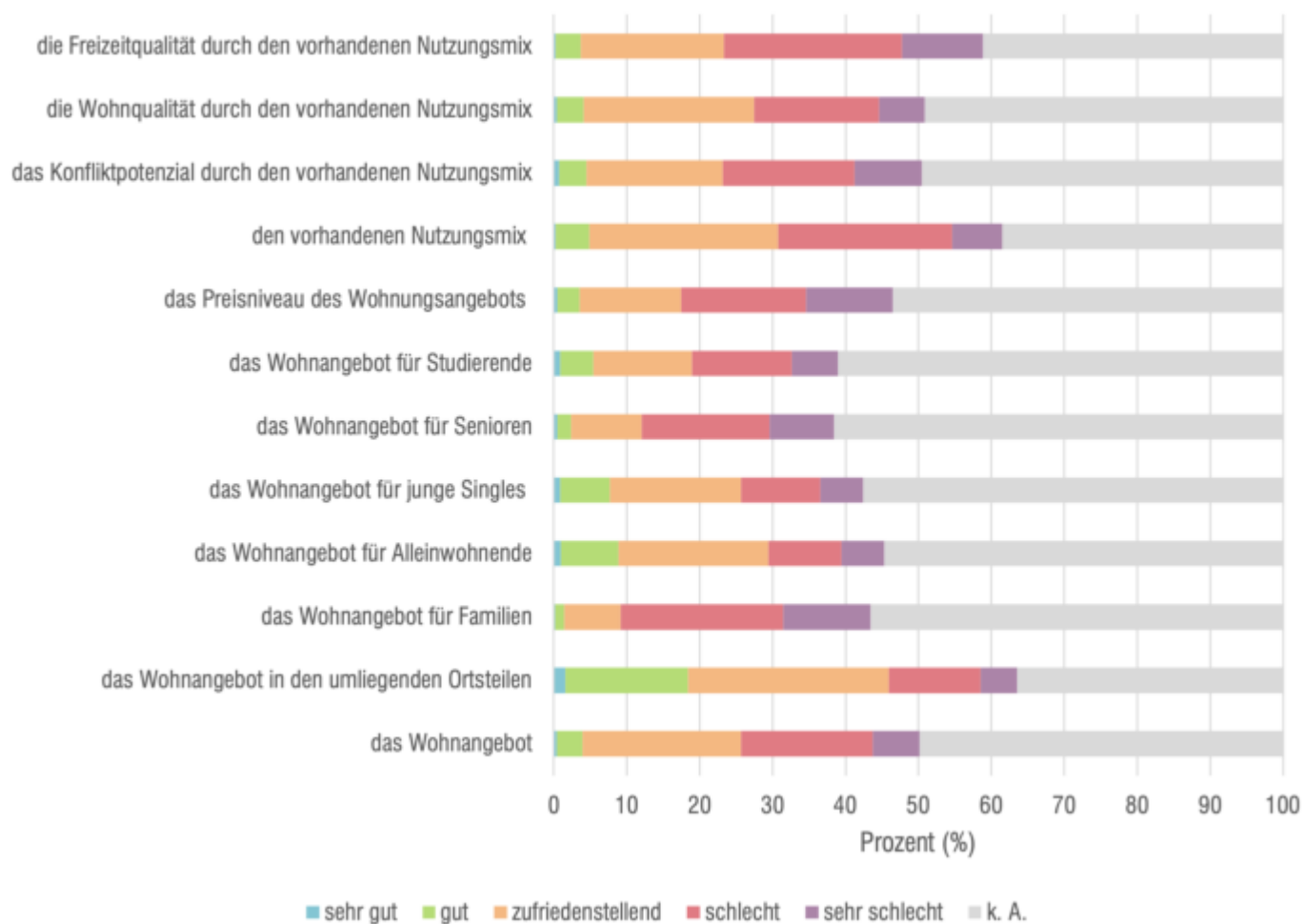
5.1 Beurteilen Sie die folgenden Aspekte



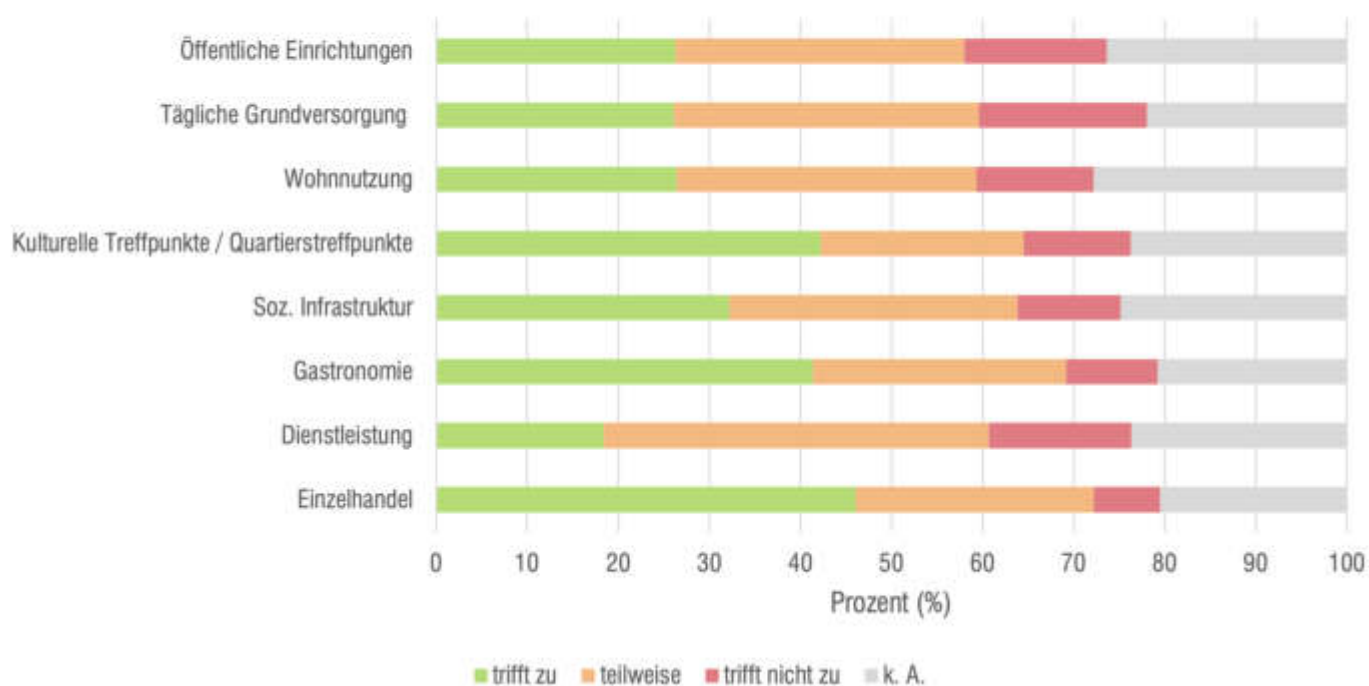
Frage 6.1: Beurteilen Sie die folgende Aspekte

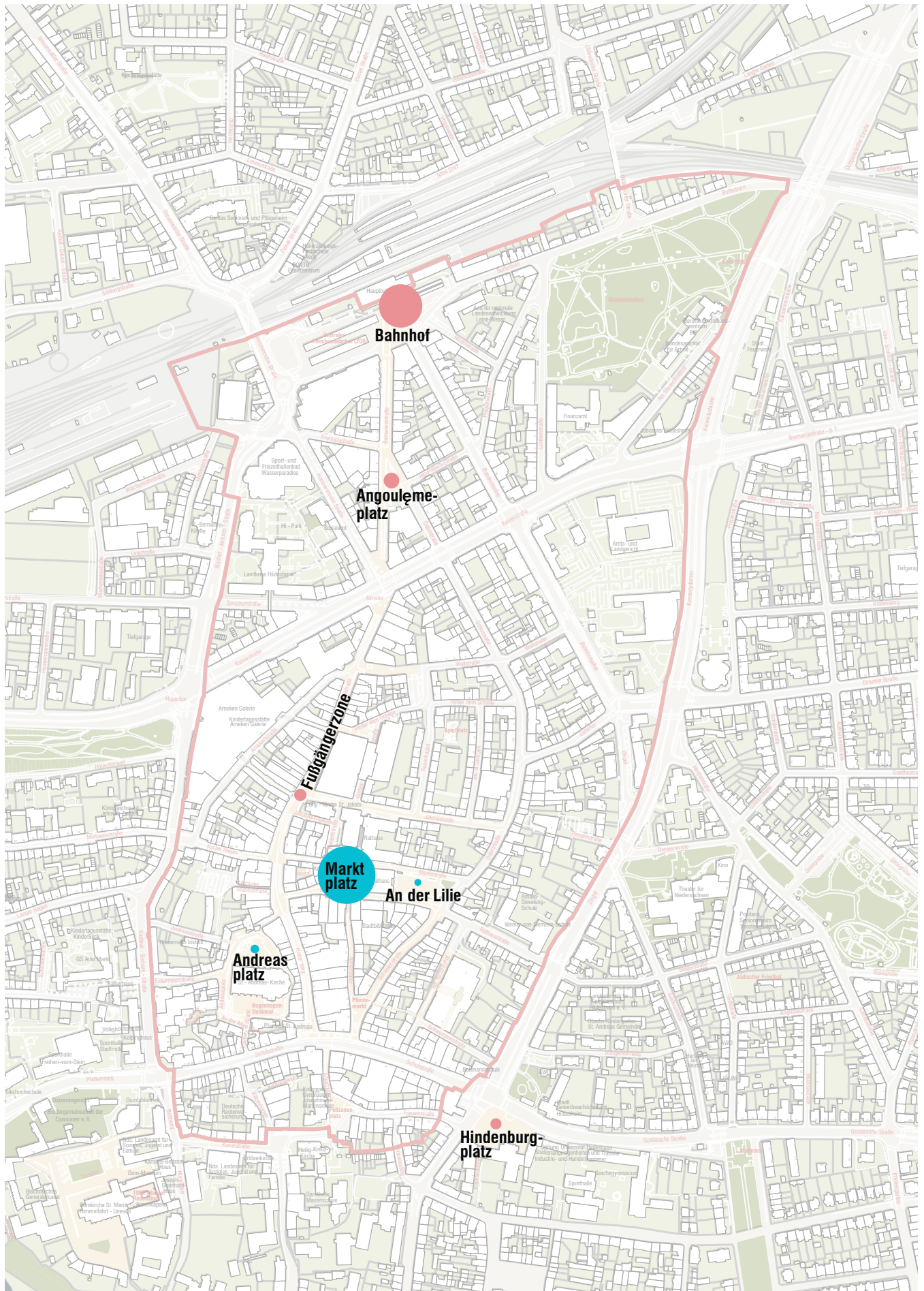


Frage 7.1: Beurteilen Sie die folgenden Aspekte



Frage 7.2: Welche Nutzungen sollten in Zukunft stärker ergänzt werden?

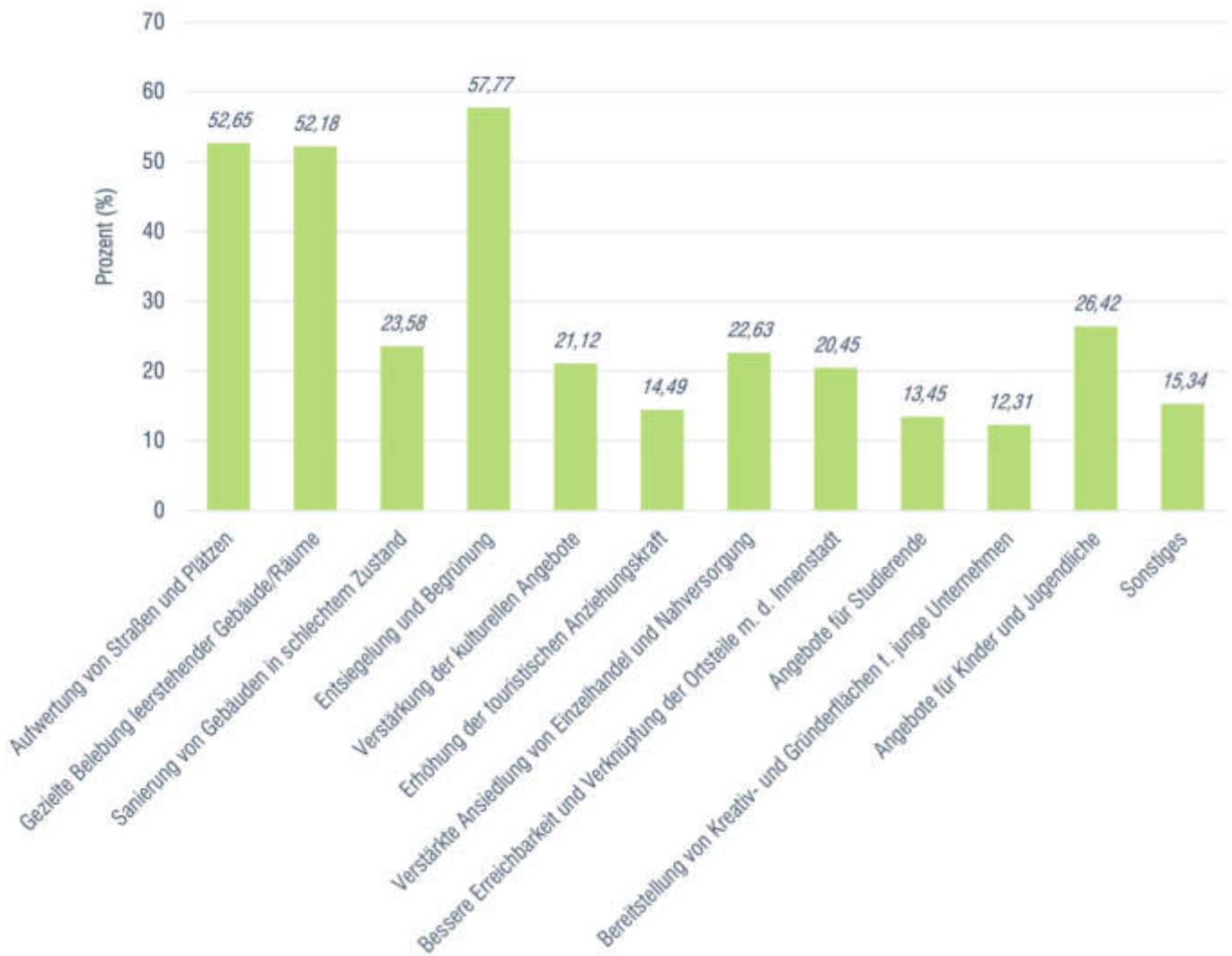




Kartierung der Rückmeldungen zur offenen Frage „Welche Orte in der Innenstadt nehmen Sie als positiv bzw. negativ wahr?“



Frage 8.1: Zukunftsthemen



Ergebnisprotokoll Marktstand Hildesheim am 25.06.2022

Frankfurt am Main, den 28. Juni 2022

Ort: Rathausstraße (vor der Sparkasse)

Zeitraum: 10:00 – 14:00 Uhr

Betreuung des Infostandes

Stadt Hildesheim

Frau Sandra Brouër (Fachbereichsleitung)

Herr Detlef Brünner (Bereichsleitung)

Frau Miriam Rother

UmbauStadt

Rico Emge

Clemens Abert

Julia Reuter

Aufbau & Ablauf

- Luftbild auf Kappaplatte (ca. 2x1 Meter)
- 4 Hängepläne (A0):
 - Informationsplakat
 - Lageplan
 - SWOT-Analyse
 - Wünsche & Ideen
- Postkarten (Informationen zur Zukunftswerkstatt)

Auf dem Luftbild konnten alle Teilnehmenden Orte die gut funktionieren mit einer weißen Stecknadel und Orte, die nicht gut funktionieren mit einer roten Stecknadel markieren. Zusätzlich dazu, konnten Beiträge auf Post-It's weiter ausformuliert werden. Diese wurden auf einem dafür vorbereiteten A0-Plakat gesammelt. Weiterhin konnten BesucherInnen sich mit einem roten Klebepunkt einem bereits genannten Beitrag anschließen.

Ergebnisse

Die gesammelten Ergebnisse befinden sich im Kapitel 3 ab Seite 49 ausführlich dokumentiert in einer Aufzählung.

Ergebnisprotokoll Zukunftswerkstatt Hildesheim am 15.09.2022

Frankfurt am Main, den 20. September 2022

Ort: Historisches Rathaus, Markt 1, 31134 Hildesheim

Zeitraum: 17:30 – 19:30 Uhr

Anzahl der Teilnehmenden: ca. 25 Personen

Betreuung der Veranstaltung

Stadt Hildesheim

Frau Sandra Brouër (Fachbereichsleitung)

Herr Detlef Brüner (Bereichsleitung)

Andrea Döring (Stadtbaurätin)

UmbauStadt

Rico Emge

Clemens Abert

Julia Reuter

Aufbau & Ablauf

- 4 Gruppentische á 8 Sitzplätze
- 3-seitiges A3 Handout (Übersicht aller Maßnahmen)
- je 4 A1 Leichtschaumplatten mit je 2 Blankotabellen
- „Schnipsel“ mit allen Maßnahmen + 3 blanko „Jokerschnipsel“
- Stecknadeln

17:30 Uhr - Eröffnung & Input

Andrea Döring begrüßt alle Teilnehmenden, stellt die Vertreter*innen der Stadt Hildesheim kurz vor und übergibt das Wort an Rico Emge. Dieser begrüßt ebenfalls alle Anwesenden und stellt das Team von UmbauStadt vor. Anschließend beschreibt er den Aufbau, die Vorgehensweise und die Ziele eines ISEK und zeigt auf, an welchem Punkt wir im Prozessablauf stehen. Julia Reuter gibt einen Rückblick auf die bisherigen Beteiligungsformate und stellt die wichtigsten Erkenntnisse vor. Ebenso gibt sie einen kompakten Überblick über die Erhebungen und Analysen des Untersuchungsraums. Danach stellt sie die Handlungsfelder, sowie die daraus abgeleiteten Leitbilder vor. Im Anschluss daran präsentieren Julia Reuter und Clemens Abert die aktuelle Projektliste.

18:15 Uhr - Werkstattphase

Rico Emge erklärt den Ablauf, das Vorgehen und das Ziel der Werkstattphase. Ziel ist es, dass jede Tischgruppe eine Priorisierung der Maßnahmen vornimmt. Jeder Tisch erhält als Arbeitsinstrument eine Leichtschaumplatte (DIN A1) mit zwei Blanco-Ranking-Tabellen sowie „Maßnahmen-Schnipsel“, welche per Stecknadel in die entsprechende Ranking-Tabelle gepinnt werden können. Unter den „Schnipseln“ befinden sich auch sog. Joker, welche zur Aufnahme ergänzender Projektideen beschriftet werden können. Die zwei verschiedenfarbigen Ranking-Tabellen werden auf Grund der Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander in folgenden Themen dargestellt:

- „Projekte zur Gestaltung / Sanierung des öffentlichen Raums“
- „Strategische Konzepte und informelle Maßnahmen“

Vertreter*innen der Stadt Hildesheim und des Büro UmbauStadt bewegen sich frei im Raum und stehen den Teilnehmenden für Fragen zur Verfügung.

19.15 Uhr - Ergebnisvorstellung & Abschluss

Je ein*e Sprecher*in stellt das Ergebnis der jeweiligen Tischgruppe in der großen Runde vor. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass strategische Themen und Konzepte überwiegend als schwierig einzustufen gesehen wurden, da diese im Kontext der Gesamtbetrachtung Hildesheim wichtig sind. Dies führte dazu, dass beide Blankotabellen bei jeder Gruppe unterschiedliche Ergebnisse hervorbrachten. Die Teilnehmenden diskutierten rege und erarbeiteten verschiedenste Vorschläge. Jedoch war zu erkennen, dass bei großen Themen wie

Klimaanpassung, Attraktivierung öffentlicher Räume, klimafreundliche Mobilität, Leerstandaktivierung, die Identität der Innenstadt und Öffentlichkeitsarbeit eine überwiegende Geschlossenheit spürbar war.

Nach der Ergebnisvorstellung bedankt sich Rico Emge auch im Namen seines Teams für die gute Mitarbeit und Beiträge der Teilnehmenden und übergibt das Schlusswort an Andrea Döring. Auch diese bedankt sich bei allen Anwesenden und beendet die Veranstaltung.



UmbauStadt
Urbane Konzepte · Stadtplanung · Architektur



Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



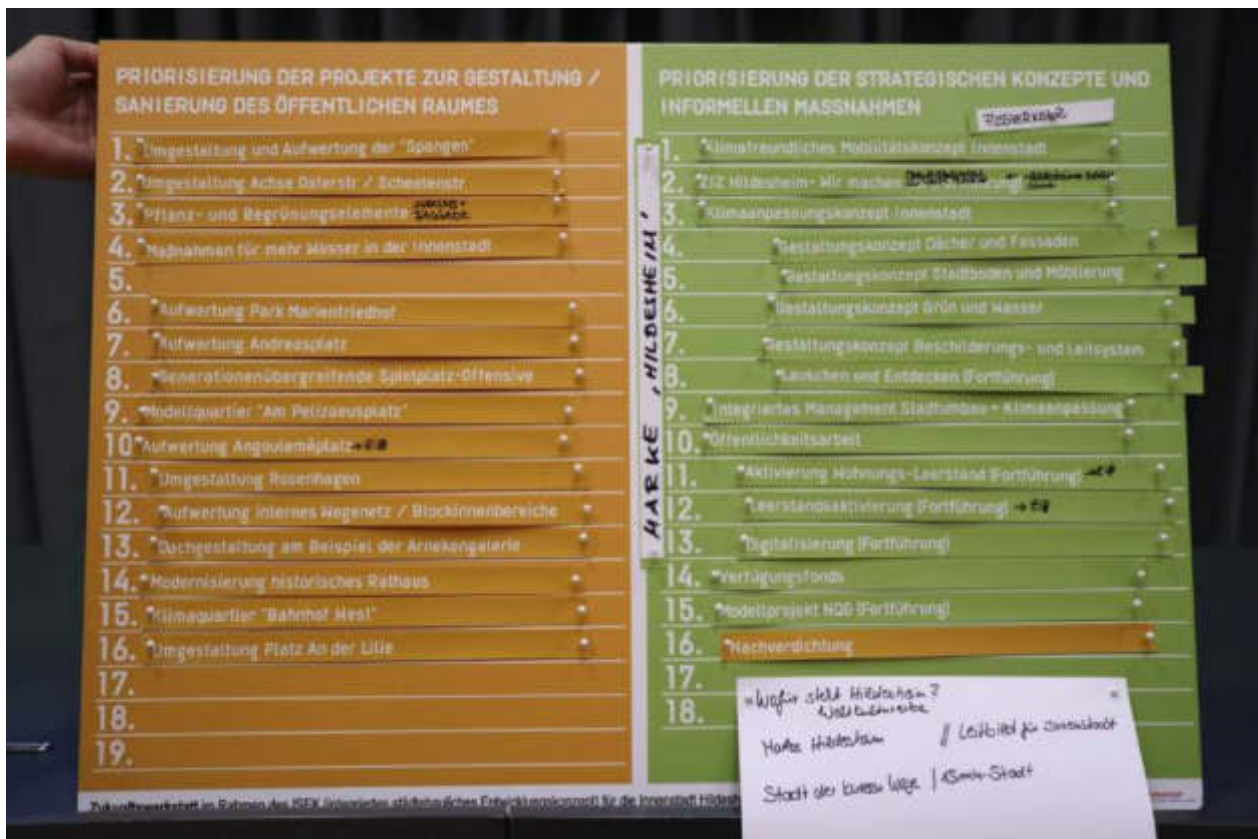


Abbildung 1: Ergebnis Gruppe 1

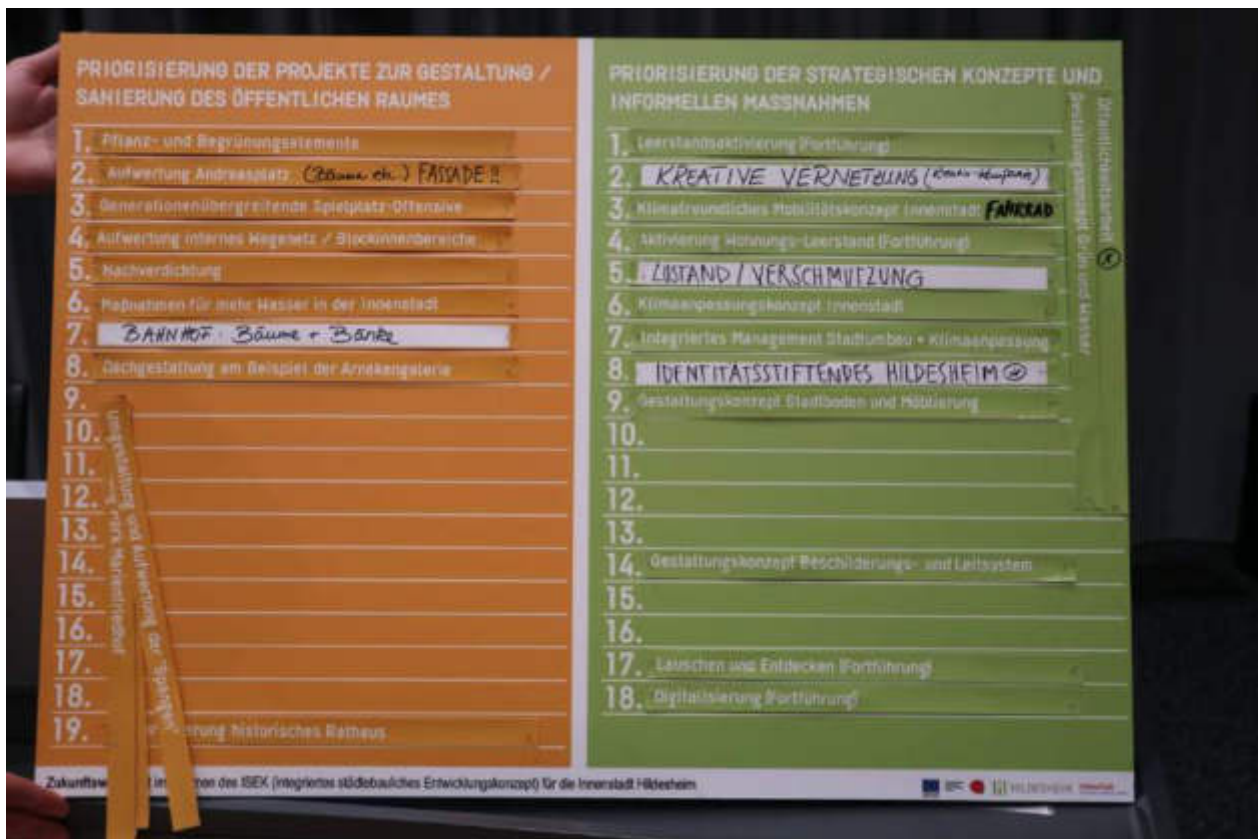


Abbildung 2: Ergebnis Gruppe 2



Abbildung 3: Ergebnis Gruppe 3

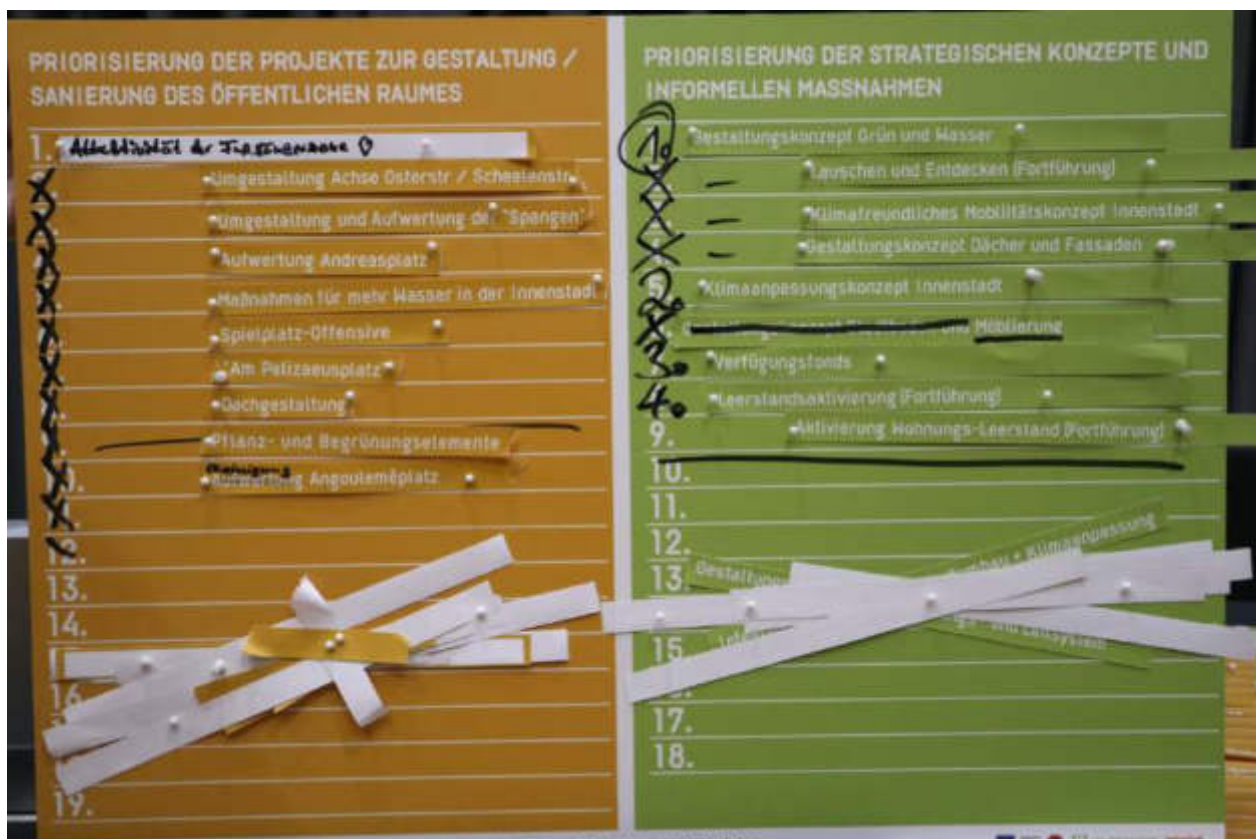


Abbildung 4: Ergebnis Gruppe 4

Begrüßung & Input



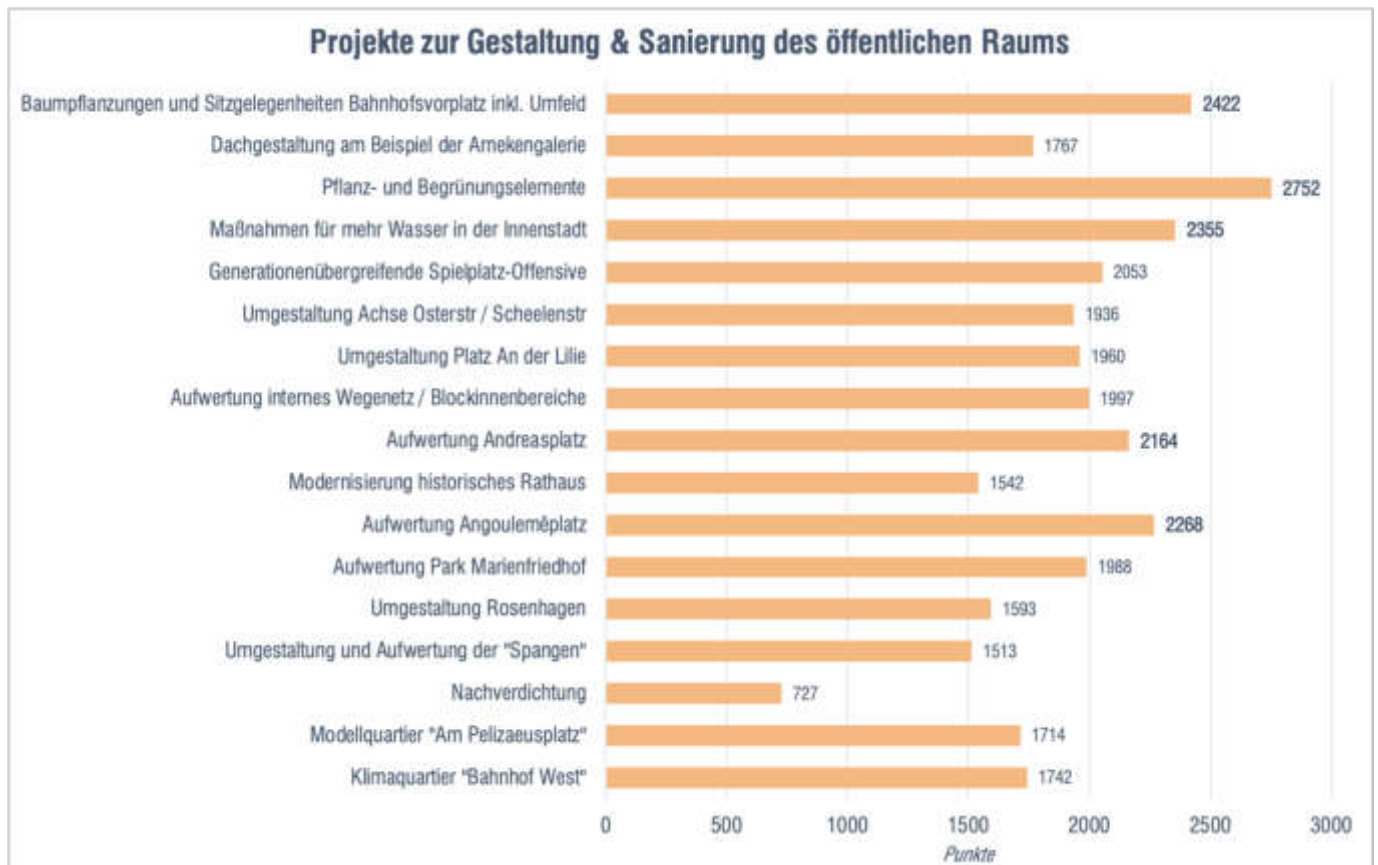
Werkstattphase



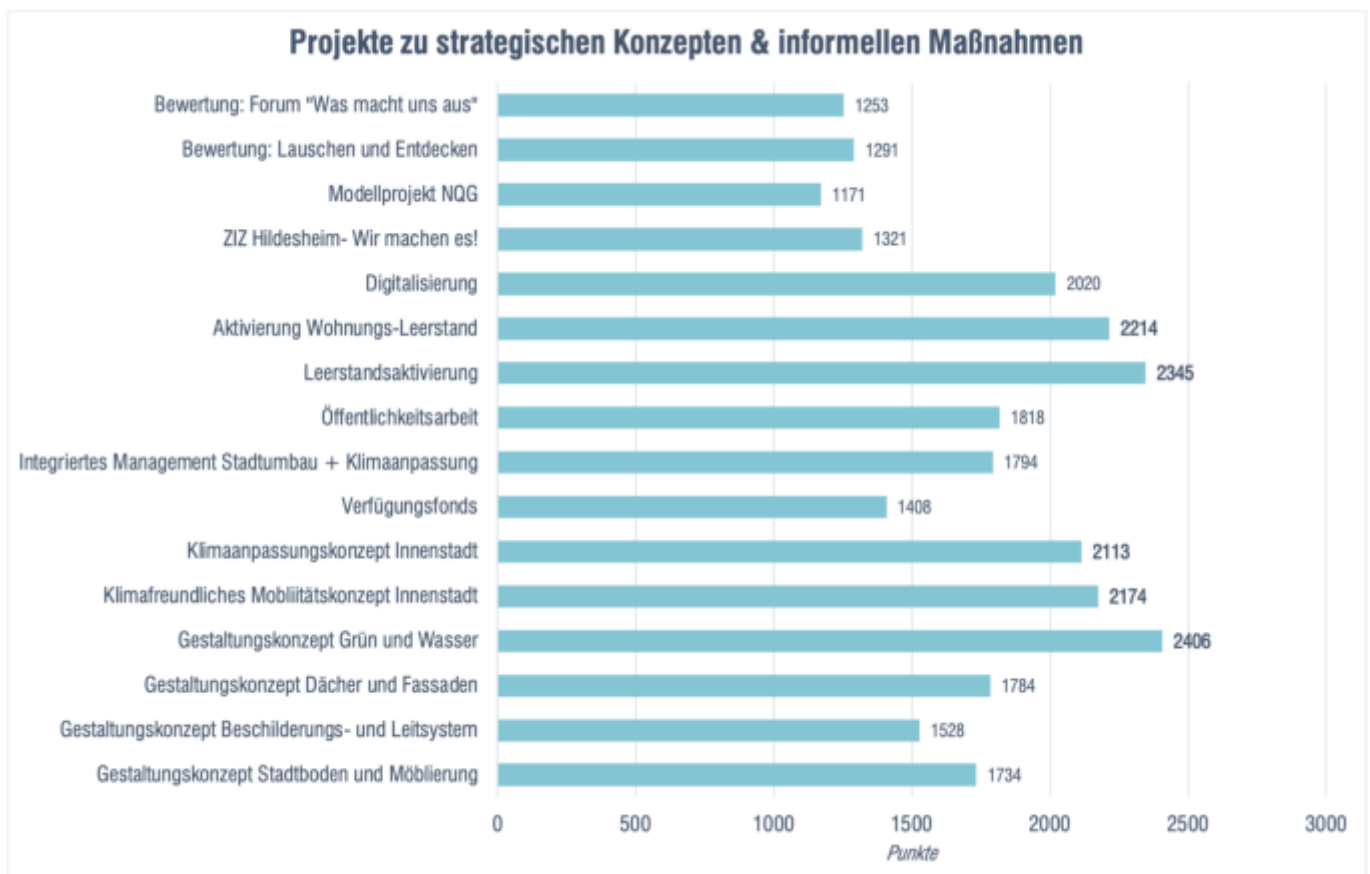
Ergebnisvorstellung



ERGEBNISSE DER 2. UMFRAGE



2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zur Gestaltung & Sanierung des öffentlichen Raums



2. Umfragephase: Ergebnisgrafik - Projekte zu strategischen Konzepten & informellen Maßnahmen

