

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Foto-Dokumentation  
Interner Maßnahmenworkshop 20. September 2024



## Teilnehmende

- Herr Blome, Herr Sievers, Frau Winter, Frau Groppe-Seitz, Herr Schmidt, Herr Klemme, Frau Jösten, Herr Böhnke (ab 10:10 Uhr) (Stadt Bad Pyrmont)
- Herr Motzner (Polizei)
- Herr Dr. Hilgert, Frau Hobusch (INOVAPLAN GmbH)

## Ablauf des Workshops

1 – Aktueller Projektstand

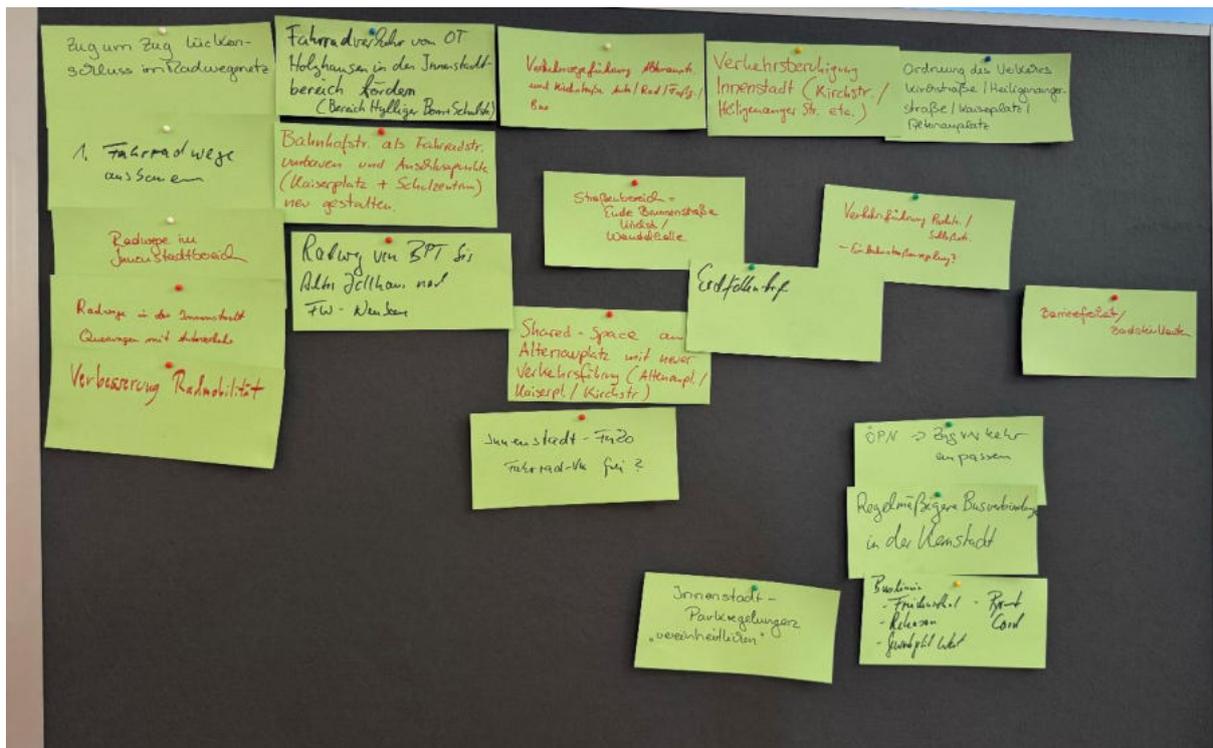
2 – Input: Mobilitätsmaßnahmen

3 – Diskussion Maßnahmenvorschläge Sanierungsgebiet

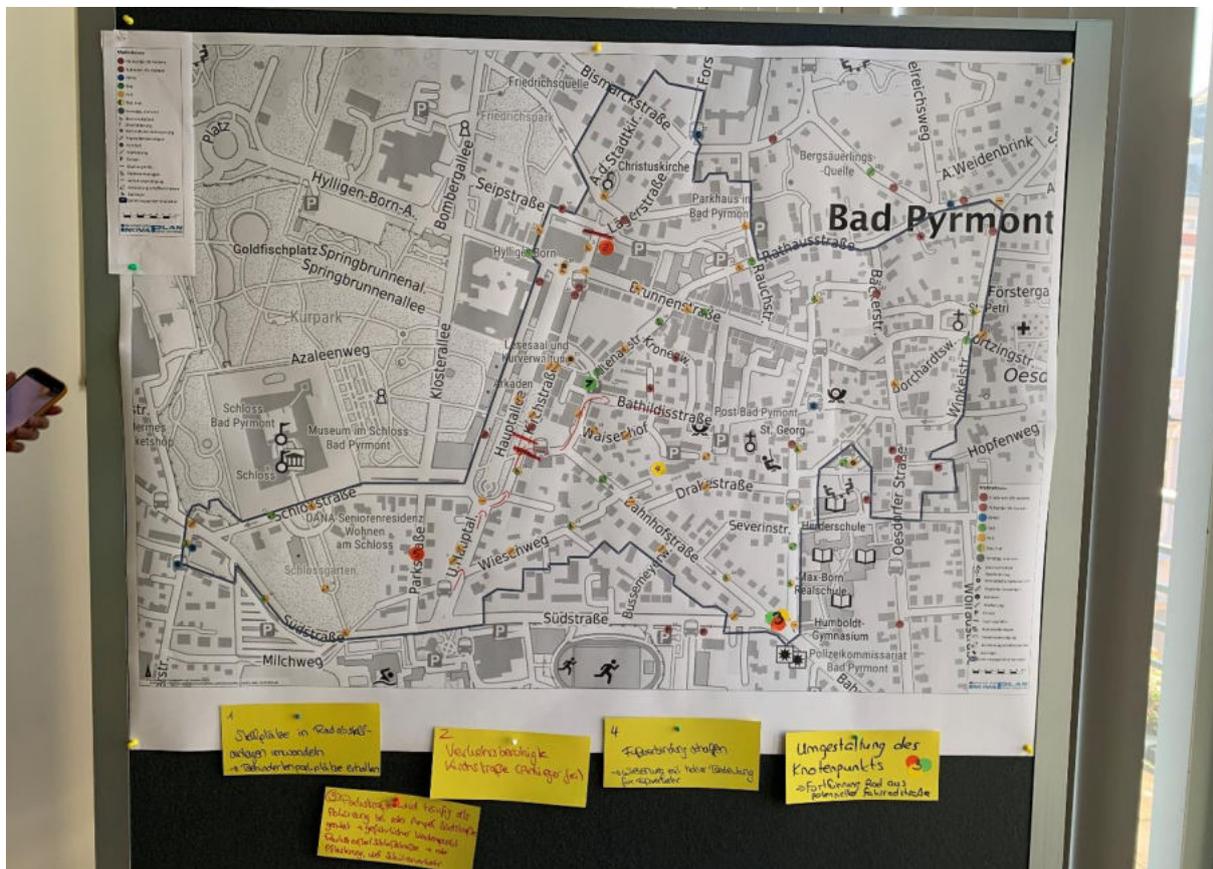
4 – Diskussion sonstige Maßnahmenvorschläge

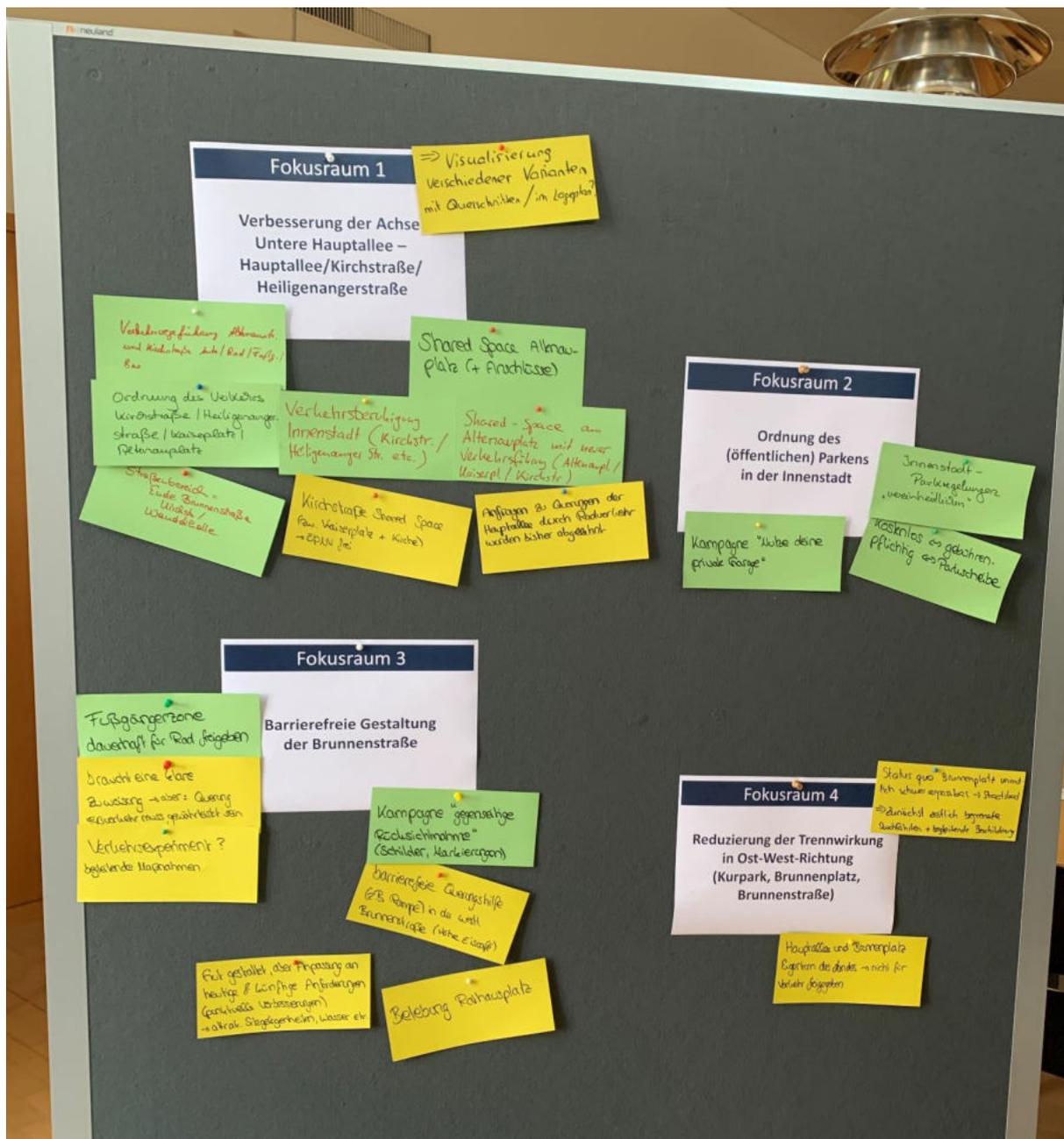
5 – Fazit und Ausblick

### Ergebnisse – Input: Mobilitätsmaßnahmen

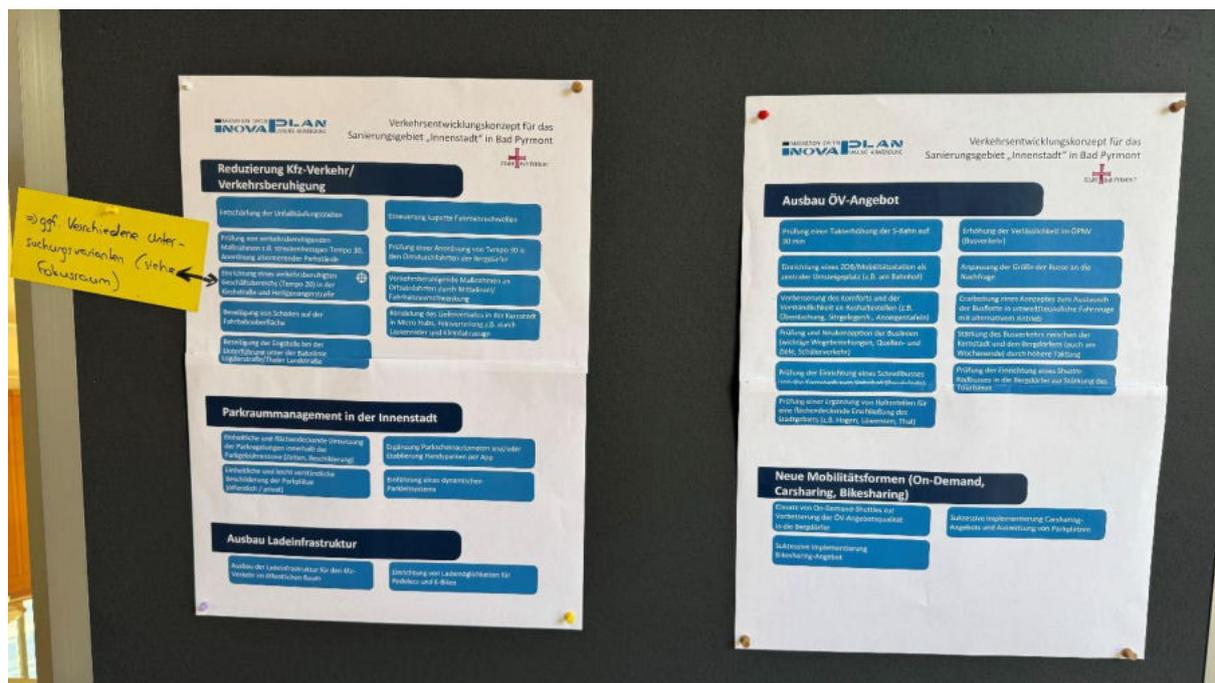
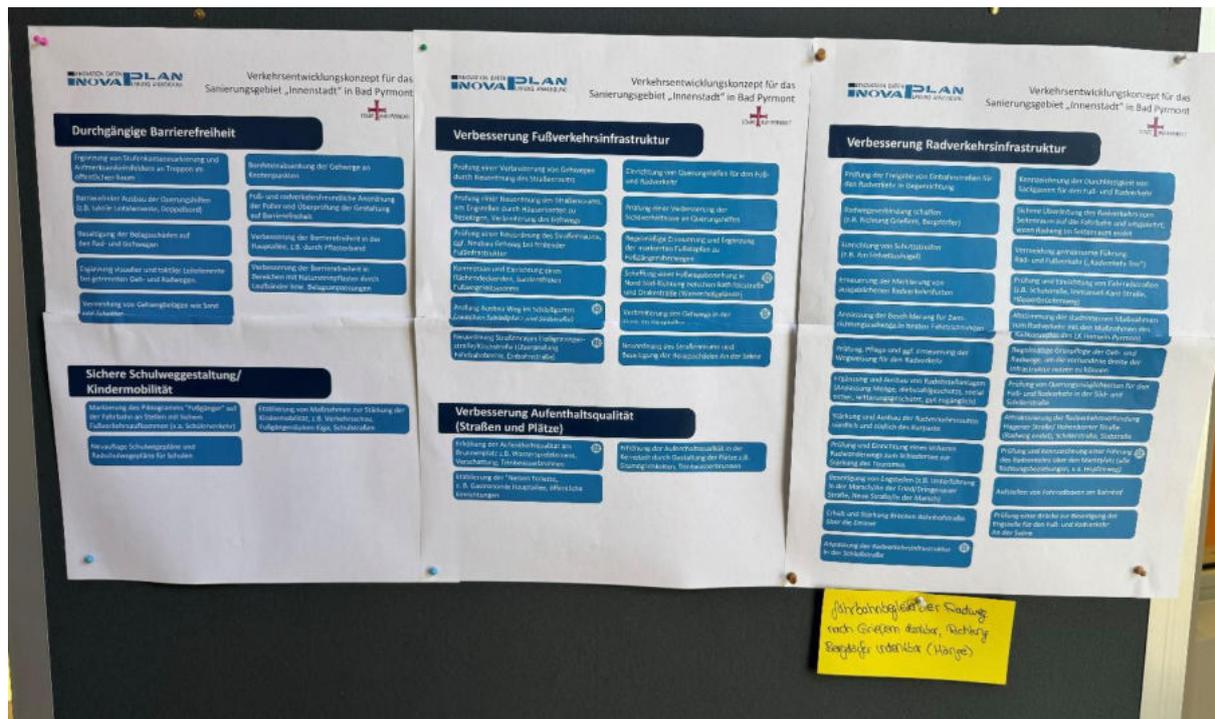


### Ergebnisse – Diskussion Maßnahmenvorschläge Sanierungsgebiet





## Ergebnisse – Diskussion sonstige Maßnahmenvorschläge



# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Dokumentation

Auftaktveranstaltung Öffentlichkeit 13. Mai 2024



## Hintergrund

Für die Stadt Bad Pyrmont wird aktuell ein Verkehrsentwicklungskonzept mit Fokus auf das Sanierungsgebiet Innenstadt erarbeitet. Hierin werden vorhandene Konzepte, Planungen und Ansätze gebündelt, die aktuelle Verkehrssituation analysiert und Maßnahmen im Verkehr abgeleitet, die ein modernes, zukunftsfähiges Verkehrssystem, eine nachhaltige Mobilität und eine Mobilität für alle gewährleisten sollen.

In der Auftaktveranstaltung für die Öffentlichkeit im Ratssaal des Rathauses Bad Pyrmont wurden der Projektablauf, der aktuelle Stand und die nächsten Schritte vorgestellt sowie Rückfragen aus der Bürgerschaft beantwortet. In der öffentlichen Veranstaltung gab es für alle Interessierten am 13. Mai 2024 zwischen 17 und 19 Uhr die Möglichkeit, sich über das Projekt zu informieren und den laufenden Prozess des Verkehrsentwicklungskonzepts einzubringen.

## Teilnehmende

- Bürgermeister Blome, Herr Schmidt, Frau Jösten, Frau Winter, Frau Nolte (Stadt Bad Pyrmont)
- Frau Hobusch, Frau Michels (INOVAPLAN GmbH)
- Ca. 40 Bürgerinnen und Bürger

## Anhang

- Präsentation INOVAPLAN

## Ablauf der Veranstaltung

### Teil I – Offizieller Informationsteil

Begrüßung und Einführung durch die Stadt Bad Pyrmont

Vorstellung INOVAPLAN, Organisatorisches

Projektvorstellung Verkehrsentwicklungskonzept Sanierungsgebiet Innenstadt

Inhaltliche Rückfragen zum Projekt

### Teil II – Offener Austausch

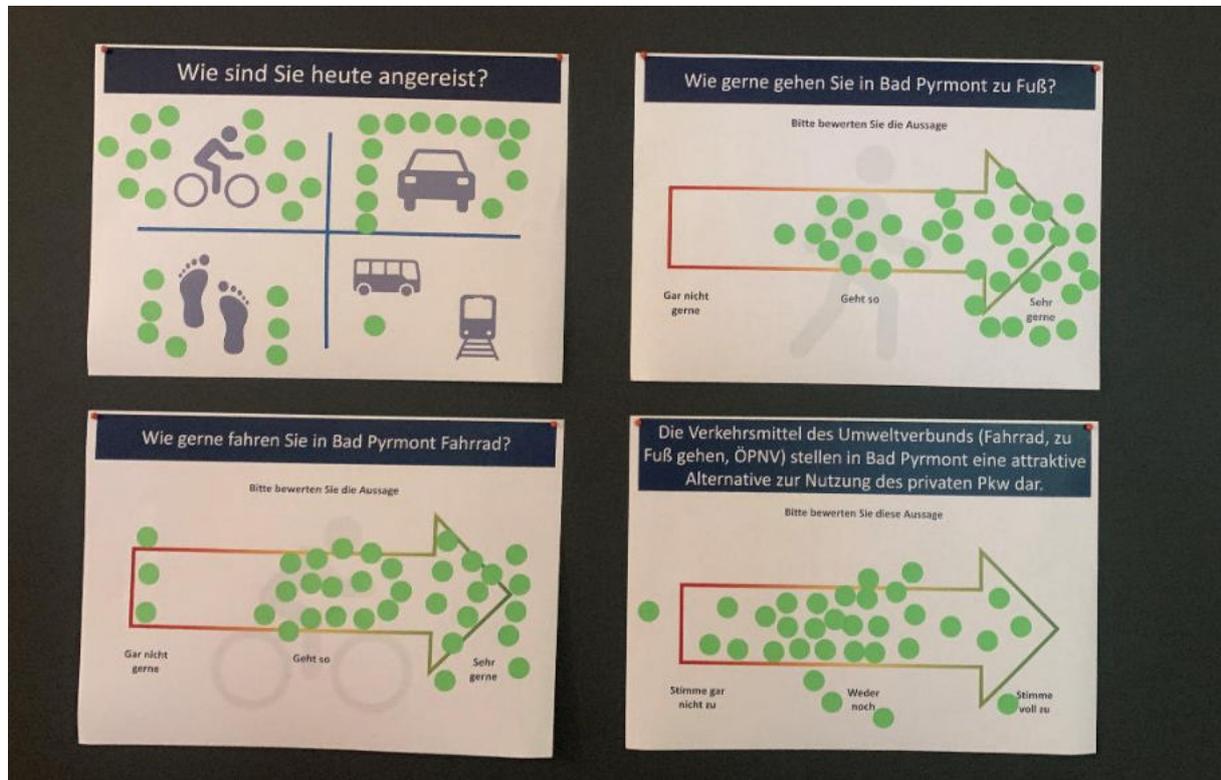
Themenwünsche und  
Problemstellen

Gedankenexperiment  
„Zukunftsvision  
Mobilität Bad Pyrmont“

Analoge/digitale  
Teilnahme Befragung

## Einstiegsfragen

Vor Beginn der Veranstaltung werden alle Teilnehmenden gebeten, vier Einstiegsfragen mittels Klebepunkt zu beantworten. Die Einstiegsfragen geben einen Eindruck über die Meinung der Anwesenden.



- **Einstiegsfrage: Wie sind Sie heute angereist?**  
→ Jeweils rund ein Drittel der Teilnehmenden sind mit dem Fahrrad oder dem Auto zur Veranstaltung angereist.
- **Einstiegsfrage: Wie gerne gehen Sie in Bad Pyrmont zu Fuß?**  
→ Ein Großteil der Teilnehmenden der Veranstaltung gehen (sehr) gerne in Bad Pyrmont zu Fuß.
- **Einstiegsfrage: Wie gerne fahren Sie in Bad Pyrmont Fahrrad?**  
→ Hier ergibt sich unter den Teilnehmenden ein differenziertes Bild: Rund die Hälfte der Teilnehmenden fährt mittelmäßig gerne in Bad Pyrmont Fahrrad, ein weiteres Drittel fährt (sehr) gerne Fahrrad. Drei Teilnehmende fahren gar nicht gerne Fahrrad in Bad Pyrmont.
- **Einstiegsfrage: Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fahrrad, zu Fuß gehen, ÖPNV) stellen in Bad Pyrmont eine attraktive Alternative zur Nutzung des privaten Pkw dar.**  
→ Hier ergibt sich kein klares Bild unter den Meinungen der Teilnehmenden. Tendenziell wird der Umweltverbund nicht als Ergänzung bis hin zur Alternative zum Pkw gesehen.

## Teil I – Offizieller Informationsteil

### Begrüßung und Einführung

Herr Blome begrüßt die rund 40 Bürgerinnen und Bürger und die darunter anwesenden Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter wie Ortsvorstehende, Polizei, ADFC oder Bad Pyrmont Tourismus GmbH. Er erläutert den Hintergrund der Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts. Ziel der Veranstaltung sei es, dem Planungsbüro Inputs aus den persönlichen Perspektiven und Anforderungen der Bürgerschaft aktiv in das laufende Verkehrsentwicklungskonzept miteinzubringen. Er ermuntert alle Anwesenden, ihre Meinung im Rahmen der Veranstaltung und der parallel laufenden Online-Teilnahme einzubringen.



**Vorstellung Verkehrsentwicklungskonzept**

Frau Hobusch vom Fachplanungsbüro INOVAPLAN begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und gibt anschließend einen Überblick zum Bearbeitungsprozess, dessen Inhalten und aktuellen Arbeitsschritten und den angestrebten Ergebnissen. Die Präsentation der Veranstaltung ist im Anhang beigelegt.

Im Anschluss an die Präsentation gibt es Raum für inhaltliche Fragen aus der Bürgerschaft. Hierzu zählen unter anderem:

| Inhaltliche Rückfragen zum Bearbeitungsprozess  |
|---|
| <p>Warum wird ein Verkehrsentwicklungskonzept und kein Mobilitätskonzept erarbeitet?</p> <p>➔ Die Begrifflichkeiten Verkehrsentwicklungskonzept, Mobilitätskonzept oder auch Verkehrsentwicklungsplan und Sustainable Mobility Plan (SUMP) werden in der Verkehrsplanung synonym verwendet und bearbeiten immer dasselbe Schema: Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens</p>   |
| <p>Werden bei der Vor-Ort-Begehung auch die Funktionstüchtigkeit der Ladesäulen begutachtet?</p> <p>➔ Nein, nur die Standorte selbst werden analysiert</p>  |
| <p>Was genau ist mit Handyparken gemeint?</p> <p>➔ Unter Handyparken verstehen wir den einfachen und flexiblen Kauf des Parkscheins über eine App auf dem Smartphone. Hierdurch können z.B. die Parkdauer flexibel von unterwegs verlängert und gleichzeitig Kontrollen durch Sensoren vereinfacht werden.</p>  |
| <p>Warum kann man nicht stadtweit Tempo 30 einführen?</p> <p>➔ Die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung, mit einem größeren Handlungsspielraum der Kommunen zum Festlegen von (niedrigen) Geschwindigkeiten im Stadtgebiet, wurde im November 2023 vom Bundesrat abgelehnt. Im Verkehrsentwicklungskonzept werden Geschwindigkeitsreduzierungen, auch unter einer möglichen Änderung des rechtlichen Rahmens, mitberücksichtigt.</p>   |
| <p>Alle Radwege im Seitenraum sollten in Zukunft mit einem andersfarbigen Belag gestaltet werden.</p> <p>➔ Die Umgestaltung der Oberfläche von bestehenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum stellt eine sehr aufwändige und kostspielige Maßnahme dar. Im Verkehrsentwicklungskonzept soll der Schwerpunkt auf einfachen und schnell umsetzbaren Maßnahmen liegen. Mögliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Seitenraum können in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt werden.</p> |

Des Weiteren kamen aus dem Plenum einige Wortmeldungen zu nicht eingehaltenen Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen sowie zu Problemen, die durch die aktuellen Baustellen in Bad Pyrmont entstehen. Weitere Problemstellen wurden bilateral im offenen Austausch im Anschluss aufgenommen (siehe Ergebnisse Station 2).

## Teil II – Offener Austausch

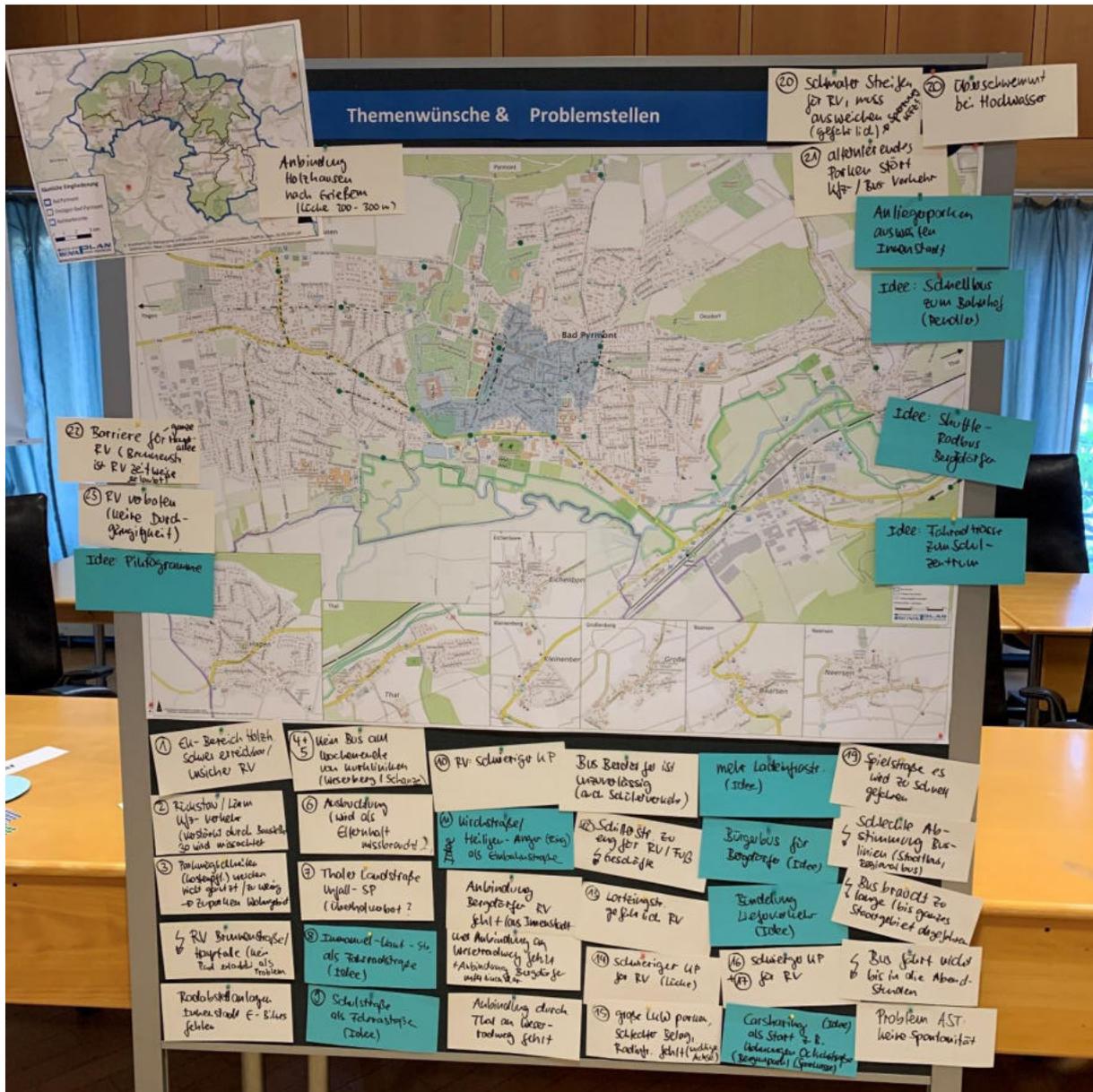
An insgesamt 3 Stationen (Stellwänden) wird im Anschluss an den offiziellen Informationsteil in einer 90-minütigen Arbeitsphase parallel gearbeitet. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, nach Belieben zwischen den Stationen zu wechseln oder auch nur Einzelne zu besuchen.

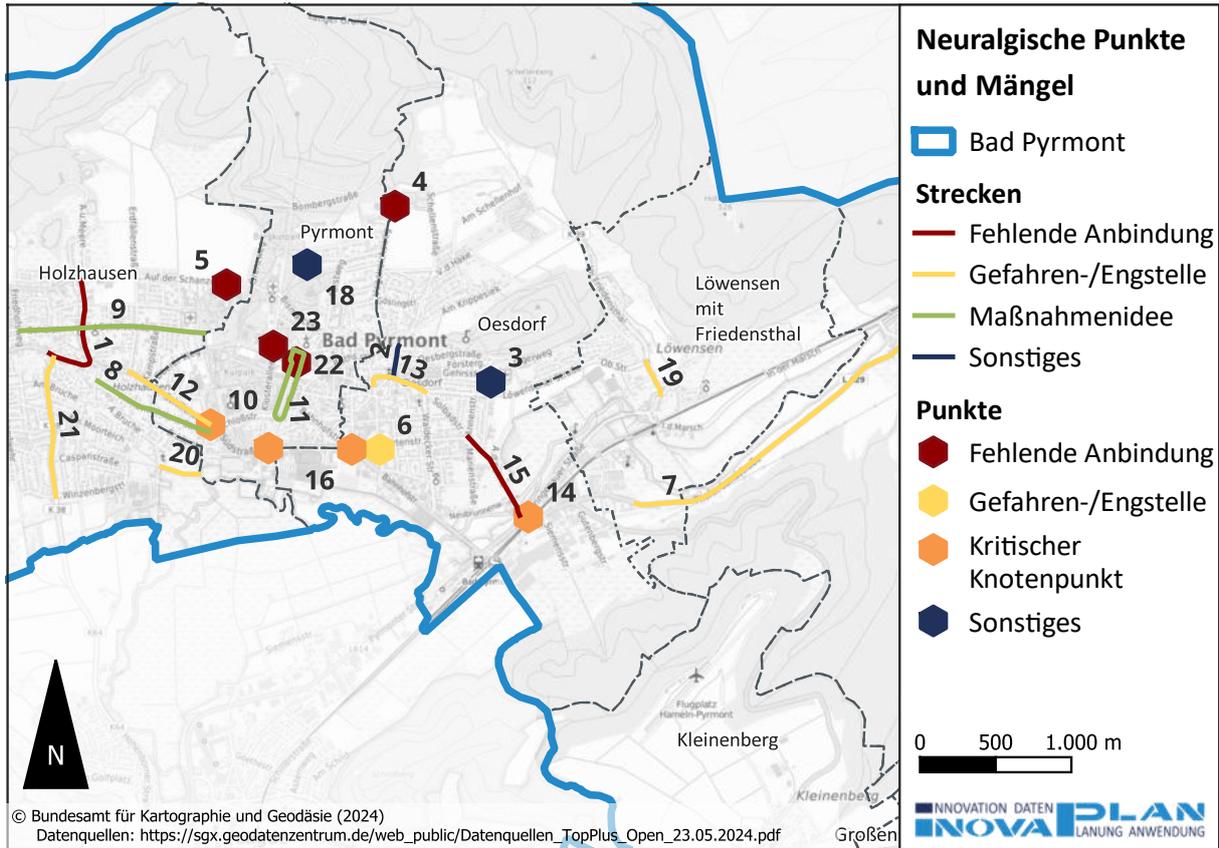


### Station 1 – Online-Beteiligung

An Station 1 haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an der Online-Beteiligung teilzunehmen. Hierfür wurde einerseits ein Flyer mit QR-Code für eine direkte Beteiligungsmöglichkeit über das private Smartphone ausgehängt. Zum anderen hatten wenig technikaffine Personen die Möglichkeit, sich gemeinsam mit den Fachplanerinnen an einem bereitgestellten Tablet durch den Fragebogen zu klicken. Diese Möglichkeit wurde im Rahmen der Veranstaltung jedoch nicht genutzt.

## Station 2 – Neuralgische Punkte und Problemstellen





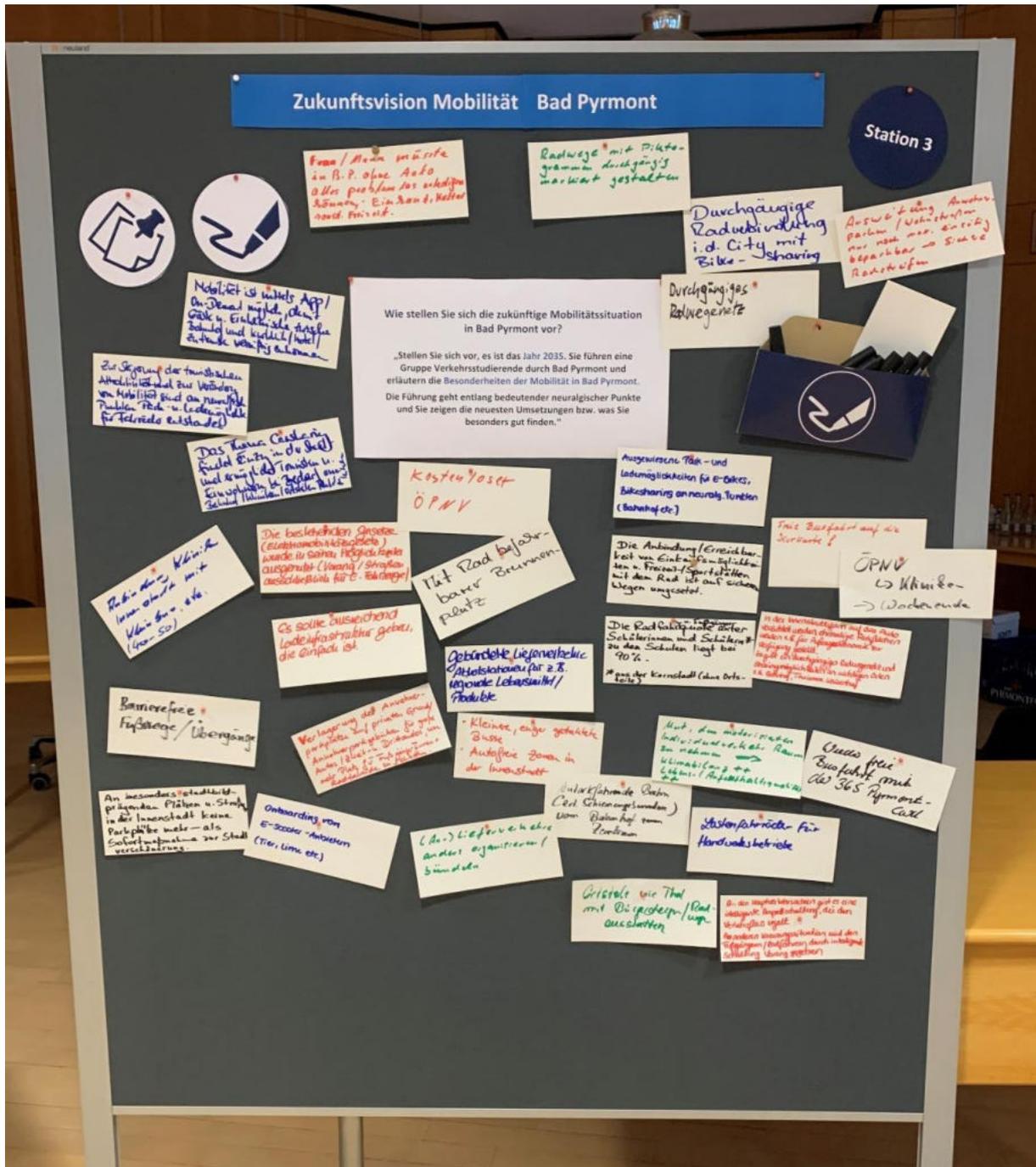
| Nr. | Lage   | Beschreibung   | Kategorie              |
|-----|--|--|------------------------|
| 1   | Hagener -/ Gießemer Straße                         | Einkaufsbereich Holzhausen schwer erreichbar, unsicher für den Radverkehr  | Fehlende Anbindung     |
| 2   | Schellenstraße                                     | Rückstau / Lärm Kfz-Verkehr (verstärkt durch Baustelle), Tempo 30 wird missachtet  | Sonstiges              |
| 3   | Parkplatz Maulbeerallee                            | Parkmöglichkeiten des Bathildis-Krankenhauses (kostenpflichtig) werden nicht genutzt / zu wenig, stattdessen Zuparken des Wohngebietes | Sonstiges              |
| 4   | Bushaltestelle Fachklinik Weserland/ DAK-Kurklinik | Kein Bus am Wochenende von der Kurklinik Weserland   | Fehlende Anbindung     |
| 5   | Bushaltestelle Kurkliniken                         | Kein Bus am Wochenende von Kurkliniken   | Fehlende Anbindung     |
| 6   | Oesdorfer Straße                                   | Ausbuchtung wird als Elternhalt missbraucht  | Gefahren-/Engstelle    |
| 7   | Thaler Landstraße                                  | Unfallsschwerpunkt (Idee: Überholverbot)   | Gefahren-/Engstelle    |
| 8   | Immanuel-Kant-Straße                               | Idee: Fahrradstraße  | Maßnahmenidee          |
| 9   | Schulstraße  | Idee: Fahrradstraße  | Maßnahmenidee          |
| 10  | Schiller-/ Emmerstraße                             | Schwieriger Knotenpunkt für den Radverkehr   | Kritischer Knotenpunkt |

| Nr. | Lage                                     | Beschreibung   | Kategorie                          |
|-----|--|--|------------------------------------|
| 11  | Kirchstraße / Heiligenangerstraße (Ring) | Idee: Einbahnstraße  | Maßnahmenidee                      |
| 12  | Schillerstraße                           | Zu eng für Fuß- und Radverkehrs (Geschäfte!)   | Gefahren-/Engstelle                |
| 13  | Lortzingstraße                           | Gefährlich für Radverkehr  | Gefahren-/Engstelle                |
| 14  | Lügder –/<br>Dringenauer Straße          | Schwieriger Knotenpunkt für Radverkehr (Lücke)   | Kritischer Knotenpunkt             |
| 15  | Solbadstraße                             | Große LKW parken, schlechter Belag, Radinfrastruktur fehlt (wichtige Achse)                                      | Fehlende Anbindung                 |
| 16  | Bahnhof-/<br>Humboldtstraße              | Schwieriger Knotenpunkt für Radverkehr   | Kritischer Knotenpunkt             |
| 17  | Südstraße/<br>Untere Hauptallee          | Schwieriger Knotenpunkt für den Radverkehr   | Kritischer Knotenpunkt             |
| 18  | Ockelstraße                              | Carsharing als Start z.B. Wohnungen Ockelstraße (Bergkurpark, Sparkasse)   | Sonstiges                          |
| 19  | Am Hessebusch                            | Spielstraße: es wird zu schnell gefahren   | Gefahren-/Engstelle                |
| 20  | Höpperbrückenweg                         | Überschwemmt bei Hochwasser, schmaler Streifen für Radverkehr, muss ausweichen (gefährlich) (Idee: Sperrung Kfz) | Gefahren-/Engstelle, Maßnahmenidee |
| 21  | Hohenborner Straße                       | Alternierendes Parken stört Kfz-/Busverkehr  | Gefahren-/Engstelle                |
| 22  | Brunnenplatz                             | Barriere für ganze Hauptallee, Radverkehr (Brunnenstraße ist für Radverkehr zeitweise erlaubt)                   | Fehlende Anbindung                 |
| 23  | Bombergallee                             | Radverkehr verboten (keine Durchgängigkeit)  | Fehlende Anbindung                 |

| Sonstiges  |   |
|------------|---|
| Radverkehr | Radverkehr Brunnenstraße/Hauptallee (Problem: kein Radverkehr erlaubt)            |
| Radverkehr | Radabstellanlagen Innenstadt für E-Bikes fehlen                                   |
| Radverkehr | Anbindung Bergdörfer an die Innenstadt und untereinander für den Radverkehr fehlt |
| Radverkehr | Anbindung der Bergdörfer an Weserradweg fehlt                                     |
| Radverkehr | Anbindung durch Thal an Weserradweg fehlt   |
| Radverkehr | Radweg Holzhausen nach Grießem hat eine 200-300 m Netzlücke                       |
| ÖPNV       | Bus in den Bergdörfern ist unzuverlässig (auch Schülerverkehr)                    |
| ÖPNV       | Schlechte Abstimmung Buslinien (Stadtbus, Regionalbus)                            |
| ÖPNV       | Bus braucht zu lange (bis das ganze Stadtgebiet abgefahren ist)                   |
| ÖPNV       | Bus fährt nicht bis in die Abendstunden   |
| ÖPNV       | AST bietet keine Spontanität (z.B. bei Verspätung der S-Bahn)                     |

| Maßnahmenideen   |  |
|------------------|--|
| Radverkehr       | Einheitliche Piktogramme/Markierung für den Radverkehr |
| Kfz-Verkehr      | Bündelung Lieferverkehr                                |
| Kfz-Verkehr      | Mehr Ladeinfrastruktur                                 |
| ÖPNV             | Bürgerbus für Bergdörfer                               |
| ÖPNV             | Schnellbus zum Bahnhof (Pendler)                       |
| Ruhender Verkehr | Anliegerparken ausweiten (Innenstadt)                  |
| Radverkehr       | Shuttle-Radbus Bergdörfer                              |
| Radverkehr       | Fahrradstraße zum Schulzentrum                         |

### Station 3 – Gedankenexperiment



## Fragestellung

### **Wie stellen Sie sich die zukünftige Mobilitätssituation in Bad Pyrmont vor?**

**„Stellen Sie sich vor, es ist das Jahr 2035. Sie führen eine Gruppe Verkehrsstudierende durch Bad Pyrmont und erläutern die Besonderheiten der Mobilität in Bad Pyrmont. Die Führung geht entlang bedeutender neuralgischer Punkte und Sie zeigen die neuesten Umsetzungen bzw. was Sie besonders gut finden.“**

#### Zusammenfassung der Ergebnisse des Gedankenexperiments:

##### Kfz-Verkehr (fließend, ruhend)

- Ausweitung Anwohnerparken, Wohnstraßen nur noch max. einseitig beparken → sichere Radstreifen
- Mut, dem MIV Raum zu nehmen → Klimabilanz ++, Lebens-/Aufenthaltsqualität ++
- Verlagerung der Anwohnerparkplätze auf privaten Grund, Anwohnerparkgebühren für große Autos/Zweit-/Drittautos, um mehr Platz für FußgängerInnen und Radfahrende zu schaffen
- Ausreichend einfache Ladeinfrastruktur
- Intelligente Ampelschaltung an den Hauptverkehrsachsen, die den Verkehrsfluss regelt, an anderen Kreuzungssituationen wird den Fußgängern/Radfahrenden durch intelligente Schaltung Vorrang gegeben
- Autofreie Zonen in der Innenstadt
- In der Innenstadt kann auf das Auto verzichtet werden, ehemalige Parkflächen werden z. B. für Außengastronomie zur Verfügung gestellt
- An besonders stadtbildprägenden Plätzen und Straßen in der Innenstadt keine Parkplätze mehr als Sofortmaßnahme zur Stadtverschönerung
- In Bad Pyrmont ohne Auto alles problemlos erledigen können (Einkauf, Kultur, sonstige Freizeit)
- Gebündelte Lieferverkehre: Abholstationen für z. B. regionale Lebensmittel/Produkte

### Radverkehr

- Radwege mit Piktogrammen durchgängig markieren
- Durchgängige Radverbindung in der City mit Bikesharing
- Durchgängiges Radwegenetz
- Ausgewiesene Park- und Lademöglichkeiten für E-Bikes
- Bikesharing an neuralgischen Punkten (Bahnhof etc.) / Zur Steigerung der touristischen Attraktivität und Veränderung von Mobilität sind an neuralgischen Punkten Park- und Lademöglichkeiten für Fahrräder entstanden
- Anbindung/Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten und Freizeit-/Sportstätten mit dem Fahrrad auf sicheren Wegen
- Die Radfahr- und Fußgängerquote unter Schülerinnen und Schülern aus der Kernstadt (ohne Ortsteile) zu den Schulen liegt bei 90 %
- Mit dem Rad befahrbarer Brunnenplatz
- Ortsteile mit Radwegen ausstatten
- Lastenfahrräder für Handwerksbetriebe

### Fußverkehr

- Barrierefreie Fußwege/Übergänge
- Ortsteile mit Bürgersteigen ausstatten

### ÖPNV

- Kostenloser ÖPNV
- Freie Busfahrt auf die Kurkarte!
- Anbindung Klinik mit ÖPNV → Wochenende
- Wieder freie Busfahrt mit der 365 Pyrmont-Card
- Kleinere, enger getaktete Busse
- Anbindung Klinikum – Innenstadt mit Kleinbus, etc. (40-50)
- Autarkfahrende Bahn (evtl. schienengebunden) vom Bahnhof zum Zentrum

### Neue Mobilitätsformen

- Das Thema Carsharing findet Einzug in der Stadt und ermöglicht Touristen und Einwohnenden bei Bedarf am Bahnhof/Klinikum/Ortsteilen/Waisenhof Autos zu leihen
- Onboarding von E-Scooter-Anbietern (Tier, Lime etc.)

### Sonstiges

- Mobilität ist mittels App/On-Demand möglich, damit Gäste und Einheimische zwischen Bahnhof und Kurklinik/Hotel/Zuhause vernünftig pendeln können
- Die bestehenden Gesetze (Elektromobilitätsgesetz) wurden in ihren Möglichkeiten ausgenutzt (Vorrang/Straßen ausschließlich für E-Fahrzeuge)

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Dokumentation  
Maßnahmenworkshop Öffentlichkeit 22. Oktober 2024



## Hintergrund

Für die Stadt Bad Pyrmont wird aktuell ein Verkehrsentwicklungskonzept mit Fokus auf das Sanierungsgebiet Innenstadt erarbeitet. Hierin werden vorhandene Konzepte, Planungen und Ansätze gebündelt, die aktuelle Verkehrssituation analysiert und Maßnahmen im Verkehr abgeleitet, die ein modernes, zukunftsfähiges Verkehrssystem, eine nachhaltige Mobilität und eine Mobilität für alle gewährleisten sollen.

In einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im Mai 2024 wurden bereits die Projektinhalte und das Vorgehen vorgestellt. Im zweiten Teil der Auftaktveranstaltung hatten die rund 40 Teilnehmenden die Möglichkeit, neuralgische Punkte und Problemstellen auf einer Karte zu markieren sowie im Rahmen eines Gedankenexperiments ihre Visionen zur zukünftigen Mobilitätssituation zu formulieren.

In einer zweiten öffentlichen Veranstaltung zum Verkehrsentwicklungskonzept gab es für alle Interessierten am 22. Oktober 2024 zwischen 17 und 19 Uhr die Möglichkeit, sich über den aktuellen Projektstand zu informieren, Maßnahmenvorschläge der Stadtverwaltung und des Planungsbüros zu diskutieren sowie eigene Maßnahmenvorschläge einzubringen. Der Maßnahmenworkshop fand im Ratssaal des Rathauses Bad Pyrmont statt.

## Teilnehmende

- Bürgermeister Blome, Frau Winter, Frau Groppe-Seitz, Herr Klemme, Frau Jösten, Frau Nolte, Herr Stuckenberg (Stadt Bad Pyrmont)
- Frau Hobusch, Frau Michels (INOVAPLAN GmbH)
- Ca. 20 Bürgerinnen und Bürger

## Anhang

- Präsentation INOVAPLAN

## Ablauf der Veranstaltung

### Teil I – Offizieller Informationsteil

Begrüßung und Einführung durch die Stadt Bad Pyrmont

Aktueller Projektstand Verkehrsentwicklungskonzept

Einführung Teil II

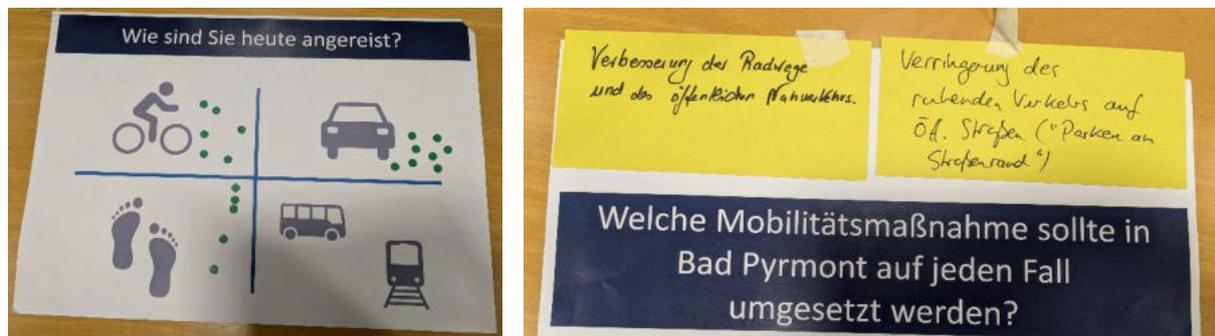
### Teil II – Maßnahmendiskussion

Maßnahmen Sanierungsgebiet  
& Fokusräume

Sonstige Maßnahmenvorschläge

## Einstiegsfragen

Vor Beginn der Veranstaltung werden alle Teilnehmenden gebeten, zwei Einstiegsfragen zu beantworten.



- **Einstiegsfrage: Wie sind Sie heute angereist?**
  - Jeweils rund ein Drittel der Teilnehmenden sind mit dem Fahrrad, dem Auto oder zu Fuß zur Veranstaltung angereist. Mit Bus oder Bahn ist keiner der anwesenden Personen angereist.
  
- **Einstiegsfrage: Welche Mobilitätsmaßnahme sollte in Bad Pyrmont auf jeden Fall umgesetzt werden?**
  - Verbesserung der Radwege und des öffentlichen Nahverkehrs
  - Verringerung des ruhenden Verkehrs auf öffentlichen Straßen („Parken am Straßenrand“)

## Teil I – Offizieller Informationsteil

### Begrüßung und Einführung

Herr Blome begrüßt die rund 20 Bürgerinnen und Bürger und führt kurz in die Veranstaltung ein. Ziel der Veranstaltung sei es, die ersten Maßnahmenvorschläge des Fachplanungsbüros zu diskutieren, zu konkretisieren sowie ergänzende Maßnahmen für die weitere Maßnahmenentwicklung aufzunehmen.

### Vorstellung aktueller Projektstand Verkehrsentwicklungskonzept

Frau Hobusch vom Fachplanungsbüro INOVAPLAN begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und gibt anschließend einen Überblick zum aktuellen Projektstand, den Ergebnissen der Online-Beteiligung und schwerpunktmäßig über den Arbeitsprozess der Maßnahmenentwicklung. Die Präsentation der Veranstaltung ist im Anhang beigefügt.



Im Anschluss an die Präsentation gibt es Raum für inhaltliche Fragen aus der Bürgerschaft. Hierzu zählen unter anderem:

#### **Inhaltliche Rückfragen zum Bearbeitungsprozess**

##### **Wann ist mit der Fertigstellung des Projekts zu rechnen?**

- ➔ Aktuell ist das Projektende für das Frühjahr 2025 geplant (in Abhängigkeit davon, ob ergänzend vertiefende Planungen für ausgewählte Maßnahmen durchgeführt werden sollen). Die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen erfolgt im Anschluss an das Projekt schrittweise durch die Stadt Bad Pyrmont.

##### **Liegen dem Planungsbüro die Unterlagen des Arbeitskreises Radverkehr vor?**

- ➔ Ja, das Fachplanungsbüro hat zu Projektbeginn Informationen zu Problemstellen im Radverkehr und zu Radabstellanlagen bekommen und im weiteren Projektverlauf berücksichtigt sowie Teile davon auch im Rahmen der Vor-Ort-Erhebung gesichtet.

##### **Wird bei Fokusthema 4 auch der Radverkehr (v.a. Schülerinnen und Schüler) aus Oesdorf und Löwensen berücksichtigt?**

- ➔ Ja, die Ost-West-Achse ist ausgehend von der Innenstadt in beide Richtungen angedacht.

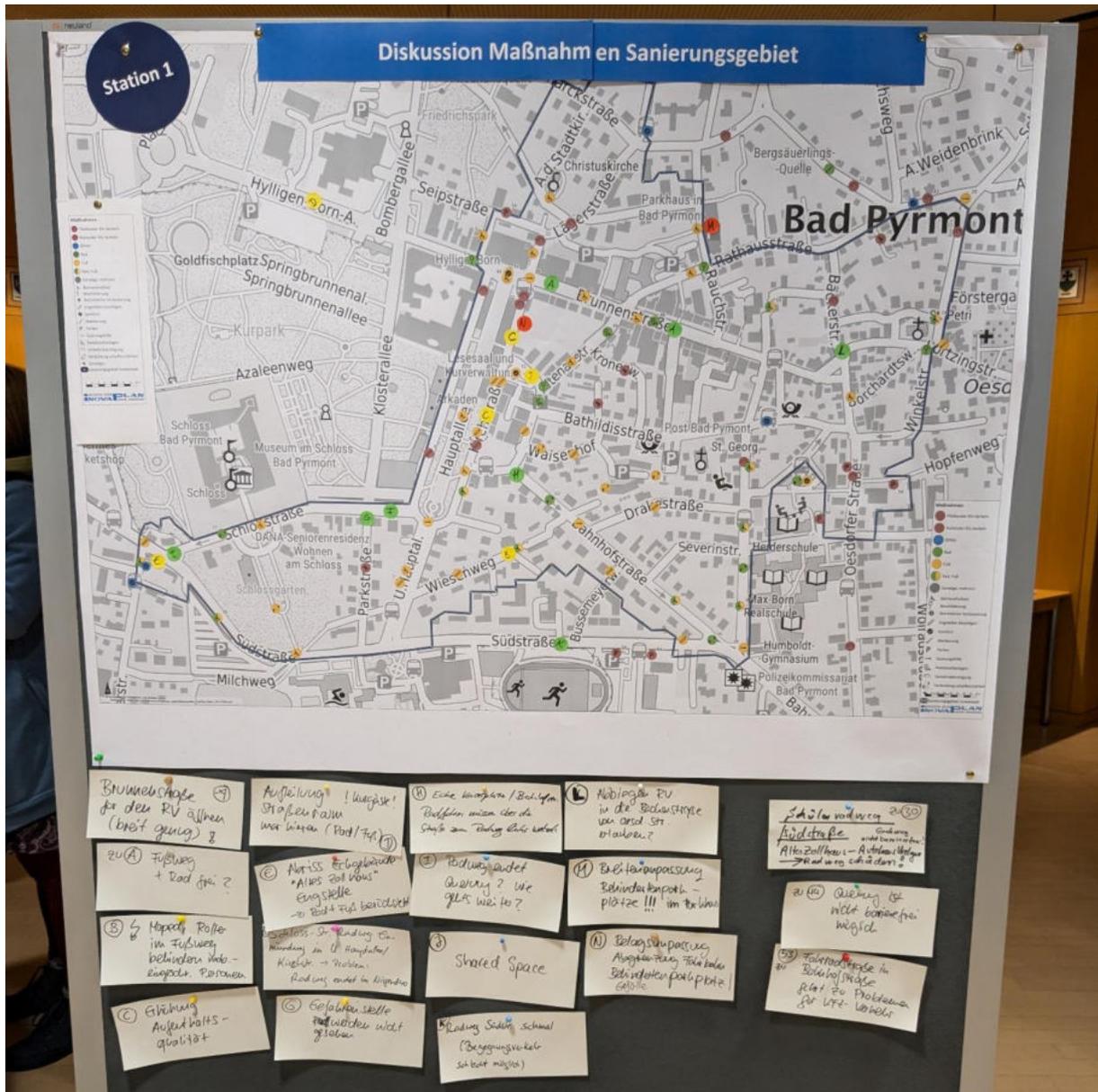
## Teil II – Maßnahmendiskussion

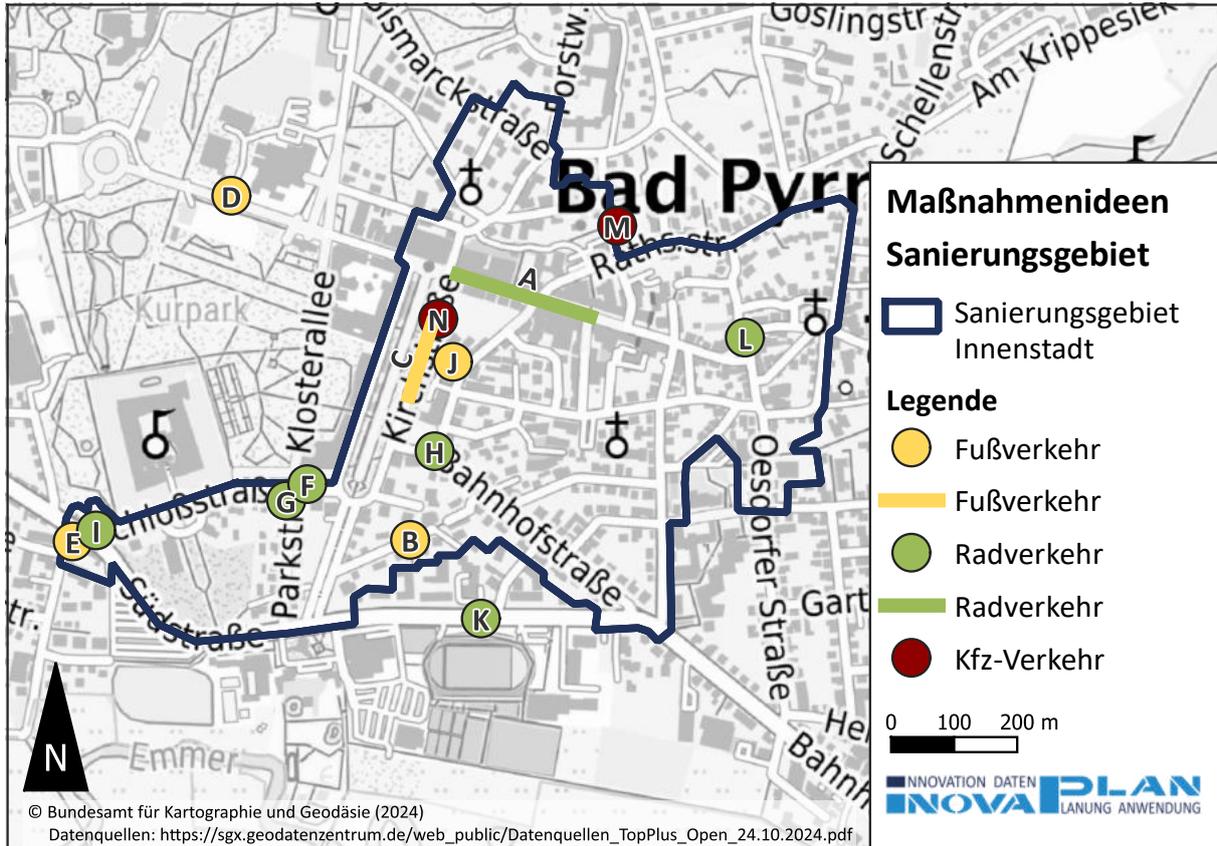
An 2 Stationen (Stellwänden) wird im Anschluss an den offiziellen Informationsteil in der anschließenden Arbeitsphase parallel gearbeitet. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, nach Belieben zwischen den Stationen zu wechseln oder auch nur Einzelne zu besuchen.



## Station 1 – Maßnahmen Sanierungsgebiet

An Station 1 haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die konkret verorteten Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes zu diskutieren und weitere Maßnahmenideen zu ergänzen.





**Ergänzende Maßnahmenideen sortiert nach Verkehrsmittel**

**Kfz-Verkehr**

| Nr. | Lage                 | Beschreibung   |
|-----|----------------------|--|
| M   | Parkhaus Rauchstraße | Behindertenparkplatz ist zu schmal → Markierung des Behindertenparkplatzes an einer anderen Stelle   |
| N   | Kirchstraße          | Neben dem Behindertenparkplatz in der Kirchstraße ist eine Rinne, Gefälle → Belagsanpassung, Freihalten von Hindernissen des Bereichs des Behindertenparkplatzes |

**Fußverkehr**

| Nr. | Lage  | Beschreibung   |
|-----|---|--|
| B   | Wiesenweg (Abschnitt Fußweg)                    | Zu Beginn des Fußwegs ist ein Poller, aktuell wird der Fußweg von Mopeds und Roller genutzt und gefährdet damit die zu Fuß Gehenden und vor allem mobilitätseingeschränkte Personen → Umlaufschranke |
| C   | Kirchstraße (zwischen Kaiser- und Brunnenplatz) | Erhöhung der Aufenthaltsqualität   |

| Nr. | Lage                           | Beschreibung  |
|-----|--------------------------------|---|
| D   | Hylligen-Born-Allee            | Problem der Aufteilung des Straßenraums: Kurgäste nutzen den asphaltierten Weg in der Mitte der Straße statt Gehweg im Seitenraum (wassergebundene Decke im Seitenraum wird nicht benutzt) → Markierung der Aufteilung? |
| E   | Ecke Südstraße/<br>Emmerstraße | Eckgebäude „Altes Zollhaus“ wird aktuell abgerissen, der Gehweg an der Südstraße ist eine Engstelle im Seitenraum → Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs beim Neubau   |
| J   | Altenauplatz                   | Einrichtung Shared Space  |

**Radverkehr**

| Nr. | Lage   | Beschreibung   |
|-----|--|--|
| A   | Brunnenstraße  | Ganztägige Öffnung der Brunnenstraße für den Radverkehr<br>– Fußweg + Rad frei<br>– Neuordnung des Verkehrsraum, eigene Infrastruktur für den Radverkehr   |
| F   | Schloßstraße / Untere<br>Hauptallee / Kirch-<br>straße | Radweg aus der Schloßstraße endet im Nirgendwo → Weiterführung der Radinfrastruktur  |
| G   | Schloßstraße /<br>Parkstraße                           | Unübersichtlicher Knotenpunkt, Rad- und Fußverkehr in der Schloßstraße nehme die Einmündung schlecht war (Pflasterung) und der Kfz-Verkehr aus der Parkstraße sieht den Rad- und Fußverkehr zu spät → Überarbeitung des Knotenpunkts |
| H   | Kaiserplatz /<br>Bahnhofstraße                         | Radverkehr muss über die Straße zum Radweg nach links wechseln → Führung Radverkehr anpassen, Querung, Neuordnung des Knotenpunkts, falls Bahnhofstraße zur Fahrradstraße wird   |
| I   | Südstraße /<br>Schloßstraße                            | Radweg Südstraße endet, wie geht's weiter? Querung? → Überarbeitung des Knotenpunkts   |
| K   | Südstraße  | Radweg ist zu schmal (Begegnungsverkehr ist schwer möglich) → Verbreiterung Radinfrastruktur   |
| L   | Bäckerstraße /<br>Oesdorfer Straße                     | Aktuell ist das Abbiegen für den Radverkehr von der Oesdorfer Straße in die Bäckerstraße nicht erlaubt, jedoch wichtige Verbindung für den Radverkehr → Abbiegen für den Radverkehr erlauben   |

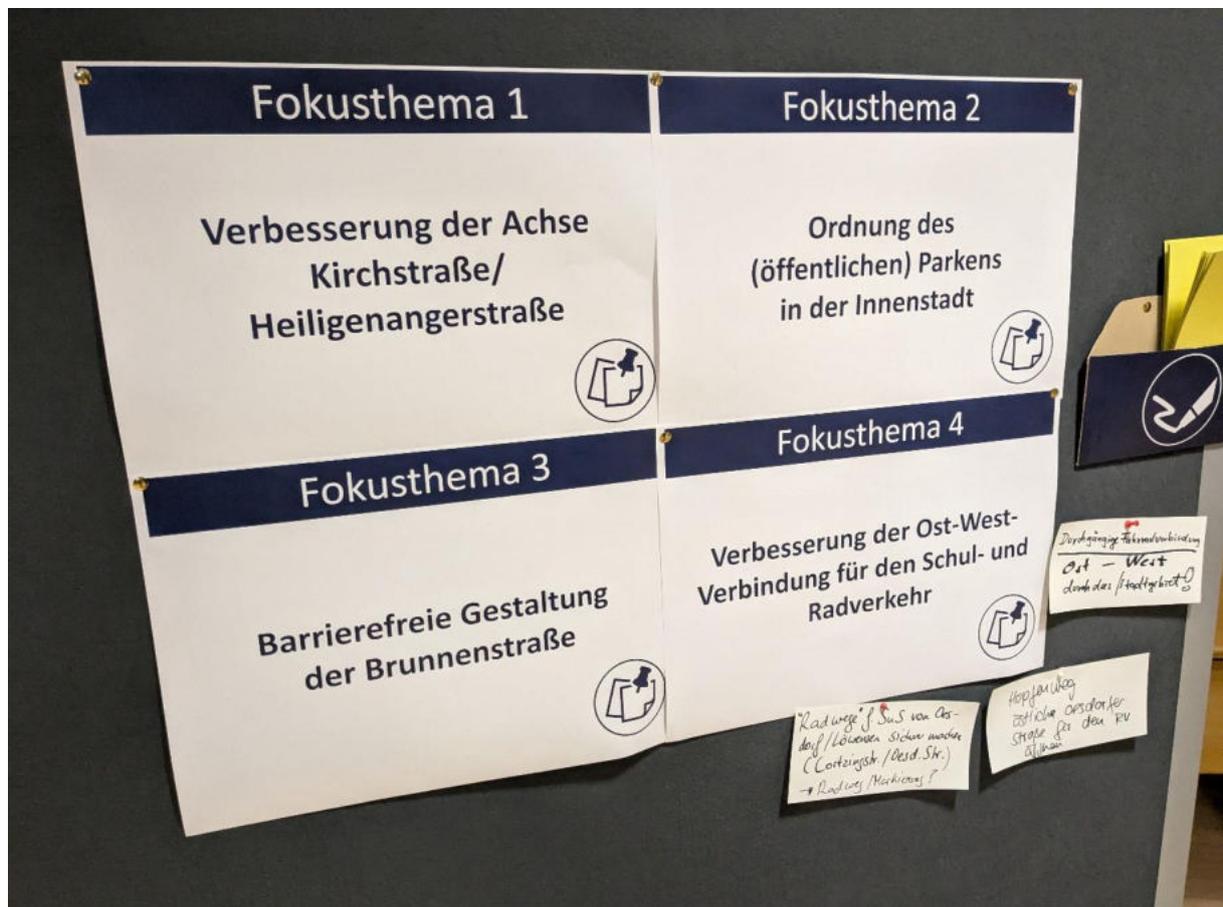
**ÖPNV**

- Keine Anmerkungen zum ÖPNV

Anmerkungen zu den bereits verorteten Maßnahmen

| Nr.   | Lage          | Beschreibung   |
|-------|---------------|--|
| Zu 30 | Südstraße     | Schülerradweg Südstraße weist große Schäden auf, Engstelle „Altes Zollhaus“, Radweg endet                              |
| Zu 44 | Schloßstraße  | Querung der Schloßstraße ist nicht barrierefrei möglich, hoher Bordstein/Stufen nördlicher Gehweg                      |
| Zu 53 | Bahnhofstraße | Geplante Fahrradstraße in der Bahnhofstraße hat starke Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr → Alternative Verkehrsführung? |

Station 1 – Fokusthemen



**Fokusthema 1: Verbesserung der Achse Kirchstraße / Heiligenangerstraße**

- Keine Ideen/Anmerkungen

**Fokusthema 2: Ordnung des (öffentlichen) Parkens in der Innenstadt**

- Keine Ideen/Anmerkungen

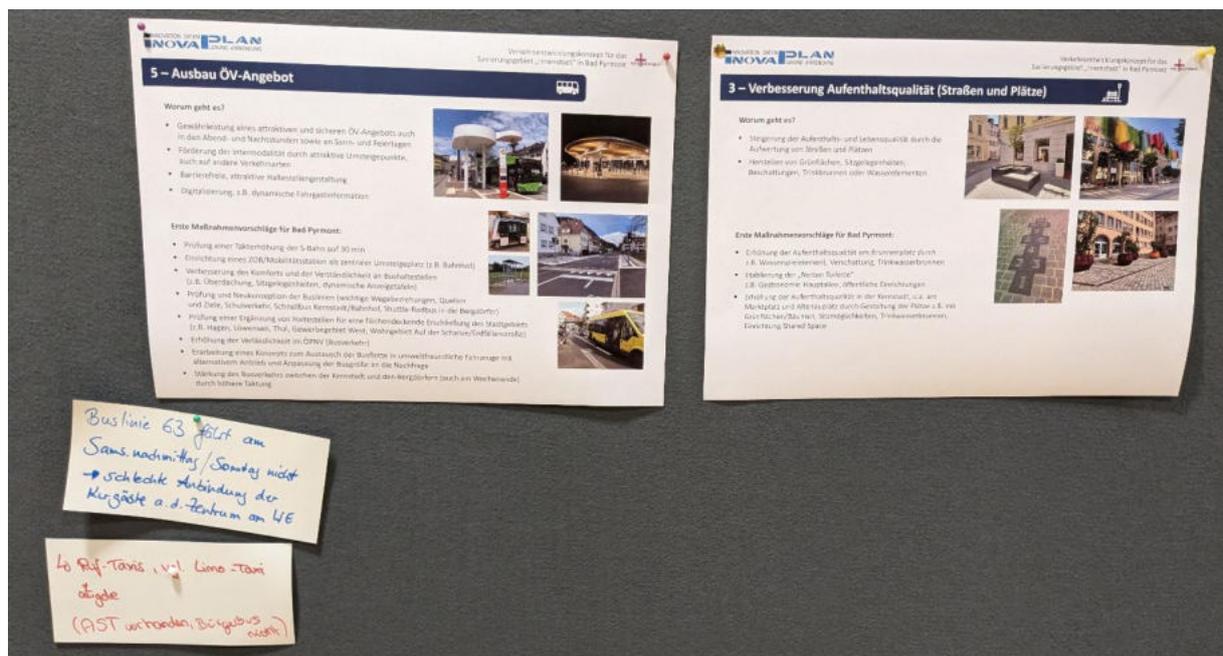
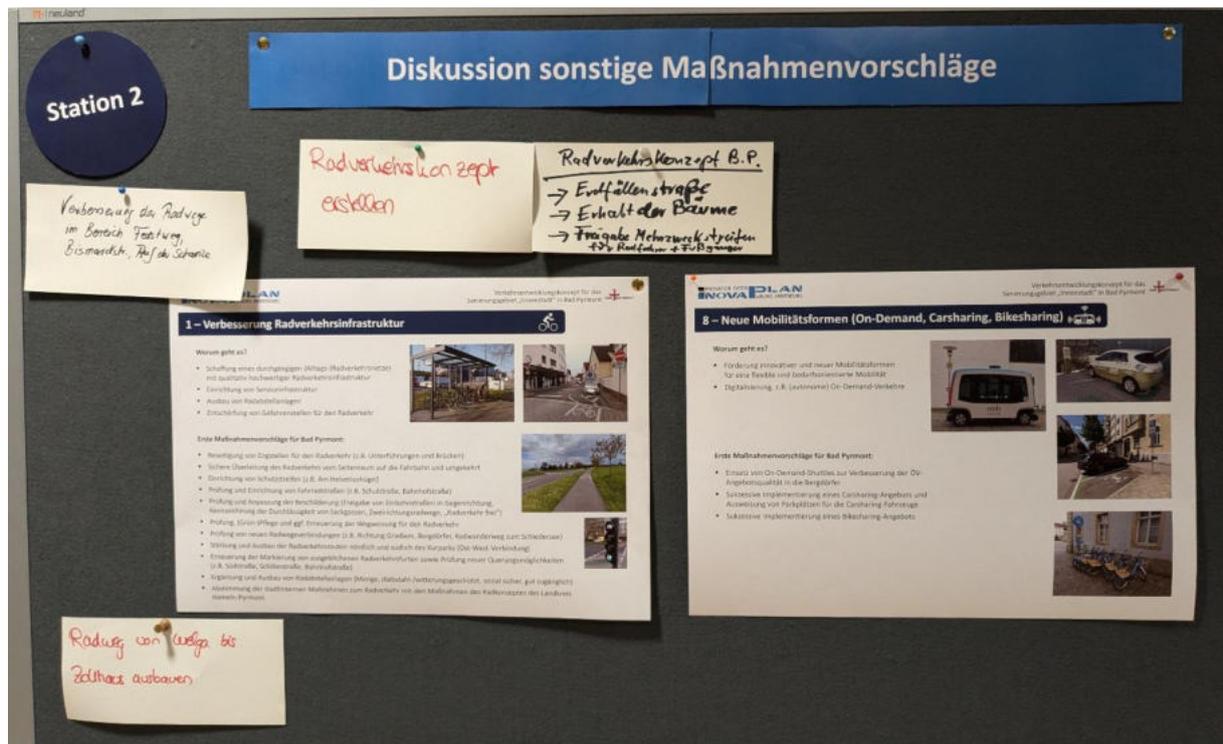
**Fokusthema 3: Barrierefreie Gestaltung der Brunnenstraße**

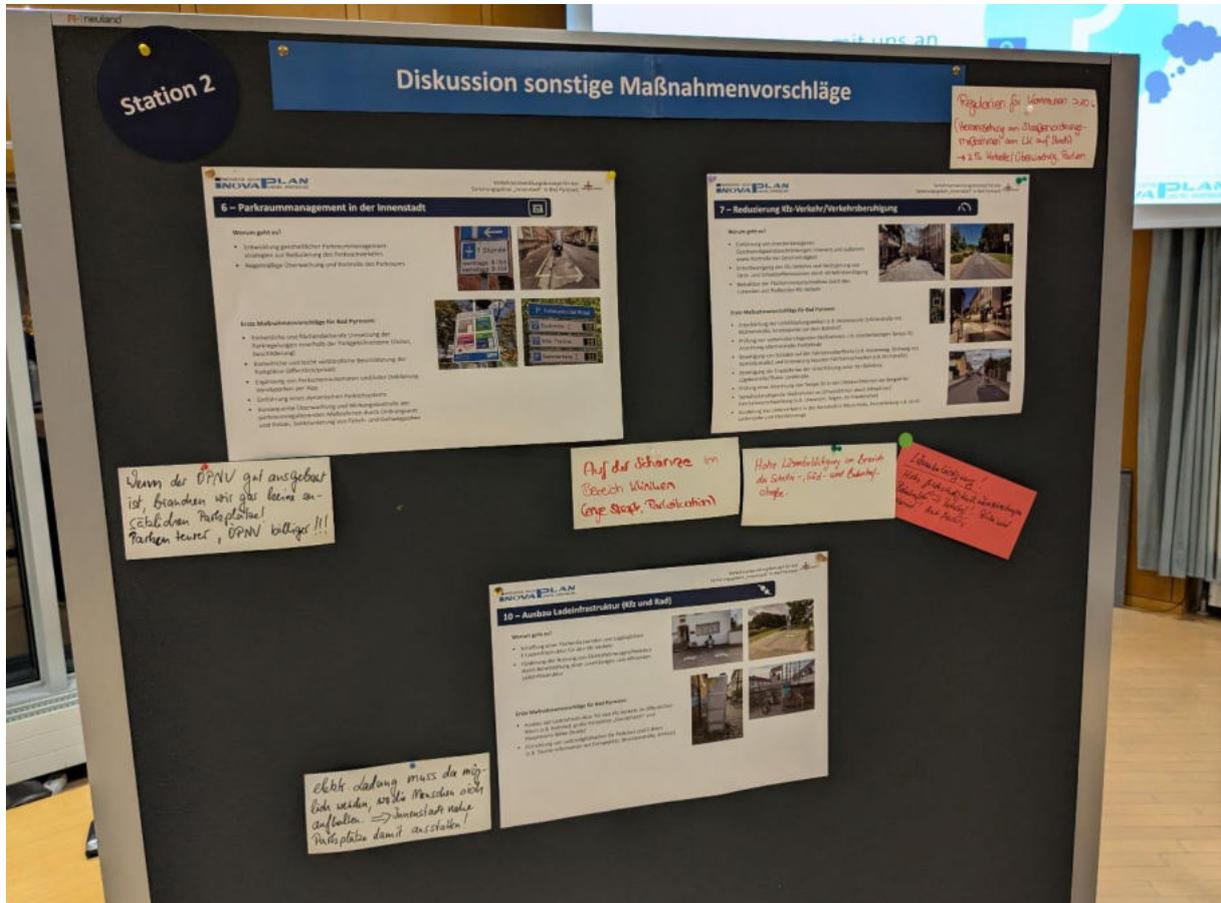
- Keine Ideen/Anmerkungen

**Fokusthema 4: Verbesserung der Ost-West-Verbindung für den Schul- und Radverkehr**

- Es braucht eine durchgehende Fahrradverbindung Ost-West durch das Stadtgebiet.
- Hopfenweg östlich der Oesdofer Straße für den Radverkehr öffnen
- „Radwege“ für Schülerinnen und Schüler von Oesdorf und Löwensen sicher machen (Lortzingstraße, Oesdorfer Straße) → Radweg/Markierung?

**Station 2 – Sonstige Maßnahmenvorschläge**





### 1 - Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur

- Verbesserung der Radwege im Bereich Forstweg, Bismarckstraße, Auf der Schanze
- Radverkehrskonzept erstellen
- Radwege vom Autohaus Welger bis Zollhaus ausbauen
- Erdfällenstraße: Erhalt der Bäume, Freigabe Mehrzweckstreifen für Rad- und Fußverkehr

### 2 - Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität

- Keine Anmerkungen

### 3 - Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)

- Keine Anmerkungen

### 4 - Durchgängige Barrierefreiheit

- Keine Anmerkungen

### 5 - Ausbau ÖV-Angebot

- Buslinie 63 fährt am Samstagnachmittag/Sonntag nicht, schlechte Anbindung der Kurgäste an das Zentrum am Wochenende
- Ruf-Taxis (vgl. Limo Taxi Lügde)

### 6 - Parkraummanagement in der Innenstadt

- Wenn der ÖPNV gut ausgebaut ist, brauchen wir gar keine zusätzlichen Parkplätze! Parken teuer, ÖPNV billiger!
- Auf der Schanze im Bereich der Kliniken (enge Straße, Parksituation)

### 7 - Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung

- Hohe Lärmbelästigung im Bereich Schiller-, Süd-, und Bahnhofstraße
- Lärmbelästigung, hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Bahnhofstraße zwischen Humboldtstraße und Bahnhof, Polizei wird ignoriert, auch nachts
- Regularien für Kommunen >10.000 Einwohnende: Heranziehen von Straßenordnungsmaßnahmen vom LK auf Stadt → Kontrolle/Überwachung, Parken

### 8 - Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikesharing)

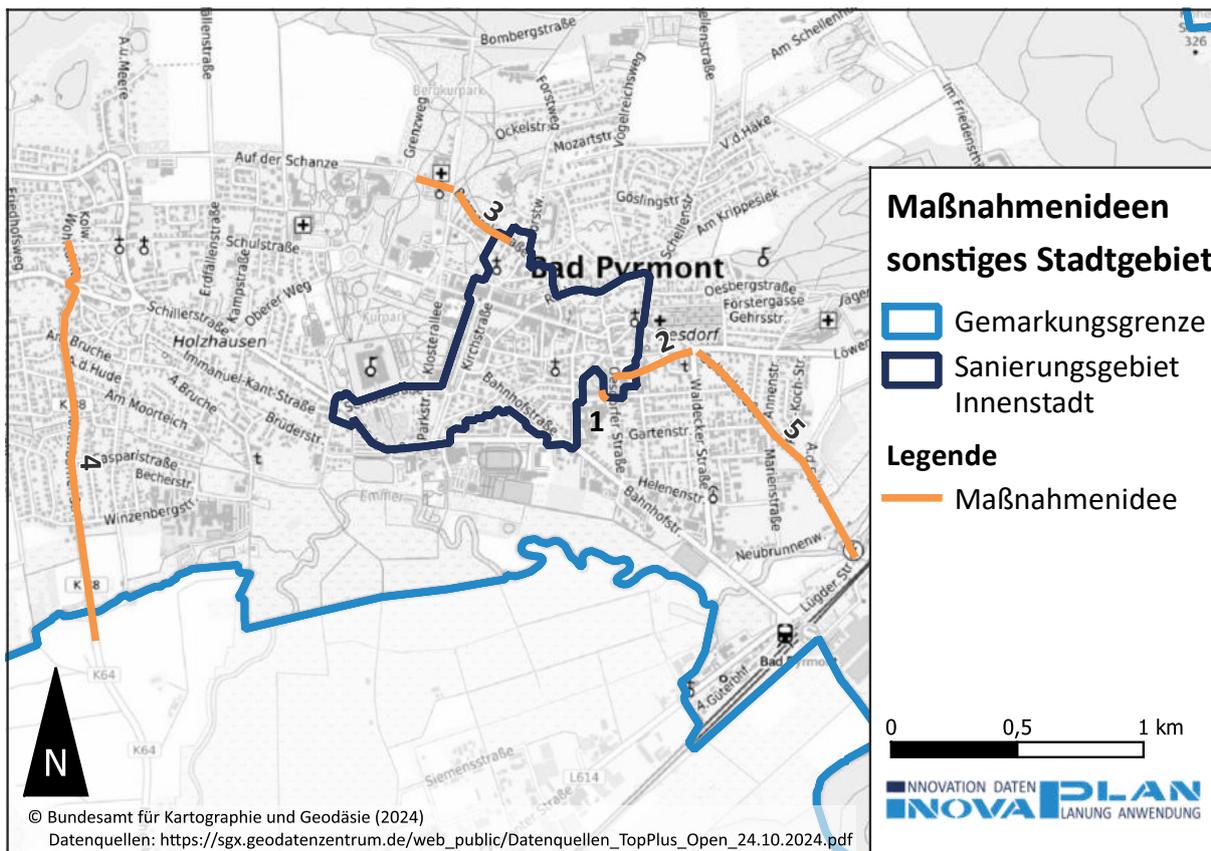
- Keine Anmerkungen

### 9 - Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur

- Keine Anmerkungen

### 10 - Ausbau Ladeinfrastruktur

- Elektrische Ladung muss da möglich sein, wo die Menschen sich aufhalten → Innenstadtnah Parkplätze ausstatten



| Nr. | Lage                | Beschreibung  |
|-----|---------------------|---|
| 1   | Georg-Viktor-Straße | Gefahrenpunkt „letzter kleiner Zipfel“ der Georg-Viktor-Straße zum Lehrerparkplatz Herderschule durch Elterntaxis entschärfen   |
| 2   | Hopfenweg           | Freigabe Hopfenweg für Radverkehr möglich? (wird jetzt schon von Schülerinnen und Schülern genutzt als Schulweg)  |
| 3   | Bismarckstraße      | Bismarckstraße ab An der Stadtkirche bis Medianklinik: Parken teilweise auf dem Gehweg erlaubt, Autos parken meist schon fast komplett auf dem Gehweg → Markierung auf dem Gehweg als Begrenzung    |
| 4   | Hohenborner Straße  | Durchgängiger Radweg Hohenborner Straße Richtung Hagener Straße auf beide Seiten, Wegweisung bzw. Radwegeführung für Radverkehr von Hohenborner Straße Richtung Schulstraße (künftig Fahrradstraße) |
| 5   | Solbadstraße        | (markierte) Fahrradstreifen an beiden Seiten der Fahrbahn, Parkverbot im unteren Bereich der Solbadstraße, Abstimmung von Flächen für Anwohnende, Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen               |

Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bad Pyrmont

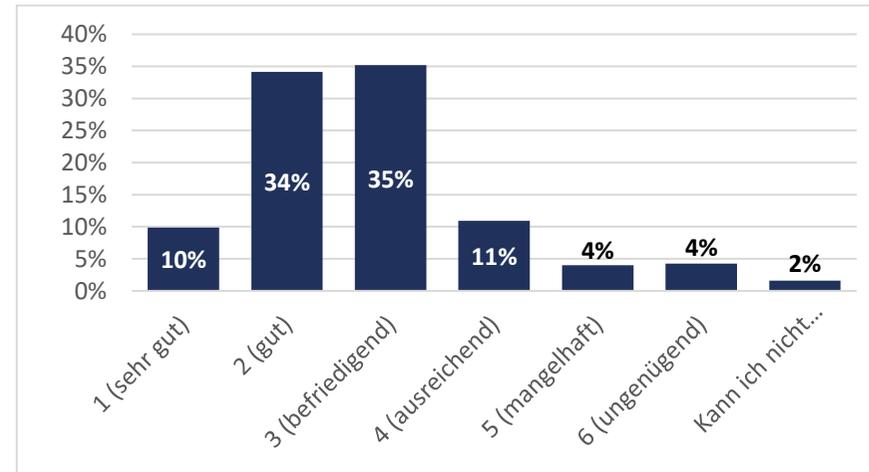
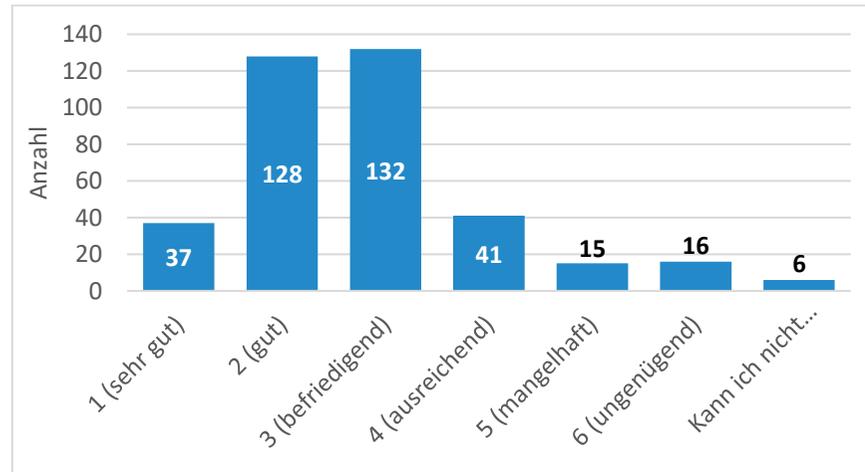
# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Aufbereitete Befragungsergebnisse



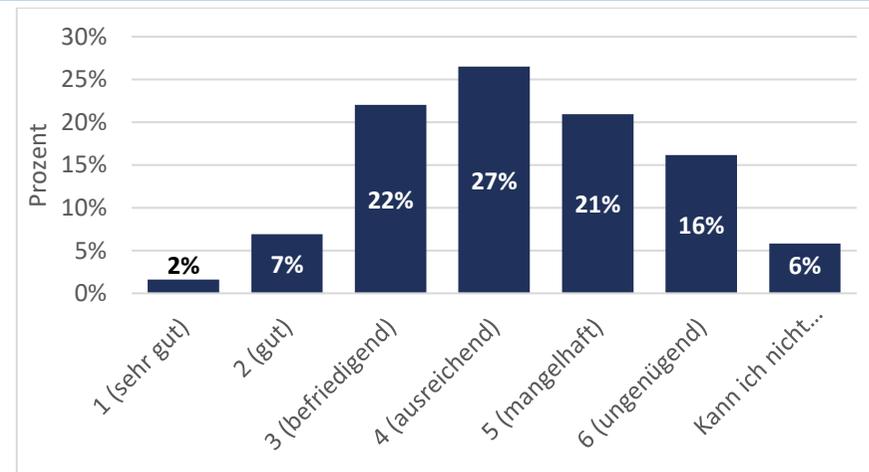
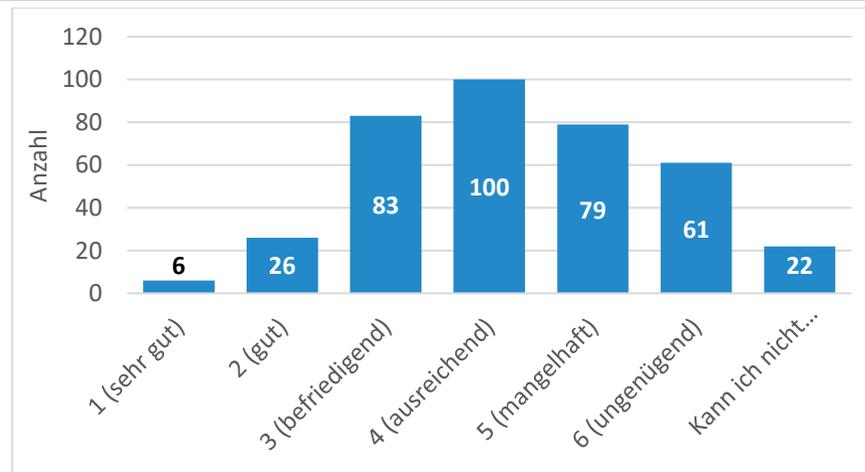
**Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den Fußverkehr?**

**n = 375**



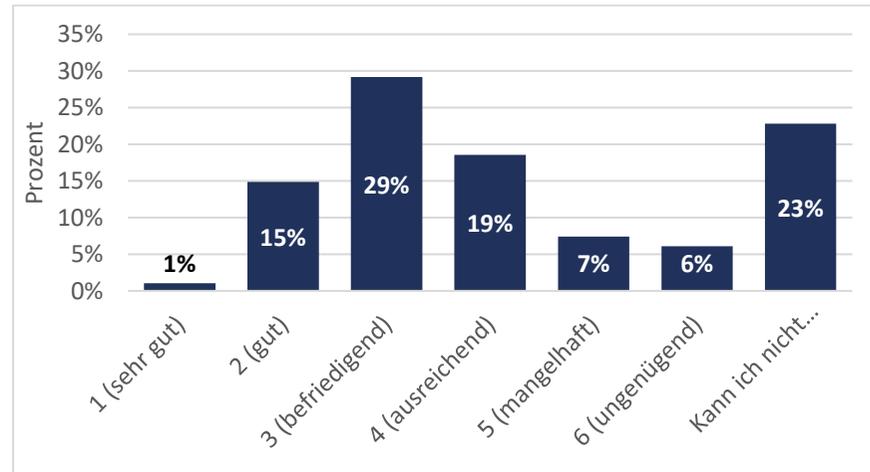
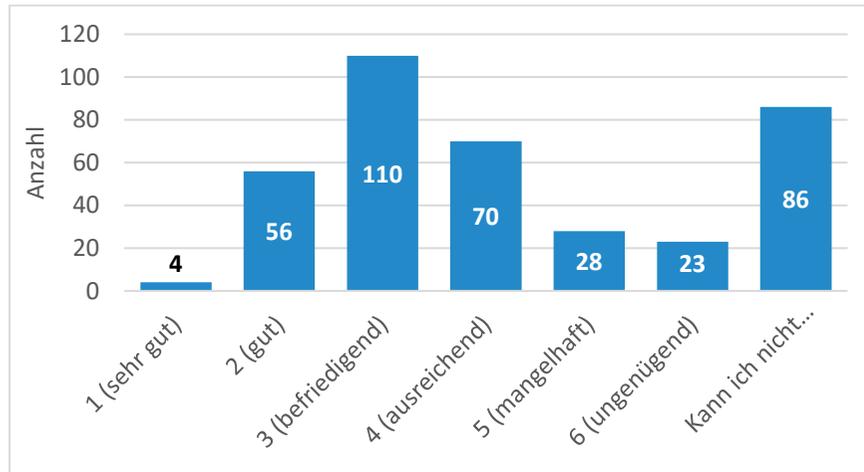
**Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den Radverkehr?**

**n = 377**



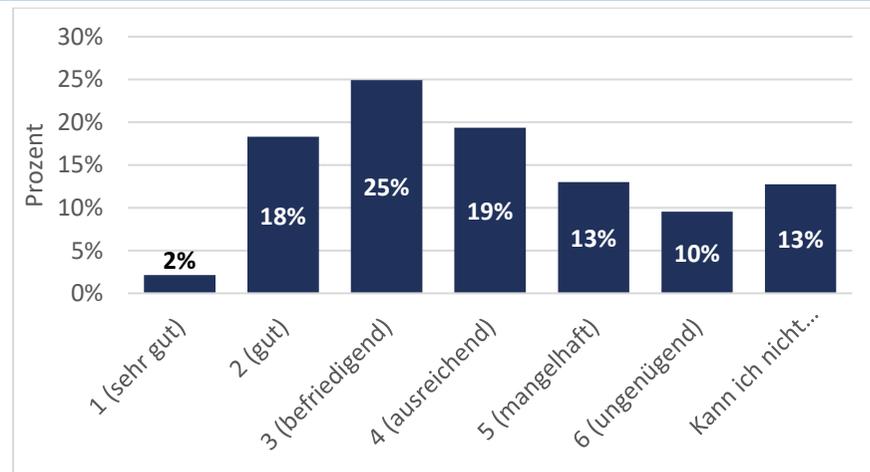
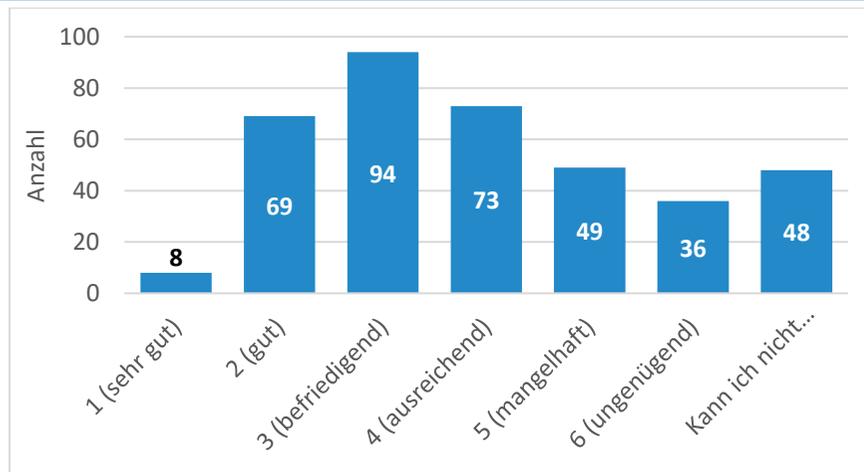
Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den öffentlichen Verkehr (Bus)?

n = 377



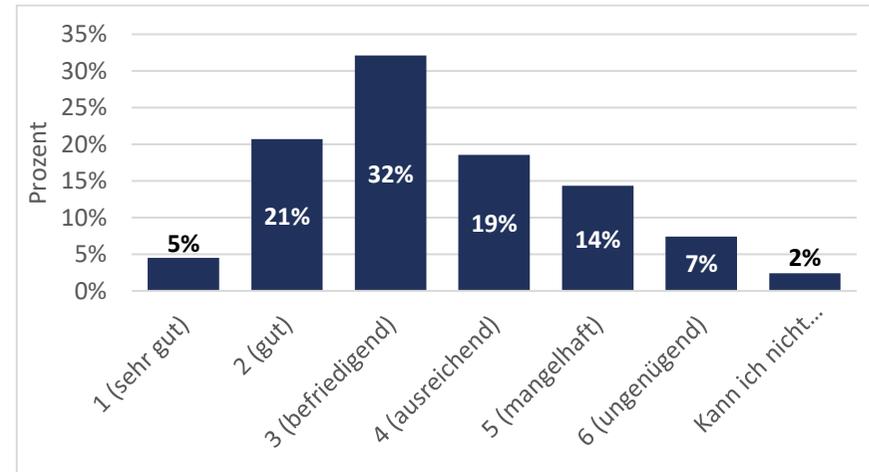
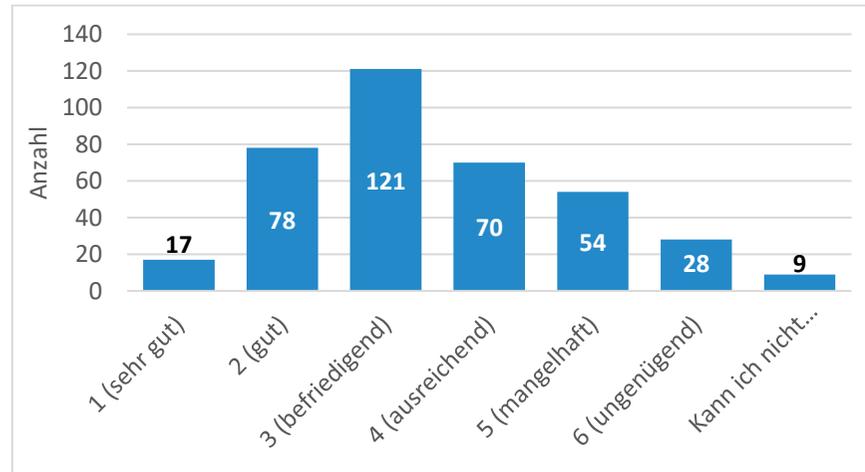
Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den öffentlichen Verkehr (S-Bahn, DB)?

n = 377



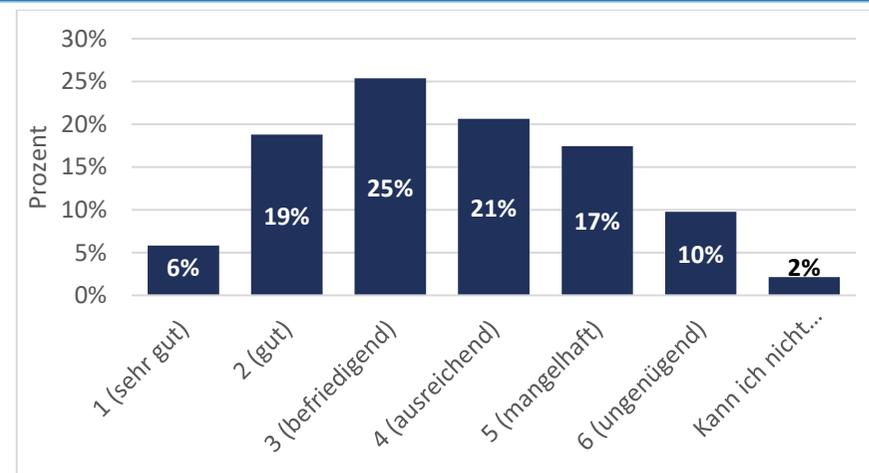
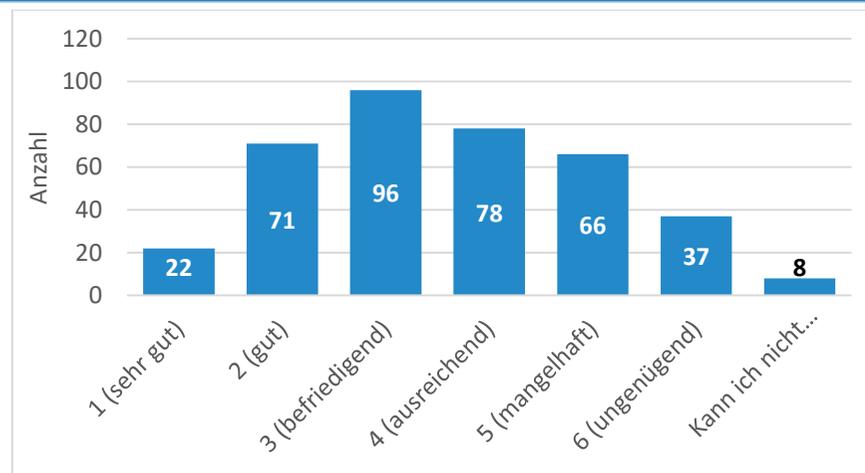
Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den Kfz-Verkehr (fließend)?

n = 377

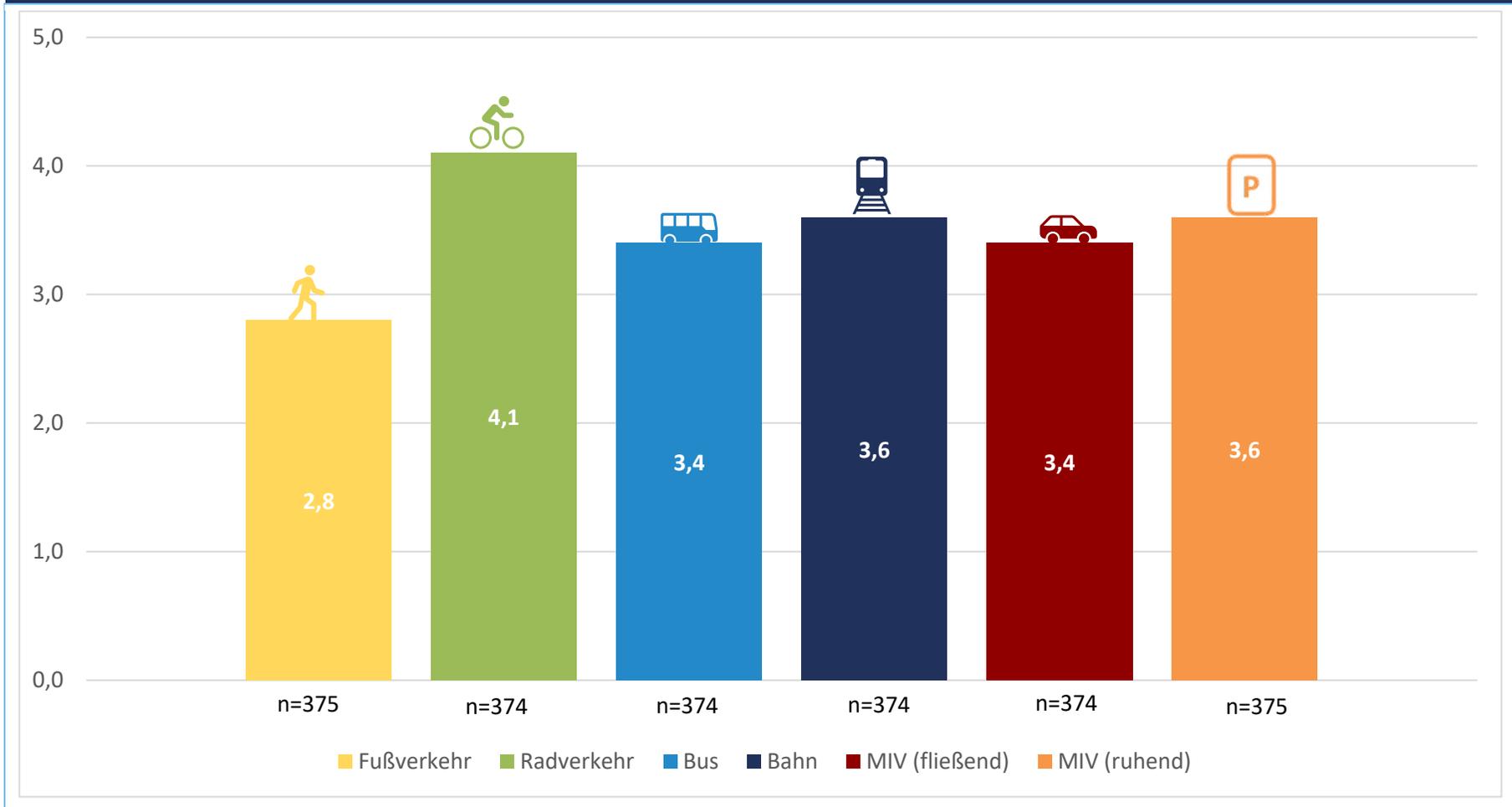


Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den Kfz-Verkehr (ruhend, parken)?

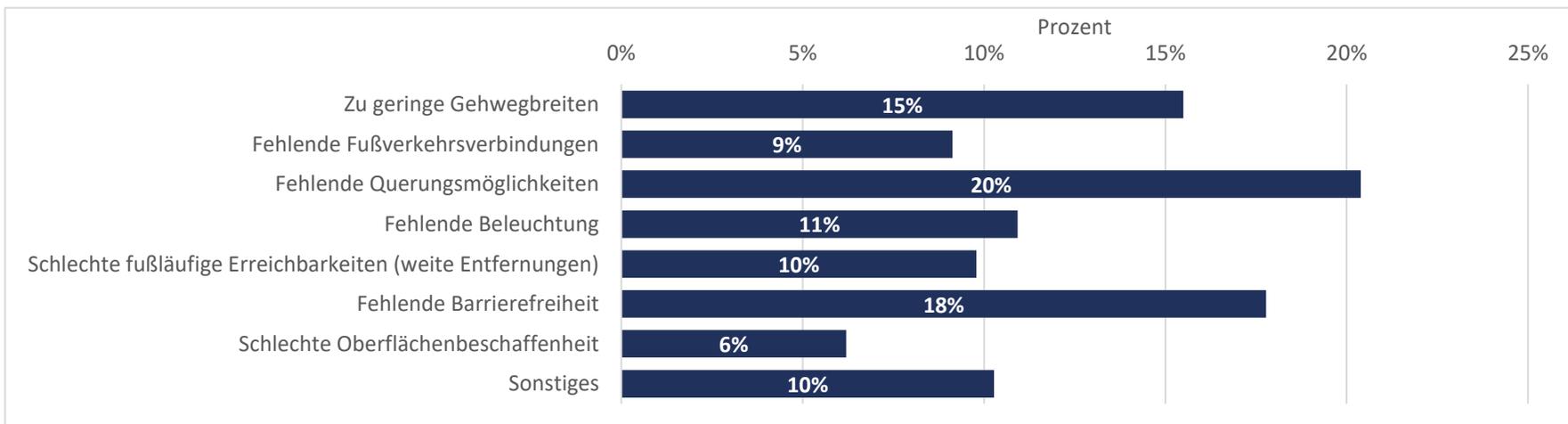
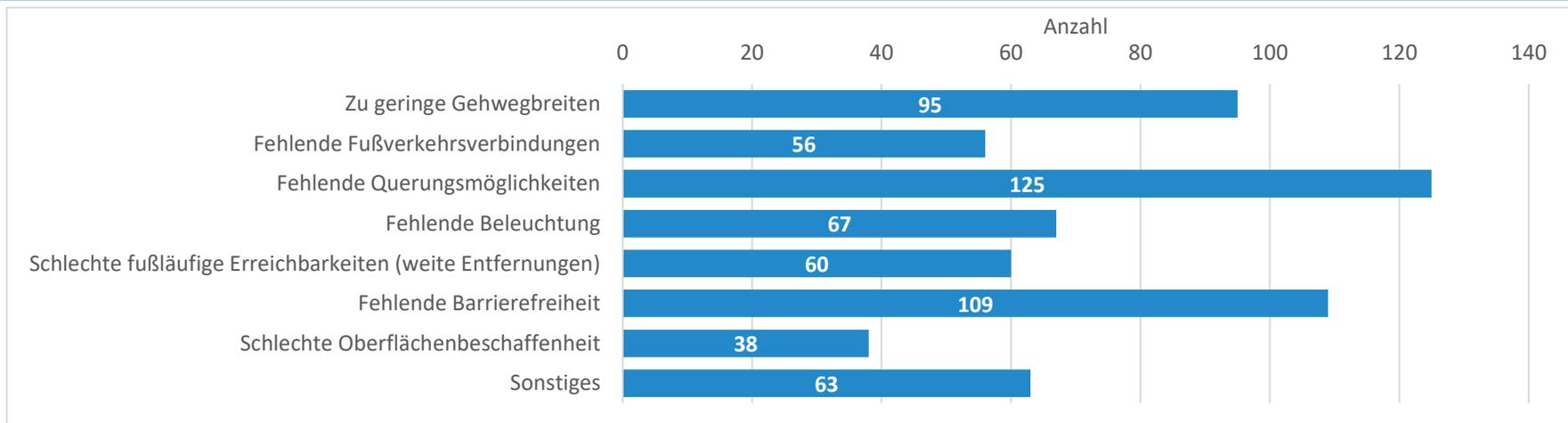
n = 378



**Wie bewerten Sie die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für den Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV (Bus, Bahn), Kfz-Verkehr (ruhend, parken)?  
 Mittelwert der Bewertungen in Schulnoten**

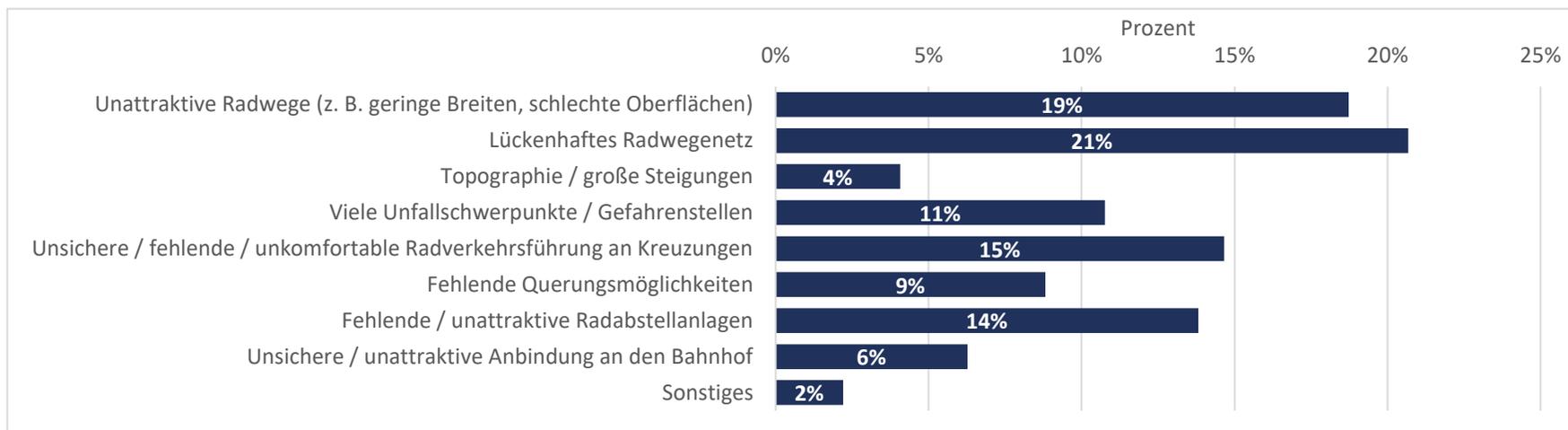
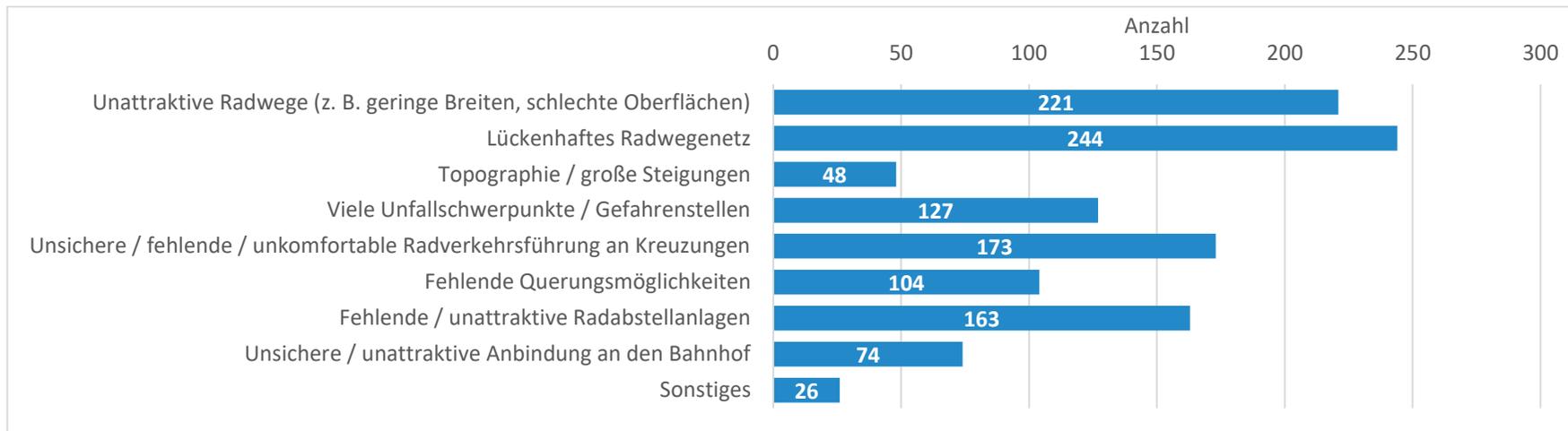


**Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für den Fußverkehr in Bad Pyrmont?**  
*n = 613, Anzahl aller Nennungen [Mehrfachauswahl möglich]*



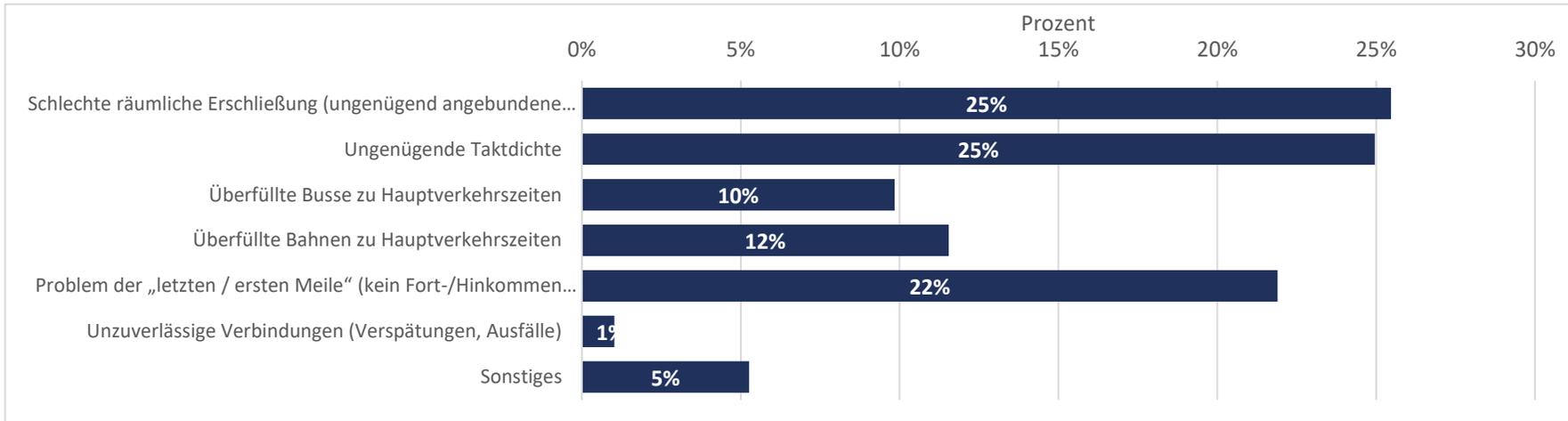
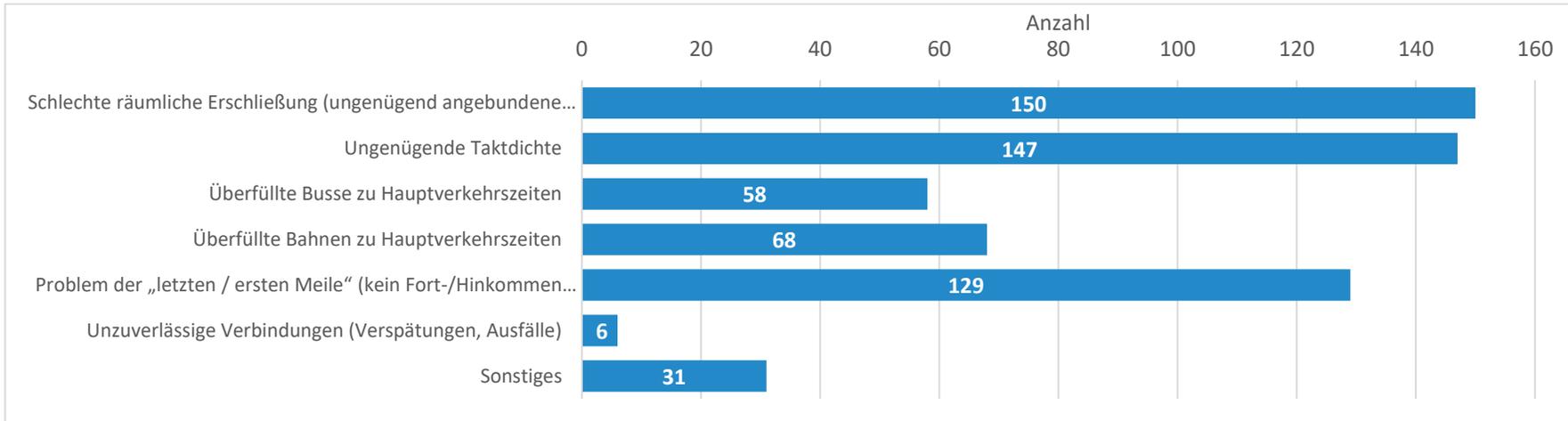
Sonstiges u.a. zugeparkte Straßen/Gehwege, schlechte Trennung Fuß- und Radverkehr, uneindeutige Situation zwischen Brunnenplatz und Brunnenstraße, zu wenig Mülleimer

**Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für den Radverkehr in Bad Pyrmont?**  
*n = 1.180, Anzahl aller Nennungen [Mehrfachauswahl möglich]*



Sonstiges u.a. Anbindung Bergdörfer, Bedürfnisse von Kindern zu wenig beachtet, fehlende, sichere Radabstellanlagen am Bahnhof, Winterdienst auf Radwegen

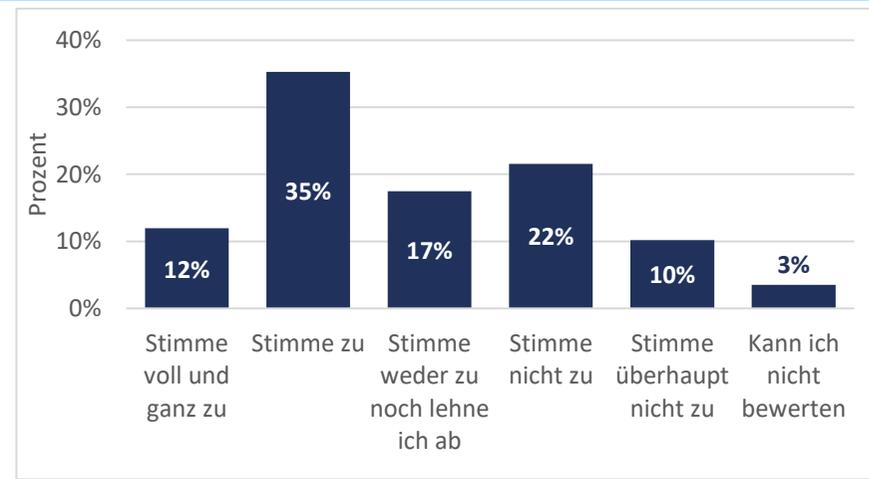
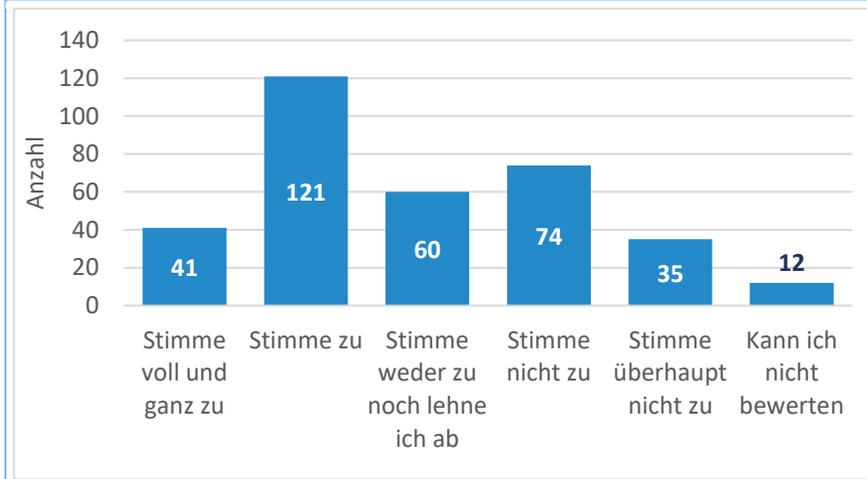
**Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr in Bad Pyrmont?**  
*n = 589, Anzahl aller Nennungen [Mehrfachauswahl möglich]*



Sonstiges u.a. mangelhafte Sicherheit an Bahnhöfen, Fehlende Busverbindungen am Wochenende und nachts, zu grobe Abdeckungsichte, öffentliche Toilette am Bahnhof, Abschaffung der PyrmontCard

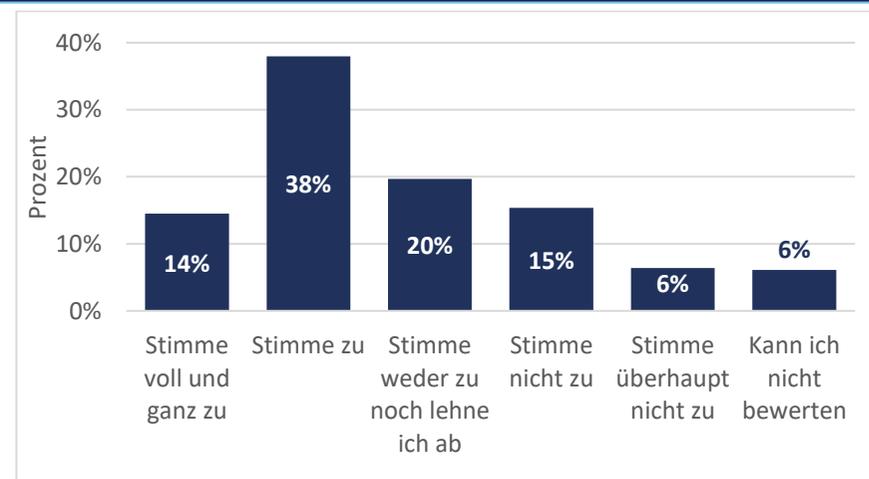
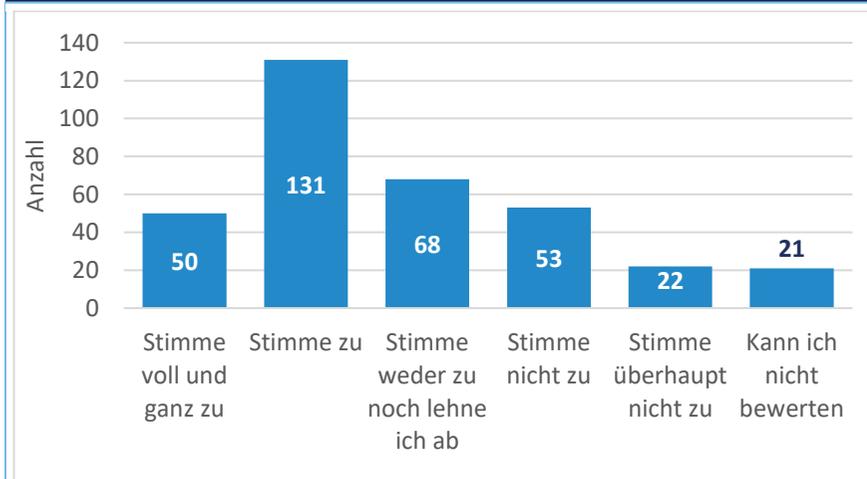
**Meine alltäglichen Ziele (bspw. Arbeit, Schule, Einkaufen) sind gut zu Fuß erreichbar.**

**n = 343**



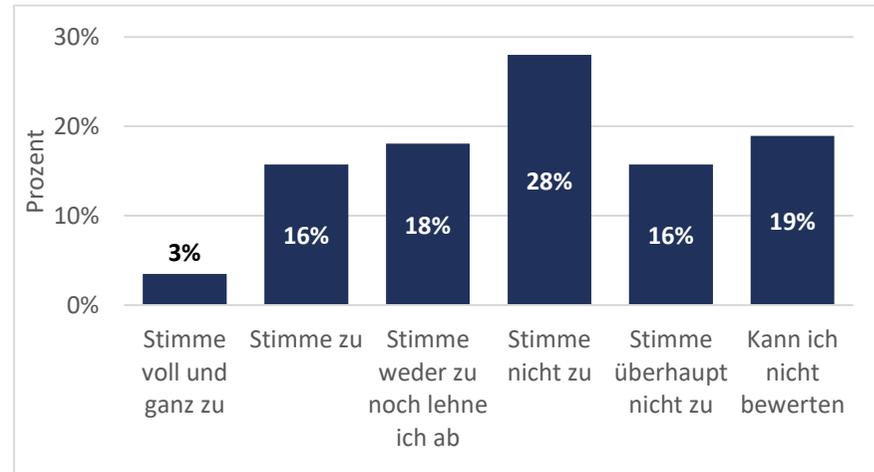
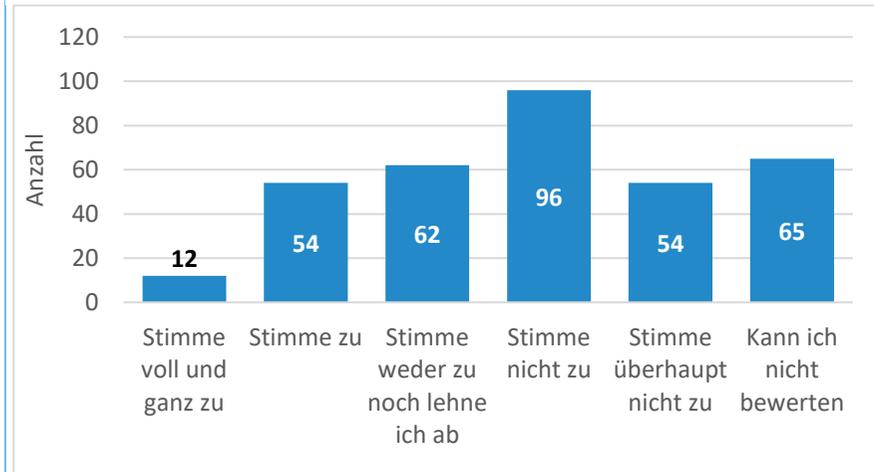
**Meine alltäglichen Ziele (bspw. Arbeit, Schule, Einkaufen) sind gut mit dem Fahrrad erreichbar.**

**n = 345**



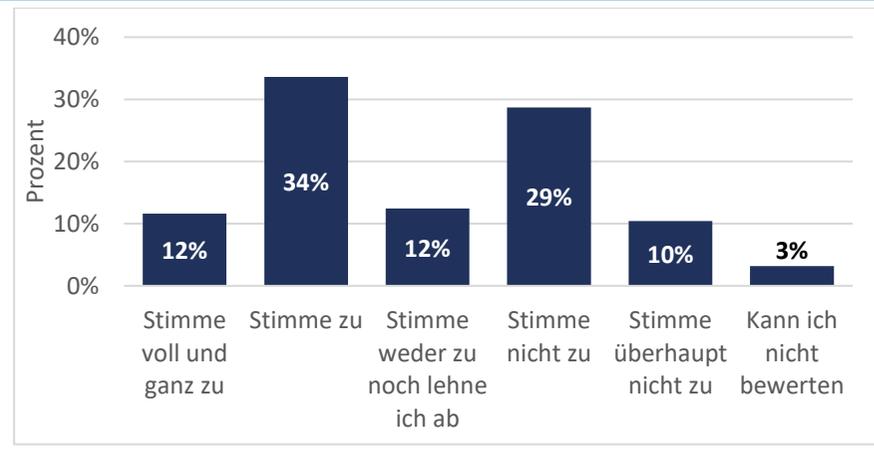
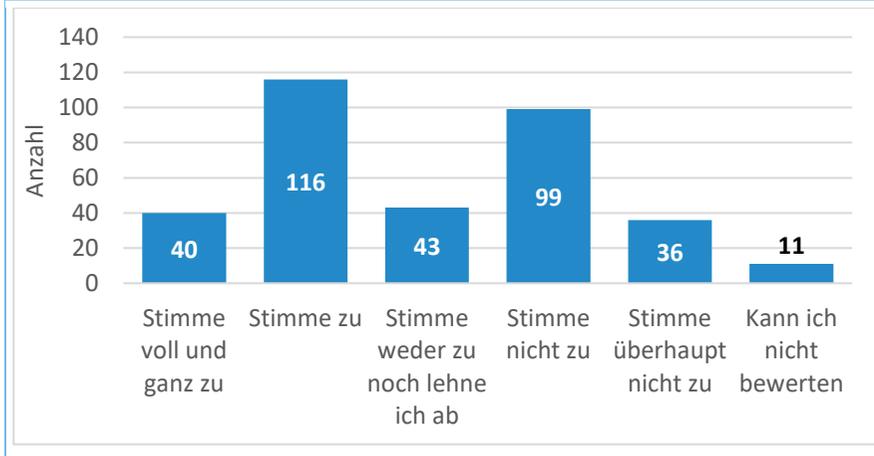
**Meine alltäglichen Ziele (bspw. Arbeit, Schule, Einkaufen) sind gut mit Bus oder Bahn erreichbar.**

**n = 343**



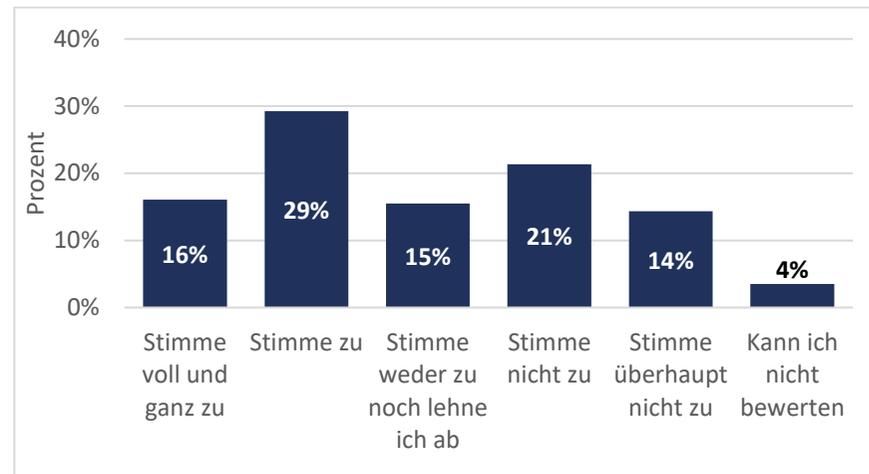
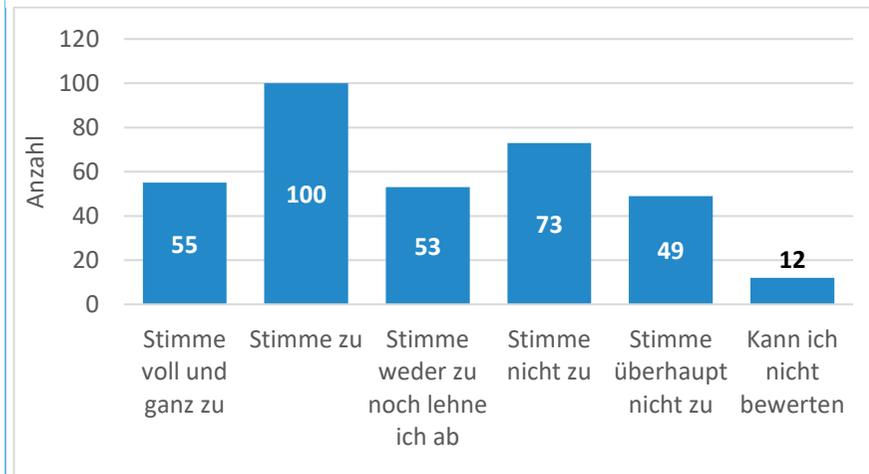
**Ich finde in Bad Pyrmont immer einen freien Parkplatz, wenn ich einen benötige.**

**n = 345**



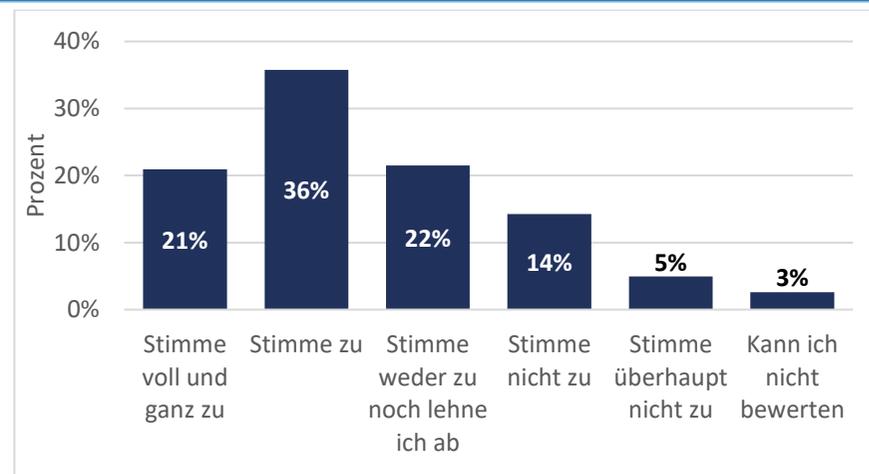
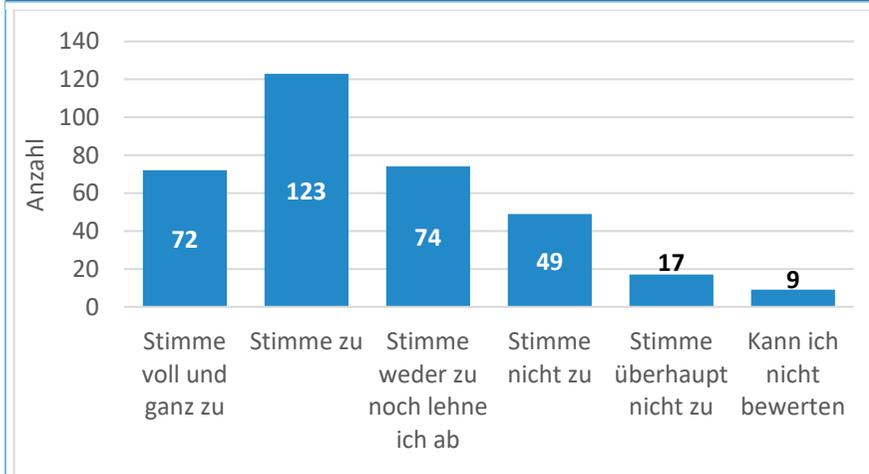
**In Bad Pyrmont gibt es zu wenig Parkplätze.**

*n = 342*



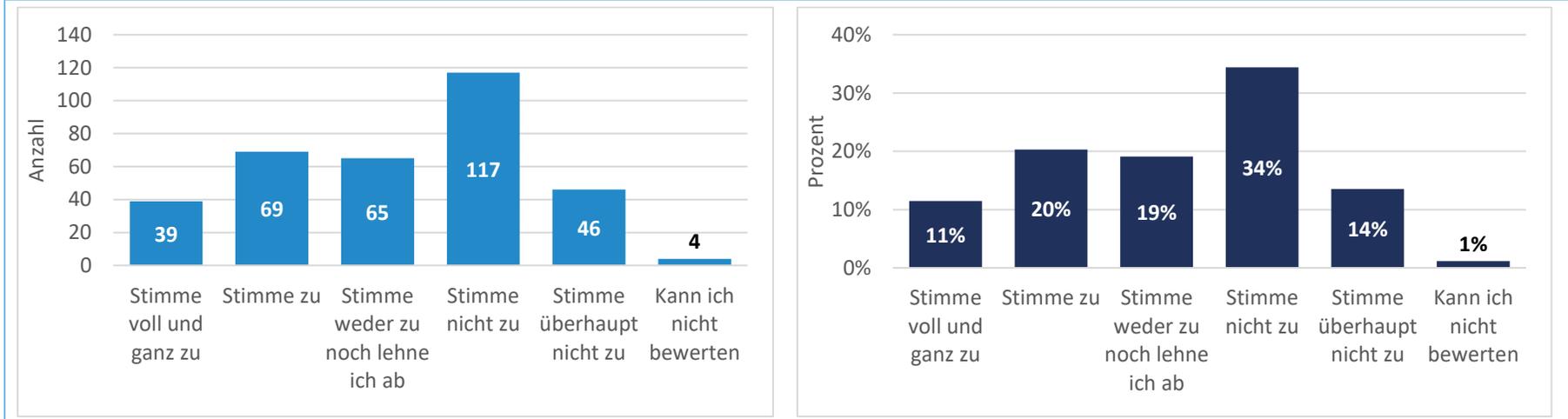
**(Parkende) Pkw dominieren das Bild im öffentlichen Raum.**

*n = 344*



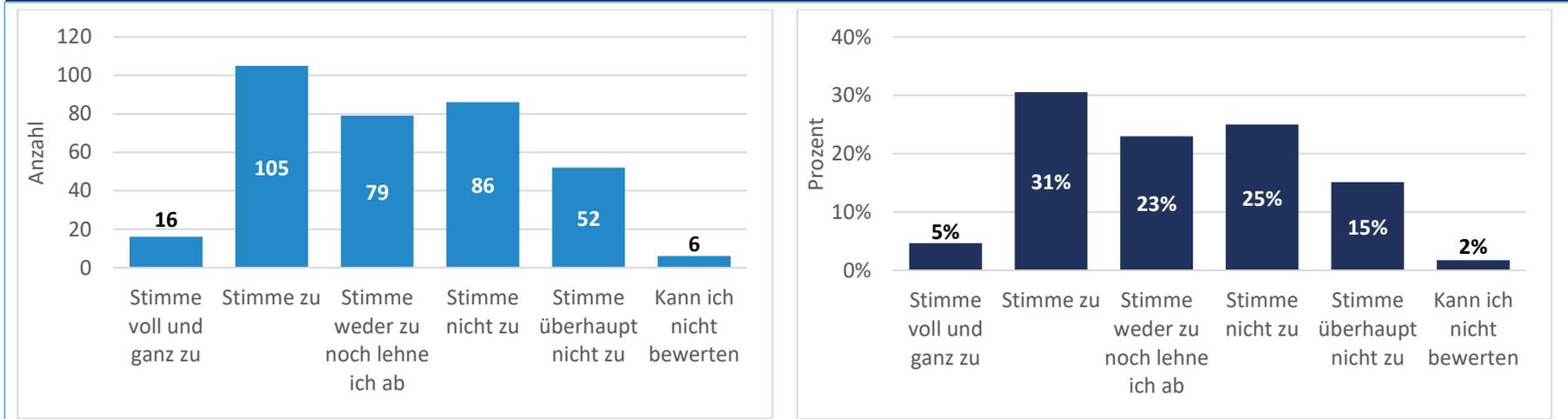
**Es gibt zu wenig Grün im öffentlichen Raum.**

**n = 340**

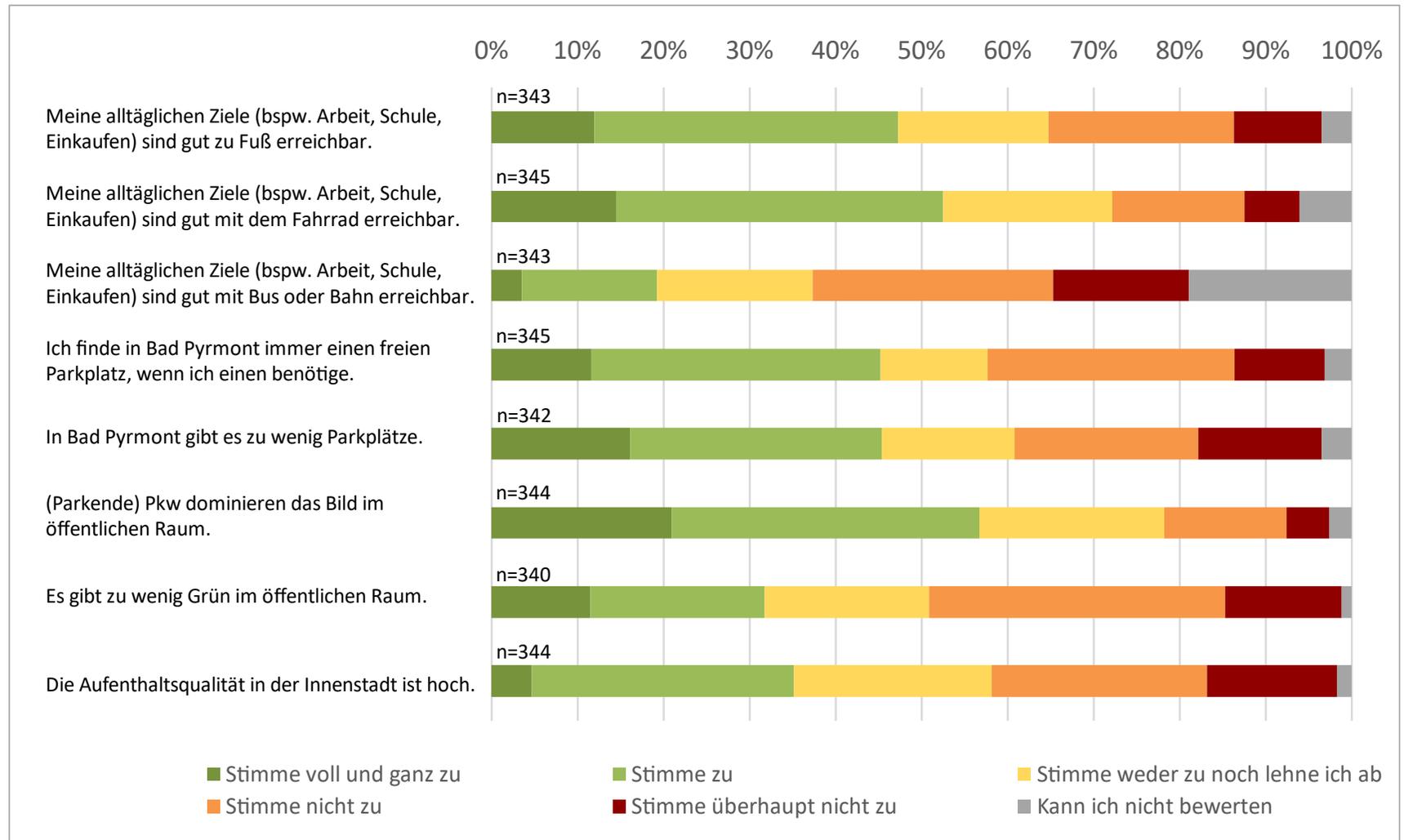


**Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist hoch.**

**n = 344**



**Ergebnisse zur Einschätzung persönlicher Mobilitätsaspekte**  
*Gestapelte Darstellung*

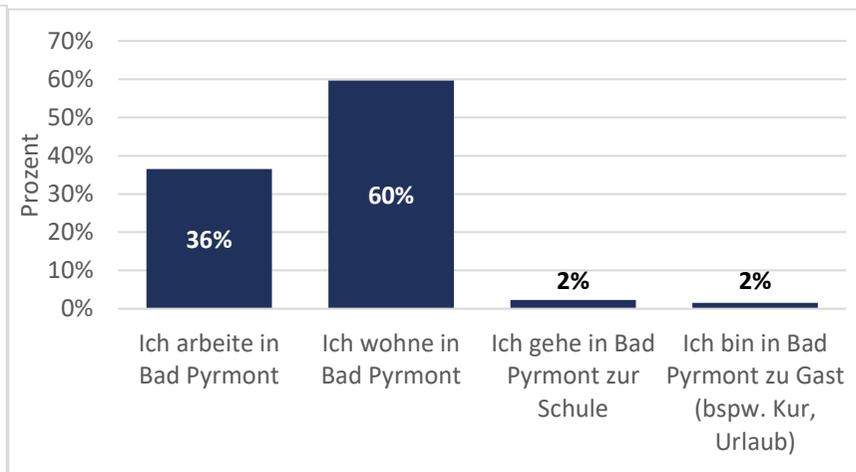
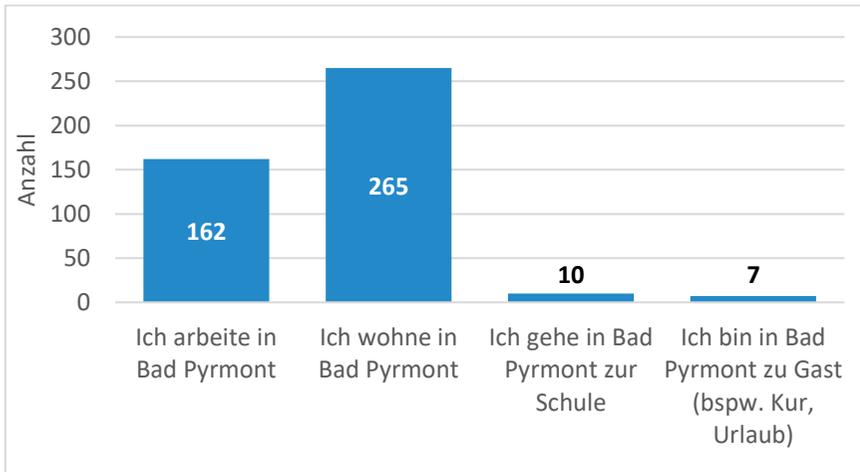


**Relevanz der Handlungsfelder(gewichtet):** 3 Punkte für Rang 1, 2 Punkte für Rang 2, 1 Punkt für Rang 3  
*n = 274 für Rang 1, 264 für Rang 2, 250 für Rang 3*

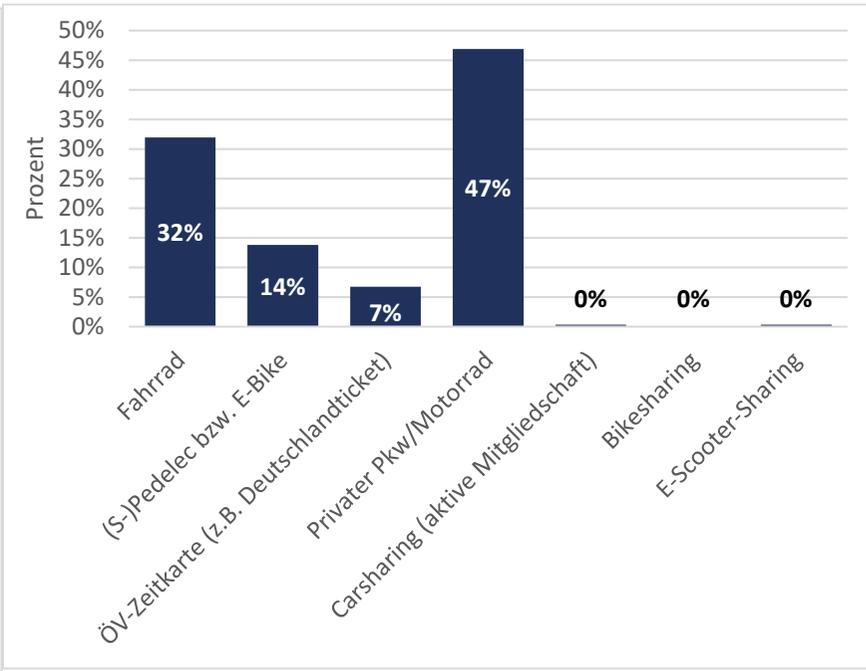
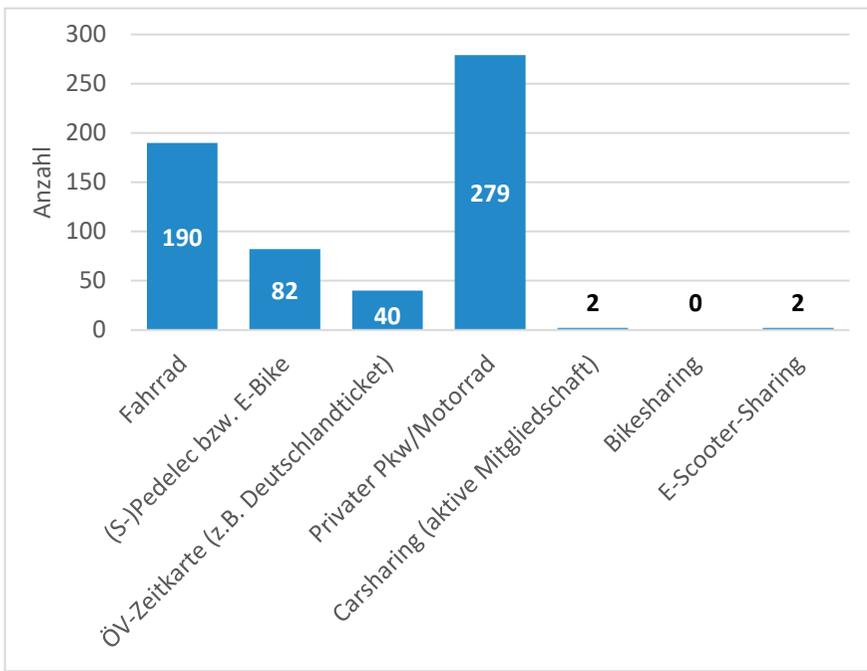


**In welchem Bezug stehen Sie zu Bad Pyrmont?**

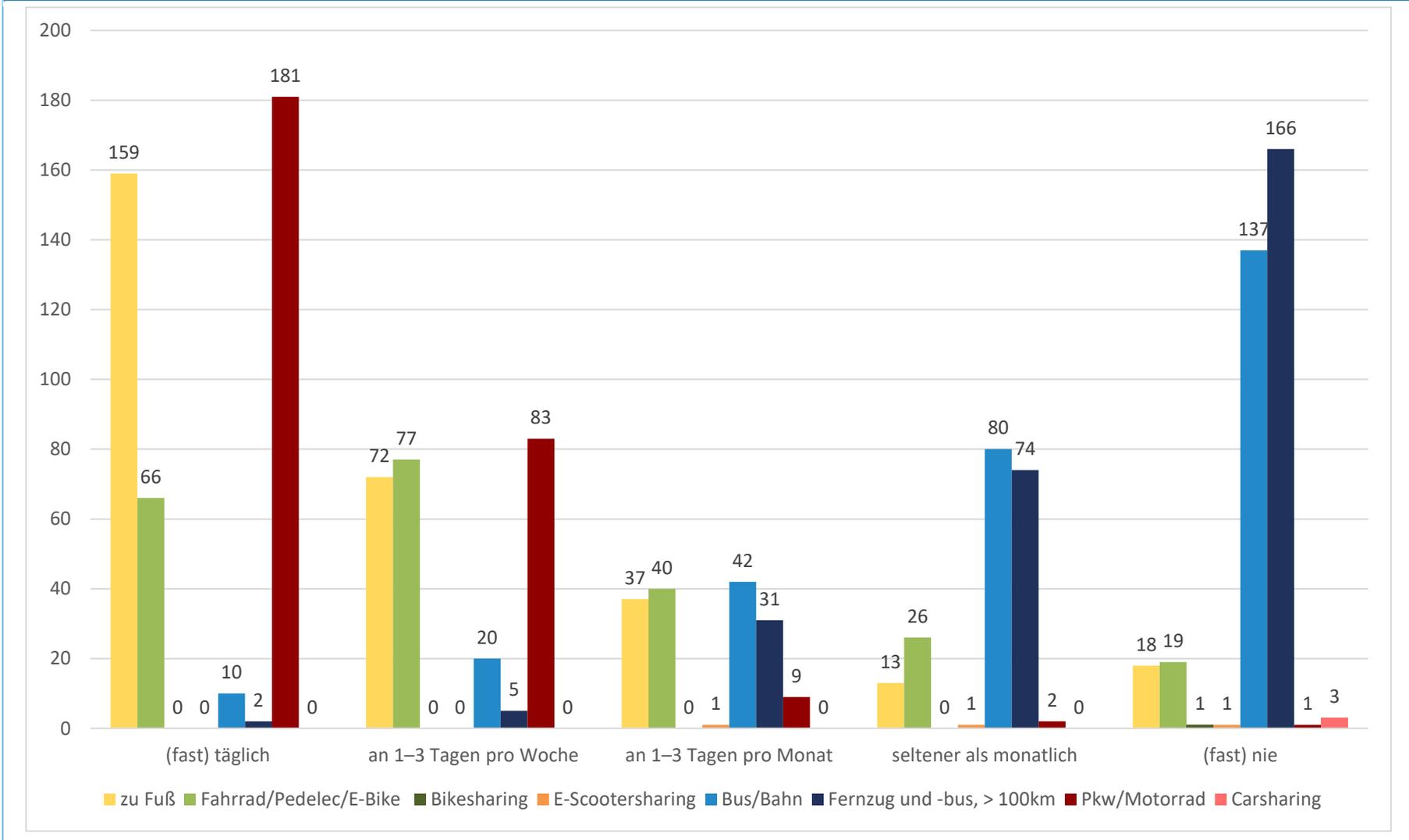
*n = 444, Anzahl aller Nennungen [Mehrfachauswahl möglich]*



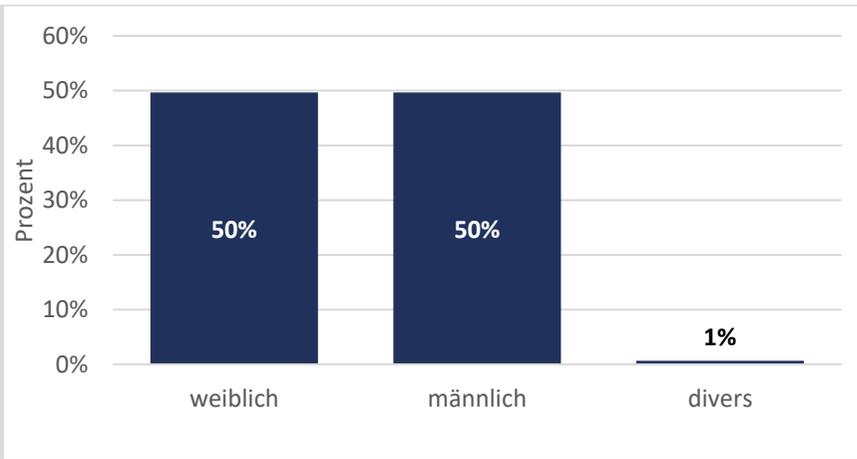
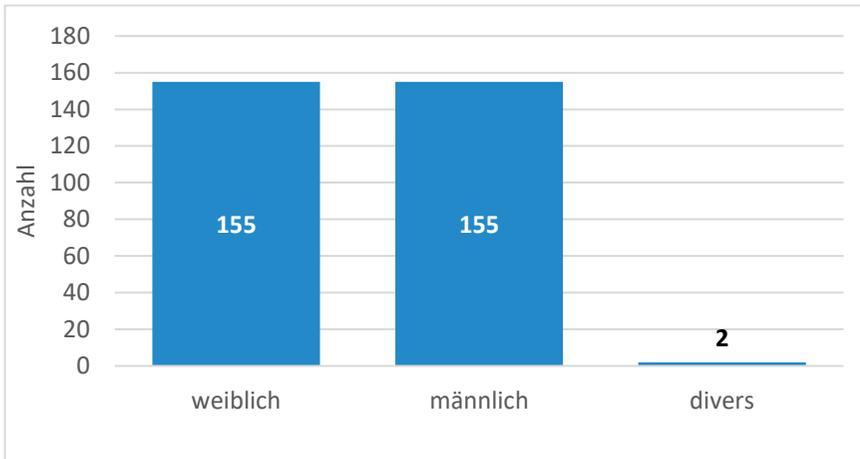
**Was steht Ihnen für Ihre alltägliche Mobilität zur Verfügung?**  
*n = 595, Anzahl aller Nennungen [Mehrfachauswahl möglich]*



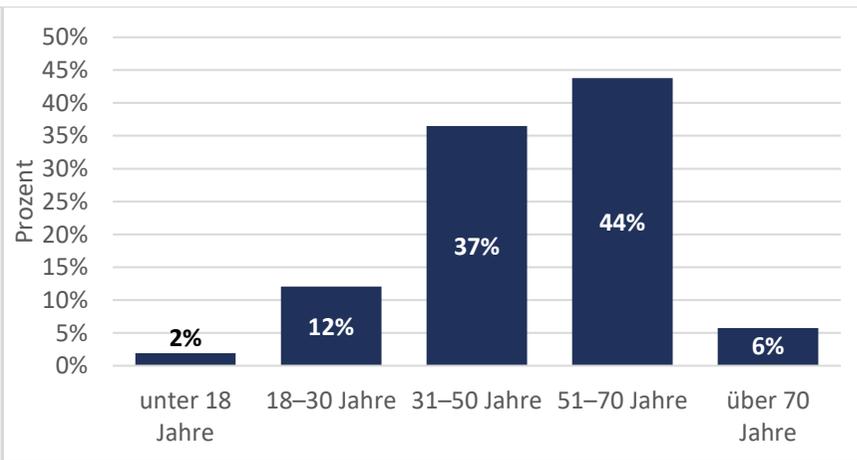
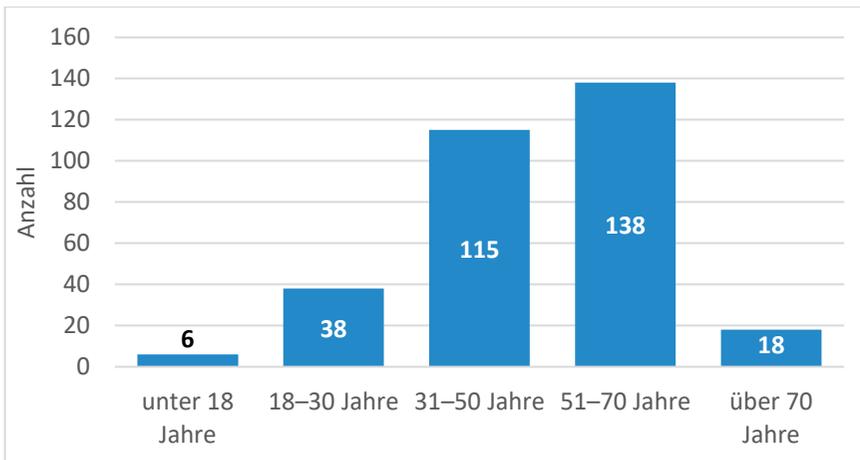
Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmodi nutzen? (Denken Sie bitte an die letzten 6 Wochen)



**Sind Sie ...?**  
n = 312



**Wie alt sind Sie?**  
n = 315



Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bad Pyrmont

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Steckbriefe Teilräume



### Legende Karten Steckbriefe

-  Bad Pyrmont
-  Sanierungsgebiet "Innenstadt"

#### Teilräume

-  1- Nördliches Sanierungsgebiet
-  2 - Östliches Sanierungsgebiet
-  3 - Südliches Sanierungsgebiet
-  4 - Westliches Sanierungsgebiet
-  5 - Bahnhof
-  6 - Angrenzende Stadtgebiete
-  7 - Erweiterte Stadtgebiete
-  8 - Bergdörfer

#### ÖPNV Haltestellen

-  Bus
-  Taktile Leitelemente vorhanden
-  Bahnhof

#### Öffentliche Parkplätze

-  Parkplatz
-  Parkhaus
-  E-Ladeinfrastruktur
-  Unklar privat/öffentlich
-  Reisebus

#### Radabstellanlagen und Servicestationen

-  Radabstellanlage
-  Servicestation

#### Querungshilfen

-  FGÜ
-  Mittelinsel
-  Bedarfsampel
-  Sonstige Querungshilfe (z.B. Pflasterung)

#### Sonstiges

-  Mitfahrbank
-  Gehwegüberfahrt
-  Digitale Werbestele
-  Elternhaltestelle
-  Spielelement

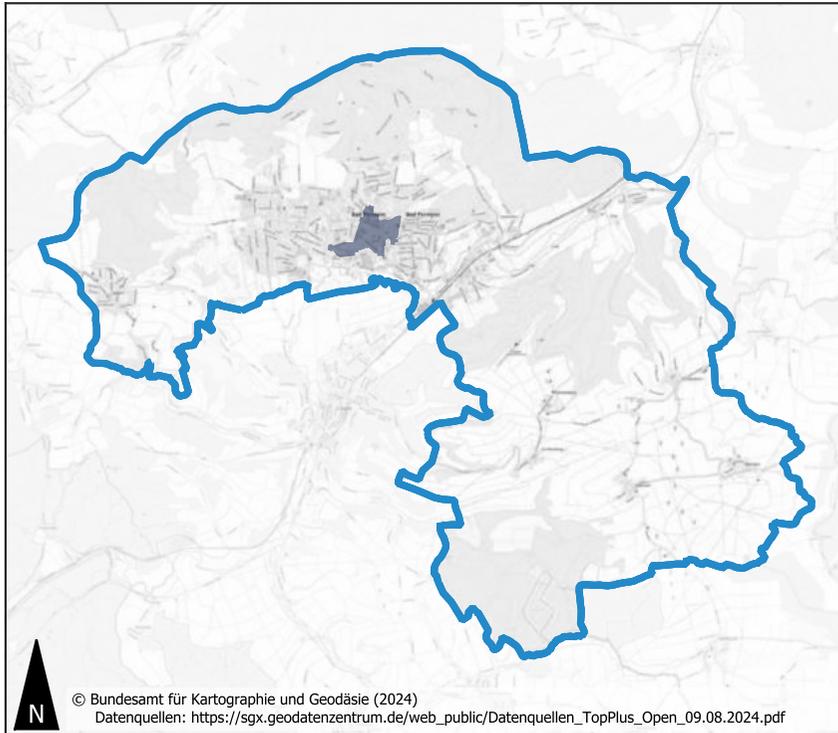
#### Hindernisse und Engstellen

-  Fehlende Barrierefreiheit
-  Uneindeutige Beschilderung
-  Engstelle
-  Fehlende Infrastruktur
-  Fehlende/unsichere Querung
-  Gefahrenstelle (z.B. viel Verkehr, zu hohe Geschwindigkeit)
-  Geh-/Radweg endet
-  Konfliktbereich (z.B. schlechte Sichtverhältnisse)
-  Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit
-  Sonstiges (z.B. Fußstapfen FGÜ verblichen)

### Legende Stärken und Schwächen Steckbriefe

| Piktogramm  | Beschreibung        |
|---|---------------------|
|  | Fußverkehr          |
|  | Radverkehr          |
|  | ÖPNV                |
|  | Kfz-Verkehr         |
|  | Aufenthaltsqualität |
|  | Sonstiges           |

## Gesamtstadt



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024)  
 Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_09.08.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.08.2024.pdf)

 Bad Pyrmont  Sanierungsgebiet "Innenstadt"

0 1 2 3 km

INNOVATION DATEN  
 INOVA PLAN  
 LANUNG ANWENDUNG



© INOVAPLAN GmbH



© INOVAPLAN GmbH

## Stärken



- Viele Gehwegüberfahrten
- Teilweise Fußgängerüberwege mit Leitelementen
- Gelbe Fußstapfen auf Gehwegen zu Fußgängerüberwegen
- Elternhaltestellen in etwas Entfernung zu den Schulen



- E-Bike-Verleih (v.a. Tourismus)
- Radwegweisung gr



- Stadtgebiet ist fast flächendeckend vom bestehenden Busangebot erschlossen
- Einige Bushaltestellen mit taktilen und kontrastreichen Leitelementen
- Aushang von Fahrplänen an allen Haltestellen, teilweise mit Überdachungen und Sitzgelegenheiten



- Gute Abdeckung mit E-Ladeinfrastruktur
- Fast flächendeckend Tempo 30 im Stadtgebiet
- Vielzahl an Parkmöglichkeiten für Kfz, sowohl fahrbahnbegleitend als auch auf Parkplätzen
- 15 Minuten kostenloses Parken (Semmelaste)
- Kostenloses Parken am Wochenende und für E-Fahrzeuge
- Statisches Parkleitsystem



- Ausreichend Grün im öffentlichen Straßenraum (Online-Beteiligung)

## Schwächen



- Gehwege sind oftmals zu schmal
- Engstellen im Seitenraum durch Häuserkanten oder Parken
- An vielen Stellen Wurzelschäden im Seitenraum
- Gelbe Fußstapfen häufig stark ausgeblüht und nicht mehr erkennbar
- Fehlende Querungsmöglichkeiten (Online-Beteiligung)
- Kein flächendeckendes Fußwegeleitsystem

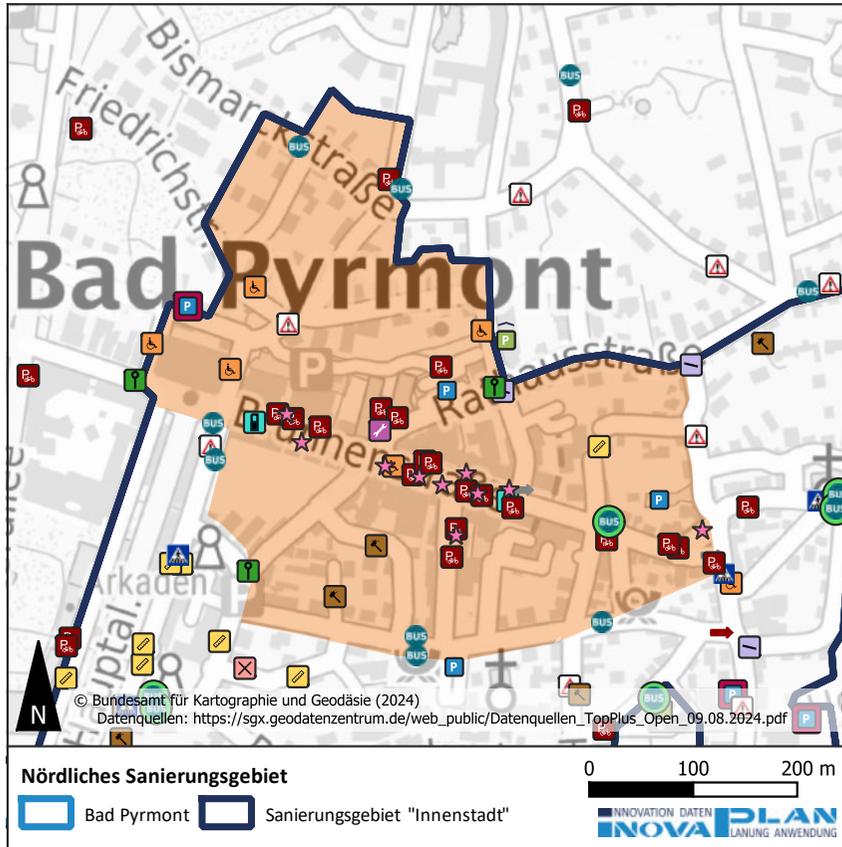


- Lückenhaftes Radwegenetz
- Überwiegend Führung im Mischverkehr oder gemeinsam mit dem Fußverkehr
- Zweirichtungsradwege häufig nicht beschildert bzw. schwierig als solche zu erkennen
- Keine flächendeckende Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- Gemeinsame Geh- und Radwege innerorts und zwischen den Ortsteilen sind größtenteils unterdimensioniert (wenn vorhanden)
- Abschnittsweise endende Radwege im Seitenraum
- Schlechter Zustand mancher Radwege
- Rotmarkierte Radverkehrsrinnen häufig ausgeblüht oder abgeplatzt
- Zustand der Wegweisung: Häufig verschmutzt, verblichen, zugewachsen
- Fehlende E-Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs
- Fehlende bzw. unattraktive Radabstellanlagen



- Bahnhof etwa 2 km vom Stadtzentrum entfernt (unattraktiver fußläufiger Zugang zum SPNV)
  - Problem der letzten Meile (Online-Beteiligung)
  - Ungenügende Taktichten (Online-Beteiligung)
  -  Nur vereinzelt digitale Fahrgastanzeigen an Haltestellen
  - Verständlichkeit der Haltestellen, z.B. Unterschied zwischen weißen und grünen Haltestellenschildern
  - Unzureichende Verständlichkeit der Fahrpläne
- 
- Geradlinige Verläufe einiger Straßenzüge begünstigen hohe gefahrene Geschwindigkeiten
  - (Parkende) Kfz dominieren das Bild im öffentlichen Raum (Online-Beteiligung)
  - Unübersichtliche Parkregelungen (zeitliche Einschränkungen unterschiedlich), Parkgebührenzone nicht einheitlich umgesetzt
  -  Parkscheinautomaten teilweise weit entfernt, kaum Hinweise zum Standort des nächstgelegenen Automaten
  - Zu wenig Parkplätze (Online-Beteiligung)
- 
-  Aufenthaltsqualität in der Innenstadt könnte besser sein (Online-Beteiligung)
- 
-  Starke Barrierewirkung durch Kurpark
  - Dezentrale Verteilung der Einkaufsgelegenheiten begünstigt die Pkw-Nutzung
  -  Keine Schulwegepläne für die Grundschulen oder Radschulwegepläne für die (weiterführenden) Schulen
  - Keine Shared-Mobility-Angebote

## Teilraum 1 - Nördliches Sanierungsgebiet



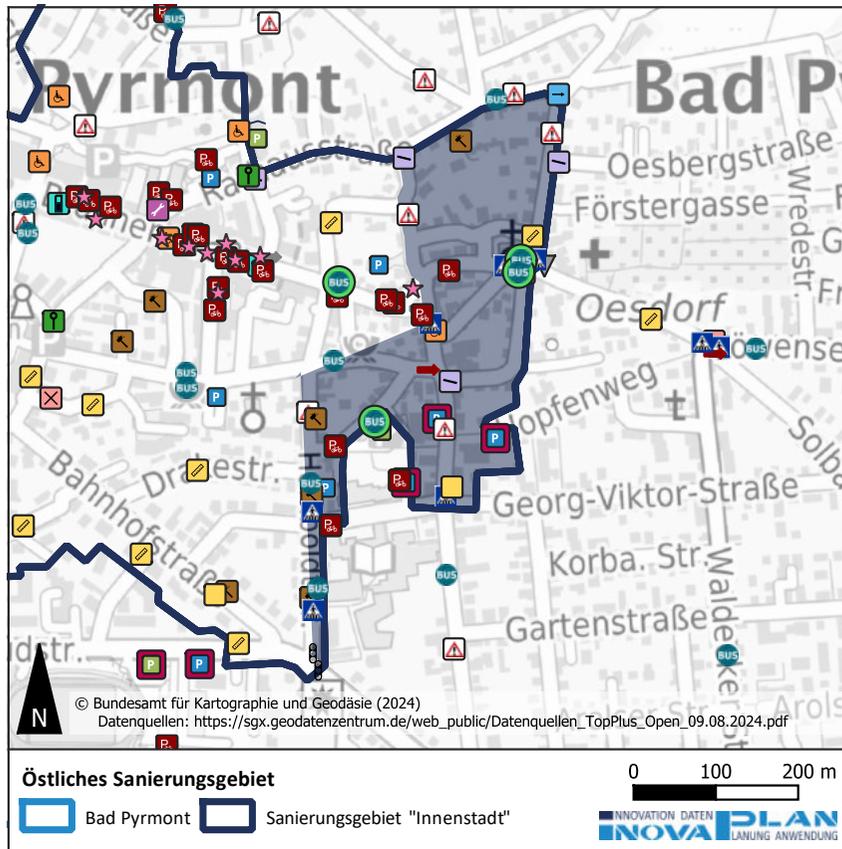
### Stärken

- 
  - Rampen/Treppen zur Überwindung der Höhenunterschiede in der Brunnenstraße
  - Durchfahrtsverbot für den Radverkehr in der Fußgängerzone zwischen 10 Uhr und 18:30 Uhr
- 
  - Servicestation am Rathaus
  - Gestaltung der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße in der nördlichen Humboldtstraße
  - Viele dezentrale Radabstellanlagen auf der Brunnenstraße (Zielnähe)
  - Freigabe der Brunnenstraße zwischen 18:30 Uhr und 10 Uhr für den Radverkehr
- 
  - Digitale Fahrgastanzeige an der Bushaltestelle „Hauptpost“
  - Haltestellenkap mit taktilen Leitelementen an der Bushaltestelle „Brunnenstraße“
- 
  - 50 Cent der Parkgebühren am Parkplatz in der Rathausstraße können in teilnehmenden Geschäften gutgeschrieben werden
- 
  - Attraktive Gestaltung der Fußgängerzone in der Brunnenstraße, des Brunnenplatzes und der Flaniermeile in der Hauptallee
  - Spielelemente in der Brunnenstraße und am Oesdorfer Platz
  - Digitale Werbestellen in der Brunnenstraße für Informationen
  - Bodenbeleuchtung in der Brunnenstraße
  - Attraktive Gestaltung des Oesdorfer Platzes mit Sitzgelegenheiten, Wasserspiel, Spielelement

### Schwächen

- 
  - Geländesprung mit Höhenunterschied zwischen der Nord- und Südseite in der Fußgängerzone Brunnenstraße → Treppen und Warenpräsentationsvitrinen als Hindernisse
  - Fehlende Barrierefreiheit durch Treppen (z.B. Kirchstraße, Fußweg zum Sparkassenweg)
- 
  - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr
  - Barrierewirkung des Kurparks wird durch das Fahrverbot am Brunnenplatz und der temporären Freigabe in der Fußgängerzone zusätzlich verstärkt (Netzlücke Ost-West-Verbindung)
  - Topographie Richtung Innenstadt Nord
  - Wildes Fahrradparken impliziert zu wenig Radabstellanlagen im Bereich der Brunnenstraße
  - Durchfahrtsverbot für den Radverkehr in der Fußgängerzone zwischen 10 Uhr und 18:30 Uhr
- 
  - Viele Bushaltestellen ohne taktile Leitelemente und Überdachungen
  - AST fährt nach festem Fahrplan und lässt keine Flexibilität bei Verspätungen der S-Bahn
- 
  - Mangelnde Oberflächenbeschaffenheit im Kronenweg
- 
  - Keine barrierefreien Sitzgelegenheiten am Brunnenplatz
- 
  - Fehlende Grünpflege verschmälert häufig lichte Breite von Geh- und Radwegen
  - Fehlende Kommunikation der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr (z.B. Winkelstraße, Altenaustraße, Lauengasse)

## Teilraum 2 - Östliches Sanierungsgebiet



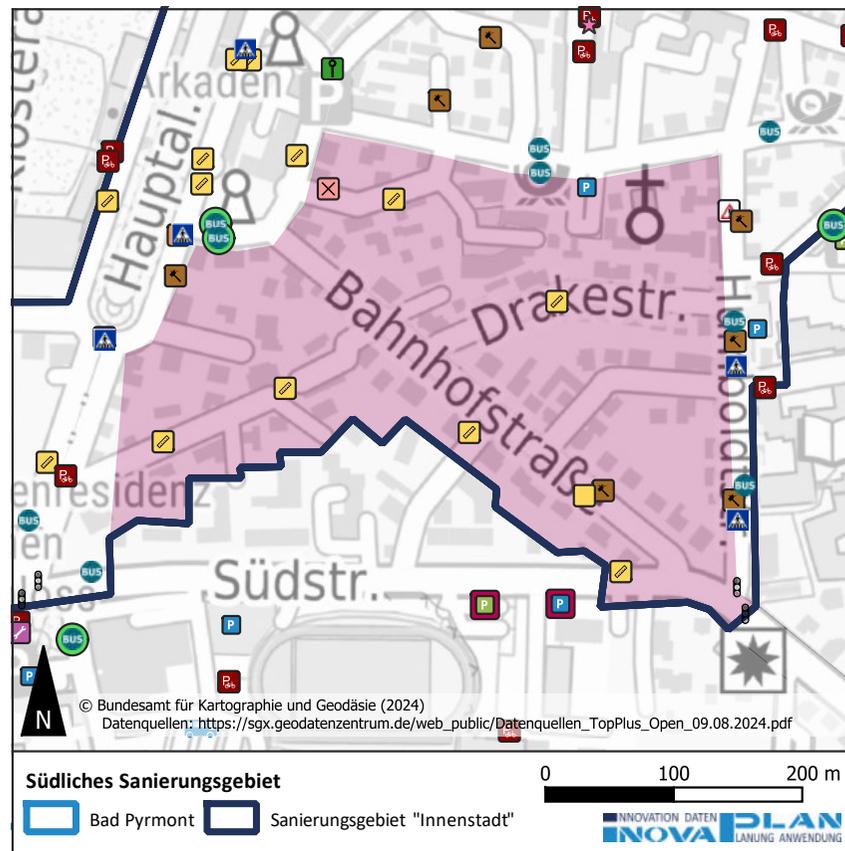
### Stärken

-  Fußgängerüberwege überwiegend mit taktilen Leitelementen (z.B. in der Oesdorfer Straße/Georg-Viktor-Straße, Humboldtstraße und Lortzingstraße)
-  Vereinzelt Radabstellanlagen
-  Bushaltestelle „Oesdorfer Kirche“ mit taktilen Leitelementen
-  Bushaltestelle „Markt“ mit taktilen Leitelementen und Überdachung
-  Drängelgitter am Schulzentrum (Bushaltestelle „Oesdorfer Straße“) gewährleistet ein sicheres und geordnetes Einsteigen der Schülerinnen und Schüler
-  Elternhaltestelle Oesdorfer Straße
-  Parkplatz am Markt mit Lademöglichkeit
-  Öffentliche Toilette am Marktplatz

### Schwächen

-  Wurzelschäden und Engstellen durch Bäume im Gehwegbereich in der Humboldtstraße
-  Engstelle Schmiedestraße/An der Oesdorfer Kirche durch absenkbare Poller
-  Hohe Bordsteine am Knotenpunkt Oesdorfer Straße/Borchardtsweg
-  Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei abschnittsweise subjektiv hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken (z.B. Lortzinger Straße)
-  Keine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (z.B. Luisenstraße, Netzlücke Marktplatz)
-  Nachholbedarf in der Haltestellenausstattung mit Sitzgelegenheiten, Überdachung und taktilen Leitelementen (z.B. Bushaltestellen „Drakestraße“, „Humboldtstraße“, „Bathildisstraße“)
-  Subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten (z.B. Bäckerstraße, Schellenstraße, Oesdorfer Straße)
-  Keine klare Kennzeichnung, ob ein Parkplatz privat oder öffentlich ist (z.B. Oesdorfer Straße)
-  Unattraktive Gestaltung des Marktplatzes (mittwochs und samstags Wochenmarkt, ansonsten Parkplatz)
-  Unübersichtlicher Knotenpunkt Schellenstraße/Rathausstraße/Am Försterbrunnen

### Teilraum 3 - Südliches Sanierungsgebiet



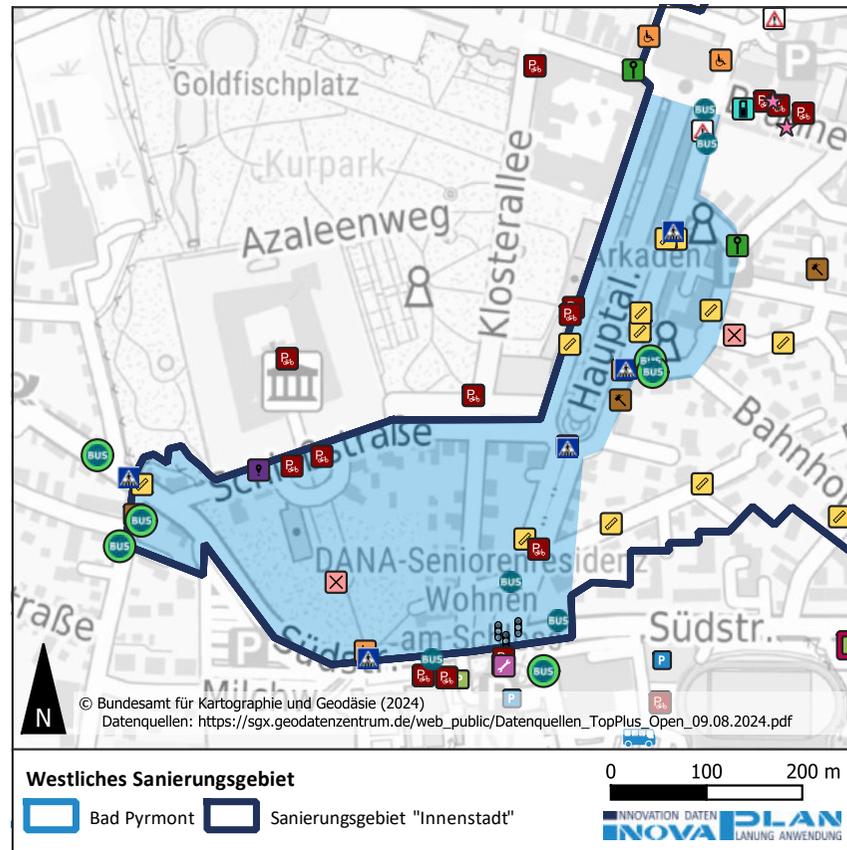
#### Stärken

-  ▪ Attraktive Fußwegeverbindung zwischen Bahnhofstraße und Wiesenweg
-  ▪ Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße
-  ▪ -
-  ▪ Elternhaltestelle Bahnhofstraße mit etwas Entfernung zum Schulzentrum
-  ▪ Parkplatz an der Hauptpost
-  ▪ Chance für eine attraktive Gestaltung des Quartiers am Waisenhof

#### Schwächen

-  ▪ Schmale Gehwege und Engstellen im Gehwegbereich (z.B. Drakestraße, Wiesenweg, Waisenhof, Südstraße)
-  ▪ Fehlender Gehweg auf der Nordseite am Waisenhof
-  ▪ Fehlende Fußwegeverbindung zwischen Waisenhof und Bathildisstraße
-  ▪ Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Ausnahme Bahnhofstraße)
-  ▪ Radfahrstreifen im Zweirichtungsverkehr in der Bahnhofstraße ist unterdimensioniert und abschnittsweise verblasst
-  ▪ Wurzelschäden im Gehwegbereich in der Bahnhofstraße
-  ▪ Unübersichtlicher Knotenpunkt für den Radverkehr Bahnhofstraße/Humboldtstraße
-  ▪ -
-  ▪ Entfall der Parkplätze am Waisenhof aufgrund von städtebaulichen Entwicklungen des Quartiers
-  ▪ -
-  ▪ Unübersichtlicher Knotenpunkt Bahnhofstraße/Südstraße (aktuell Baustelle)
-  ▪ Fehlende Kommunikation der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr (z.B. Wiesenweg)

### Teilraum 4 - Westliches Sanierungsgebiet



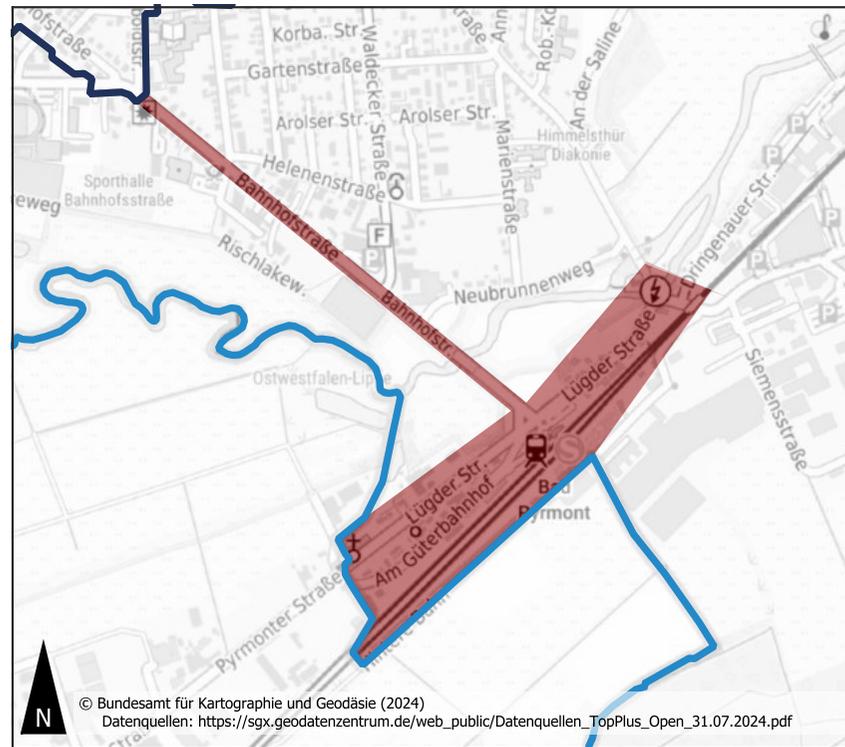
### Stärken

- Laufband aus großformatigem Pflaster (Schloßstraße)
  - Querung mit abgesenktem Bordstein trotz historischer Pflasterung auf Höhe Eingang Schloß in der Schloßstraße
  - Kein Radverkehr im Fußverkehrsbereich auf der Hauptallee
  - Rampe als Zugang zu Arkaden
- Eigenständige Radinfrastruktur (z.B. Südstraße, Schloßstraße)
  - Radabstellanlagen am Schloß und an der Hauptallee
- Digitale Fahrgastanzeige an der Bushaltestelle „Kaiserplatz“
  - Taktile Leitelemente an den Bushaltestellen „Kaiserplatz“ und „Emmerstraße“
- Verkehrsberuhigung durch gegenläufige Einbahnstraßen in der Schloßstraße
- Hauptallee als Prachtboulevard mit altem Baumbestand und vereinzelt Sitzgelegenheiten
  - Restaurants mit großen Außenbereichen auf der Hauptallee (Belebung des Platzes)

### Schwächen

- Hindernisse wie Kopfsteinpflaster und Stufen durch historische Infrastruktur (Schloßstraße)
  - Unterdimensionierte Gehwege (z.B. Schloßstraße, Südstraße, Emmerstraße)
  - An vielen Stellen Wurzelschäden im Seitenraum (Südstraße, Parkstraße, Emmerstraße, An der Hauptallee)
  - Fehlende Bordsteinabsenkung am Fußgängerüberweg Achse zum Schloss, keine Leitelemente
  - Schlechte Sichtverhältnisse am Fußgängerüberweg Hauptallee/Schloßstraße
  - Fehlende Leitelemente an den Fußgängerübergängen Hauptallee/Schloßstraße und Untere Hauptallee/Kaiserplatz
  - Fehlende Barrierefreiheit durch Gehwegbeläge wie Sand und Schotter
- Führung des Radverkehrs überwiegend im Mischverkehr
  - Mangelhafte Radinfrastruktur in der Südstraße → Nordseite: keine Infrastruktur, Radfahrende fahren auf dem Gehweg; Südseite: schmaler getrennter Geh- und Radweg, Radwegschäden, Radinfrastruktur endet auf Höhe Schloßstraße
  - Zweirichtungsradweg vor dem Schloß ist zu schmal und zudem schwierig als solcher zu erkennen, sodass er auch von zu Fuß Gehenden benutzt wird
  - Wenig Radabstellanlagen am Kurpark und entlang der Hauptallee
  - Unübersichtliche Knotenpunkte Schillerstr./Emmerstraße und Südstraße/Untere Hauptallee
- Fehlende Leitelemente an den Bushaltestellen „Südstraße“ und „Untere Hauptallee“
- Subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten in der Kirchstraße
  - Unübersichtliche Parkregelungen entlang der Heiligenangerstraße (aktuell Baustelle)
- Wenig Sitzgelegenheiten und Spielelemente

## Teilraum 5 - Bahnhof



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024)  
Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_31.07.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_31.07.2024.pdf)

### Bahnhof

Bad Pyrmont Sanierungsgebiet "Innenstadt"



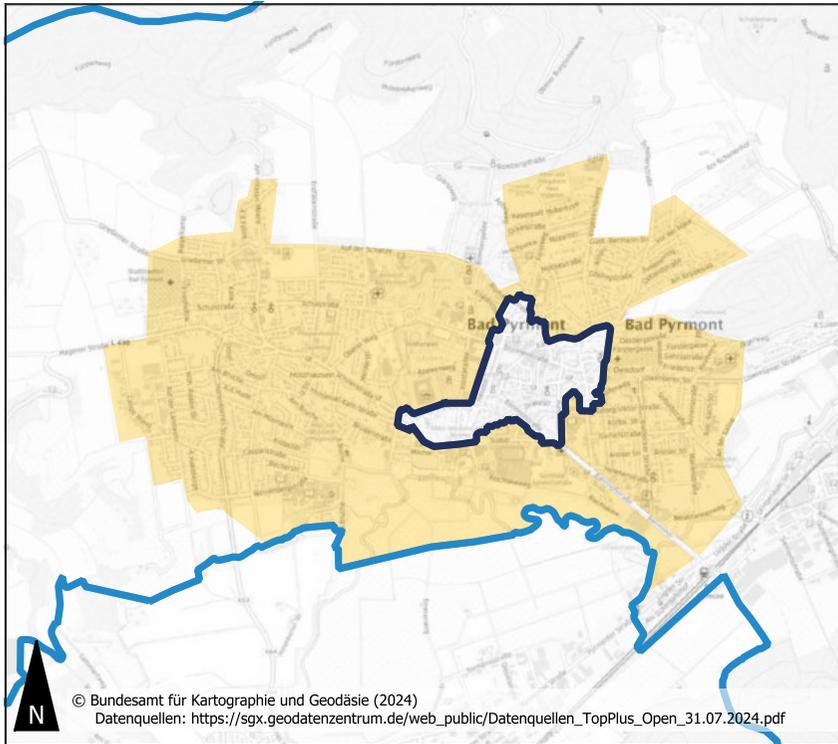
## Stärken

- Barrierefreier Bahnhof (stufenloser Zugang zu den Gleisen, Zuganzeiger, Lautsprecheranlage, taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig, Treppenstufenmarkierung, kontrastreiche Wegeleitung)
- Eine Radabstellanlage mit Überdachung
- Umsteigemöglichkeit zwischen SPNV und Bus
- Taktile Leitelemente an den Gleisen am Bahnhof
- Viele (kostenlose) P+R-Parkplätze
- Taxistände am Bahnhof
- -
- Umfassende Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Lügder Straße geplant

## Schwächen

- Fehlende Querungshilfen entlang der Bahnhofstraße
- Unterführung Bahnlinie Lügderstraße/Thaler Landstraße als Engstelle im Gehwegbereich
- Nur wenige Radabstellanlagen am Bahnhof mit teilweise mangelhaftem Zustand (Neuplanungen vorhanden)
- Fehlende Grünpflege verschmälert häufig lichte Breite von Geh- und Radwegen (z.B. Lügder Straße)
- Unattraktive Radverkehrsverbindung zum Bahnhof Bad Pyrmont, Führung des Radverkehrs im Seitenraum auf schmalen Radwegen bzw. gemeinsam mit dem Fußverkehr
- Unattraktive fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (ca. 2 km vom Zentrum entfernt)
- Bushaltestelle „Bahnhof“ ohne taktile Leitelemente
- -
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität am Bahnhof
- Unfallhäungsstelle vor dem Bahnhof am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Lügder Straße (umfassende Umgestaltung geplant)
- Viele Unfälle entlang der Bahnhofstraße
- Engstellen für den Fuß- und Radverkehr in Unterführung Bahnlinie Lügderstraße /Thaler Landstraße und beide Brücken zur Straße An der Saline

## Teilraum 6 - Angrenzende Stadtgebiete



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024)  
Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_31.07.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_31.07.2024.pdf)

### Angrenzende Stadtgebiete

Bad Pyrmont Sanierungsgebiet "Innenstadt"

0 0,5 1 km



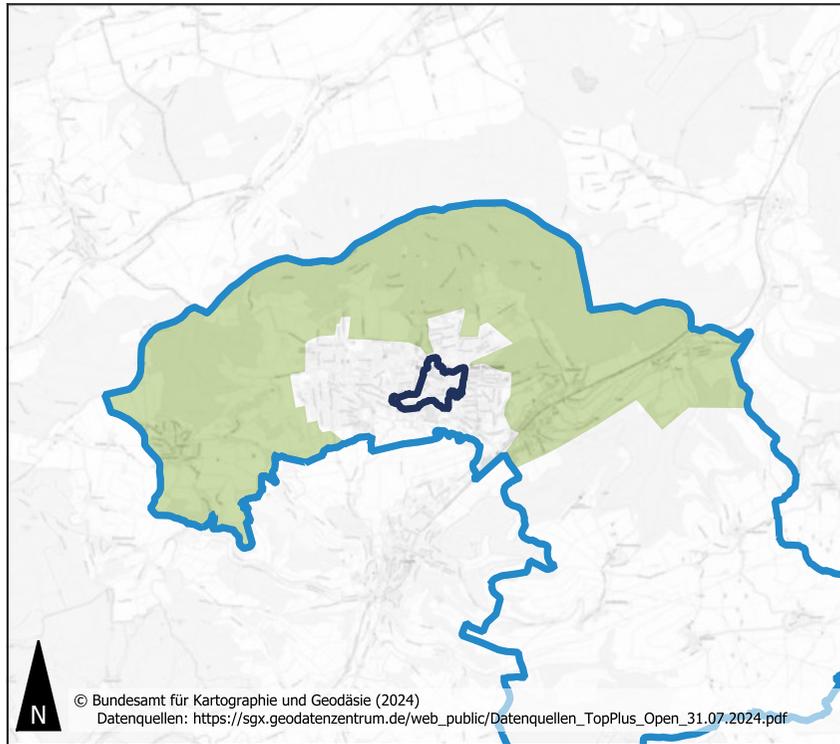
## Stärken

- 
- Servicestation an der Touristinfo
  - Vereinzelt Radabstellanlagen in der Nähe des Sanierungsgebiets
- Viele Bushaltestellen mit taktilen Leitelementen
  - Gute ÖPNV-Erschließung der Siedlungsbereiche
  - Drängelgitter an den Bushaltestellen bei den Schulen für ein sicheres und geordnetes Einsteigen
- Mitfahrbank in Oesdorf
  - Ausgeschilderte Hol- und Bringzonen für die Eltern etwas abseits der Eingänge an den Grundschulen und am Schulzentrum
  - Parkhaus mit Ladeinfrastruktur in der Rachstraße
  - Viele Parkmöglichkeiten am südlichen Rand der Kernstadt, teilweise mit Ladeinfrastruktur
- Möglichkeit der Naherholung in Parks (z.B. Kurpark, Mittlerer Kurpark, Hirschpark)

## Schwächen

- An vielen Stellen Wurzelschäden im Seitenraum (z.B. Südstraße) oder Engstellen im Gehwegbereich (z.B. Hagener Straße, An der Saline, Solbadstraße)
  - Endende Gehwege ohne sichere Querungsmöglichkeit (z.B. Hagner Straße)
- Überwiegend Führung des Radverkehrs im Mischverkehr trotz abschnittsweise subjektiv hohen Geschwindigkeiten
  - Abschnittsweise endende Radwege im Seitenraum ohne Überleitung auf die Fahrbahn (z.B. Griebener Straße, Südstraße, Obere Straße)
  - Schillerstraße zu schmal für Fuß- und Radverkehr (hohe Frequenzierung der Einkaufsgelegenheiten)
  - Schlechter Zustand mancher Radwege (z.B. Südstraße)
- Einige Bushaltestellen ohne taktile Leitelemente, Überdachung oder Sitzgelegenheiten
  - Kurkliniken sind am Wochenende nicht mit dem ÖPNV angebunden
- Subjektiv zu hohe Geschwindigkeiten (z.B. Olbadstraße/An der Saline)
- -
- Fehlende Grünpflege verschmälert häufig lichte Breite von Geh- und Radwegen (z.B. Auf der Schanze, Lügder Straße)
  - Unfallhäufungsstelle Knotenpunkt Schillerstraße/Mühlenstraße
  - Dezentrale Einkaufsmöglichkeiten am Rande der Kernstadt induzieren Kfz-Verkehr

## Teilraum 7 - Erweitere Sanierungsgebiet



### Erweiterte Stadtgebiete

 Bad Pyrmont
  Sanierungsgebiet "Innenstadt"



© INOVAPLAN GmbH



© INOVAPLAN GmbH



© INOVAPLAN GmbH



© INOVAPLAN GmbH

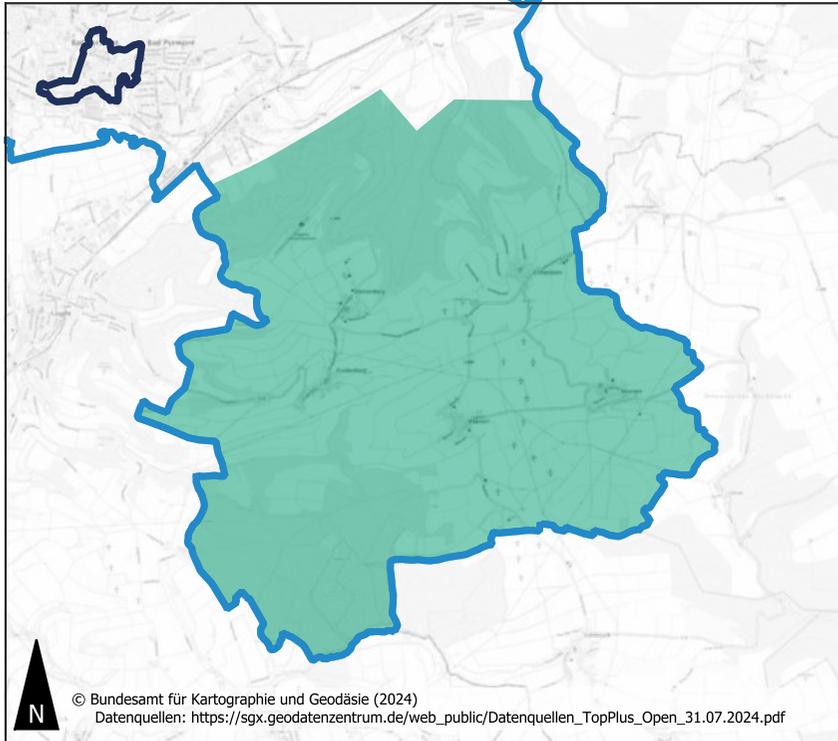
### Stärken

-  ▪ Gute fußläufige Erreichbarkeit innerhalb der Ortsteile
-  ▪ Fahrbahnbegleitender Radweg Richtung Hagen
-  ▪ -
-  ▪ Mitfahrbänke in Thal und Löwensen
-  ▪ Grün- und Waldflächen zur Naherholung nördlich des Stadtgebiets
-  ▪ Phoenix Contact als größter Arbeitgeber mit eigener Ladeinfrastruktur, attraktiven Radabstellanlagen und vielen Parkmöglichkeiten

### Schwächen

-  ▪ Engstelle und fehlende Querung in der Marsch/Dringenauer Straße und
-  ▪ Engstelle Brücke Neue Straße/In der Marsch
- Überwiegend Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei abschnittsweise subjektiv zu hohen Geschwindigkeiten
-  ▪ Engstelle und fehlende Querung in der Marsch/Dringenauer Straße und
-  ▪ Engstelle Brücke Neue Straße/In der Marsch
- Schmale gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr (z.B. entlang der Thaler Landstraße, In der Marsch, Löwensener Straße)
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Richtung Griefsem
-  ▪ Einige Bushaltestellen ohne taktile Leitelemente, Überdachung oder Sitzgelegenheiten
-  ▪ Subjektiv hohe Geschwindigkeiten (z.B. Ortsdurchfahrt Thal, viel Schwerverkehr)
-  ▪ -

### Teilraum 8 - Bergdörfer



**Bergdörfer**

Bad Pyrmont Sanierungsgebiet "Innenstadt"

0 1 2 km

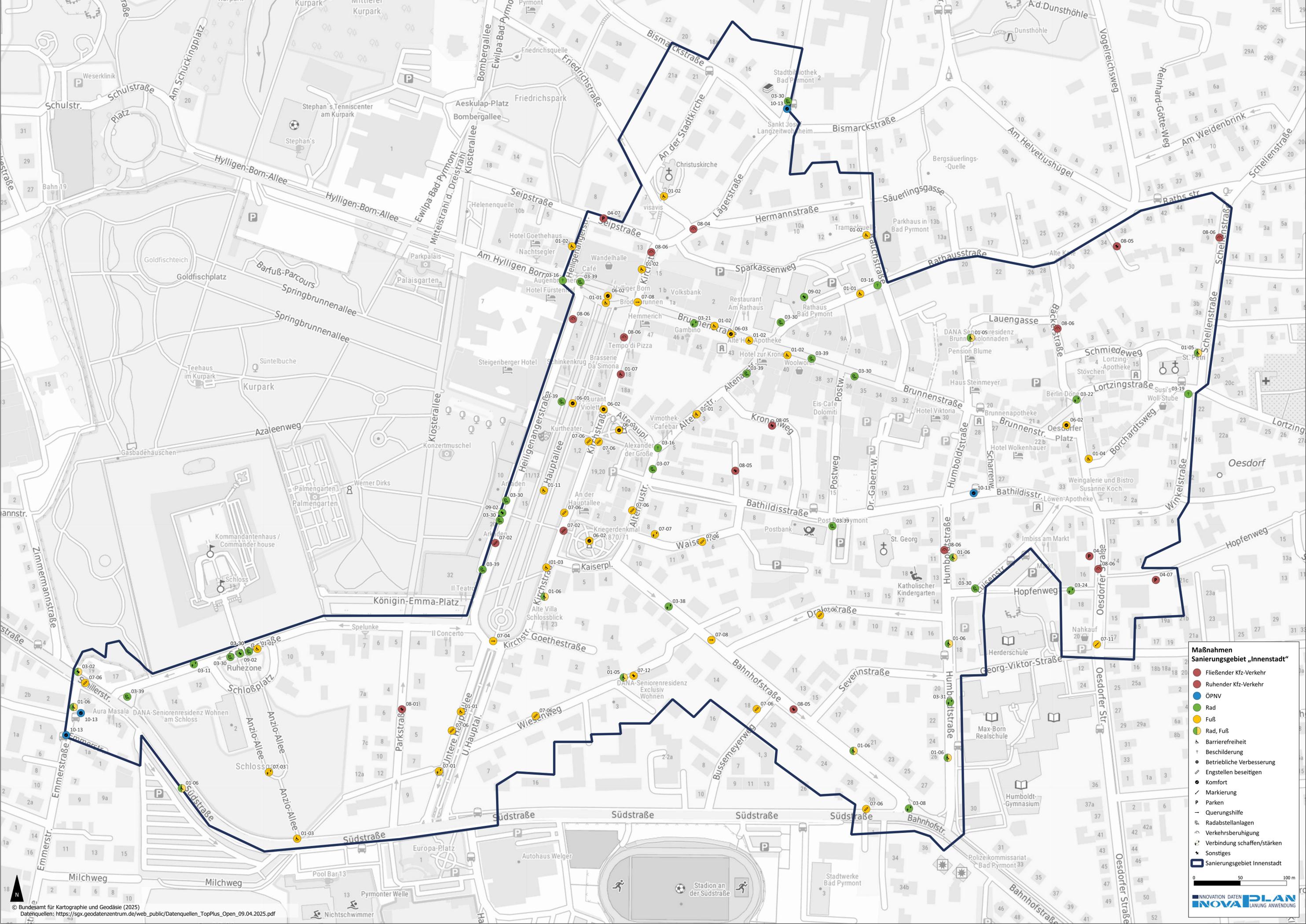


#### Stärken

- Gute fußläufige Erreichbarkeit innerhalb der Ortsteile
- -
- Teilweise neue, barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen in den Bergdörfern
- Gute Anbindung zwischen den Bergdörfern und nach Bad Pyrmont
- Idyllische und ruhige Lage als Wohnstandort

#### Schwächen

- Fehlende Fußinfrastruktur in den Ortsdurchfahrten bei Tempo 50 km/h für den Kfz-Verkehr
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur in den Ortsdurchfahrten bei Tempo 50 km/h für den Kfz-Verkehr
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Richtung Bergdörfer bei bis zu 100 km/h für den Kfz-Verkehr auf einer kurvigen, unüberichtlichen Landstraße
- Starke Topographie zwischen Kernstadt und den Bergdörfern
- Busfahrplan weist Lücken auf (v.a. Nebenverkehrszeiten und Wochenende)
- Busverkehr unzuverlässig aufgrund von Personalmangel (auch im Schülerverkehr) (Online-Beteiligung)
- Tempo 50 in den Ortsdurchfahrten der Bergdörfer bei fehlender Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr
- -
- Keine Einkaufsgelegenheiten und wenig Infrastruktur



**Maßnahmen Sanierungsgebiet „Innenstadt“**

- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- ÖPNV
- Rad
- Fuß
- Rad, Fuß
- ▲ Barrierefreiheit
- ⚡ Beschilderung
- Betriebliche Verbesserung
- ✂ Engstellen beseitigen
- Komfort
- ✓ Markierung
- P Parken
- Querungshilfe
- Ⓟ Radabstellanlagen
- ⤵ Verkehrsberuhigung
- ↔ Verbindung schaffen/stärken
- ★ Sonstiges
- Sanierungsgebiet Innenstadt

0 50 100 m

**INNOVATION DATEN INOVA PLAN**  
PLANUNG ANWENDUNG

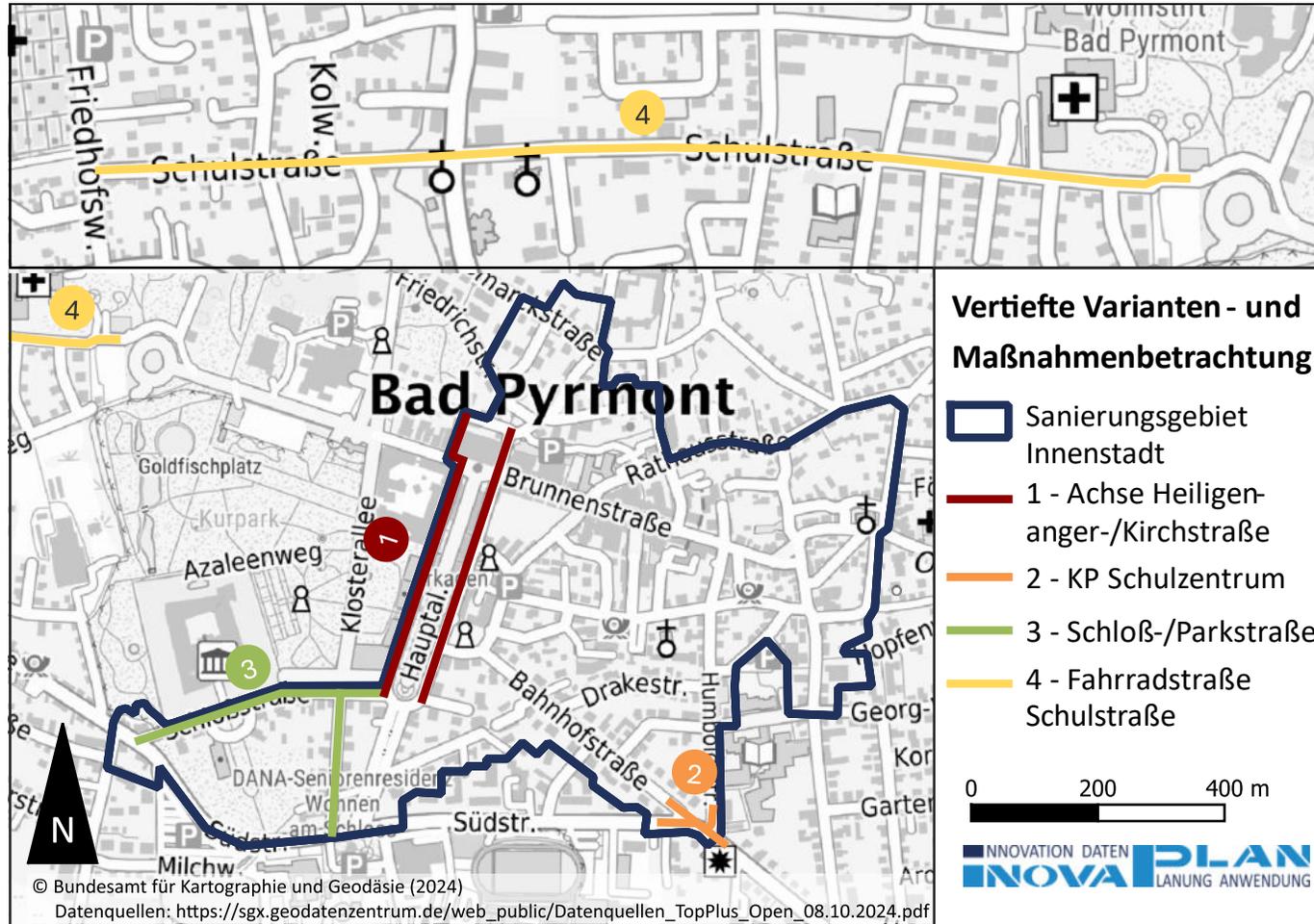
# Bad Pyrmont Vertiefung 1: Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße

Vertiefte Varianten- und Maßnahmenbetrachtung

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025

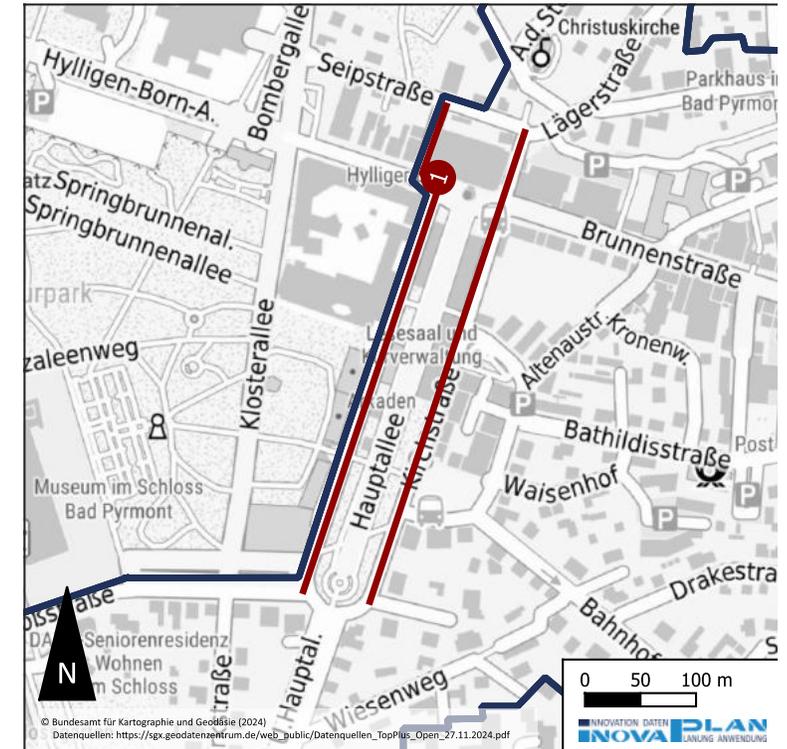
## Übersicht



1. Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße
2. Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße / Bahnhofstraße / Humboldtstraße)
3. Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße / Parkstraße
4. Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

## Arbeitsschritte

- ✓ Darstellung verschiedener **Varianten der Straßenraumgestaltung** und **übergeordneten Verkehrsführung** und deren Auswirkungen in Planskizzen (bspw. als überlagerte Darstellung im Luftbild)
  - Berücksichtigung der bestehenden Planungen für den Fußgängerbereich der Hauptallee, sowie Parkplätze für Besuchende bzw. den Kaiserhof und Bushaltestellen
- ✓ Erstellung von **Bestands- und Lösungsquerschnitten** für die Heiligenangerstraße und Kirchstraße
- ✓ Empfehlungen zur **Ordnung des Parkens** entlang der Heiligenangerstraße und Kirchstraße
- ✓ Vertiefte Untersuchung von ergänzenden Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung**

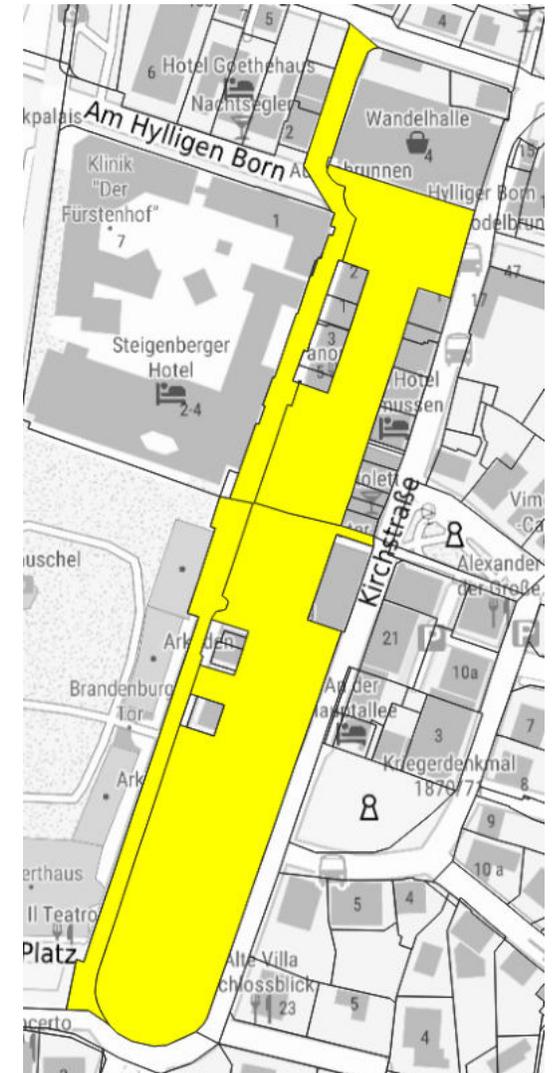


**Bestandsanalyse**

## Eigentumsverhältnisse

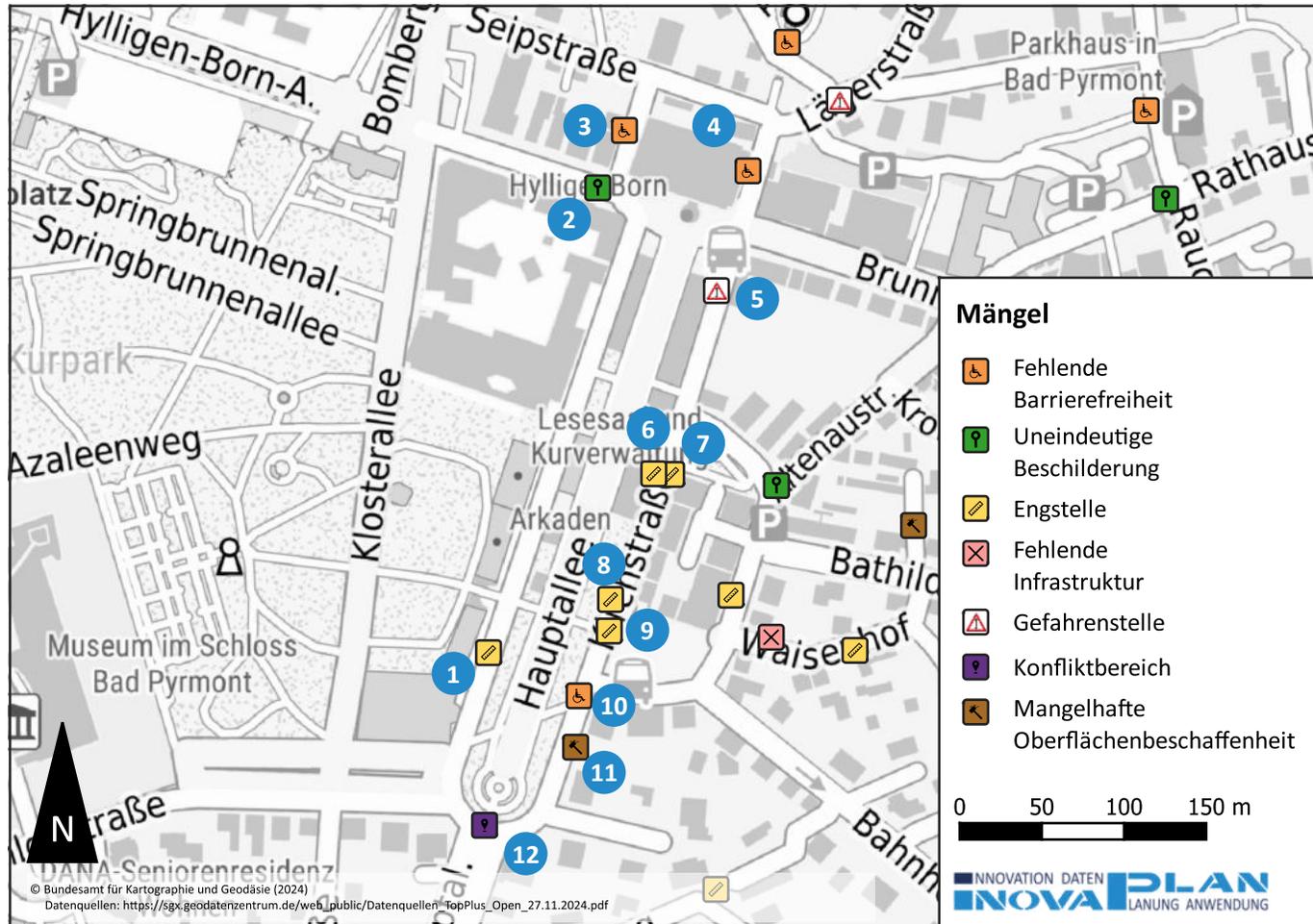
- **Kirchstraße:**
  - Städtisches Eigentum
- **Heiligenangerstraße:**
  - Eigentum des Staatsbads (Land Niedersachsen)
  - Widmung für den öffentlichen Verkehr
  - Baulast liegt bei der Stadt Bad Pyrmont
- **Hauptallee:**
  - Eigentum des Staatsbads (Land Niedersachsen)
  - KEINE Widmung für den öffentlichen Verkehr

■ Eigentum Staatsbad



→ Staatsbad muss in die Abstimmungen mit einbezogen werden

## Mängel



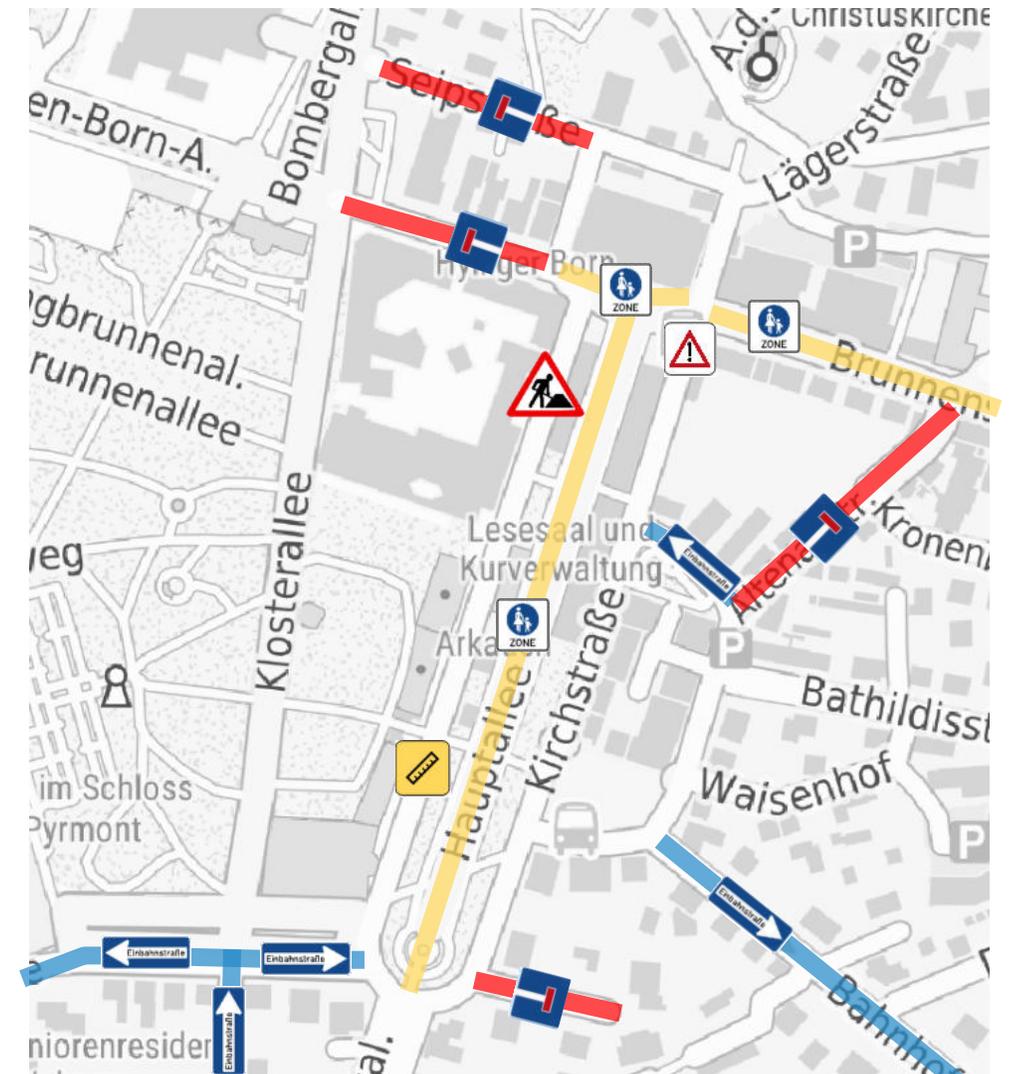
| Nr. | Art |   |
|-----|-----|---|
| 1   |     | Fahrbahn sehr schmal  |
| 2   |     | keine Kommunikation der Durchlässigkeit von Fuß und Rad                                       |
| 3   |     | Treppen auf dem Gehweg  |
| 4   |     | Treppen auf dem Gehweg  |
| 5   |     | subjektiv zu schnell für Tempo 30 Zone , schmale Fahrbahn, trotz Markierung Achtung Fußgänger |
| 6   |     | westlicher Gehweg: sehr schmal  |
| 7   |     | östlicher Gehweg: vereinzelt Engstellen wegen Bäume   |
| 8   |     | Gehweg auf der Westseite sehr schmal  |
| 9   |     | Fahrbahn relativ schmal trotz Zweirichtungsverkehr  |
| 10  |     | FGÜ: keine Leitelemente   |
| 11  |     | Wurzelschäden auf dem östlichen Gehweg  |
| 12  |     | am Fußgängerüberweg schlechte Sichtverhältnisse zwischen Fuß und Kfz                          |

## MIV: Verkehrsführung und Mängel



- **Zweirichtungsverkehr** in der Kirch-, Heiligenanger- und Seipstraße (*aktuell baustellenbedingt Einbahnstraße in Heiligenangerstraße*)
- **Nördliche Kirchstraße:** subjektiv zu schnell für Tempo 30 Zone, schmale Fahrbahn, trotz Markierung „Achtung Fußgänger“
- **Südliche Heiligenangerstraße:** schmale Fahrbahn
- **Einbahnstraßen:**
  - Bahnhofstraße
  - Altenauplatz → **Shared Space geplant**
  - Schloßstraße
- **Sackgassen:**
  - Goethestraße
  - Altenaustraße zwischen Altenauplatz und Brunnenstraße
  - Seipstraße (zwischen Heiligenangerstraße und Kurpark)
  - Am Hylligen Born

Hinweis: Ergänzende Infodien am Ende



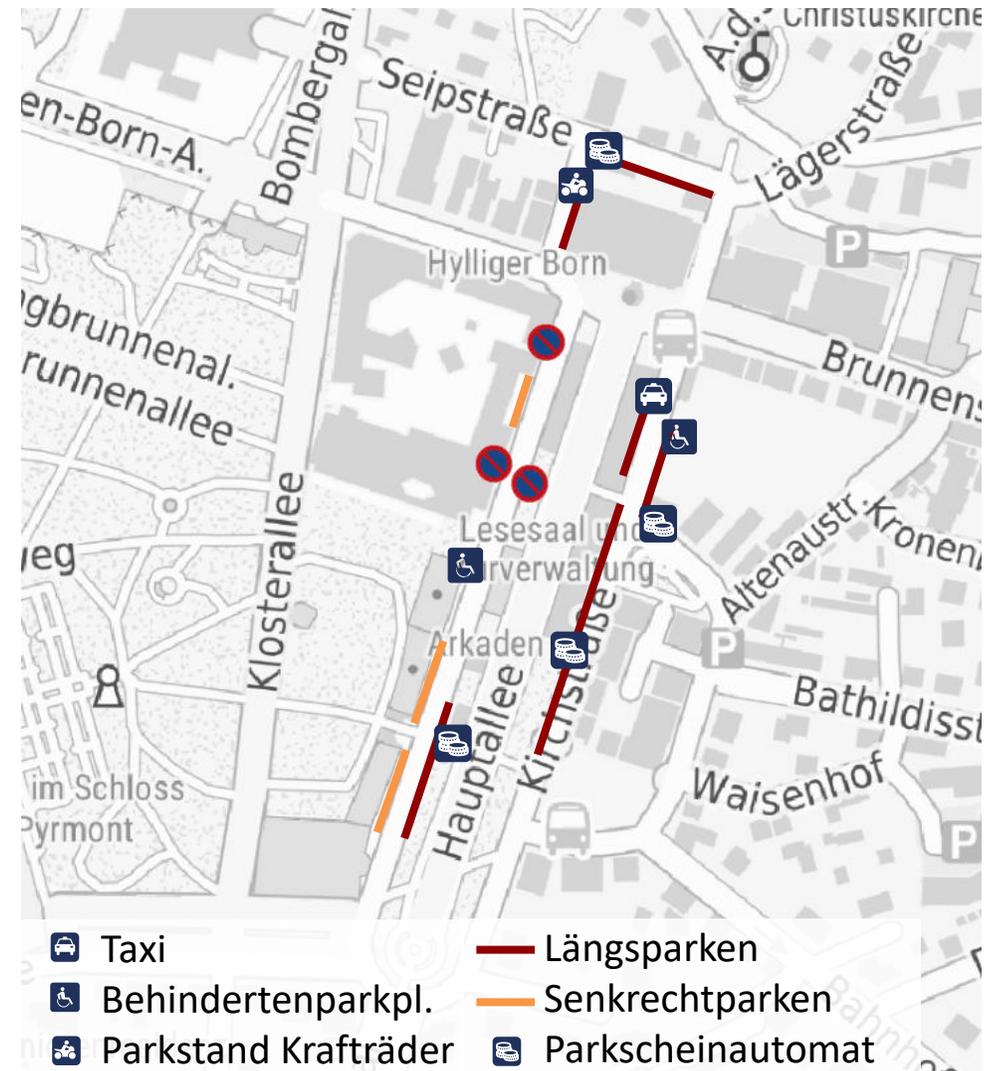
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ruhender Verkehr: Art des Parkens



- Fahrbahnbegleitendes Parken
- Parkbuchten (teilweise keine öffentliche Nutzung, teilweise keine Beschilderung)
- Behindertenparkplätze (nicht barrierefrei)
- Taxi-Plätze
- Vereinzelt eingeschränktes Halteverbot StVO 1970
- Parken auf den öffentlichen Flächen mit Parkschein
- 4 Parkscheinautomaten

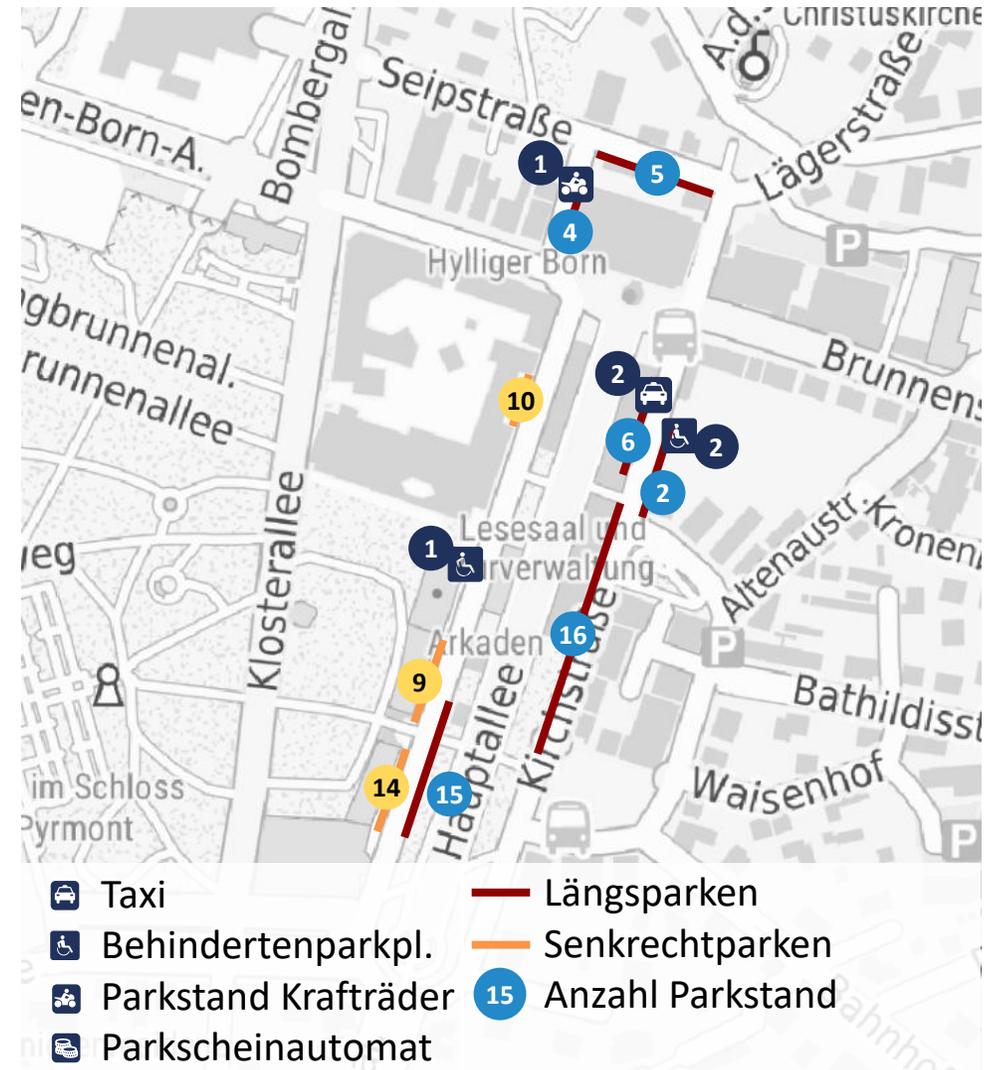
→ Parken ist unübersichtlich, wenig Parkscheinautomaten



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ruhender Verkehr: Anzahl Parkstände

| Art Parkstand/<br>Stellplatz | Anzahl<br>Bestand |
|------------------------------|-------------------|
| ● Öffentliche Parkstände     | 33                |
| ● Private Stellplätze        | 33                |
| ● Behindertenparkplätze      | 3                 |
| ● Taxi-Halt                  | 2                 |
| ● Parkstand Krafträder       | 1                 |



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

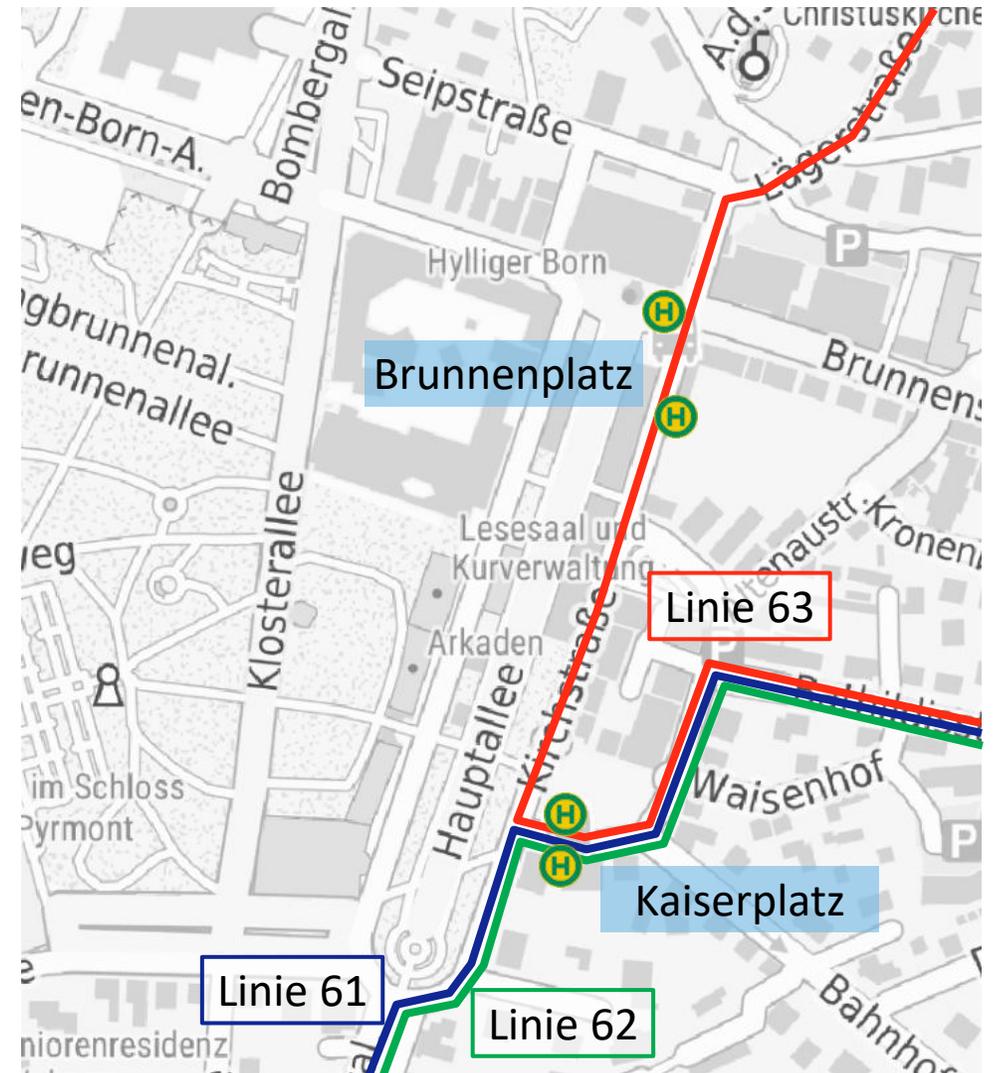
## Bestandsanalyse: ÖPNV



- Bushaltestellen:
  - Kaiserplatz und Brunnenplatz 
- Buslinien:
  - Stadtbus Linie 61-63 



© INOVAPLAN GmbH

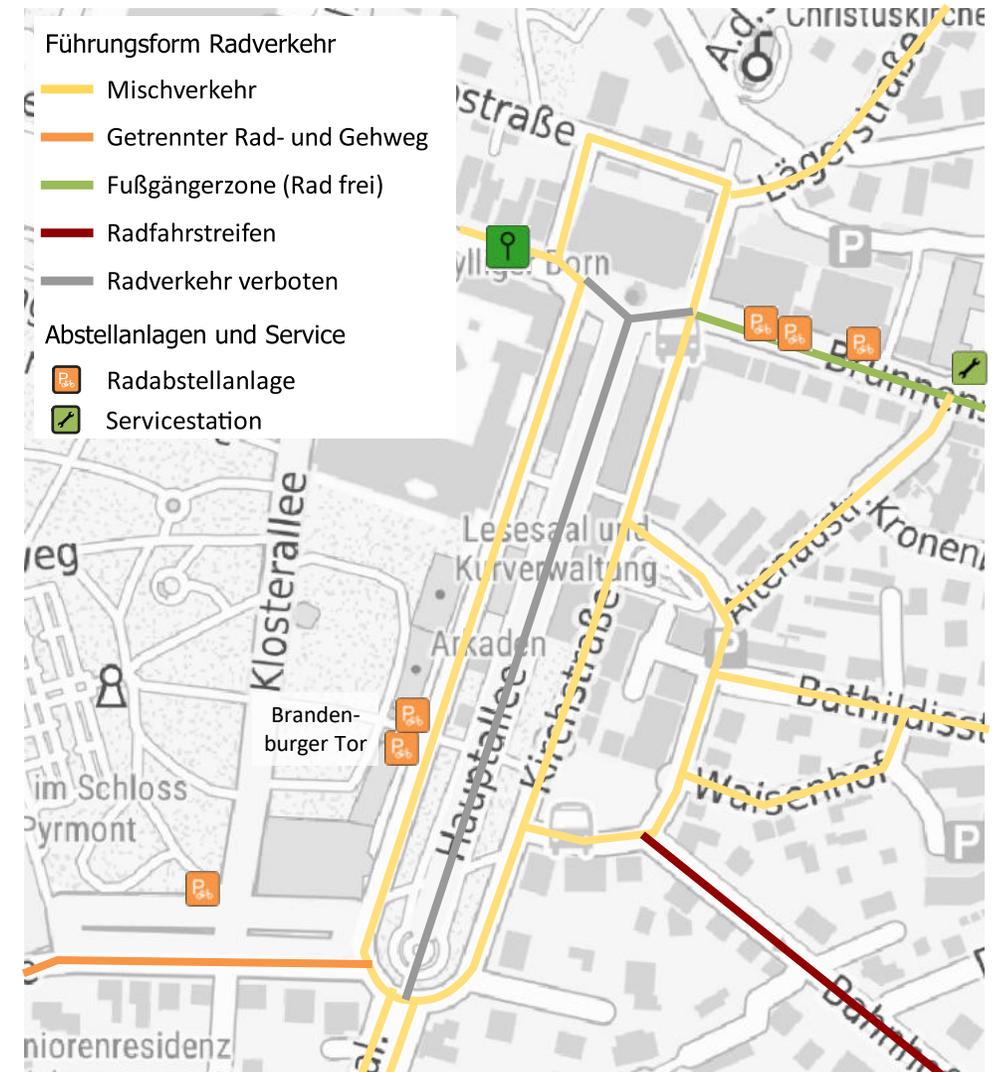


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Bestandsanalyse: Radverkehr



- Radverkehr auf den untersuchten Abschnitten im Mischverkehr
- Angrenzend:
  - Brunnenstraße: Fußgängerzone (zeitweise Rad frei)
  - Schloßstraße: getrennter Geh- und Radweg
  - Brunnenplatz und Hauptallee: Fußgängerzone
  - Am Hylligen Born: Sackgasse (kein Zusatzzeichen „Rad frei“)
- Radabstellanlagen am Brandenburger Tor und in der Brunnenstraße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Bestandsanalyse: Fußverkehr



- Hauptallee (Flaniermeile), Brunnenstraße und Brunnenplatz: Fußgängerzone
- Viele Mängel im Bereich des Fußverkehrs:
  - Gehwege im Seitenraum der Kirchstraße und Heiligenangerstraße sehr schmal, Hindernisse wie Treppen auf dem Gehweg, Wurzelschäden und Engstellen wegen Bäume   
  

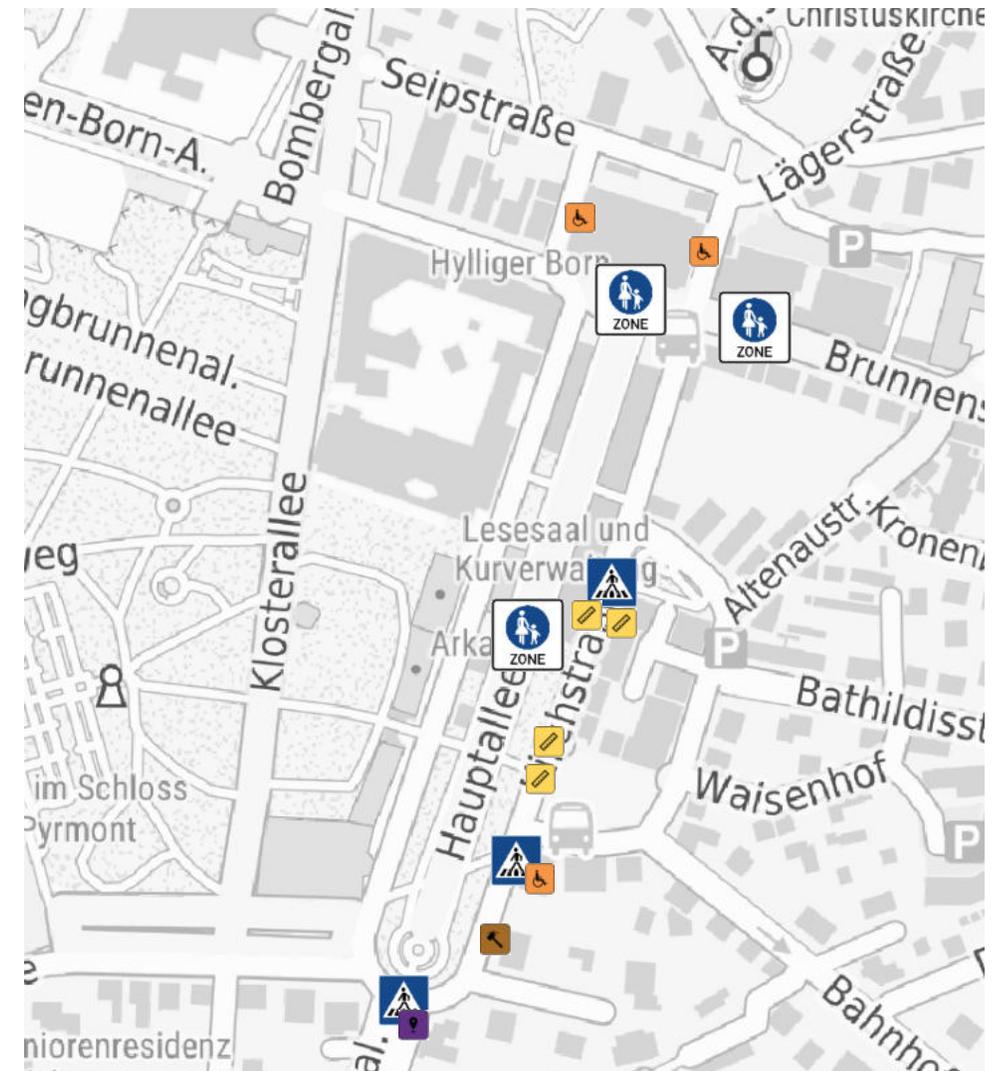
  - 3 Fußgängerüberwege (teilweise fehlende Leitelemente und schlechte Sichtverhältnisse)   




© INOVAPLAN GmbH



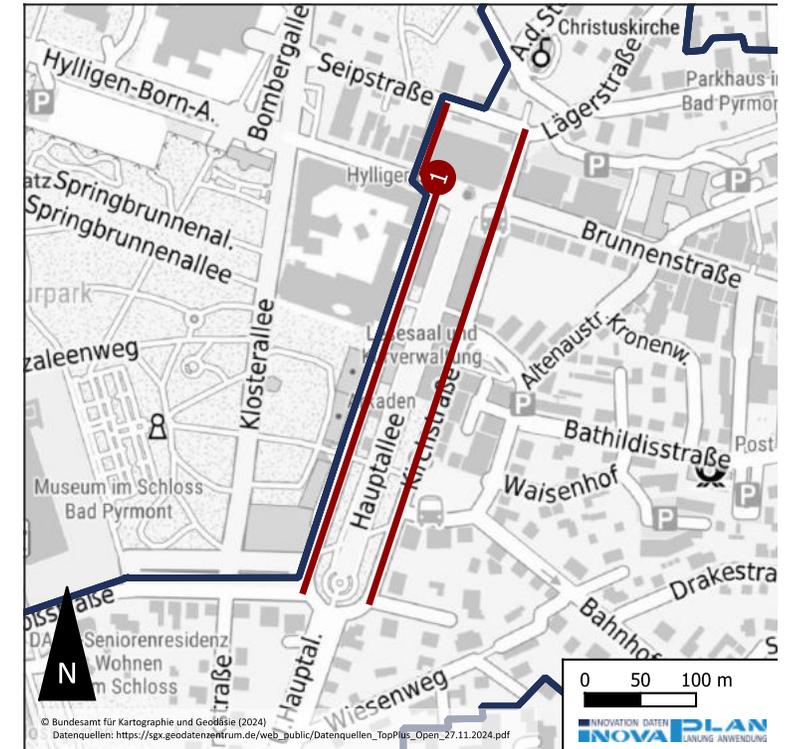
© INOVAPLAN GmbH



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

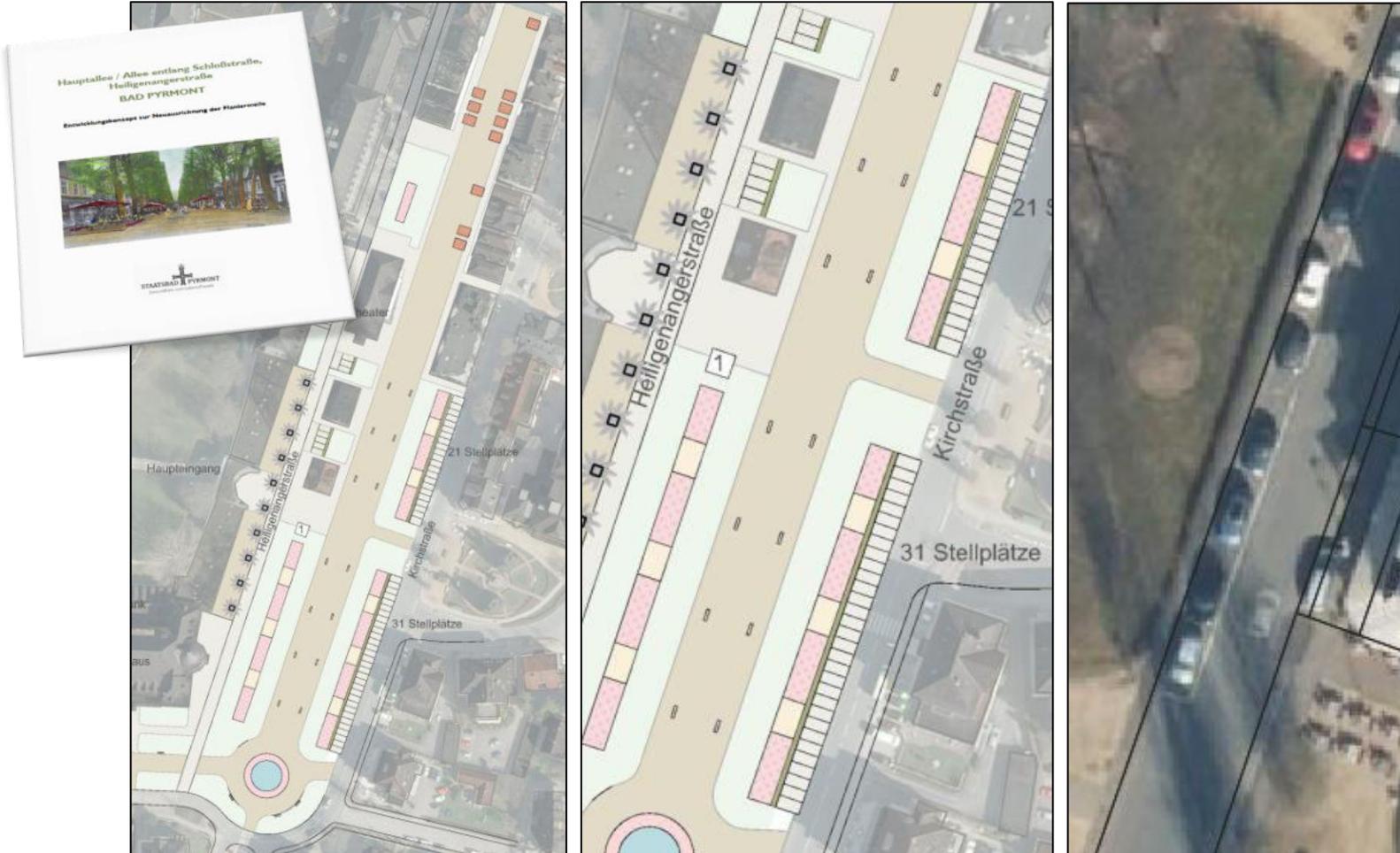
## Bestandsanalyse: Fazit

-  Starker MIV und subjektiv hohe Geschwindigkeiten stehen im Konflikt mit den Bereichen, die eine hohe Aufenthaltsqualität bieten sollen und dem Fußverkehr vorbehalten sind
-   Zu schmale Breiten im Querschnitt für den Fußverkehr und zudem Hindernisse auf den Gehwegen
-   Keine durchgängige Barrierefreiheit



**Maßnahmenentwicklung**

## Hinweis: Umgang mit der bestehenden Planung zur Hauptallee



- Information von der Stadt Bad Pyrmont zur denkmalgeschützten Hauptallee → Eingriffe sind zu vermeiden, Stellplätze dürften max. 1,50 m in die Hauptallee reinragen
  - Auf dem Luftbild und den überlagerten Flurstücksgrenzen ist zu erkennen, dass der Gehweg im Bestand bereits auf dem Flurstück der Hauptallee liegt mit einer Breite von 1,50 m
- **Kein weiteres Einrücken in die Hauptallee bei den Planungen**

Quelle: Wette + Küneke GbR Landschaftsarchitektur: Hauptallee / Allee entlang Schloßstraße, Heiligenangerstraße BAD PYRMONT - Entwicklungskonzept zur Neuausrichtung der Flaniermeile, Blatt 3: Lageplan Oberflächengestaltung und Ausstattung

## Lösungsansatz

- Veränderung der Führung des MIV vom Zweirichtungsverkehr in eine Einbahnstraßenregelung
  - Führung gegen den Uhrzeigersinn s. Variante 1
  - Führung im Uhrzeigersinn s. Variante 2
- Nutzung des gewonnenen Straßenraums für die Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen und für die Verbreiterung der Gehwege
- Ergänzung neuer Parkstände vereinzelt möglich
- Ordnung des Parkens durch klare Markierung und Beschilderung der öffentlichen und privaten Parkstände
- Ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Vereinzelt schlechtere Erreichbarkeit/Verlängerung Reisezeiten MIV

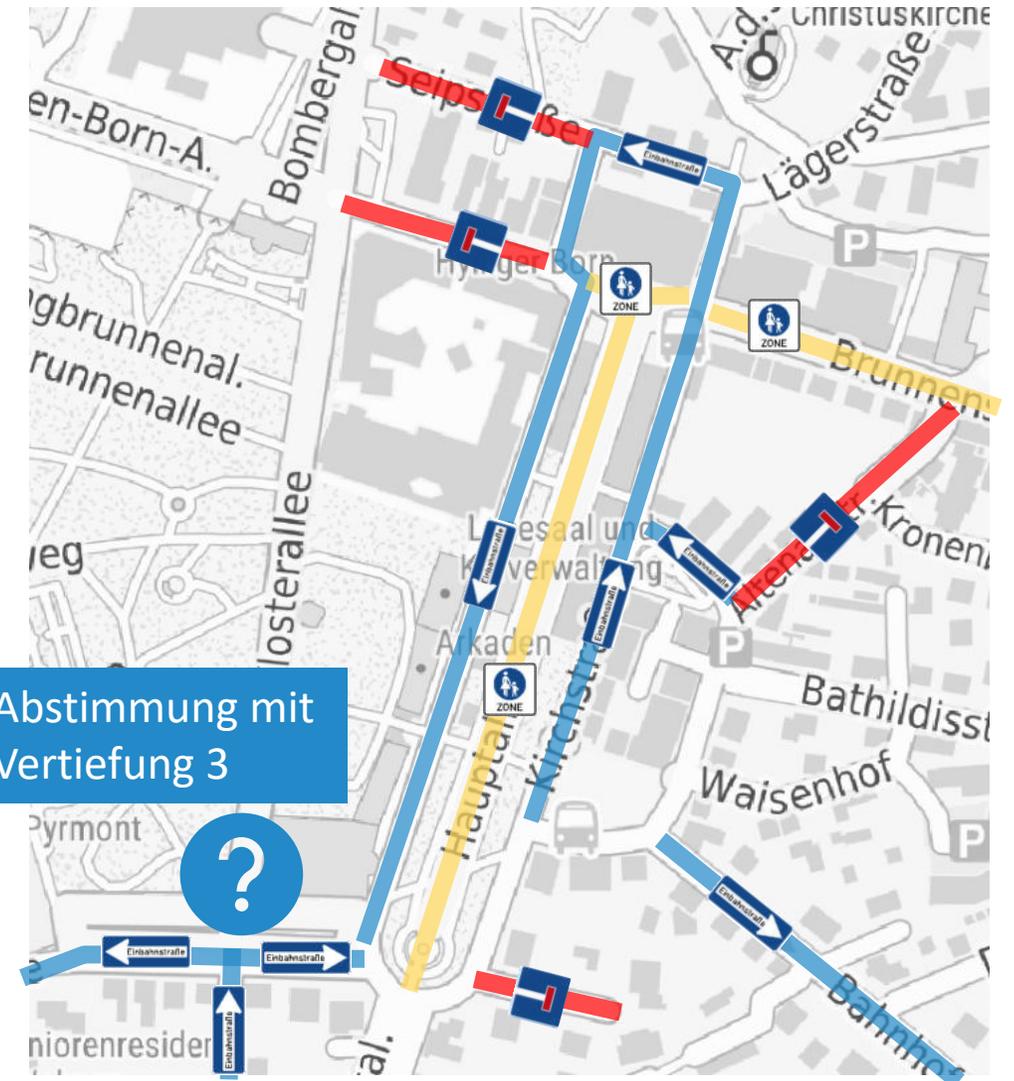


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Anpassung Verkehrsführung MIV: Variante 1



- **Einbahnstraßenregelung gegen den Uhrzeigersinn**  
Kirchstraße (ab Kaiserplatz), Seipstraße, Heiligenangerstraße (bis Schloßstraße)
- **Vorteile** 👍
  - Einbahnstraßenring gegen den Uhrzeigersinn ist intuitiver (entsprechend Kreisverkehr)
- **Nachteile** 👎
  - Umwegige Erreichbarkeit des Steigenberger Hotels aus südlicher Richtung

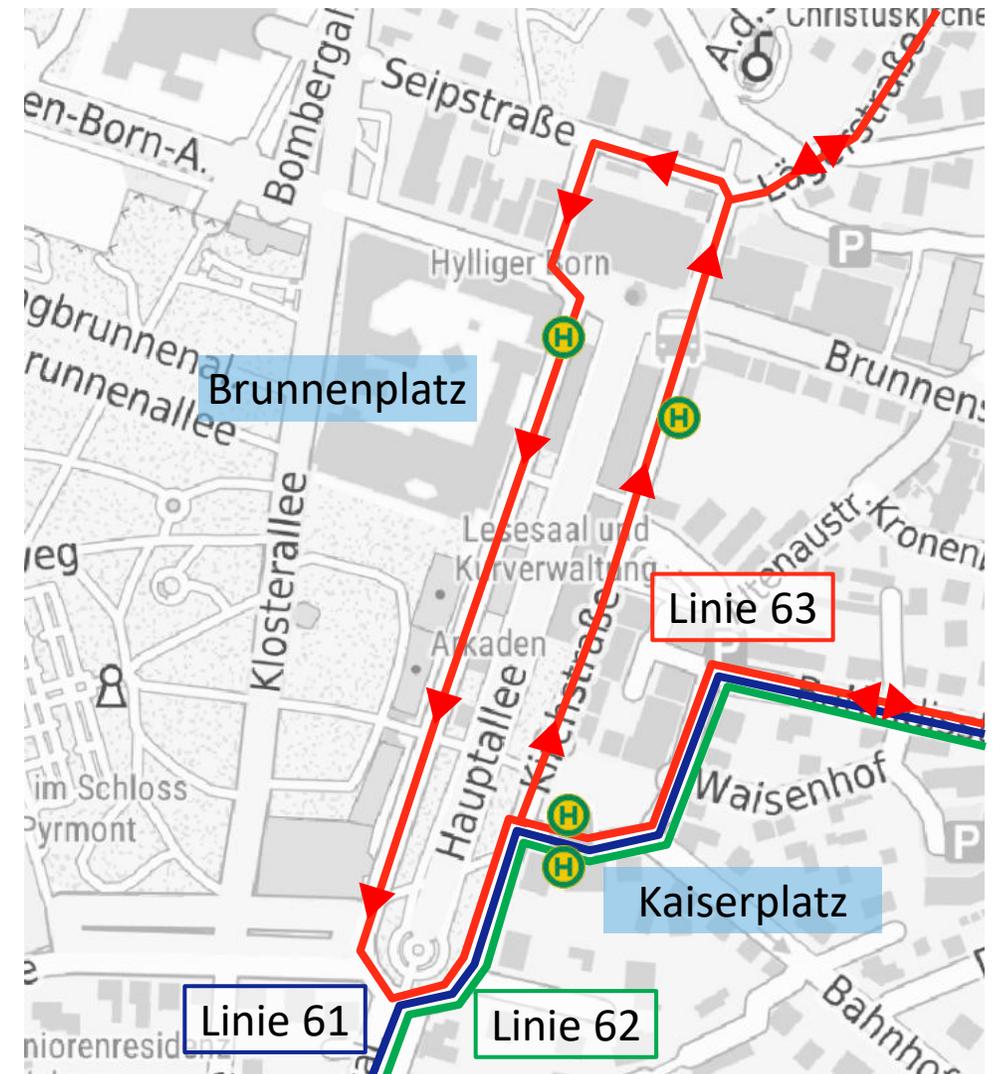


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Anpassung ÖPNV: bei MIV Variante 1



- Linie 61 und 62 unverändert
- Anpassung Linie 63 an Einbahnregelung
- Haltestelle Kaiserplatz unverändert
- Haltestelle Brunnenplatz muss für die Fahrtrichtung Süden in die Heiligenangerstraße verlegt werden  
(Hinweis: Position der Haltestellen in der Heiligenangerstraße ggf. nördlich oder südlich Steigenberger)
- Ausführung als Kaphaltestelle



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Anpassung Verkehrsführung MIV: Variante 2



- **Einbahnstraßenregelung im Uhrzeigersinn**  
Kirchstraße (ab Kaiserplatz), Seipstraße, Heiligenangerstraße (bis Schloßstraße)
- **Vorteile** 👍
  - Direkte Erreichbarkeit des Steigenberger Hotels aus Fahrtrichtung Süden
- **Nachteile** 👎
  - Potenzielle Konflikfläche bei der Querung der Hauptallee Richtung südl. Hauptallee, Fahrzeugströme kreuzen ⚡
  - Umwegige Erreichbarkeit des Steigenberger Hotels aus nördlicher Richtung

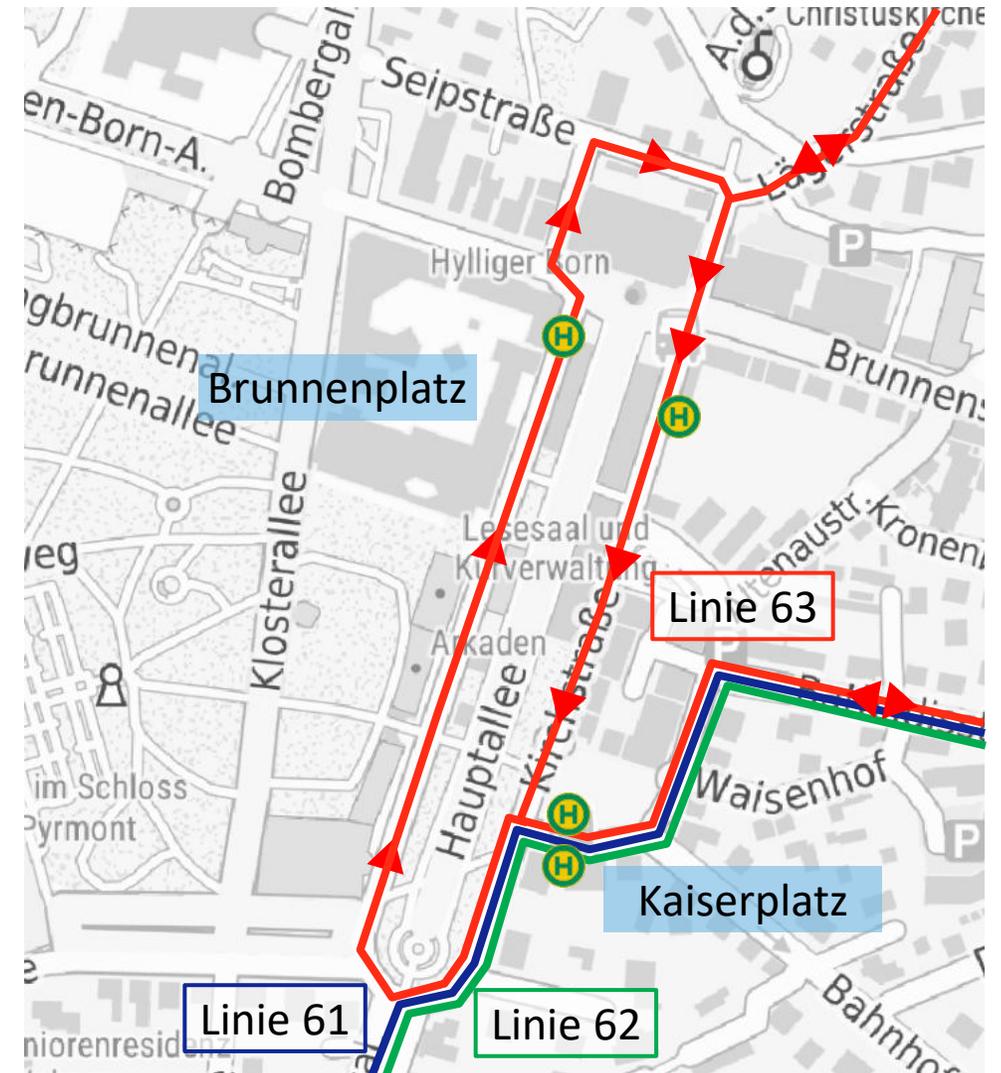


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Anpassung ÖPNV: bei MIV Variante 2



- Linie 61 und 62 unverändert
- Anpassung Linie 63 an Einbahnregelung
- Haltestelle Kaiserplatz unverändert
- Haltestelle Brunnenplatz muss für die Fahrtrichtung Süden in die Heiligenangerstraße verlegt werden  
(Hinweis: Position der Haltestellen in der Heiligenangerstraße ggf. nördlich oder südlich Steigenberger)
- Ausführung als Kaphaltestelle



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Anforderungen Lösungsquerschnitte

- **Gehweg:** 2,50 m Regelbreite
- **Fahrbahn:**  
3,50 m Breite (Einbahnstraße mit Radverkehr auf Fahrbahn in beiden Fahrtrichtungen und Linienverkehr, RAST S. 71)
- **Parken (Längsparken):**  
2 m Breite, 5,80 m Länge mit Markierung (5,50 m Durchschnittswert ohne Markierung) (EAR 2023)
- **Parken (Senkrechtparken):**  
2,65 m Breite, 5,20 m Tiefe (EAR 2023)
- **Sicherheitstrennstreifen:**  
0,75 m zum Parken (E Klima 2022 Steckbriefe)
- **Bushaltestellen:**  
Kaphaltestelle, Aufenthaltsbereich 2,50 m Breite (EAÖ 2013)

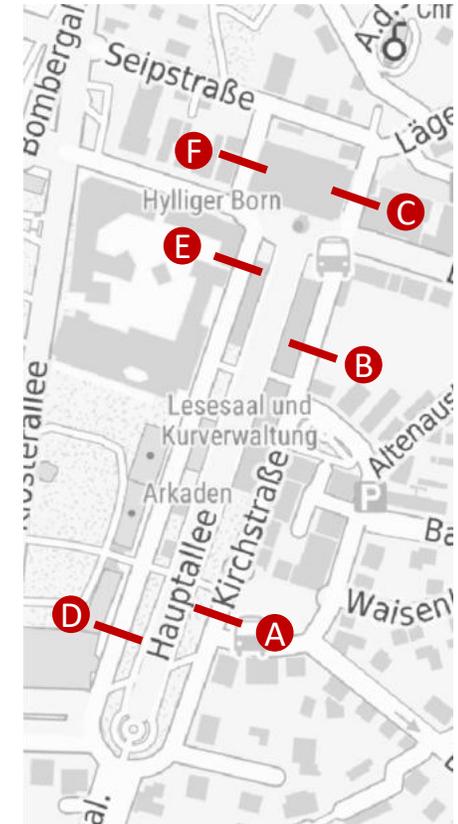
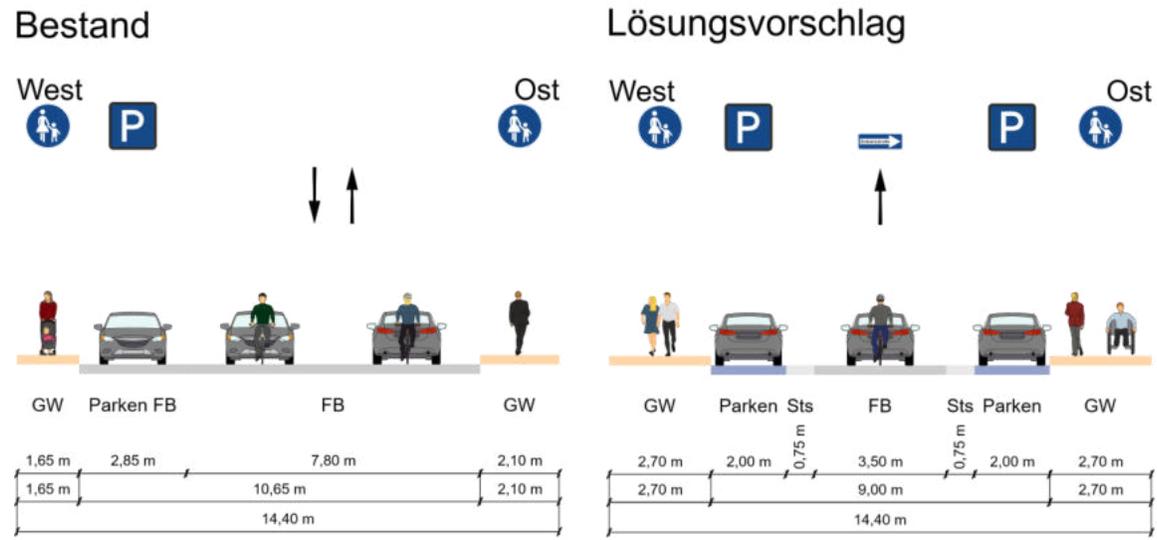


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

Aufteilung des Straßenraums bei Variante 2 identisch, lediglich Änderung der Fahrtrichtung und Straßenseite der Kaphaltestellen „Brunnenplatz“

## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### A-A Kirchstraße (zwischen Kaiserplatz und Altenauplatz)

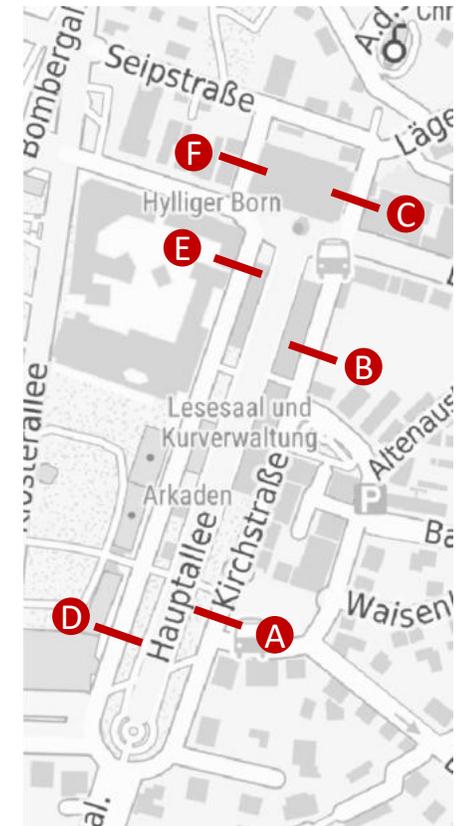
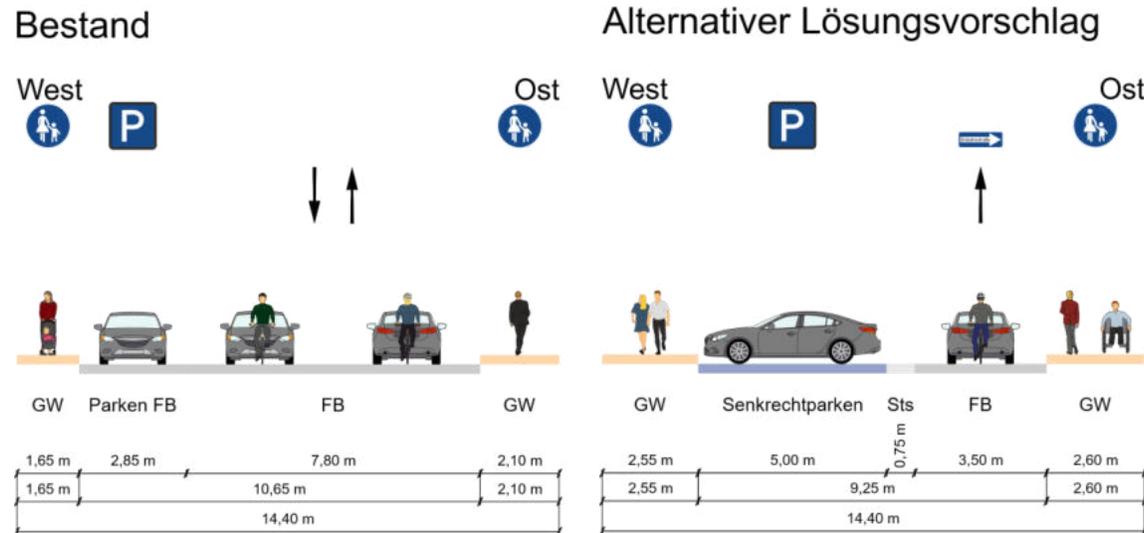


- Beidseitiges Längsparken
- Siehe Parkraumbilanz: Variante A

Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### A-A Kirchstraße (zwischen Kaiserplatz und Altenauplatz)

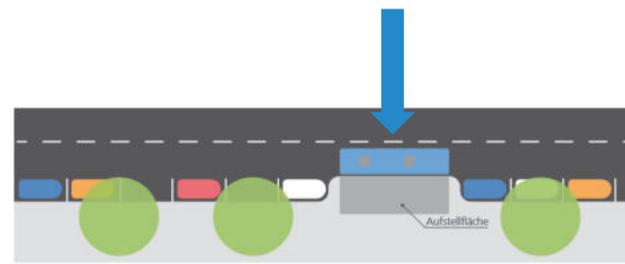
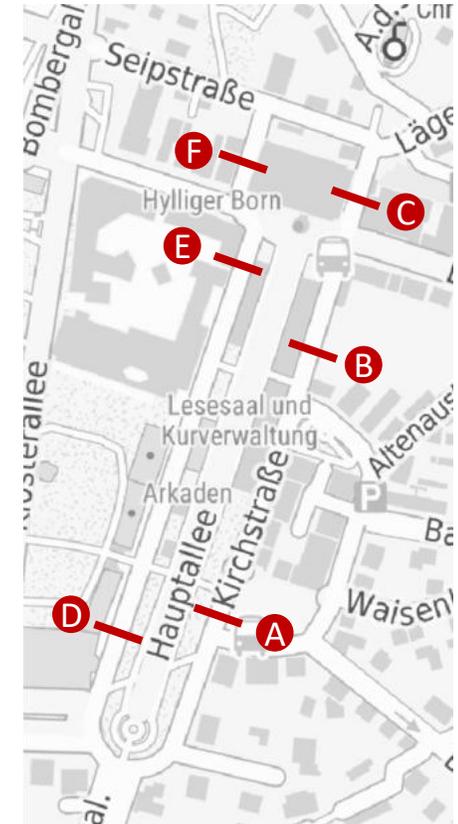
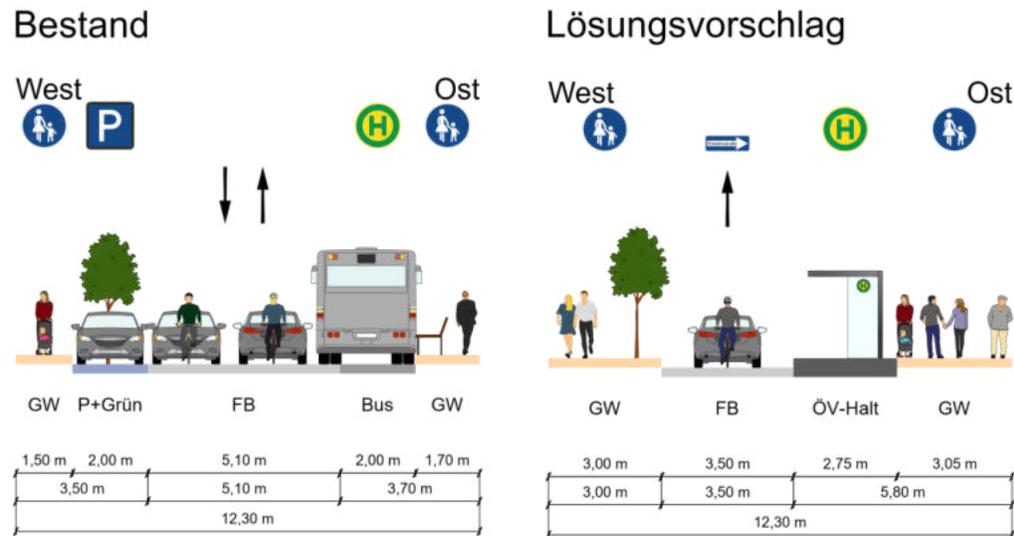


- Alternativ: Einseitiges Senkrechtparken
- Siehe Parkraumbilanz: Variante B

Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### B-B Kirchstraße (zwischen Altenauplatz und Brunnenplatz)



Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

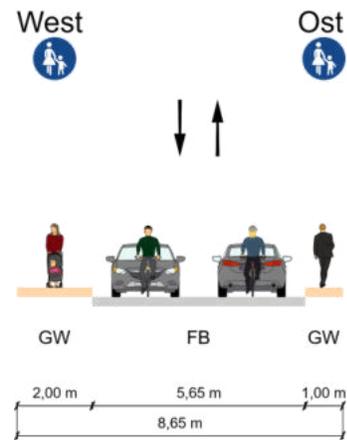
- Längsparken nur noch auf der Ostseite
- Haltestellenkap integriert in Längsparkstreifen

Quelle: KVV Leitfaden barrierefreie Haltestellen; [https://www.kvv.de/fileadmin/user\\_upload/kvv/Dateien/Unternehmen/INTERNET\\_KVV\\_Leitfaden\\_barrierefreie\\_Haltestellen.pdf](https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/Dateien/Unternehmen/INTERNET_KVV_Leitfaden_barrierefreie_Haltestellen.pdf)

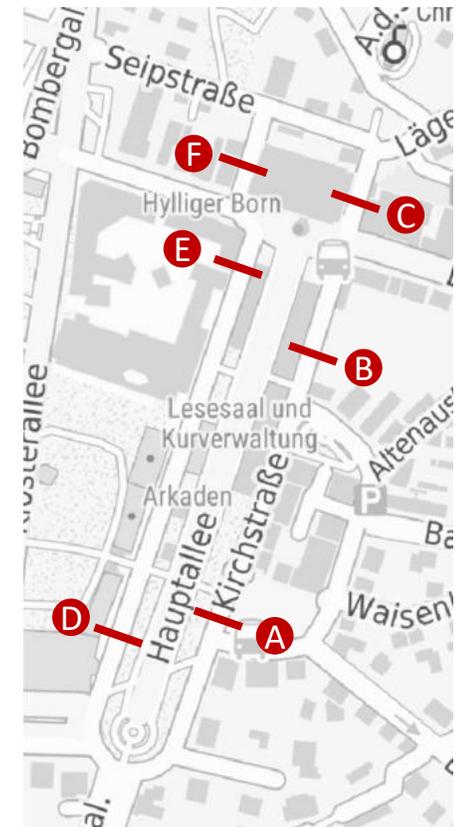
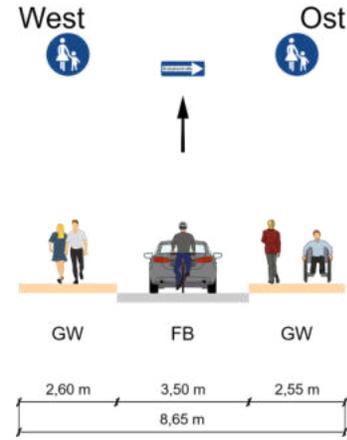
## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### C-C Kirchstraße (zwischen Brunnenplatz und Seipstraße)

#### Bestand



#### Lösungsvorschlag

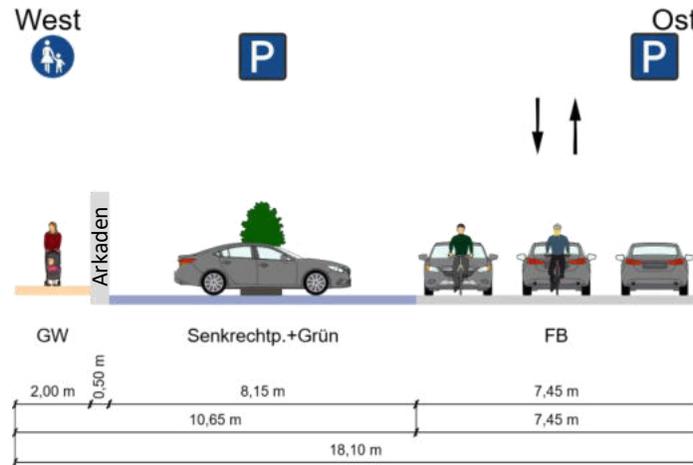


Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

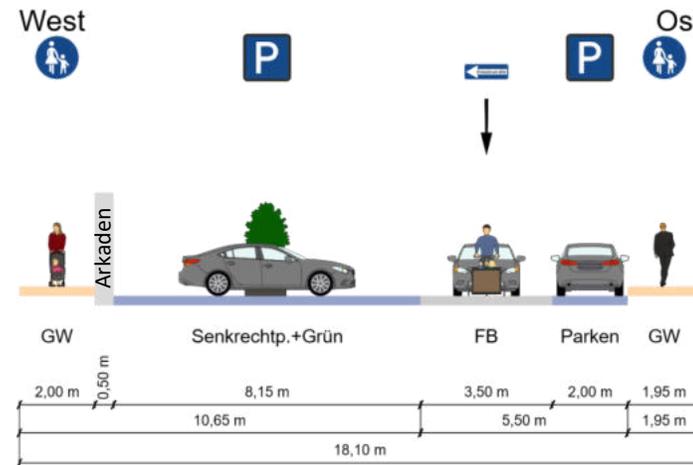
## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### D-D Heiligenangerstraße (zwischen Schloßstraße und Brandenburger Tor)

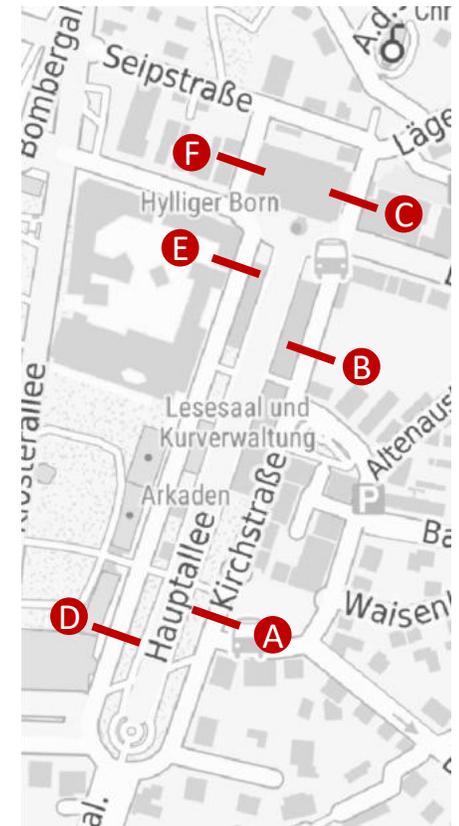
Bestand



Lösungsvorschlag



- Zu wenig Platz für Sicherheitstrennstreifen für den Radverkehr
- Ergänzung schmaler Gehweg Ostseite
- Alternativ: Entfall Längsparken Ostseite bzw. Reduzierung Breite Senkrechtparken

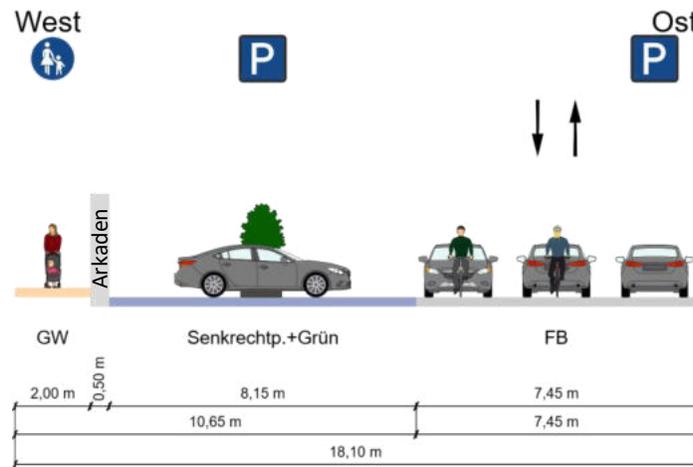


Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

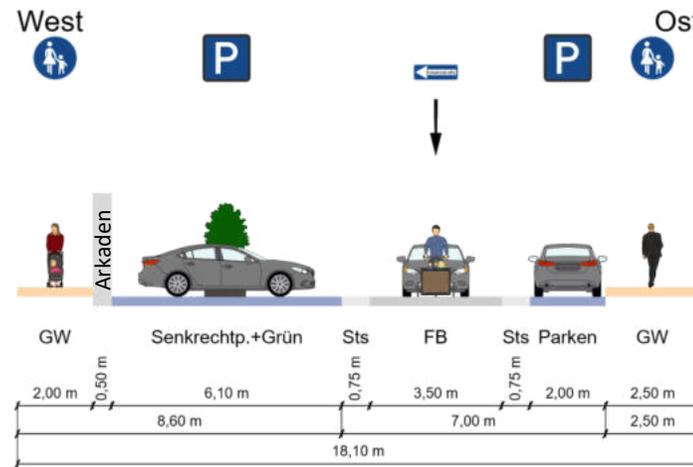
## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### D-D Heiligenangerstraße (zwischen Schloßstraße und Brandenburger Tor)

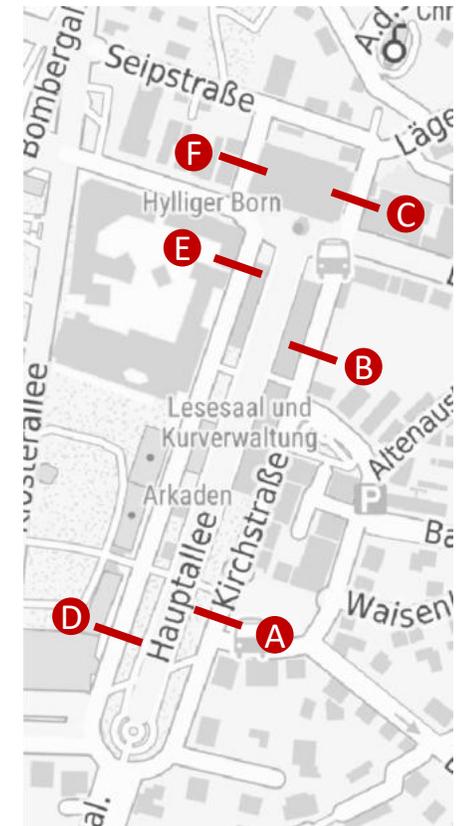
Bestand



Alternativer Lösungsvorschlag



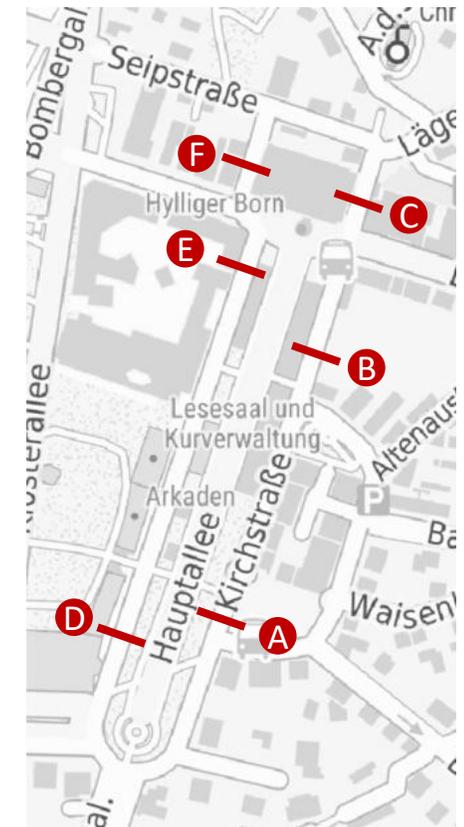
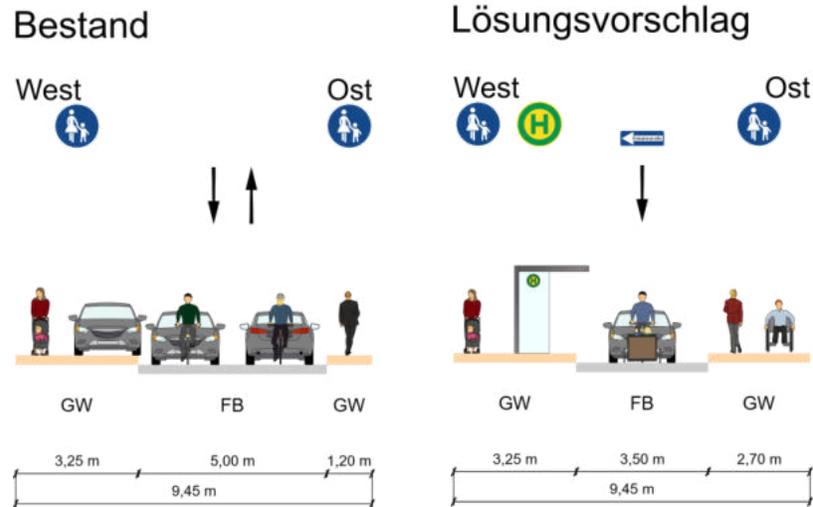
- Reduzierung Breite Senkrechtparken
- Sicherheitstrennstreifen beidseitig möglich
- Eingriff in private Stellplätze
- Anzahl der Stellplätze kann erhalten bleiben
- Abstimmung Staatsbad



Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### E-E Heiligenangerstraße (zwischen Brandenburger Tor und Brunnenplatz)



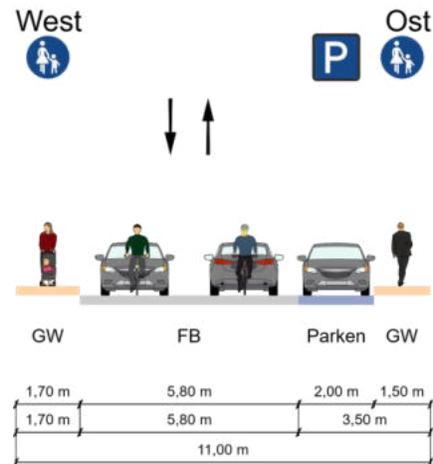
- Aufenthaltsbereich Haltestellenkap integriert Gehweg

*Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor*

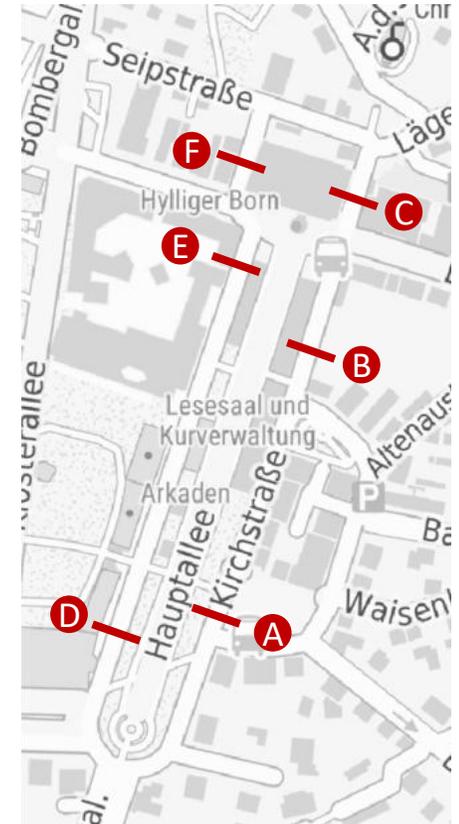
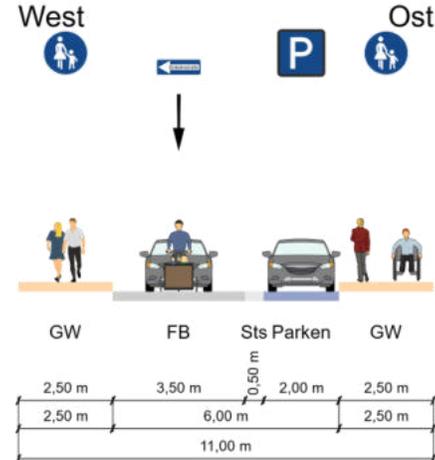
## Bestands- und Lösungsquerschnitte (Variante 1)

### F-F Heiligenangerstraße (zwischen Brunnenplatz und Seipstraße)

#### Bestand



#### Lösungsvorschlag

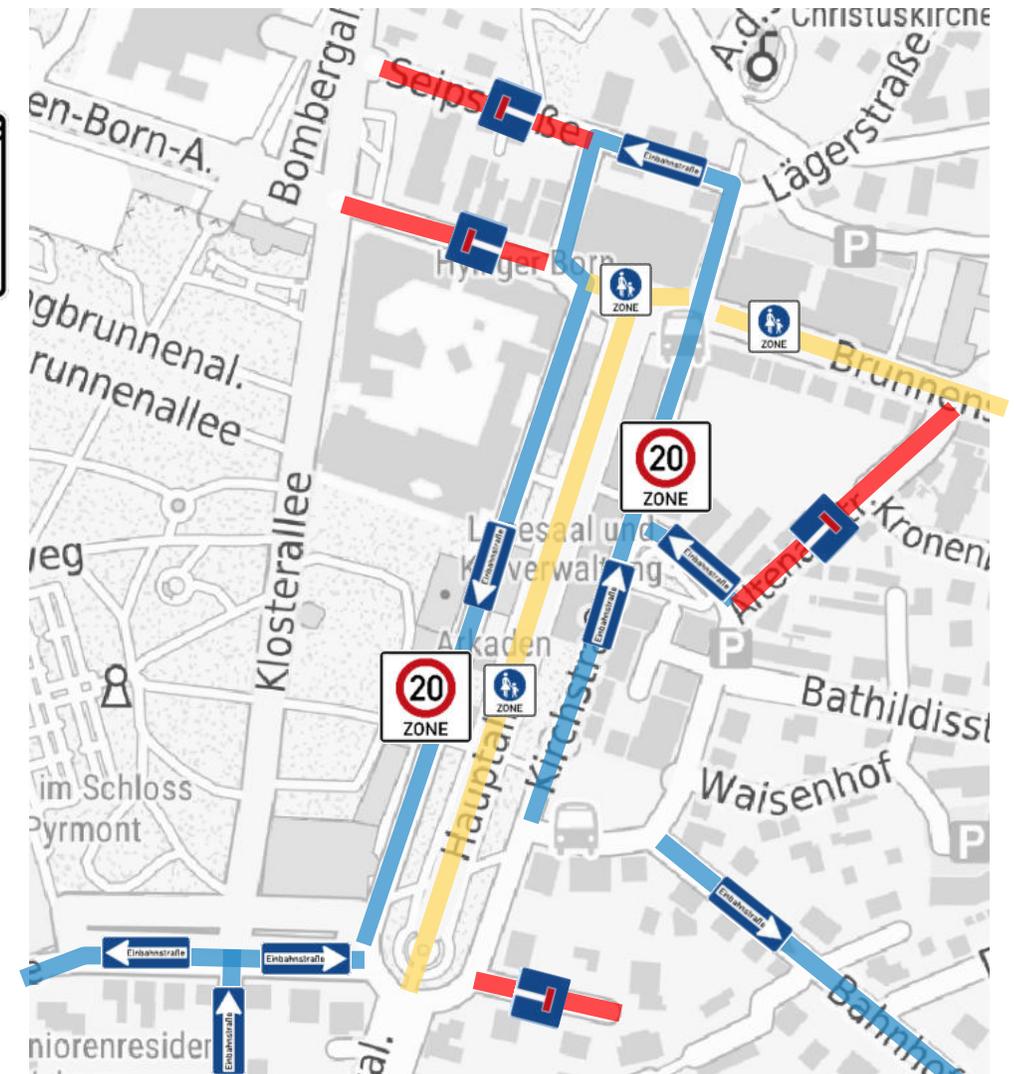


- Nur 0,50 m Breite Sicherheitstrennstreifen für den Radverkehr

*Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor*

## Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Einrichtung eines **verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20)** in der Kirchstraße, Seipstraße und Heiligenangerstraße (gesamter Bereich der Einbahnstraße)
- **Ziele:** Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, Reduzierung der Lärmbelastung bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit von Geschäften und Restaurants mit dem Kfz
- **Regelungen:**
  - zu Fuß Gehende und Fahrzeugführende sind baulich und verkehrsrechtlich getrennt
  - Radfahrende und Kraftfahrzeuge (Kfz) werden auf der Fahrbahn und zu Fuß Gehende auf dem Gehweg geführt

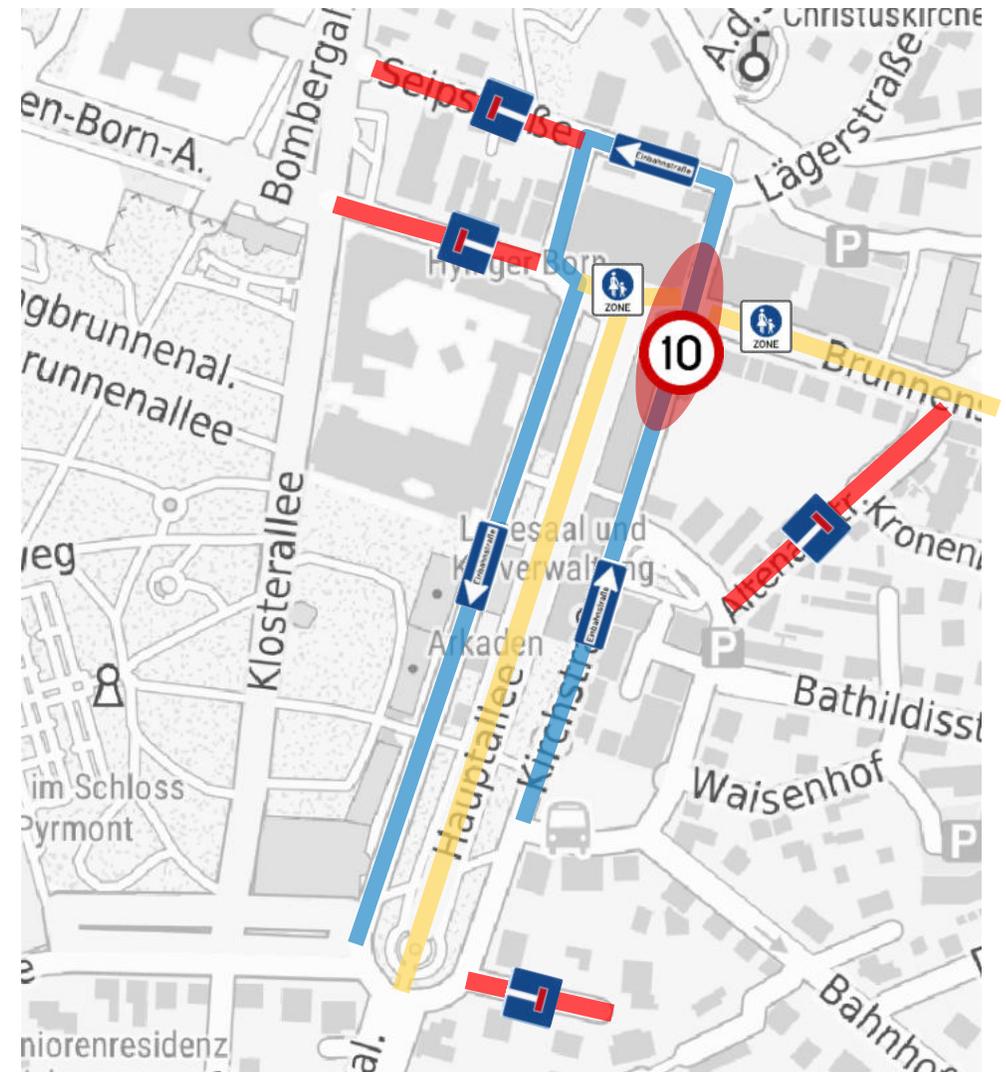


→ Tendenz Stadt Bad Pyrmont zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Streckenbezogen Tempo 10

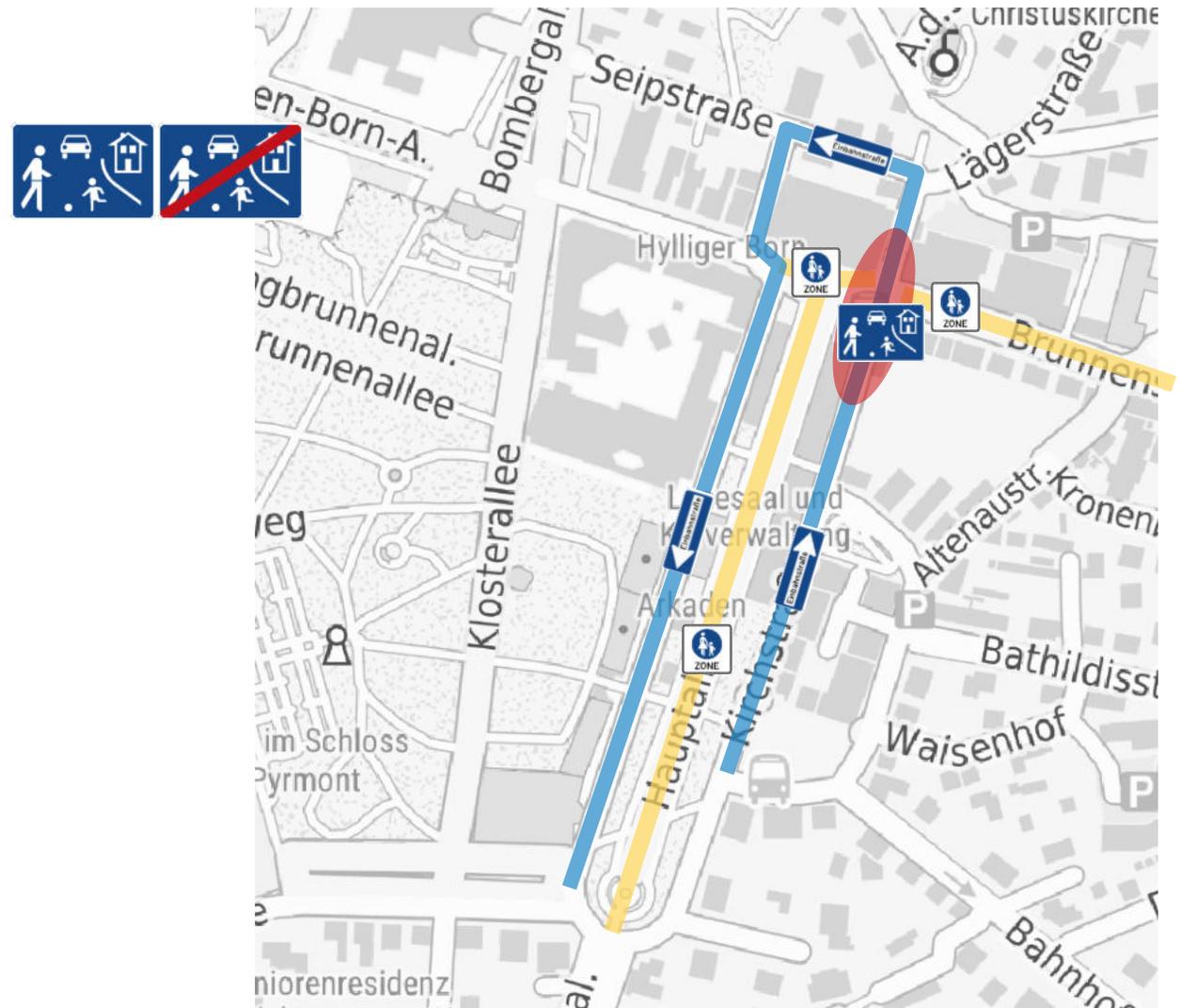
- **Streckenbezogen Tempo 10** im Bereich zwischen Altenauplatz und Seipstraße
- Verbesserung Querungsmöglichkeit Fußverkehr zwischen den Fußgängerzonen
- Stadt Bad Pyrmont hat diese Anordnung bereits im Rahmen des Weihnachtsmarktes 2024 (erhöhtes Fußverkehrsaufkommen) getestet und positive Rückmeldungen erhalten
- *Hinweis: Es gibt ein Gesetzesurteil, dass Tempo-10-Zonen laut StVO nicht zulässig sind*  
(<https://www.bussgeldkatalog.org/news/ovg-tempo-10-zone-unzulaessig-geschwindigkeitsbegrenzung-wird-angehoben-1848937/>)



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Verkehrsberuhigter Bereich

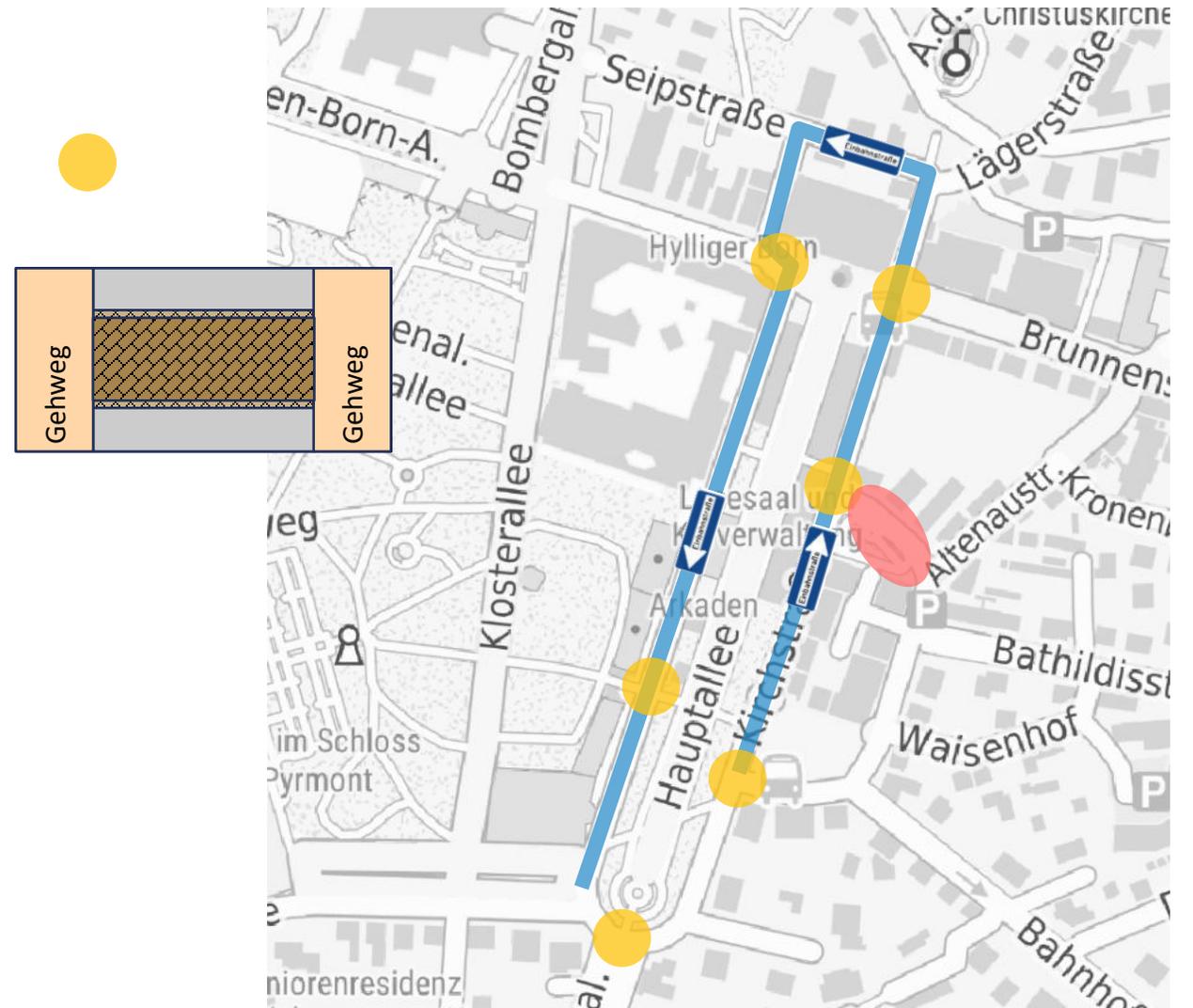
- Einrichtung eines **verkehrsberuhigten Bereichs** in der Kirchstraße und Heiligenangerstraße
- **Ziele:** Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, Reduzierung der Lärmbelastung
- **Regelungen:**
  - Schrittgeschwindigkeit MIV
  - Fahrzeugführer dürfen zu Fuß Gehende weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten
  - Zu Fuß Gehende dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt
  - Es dürfen keine Borde ausgebildet werden
  - Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Teilaufplasterung

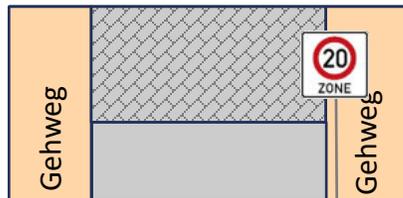
- Anhebung der Fahrbahn auf Gehsteigniveau als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung
- Verlangsamung des MIV durch optisches und fahrdynamisches Hindernis
- Leichte Nachteile für Radverkehr
- Vereinfachte und barrierefreie Querung des Fußverkehrs in Kombination mit Fußgängerüberweg
- Auch mit Asphalt ausführbar, um keine Sichere Querung für den Fußverkehr zu suggerieren
- Verknüpfung mit Shared Space am Altenauplatz (Planung Bad Pyrmont)



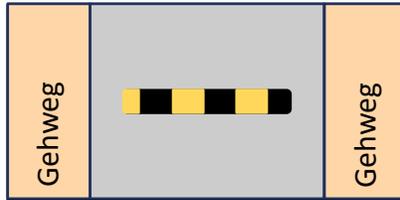
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Veränderter Fahrbahnbelag

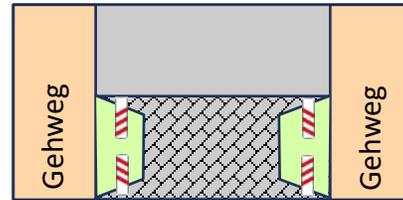
- Fahrbahnbelag ändern mit Änderung der Zone/Tempolimit etc.
  - bei Tempo 10 in der Kirchstraße zwischen Altenauplatz und Seipstraße
  - **Oder** Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



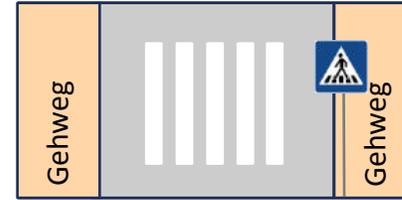
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)



Fahrbahnschwellen



Verengung der Ein-/Ausfahrt eines Straßenabschnitts



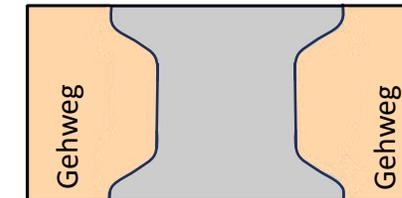
FGÜ



Geschwindigkeitsanzeigetafel



Ortsfeste Geschwindigkeitskontrolle



Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)

## Ruhender Verkehr: Art des Parkens



- Private Stellplätze in der Heiligenangerstraße bleiben erhalten
- Öffentliches Parken in der Heiligenangerstraße und Seipstraße bleiben von der Anzahl her unverändert
- Neuordnung Parken Kirchstraße
- Einzelne Markierung der öffentlichen Längsparkstände bzw. Vorziehen Gehweg und Belagsänderung der Parkstände empfohlen
- Barrierefreier Ausbau der Behindertenparkplätze in der Kirchstraße



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ruhender Verkehr: Anzahl Parkstände Variante A

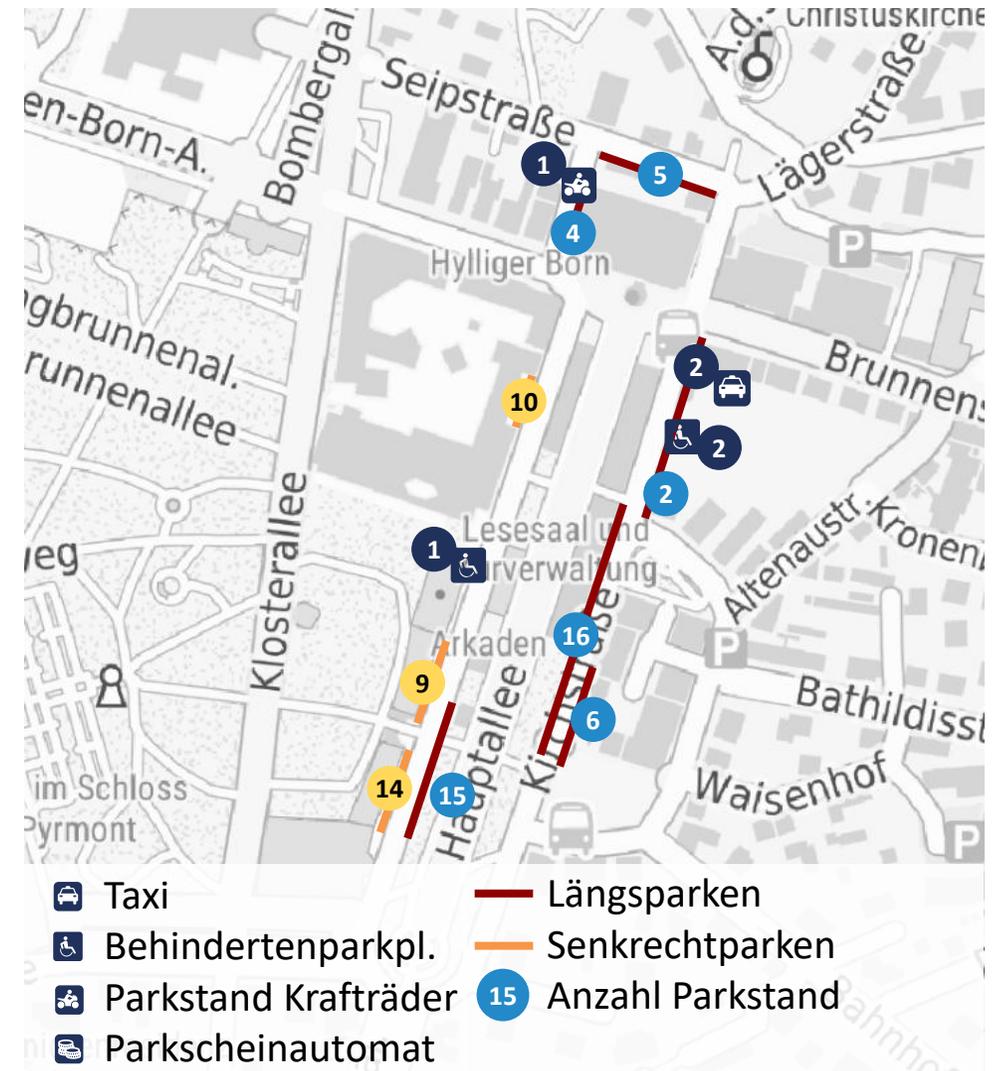


| Art Parkstand/<br>Stellplatz | Anzahl<br>Bestand | Anzahl<br>Planung* |
|------------------------------|-------------------|--------------------|
| ● Öffentliche Parkstände     | 33                | 33                 |
| ● Private Stellplätze        | 33                | 33                 |
| ● Behindertenparkplätze      | 3                 | 3                  |
| ● Taxi-Halt                  | 2                 | 2                  |
| ● Parkstand Krafträder       | 1                 | 1                  |

### Vorteile gegenüber Variante B:

- Weniger Eingriffe in den Bestand
- Weniger Wechsel in der Art des Parkens

\* Abschätzung auf Basis des Luftbildes, es liegen keine Vermessungsdaten vor



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ruhender Verkehr: Anzahl Parkstände Variante B

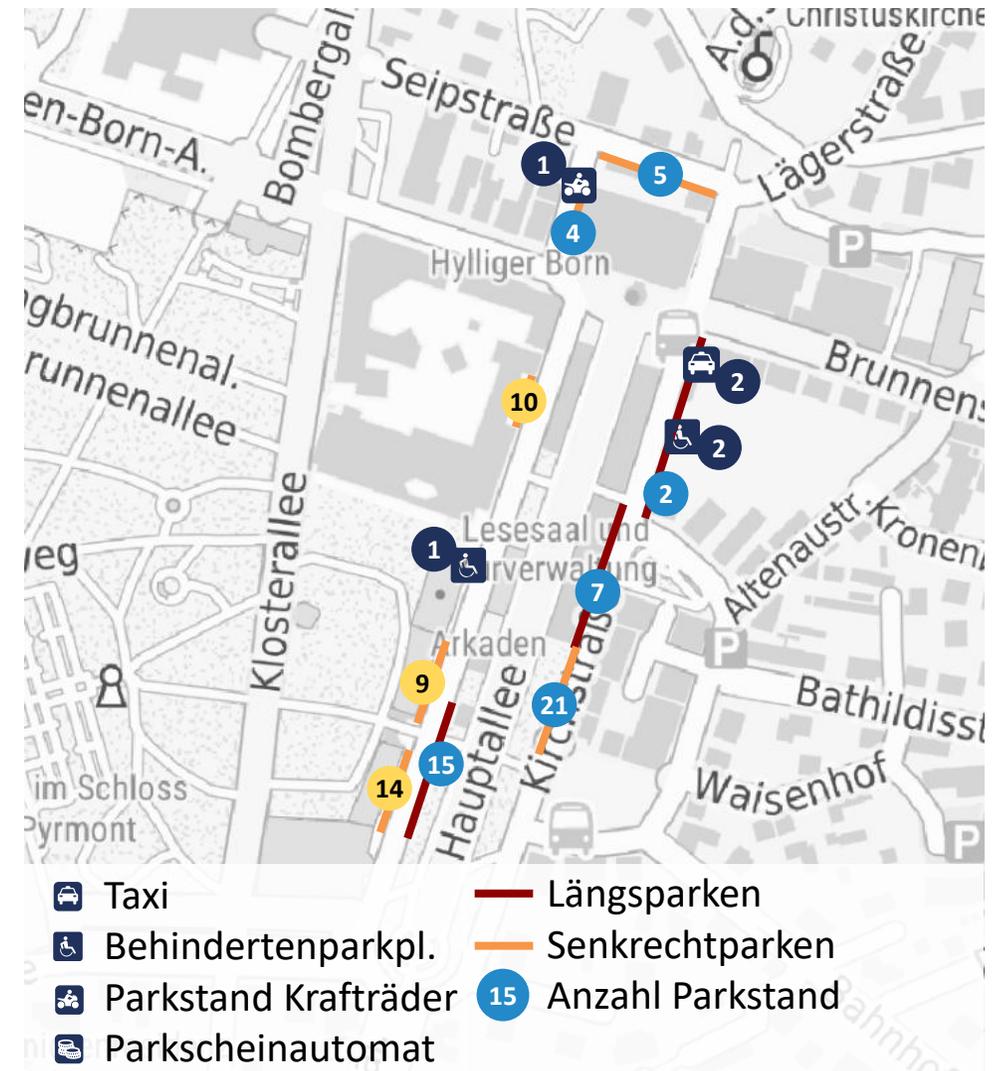


| Art Parkstand/<br>Stellplatz | Anzahl<br>Bestand | Anzahl<br>Planung* |
|------------------------------|-------------------|--------------------|
| ● Öffentliche Parkstände     | 33                | +6 39              |
| ● Private Stellplätze        | 33                | 33                 |
| ● Behindertenparkplätze      | 3                 | 3                  |
| ● Taxi-Halt                  | 2                 | 2                  |
| ● Parkstand Krafträder       | 1                 | 1                  |

### Vorteile gegenüber Variante A:

- Leichter Versatz der Fahrbahn durch Wechsel der Art des Parkens führt zur Temporeduzierung
- Zusätzliche 6 Parkstände

\* Abschätzung auf Basis des Luftbildes, es liegen keine Vermessungsdaten vor

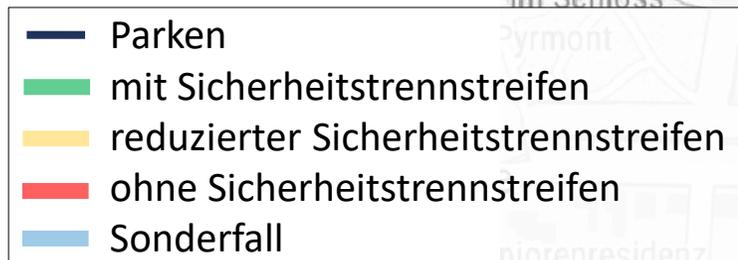


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Maßnahmen: Radverkehr



- Weiterhin Führung Radverkehr im Mischverkehr
- Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen zum Parken von 0,75 m → jedoch nicht überall umsetzbar oder reduzierte Breite (s. Karte)
- **Sonderfall:** Senkrechtparken Steigenberger Hotel, zum Erreichen der privaten Stellplätze muss der Gehweg überfahren werden

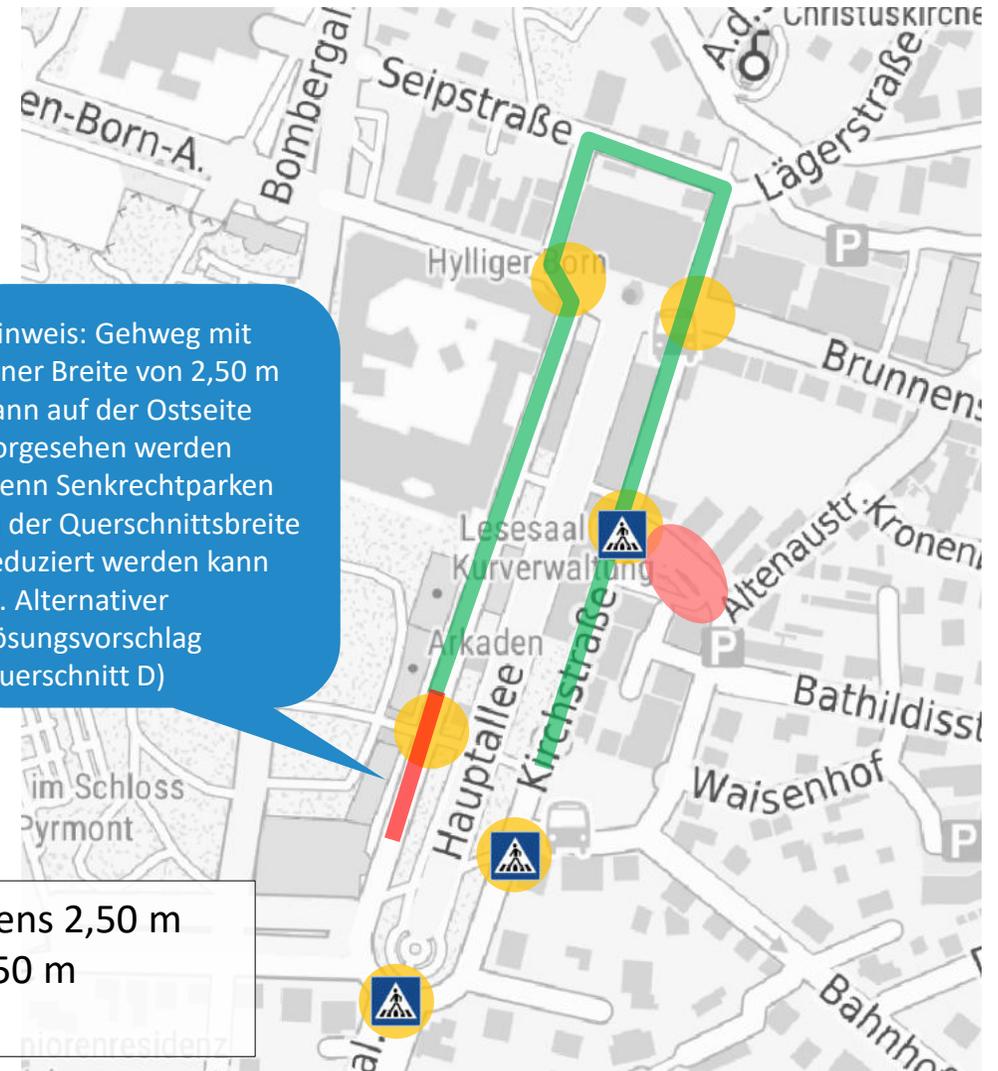


© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Maßnahmen: Fußverkehr



- Barrierefreier Ausbau der Querungshilfen (z.B. taktile Leitelemente, Doppelbord), Kirchstraße (Kaiserplatz)
- Verbreiterung Gehwege beidseitig auf mindestens 2,50 m
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (z.B. Pflaster vor Steigenberger) und Beseitigung von Wurzelschäden
- Ergänzende Maßnahmen Verkehrsberuhigung



Hinweis: Gehweg mit einer Breite von 2,50 m kann auf der Ostseite vorgesehen werden wenn Senkrechtparken in der Querschnittsbreite reduziert werden kann (s. Alternativer Lösungsvorschlag Querschnitt D)

- Breite Gehweg Planung mindestens 2,50 m
- Breite Gehweg Planung unter 2,50 m
- Aufpflasterung

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel

| VM  | Maßnahmen   | Auswirkungen   |
|---|---|--|
|    | Einbahnregelung für den MIV<br>Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlängerung der Reisezeiten je nach Quelle und Ziel</li> <li>▪ Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion des MIV und damit einer Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr</li> </ul>   |
|    | Beibehalt bestehender Parkstände<br>Neuordnung und teilweise Ergänzung<br>zusätzlicher Parkflächen in der Kirchstraße | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neutrale Parkraumbilanz (Variante A)</li> <li>▪ Positive Parkraumbilanz (+ 6 neue Parkstände) (Variante B)</li> <li>▪ Ordnung des Parkens durch klare Markierung und Beschilderung der öffentlichen und privaten Parkstände</li> </ul>  |
|    | Einbahnregelung für den MIV<br>Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einbahnregelung erfordert eine Umlegung der Buslinie 63 (Verlängerung der Fahrzeit in eine Fahrtrichtung) sowie die Umlegung der Haltestelle in eine Fahrtrichtung</li> <li>▪ Neubau Haltestelle als barrierefreie Kaphaltestelle</li> </ul>  |
|   | Führung im Mischverkehr   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen zum Parken erhöht die Sicherheit für den Radverkehr (Reduzierung von „Dooring“-Unfällen) und für ein- und aussteigende Kfz-Fahrende (0,75 m sind nicht auf allen Abschnitten umsetzbar)</li> </ul>   |
|  | Verbreiterung Gehwege<br>Barrierefreiheit   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbreiterung der Gehwege erhöht Sicherheit und den Komfort für den Fußverkehr</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau Querungshilfen und Gehwege (Beseitigung Wurzelschäden und Treppen)</li> <li>▪ Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion des MIV und damit einer Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr</li> </ul> |

**Exkurs: Anordnung und Gestaltungsideen  
Shared Space Altenauplatz**

## Shared Space

- Planungsphilosophie, mit der sich vielfältige Nutzungsansprüche an den Straßenraum besser vereinen lassen
- Verkehrsberuhigung durch eine andersartige Verkehrsraumgestaltung, die auf der **Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer** beruht
- Konzept setzt nicht auf restriktive Regeln (Verkehrsschilder), sondern auf **freiwillige Verhaltensänderung aufgrund gegenseitiger Rücksichtnahme durch die Gestaltung des Straßenraums**
- Unter der Bezeichnung „**Begegnungszone**“ entstehen in der Schweiz und Österreich immer mehr gut gestaltete Straßenräume



© Tobias\_Schwerdt / Stadt Schwetzingen

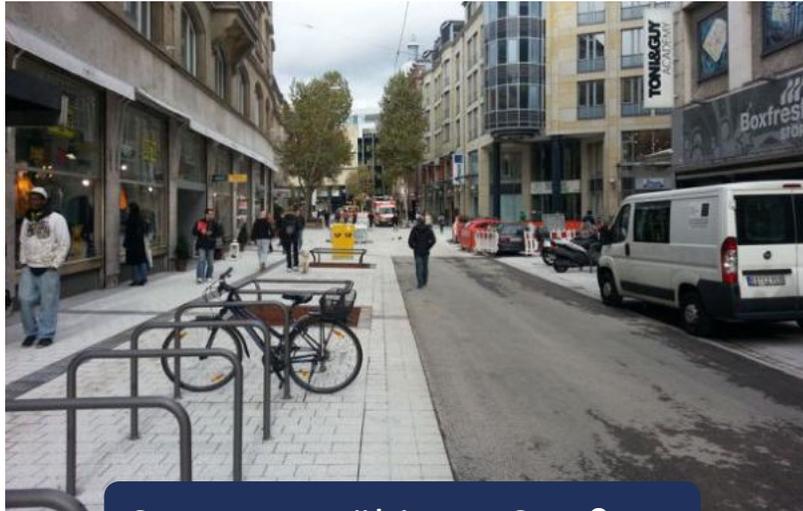
## Stand Begegnungszone in Deutschland

- Die Verkehrsministerkonferenz hat am 15./16. April 2021 das Bundesverkehrsministerium gebeten, die Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz zu prüfen und im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens ggf. zu berücksichtigen. In den Vorschlägen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist die **Einführung einer Begegnungszone** enthalten, welche sich an der **österreichischen Regelung orientiert**.
- Im **Koalitionsvertrag** des Kabinetts Scholz für die Legislaturperiode 2021 bis 2025 ist das Thema entgegen dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz **nicht berücksichtigt**



Quelle: [https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

## Umsetzungsbeispiele



Stuttgart: Tübinger Straße



Quelle: <https://kessel.tv/fahrrad-hat-vorfahrt-die-tubinger-strasse-ist-stuttgarts-erster-shared-space/>



Duisburg: Opernplatz

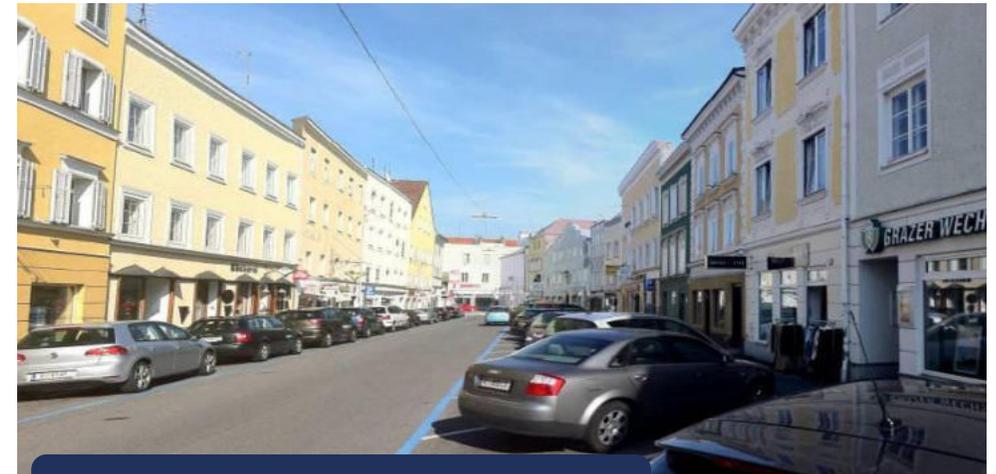
Quelle: <https://www.veloplan.de/ein-raum-fuer-alle/>



Schönebeck (Elbe): Marktplatz

Quelle: <https://www.visitschoenebeck.de/de/marktplatz-tourismus.html>

## Umsetzungsbeispiele



Quelle: Atelier für Architektur, Pilz

## Umsetzungsbeispiele



Quelle: INOVAPLAN GmbH



Quelle: INOVAPLAN GmbH



## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)

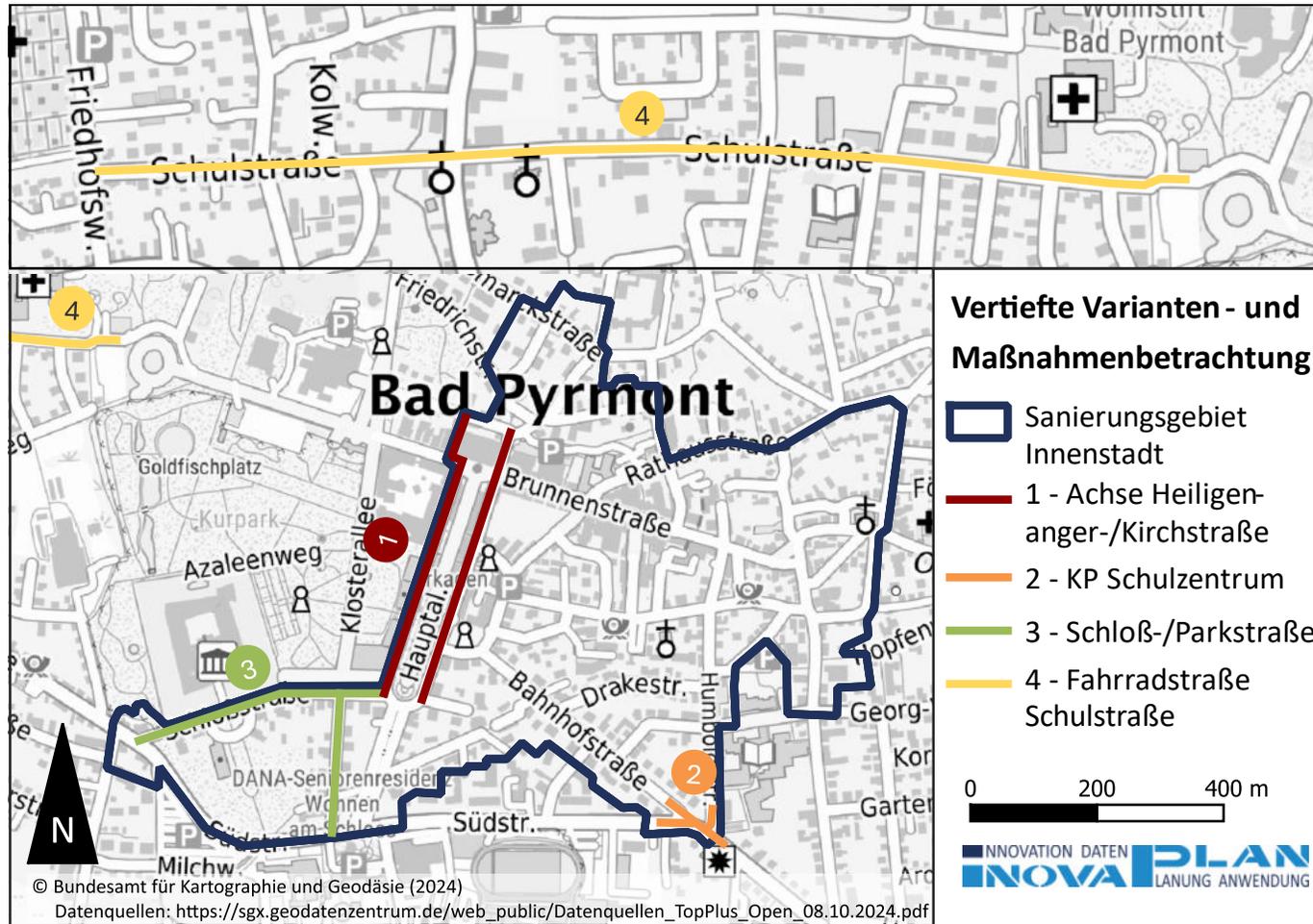
# Bad Pyrmont Vertiefung 2: Knotenpunkt Schulzentrum

Vertiefte Varianten- und Maßnahmenbetrachtung

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025

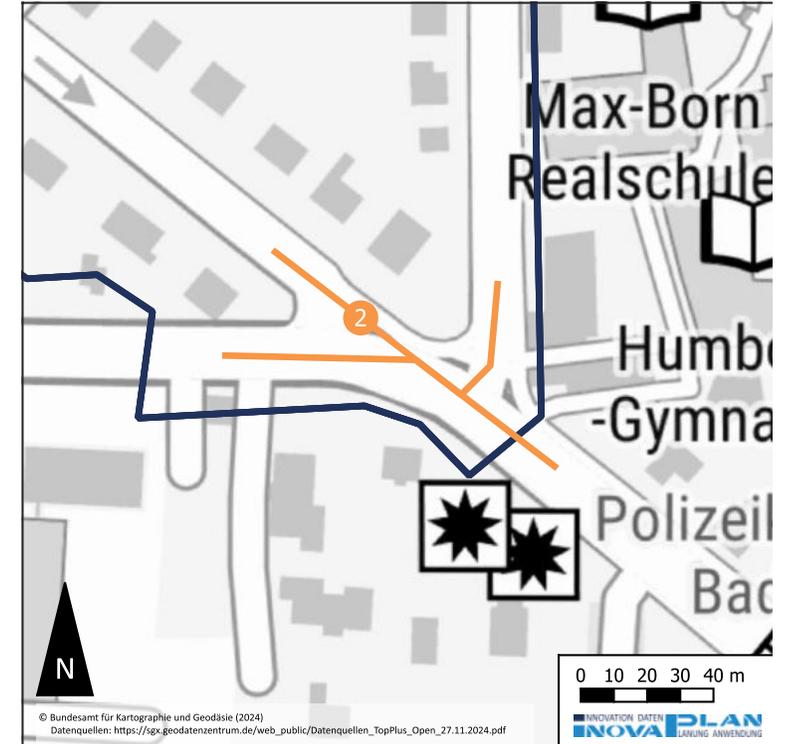
## Übersicht



1. Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße
2. Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße / Bahnhofstraße / Humboldtstraße)
3. Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße / Parkstraße
4. Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

## Knotenpunkt Schulzentrum

- ✓ Darstellung verschiedener Varianten zur **Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation** am Knotenpunkt in Planskizzen (unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes der Umgestaltung der Bahnhofstraße)
  - Berücksichtigung der bestehenden Planungen für die Bahnhofstraße
- ✓ Qualitative Abschätzung der **verkehrlichen Wirkungen** auf die verschiedenen Verkehrsmodi
- ✓ Ergänzende Empfehlungen für eine **sichere Knotenpunktgestaltung**



A hand is pointing at a map of a city, with several exclamation marks overlaid on the map, indicating points of interest or key findings. The map shows streets, buildings, and landmarks like 'Feldkirchen' and 'Donau'.

## Bestandsanalyse

## Berücksichtigt bestehender Planungen: Fahrradstraße in der Bahnhofstraße



- Planung Stadt Bad Pyrmont: **Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bahnhofstraße**
- Freigabe für den Kfz-Verkehr nur in Fahrtrichtung Südost (entsprechend der Einbahnstraße im Bestand)
- Beidseitiger Parkstreifen
- Keine konkreten Planungen zur Weiterführung des Radverkehrs im Anschluss der Fahrradstraße oder zur Gestaltung der angrenzenden Knotenpunkte

Quelle: Neubau eines gemeinsamen Feuerwehrhauses; Kompensation entfallener Parkplätze

## Aufteilung Bereiche des Knotenpunktes



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

MIV

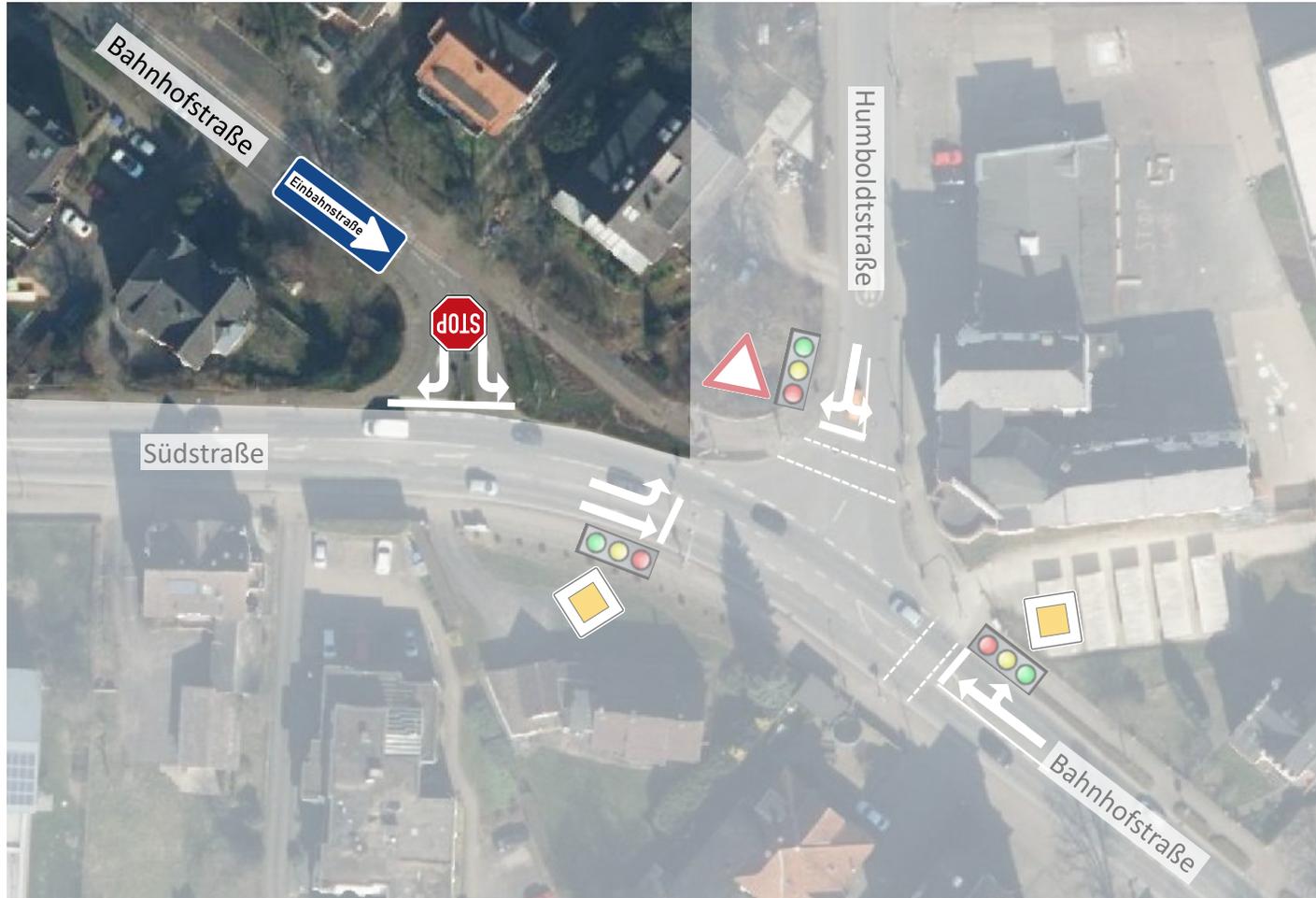


## Südstraße

- Südstraße und südliche Bahnhofstraße sind Vorfahrtsstraßen 
- Knotenpunkt Humboldtstraße/ Südstraße/südliche Bahnhofstraße ist signalisiert 
- Zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Osten an der Lichtsignalanlage
  - 1 Fahrstreifen Linksabbieger (in die Humboldtstraße)
  - 1 Fahrstreifen geradeaus
- Kein Einbiegen aus der Südstraße in die nördliche Bahnhofstraße möglich (da Bahnhofstraße Einbahnstraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

MIV



## Bahnhofstraße (Nord)

- Nördliche Bahnhofstraße ist nicht in die Signalisierung des Knotenpunktes eingebunden
- Bahnhofstraße ist Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden 
- Verkehrszeichen 206 – „Halt! Vorfahrt gewähren!“ zur Südstraße 
- Zwei Fahrstreifen im Knotenpunktbereich (Einbiegen rechts und links in die Südstraße)
- Im Rahmen der Umgestaltung zur Fahrradstraße gibt es aktuell noch keine Planungen zur Anpassung des Knotenpunktes

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

MIV



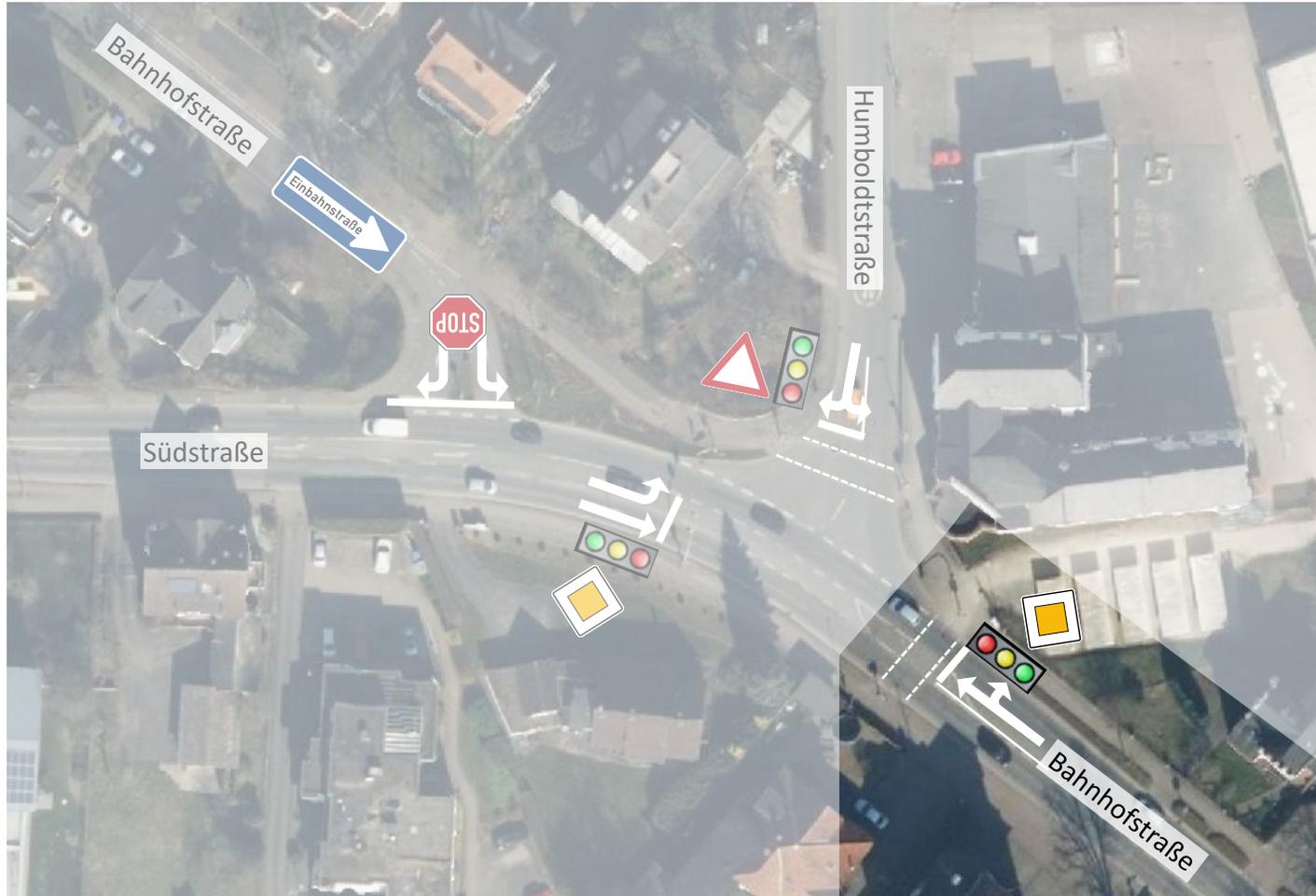
## Humboldtstraße

- Knotenpunkt Humboldtstraße/ Südstraße/südliche Bahnhofstraße ist signalisiert
- Ein Fahrstreifen (Rechts- und Linksabbiegen)



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

MIV

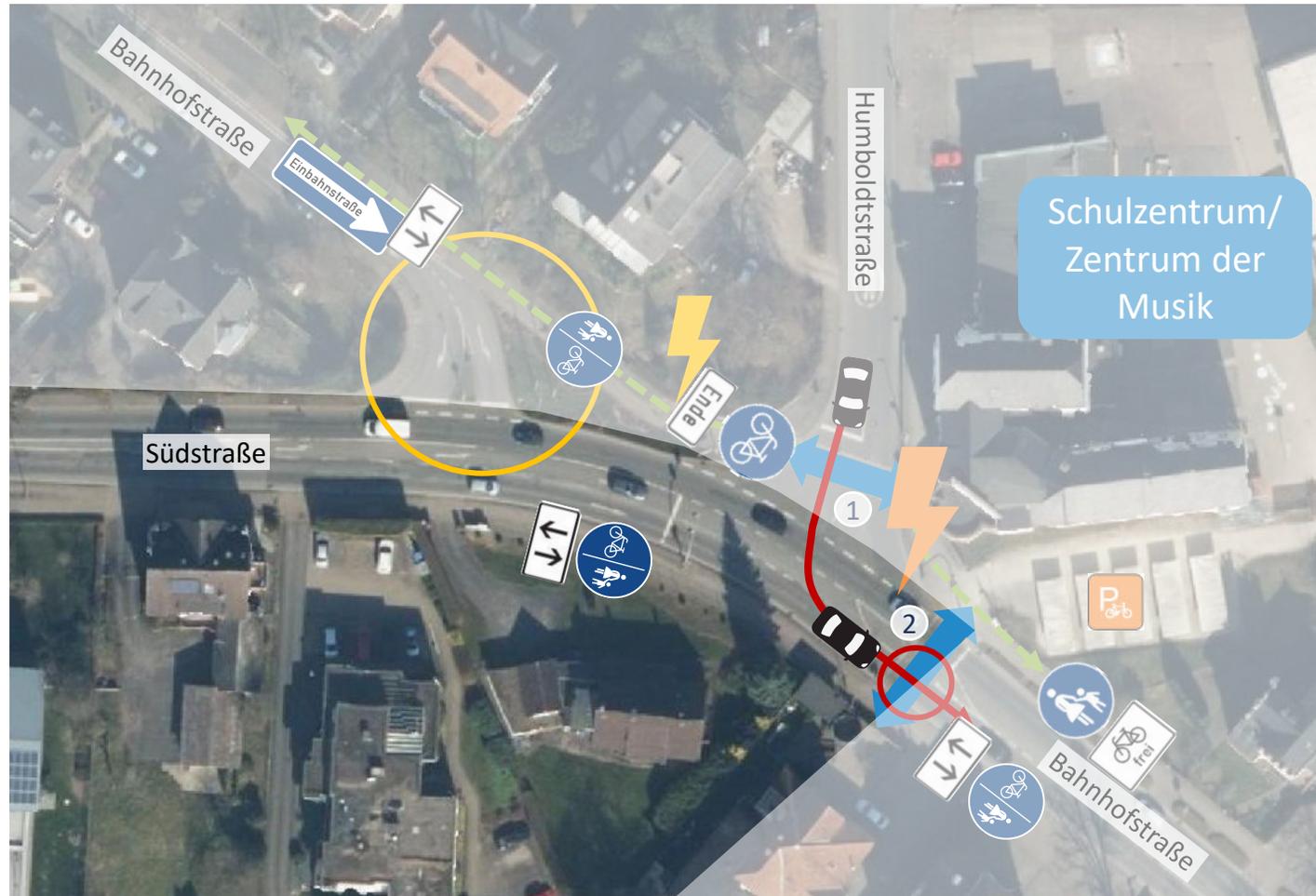


## Bahnhofstraße (Süd)

- Südstraße und südliche Bahnhofstraße sind Vorfahrtsstraßen 
- Knotenpunkt Humboldtstraße/ Südstraße/südliche Bahnhofstraße ist signalisiert 
- Ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden (Geradeaus und Rechtsabbiegen)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr



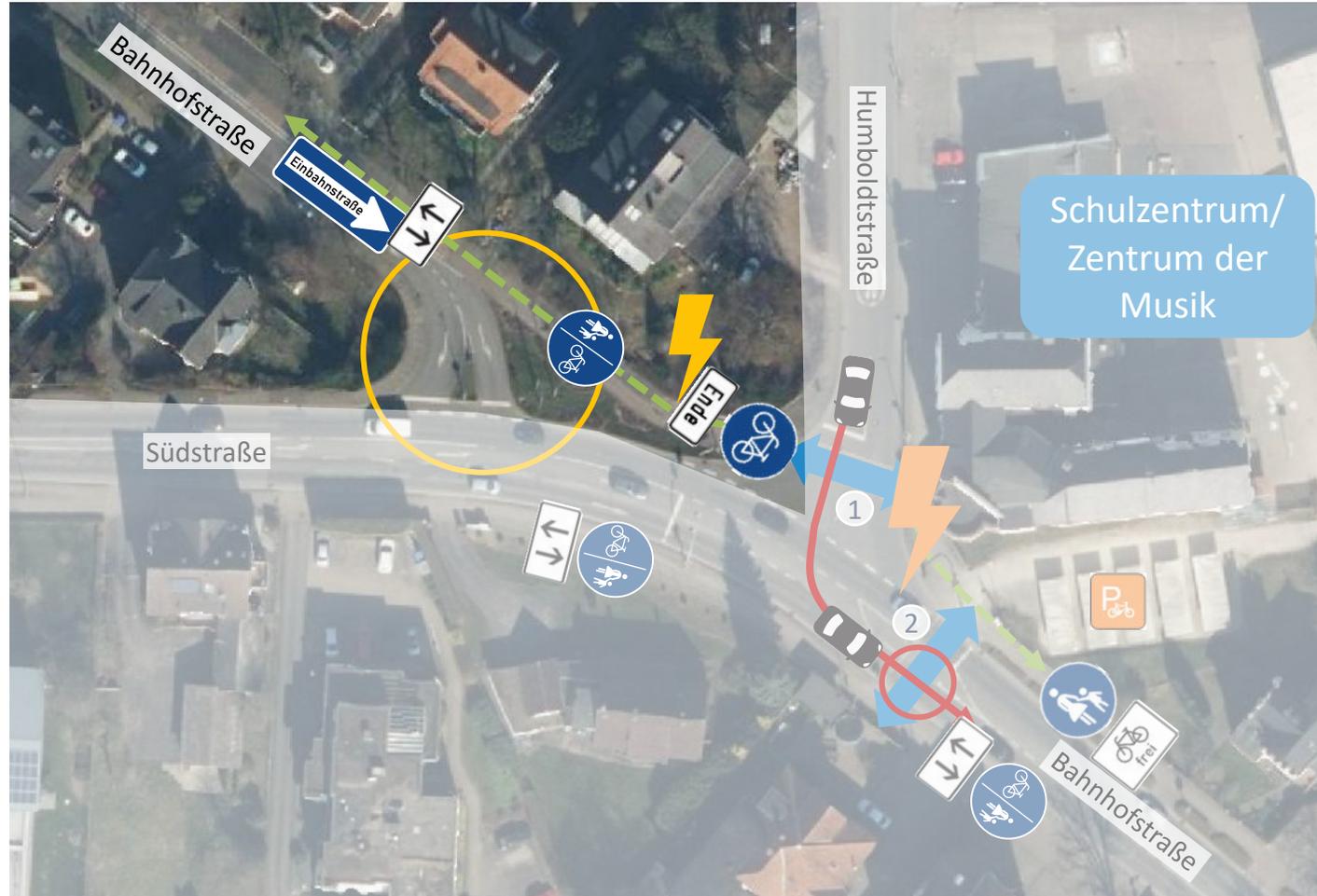
## Südstraße

- Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite
- Keine Radinfrastruktur auf der Nordseite (Gehweg im Seitenraum, keine Beschilderung)



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr



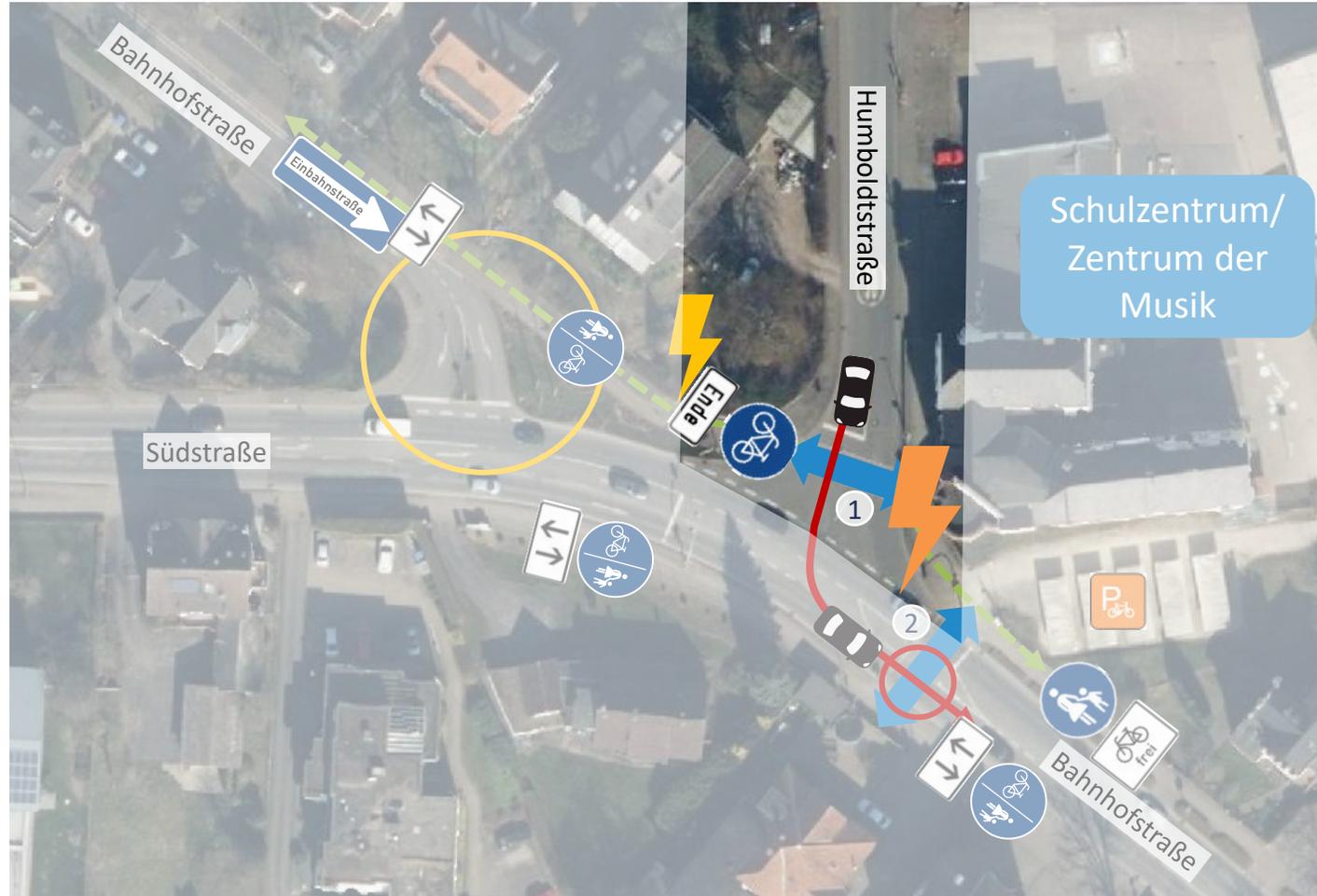
### Bahnhofstraße (Nord)

- Radverkehr wird in der nördlichen Bahnhofstraße im Bestand auf einem Radfahrstreifen im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite geführt, dieser geht dann in einen getrennten Rad- und Gehweg Richtung Humboldtstraße über
- Teilstück getrennter Geh- und Radweg nicht für den Zweirichtungsverkehr freigegeben (Beschilderung unklar)
- Radweg endet vor der Querung Humboldtstraße
- Geplant: Umgestaltung Bahnhofstraße zur Fahrradstraße, Weiterführung Radverkehr unklar



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr



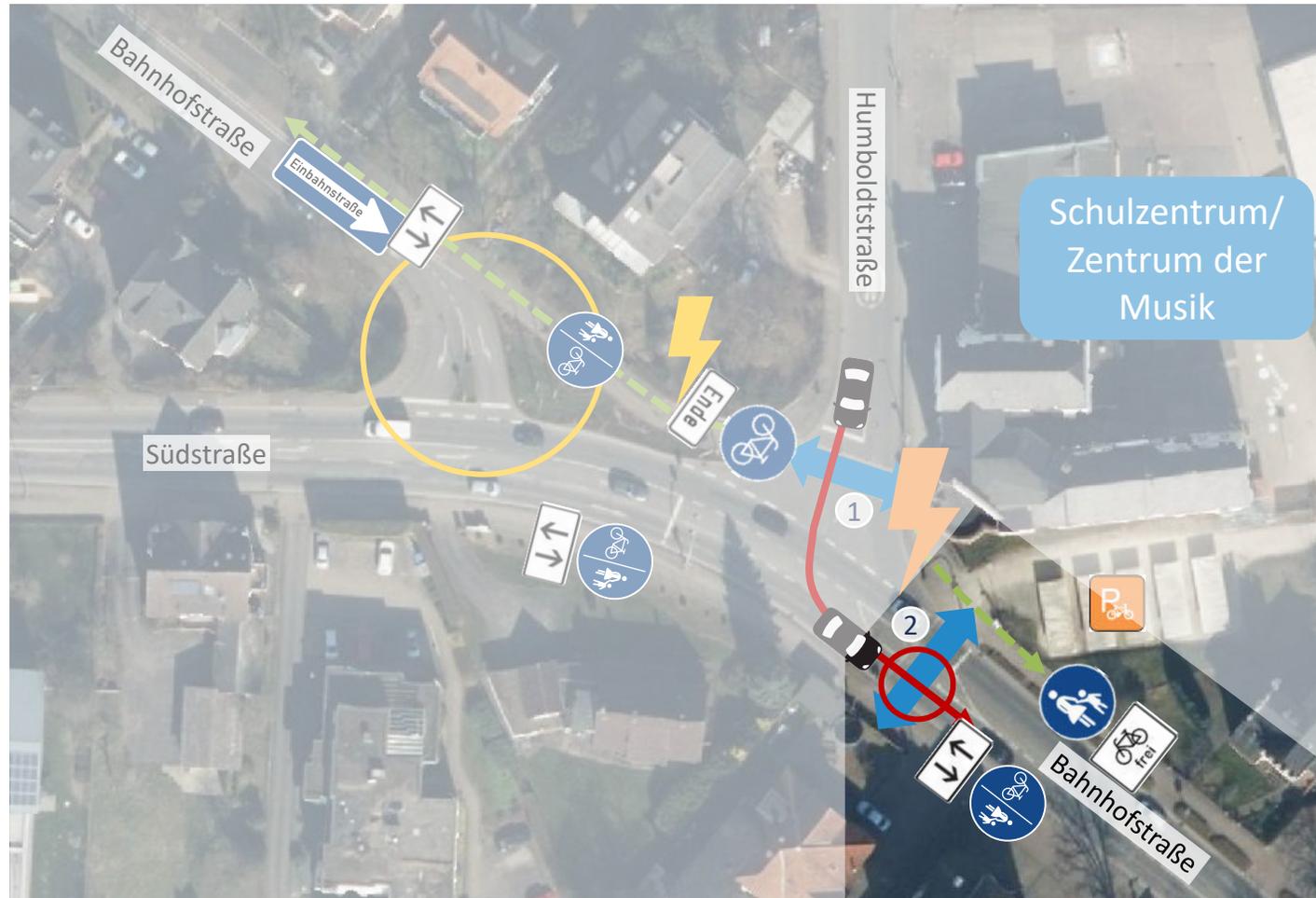
### Humboldtstraße

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Tempo-30-Zone)
- Signalisierte Querungen Nr. 1:
  - Umwegige Führung über den Knotenpunkt
- pot. Konflikte mit Fußverkehr im Seitenraum: viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr), Zufahrt Radabstellanlagen Schulzentrum



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr



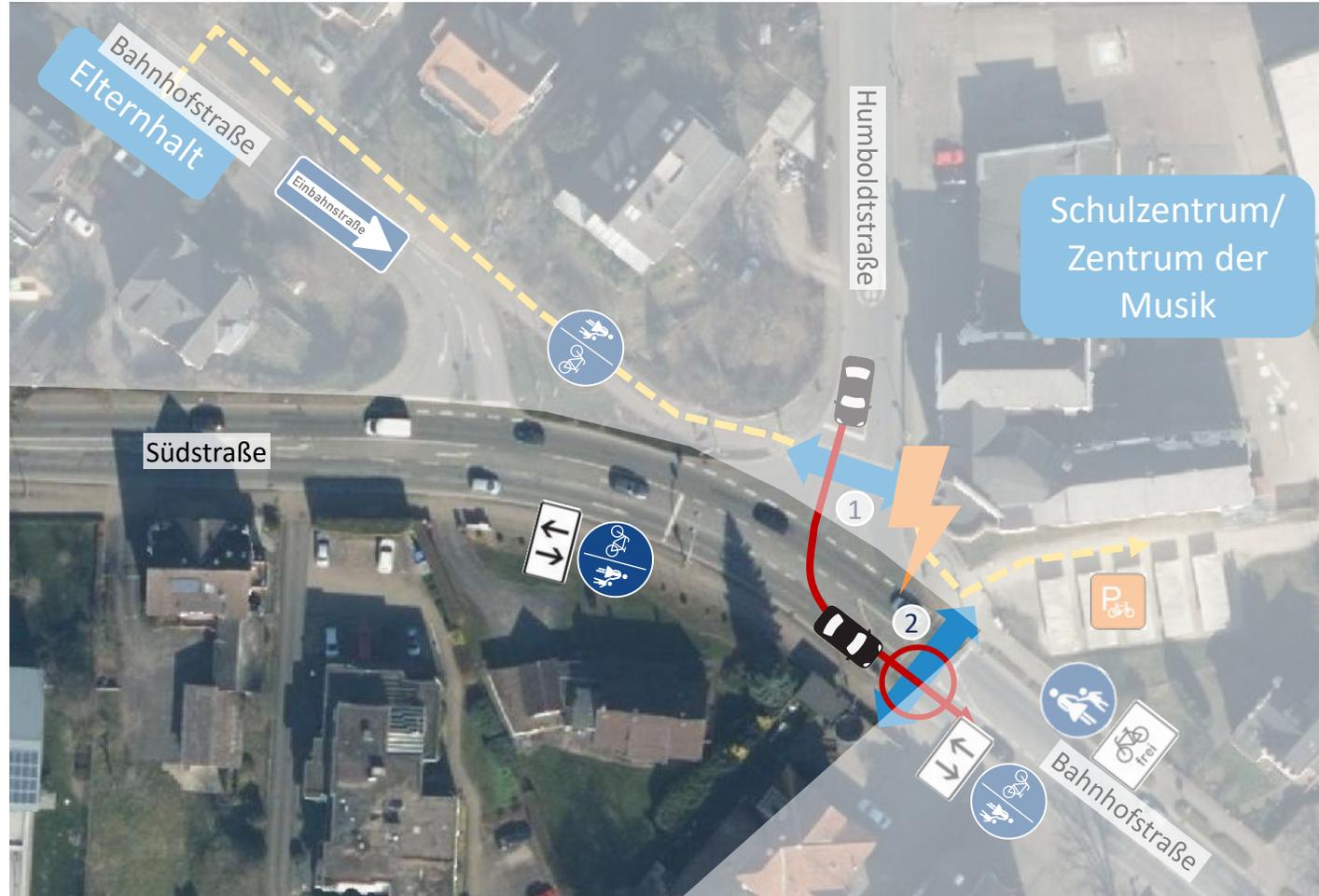
### Bahnhofstraße (Süd)

- Nordseite: Gehweg mit Zusatzschild „Rad frei“
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr)
- Signalisierte Querungen Nr. 2:
  - Kein geschützter Linksabbieger (gleichzeitige Freigabe MIV aus der Humboldtstr. und Fußverkehr)
  - Blinklicht vorhanden



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr



## Südstraße

- Nordseite: Gehweg
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr

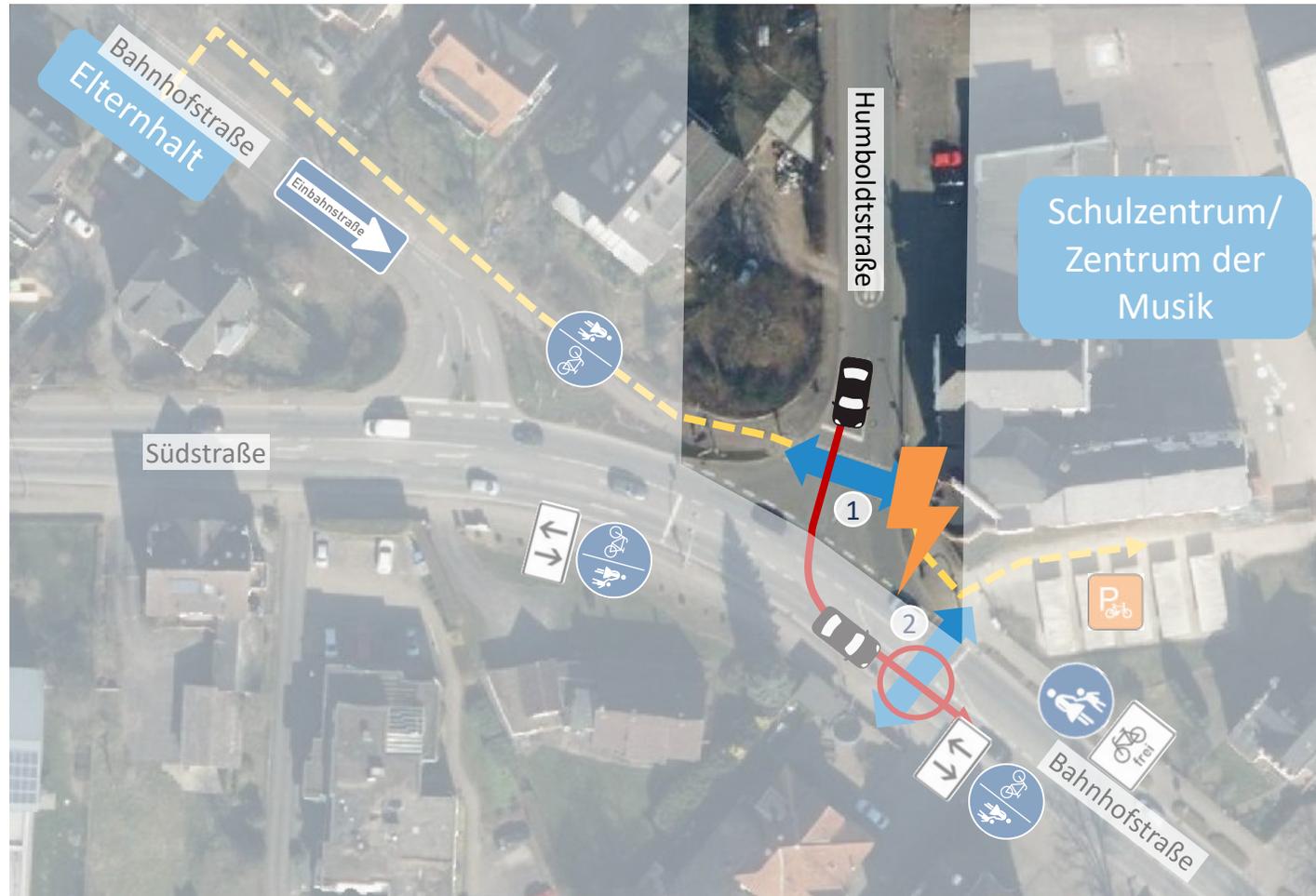


### Bahnhofstraße (Nord)

- Beidseitige Gehwege
- Elternhalt in der Bahnhofstraße auf der Südwestseite der Straße → Kinder müssen die Bahnhofstraße queren (keine gesicherte Querungshilfe)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr



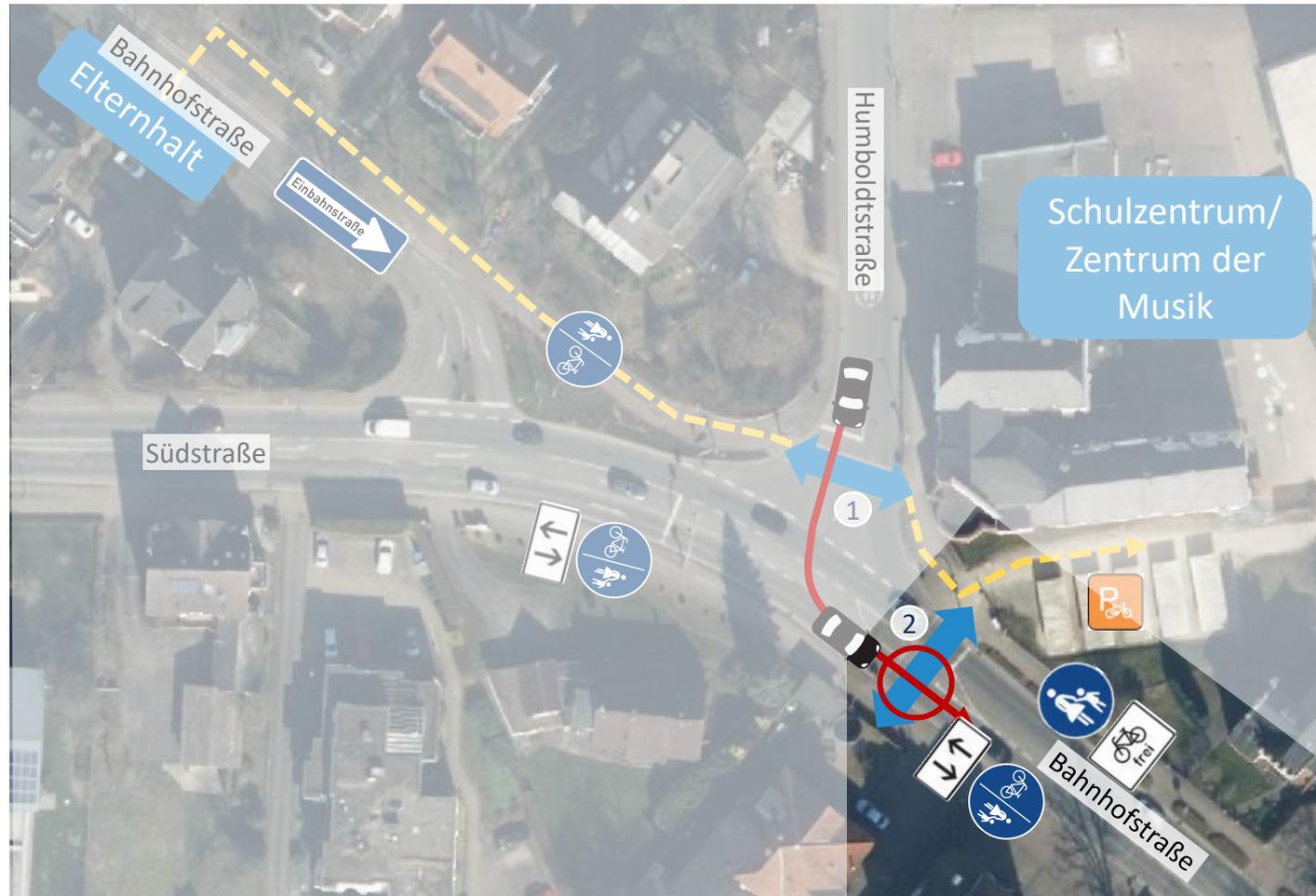
## Humboldtstraße

- Beidseitige Gehwege
- Signalisierte Querungen Nr. 1:
  - pot. Konflikte mit Radverkehr
- pot. Konflikte mit Fußverkehr im Seitenraum: viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr)



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr



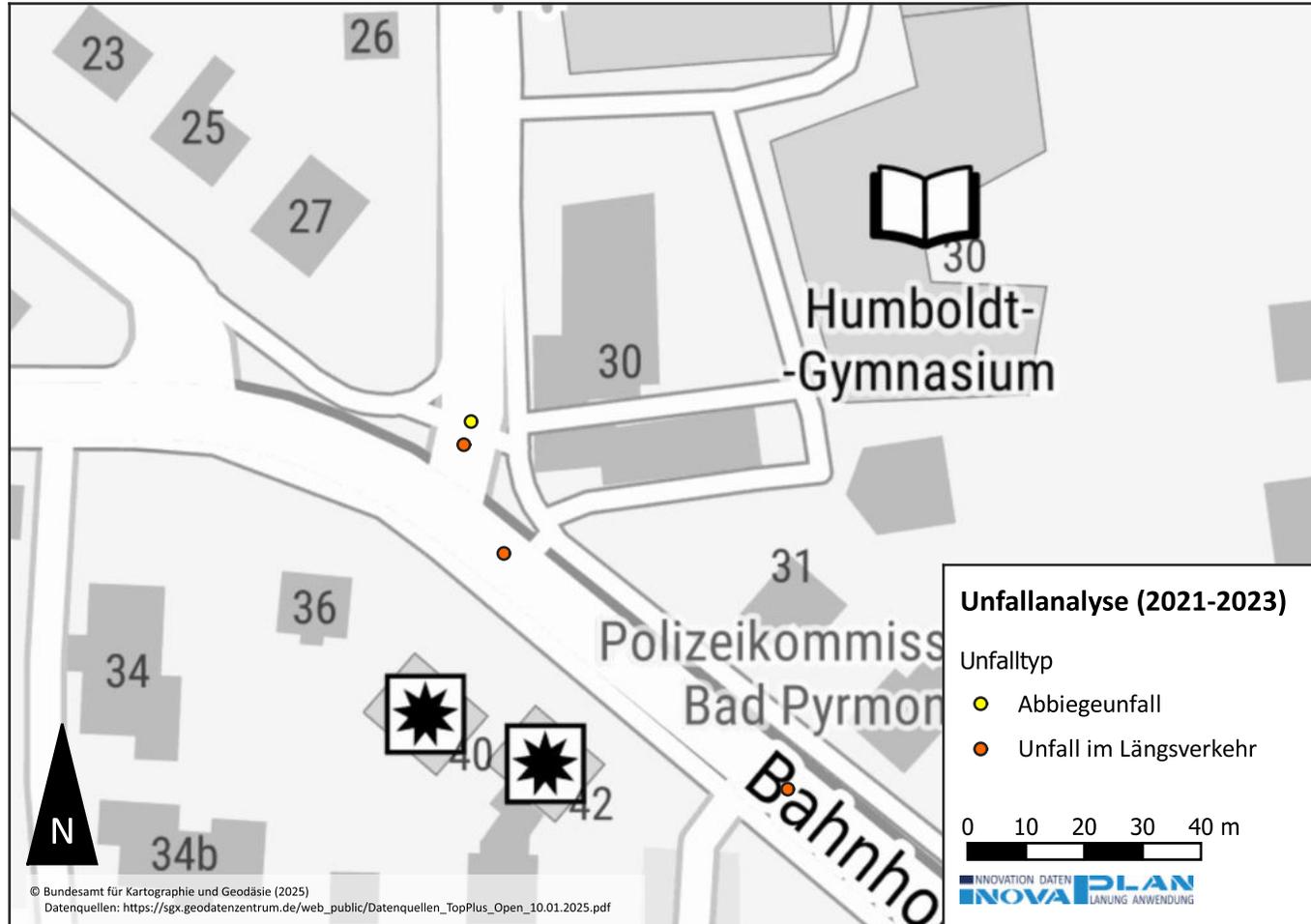
### Bahnhofstraße (Süd)

- Nordseite: Gehweg mit Zusatzschild „Rad frei“
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr)
- Signalisierte Querungen Nr. 2:
  - Kein geschützter Linksabbieger (gleichzeitige Freigabe MIV aus der Humboldtstr. und Fußverkehr)
  - Blinklicht vorhanden



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Unfallanalyse: Unfalltyp



- **1 Abbiegeunfall**  
*(Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommender Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten)*
- **2 Unfälle im Längsverkehr**  
*(Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht)*
- **2 der 3 Unfälle unter Beteiligung Radverkehr, keine Beteiligung Fußverkehr**

→ nur polizeilich erfasste Unfälle, Dunkelziffer vermutlich höher

## Unfallanalyse: Unfallkategorie



- Alle Unfälle mit Leichtverletzten

→ nur polizeilich erfasste Unfälle, Dunkelziffer vermutlich höher

A hand is pointing at a map of a city, with three exclamation marks (!) drawn on the map to highlight specific locations. The map shows streets, buildings, and landmarks like 'Feldkirchen' and 'Donau'. The entire image has a blue tint.

## Maßnahmenentwicklung

## Variantenübersicht

Variante 1: Einbindung der nördlichen Bahnhofstraße in die Signalisierung



Variante 2: Nördliche Bahnhofstraße ohne Signalisierung



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Variantenübersicht

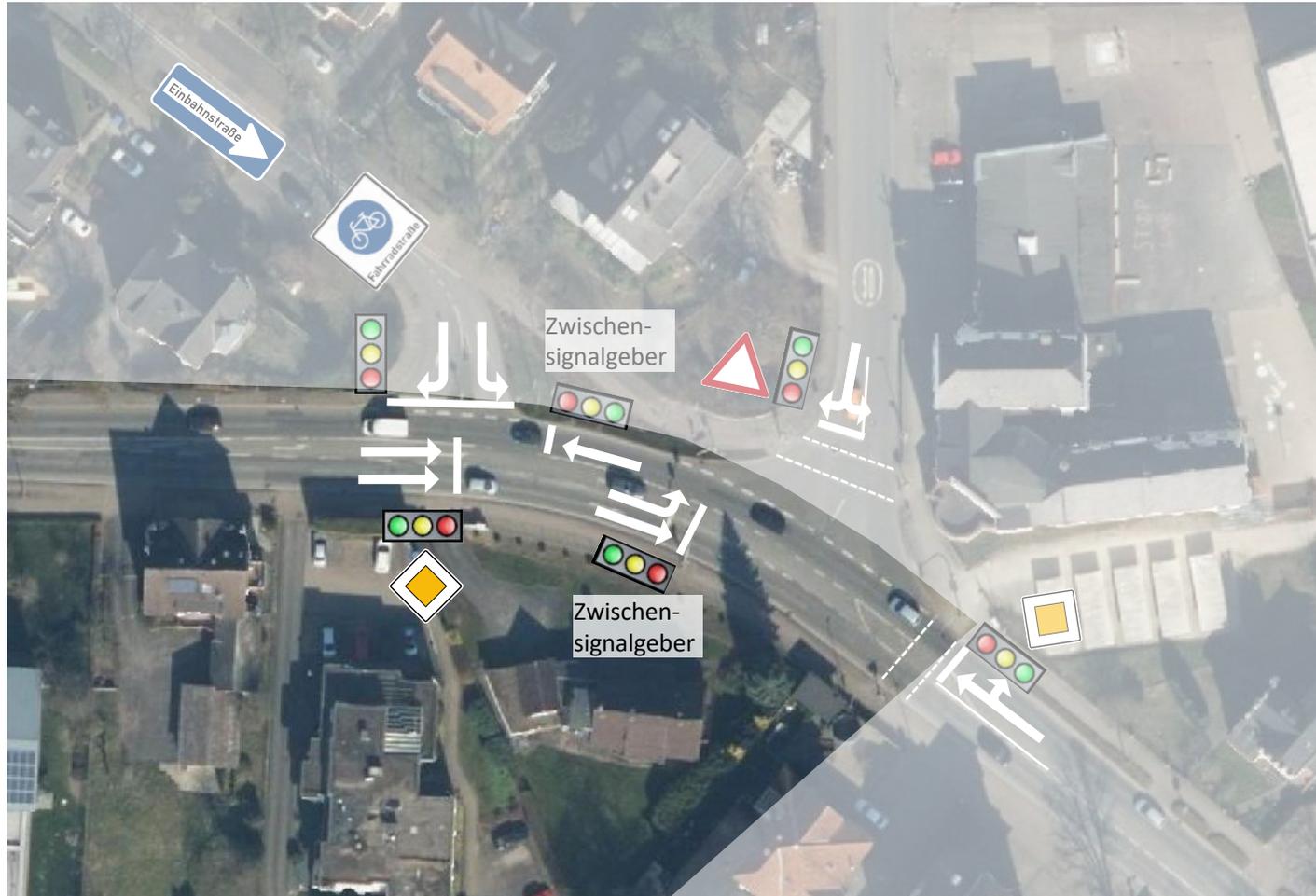
### Variante 1: Einbindung der nördlichen Bahnhofstraße in die Signalisierung



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

- Einbindung der nördlichen Bahnhofstraße in die Signalisierung des Knotenpunkts
- Deutliche Verlängerung der Umlaufzeit
- Detaillierte Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts und der Phaseneinteilung erforderlich
- Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen

## MIV – Variante 1



### Südstraße

- Rückversatz Haltelinie und Hauptsignalgeber, um Linkseinbiegen aus der Bahnhofstraße in die Südstraße zu ermöglichen
- Zwei Zwischensignalgeber erforderlich (Kfz stellen sich zwischendrin auf und fließen bei Freigabe des Hauptstroms ab)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## MIV – Variante 1



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

### Bahnhofstraße (Nord)

- Zusätzlicher Signalgeber in der Bahnhofstraße
- Ggf. Reduktion eines Fahrstreifens im Knotenpunktbereich möglich → Platzgewinn für Fuß- und Radverkehr

## MIV – Variante 1



### Humboldtstraße

- Signalgeber wie im Bestand
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr (s. Radverkehr)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## MIV – Variante 1

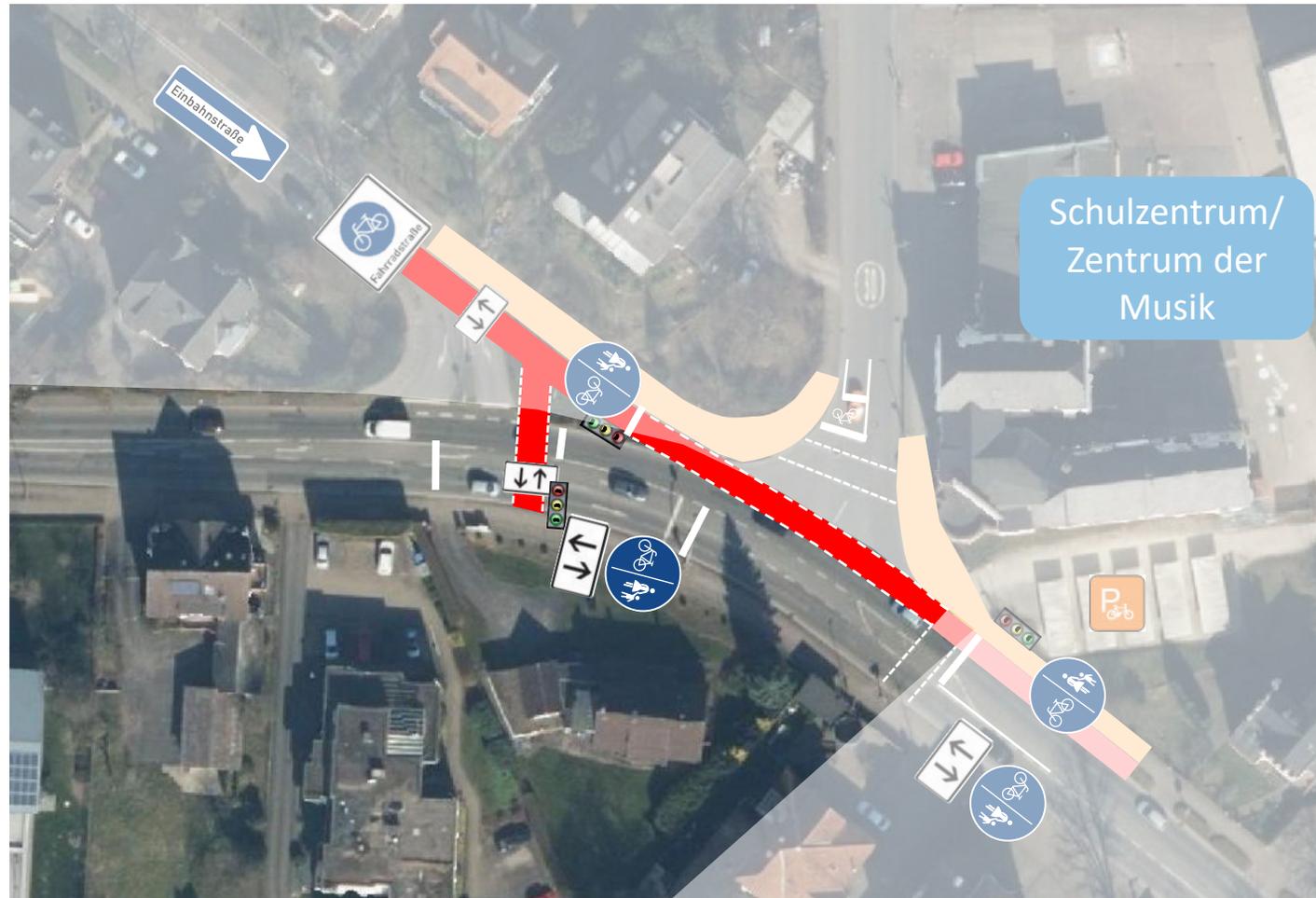


### Bahnhofstraße (Süd)

- Signalgeber wie im Bestand

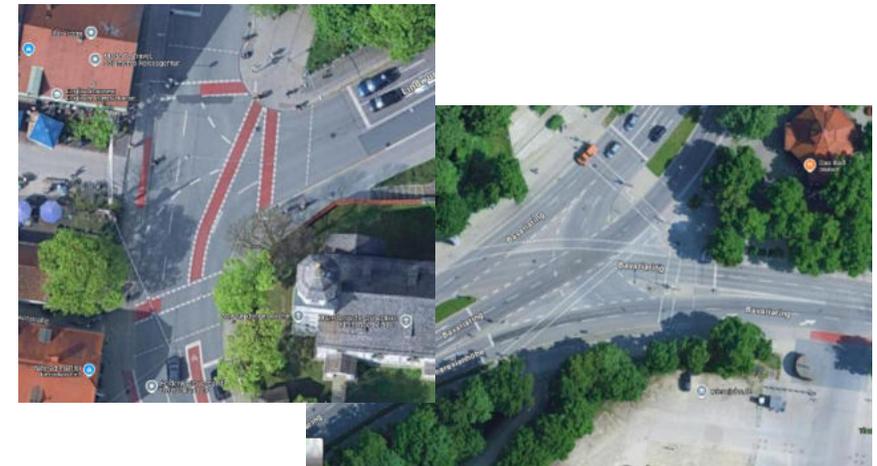
Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 1



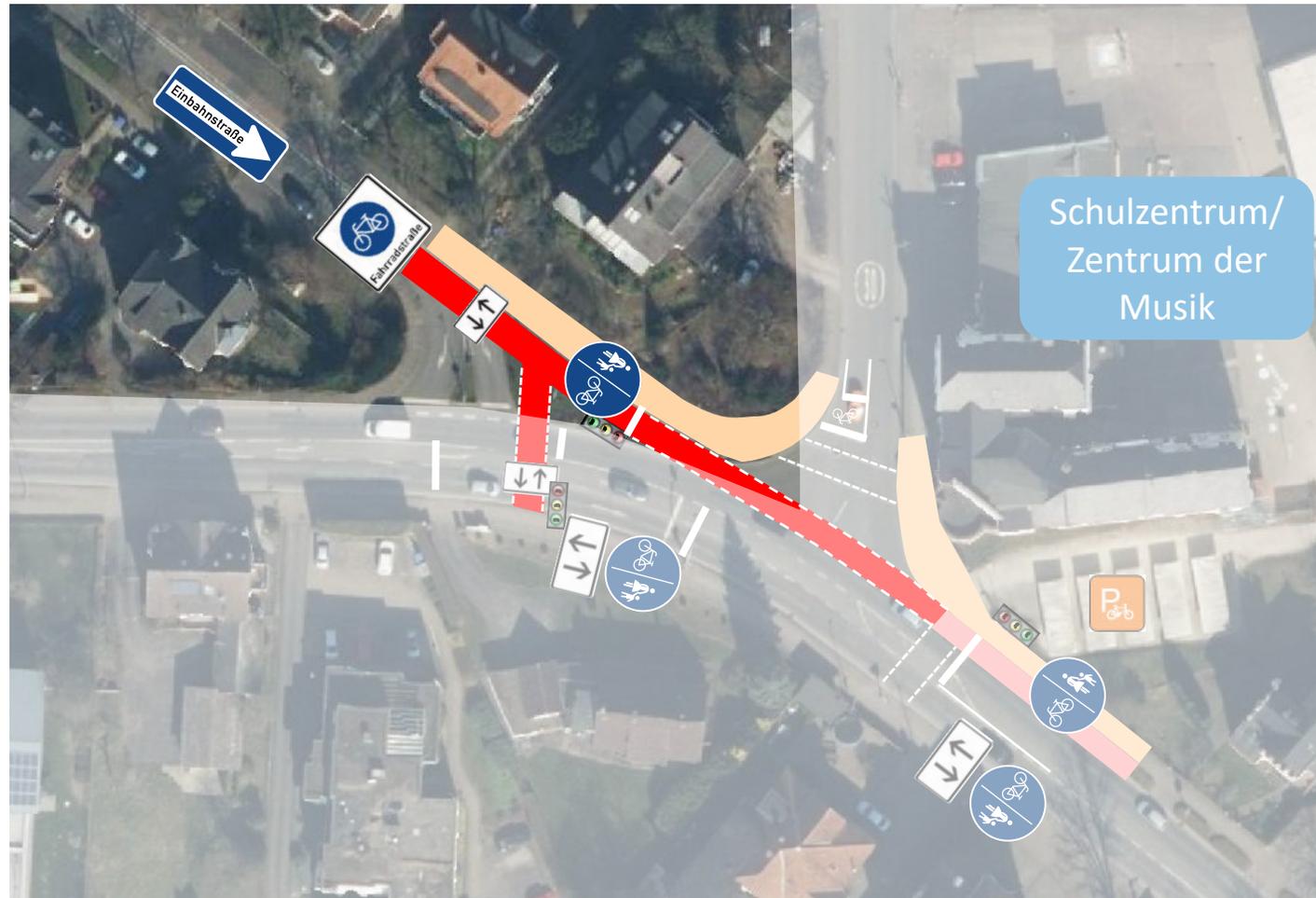
### Südstraße

- Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite wie im Bestand 
- Zusätzliche Querung für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr zur nördlichen Bahnhofstraße (3,00 m Breite) 



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 1

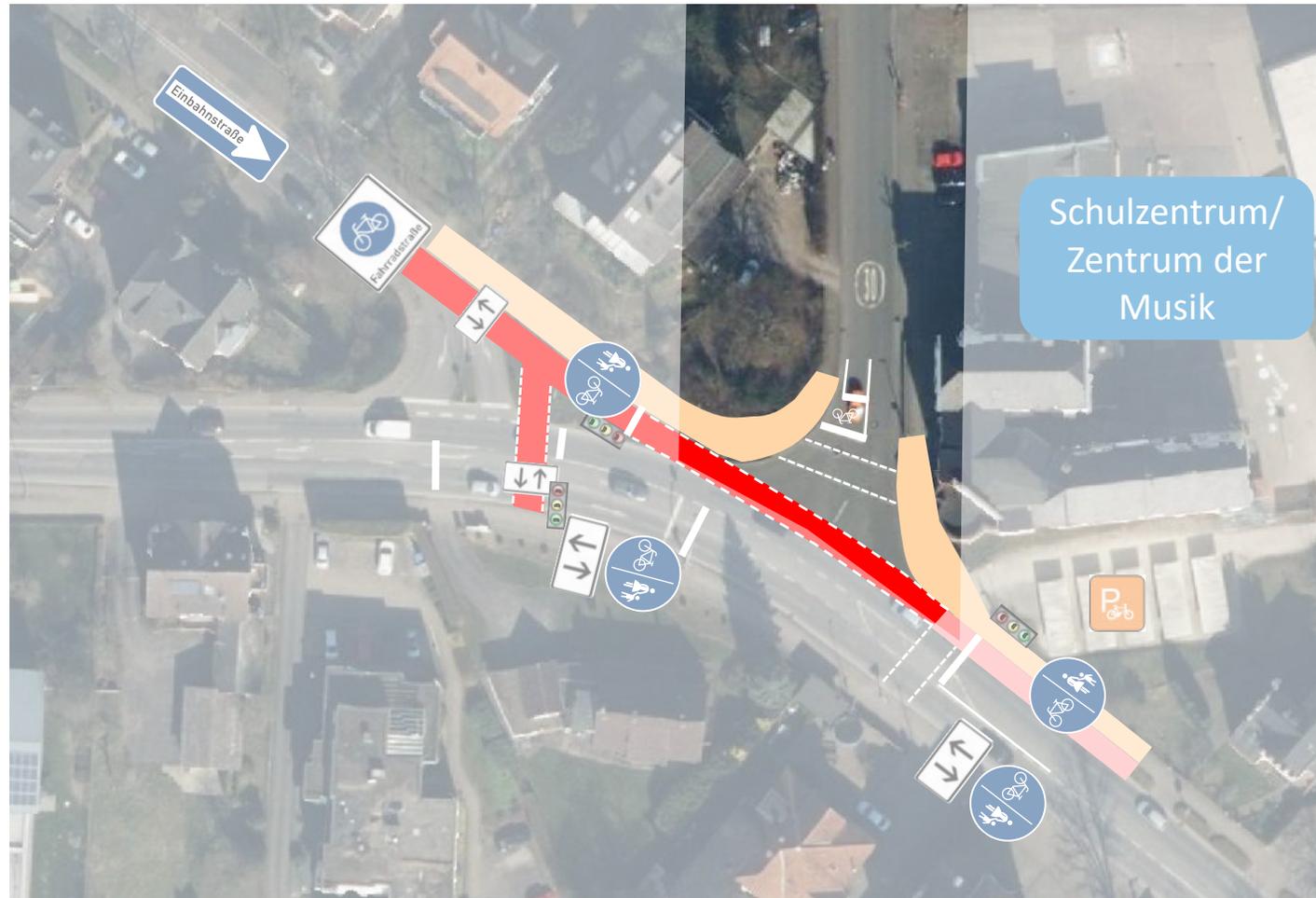


### Bahnhofstraße (Nord)

- Neue Fläche für den Radverkehr auf der Grünfläche zwischen nördlicher Bahnhofstraße und Humboldtstraße → Trennung des Fuß- und Radverkehrs
- Weiterführung des Radverkehrs aus der Bahnhofstraße (zukünftig Fahrradstraße) über die neue Radverkehrsfurt auf die Südseite der Südstraße auf den getrennten Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

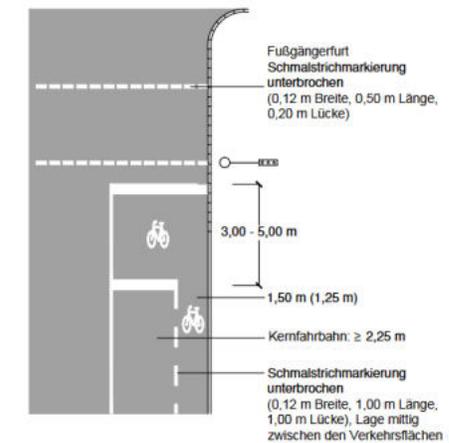
## Radverkehr – Variante 1



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

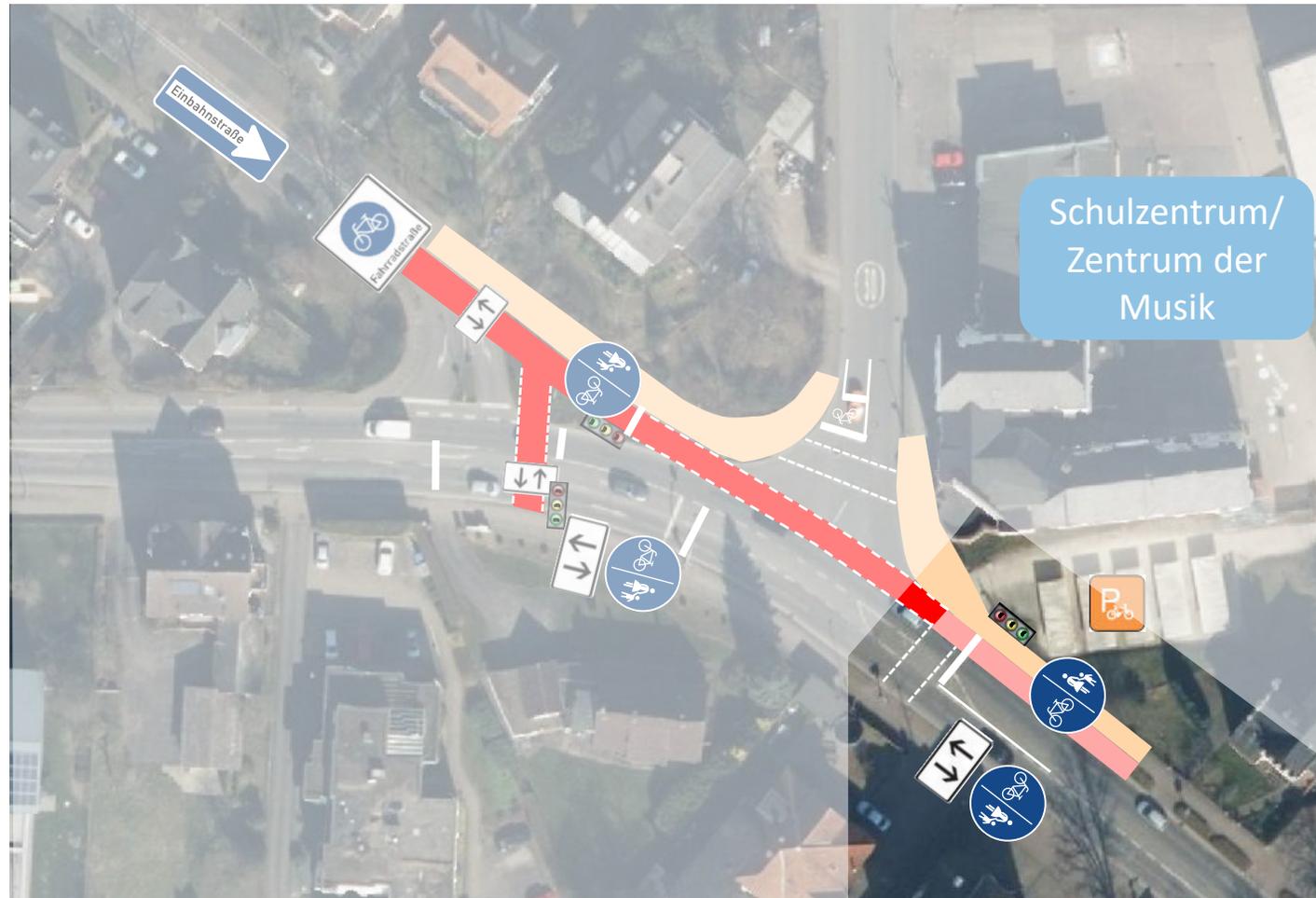
### Humboldtstraße

- Führung des Radverkehrs auch weiterhin im Mischverkehr (Tempo-30-Zone)
- Markierung Schutzstreifen im Knotenpunktbereich
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:  
Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg

## Radverkehr – Variante 1



### Bahnhofstraße (Süd)

- Nordseite:
  - Trennung Fuß- und Radverkehr im Knotenpunktbereich → Rückbau Grünstreifen (im weiteren Verlauf in Richtung Bahnhof wegen erhaltenem Baumbestand nicht möglich)
  - Vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr und frühere Freigabe der LSA, um Konflikte mit rechtsabbiegenden Kfz zu reduzieren
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite wie im Bestand
- Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Variantenübersicht

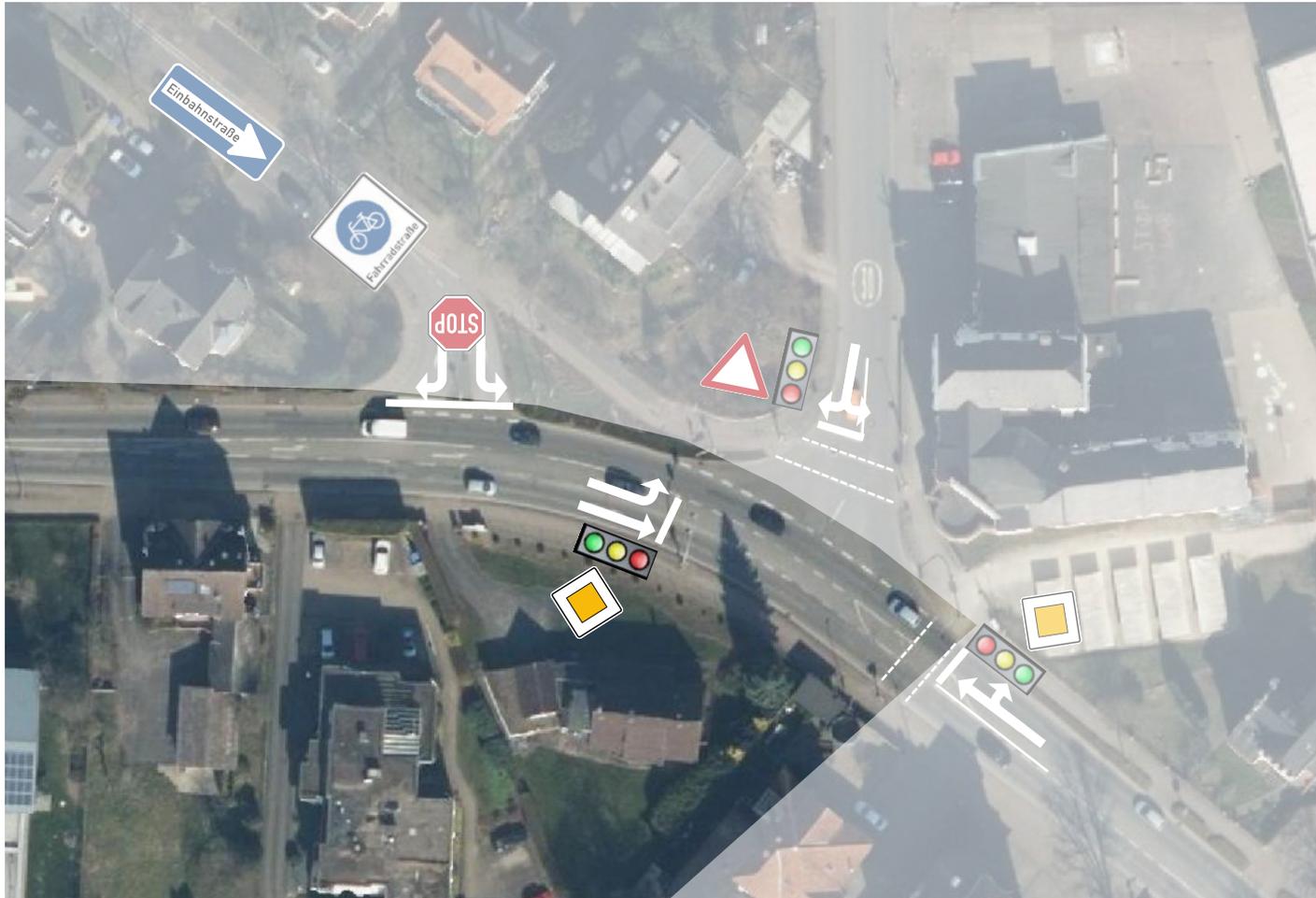
### Variante 2: Nördliche Bahnhofstraße ohne Signalisierung



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

- KEINE Einbindung der nördlichen Bahnhofstraße in die Signalisierung des Knotenpunkts
- Verbleib der Signalgeber und Haltelinien weitestgehend wie im Bestand, ggf. leichte Anpassungen wegen neuer Rad- und Fußverkehrsfurten
- Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen

## MIV – Variante 2



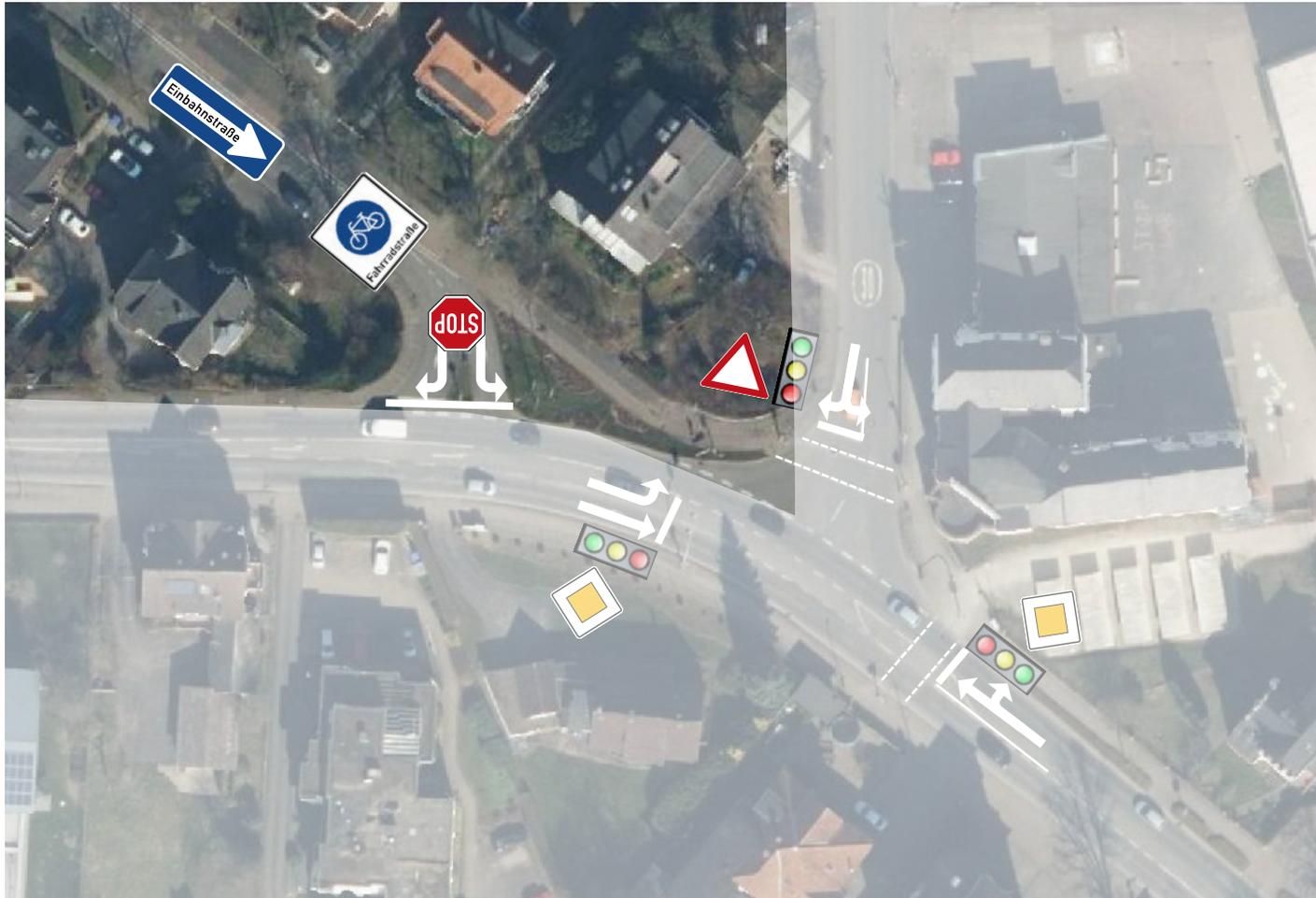
### Südstraße

- ggf. leichte Anpassungen der Position des Signalgebers und Haltelinie notwendig (wegen neuer Radverkehrsfurt s. Radverkehr)



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## MIV – Variante 2

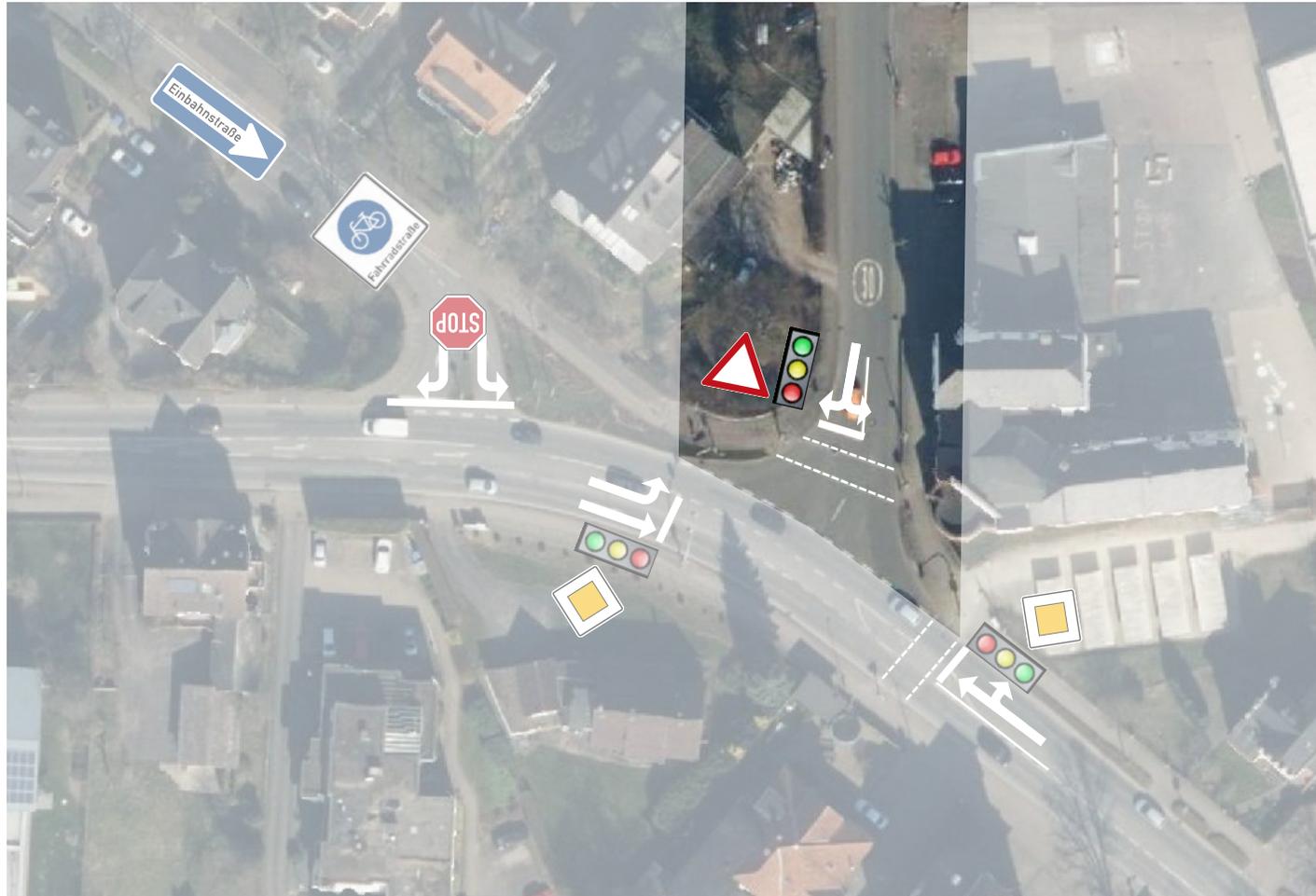


### Bahnhofstraße (Nord)

- Verkehrszeichen 206 – „Halt! Vorfahrt gewähren!“ zur Südstraße wie im Bestand 
- Ggf. Reduktion eines Fahrstreifens im Knotenpunktbereich möglich → Platzgewinn für Fuß- und Radverkehr

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## MIV – Variante 2

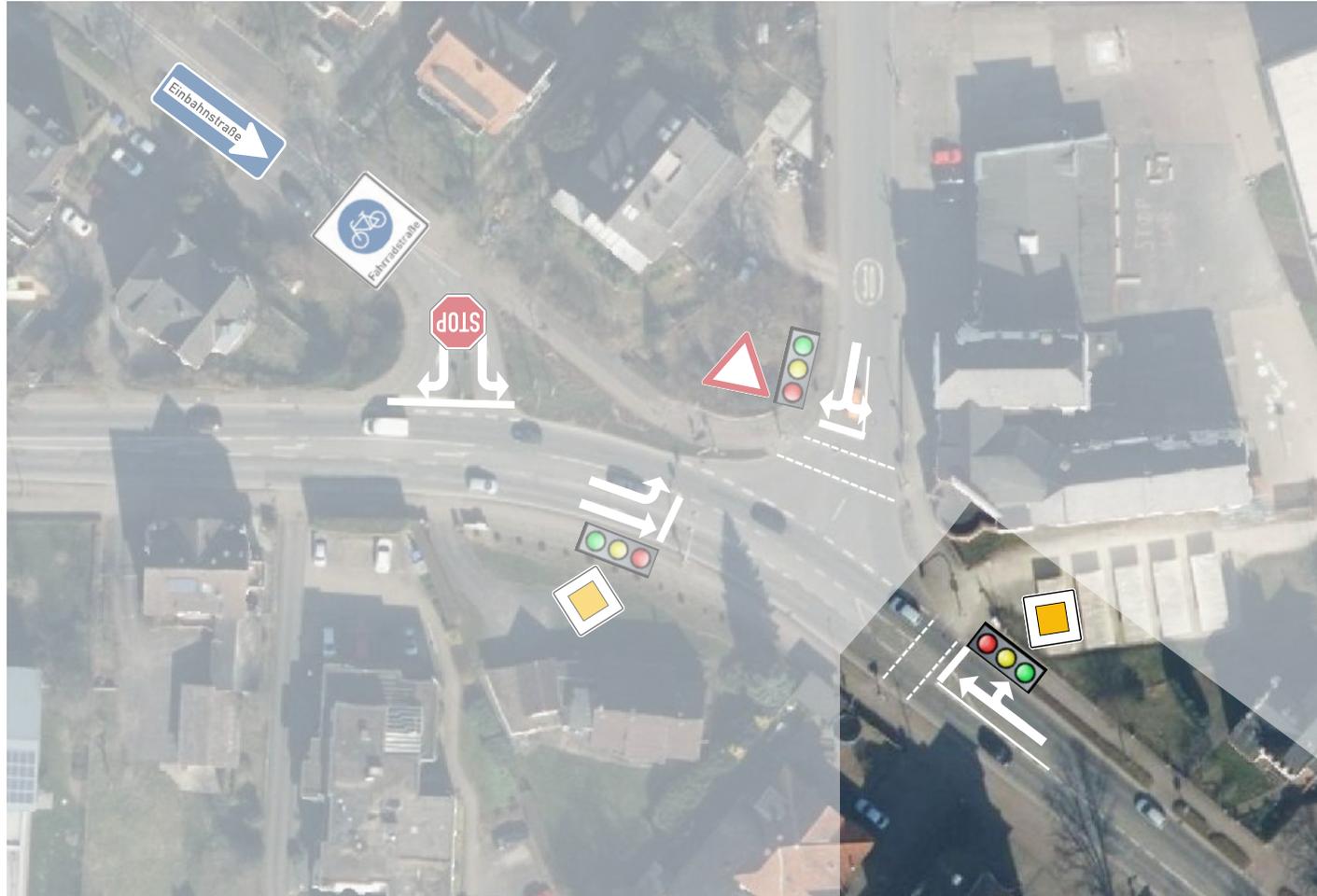


### Humboldtstraße

- Signalgeber wie im Bestand
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr (s. Radverkehr)



## MIV – Variante 2

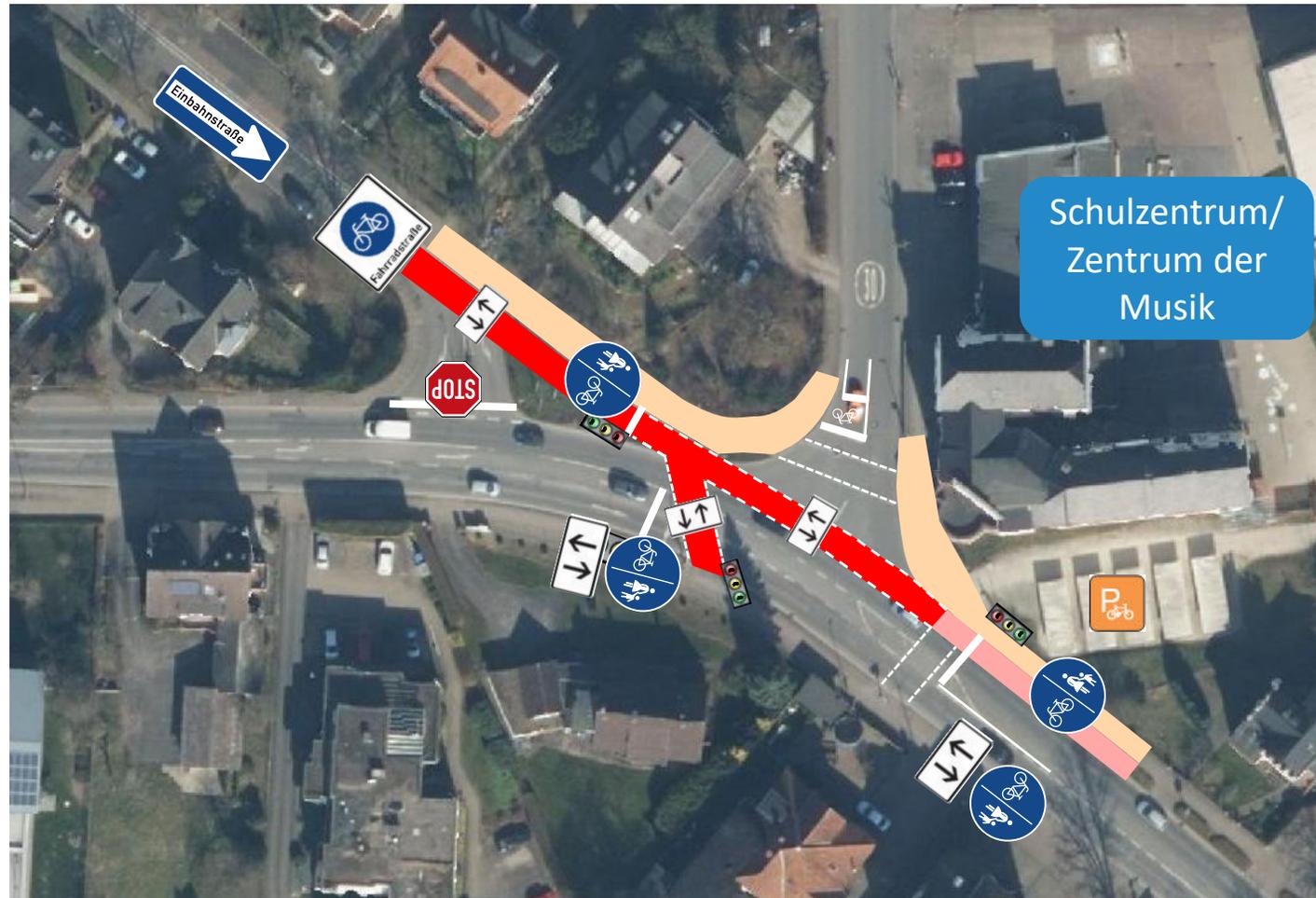


### Bahnhofstraße (Süd)

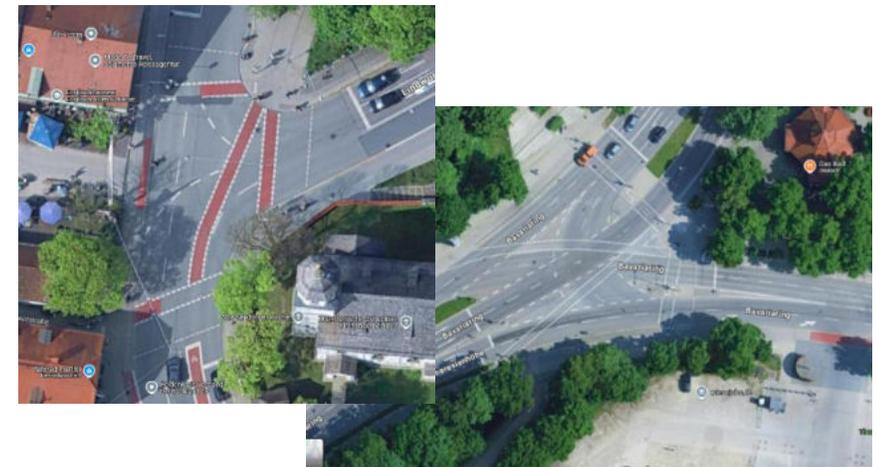
- Signalgeber wie im Bestand
- ggf. leichte Anpassung der Position der Haltelinie notwendig (wegen vorgezogene Haltelinie Radverkehr, s. Radverkehr)



## Radverkehr – Variante 2

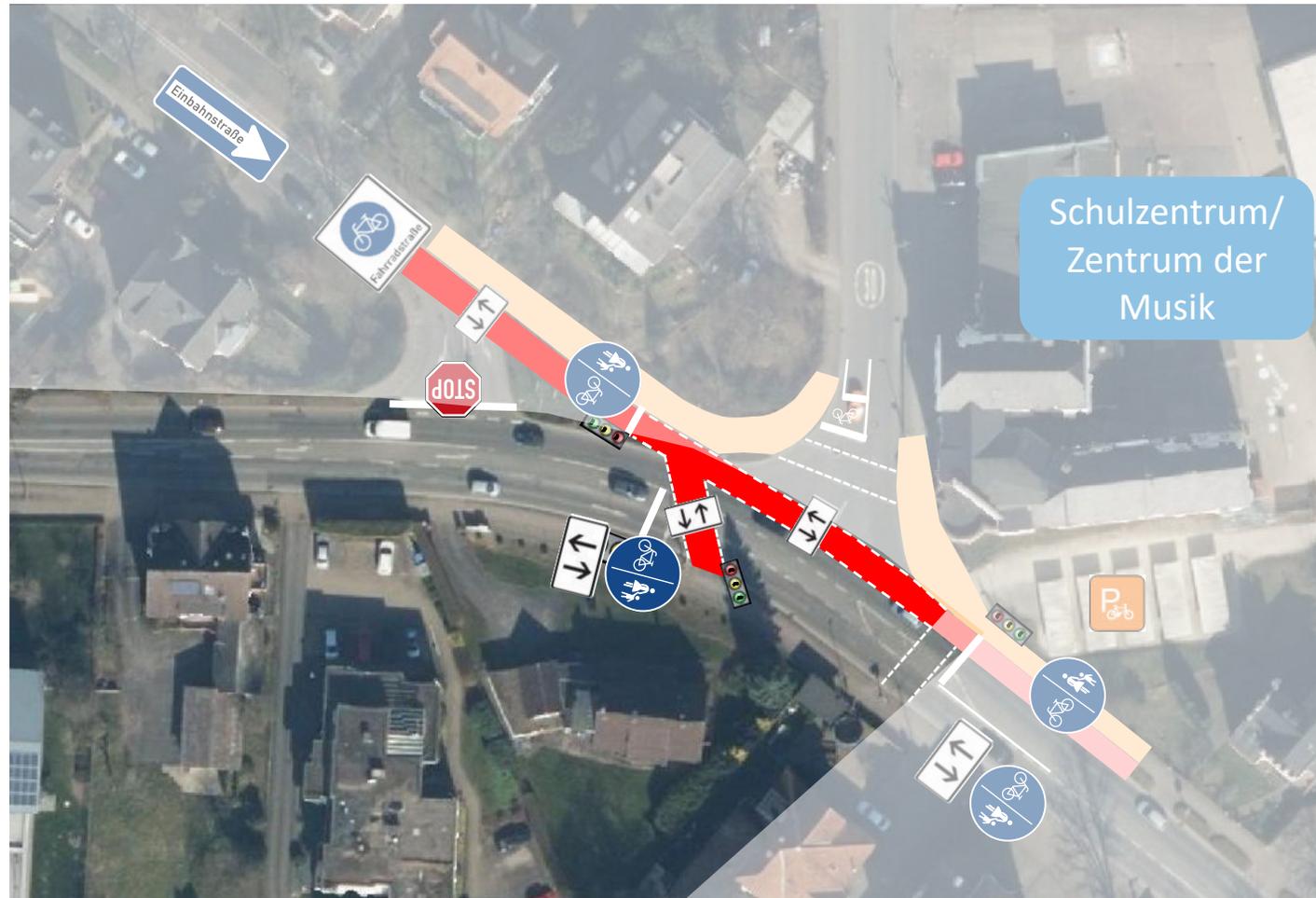


- **Zusätzliche Querung Radverkehr im westlichen Knotenpunktbereich** (Position ohne Vollsignalisierung des Knotenpunktes)
- **Diskussion:** Fußverkehr parallel zur neuen Radverkehrsfurt Nord-Süd? → pot. Konfliktbereich mit Fußverkehr



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 2



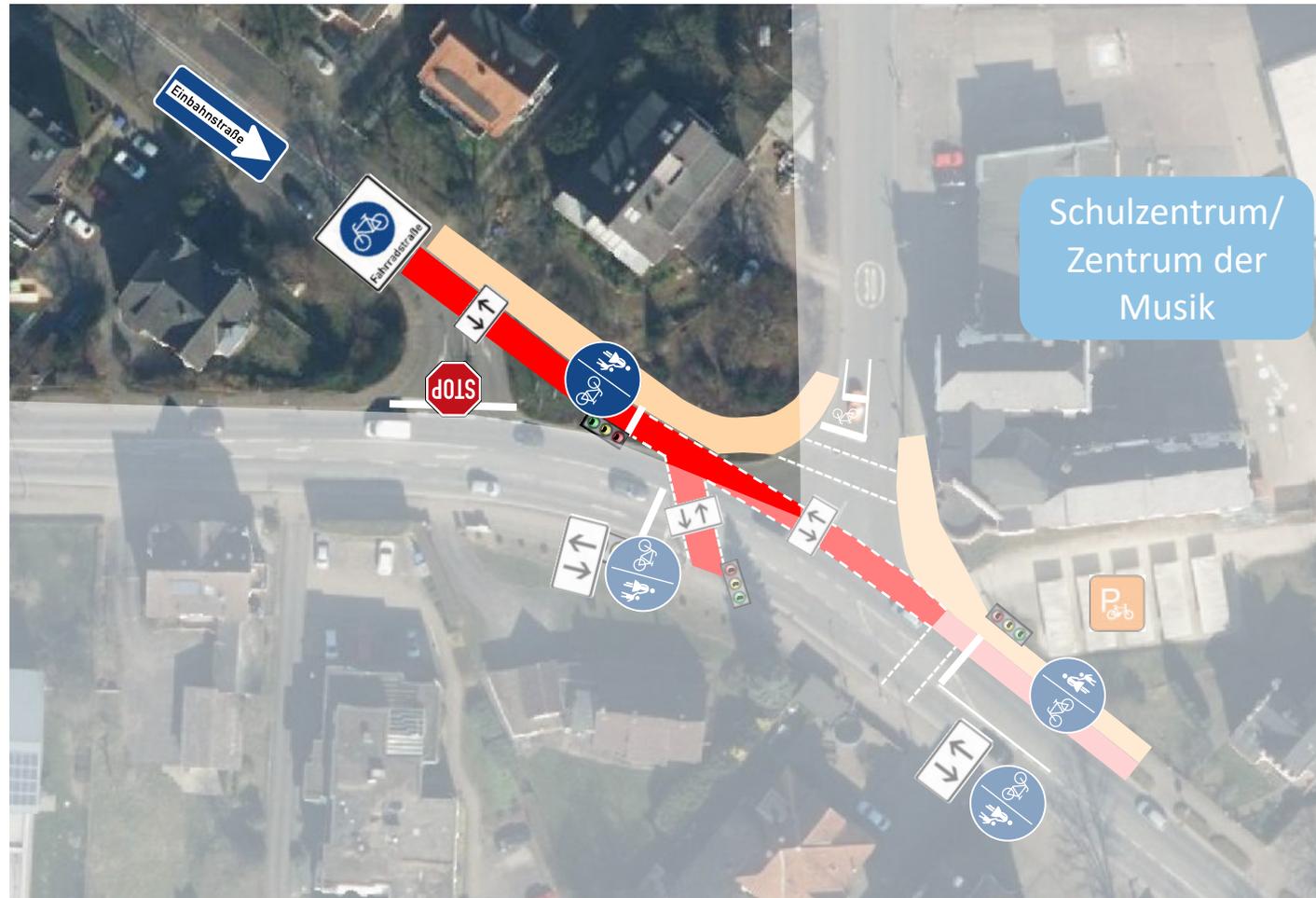
### Südstraße

- Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite wie im Bestand   

- Zusätzliche Querung für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr zur nördlichen Bahnhofstraße (3,00 m Breite) 

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 2



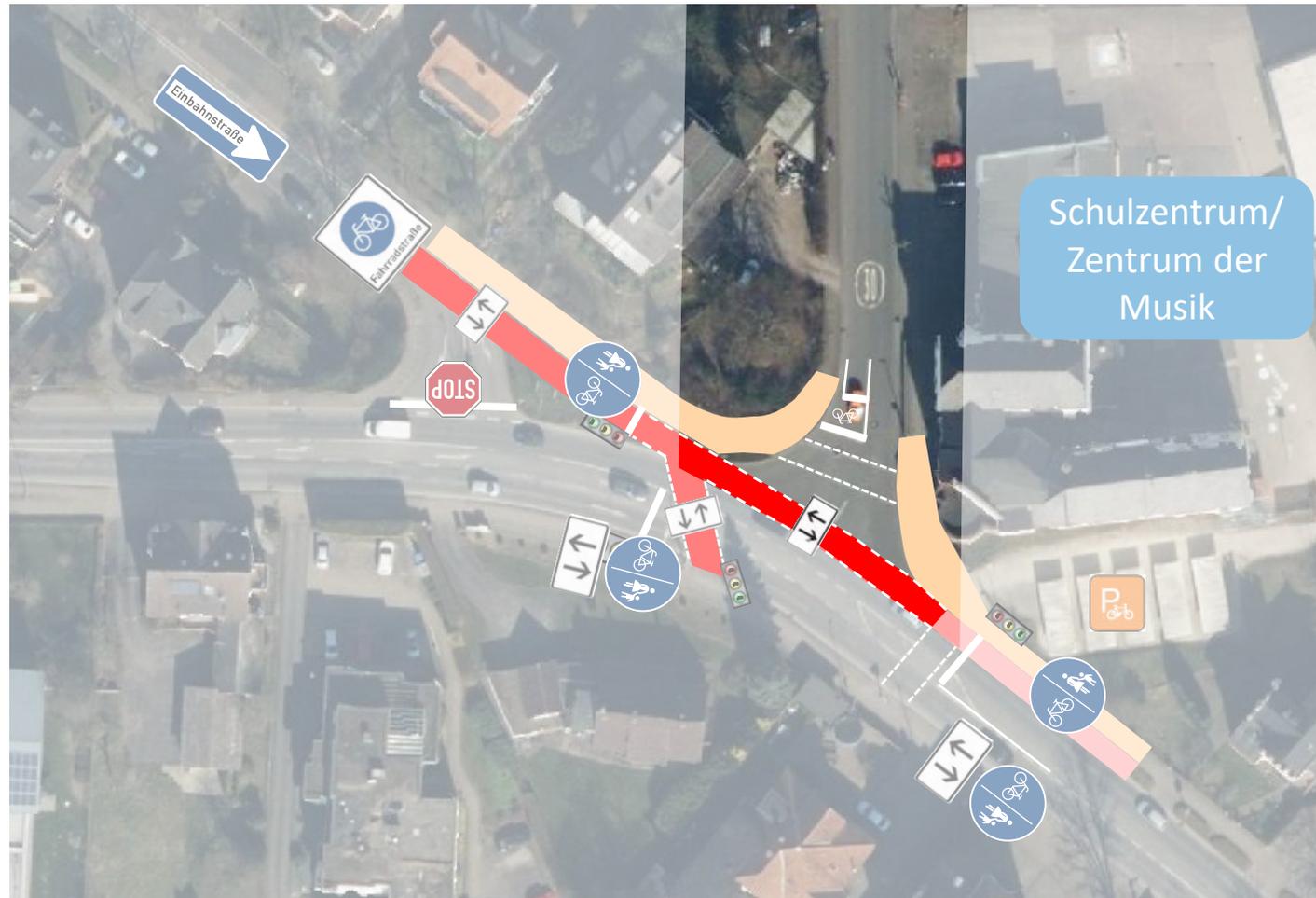
### Bahnhofstraße (Nord)

- Neue Fläche für den Radverkehr auf der Grünfläche zwischen nördlicher Bahnhofstraße und Humboldtstraße → Trennung des Fuß- und Radverkehrs
- Weiterführung des Radverkehrs aus der Bahnhofstraße (zukünftig Fahrradstraße) über die neue Radverkehrsfurt auf die Südseite der Südstraße auf den getrennten Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr)



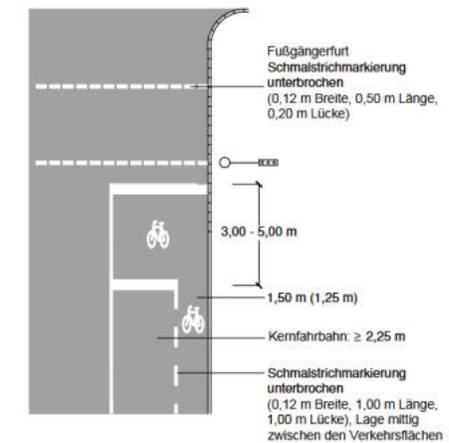
Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 2



### Humboldtstraße

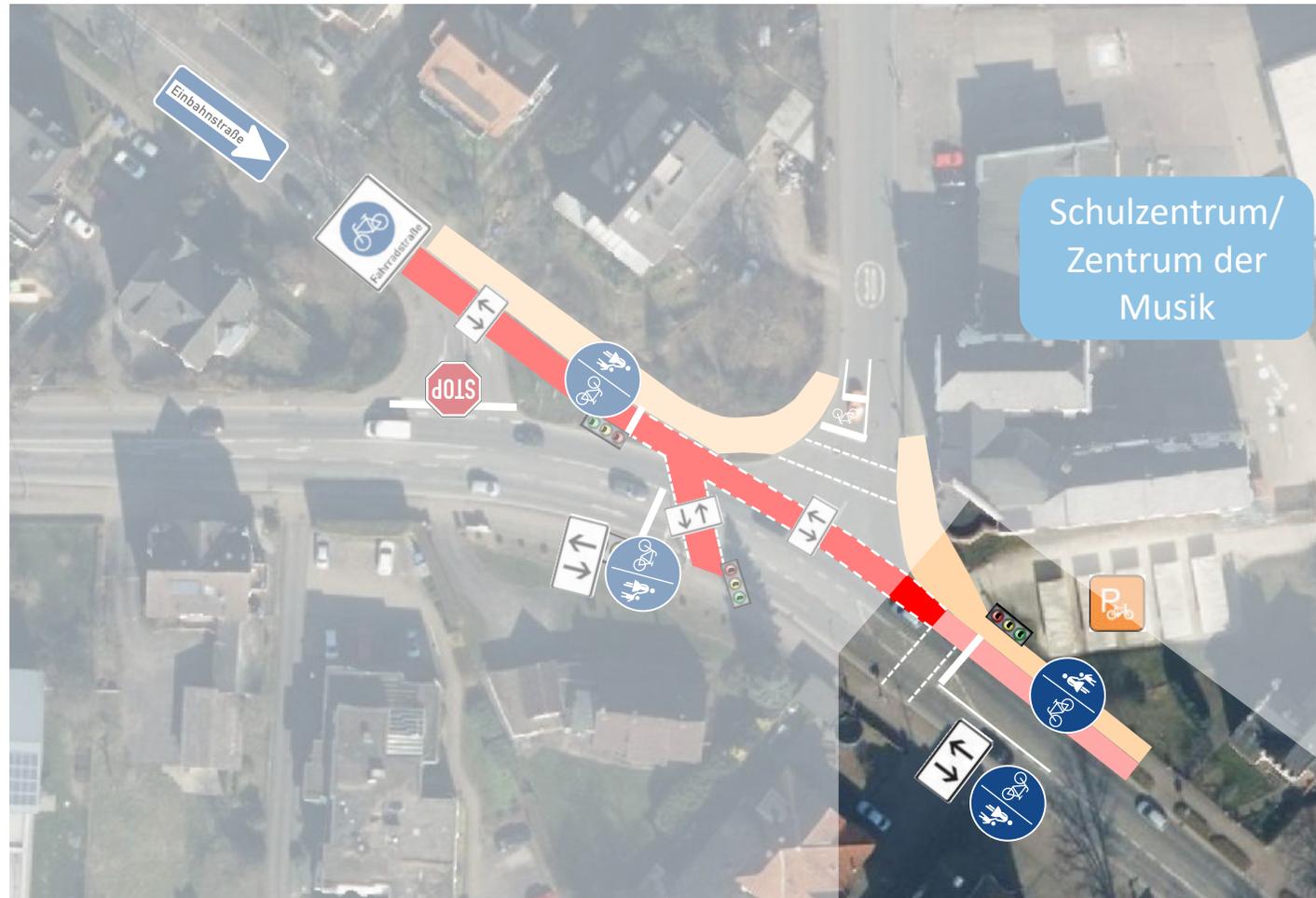
- Führung des Radverkehrs auch weiterhin im Mischverkehr (Tempo-30-Zone)
- Markierung Schutzstreifen im Knotenpunktbereich
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) für den Radverkehr



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:  
Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Radverkehr – Variante 2



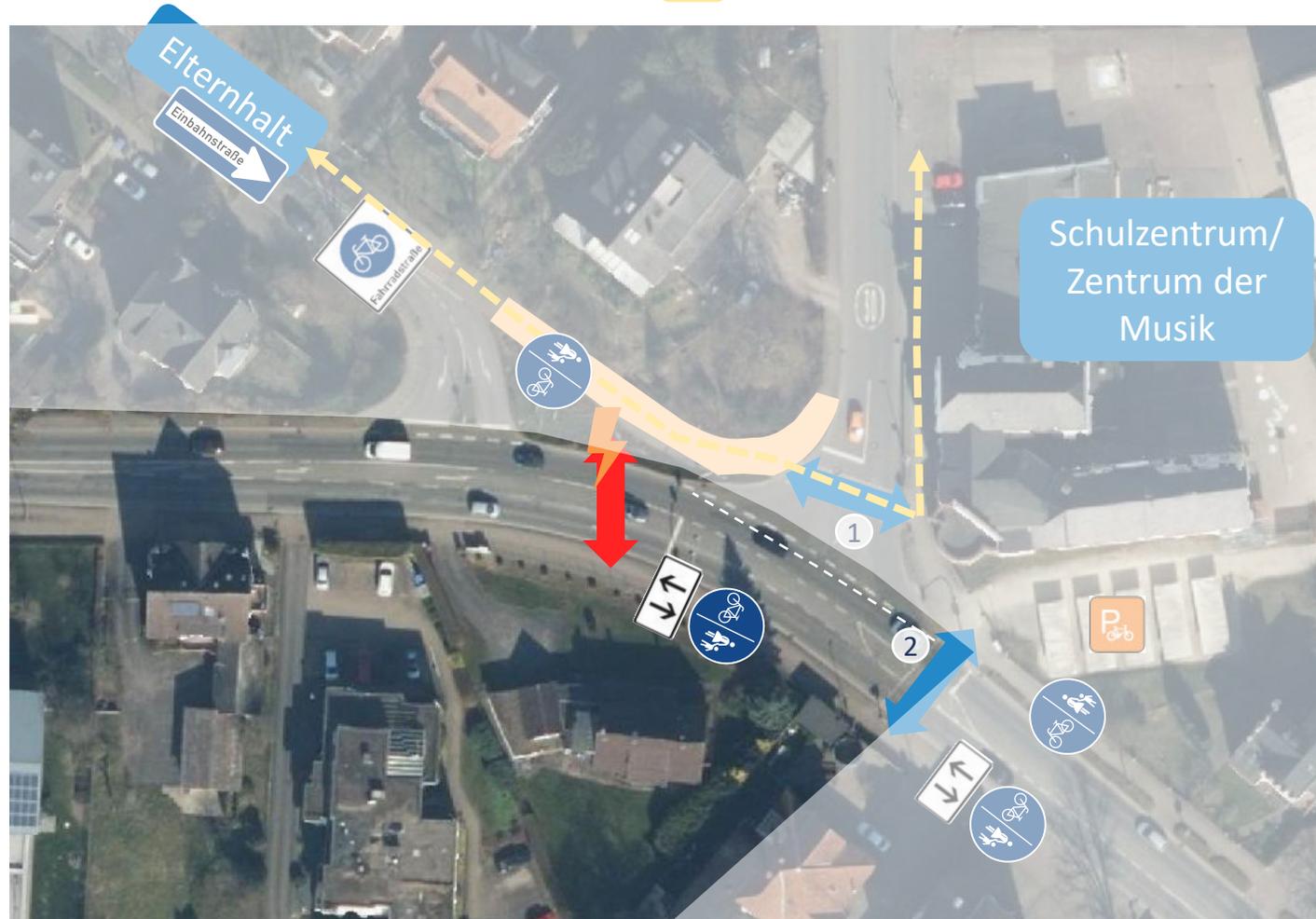
### Bahnhofstraße (Süd)

- Nordseite:
  - Trennung Fuß- und Radverkehr im Knotenpunktbereich → Rückbau Grünstreifen (im weiteren Verlauf in Richtung Bahnhof wegen erhaltenem Baumbestand nicht möglich)
  - Vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr und frühere Freigabe der LSA, um Konflikte mit rechtsabbiegenden Kfz zu reduzieren
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg (Zweirichtungsverkehr) auf der Südseite wie im Bestand
- Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr (beide Varianten)



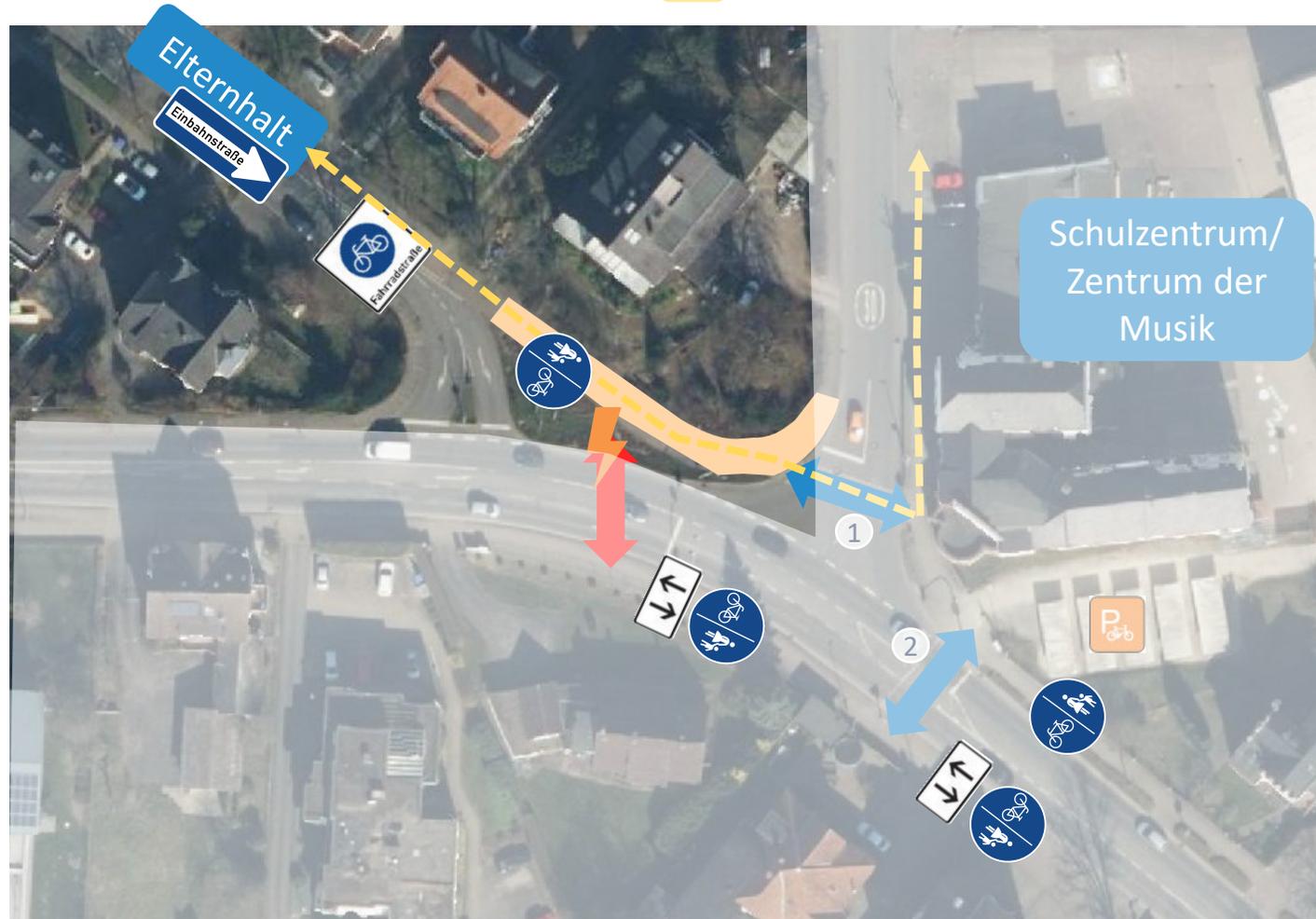
### Südstraße

- Nordseite: Gehweg wie im Bestand
- Südseite: Getrennter Rad- und Gehweg (wie Bestand)
- **Diskussion:** Fußverkehr parallel zur neuen Radverkehrsfurt Nord-Süd? Jedoch Konfliktfläche mit Radverkehr, zusätzliche Aufstellfläche für Fußverkehr notwendig, Verfügbarkeit des Platzes muss im Lageplan detailliert geprüft werden



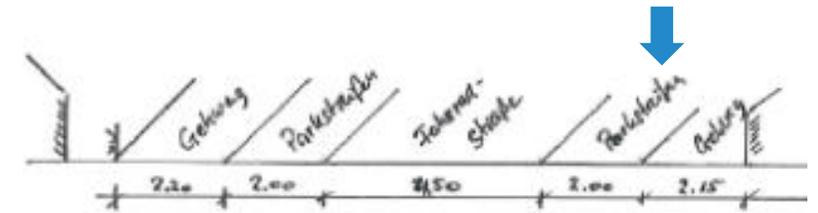
Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr (beide Varianten)



### Bahnhofstraße (Nord)

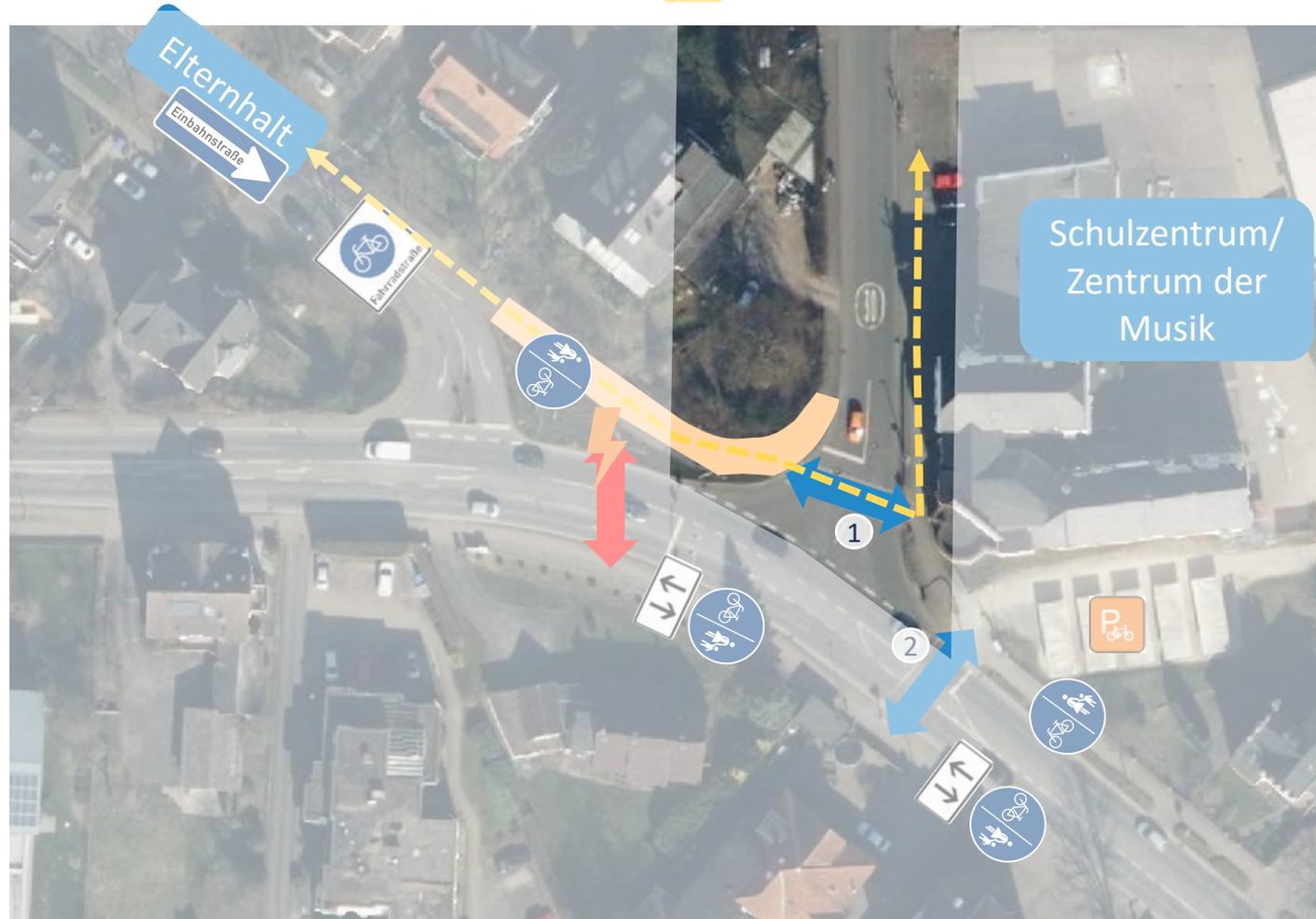
- Integration Elternhalt in den Parkstreifen auf der Nordostseite der Fahrradstraße → keine Querung der Bahnhofstraße mehr erforderlich 



- Verbreiterung Gehweg im Seitenraum zwischen Elternhalt und Schule
- Trennung Rad- und Fußverkehr zwischen nördlicher Bahnhofstraße und Humboldtstraße (Poller zwischen Gehweg und Radweg)

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr (beide Varianten)



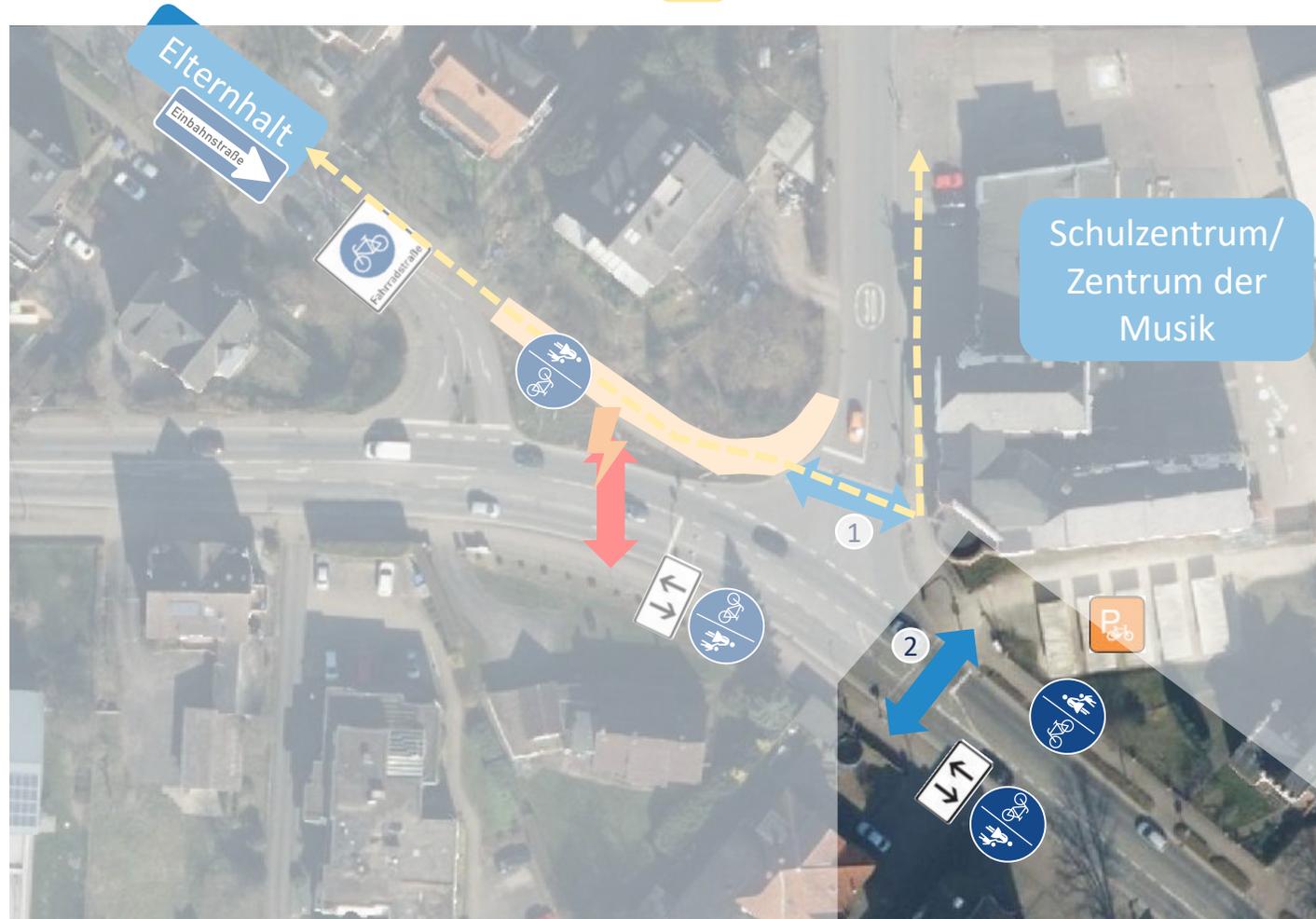
### Humboldtstraße

- Beidseitige Gehwege wie im Bestand
- Signalisierte Querungen Nr. 1:
  - Trennung Fuß- und Radverkehr



Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Fußverkehr (beide Varianten)



### Bahnhofstraße (Süd)

- Nordseite: Trennung Fuß- und Radverkehr im Knotenpunktbereich → Rückbau Grünstreifen (im weiteren Verlauf in Richtung Bahnhof wegen erhaltenswertem Baumbestand nicht möglich) 
- Signalisierte Querungen Nr. 2:
  - Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen 

Quelle Luftbild: Stadt Bad Pyrmont

## Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel

| VM   | Maßnahmen  | Auswirkungen   |
|--|--|--|
|   | <p>Variante 1: Integration der Bahnhofstraße in die Signalisierung des Knotenpunktes</p> <p>Variante 2: Beibehalt der Signalisierung, Anpassung der Umlaufzeiten</p> | <p>Variante 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung des Signalprogramms der LSA für eine alleinige Freigabe der Fuß- und Radquerungen (insbesondere Humboldtstraße in die südliche Bahnhofstraße)</li> <li>▪ Deutliche Erhöhung der Komplexität des Knotenpunktes</li> <li>▪ Detaillierte Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts und der Phaseneinteilung erforderlich</li> </ul> <p>Variante 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung des Signalprogramms der LSA für eine alleinige Freigabe der Fuß- und Radquerungen</li> </ul> |
|   | <p>Trennung Fuß und Radverkehr</p> <p>Ergänzung Infrastruktur</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sichere und direkte Radverkehrsführung für alle Fahrtbeziehungen</li> <li>▪ Mehr Sicherheit für den Radverkehr durch neue Infrastruktur</li> <li>▪ Reduzierung der Konflikte mit dem Fußverkehr durch Trennung von Rad- und Fußverkehr</li> </ul>   |
|  | <p>Trennung Fuß und Radverkehr</p> <p>Ergänzung Infrastruktur</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz des Fußverkehrs durch geschütztes Linksabbiegen von der Humboldtstraße in die südliche Bahnhofstraße</li> <li>▪ Reduzierung der Konflikte mit dem Radverkehr durch Trennung von Rad- und Fußverkehr</li> </ul>   |

## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)

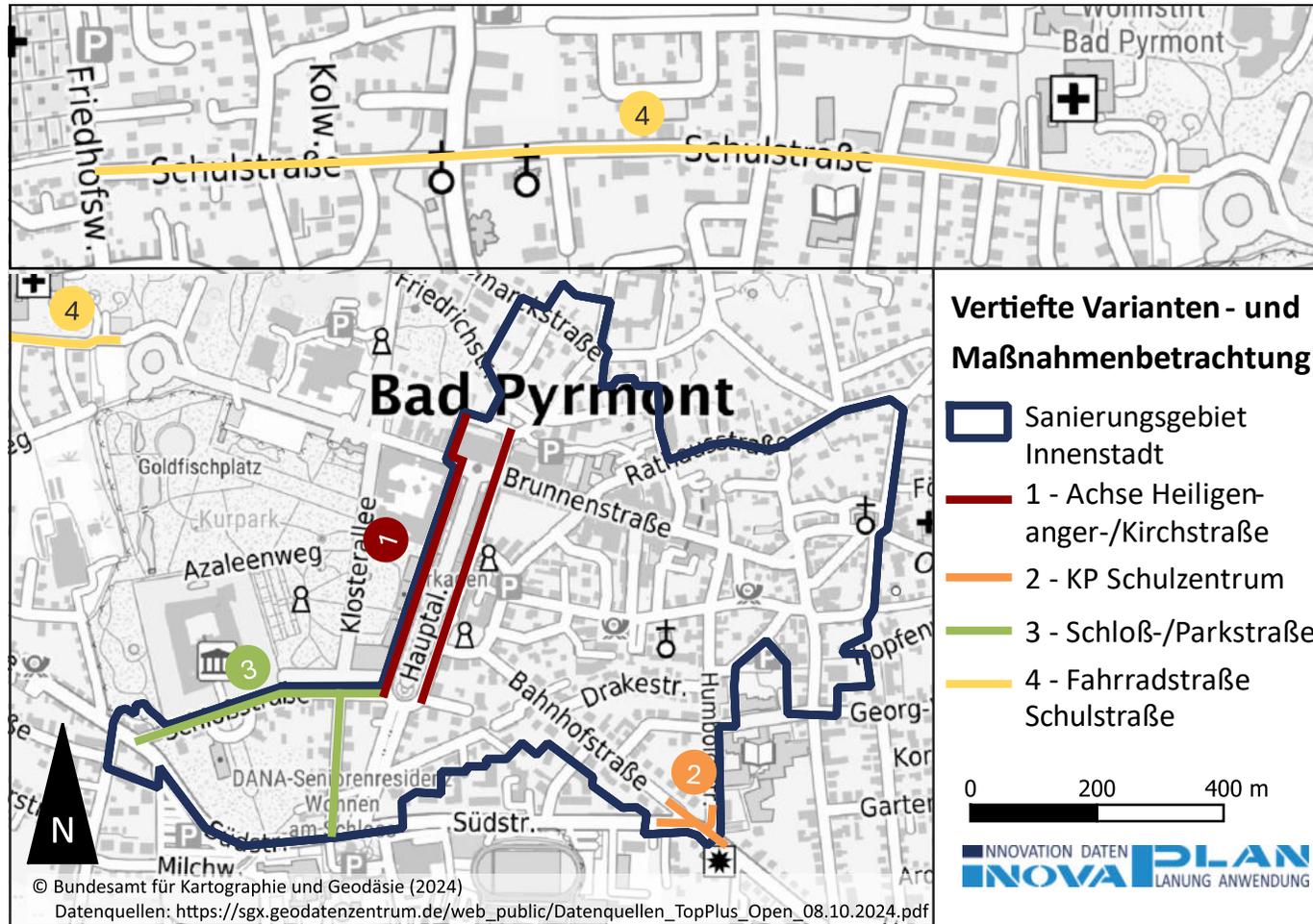
# Bad Pyrmont Vertiefung 3: Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße/ Parkstraße

Vertiefte Varianten- und Maßnahmenbetrachtung

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025

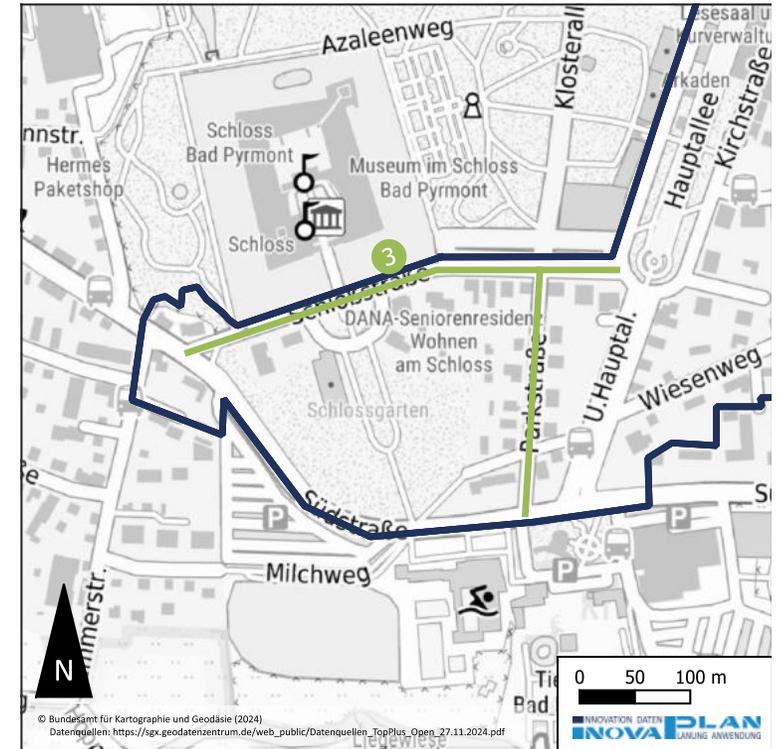
## Übersicht



1. Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße
2. Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße / Bahnhofstraße / Humboldtstraße)
3. Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße / Parkstraße
4. Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

## Arbeitsstand

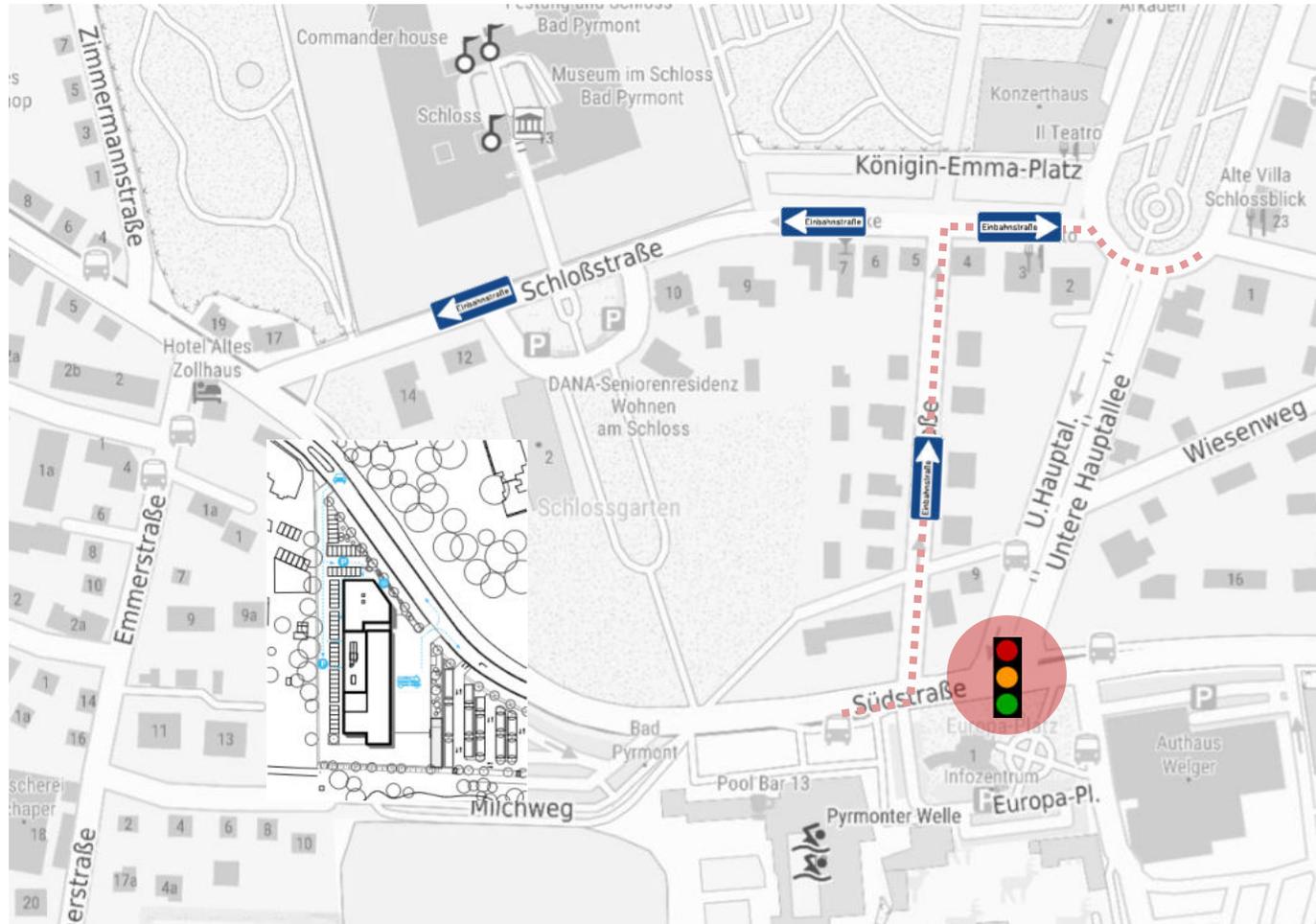
- ✓ Darstellung verschiedener Varianten der **Straßenraumgestaltung** und **übergeordneten Verkehrsführung** und deren Auswirkungen in Planskizzen (bspw. als überlagerte Darstellung im Luftbild)
- ✓ Vertiefende Untersuchung von Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung**





## Bestandsanalyse

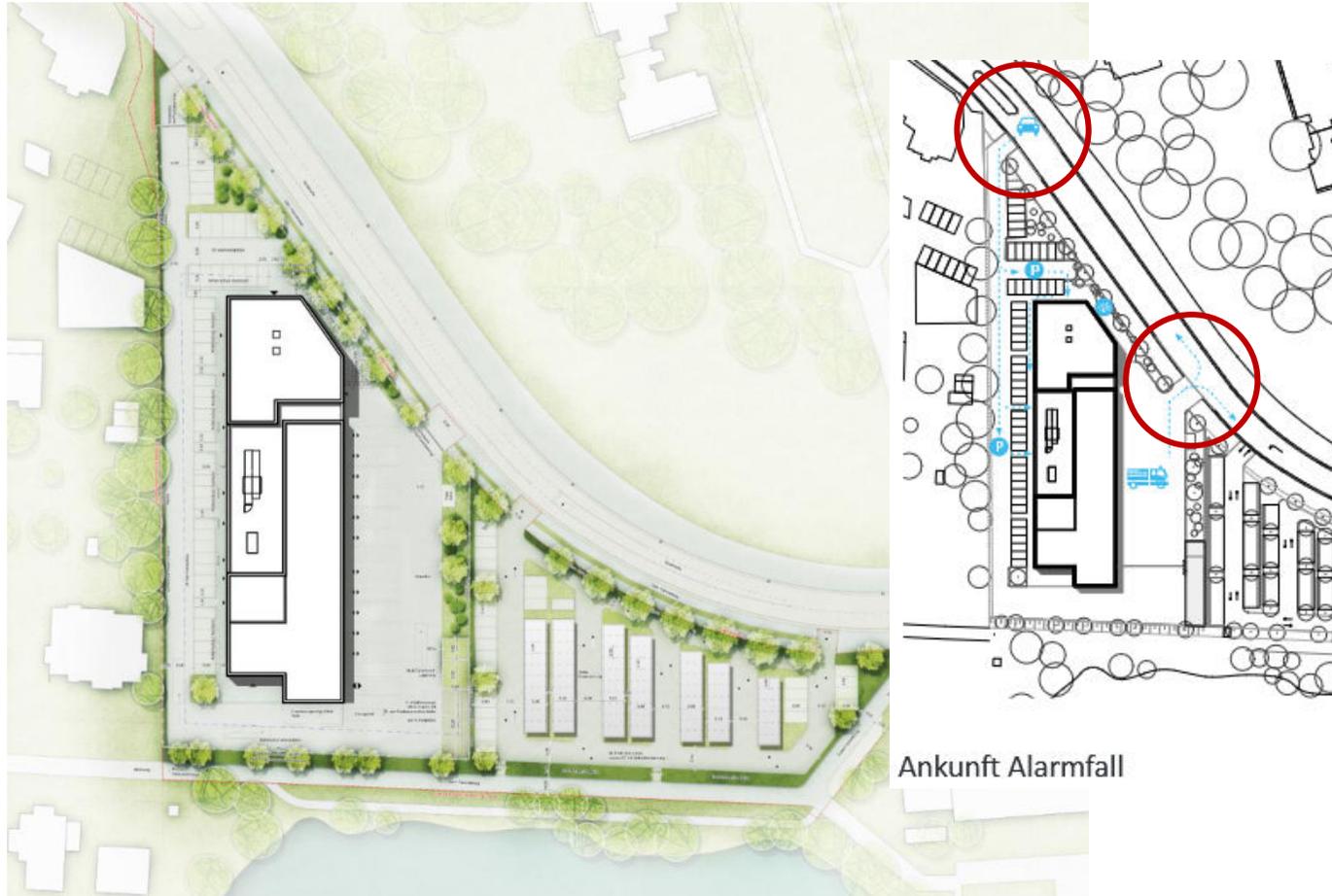
## Verkehrsführung im Bestand und Problemstellung



- Parkstraße ist eine Einbahnstraße Richtung Norden und endet in einer gegenläufigen Einbahnstraße in der Schloßstraße: Hier kann entweder Richtung Westen (Südstraße) oder Osten (Heiligenangerstraße) eingebogen werden
- Schloßstraße ist für den Kfz-Verkehr demnach nur über die Parkstraße erreichbar (Verkehrsführung führt bei Ortsunkundigen zu Verwirrung)
- **Problem:** Verbindung über die Parkstraße und Schloßstraße wird von Ortswissenden als Umfahrung der Lichtsignalanlage am Europaplatz genutzt

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

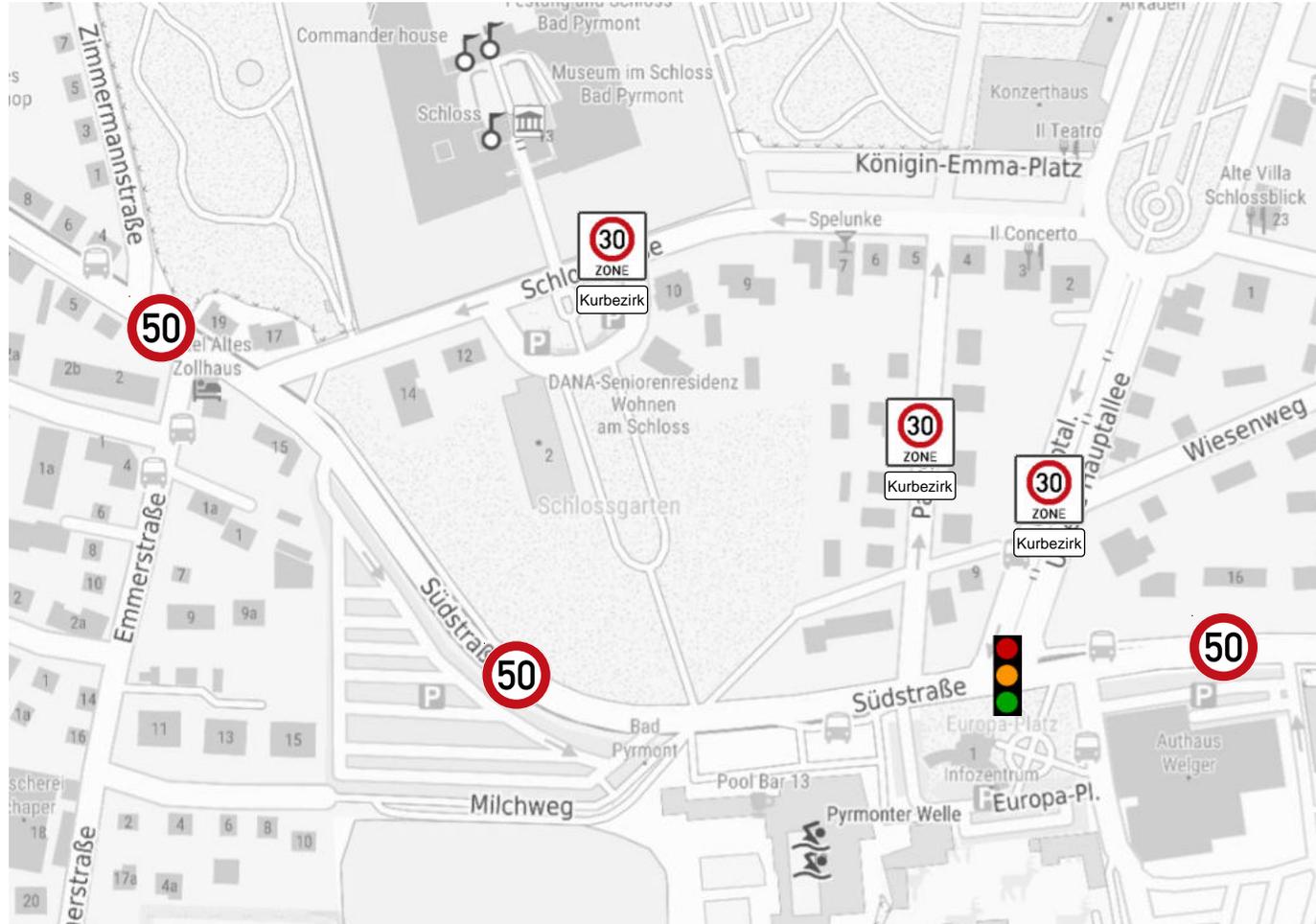
## Berücksichtigung des Neubaus Feuerwehrhaus



- Berücksichtigung der Planungen zum Neubau des Feuerwehrhauses
- Ausfahrt der Feuerwehrautos im Alarmfall auf der Südstraße zwischen der Einfahrt und der Ausfahrt des Bestandes
- Zufahrt der ankommenden Feuerwehrleute westlich des Geländes auf Höhe der ehemaligen Bestandszufahrt zum Parkplatz



## Tempo MIV



- **Südstraße:**  
Tempo 50



- **Schloßstraße, Parkstraße:**  
Zone 30 (Kurbezirk)



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Parkstraße



- Kein Parken erlaubt
- Fahrbahnbreite von 5,50 m für einen Fahrstreifen
- Die gerade Führung und die großzügige Fahrbahnbreite bedingen höhere Geschwindigkeiten
- Schmale Gehwege mit starken Wurzelschäden
- Knotenpunkt mit der Schloßstraße: Schlechte Sichtbeziehungen mit dem Radverkehr (Einseitiger Zweirichtungsradweg in der Schloßstraße)

## Schloßstraße

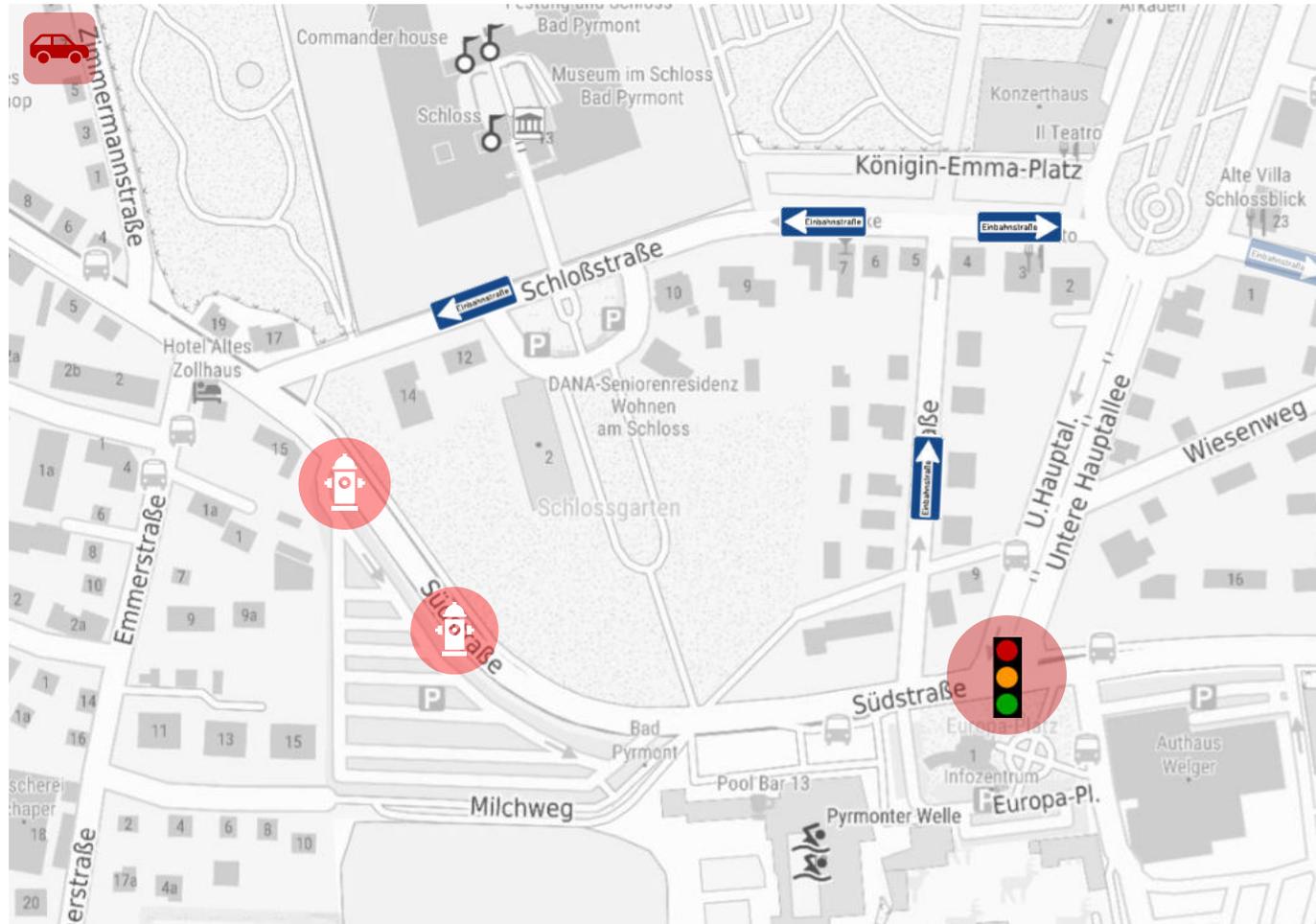


- **Fahrbahnbreite** von ca. 5,00 m für einen Fahrstreifen
- Schmäler Gehweg als Laufband auf der Nordseite
- Getrennter Geh- und Zweirichtungsradeweg auf der Südseite (zu geringe Breite)
- **Parkregelung:**
  - Zwischen Südstraße und Parkstraße ist kein Parken erlaubt
  - Zwischen Parkstraße und Heiligenangerstraße ist auf der Nordseite Längsparken zwischen 18 Uhr und 9 Uhr erlaubt (es wird jedoch auch außerhalb dieser Zeiten geparkt)
- **Bodenbelag:**
  - Kleinteiliges Pflaster (hohe Lärmentwicklung (bei Veranstaltungen im Schloss ist der Verkehr störend), Problematisch für Barrierefreiheit und Radverkehr
  - Wassergebundene Decken im Bereich der Baumreihen werden ausgespült



**Maßnahmenentwicklung**

## Verkehrsführung Variante 1: Bestand + Verkehrsberuhigung

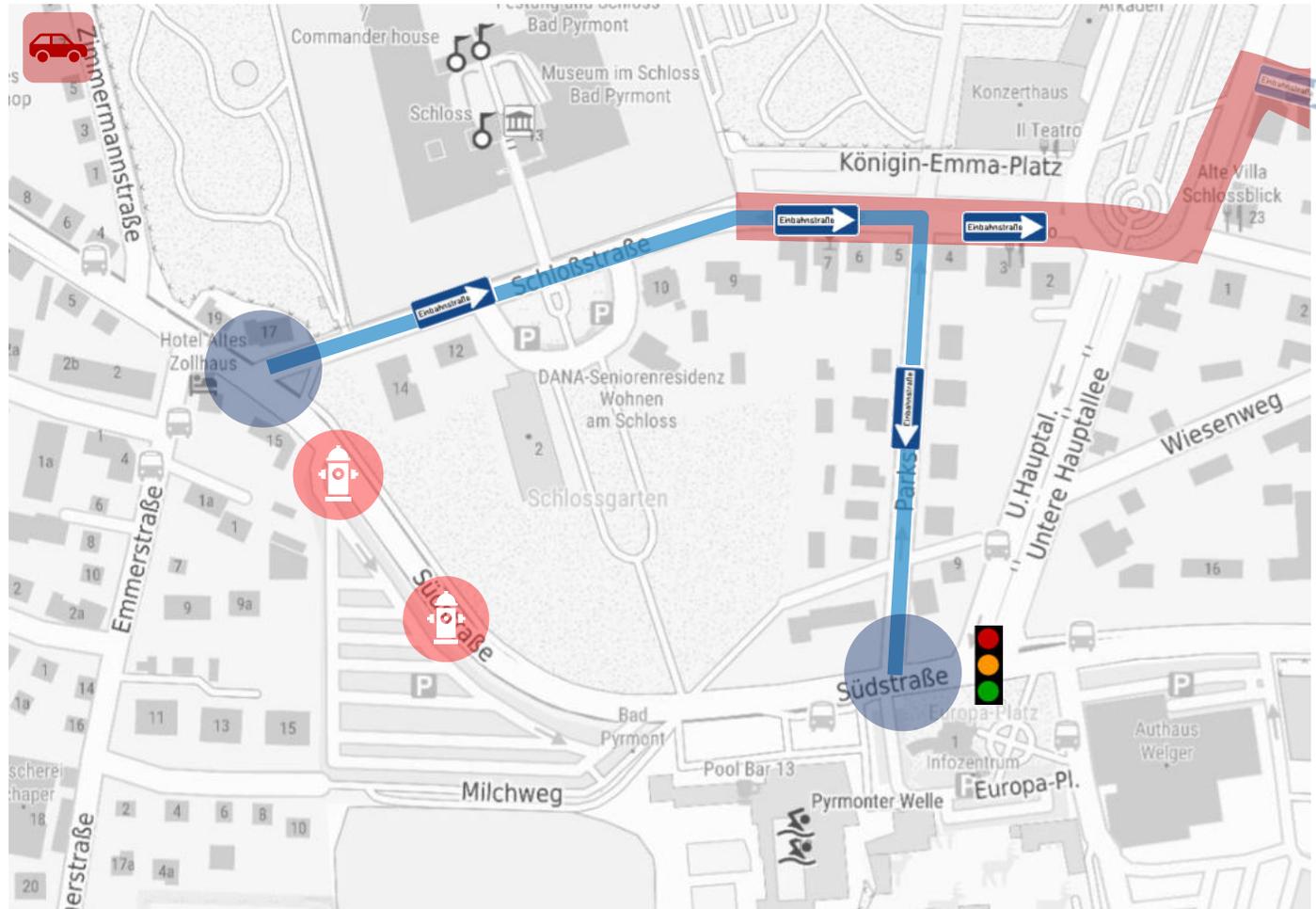


- Verkehrsführung verbleibt wie im Bestand, aber Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus
- Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße bleibt bestehen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

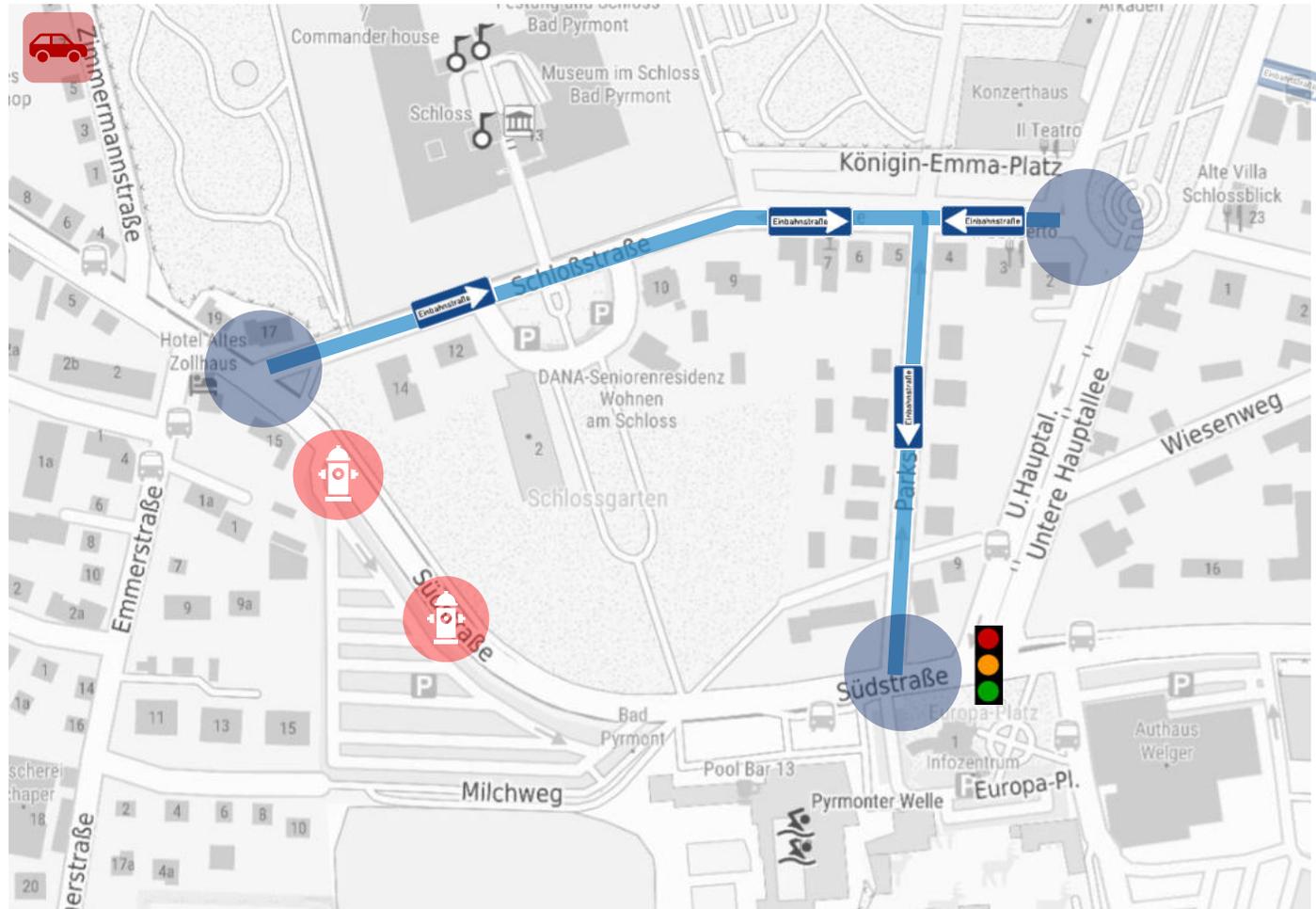
## Verkehrsführung Variante 2: Umkehrung Einbahnstraße



- Fahrtrichtung der Einbahnstraße in der Schloß- und Parkstraße wird teilweise gedreht und Umsetzung ergänzender Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich 
- Verkehrsführung in der Schloßstraße übersichtlicher, da eine durchgängige Fahrtrichtung 
- Achse Schloßstraße - Bahnhofstraße könnte als Umfahrung der Südstraße genutzt werden 
- Vertiefte Untersuchungen der Knotenpunkte mit der Südstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Verkehrsführung Variante 3: Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

- Fahrtrichtung der Einbahnstraße in der Schloß- und Parkstraße wird komplett gedreht und Umsetzung ergänzender Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich 
- Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus 
- Achse Schloßstraße/Bahnhofstraße unterbrochen 
- Umfahrung LSA Südstraße über Schloßstraße und Parkstraße in Fahrtrichtung Süden möglich 
- Vertiefte Untersuchungen der Knotenpunkte mit der Südstraße und Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

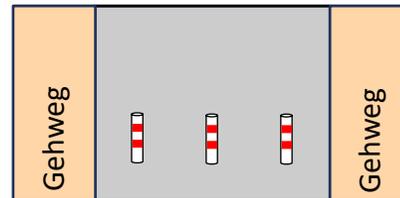
## Verkehrsführung Variante 4: Modaler Filter Parkstraße



- Parkstraße als Stichstraße mit ausschließlich anliegerbezogenem Verkehr (modaler Filter)
- Zufahrt zur Parkstraße nur von der Schloßstraße möglich (Aufhebung Einbahnstraße in der Parkstraße, Umdrehung Fahrtrichtung Schloßstraße)
- Kein Durchgangsverkehr durch die Parkstraße 
- Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße 
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße 
- Durchfahrt für Fuß- und Radverkehr weiterhin gegeben 
- Wendemöglichkeit in der Parkstraße ggf. erforderlich 
- Vertiefte Untersuchungen des Knotenpunkts mit der Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Verkehrsführung Variante 4: Modaler Filter Parkstraße



- Bei Sackgassen muss je nach örtlichen Bedingungen eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge vorgesehen werden, die als Platzraum gestaltet werden sollte. (RASt, S. 36)
- Für die erforderlichen Wendeflächen können auch Grundstückszufahrten und Gehwegüberfahrten mitbenutzt werden. (RASt, S. 72)
- *Anmerkung Stadt Bad Pyrmont: Müllabfuhr darf nicht rückwärts in Straßen einfahren*
- Ggf. absenkbare Poller für Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienst
- Alternativ: Beschilderung „Sackgasse ohne Wendemöglichkeit“

| Kriterien   | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>   | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)</i>   | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>   |
|---|---|---|---|--|
| Durchgangsverkehr Schloßstraße                          | Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus  | Durchgängige Einbahnstraße könnte zu mehr Durchgangsverkehr in der Schloßstraße führen (v.a. aufgrund derselben Einbahnstraßenrichtung wie Bahnhofstraße)  | Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus                                | Durchgängige Einbahnstraße könnte zu mehr Durchgangsverkehr in der Schloßstraße führen  |
| Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße                 | Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße bleibt bestehen                        | Keine direkte Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich    | Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich, jedoch in die andere Fahrtrichtung möglich  | Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße                                 |
| Umfahrung Südstraße über Schloßstraße und Bahnhofstraße | Keine Umfahrmöglichkeit über die Achse Schloßstraße /Bahnhofstraße gegeben     | Achse Schloßstraße - Bahnhofstraße könnte als Umfahrung der Südstraße genutzt werden   | Achse Schloßstraße/Bahnhofstraße unterbrochen    | Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße                  |
| Anzahl Knotenpunkte mit geänderter Verkehrsführung      | 0   | 2   | 3   | 1    |
| Verkehr in der Parkstraße                               | Weiterhin Durchgangsverkehr    | Weniger Durchgangsverkehr, da keine Möglichkeit zur Umfahrung der LSA Südstraße    | Weniger Durchgangsverkehr, da keine Möglichkeit zur Umfahrung der LSA Südstraße                            | Nur Anliegerverkehr   |
| Sonstiges   | -   | -   | -   | Wendehammer in der Parkstraße erforderlich    |



**Vertiefung 3**



**Vertiefung 1**



|   | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>   | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße<br/>(umgedreht Bestand)</i>   | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>  |
|---|---|---|---|---|
| <b>Variante 1</b><br><i>Gegen den Uhrzeigersinn</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Heiligenangerstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Heiligenangerstraße durch Einbahnstraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung</li> <li>Jedoch Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Innenstadt durch die Schloßstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße von der Heiligenangerstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Östlicher Teil der Schloßstraße und Parkstraße werden ggf. als Umfahrung der LSA an der Südstraße genutzt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgangsverkehr ggf. vom Verkehrsstrom aus der Heiligenangerstraße aufgrund der durchgängigen Schloßstraße</li> <li>Kein Durchgangsverkehr in der Parkstraße (Modaler Filter)</li> </ul> |



## Vertiefung 3



## Vertiefung 1

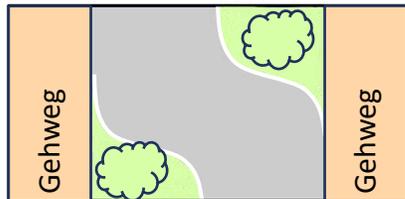


|  | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>  | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße<br/>(umgedreht Bestand)</i>   | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>   |
|--|---|--|---|--|
| <b>Variante 2</b><br><i>Im Uhrzeigersinn</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Kirchstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Kirchstraße durch Einbahnstraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße von der Kirchstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Östlicher Teil der Schloßstraße und Parkstraße werden ggf. als Umfahrung der LSA an der Südstraße von der Kirchstraße genutzt</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängige Schloßstraße wird ggf. vom Verkehrsstrom aus der Kirchstraße durchfahren</li> <li>Kein Durchgangsverkehr in der Parkstraße (Modaler Filter)</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> |

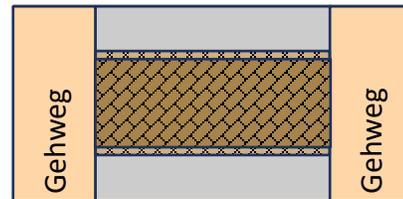
## Schloßstraße: Maßnahmen Verkehrsberuhigung



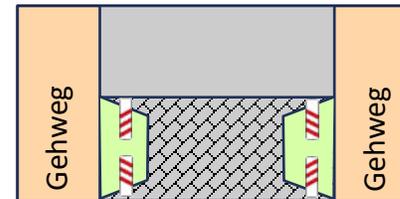
- **Geschwindigkeit:**  
Beibehalt Tempo-30-Zone wie im Bestand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf eine Breite von 3,50 m für eine Einbahnstraße
- **Ergänzende Maßnahmen:**



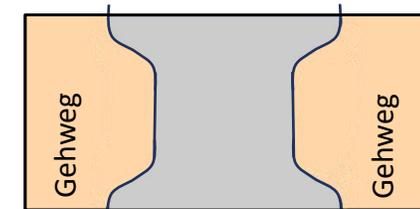
Fahrbahnverschwenkung/  
Fahrgassenversatz



Teilaufpflasterung



Verengung der Ein-  
/Ausfahrt eines  
Straßenabschnitts



Vorgezogener Seitenraum  
(Gehwegnase)



Ortsfeste Geschwindig-  
keitskontrolle



Geschwindigkeits-  
anzeigetafel

## Schloßstraße: Rad- und Fußverkehr



### ▪ Radverkehr:

- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr auch in Gegenrichtung)
- Rückbau Zweirichtungsradweg, ggf. Zuschlag zu Gehweg oder Möglichkeit für Fahrbahnverschwenk
- Anpassung Fahrbahnbelag



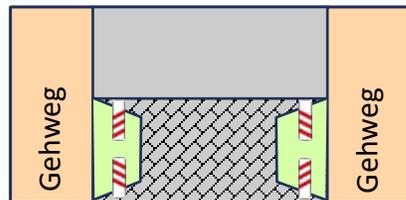
### ▪ Fußverkehr:

- Anpassung der Breiten der Gehwege auf mindestens 2,50 m Breite
- Barrierefreier Ausbau Gehwege (z.B. Maßnahmen Überwindung Höhenversatz, Ausbau Laufband Nordseite, Ergänzung Laufband Gehweg Südseite und Laufband-Querungen)

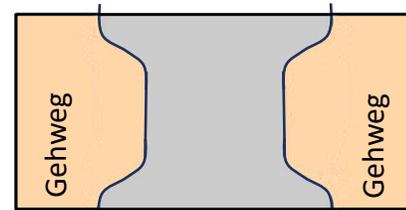
## Parkstraße: Maßnahmen Verkehrsberuhigung



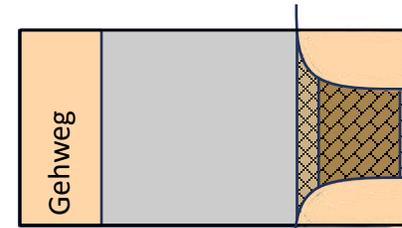
- **Geschwindigkeit:**  
Beibehalt Tempo-30-Zone wie im Bestand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf eine Breite von 3,50 m für eine Einbahnstraße (Var 1-3)
- **Ergänzende Maßnahmen:**



Verengung der Ein-/Ausfahrt eines Straßenabschnitts



Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)



Aufpflasterung „Gehwegüberfahrt“



## Parkstraße: Ergänzende Maßnahmen



### ▪ Radverkehr:

- verbleibt im Mischverkehr
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (Var 1-3)
- Durchfahrt Radverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)



### ▪ Fußverkehr:

- Beseitigung Wurzelschäden Gehwege
- Durchgang Fußverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)
- Anpassung der Breiten der Gehwege auf 2,50 m Breite (Verschmälerung der Fahrbahn bei Verbleib einer Einbahnstraße auf 3,50 m)

## Maßnahmen Verkehrsberuhigung



- Aufpflasterung an Querungsstellen und an der Einfahrt zur Schloßstraße
- *Hinweis: Positionierung an der Einfahrt zur Straße je nach Fahrtrichtungen der Einbahnstraßen*
- Ggf. Fahrbahnverschwenkung östlich und westlich des Schlosses (abhängig vom verfügbaren Platzangebot in der Querschnittsbreite und Position des Baumbestands)

© www.rinteln-aktuell.de

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ideen Straßenraumgestaltung (aus Eichstätt und Stutensee)



- Laufbänder auf dem Gehweg und an den Querungen
- Abfräsen und Verfugen des Kopfsteinpflasters zur Lärmreduktion und Erhöhung der Sicherheit

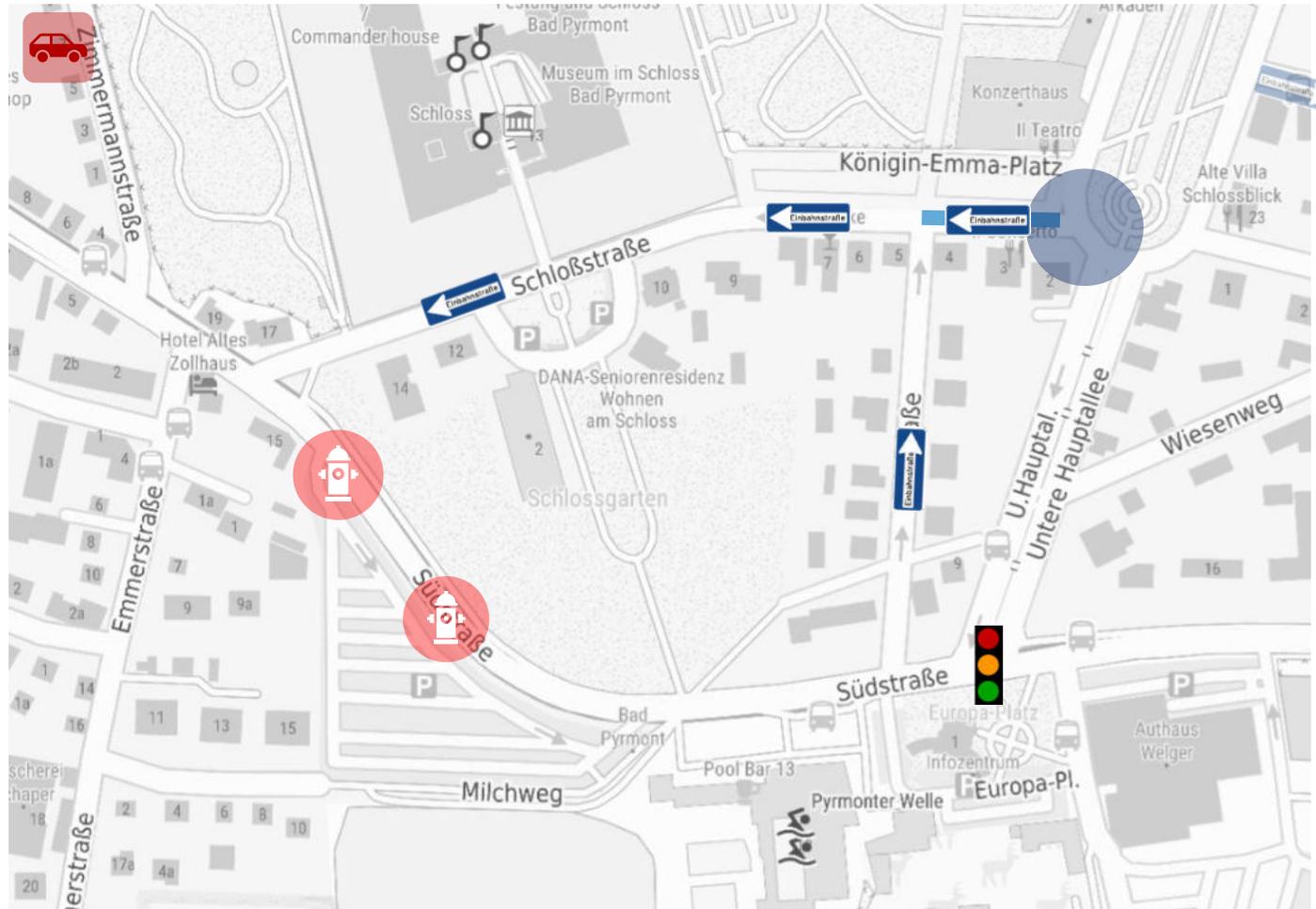
## Ideen Straßenraumgestaltung (aus Schwetzingen)



## Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel

| VM  | Maßnahmen   | Auswirkungen   |
|---|---|--|
|    | Varianten 1 bis 4 für die Führung des Mischverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Je nach Variante, geringe bis große Änderungen der Führung des Mischverkehrs</li> <li>▪ Änderungen der Reisezeiten je Quelle und Ziel</li> <li>▪ Ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erhöhen die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs</li> <li>▪ Reduktion der Fahrbahnbreite in der Schloßstraße und ggf. der Parkstraße</li> </ul>   |
|    | Führung im Mischverkehr                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rückbau einseitiger Zweirichtungsradweg in der Schloßstraße und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Verträglichkeit durch Tempo-30-Zone gegeben)</li> <li>▪ Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr auch in Gegenrichtung</li> <li>▪ Anpassung Fahrbahnbelag</li> <li>▪ Parkstraße: Durchfahrt Radverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)</li> </ul> |
|  | Verbreiterung Gehwege<br>Barrierefreiheit           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der Breiten der Gehwege auf mindestens 2,50 m</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau der Gehwege (z.B. Maßnahmen Überwindung Höhenversatz, Ausbau Laufband Nordseite, Ergänzung Laufband Gehweg Südseite und Laufband-Querungen)</li> <li>▪ Parkstraße: Durchgang Fußverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)</li> </ul>                                    |

## Verkehrsführung Vorzugsvariante (Variante 4 ohne modalen Filter)



- Durchgängige Einbahnstraße in der Schloßstraße in Fahrtrichtung Westen
- Einbahnstraße in der Parkstraße wie im Bestand
- Verkehrsführung in der Schloßstraße übersichtlicher, da eine durchgängige Fahrtrichtung
- Jedoch Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße möglich
- Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße
- Vertiefte Untersuchungen des Knotenpunkts mit der Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine Anpassung des Querschnitts beider Straßen auf die Einbahnstraße wird empfohlen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)

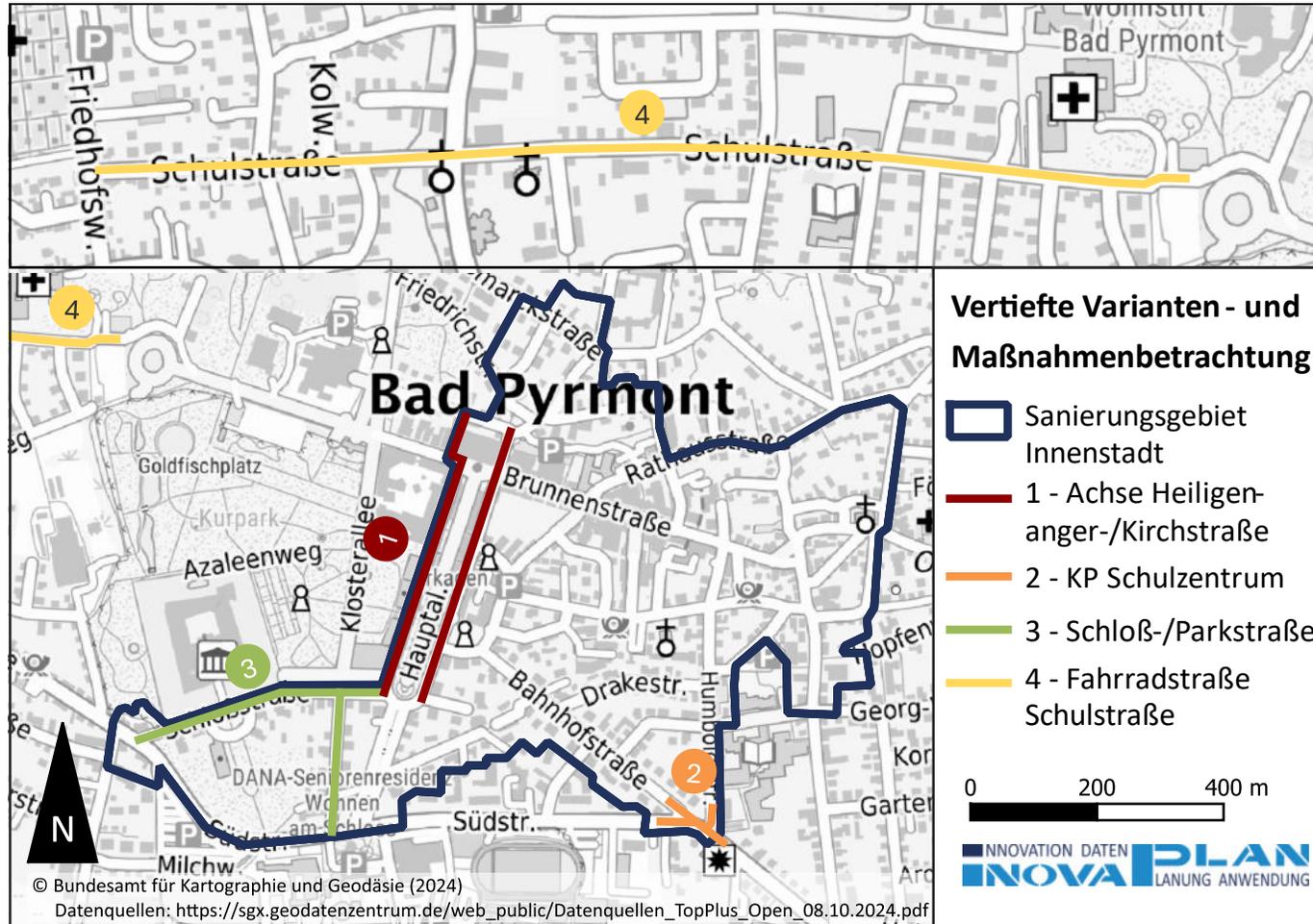
# Bad Pyrmont Vertiefung 3: Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße/ Parkstraße

Vertiefte Varianten- und Maßnahmenbetrachtung

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025

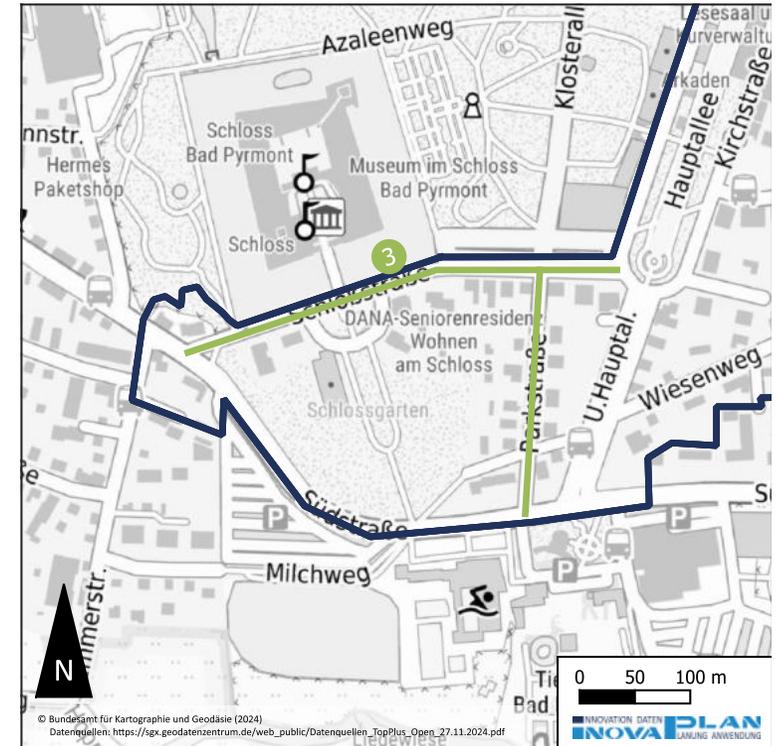
## Übersicht



1. Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße
2. Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße / Bahnhofstraße / Humboldtstraße)
3. Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße / Parkstraße
4. Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

## Arbeitsstand

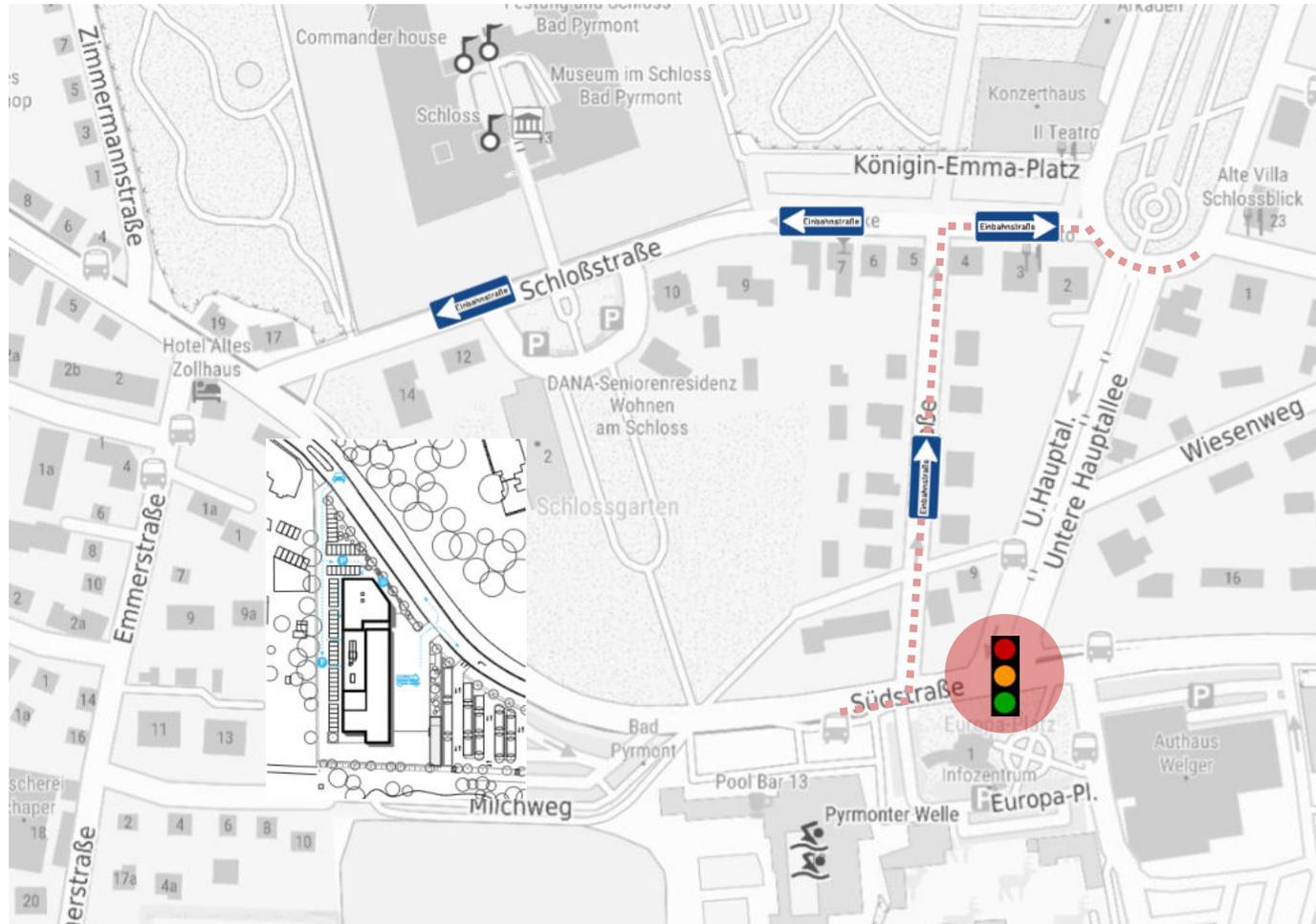
- ✓ Darstellung verschiedener Varianten der **Straßenraumgestaltung** und **übergeordneten Verkehrsführung** und deren Auswirkungen in Planskizzen (bspw. als überlagerte Darstellung im Luftbild)
- ✓ Vertiefende Untersuchung von Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung**





## Bestandsanalyse

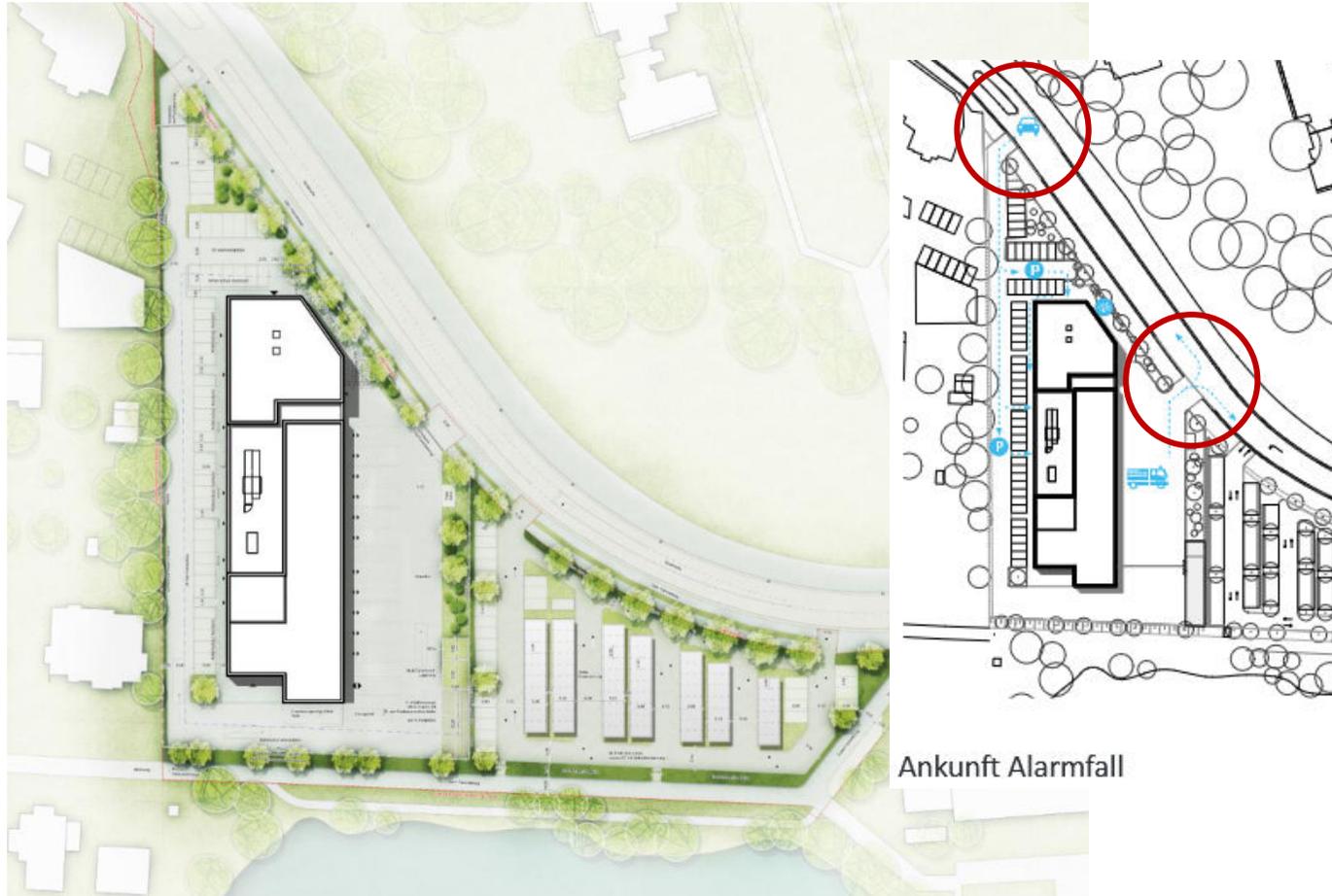
## Verkehrsführung im Bestand und Problemstellung



- Parkstraße ist eine Einbahnstraße Richtung Norden und endet in einer gegenläufigen Einbahnstraße in der Schloßstraße: Hier kann entweder Richtung Westen (Südstraße) oder Osten (Heiligenangerstraße) eingebogen werden
- Schloßstraße ist für den Kfz-Verkehr demnach nur über die Parkstraße erreichbar (Verkehrsführung führt bei Ortsunkundigen zu Verwirrung)
- **Problem:** Verbindung über die Parkstraße und Schloßstraße wird von Ortswissenden als Umfahrung der Lichtsignalanlage am Europaplatz genutzt

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

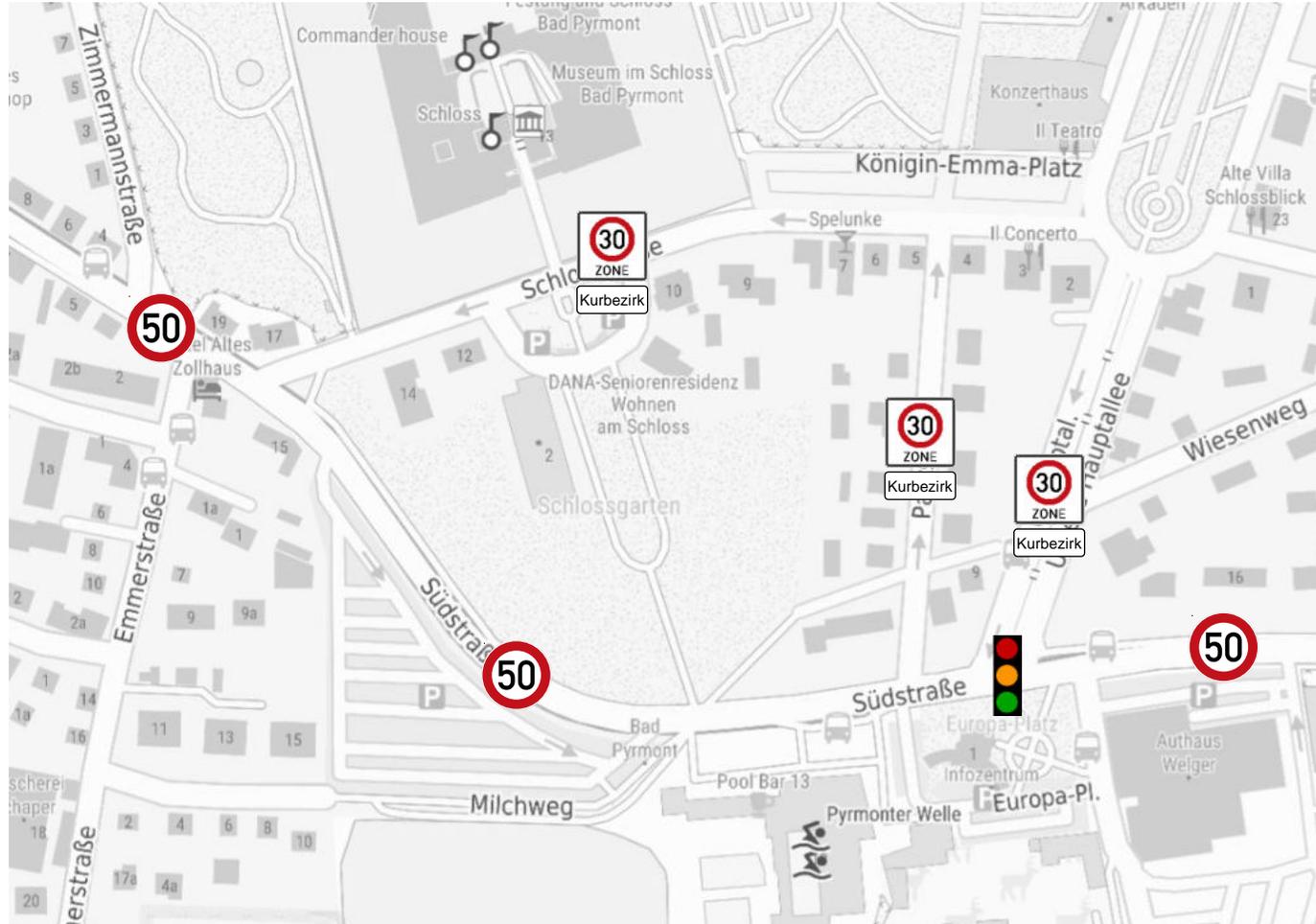
## Berücksichtigung des Neubaus Feuerwehrhaus



- Berücksichtigung der Planungen zum Neubau des Feuerwehrhauses
- Ausfahrt der Feuerwehrautos im Alarmfall auf der Südstraße zwischen der Einfahrt und der Ausfahrt des Bestandes
- Zufahrt der ankommenden Feuerwehrleute westlich des Geländes auf Höhe der ehemaligen Bestandszufahrt zum Parkplatz



## Tempo MIV



- Südstraße:  
Tempo 50



- Schloßstraße, Parkstraße:  
Zone 30 (Kurbezirk)



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Parkstraße



- Kein Parken erlaubt
- Fahrbahnbreite von 5,50 m für einen Fahrstreifen
- Die gerade Führung und die großzügige Fahrbahnbreite bedingen höhere Geschwindigkeiten
- Schmale Gehwege mit starken Wurzelschäden
- Knotenpunkt mit der Schloßstraße: Schlechte Sichtbeziehungen mit dem Radverkehr (Einseitiger Zweirichtungsradweg in der Schloßstraße)

## Schloßstraße



- **Fahrbahnbreite** von ca. 5,00 m für einen Fahrstreifen
- Schmäler Gehweg als Laufband auf der Nordseite
- Getrennter Geh- und Zweirichtungsradeweg auf der Südseite (zu geringe Breite)
- **Parkregelung:**
  - Zwischen Südstraße und Parkstraße ist kein Parken erlaubt
  - Zwischen Parkstraße und Heiligenangerstraße ist auf der Nordseite Längsparken zwischen 18 Uhr und 9 Uhr erlaubt (es wird jedoch auch außerhalb dieser Zeiten geparkt)
- **Bodenbelag:**
  - Kleinteiliges Pflaster (hohe Lärmentwicklung (bei Veranstaltungen im Schloss ist der Verkehr störend), Problematisch für Barrierefreiheit und Radverkehr
  - Wassergebundene Decken im Bereich der Baumreihen werden ausgespült



**Maßnahmenentwicklung**

## Verkehrsführung Variante 1: Bestand + Verkehrsberuhigung

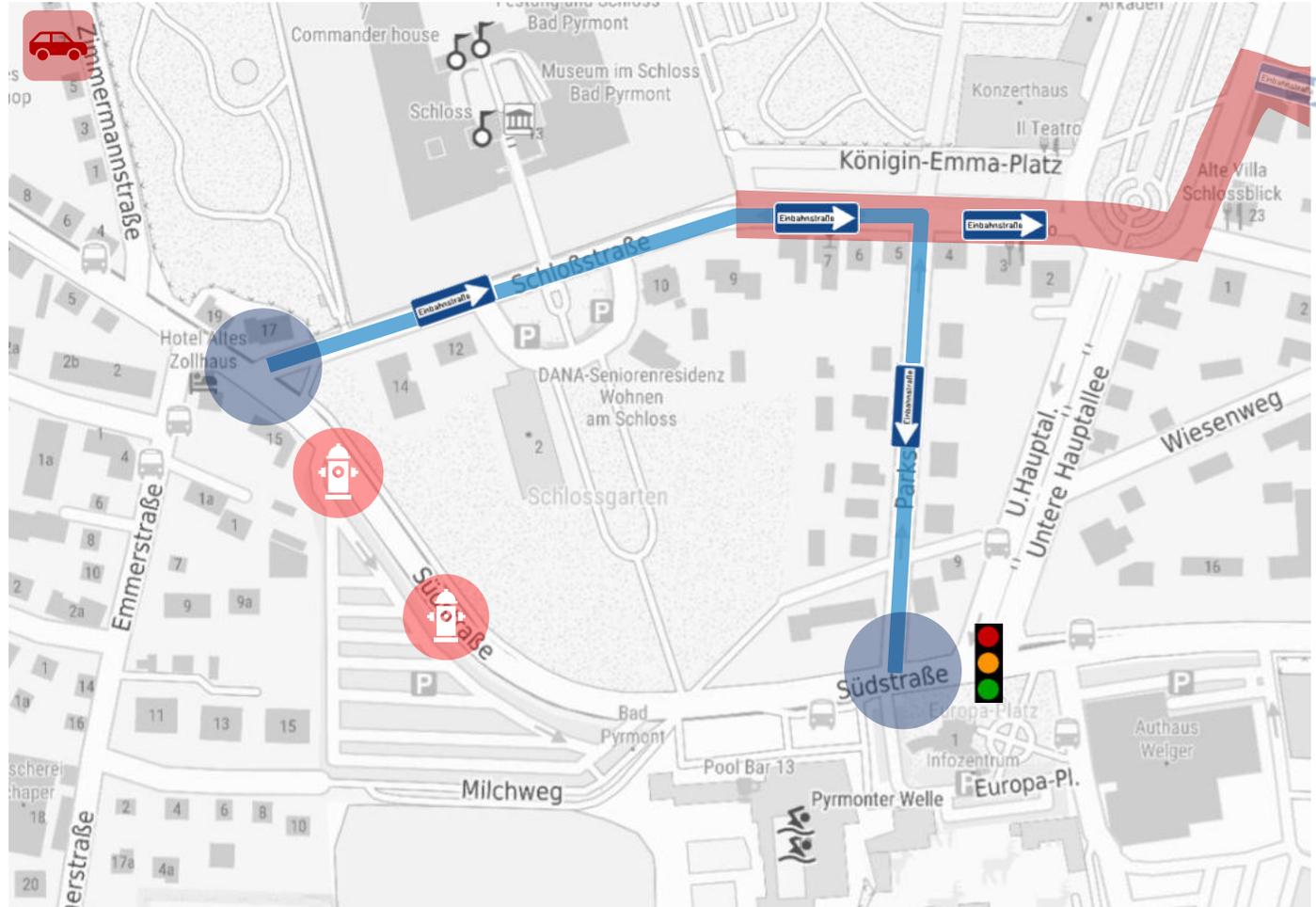


- Verkehrsführung verbleibt wie im Bestand, aber Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus
- Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße bleibt bestehen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

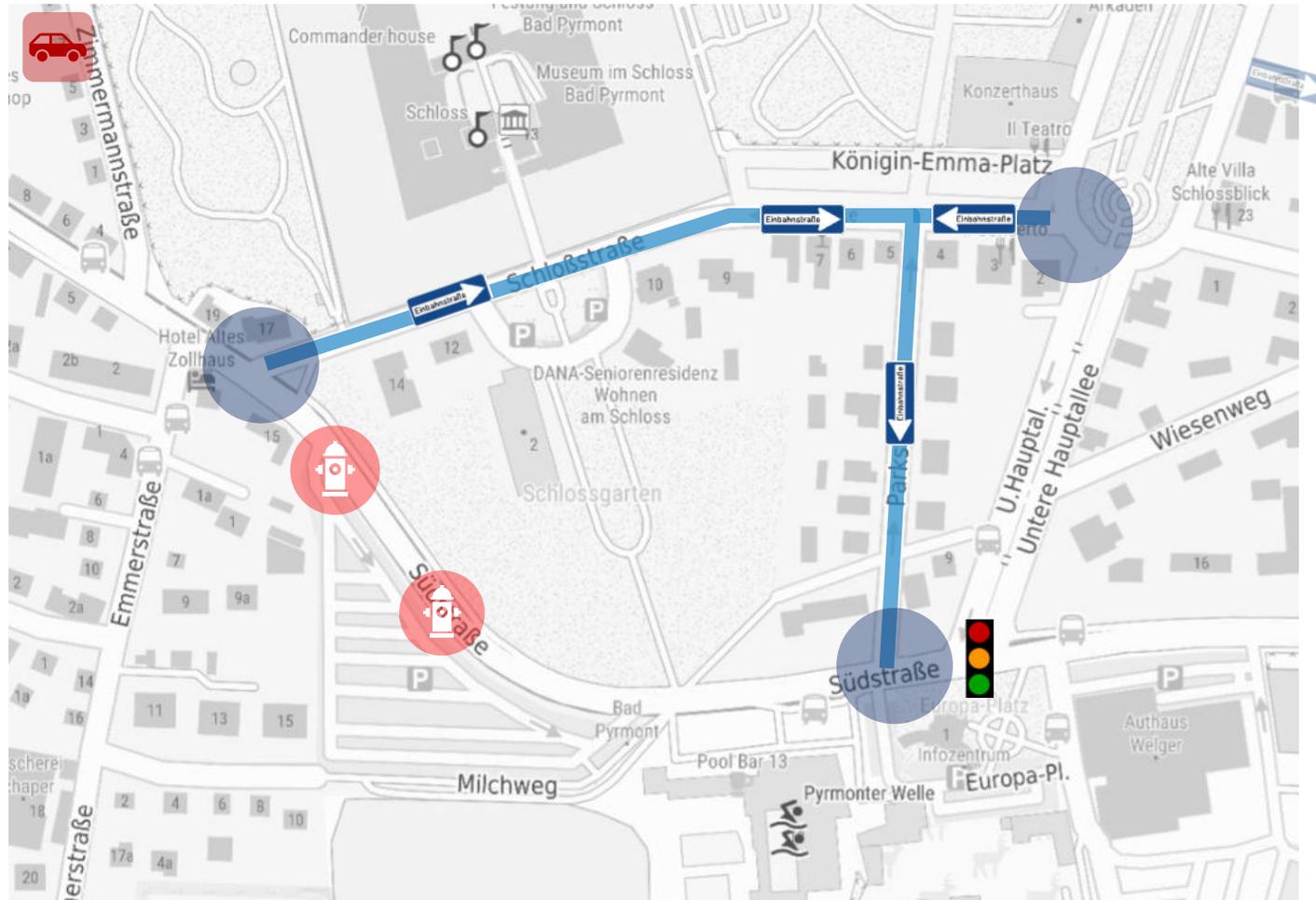
## Verkehrsführung Variante 2: Umkehrung Einbahnstraße



- Fahrtrichtung der Einbahnstraße in der Schloß- und Parkstraße wird teilweise gedreht und Umsetzung ergänzender Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich 
- Verkehrsführung in der Schloßstraße übersichtlicher, da eine durchgängige Fahrtrichtung 
- Achse Schloßstraße - Bahnhofstraße könnte als Umfahrung der Südstraße genutzt werden 
- Vertiefte Untersuchungen der Knotenpunkte mit der Südstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Verkehrsführung Variante 3: Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)



- Fahrtrichtung der Einbahnstraße in der Schloß- und Parkstraße wird komplett gedreht und Umsetzung ergänzender Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich 
- Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus 
- Achse Schloßstraße/Bahnhofstraße unterbrochen 
- Umfahrung LSA Südstraße über Schloßstraße und Parkstraße in Fahrtrichtung Süden möglich 
- Vertiefte Untersuchungen der Knotenpunkte mit der Südstraße und Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

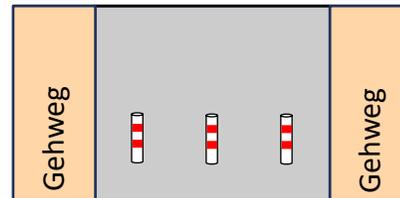
## Verkehrsführung Variante 4: Modaler Filter Parkstraße



- Parkstraße als Stichstraße mit ausschließlich anliegerbezogenem Verkehr (modaler Filter)
- Zufahrt zur Parkstraße nur von der Schloßstraße möglich (Aufhebung Einbahnstraße in der Parkstraße, Umdrehung Fahrtrichtung Schloßstraße)
- Kein Durchgangsverkehr durch die Parkstraße 
- Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße 
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße 
- Durchfahrt für Fuß- und Radverkehr weiterhin gegeben 
- Wendemöglichkeit in der Parkstraße ggf. erforderlich 
- Vertiefte Untersuchungen des Knotenpunkts mit der Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich 

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Verkehrsführung Variante 4: Modaler Filter Parkstraße



- Bei Sackgassen muss je nach örtlichen Bedingungen eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge vorgesehen werden, die als Platzraum gestaltet werden sollte. (RASt, S. 36)
- Für die erforderlichen Wendeflächen können auch Grundstückszufahrten und Gehwegüberfahrten mitbenutzt werden. (RASt, S. 72)
- *Anmerkung Stadt Bad Pyrmont: Müllabfuhr darf nicht rückwärts in Straßen einfahren*
- Ggf. absenkbare Poller für Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienst
- Alternativ: Beschilderung „Sackgasse ohne Wendemöglichkeit“

| Kriterien   | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>   | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)</i>   | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>   |
|---|---|---|---|--|
| Durchgangsverkehr Schloßstraße                          | Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus  | Durchgängige Einbahnstraße könnte zu mehr Durchgangsverkehr in der Schloßstraße führen (v.a. aufgrund derselben Einbahnstraßenrichtung wie Bahnhofstraße)  | Gegenläufige Einbahnstraße hält Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße heraus                                | Durchgängige Einbahnstraße könnte zu mehr Durchgangsverkehr in der Schloßstraße führen  |
| Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße                 | Umfahrung LSA Südstraße über Parkstraße bleibt bestehen                        | Keine direkte Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich    | Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße möglich, jedoch in die andere Fahrtrichtung möglich  | Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße                                 |
| Umfahrung Südstraße über Schloßstraße und Bahnhofstraße | Keine Umfahrmöglichkeit über die Achse Schloßstraße /Bahnhofstraße gegeben     | Achse Schloßstraße - Bahnhofstraße könnte als Umfahrung der Südstraße genutzt werden   | Achse Schloßstraße/Bahnhofstraße unterbrochen    | Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße                  |
| Anzahl Knotenpunkte mit geänderter Verkehrsführung      | 0   | 2   | 3   | 1    |
| Verkehr in der Parkstraße                               | Weiterhin Durchgangsverkehr    | Weniger Durchgangsverkehr, da keine Möglichkeit zur Umfahrung der LSA Südstraße    | Weniger Durchgangsverkehr, da keine Möglichkeit zur Umfahrung der LSA Südstraße                            | Nur Anliegerverkehr   |
| Sonstiges   | -   | -   | -   | Wendehammer in der Parkstraße erforderlich    |



**Vertiefung 3**



**Vertiefung 1**



|   | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>   | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)</i>  | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>  |
|---|---|---|--|---|
| <b>Variante 1</b><br><i>Gegen den Uhrzeigersinn</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Heiligenangerstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Heiligenangerstraße durch Einbahnstraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung</li> <li>Jedoch Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Innenstadt durch die Schloßstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Heiligenangerstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Östlicher Teil der Schloßstraße und Parkstraße werden ggf. als Umfahrung der LSA an der Südstraße genutzt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgangsverkehr ggf. vom Verkehrsstrom aus der Heiligenangerstraße aufgrund der durchgängigen Schloßstraße</li> <li>Kein Durchgangsverkehr in der Parkstraße (Modaler Filter)</li> </ul> |



**Vertiefung 3**



**Vertiefung 1**

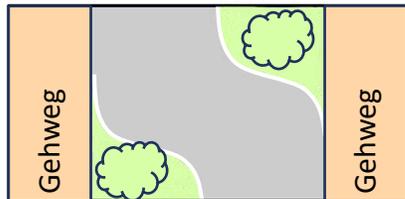


|  | Variante 1<br><i>Bestand + Verkehrsberuhigung</i>   | Variante 2<br><i>Durchgängige Einbahnstraße</i>  | Variante 3<br><i>Gegenläufige Einbahnstraße (umgedreht Bestand)</i>   | Variante 4<br><i>Modaler Filter Parkstraße</i>   |
|--|---|--|---|--|
| <b>Variante 2</b><br><i>Im Uhrzeigersinn</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Kirchstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße und Parkstraße von der Kirchstraße durch Einbahnstraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße von der Kirchstraße durch gegenläufige Einbahnstraße</li> <li>Östlicher Teil der Schloßstraße und Parkstraße werden ggf. als Umfahrung der LSA an der Südstraße von der Kirchstraße genutzt</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Durchgängige Schloßstraße wird ggf. vom Verkehrsstrom aus der Kirchstraße durchfahren</li> <li>Kein Durchgangsverkehr in der Parkstraße (Modaler Filter)</li> <li>Konflikt Knotenpunkt Hauptallee/Untere Hauptallee (Vertiefung 1, Variante 2)</li> </ul> |

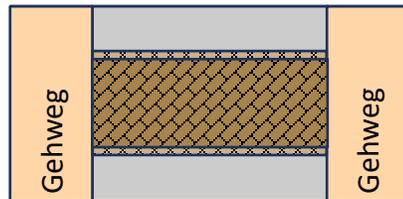
## Schloßstraße: Maßnahmen Verkehrsberuhigung



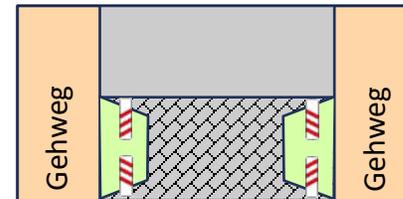
- **Geschwindigkeit:**  
Beibehalt Tempo-30-Zone wie im Bestand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf eine Breite von 3,50 m für eine Einbahnstraße
- **Ergänzende Maßnahmen:**



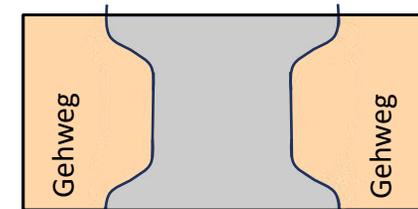
Fahrbahnverschwenkung/  
Fahrgassenversatz



Teilaufpflasterung



Verengung der Ein-  
/Ausfahrt eines  
Straßenabschnitts



Vorgezogener Seitenraum  
(Gehwegnase)



Ortsfeste Geschwindig-  
keitskontrolle



Geschwindigkeits-  
anzeigetafel

## Schloßstraße: Rad- und Fußverkehr



### ▪ Radverkehr:

- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr auch in Gegenrichtung)
- Rückbau Zweirichtungsradweg, ggf. Zuschlag zu Gehweg oder Möglichkeit für Fahrbahnverschwenk
- Anpassung Fahrbahnbelag



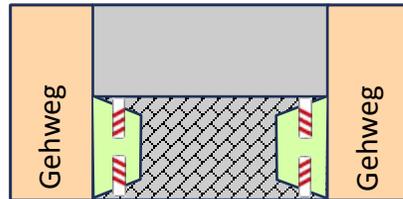
### ▪ Fußverkehr:

- Anpassung der Breiten der Gehwege auf mindestens 2,50 m Breite
- Barrierefreier Ausbau Gehwege (z.B. Maßnahmen Überwindung Höhenversatz, Ausbau Laufband Nordseite, Ergänzung Laufband Gehweg Südseite und Laufband-Querungen)

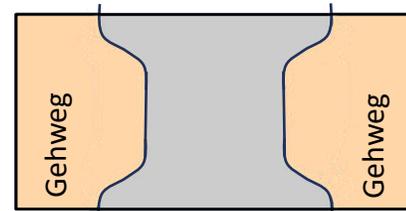
## Parkstraße: Maßnahmen Verkehrsberuhigung



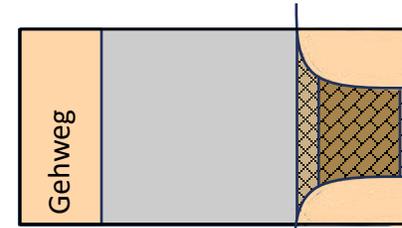
- **Geschwindigkeit:**  
Beibehalt Tempo-30-Zone wie im Bestand
- Reduktion Fahrbahnbreite auf eine Breite von 3,50 m für eine Einbahnstraße (Var 1-3)
- **Ergänzende Maßnahmen:**



Verengung der Ein-/Ausfahrt eines Straßenabschnitts



Vorgezogener Seitenraum (Gehwegnase)



Aufpflasterung „Gehwegüberfahrt“



© INOVAPLAN GmbH

## Parkstraße: Ergänzende Maßnahmen



### ▪ Radverkehr:

- verbleibt im Mischverkehr
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (Var 1-3)
- Durchfahrt Radverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)



### ▪ Fußverkehr:

- Beseitigung Wurzelschäden Gehwege
- Durchgang Fußverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)
- Anpassung der Breiten der Gehwege auf 2,50 m Breite (Verschmälerung der Fahrbahn bei Verbleib einer Einbahnstraße auf 3,50 m)

## Maßnahmen Verkehrsberuhigung



- Aufpflasterung an Querungsstellen und an der Einfahrt zur Schloßstraße
- *Hinweis: Positionierung an der Einfahrt zur Straße je nach Fahrtrichtungen der Einbahnstraßen*
- Ggf. Fahrbahnverschwenkung östlich und westlich des Schlosses (abhängig vom verfügbaren Platzangebot in der Querschnittsbreite und Position des Baumbestands)

© www.rinteln-aktuell.de

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ideen Straßenraumgestaltung (aus Eichstätt und Stutensee)



- Laufbänder auf dem Gehweg und an den Querungen
- Abfräsen und Verfugen des Kopfsteinpflasters zur Lärmreduktion und Erhöhung der Sicherheit

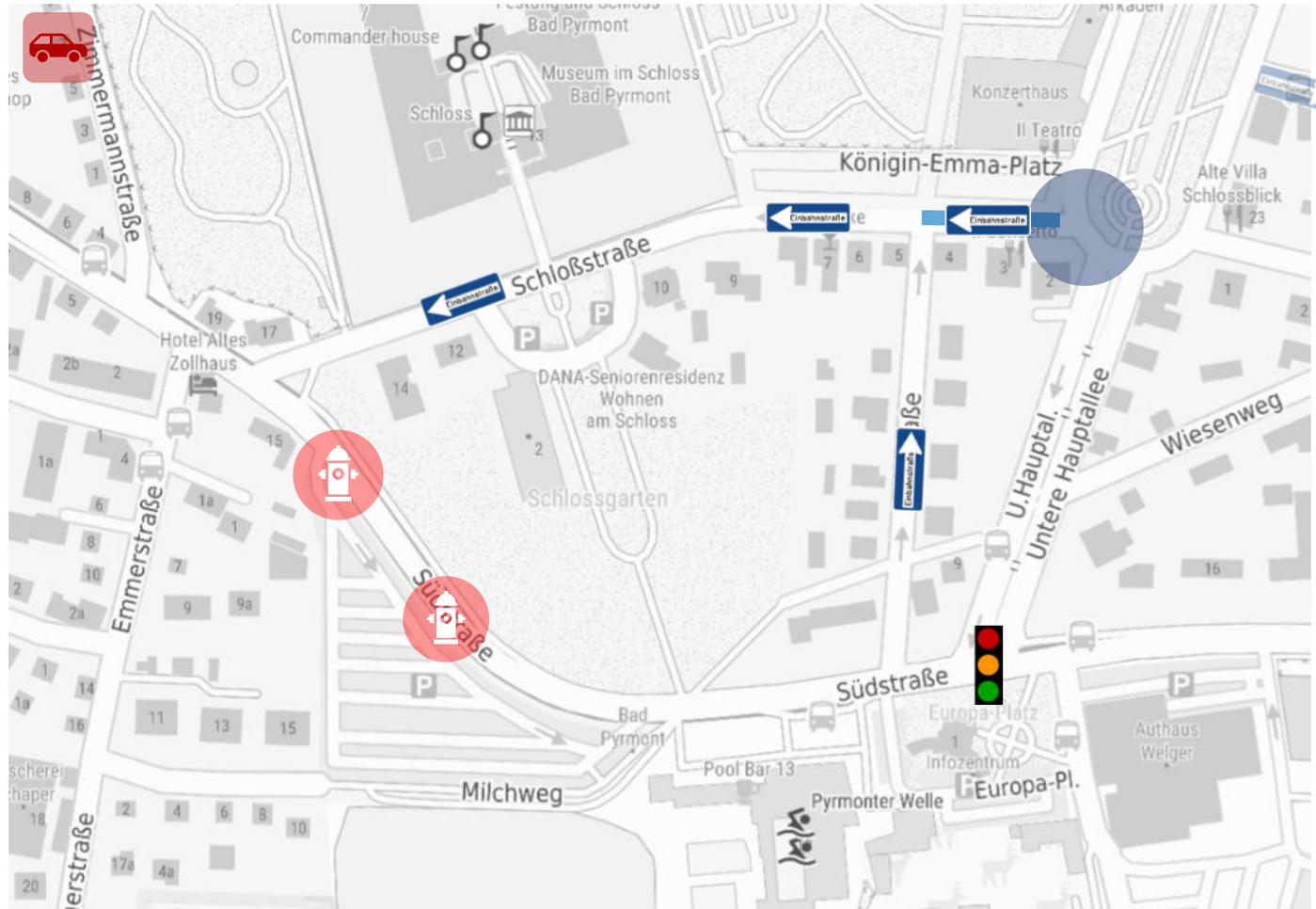
## Ideen Straßenraumgestaltung (aus Schwetzingen)



## Auswirkungen der Planung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel

| VM  | Maßnahmen   | Auswirkungen   |
|---|---|--|
|    | Varianten 1 bis 4 für die Führung des Mischverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Je nach Variante, geringe bis große Änderungen der Führung des Mischverkehrs</li> <li>▪ Änderungen der Reisezeiten je Quelle und Ziel</li> <li>▪ Ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erhöhen die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs</li> <li>▪ Reduktion der Fahrbahnbreite in der Schloßstraße und ggf. der Parkstraße</li> </ul>   |
|    | Führung im Mischverkehr                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rückbau einseitiger Zweirichtungsradweg in der Schloßstraße und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (Verträglichkeit durch Tempo-30-Zone gegeben)</li> <li>▪ Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr auch in Gegenrichtung</li> <li>▪ Anpassung Fahrbahnbelag</li> <li>▪ Parkstraße: Durchfahrt Radverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)</li> </ul> |
|  | Verbreiterung Gehwege<br>Barrierefreiheit           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der Breiten der Gehwege auf mindestens 2,50 m</li> <li>▪ Barrierefreier Ausbau der Gehwege (z.B. Maßnahmen Überwindung Höhenversatz, Ausbau Laufband Nordseite, Ergänzung Laufband Gehweg Südseite und Laufband-Querungen)</li> <li>▪ Parkstraße: Durchgang Fußverkehr durch modalen Filter zur Südstraße hin möglich (Var 4)</li> </ul>                                    |

## Verkehrsführung Vorzugsvariante (Variante 4 ohne modalen Filter)



- Durchgängige Einbahnstraße in der Schloßstraße in Fahrtrichtung Westen
- Einbahnstraße in der Parkstraße wie im Bestand
- Verkehrsführung in der Schloßstraße übersichtlicher, da eine durchgängige Fahrtrichtung
- Jedoch Durchgangsverkehr durch die Schloßstraße möglich
- Fahrtrichtung Schloßstraße gegenläufig zur Einbahnstraße Bahnhofstraße
- Keine Umfahrung der LSA Europaplatz über die Parkstraße
- Vertiefte Untersuchungen des Knotenpunkts mit der Heiligenangerstraße auf die veränderte Verkehrsführung erforderlich
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine Anpassung des Querschnitts beider Straßen auf die Einbahnstraße wird empfohlen



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)

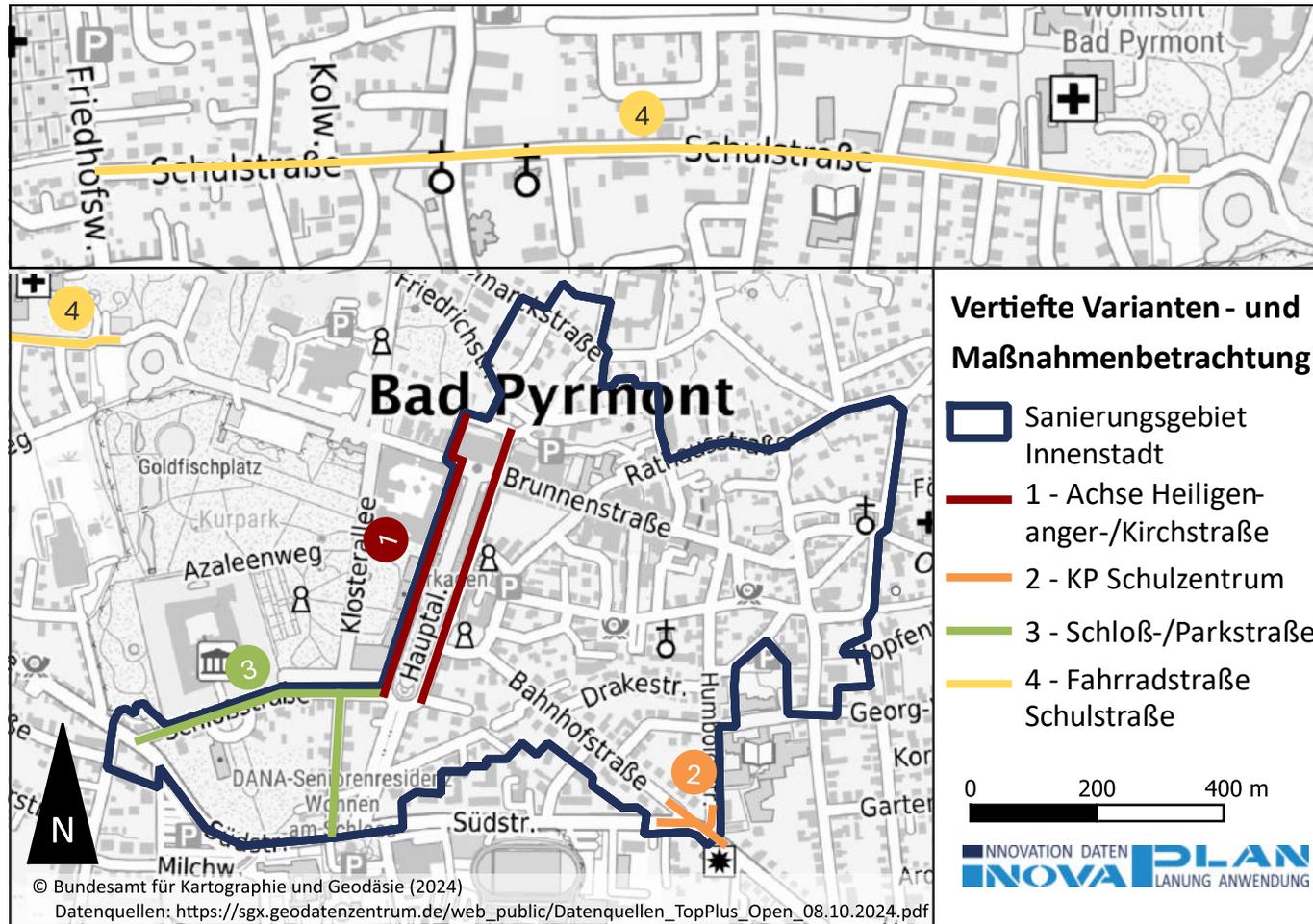
# Bad Pyrmont Vertiefung 4: Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

Vertiefte Varianten- und Maßnahmenbetrachtung

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025

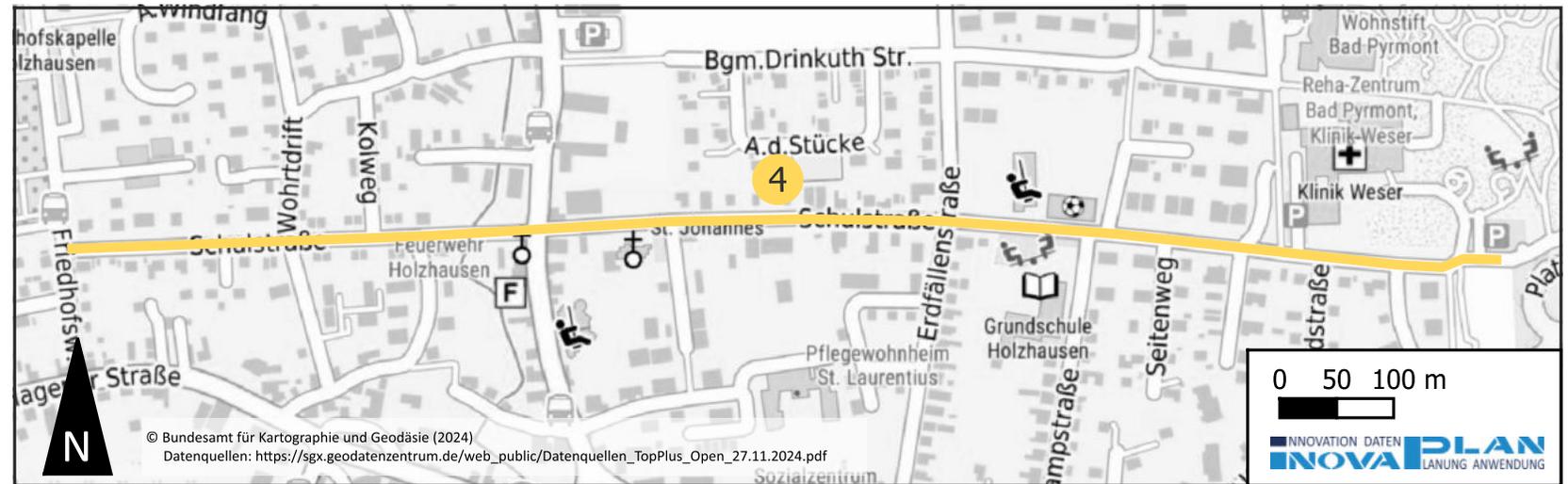
## Übersicht



1. Achse Heiligenangerstraße, Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße
2. Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße / Bahnhofstraße / Humboldtstraße)
3. Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße / Parkstraße
4. Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

## Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

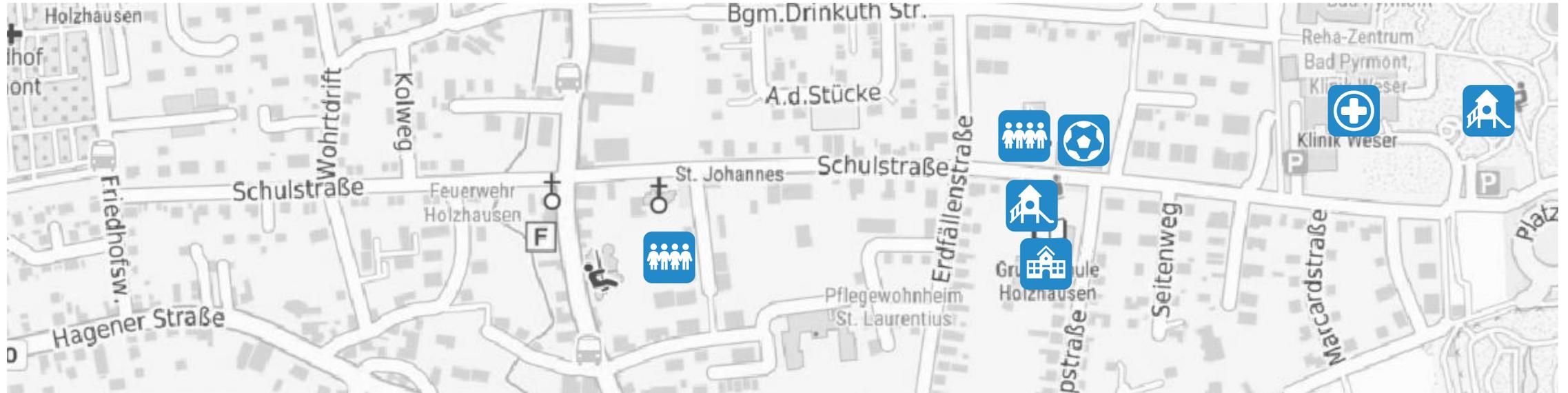
- ✓ Abschnittsbildung und Erstellung von **Bestands- und Lösungsquerschnitten**
- ✓ Darstellung von **verkehrsregelnden/verkehrslenkenden** und **gestalterischen Maßnahmen** sowie mögliche **Auswirkungen** auf die verschiedenen Verkehrsmodi
- ✓ **Ergänzende Maßnahmen** für die Einrichtung einer Fahrradstraße (Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten und Kommunen)





**Bestandsanalyse**

## Nutzungen

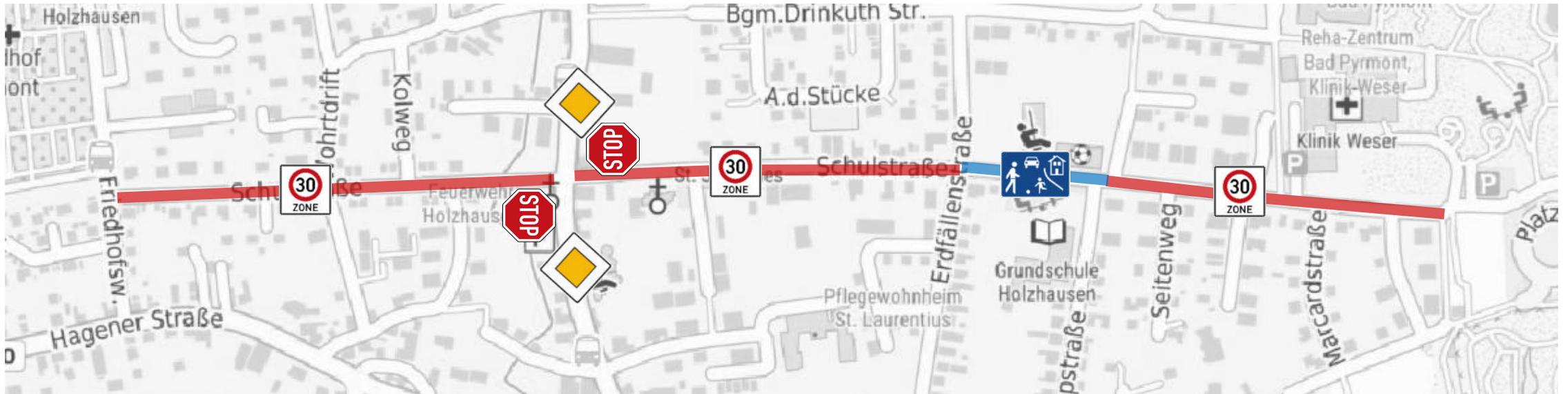


- Viele sensible Nutzungen im direkten Umfeld der Schulstraße
- Vor allem Nutzungen für Kinder und Familien
- Wohngebiet

-  Grundschule
-  Kindergarten
-  Reha-Klinik
-  Spielplatz
-  Sportplatz

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

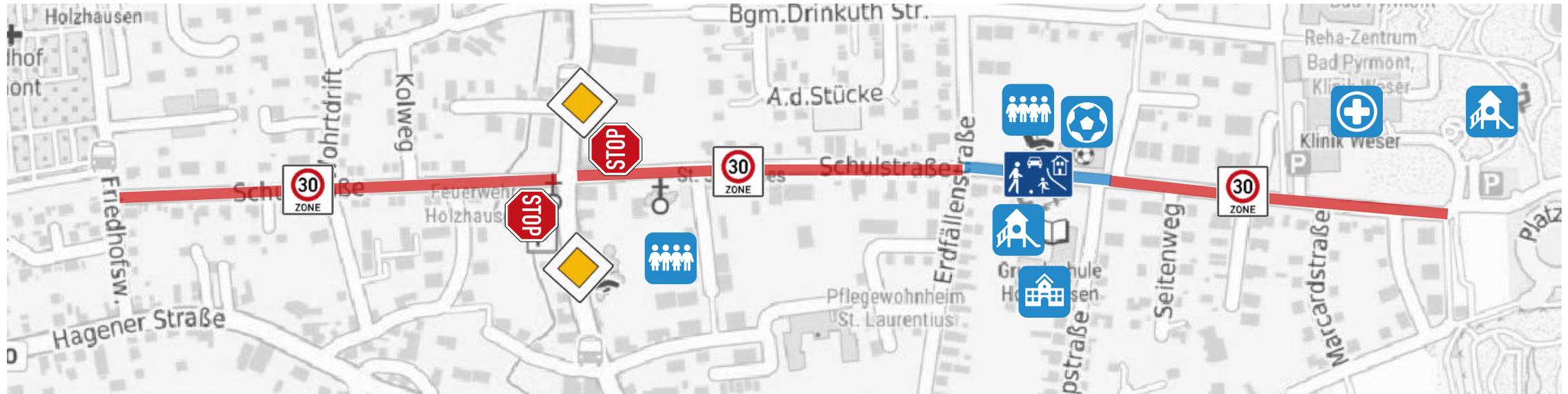
## Geschwindigkeiten und Vorfahrtsregelungen



- Schulstraße überwiegend Tempo 30 Zone
- Überwiegend Rechts vor links, Griessemer Straße ist Vorfahrtsstraße
- Zwischen Kampstraße und Erdfällenstraße Verkehrsberuhigter Bereich
- Von der Erdfällenstraße in den verkehrsberuhigten Bereich besteht ein Flachbord zur Signalisierung der „Vorfahrt gewähren“

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Nutzungen, Geschwindigkeiten und Vorfahrtsregelungen



- Schulstraße überwiegend Tempo 30 Zone
- Überwiegend Rechts vor links, Griessemer Straße ist Vorfahrtsstraße
- Zwischen Kampstraße und Erdfällenstraße Verkehrsberuhigter Bereich
- Viele sensible Nutzungen im direkten Umfeld der Schulstraße

-  Grundschule
-  Kindergarten
-  Reha-Klinik
-  Spielplatz
-  Sportplatz

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

## Ruhender Verkehr

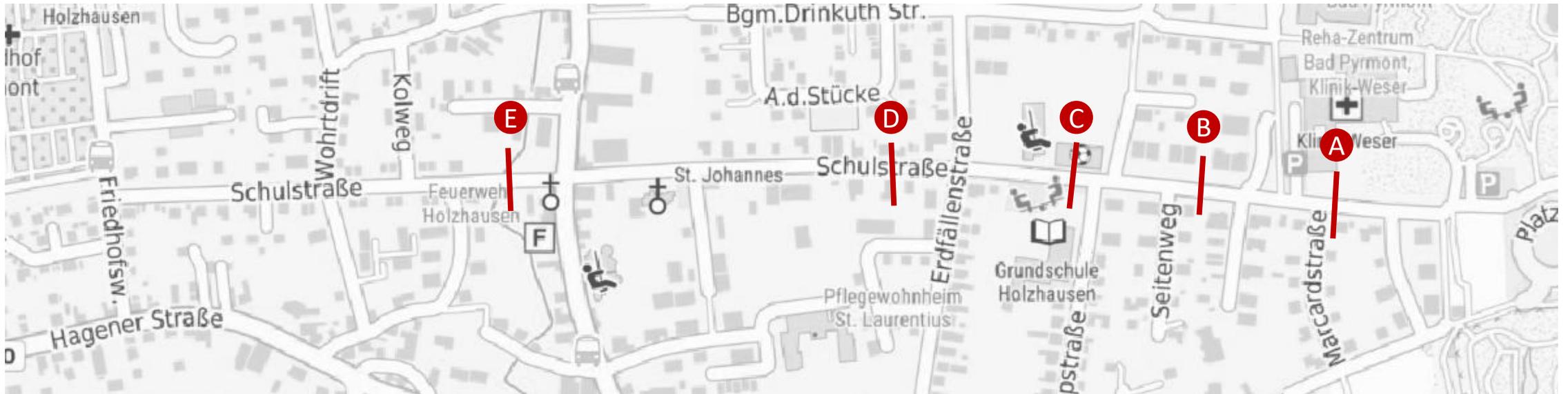


- Im östlichen Bereich Senkrechtparken
- Im mittleren und westlichen Bereich Längsparken



Maßnahmenentwicklung

## Querschnitte



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024), Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open\\_27.11.2024.pdf](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.11.2024.pdf)

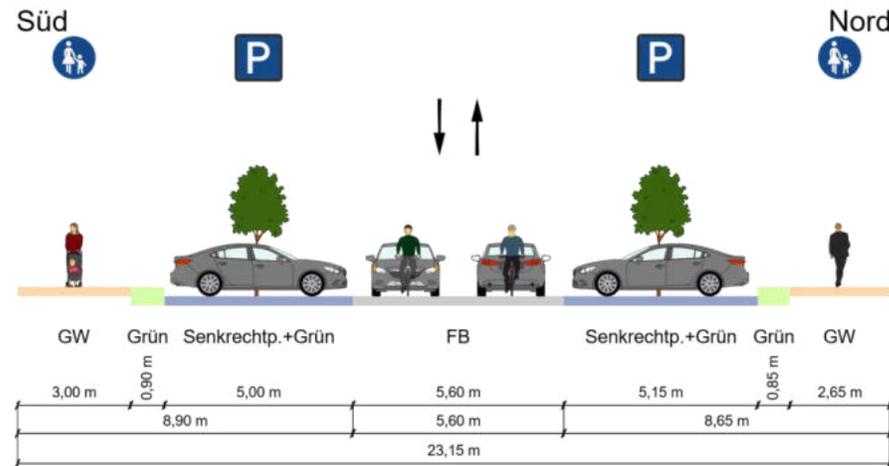
- Wahl von Querschnitten zur Abbildung des Bestands und Lösungsfindung an unterschiedlichen Abschnitten entlang der Schulstraße

## Bestands- und Lösungsquerschnitte

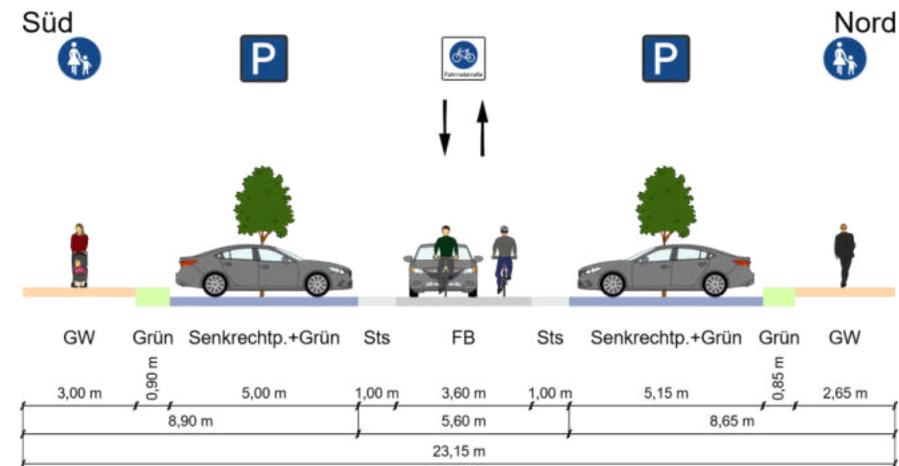


### A-A Schulstraße (zwischen Menkestraße und Marcardstraße)

Bestand



Lösungsvorschlag



© INOVAPLAN GmbH

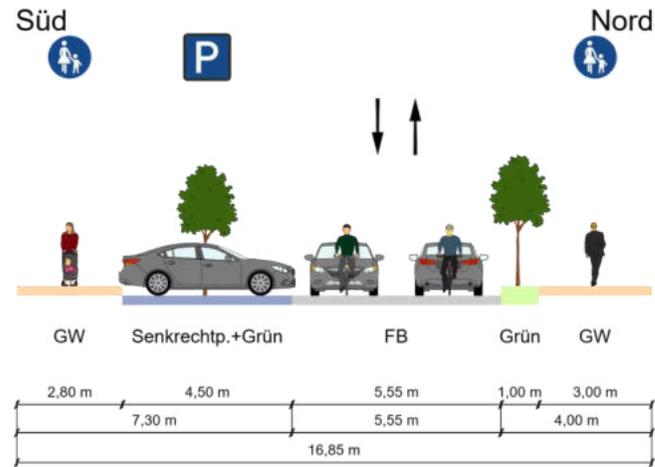
Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte

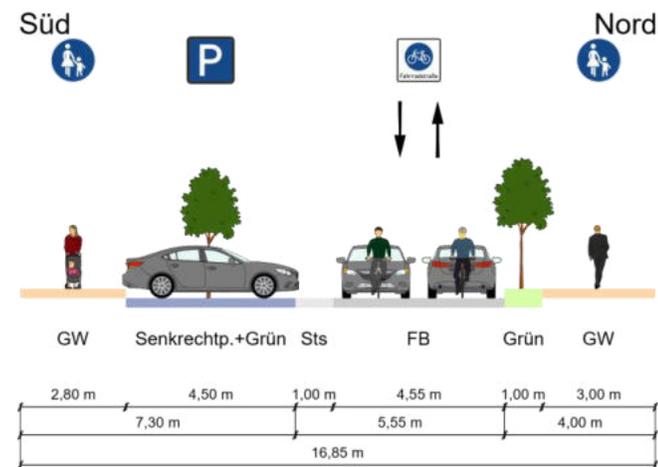


### B-B Schulstraße (zwischen Dr. Sturmthalstraße und Seitenweg)

#### Bestand



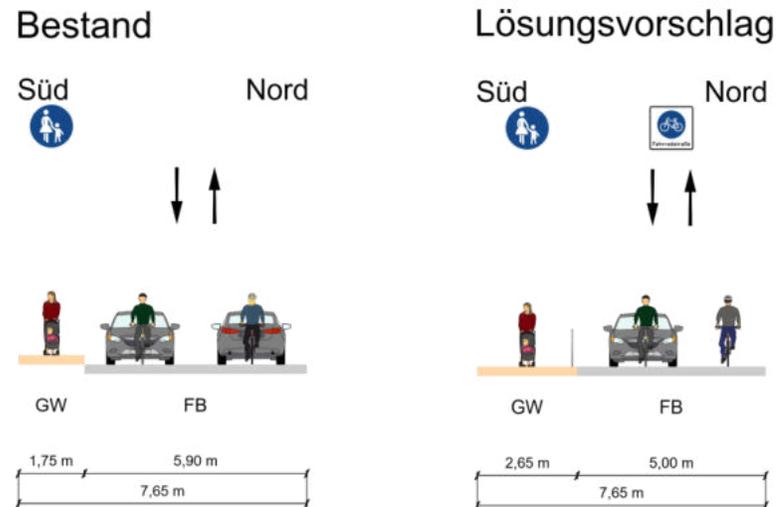
#### Lösungsvorschlag



Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte

### C-C Schulstraße (zwischen Kampstraße und Erdfällenstraße)



- Poller zur Absicherung des Gehwegs geplant

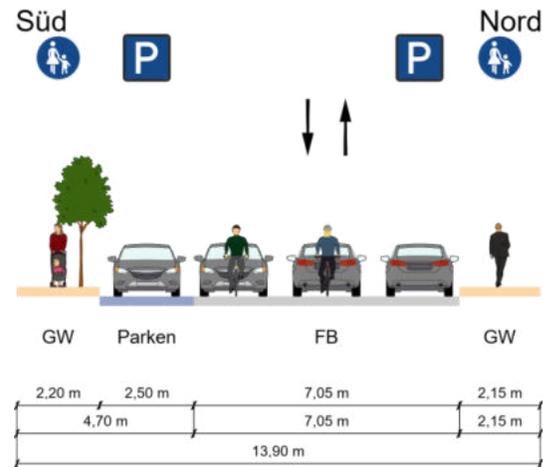
*Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor*

## Bestands- und Lösungsquerschnitte

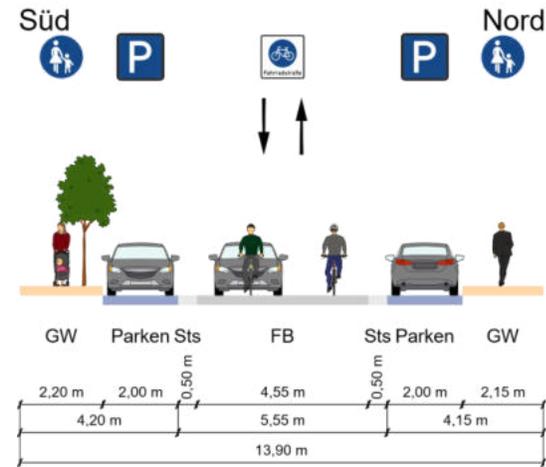
### D-D Schulstraße (zwischen Erdfällenstraße und Am Alten Friedhof)



#### Bestand



#### Lösungsvorschlag



© INOVAPLAN GmbH

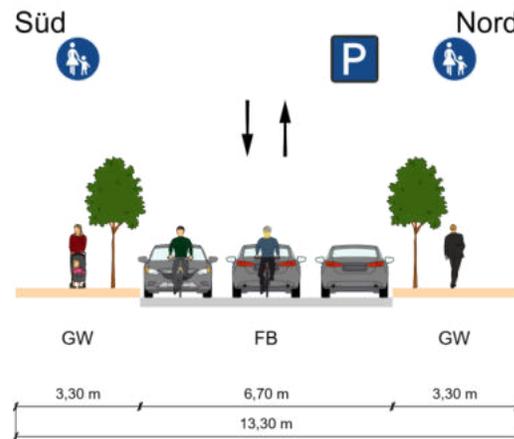
Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Bestands- und Lösungsquerschnitte

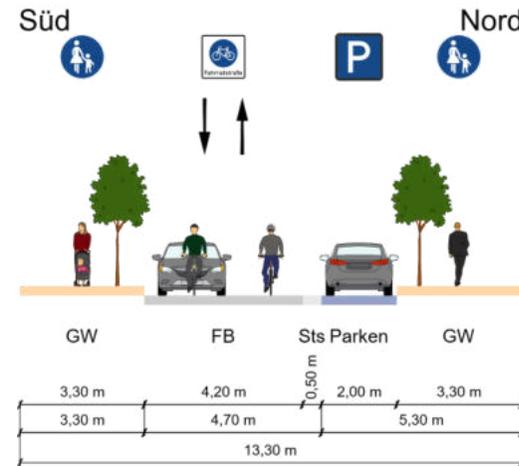
### E-E Schulstraße (zwischen Griebener Straße und Heckengang)



#### Bestand

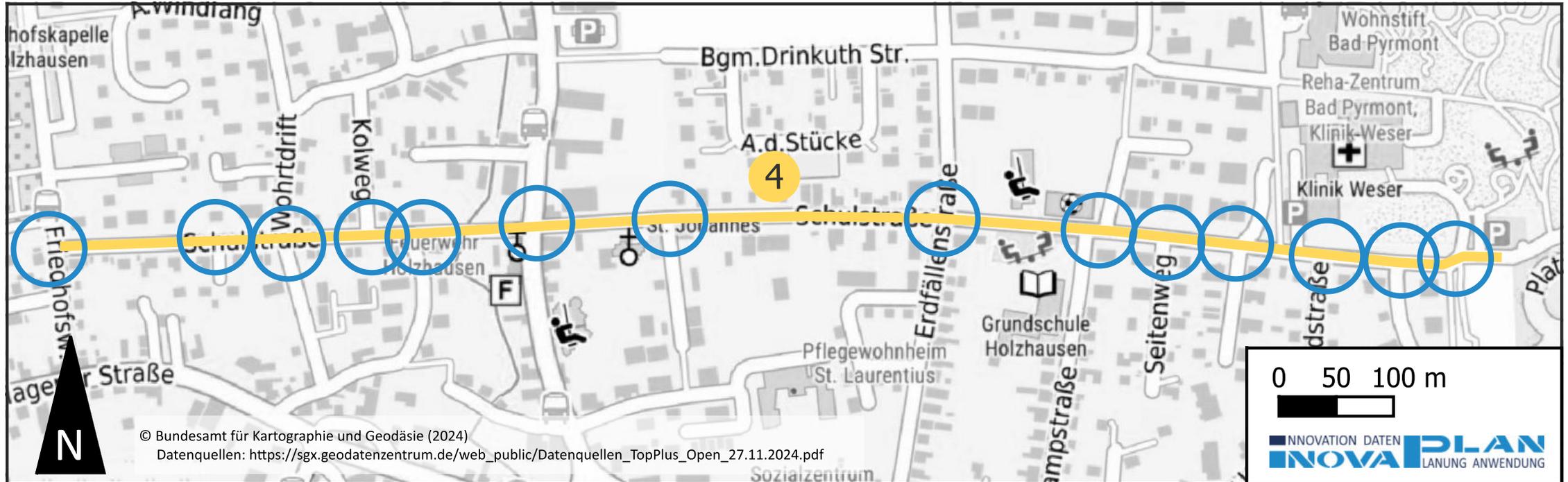


#### Lösungsvorschlag



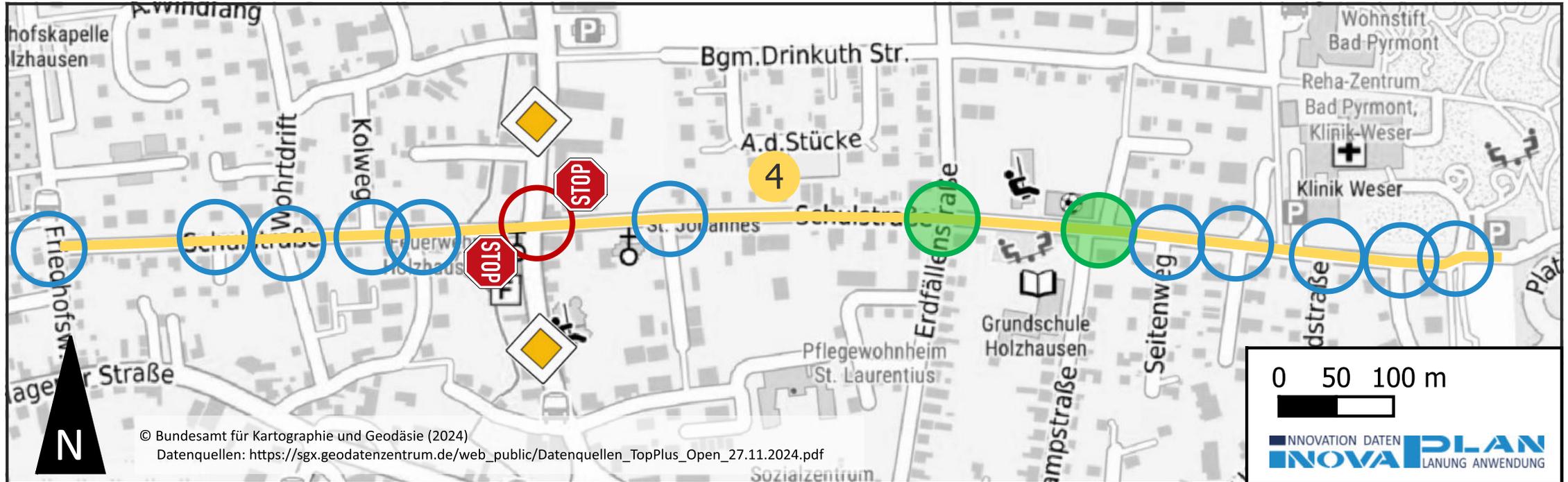
Hinweis: Die Bestandsquerschnitte wurden auf Basis des Luftbildes erstellt, es liegen keine Vermessungsdaten vor

## Vorfahrtsregelungen Knotenpunkte



- 14 Knotenpunkte auf 1.240 m Gesamtlänge der Fahrradstraße

## Vorfahrtsregelungen Knotenpunkte: Variante 1

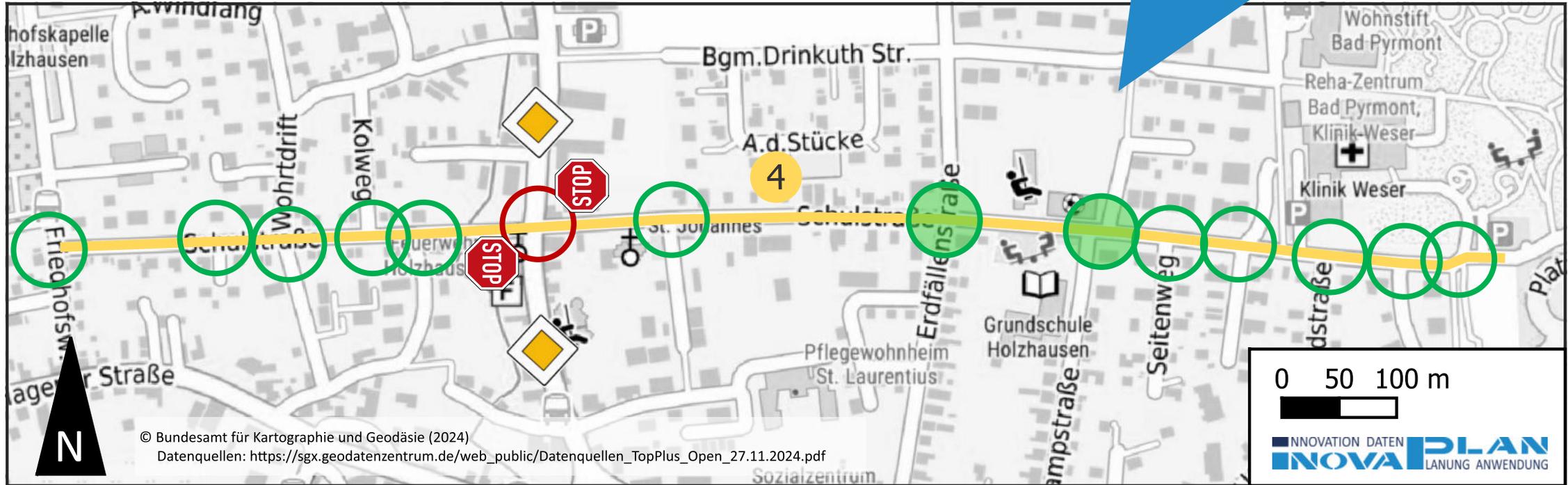


- Verkehrszeichen „Vorfahrt“ nur an drei aufeinanderfolgenden Einmündungen rund um die Schule

- Rechts-vor-links
- Vorfahrt Fahrradstraße 
- + Roteinfärbung Knotenpunktbereich
- Nachrang Fahrradstraße

Hinweis:  
Es gibt Kommunen, die Fahrradstraßen mit Hilfe des Verkehrszeichens 301 „Vorfahrt“ über den gesamten Streckenverlauf bevorrechtigt haben (mehr als drei aufeinanderfolgende Knotenpunkte)  
→ Abstimmung und Entscheidung mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde

## Vorfahrtsregelungen Knotenpunkte: Variante 2



- Fahrradstraße ist hauptsächlich bevorrechtigt
- VZ 306 „Vorfahrtsstraße“ ist Hauptverkehrsstraßen vorbehalten

- Vorfahrt Fahrradstraße
- + Roteinfärbung Knotenpunktbereich
- Nachrang Fahrradstraße

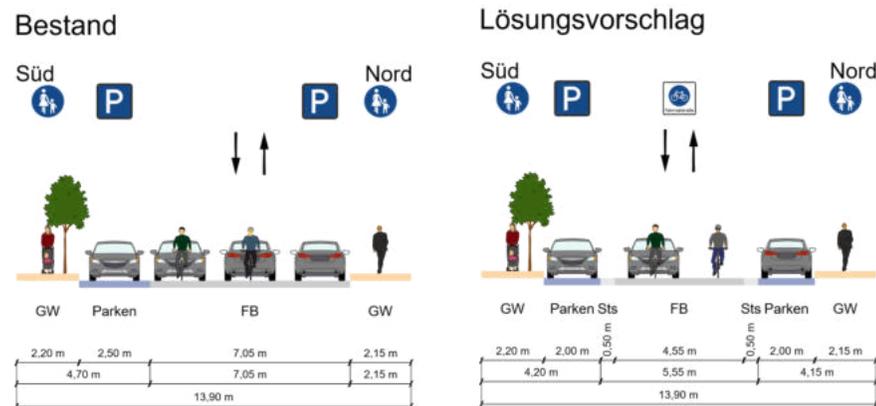
→ **Abstimmung mit örtlicher Straßenverkehrsbehörde (s. Hinweis)**

## Fazit Fahrradstraße in der Schulstraße

- Bestandsnahe Umsetzung der Fahrradstraße
- Querschnitte bleiben wie im Bestand erhalten
- Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken
- Anzahl Parkstände bleibt weitestgehend erhalten
- Markierung der Parkstände im Straßenraum
- Verbreiterung Gehweg zwischen Kampstraße und Erdfällenstraße



© INOVAPLAN GmbH





**Gestaltung einer Fahrradstraße**

## Rechtliche Grundlagen - StVO

Auf Grundlage der StVO kann eine Fahrradstraße ausgerufen werden:



um eine  
städtebauliche  
Entwicklung zu  
unterstützen

(§ 45 Abs. 1b Nr. 5)



um die Sicherheit  
oder Ordnung  
des Verkehrs zu  
erhöhen

(§ 45 Abs. 1, Satz 1)



um Lücken im  
Radverkehrsnetz zu  
schließen

(§ 45 Abs. 1, Nr. 5)



## Rechtliche Grundlagen - StVO



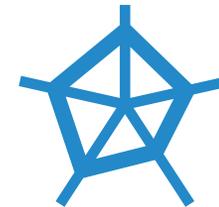
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h –  
Kfz-Verkehr muss Geschwindigkeit  
weiter reduzieren, wenn ansonsten  
Radverkehr gefährdet oder behindert wird



Das Nebeneinanderfahren  
von Radfahrenden ist erlaubt



Parken ist bei Freigabe der  
Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr  
grundsätzlich erlaubt, wenn dies nicht  
durch Beschilderung untersagt wird



Das Überqueren der Fahrradstraße  
durch andere Fahrzeuge an einem  
Knotenpunkt ist erlaubt

## Elemente einer Fahrradstraße

- Bislang keine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen in Deutschland:
  - Fehlende rechtliche Vorgaben zu den Gestaltungselementen einer Fahrradstraße
  - Orientierung an Leitfäden und Praxisbeispielen aus anderen Städten/Umsetzungen
  - Stadtweit einheitliches Markierungskonzept empfehlenswert
- **Ziel: Linienhafte Elemente, die die Fahrradstraße von jedem Standort aus als solche erkennbar machen**

## Elemente einer Fahrradstraße

### Gestaltungsgrundsätze

#### Beschilderung



#### Querschnitt/ Fahrgasse



#### Ruhender Verkehr



#### Kennzeichnung im Verlauf



#### Bevorrechtigung Knotenpunkte



### Gestaltungsempfehlungen

#### Gestaltung Eingangsbereich



#### Elemente zur Ver- kehrsberuhigung



#### Gestaltung Seitenbereiche



#### Öffentlichkeits- arbeit



### Beschilderung

- Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 kennzeichnen Beginn und Ende
- Mögliche Anordnung von Zusatzzeichen



VZ 244.1



VZ 244.2

### Einsatzformen

- „Echte“ Fahrradstraßen und Fahrradzonen
  - Ausschließlich Radfahrende (und E-Scooter), keine Ausnahmen für sonstige Kfz
- „Unechte“ Fahrradstraßen und Fahrradzonen
  - Ausnahmen (Anlieger, Pkw, E-Fahrzeuge, Linienverkehr, Lieferverkehr, usw.)

→ Entscheidung der Zulassung obliegt der Straßenverkehrsbehörde

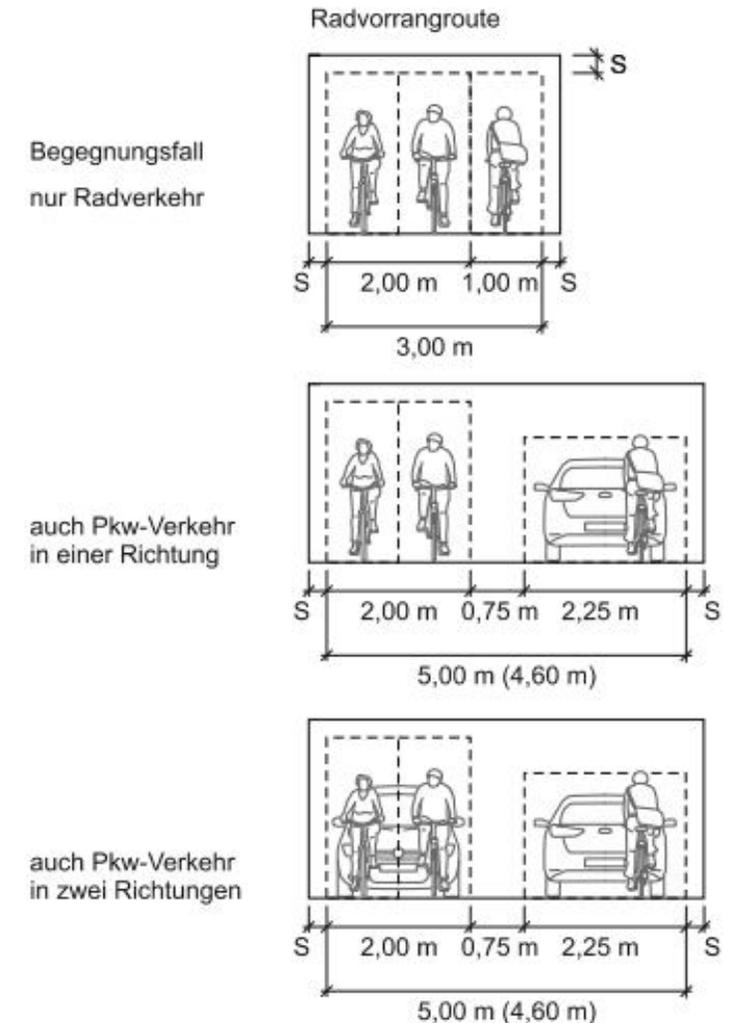


### Querschnitt/Fahrgasse – H RSV

Tabelle 8: Regelbreiten\*) und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei < 1.500 Kfz/Tag)

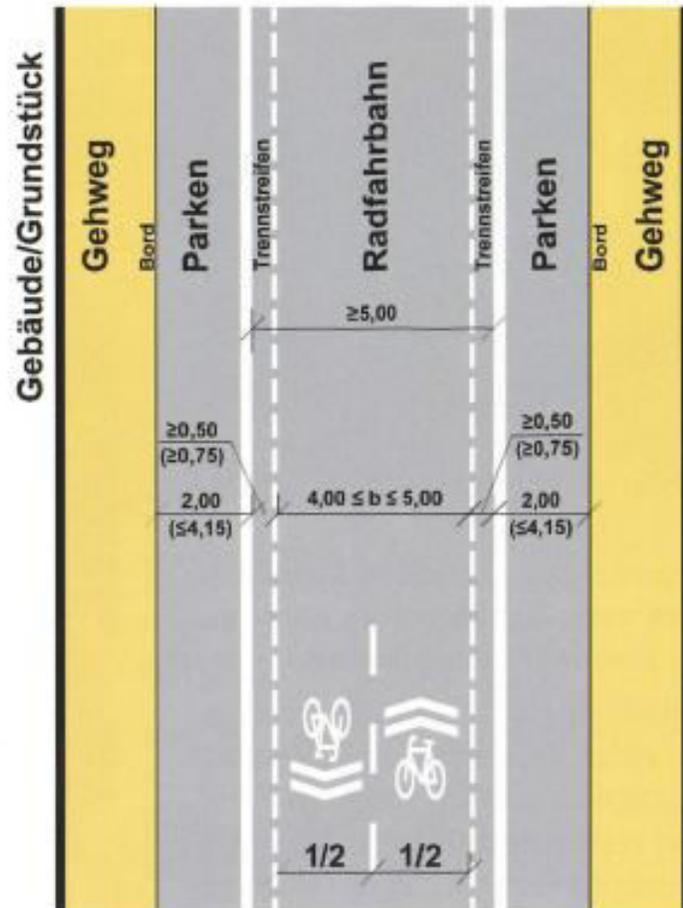
| Art der Radverkehrsführung   | RVR                        |   |
|--|----------------------------|---|
|  | Regelbreite                | Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite |
| Fahrradstraße  |                            |   |
| Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr (innerorts und außerorts)           | ≥ 3,00 m                   | 2,50 m  |
| Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in einer Fahrtrichtung (innerorts)   | ≥ 4,00 m                   | 3,80 m  |
| Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (innerorts) | ≥ 4,60 m<br>(≥ 4,10 m)***! | 3,80 m  |
| Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (außerorts) | ≥ 4,75 m                   | 4,00 m  |

- Ab einer Breite von 4,60 m ist das Überholen eines Radfahrenden durch Kfz möglich
- Ab einer Breite von 6,00 m ist das Überholen von nebeneinanderfahrenden Radfahrenden durch Kfz möglich

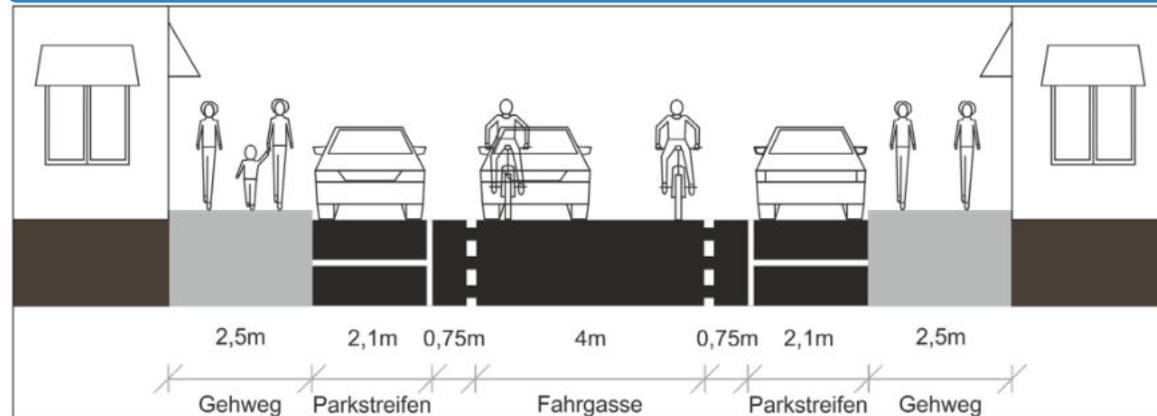


### Querschnitt/Fahrgasse – Praxisbeispiele

Umsetzung in Essen

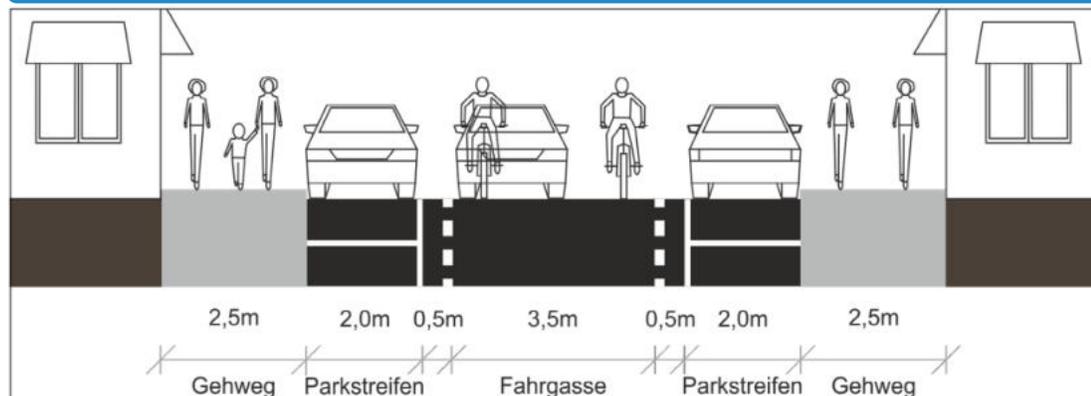


Regelquerschnitt für eine Fahrradstraße mit Längsparkständen



14,70 m  
Querschnitts-  
breite

Empfohlene Mindestbreiten für eine Fahrradstraße



13,50 m  
Querschnittsbreite  
(wenn Regelmäße  
nicht erreicht werden)

Quelle: difu: Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, S. 28 und 29

### Ruhender Verkehr – H RSV

- Längsparken mit Standardbreite von 2,00 m
- Senkrechtparken möglichst vermeiden
- Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkflächen und Fahrbahn

Tabelle 9: Regelbreiten und Untergrenzen bei Unterschreitung der Regelbreite für Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen im Zuge von RSV und RVR (Werte in Klammern bei seltenen Parkwechselforgängen)

| Sicherheitstrennstreifen  | RVR                  |   |
|---|----------------------|---|
|   | Regelbreite          | Untergrenze bei Unterschreitung der Regelbreite |
| Fahrradstraße   |                      |   |
| Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr (Längsaufstellung)                  | ≥ 0,75 m<br>(0,50 m) | 0,50 m  |
| Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr (Schräg- oder Senkrechtaufstellung) | ≥ 1,00 m<br>(0,75 m) | 0,75 m  |

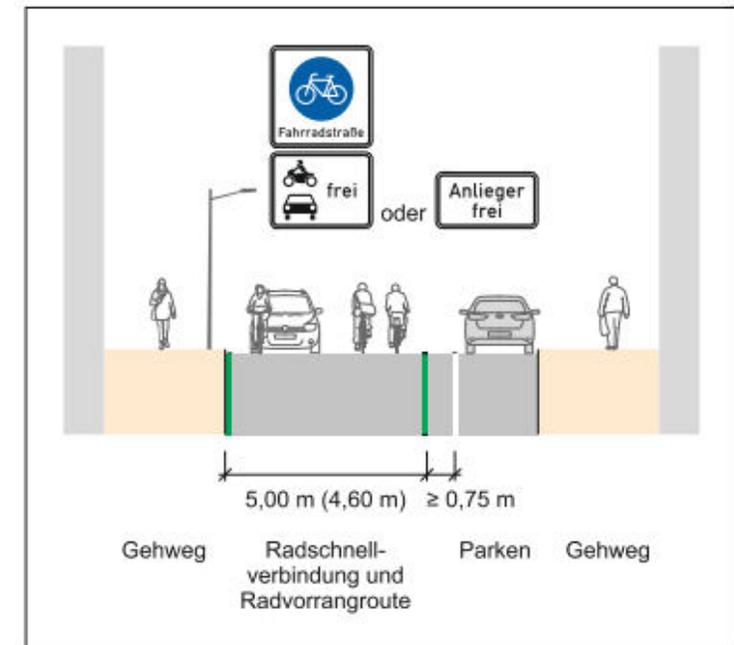


Bild 16: Innerörtliche Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beide Richtungen im Zuge einer RSV/RVR

### Ruhender Verkehr – Praxisbeispiele

- Sicherheitsraum zu parkenden Fahrzeugen
- Keine Vorgaben durch RASt oder ERA → Empfehlungen/Umsetzungen aus anderen Städten
- Baulich angelegt oder markiert



Münster



Essen



Bremerhaven

### Kennzeichnungen im Verlauf

- Piktogramme mit Fahrradsymbol an Einmündungen und in regelmäßigen Abständen im Verlauf der Fahrradstraße
- Zeichen 244.1 „Fahrradstraße“ als Sinnbild auf der Fahrbahn
- Fahrbahneinfärbung an Knotenpunkten oder flächenhafte Rot-Einfärbung



Ulm

©Tobias Klein, Difu



Aachen

©MOVE forward



Soest

©Stadt Soest

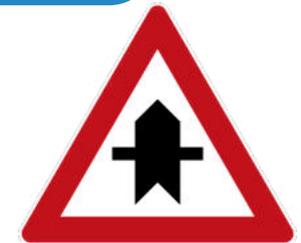
### Bevorrechtigung Knotenpunkte

- Grundsätzlich besteht in Fahrradstraßen rechts-vor-links
  - VwV-StVO
    - Verkehrszeichen 301 „Vorfahrt“ nur an drei aufeinanderfolgenden Einmündungen
    - Verkehrszeichen 306 „Vorfahrtsstraße“ ist Hauptverkehrsstraßen vorbehalten
- Gehwegüberfahrten als Möglichkeit der baulichen Ausgestaltung zur Bevorrechtigung/  
Roteinfärbung der Radfurfur zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung

Hinweis:

Es gibt Kommunen die Fahrradstraßen mit Hilfe des Verkehrszeichens 301 „Vorfahrt“ über den gesamten Streckenverlauf bevorrechtigt haben (mehr als drei aufeinanderfolgende Knotenpunkte)

→ **Abstimmung und Entscheidung mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde**



VZ 301



Gehwegüberfahrt Bremen

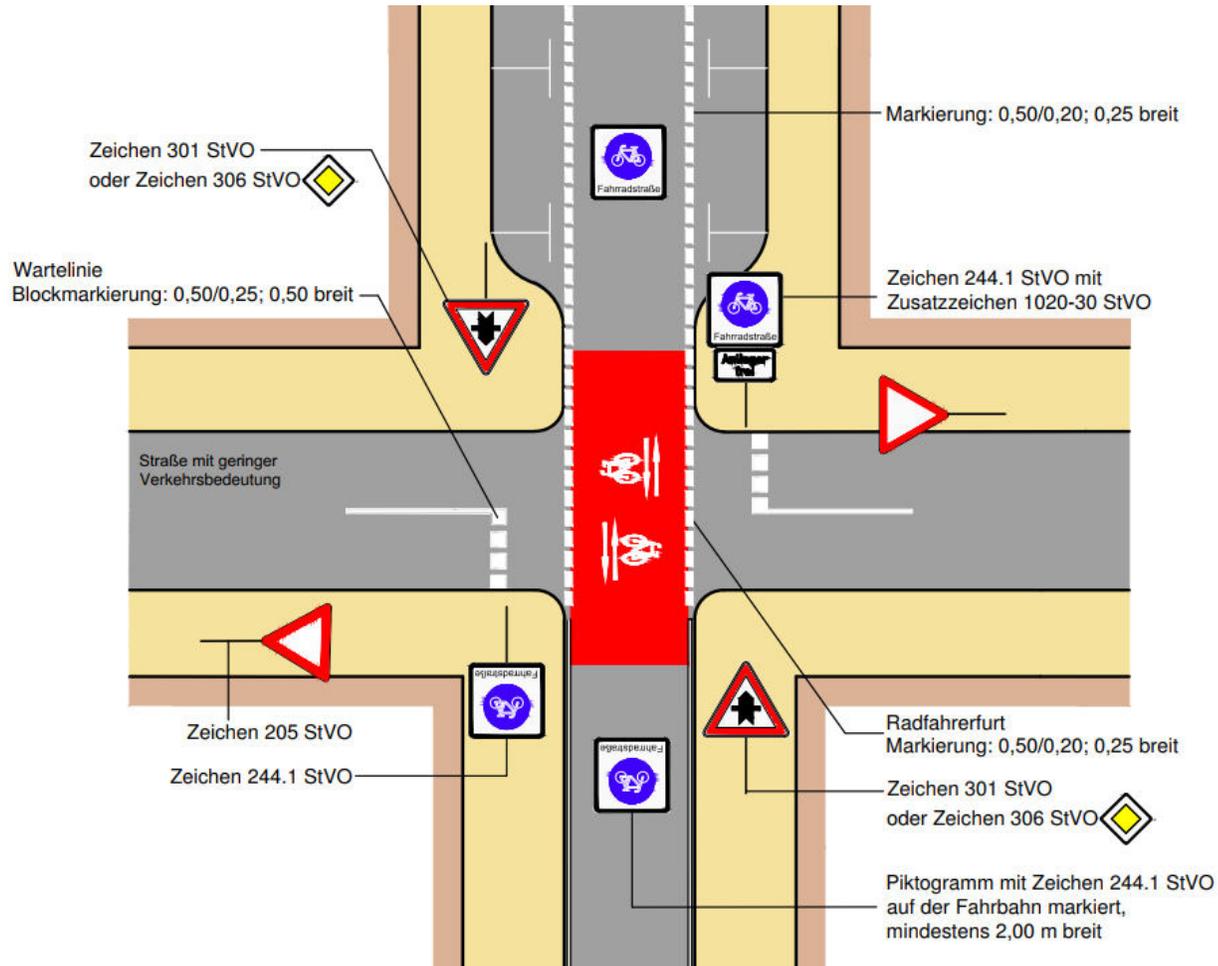


Abgesenkter Bordstein Kiel



Roteinfärbung Ulm

### Musterlösungen Markierung Knotenpunkt



#### Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
- StVO und VwV zur StVO

#### Anwendungsbereiche:

- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist

#### Hinweise:

- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsverkehr
- Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden
- die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist deutlich zu markieren
- Tempo 30-Zonen sind vor der Fahrradstraße aufzulösen
- ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen (z.B. Aufhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen)
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Quelle: Ministerium für Verkehr B-W: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 6.3

### Gestaltung Eingangsbereich

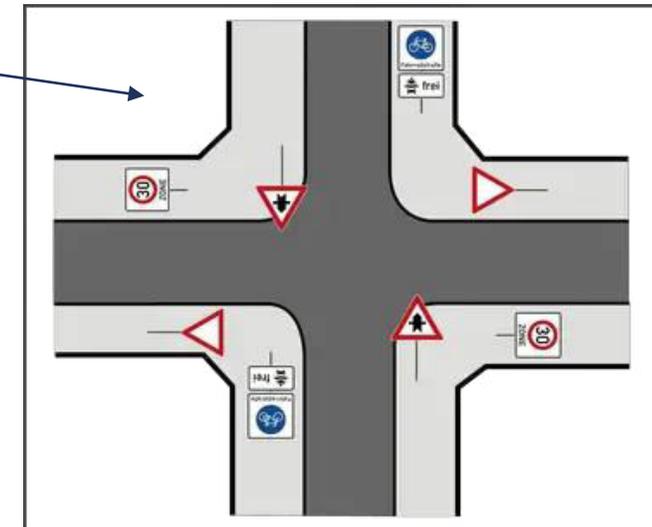
- Übergang in Fahrradstraße aus dem sonstigen Straßennetz muss für alle Verkehrsteilnehmenden ersichtlich sein → Verdeutlichung durch Roteinfärbung des Fahrbahnbelags
- Standort der Beschilderung im Anfangsbereich sollte abgesetzt vom Knoten liegen
- Tempo 30-Zonen müssen vor der Fahrradstraße aufgelöst werden



Ulm



Kassel



© StVO2Go

### Elemente zur Verkehrsberuhigung

- Diagonalsperren/Modale Filter
- (Gegenläufige) Einbahnstraßen
- Sinuswellen/Fahrbahnanhebung
- Bauliche Einengungen/Sperrflächen



### Gestaltung der Seitenbereiche

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Grünflächen, Bäume zur Attraktivitätssteigerung
- Ausreichende Gehwegbreiten



Münster



Osnabrück

### Öffentlichkeitsarbeit

- Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den **Planungsprozess**
- Über die Straße und geltende Verkehrsregeln informieren:
  - **Flyer, Broschüren, Türanhänger**
  - **Banner** am Beginn der Fahrradstraße
  - Infos über **Social Media**
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit durch Einbeziehung von Verbänden/Initiativen:
  - **Radentscheid**
  - **ADFC**
- **FAQ** zu Fahrradstraßen auf städtischer Homepage



### Öffentlichkeitsarbeit

Flyer aus Osnabrück

Eingangsbereich Fahrradstraße Reutlingen

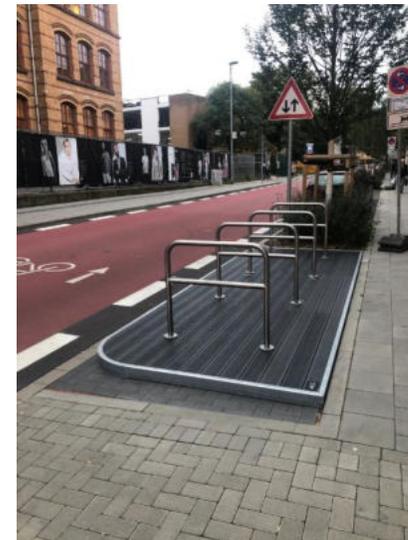


Plakat aus Münster



## Fahrradstraße Aachen

- Durchgehende rote Fahrbahnmarkierung
- Piktogramme auf der Fahrbahn
- Einbahnstraße für Kfz-Verkehr
- Beidseitiger Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden MIV



## Fahrradstraße Hamburg

- Für MIV nur teilweise zugänglich
- Markierter Mittelstreifen
- Baulich gestaltete Kreuzungen mit anderen Radwegen
- Fahrradabstellanlagen
- Umfassende Kampagne z.B. Türanhänger



## Fahrradstraße Karlsruhe

- Für MIV zugänglich
- Längsparken mit Sicherheitstrennstreifen
- Markierter Randstreifen
- Rot eingefärbte Kreuzungsbereiche



## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

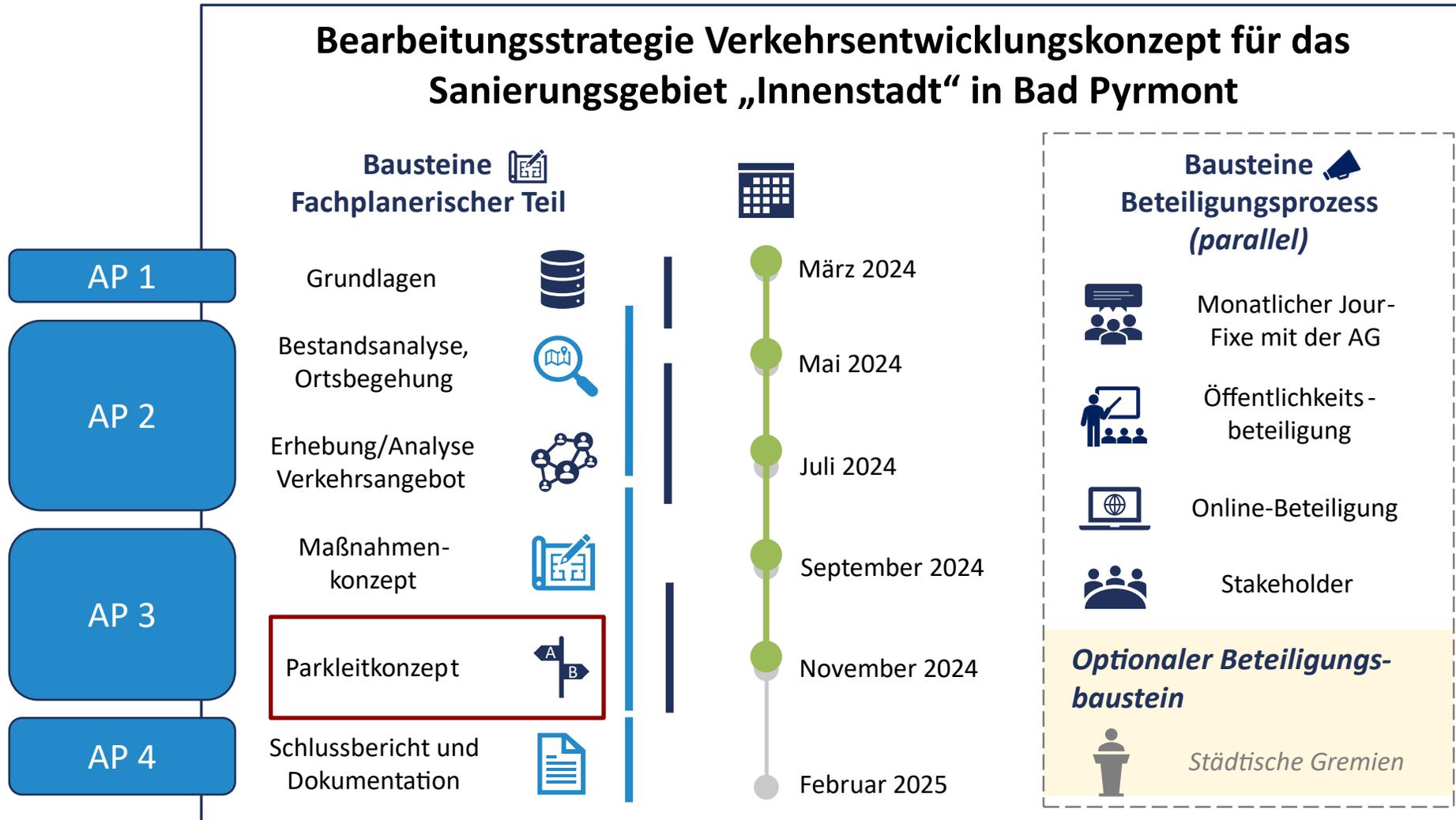
[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Konzeptentwicklung für ein Parkleitsystem

Dr.-Ing. Tim Hilgert, M.Sc. Jessica Hobusch, Dipl.-Ing. Sabine Michels

2024/2025



## Auftrag



- Festlegung der Ziele, Rahmenbedingungen und Anforderungen an das System
- Definition geeigneter Standortkriterien für das Parkleitsystem gemeinsam mit der AG
- Standortplanung: Ausarbeitung von Empfehlungen unter Berücksichtigung der Standortkriterien, vorhandenen Infrastrukturen und lokalen Gegebenheiten
- Visualisierung der ermittelten Standorte in einem Übersichtsplan

- **Aktualität der Informationen:**  
Anzeige aktuelle Verfügbarkeit von Parkplätzen in Echtzeit → Vermeidung unnötiger Suchfahrten
- **Effizienz und Zeitersparnis:**  
Zeitersparnis bei der Suche nach freien Parkständen und Verbesserung Verkehrsfluss
- **Reduzierung von Umweltbelastungen:**  
Weniger Suchverkehr → geringere Belastung durch CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärm
- **Flexibilität bei der Anzeige:**  
Informationen flexibel anpassbar, z. B. bei Sperrungen, besonderen Veranstaltungen oder temporären Änderungen (z.B. Baustellen oder Stoßzeiten).
- **Bessere Auslastung der Parkflächen:** Durch die dynamische Steuerung können auch entlegene Parkflächen effizienter genutzt werden (gleichmäßigere Verteilung)
- **Integration mit Verkehrsleitsystemen:**  
Integrierbarkeit in ein umfassenderes Verkehrsleitsystem → Optimierung Verkehrsfluss in der gesamten Stadt
- **Benutzerfreundlichkeit:**  
Moderne Systeme bieten häufig zusätzliche Features wie Smartphone-Integration, Navigation und Vorab-Reservierungen



- **Parkstand:**  
Abgegrenzte Fläche zum Parken eines Fahrzeugs auf **öffentlichem Grund**
- **Stellplatz:**  
Abgegrenzte Fläche zum Parken eines Fahrzeugs auf **privatem Grund**
- **Parkplatz/Parkfläche:**  
Mehrere Parkstände oder Stellplätze bilden einen Parkplatz, sowohl im öffentlichen als auch im nicht öffentlich zugänglichen bzw. privatem Raum



**1 – Bestand**

## Innerörtliche Kfz-Zielhinweisbeschilderung

### ▪ Kfz-Zielhinweisbeschilderung

- Übergeordnetes/Touristisches Ziel (auch Parkplätze)
- Klinikroute
- Hotelroute
- In den Jahren 2014/2015 errichtet
- Besucherverkehr wird statisch zu den Parkflächen entlang der Südstraße sowie dem Parkhaus und dem Parkplatz am Rathaus geführt

Statisches Parkleitsystem

### ▪ Arten der Wegweiser

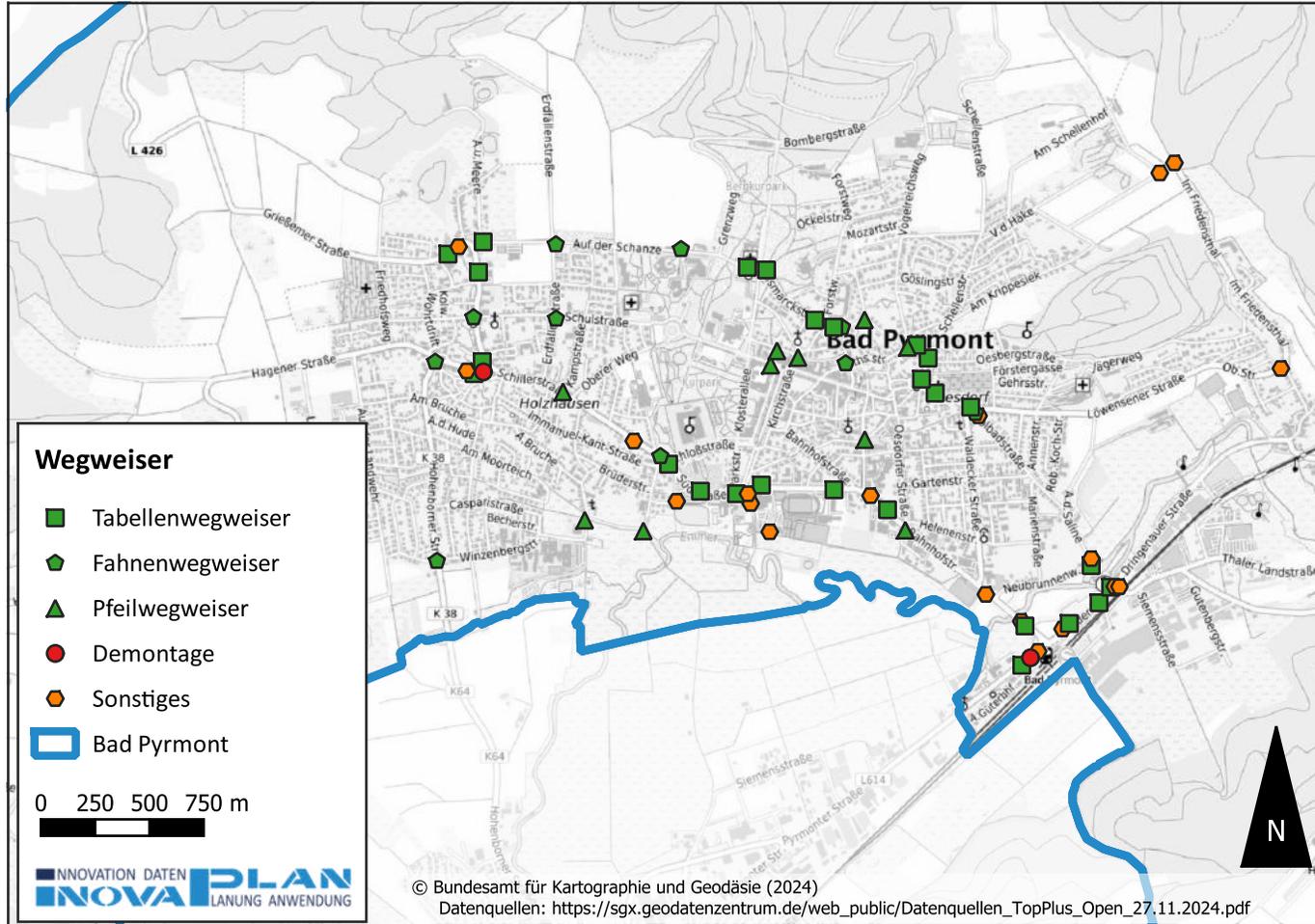
- Tabellenwegweiser
- Fahnenwegweiser
- Pfeilwegweiser



Quelle: Stadt Bad Pyrmont, PGV – Innerörtliche Kfz-Zielhinweisbeschilderung – Ausarbeitung eines Wegweisungskonzeptes – Erläuterungsbericht, 2006



## Standorte und Art der Wegweiser



Tabellenwegweiser



Fahnen/Pfeilwegweiser

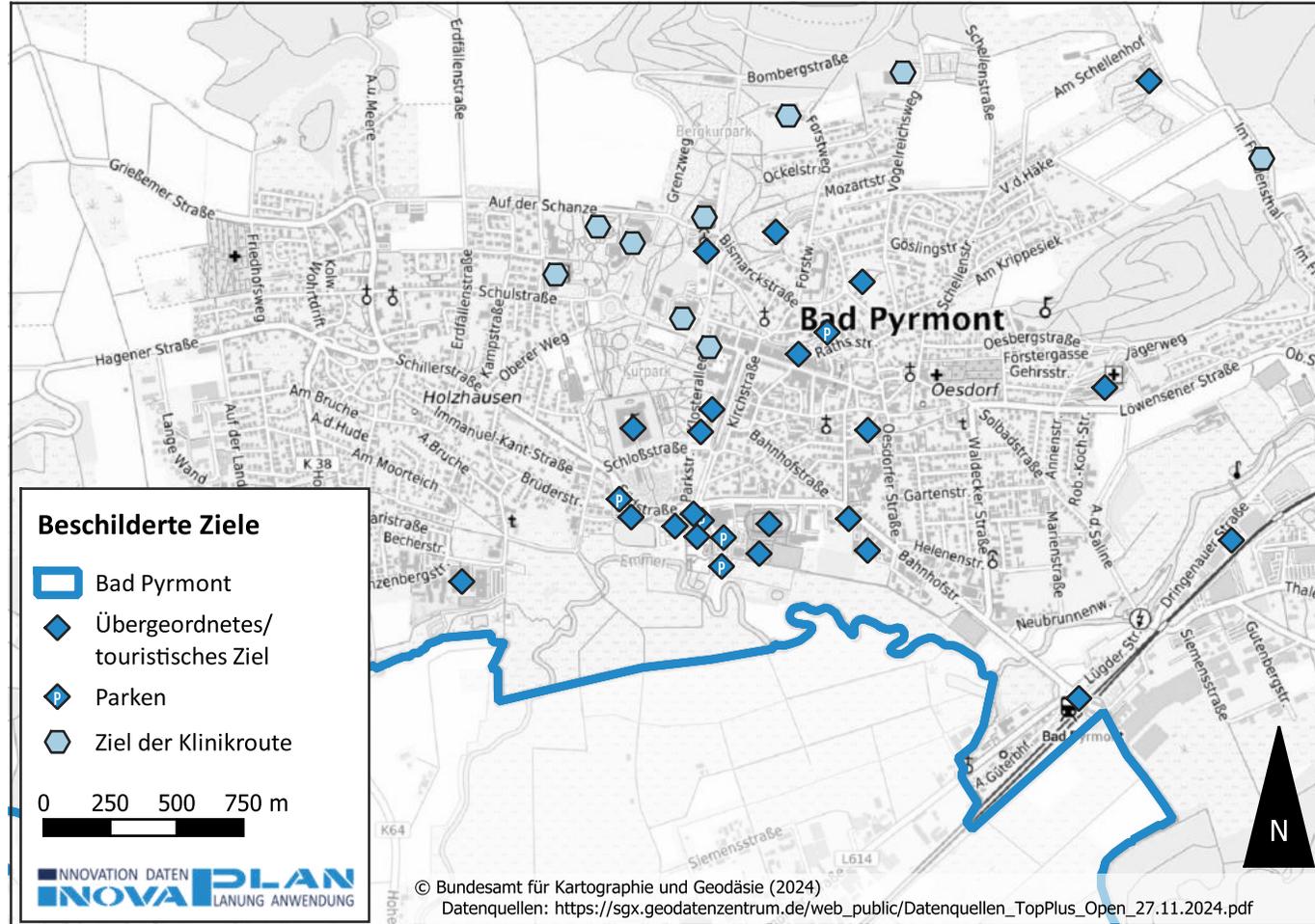


Sonstiges



Quelle: Stadt Bad Pyrmont, PGV – Innerörtliche Kfz-Zielhinweisbeschilderung – Ausarbeitung eines Wegweisungskonzeptes – Erläuterungsbericht, 2006

## Beschilderte Ziele Bestand: Übersichtskarte



- Übergeordnete/touristische Ziele
- Parkplätze/Parkhaus
- Kliniken

## Beschilderte Ziele Bestand: Übergeordnetes/Touristisches Ziel

|   |
|---|
| <b>AHOI-Bad</b>                             |
| <b>Bahnhof</b>                              |
| <b>Berufsförderungswerk</b>                 |
| <b>Campingplatz</b>                         |
| <b>Dunsthöhle</b>                           |
| <b>Ev. Bathildiskrankenhaus</b>             |
| <b>Hufeland Therme</b>                      |
| <b>Krankenhaus St. Georg</b>                |
| <b>Kurpark/Konzerthaus</b>                  |
| <b>Marktplatz</b>                           |
| <b>Parkhaus (Rauchstraße)</b>               |
| <b>Parkplatz 1 (Hinter Autohaus Welger)</b> |
| <b>Parkplatz 2 (Hinter Autohaus Welger)</b> |

|  |
|--|
| <b>Parkplatz 3 (Hinter Autohaus Welger)</b>  |
| <b>Parkplatz 4 (Am Gondelteich)</b>          |
| <b>Phoenix Contact (ergänzt 11/2008)</b>     |
| <b>Reisemobilstellplatz (Am Gondelteich)</b> |
| <b>Polizei</b>                               |
| <b>Spielbank</b>                             |
| <b>Sporthalle Bahnhofstraße</b>              |
| <b>Stadion</b>                               |
| <b>Tennisplätze</b>                          |
| <b>Tierpark</b>                              |
| <b>Touristeninformation</b>                  |
| <b>Zentrum / Rathaus</b>                     |

## Beschilderte Ziele Bestand: Klinikroute

|                                      |
|--------------------------------------|
| DAK-Haus Weserland                   |
| Gesundheitszentrum Königin-Luise-Bad |
| Hospiz Mutter Anselma                |
| Klinik Der Fürstehof                 |
| Klinik Dr. Buchinger                 |
| m&i Fachklinik Bad Pyrmont           |
| Psychosomatische Fachklinik          |
| Rehazentrum Brunswiek                |
| Rehazentrum Klinik Weser             |



**Klinikroute ist ein Auslaufmodell,  
keine weitere Berücksichtigung im  
Konzept**



## 2 – Best Practice Beispiel: Parkleitsystem Paderborn

### Parkleitsystem Paderborn

- Erläuterung des Parkleitsystems Paderborn
- Räumliche Nähe zu Bad Pyrmont
- Eines der modernsten Parkleitsysteme Deutschlands
- Verschiedene Erfassungsarten

### Informationen

- **Zuständigkeit für die Parkraumbewirtschaftung:**  
Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb Paderborn (ASP)
- **Auftrag:** Ersetzen des bestehenden Park-Infosystems durch ein digitales zukunftsorientiertes Parkraum-Managementssystem, das alle Parkflächen der Innenstadt abdecken soll
- Umsetzung mit den Fraunhofer-Instituten IEM aus Paderborn und IOSB-INA aus Lemgo
- Betrieb des Systems seit Mai 2023
- **Weitere Infos:** Stadt Paderborn  
[https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken\\_in\\_der\\_city/index.php](https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken_in_der_city/index.php)



Quelle: [https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken\\_in\\_der\\_city/index.php](https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken_in_der_city/index.php)

Gefördert vom:



In Zusammenarbeit mit:

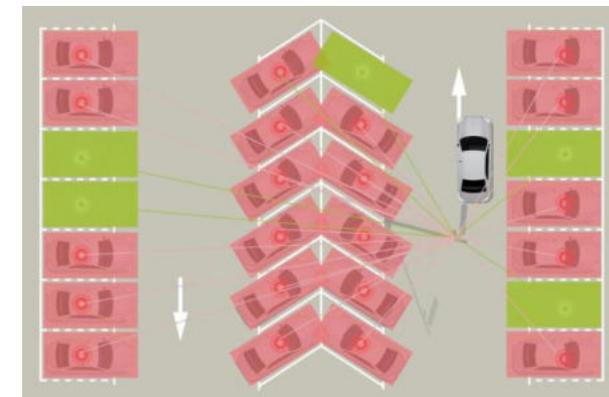
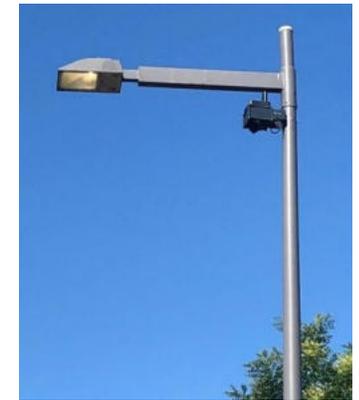
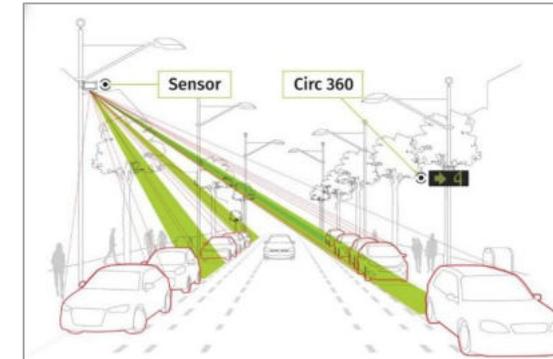


Kooperationspartner:



### Sensorik

- **Intelligente Sensorik** erfasst sämtliche Parkplätze in der Paderborner Innenstadt (über 2.600 Stellplätze in Parkhäusern, über 1.000 Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen sowie mehr als 500 straßenbegleitende Parkplätze und Anwohnerstellplätze)
  - **270 Unterflur-Sensoren:** Einzelplatzerfassung u.a. auf Sonderparkplätzen (wie z.B. Behindertenparkplätzen), auf dem Domplatz und in Seitenstraßen.
  - **132 optische Sensoren:** Sensoren können die Belegung von 1.460 Stellplätzen erfassen und wurden an den Masten der Straßenlaternen angebracht
  - **Schrankenanlagen mit Induktionsschleife:** Auskunft über die Verfügbarkeit der rund 2.600 Stellplätze in den Parkhäusern
- **Digitale Plattform** verarbeitet die Informationen und gibt sie innerhalb von Sekunden an Displays weiter → Echtzeitinformationen



Quelle: <https://www.cleverciti.com/de/innovationen/cleverciti-sensor>

### Displays

- **8 Makro-Displays** an den Einfallstraßen Paderborns → Parkplatzsituation und Verkehrsbelastung Innerer Ring
- **20 Mikro-Displays** innerhalb des Inneren Rings (Erweiterung nach und nach um weitere 35 Displays)
- **Das Besondere:**  
Die Displays zeigen nicht nur die freien Parkflächen auf Großparkplätzen und in Parkhäusern an, sondern auch straßenbegleitende Stellplätze sowie Anwohner-, Behinderten- und E-Ladesäulen-Parkplätze



Quelle: [https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken\\_in\\_der\\_city/index.php](https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken_in_der_city/index.php)

### App „Parco“

- App „Parco“ wurde parallel zum Aufbau des neuen Parkleitsystems vorbereitet
- Informationen über:
  - Aktuelle Tarife
  - Belegung der Parkplätze
  - Wichtige Daten zum Parken, zum Beispiel Öffnungszeiten etc.
- Nutzung zur Navigation zu einem freien Stellplatz
- Anwendung auch in weiteren deutschen Städten



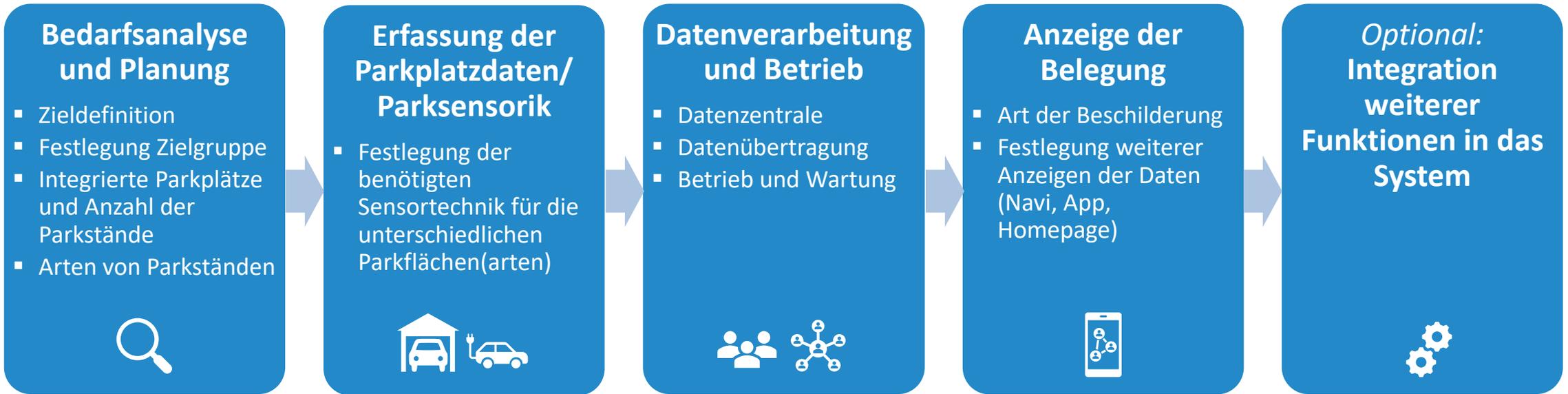
Quelle: <https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-paderborn/paderborn/test-wie-gut-funktioniert-das-digitale-parkleitsystem-digitalisierung-2898303?pid=true>



## 3 – Konzeption

## Übersicht

 Ziel: Konzeption dynamisches Parkleitsystem Stadt Bad Pyrmont



 Ergebnis: Standortplanung und Systemauswahl

## Bedarfsanalyse und Planung

- **Zieldefinition:**
  - Reduzierung Parksuchverkehr
  - Vereinfachung Verkehrslenkung und Parken bei Großveranstaltungen
  - Überwachung und Statistik über die Belegung der Parkstände und Bereitstellung der Informationen an die Nutzenden
  - Kombination mit Parkraumbewirtschaftung
- **Zielgruppe:**

*Wer sind potenziell Nutzende des Systems?*



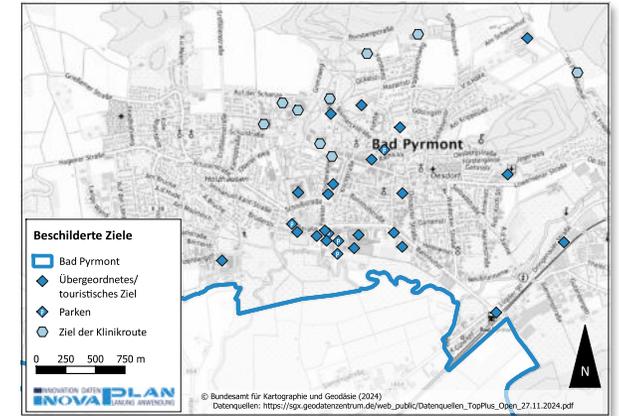
## Bedarfsanalyse und Planung

### Integrierte Parkplätze und Ermittlung der Anzahl der Parkstände

- Große Parkplätze
- Parkhaus
- Straßenrandparken (im Bereich der Parkgebührenzone)
- Weitere Parkplätze wichtige Ziele



**Ziel: Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze in der Kernstadt und der Parkstände im Straßenraum innerhalb der Parkgebührenzone**



### Arten von Parkständen

- Öffentlicher Parkplatz
- Parkhaus
- Anwohnerparken (ggf. zukünftig, bisher nicht vorhanden)
- Behindertenparkstände
- E-Ladesäulen-Parkstände



Quelle: [https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken\\_in\\_der\\_city/index.php](https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken_in_der_city/index.php)

## Erfassung der Parkplatzdaten: Parksensoren

Verschiedene Arten der Parksensoren in Abhängigkeit von den zu erfassenden Parkständen:

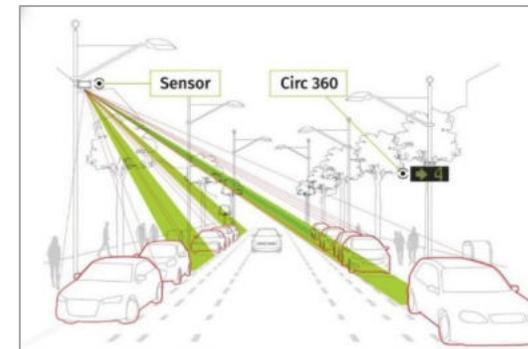
- **Unterflur-Sensoren:** einzelner Sensor je Parkstand zur Einzelplatzerfassung (1) für besondere Arten von Parkständen (z.B. Behindertenparkplatz, E-Ladesäulen-Parkstände)
- **Schrankenanlagen/Induktionsschleife:** Erkennen, wenn ein Auto den Parkplatz/Parkhaus betritt oder verlässt (2) für geschlossene Flächen
- **Optische Sensoren:** Kameras erkennen freie und belegte Stellplätze durch visuelle Analyse (3) für die Erkennung im Straßenraum und/oder Parkplätze bzw. Parkhäuser



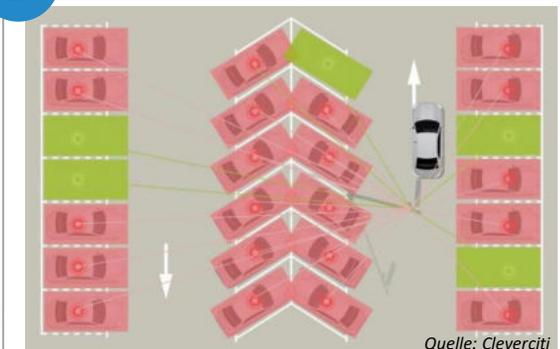
1



2



3



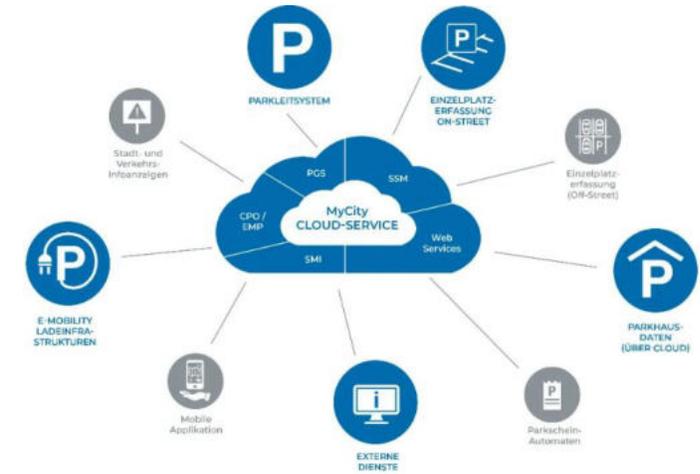
Quelle: Cleverciti



**Um alle Arten von Parkständen aufzunehmen, werden alle 3 Sensortechniken benötigt**

## Datenverarbeitung und Betrieb

- **Datenzentrale:**  
Alle erfassten Daten müssen an eine zentrale Steuerungseinheit oder eine Cloud-Datenbank übermittelt werden. Dort werden die Belegungen verarbeitet und analysiert
- **Datenübertragung:**  
Für die Kommunikation können drahtlose Netzwerke verwendet werden, um die Daten von den Sensoren zu sammeln und an das zentrale System zu übermitteln
- **Betrieb und Wartung des Systems:**
  - Stadtwerke (Priorität für die Stadt Bad Pyrmont, noch keine Gespräche geführt, Stand 02/2025)
  - Externe Dienstleistende



Quelle: Swarco

## Anzeige der Belegung: Beschilderung Straßenraum

### Statische Schilder mit digitaler Anzeige der Anzahl

- Statische Schilder mit Displays für die Anzeige der Anzahl der freien Parkstände
- Berücksichtigung von Sonderparkständen wie Behindertenparkplätze, Parkstände mit Lademöglichkeit



Quelle: Schilderwerk Beutha

- Keine Anzeige von Hinweisen auf Veranstaltungen, alternative Parkmöglichkeiten und aktuelle Warnhinweise



### Volldigitale Displays



**Vorzugsvariante**

- Volldigitale Displays mit freier Beispielbarkeit der Anzeigen
- Berücksichtigung von Sonderparkständen wie Behindertenparkplätze, Parkstände mit Lademöglichkeit
- Anzeige von Hinweisen auf Veranstaltungen, alternative Parkmöglichkeiten und aktuelle Warnhinweise



[https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken\\_in\\_der\\_city/digitales-Parkleitsystem.php](https://www.paderborn.de/microsite/asp/parken_in_der_city/digitales-Parkleitsystem.php)

## Anzeige der Belegung: Beschilderung Straßenraum (Beispiele)

Statische Schilder mit digitaler Anzeige der Anzahl

Volldigitale Displays

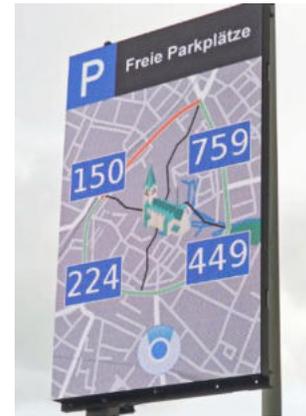
 **Vorzugsvariante**



© INOVAPLAN GmbH



Quelle: Schilderwerk Beutha



© Paderborn



© INOVAPLAN GmbH



© Radio Oberhausen



© Stadionwelt

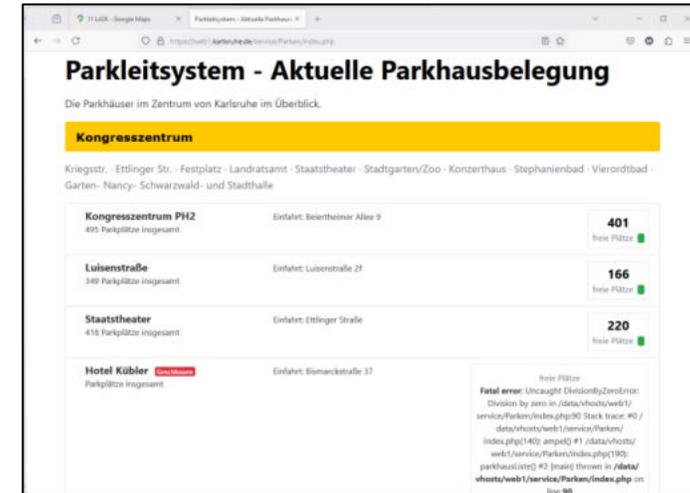
## Anzeige der Belegung: weitere Anzeigen

- Integration in Navigationssysteme in Autos oder Apps
- Eigene App
- Homepage der Stadt Bad Pyrmont

→ Abstimmung mit „Smart City Hameln-Pyrmont“



Quelle: <https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-paderborn/paderborn/test-wie-gut-funktioniert-das-digitale-parkleitsystem-digitalisierung-2898303?pid=true>



Quelle: Stadt Karlsruhe - <https://web1.karlsruhe.de/service/Parken/index.php> (letzter Abruf: 20.11.2024)



Quelle: Stadt Konstanz - <https://www.konstanz.de/leben+in+konstanz/mobilitaet/parkleitsystem> (letzter Abruf: 20.11.2024)

## Integration weiterer Funktionen in das System (Übersicht)

- **Bezahlungsfunktionen:** Integration verschiedener Bezahlungsfunktionen in einer App
- **Informationsbereitstellung:** Anzeige von weiteren Informationen wie Parkgebühren, Öffnungszeiten und verfügbare Parkzonen in einer App
- **Reservierung:** Vorabreservierung eines Parkstandes
- **Dauerparkende:** Buchung und Verwaltung
- **Datenanalyse:** Analyse der Nutzungsdaten (Muster erkennen, Systemoptimierung → Optimierung)
- **Verkehrsführung:** Ergänzung des Systems um eine dynamische Verkehrslenkung → schnellster Weg zu freiem Parkstand, verschiedene Modi (z.B. Großveranstaltung)



## Integration weiterer Funktionen in das System (für Bad Pyrmont relevant)



- **Bezahlungsfunktionen:** Integration verschiedener Bezahlungsfunktionen in einer App als Ergänzung zu den Parkscheinautomaten (Starten mit der Umsetzung am neuen Parkplatz Gondelteich)



© EasyPark

- **Verkehrsführung:** Dynamische Verkehrslenkung bei Veranstaltungen



© Stadt Karlsruhe, Tiefbauamt

- **Reservierung:** Vorabreservierung von E-Ladeparkplätzen



© Book-n-Park



## Unterteilung statisch und dynamisch



- Unterteilung des Parkleitsystems in einen statischen und einen dynamischen Teil
- Detaillierte Beschreibung beider Teile in den folgenden Folien



## Statische Beschilderung: Übersicht

- Übergeordnete/Touristische Ziele werden auch zukünftig mit Hilfe einer statischen Beschilderung ausgewiesen
- Keine Berücksichtigung der Hotels und Kliniken auf der Beschilderung
  - häufig Änderungen der Namen/Betreibenden
  - Kliniken und Hotels geben eigene Anreiseempfehlungen raus
  - Nutzung der Navigationssysteme
- Abbau und Austausch der alten Beschilderung, Nutzung der alten Masten und Standorte jedoch empfohlen
- Übersicht der Ziele siehe nächste Folie

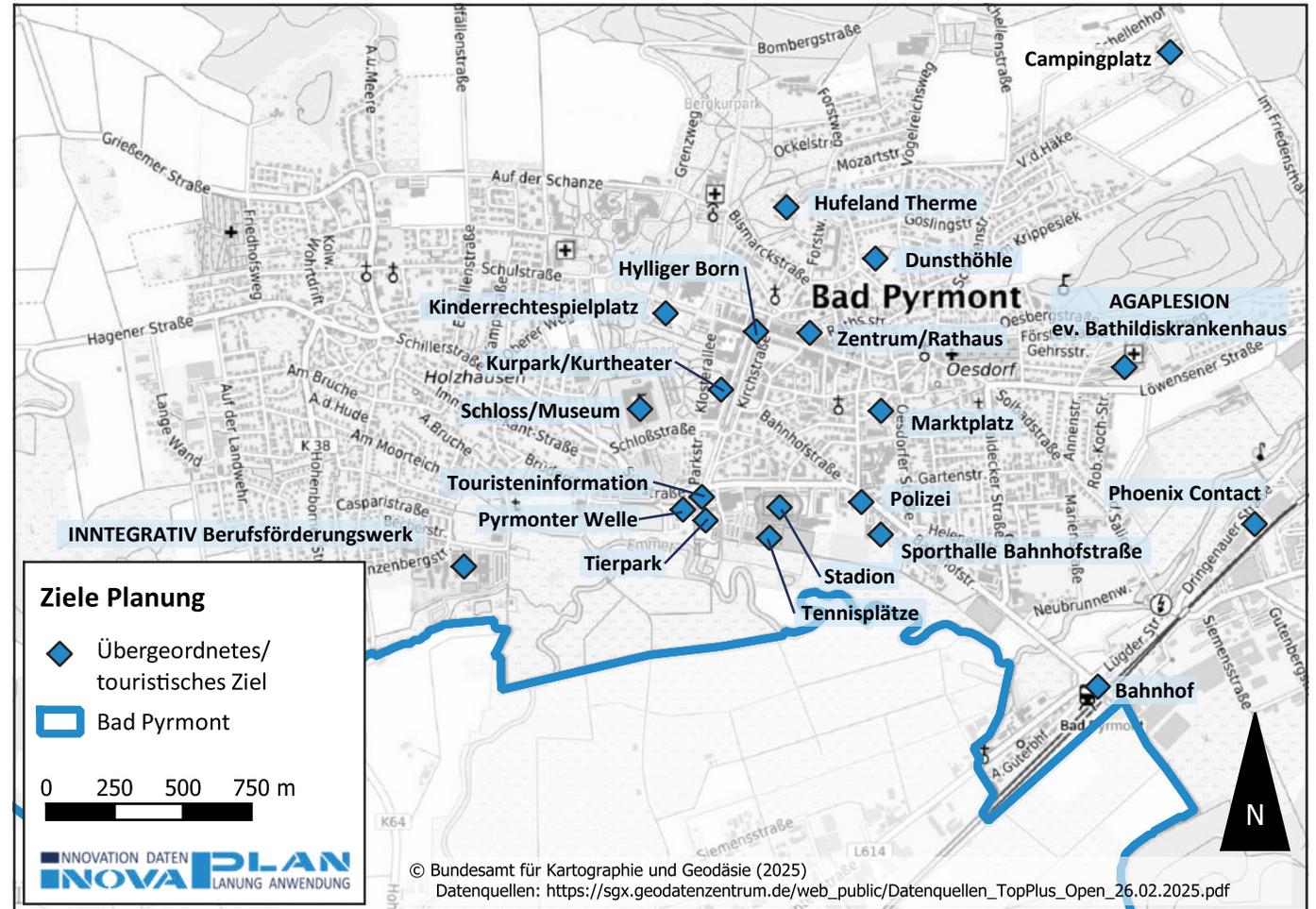


## Statische Beschilderung: Übergeordnete/Touristische Ziele

|                                     |
|-------------------------------------|
| AGAPLESION ev. Bathildiskrankenhaus |
| ▲ Bahnhof                           |
| Campingplatz                        |
| Dunsthöhle                          |
| ▲ Hufeland Therme                   |
| ★ Hylliger Born                     |
| INTEGRATIV Berufsförderungswerk     |
| ★ Kinderrechtsspielplatz            |
| Kurpark/Kurtheater                  |
| ▲ Marktplatz                        |
| Phoenix Contact                     |
| Polizei                             |
| Pyrmonter Welle                     |
| Schloss/Museum                      |
| ▲ Sporthalle Bahnhofstraße          |
| ▲ Stadion                           |
| Tennisplätze                        |
| Tierpark                            |
| ▲ Touristeninformation              |
| ▲ Zentrum/Rathaus                   |

▲ **Parkplatz des Ziels ist Teil des dyn. Parkleitkonzeptes**

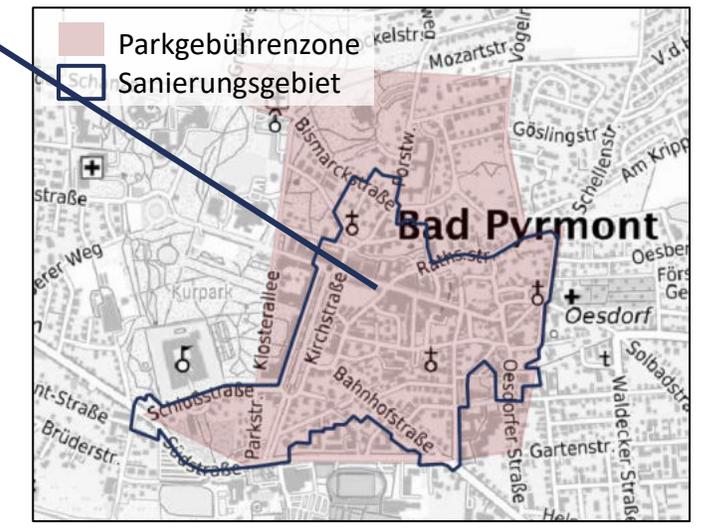
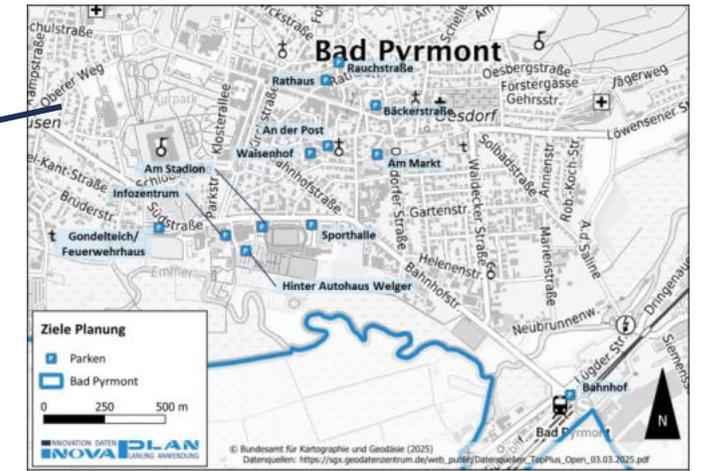
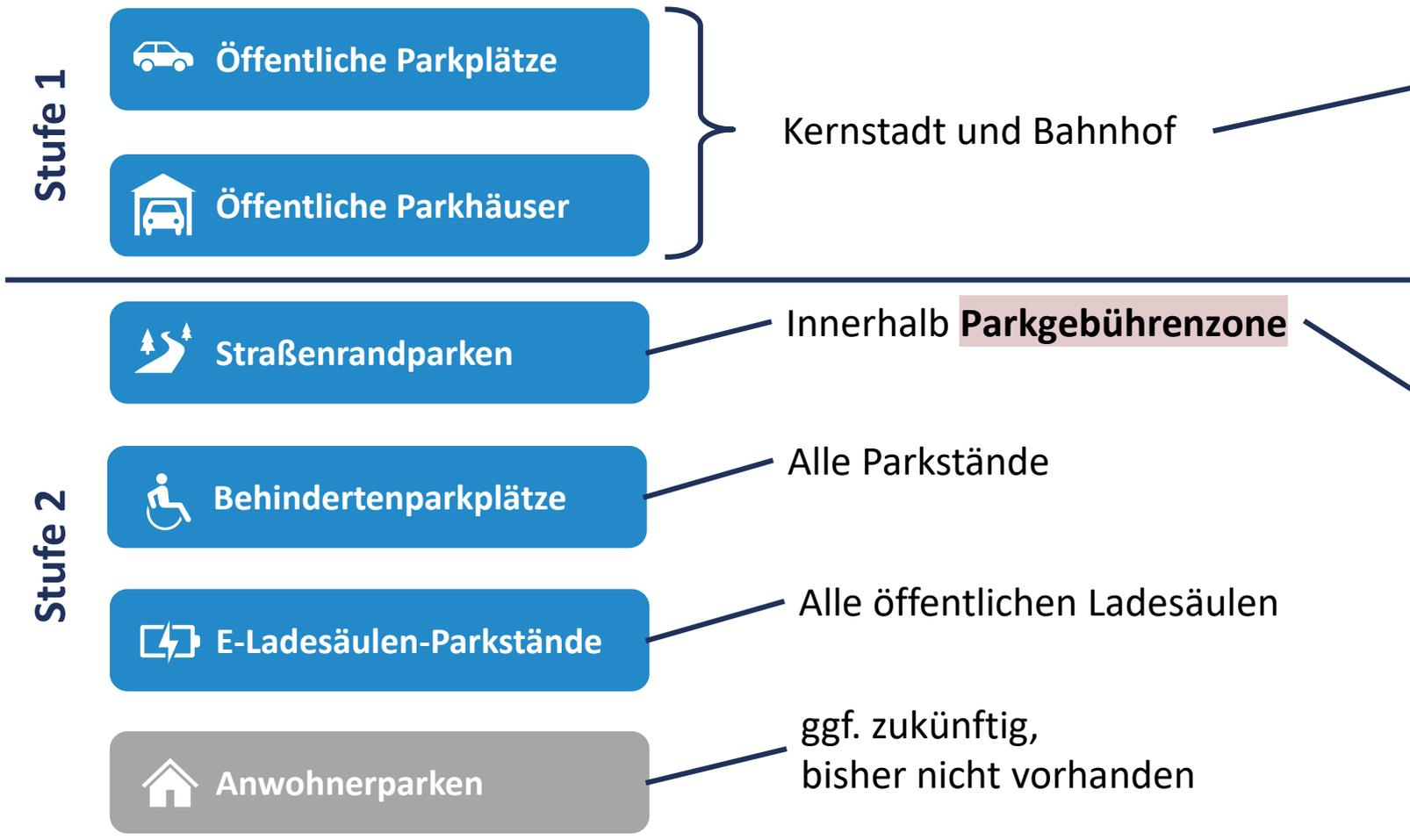
★ **Neues Ziel**



# 3 - Konzeption



## Dynamisches Parkleitsystem: Übersicht

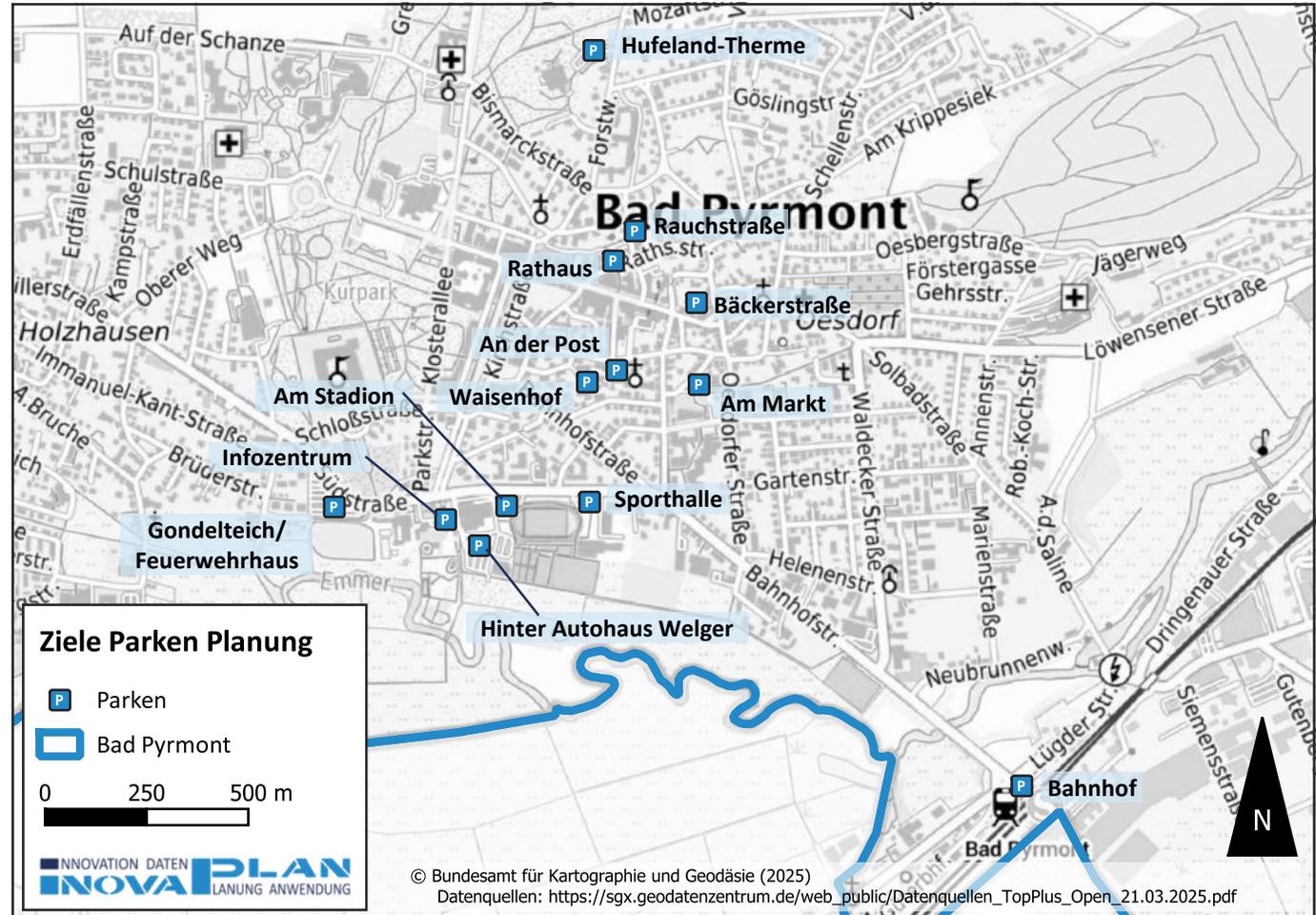


# 3 - Konzeption



## Dynamisches Parkleitsystem: Öffentliche Parkplätze und Parkhäuser

|  |                    |
|--|--------------------|
| Parkplatz am Gondelteich/Feuerwehrhaus | Südstraße          |
| Parkplatz am Infozentrum               | Europa-Platz 1     |
| Parkplatz hinter dem Autohaus Welger   | Südstraße 7/9      |
| Parkplatz am Stadion                   | ehem. Skateanlage  |
| Parkplatz am Markt                     | Luisenstraße       |
| Parkplatz an der Post                  | Bathildisstraße 10 |
| Parkplatz Bäckerstraße                 | Bäckerstraße 2     |
| Parkplatz Rathaus                      | Rathausstraße 1-3  |
| Parkhaus                               | Rauchstraße 9      |
| Parkplatz Hufeland-Therme              | Forstweg 17        |
| Parkplatz Waisenhof                    |                    |
| Parkplatz Sporthalle                   | Südstraße 5        |
| Parkplatz Bahnhof                      | Lüder Str. 17      |

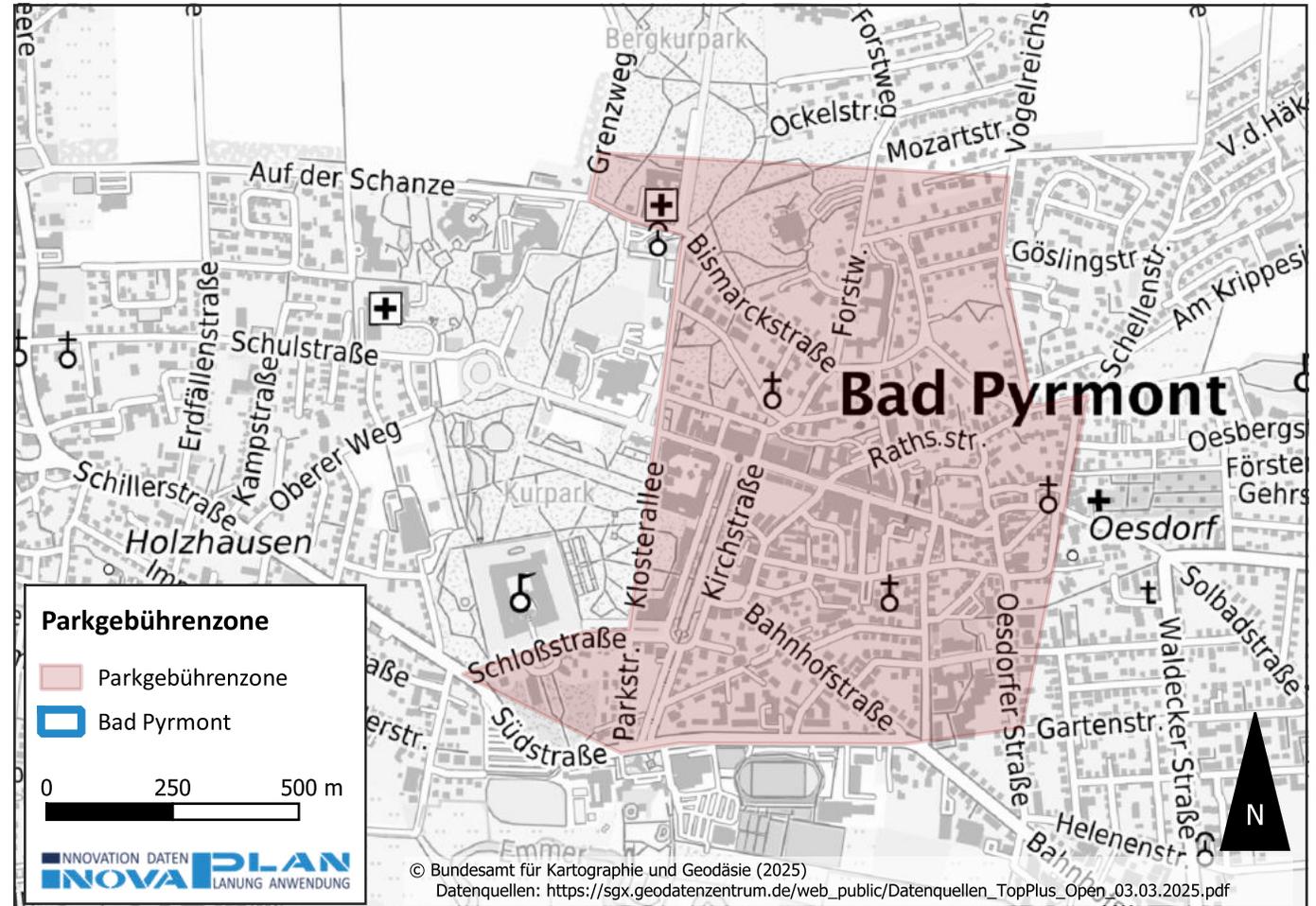


Empfohlene Erfassungsarten:  
**Schrankenanlagen/Induktionsschleife,**  
**Optische Sensoren**



## Dynamisches Parkleitsystem: Straßenrandparken

- Berücksichtigung Straßenrandparken innerhalb der **Parkgebührenzone**
- **Markierung** der einzelnen Parkstände notwendig (Anzahl und Ermittlung freier Parkstände)
- Empfohlene Erfassungsart: **Optische Sensoren**





## Dynamisches Parkleitsystem: Behindertenparkplätze

- Prüfung aller Behindertenparkplätze auf Maße, Belag und Umgebung (z.B. Steigung, Bordsteine, Hindernisse) empfohlen
- Empfohlene Erfassungsart: **Unterflur-Sensoren**



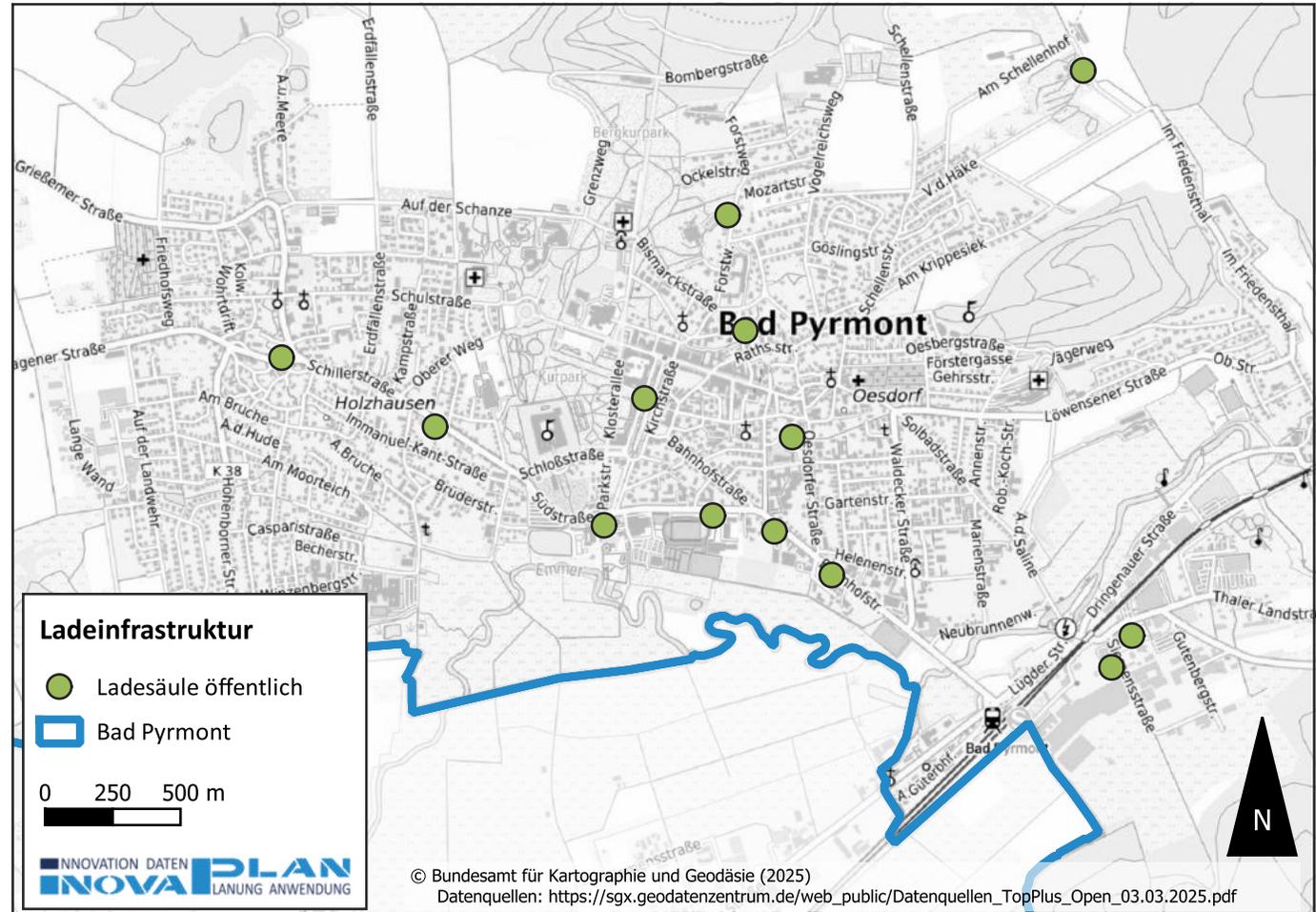
© Stadt Kassel

*eine stadtweite Übersicht liegt der AN nicht vor*



## Dynamisches Parkleitsystem: Straßenrandparken

- Beschilderung der Parkstände mit öffentlich zugänglichen **Ladesäulen**
- Empfohlene Erfassungsart: **Optische Sensoren**



Prüfung erforderlich: Welche Ladesäulen sollen Teil des Systems sein?

A hand is pointing at a city map. The map is overlaid with a blue grid and has several exclamation marks scattered across it. The map shows streets, buildings, and a river labeled 'Donau'. Other labels on the map include 'Feldkirchen', 'Goethe', 'Mare park', 'Schillerbrücke', 'Beethovenplatz', 'Feldkirchen', and 'Standort-'.

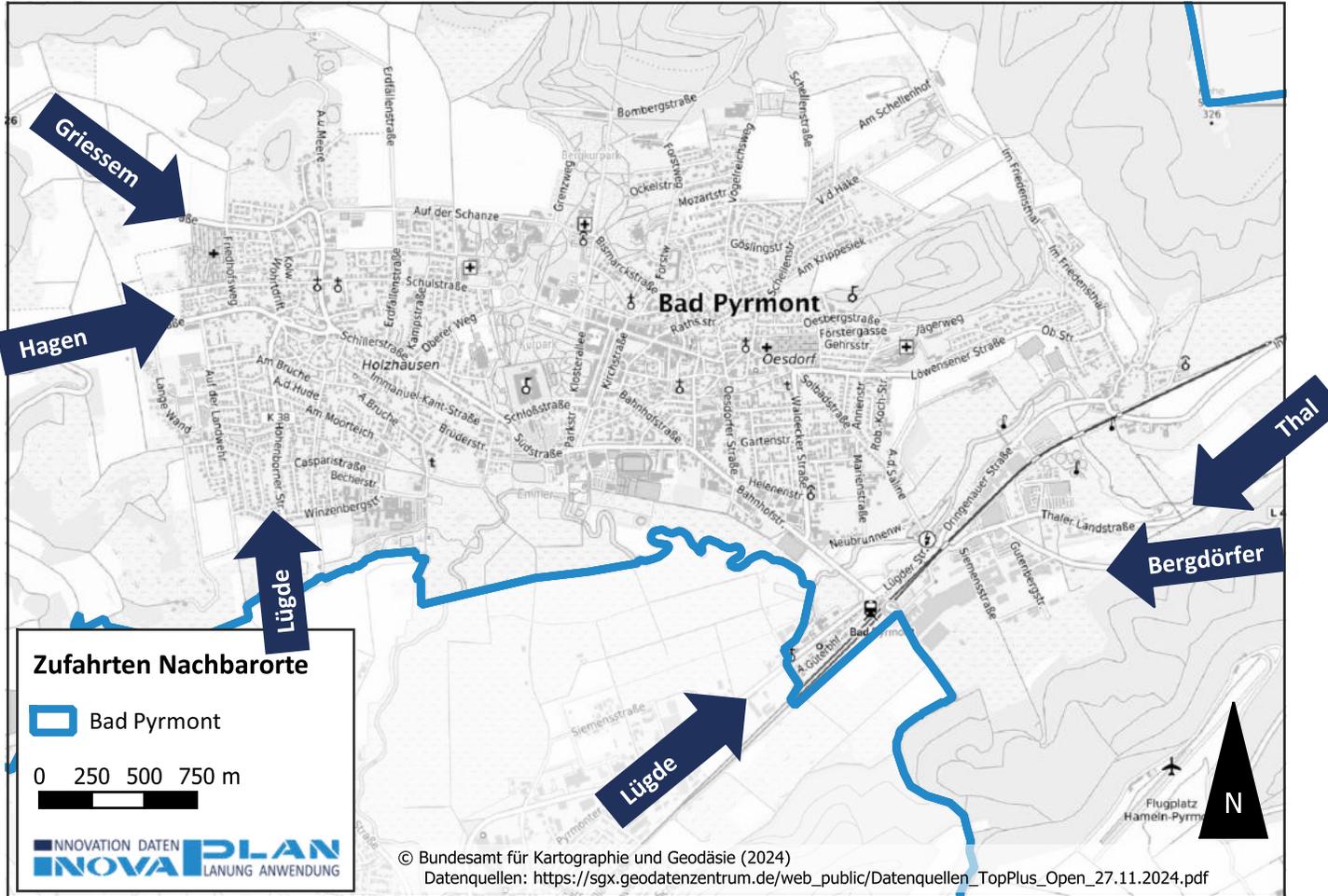
## 4 – Standortplanung dynamisches Parkleitsystem

## Vorgehen Standortplanung

- Festlegung der Parkmöglichkeiten für das dynamische Parkleitsystem
- Einteilung der Parkmöglichkeiten in Parkzonen
- Nach Möglichkeit Weiterverwendung der Masten der bisherigen statischen Beschilderung
  
- Haupteinfahrten der Kernstadt
- An großen Knotenpunkten
- Direkte Wegweisung zum jeweiligen Parkplatz/Parkhaus



## Haupteinfahrten Kernstadt



## Große Displays an den Haupteinfahrten der Kernstadt

- Orientierung
- Hinweisen auf Veranstaltungen
- alternative Parkmöglichkeiten
- aktuelle Warnhinweise



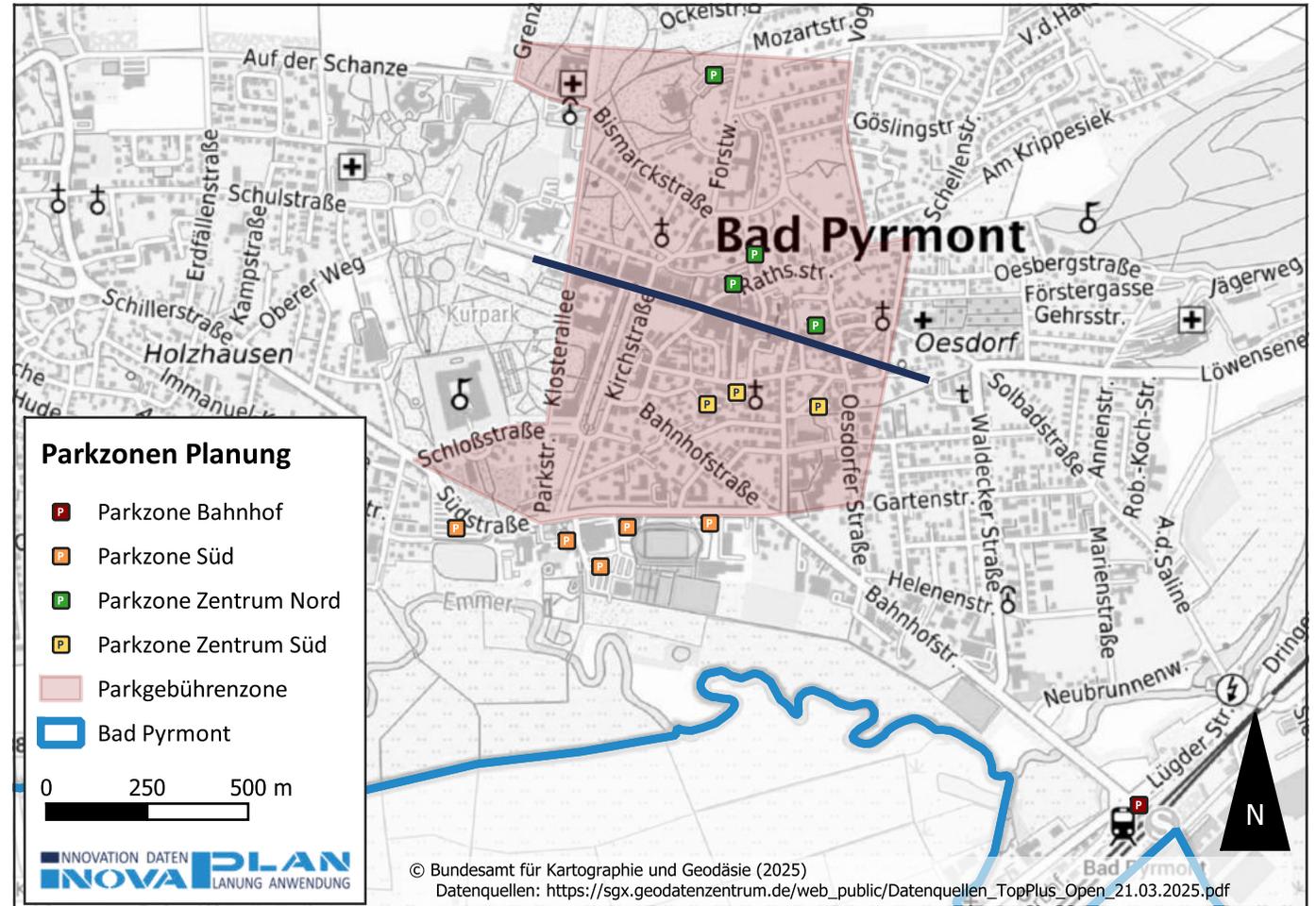
© Paderborn



© Stadionwelt

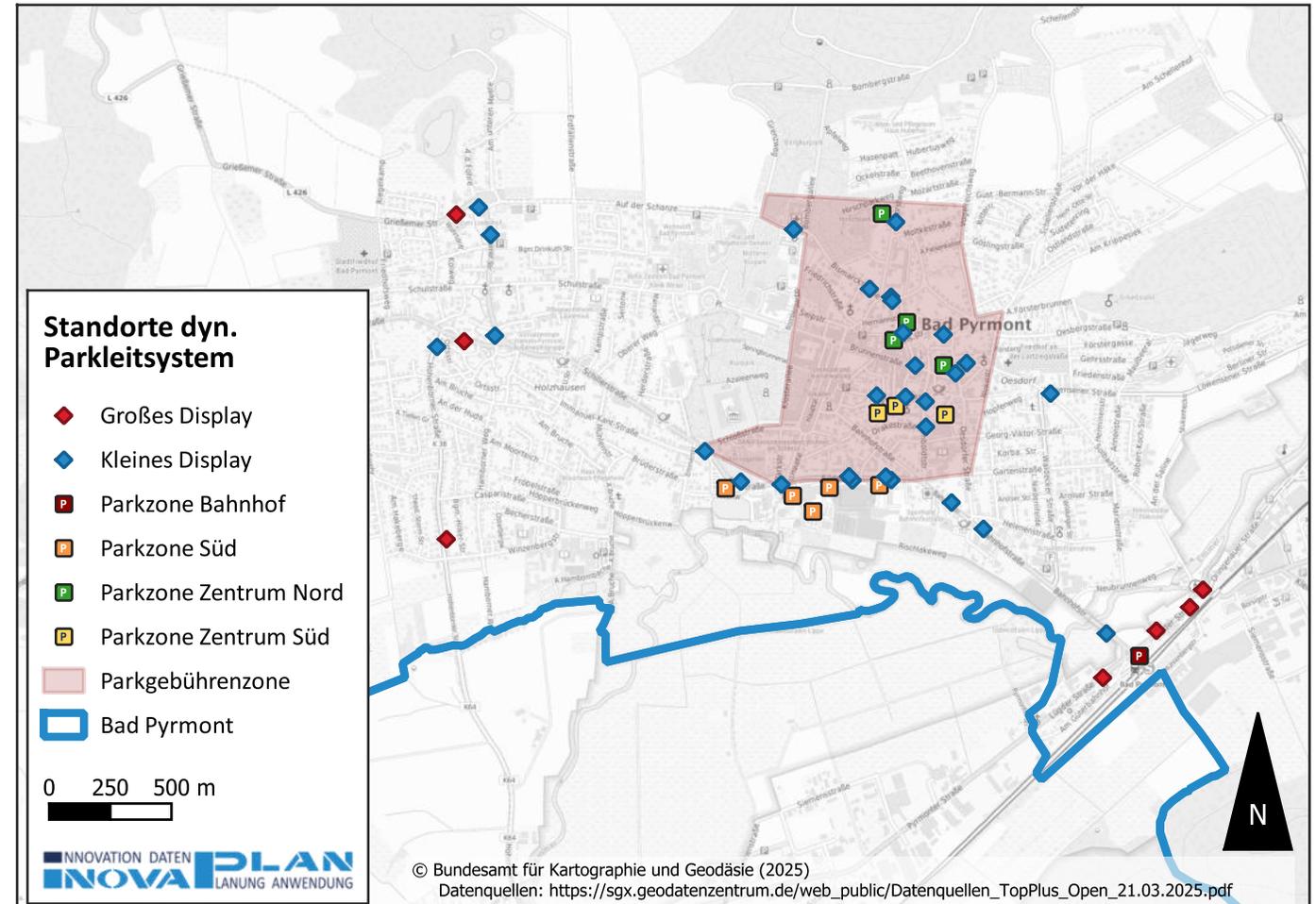
## Einteilung der Parkmöglichkeiten in vier Parkzonen

|   | Parkzone und Parkplätze   | Straßenrandparken |
|---|---|-------------------|
|    | <b>Bahnhof</b>  | Nein              |
|    | <b>Süd</b> (Südlich Parkgebührenzone) <ul style="list-style-type: none"> <li>Gondelteich</li> <li>hinten Autohaus Welger</li> <li>Infozentrum</li> <li>Stadion</li> <li>Sporthalle</li> </ul> | Nein              |
|    | <b>Zentrum Nord</b> (Nördlicher Teil der Parkgebührenzone) <ul style="list-style-type: none"> <li>Bäckerstraße</li> <li>Rauchstraße</li> <li>Rathaus</li> <li>Hufeland-Therme</li> </ul>      | Ja                |
|  | <b>Zentrum Süd</b> (Südlicher Teil der Parkgebührenzone) <ul style="list-style-type: none"> <li>Markt</li> <li>Post</li> <li>Waisenhof</li> </ul>   | Ja                |



## Übersichtsplan Standorte

- Zur Wegweisung zu den Parkplätzen/Parkhaus:
  - 7 Große Displays
  - Ca. 30 Kleine Displays
- Ergänzend weitere Displays
  - Beschilderung Ladeinfrastruktur
  - Beschilderung Straßenrandparken



*Großer Standortplan: s. Anhang*

## PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

## MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

## TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

## FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

**M.Sc. Jessica Hobusch**

[jessica.hobusch@inovaplan.de](mailto:jessica.hobusch@inovaplan.de)

**Dr.-Ing. Tim Hilgert**

[tim.hilgert@inovaplan.de](mailto:tim.hilgert@inovaplan.de)

**Sie erreichen uns unter ...**

[info@inovaplan.de](mailto:info@inovaplan.de)

[www.inovaplan.de](http://www.inovaplan.de)

INOVAPLAN GmbH

Karlsruhe

Degenfeldstr. 3

D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00

[karlsruhe@inovaplan.de](mailto:karlsruhe@inovaplan.de)

**Dip.-Ing. Sabine Michels**

[sabine.michels@inovaplan.de](mailto:sabine.michels@inovaplan.de)



INOVAPLAN GmbH

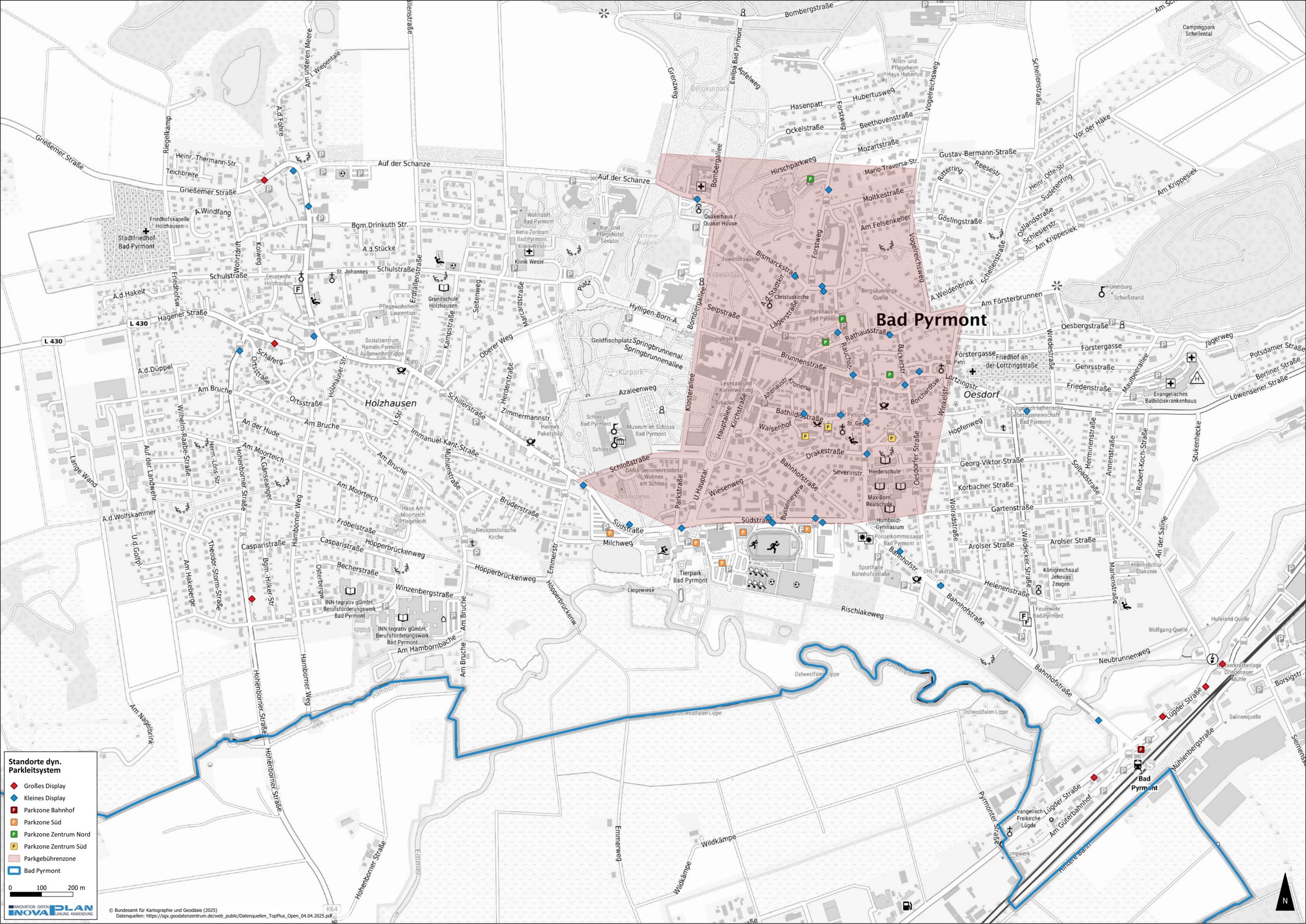
München

Am Wiesenhang 19

D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0

[muenchen@inovaplan.de](mailto:muenchen@inovaplan.de)



# Bad Pyrmont

**Standorte dyn. Parkleitsystem**

- ◆ Großes Display
- ◆ Kleines Display
- P Parkzone Bahnhof
- P Parkzone Süd
- P Parkzone Zentrum Nord
- P Parkzone Zentrum Süd
- P Parkgebührenzone
- Bad Pyrmont

0 100 200 m

INNOVATION DATEN **PLAN** INOVA PLANUNG ANWENDUNG

Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bad Pyrmont

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Steckbriefe Maßnahmenbündel



Die 126 Einzelmaßnahmen werden in insgesamt 16 thematisch zusammenhängende Maßnahmenbündel zusammengefasst. Die Bündelung soll als konkreter, stufenweiser Fahrplan für die zukünftige Entwicklung der Mobilität der Stadt Bad Pyrmont dienen und die Vielzahl von Maßnahmen überschaubar zusammenfassen. Die Zuordnung der 16 Maßnahmenbündel in die vier Priorisierungsstufen 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel) und 4 (gering) soll die Stadt Bad Pyrmont bei der Entscheidung der zeitlichen Realisierung der in dem Maßnahmenbündel enthaltenen Einzelmaßnahmen unterstützen. Die Priorisierungsstufen der Bündel sind dabei nur teilweise deckungsgleich mit den Priorisierungsstufen der darin enthaltenen Einzelmaßnahmen. Maßnahmenbündel mit Priorität 1 stellen beispielsweise Maßnahmen dar, die (größtenteils) in der Zuständigkeit der Stadt Bad Pyrmont liegen und mit geringem Umsetzungsaufwand realisiert werden können. Gleichzeitig können Einzelmaßnahmen aus Maßnahmenbündeln mit Priorität 2, 3 oder 4 ebenfalls zeitnah realisiert werden, wenn sich hieraus Synergien mit weiteren geplanten Maßnahmen in der Stadt Bad Pyrmont ergeben. Mit der Maßnahmenbündelung und der ergänzenden Priorisierung aller Einzelmaßnahmen steht der Stadt Bad Pyrmont ein konkreter Maßnahmenplan für die sukzessive Umsetzung von verkehrlichen Einzelmaßnahmen zur Verfügung und somit die Grundlage für die Realisierung des Verkehrsentwicklungskonzepts.

### Legende zu den Steckbriefen

| Piktogramm  | Handlungsfeld   | Relevanz des Handlungsfelds Bürgerschaft |
|---|---|--|
|  | Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur                       | Sehr hoch                                |
|  | Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität                  | Hoch                                     |
|  | Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)       | Hoch                                     |
|  | Durchgängige Barrierefreiheit                               | Mittel                                   |
|  | Ausbau ÖV-Angebot   | Mittel                                   |
|  | Parkraummanagement in der Innenstadt                        | Mittel                                   |
|  | Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung                  | Mittel                                   |
|  | Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikeshaaring) | Gering                                   |
|  | Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur                       | Gering                                   |
|  | Ausbau Ladeinfrastruktur                                    | Gering                                   |

**Tabelle 1**      **Betreffende Handlungsfelder und Relevanz seitens der Bürgerschaft**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

| Stufe | Beschreibung |
|-------|--------------|
| 1     | Sehr hoch    |
| 2     | Hoch         |
| 3     | Mittel       |
| 4     | Gering       |

**Tabelle 2** Stufen der Bündelpriorisierung (Maßnahmenbündel)  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### Inhaltsverzeichnis zu den Steckbriefen

| Nr. | Kennzeichnung | Beschreibung   |
|-----|---------------|--|
| #1  | Fuß1          | Punktuelle Verbesserungen im Fußverkehr [Fuß1]           |
| #2  | Fuß2          | Barrierefrei unterwegs [Fuß2]                            |
| #3  | Rad1          | Punktuelle Verbesserung im Radverkehr [Rad1]             |
| #4  | Rad2          | Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz [Rad2]      |
| #5  | Rad3          | Sofortmaßnahmen im Radverkehrsnetz [Rad3]                |
| #6  | Kfz1          | Entschleunigung und Verkehrsberuhigung [Kfz1]            |
| #7  | Kfz2          | Ordnung des (ruhenden) Verkehrs [Kfz2]                   |
| #8  | ÖV1           | Verbesserungen im ÖPNV-Betrieb (angebotsseitig) [ÖV1]    |
| #9  | ÖV2           | Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung (nachfrageseitig) [ÖV2] |
| #10 | M1            | Attraktive und sichere Querungshilfen [M1]               |
| #11 | M2            | Förderung der Intermodalität [M2]                        |
| #12 | M3            | Orientierung für Einwohnende und Ortsfremde [M3]         |
| #13 | M4            | Neuaufteilung des Straßenraums [M4]                      |
| #14 | M5            | Attraktives und zukunftsfähiges Bad Pyrmont [M5]         |
| #15 | M6            | Zielgruppenspezifische Mobilitätsbildung [M6]            |
| #16 | M7            | Klimaanpassung & Aufenthaltsqualität Kernstadt [M7]      |

**Tabelle 3** Übersicht der Maßnahmenbündel  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)



Abbildung 1 Maßnahmenplan – Übersicht und Priorisierung der Maßnahmenbündel  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## Punktuelle Verbesserungen im Fußverkehr [Fuß1]

#1

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |                                       |                |                |                       |
|--|---------------------------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 8</b>                       |                                       |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>                         | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 6                                     | 1              | 0              | 1                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>                        | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 3                                     | 1              | 0              | 4                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Schulen, Staatsbad |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | € - €€                                |                |                |                       |

|   |   |          |          |          |
|---|---|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b> | <b>1</b>  | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung Priorisierungsstufe</b>     | Überwiegend mit geringem baulichen Aufwand umzusetzende Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Komfort für den Fußverkehr. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Bad Pyrmont. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |   |                              |
|-------------------------------|---|------------------------------|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>   | <b>Zuständigkeit</b>         |
| <b>Stufe 1</b>                |   |                              |
| 02-01                         | Errichtung von Spielelementen im öffentlichen Raum  | Stadt Bad Pyrmont            |
| 02-02                         | Einrichtung von Schulstraßen (z.B. temporäre Sperrung der Zufahrten zur Schule, Halteverbotszonen), beginnend vor der Grundschule/Kita Holzhausen | Schulen, Stadt Bad Pyrmont   |
| 02-08                         | Markierung Piktogramm "Fußgänger" auf der Fahrbahn an Stellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen (v.a. Schülerverkehr)                                | Stadt Bad Pyrmont            |
| <b>Stufe 2</b>                |   |                              |
| 01-04                         | Bordsteinabsenkungen der Gehwege an Knotenpunkten   | Stadt Bad Pyrmont            |
| <b>Stufe 4</b>                |   |                              |
| 07-01                         | Verbesserung des Zugangs zur Bushaltestelle "Untere Hauptallee" im Seitenraum von der Flaniermeile in der Straßenmitte kommend                    | Stadt Bad Pyrmont            |
| 07-03                         | Ausbau Weg Schloßgarten (zwischen Schloßplatz und Südstraße)  | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad |
| 07-11                         | Erneuerung Markierung an Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten sowie der markierten Fußstapfen zu Fußgängerüberwegen                                | Stadt Bad Pyrmont            |
| 07-12                         | Ersatz der Poller beim Fußweg Wiesenweg durch Umlaufschranke  | Stadt Bad Pyrmont            |

## Barrierefrei unterwegs [Fuß2]

#2

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



Anzahl Einzelmaßnahmen: 8

| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering  | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|---|---|---------|---------|----------------|
|   | 4   | 3       | 1       | 0              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1   | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0   | 4       | 3       | 1              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€   |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1  | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|--|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Überwiegend mit geringem baulichen Aufwand umzusetzende Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr. |   |   |   |

### Offene Einzelmaßnahmen

| ID             | Beschreibung   | Zuständigkeit  |
|----------------|--|--|
| <b>Stufe 2</b> |  |  |
| 01-05          | Barrierefreie Gestaltung und Anordnung von Pollern   | Stadt Bad Pyrmont  |
| 01-10          | Ergänzung visueller und taktiler Leitelemente bei getrennten Rad- und Gehwegen   | Stadt Bad Pyrmont  |
| 01-11          | Verbesserung der Barrierefreiheit in der Hauptallee  | Staatsbad  |
| 04-09          | Ordnung des Gehwegparkens durch Markierung   | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 3</b> |  |  |
| 01-01          | Verbesserung Barrierefreiheit durch Austausch Gehwegbeläge   | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad   |
| 01-02          | Verbesserung Barrierefreiheit an Treppen   | Stadt Bad Pyrmont  |
| 01-06          | Beseitigung der Schäden auf den Rad- und Gehwegen durch Baumwurzeln oder andere Belagsmängel   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| <b>Stufe 4</b> |  |  |
| 07-05          | Beseitigung der Belagsschäden und Neuordnung des Straßenraums An der Saline, z.B. Trennung Fuß- und Radverkehr, Reduktion Fahrbahnbreite Kfz-Verkehr | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Kreisstraßen)  |

## Punktuelle Verbesserung im Radverkehr [Rad1]

#3

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |  |                |                |                       |
|--|--|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 11</b>                      |  |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>  | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 7  | 3              | 1              | 0                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>   | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 6  | 3              | 1              | 1                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, DB, Stadtwerke |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | € - €€€  |                |                |                       |

|   |  |          |          |          |
|---|--|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b> | <b>1</b>   | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung Priorisierungsstufe</b>     | Einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit auf den Komfort und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Bad Pyrmont. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |   |   |
|-------------------------------|---|---|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>   | <b>Zuständigkeit</b>  |
| <b>Stufe 1</b>                |   |   |
| 03-04                         | Erneuerung Markierung Radverkehrsfurten   | Stadt Bad Pyrmont   |
| 03-07                         | Umwandlung der Parkstände in Radabstellanlagen in der Altenastraße  | Stadt Bad Pyrmont   |
| 03-22                         | Abbiegebeziehung von der Oesdorfer Straße in die Bäckerstraße für den Radverkehr  | Stadt Bad Pyrmont   |
| 03-28                         | Prüfung und Kennzeichnung einer Führung des Radverkehrs über den Marktplatz   | Stadt Bad Pyrmont   |
| 03-34                         | Regelmäßige Grünpflege der Geh- und Radwege   | Stadt Bad Pyrmont   |
| 03-39                         | Ergänzung qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen   | Stadt Bad Pyrmont   |
| <b>Stufe 2</b>                |   |   |
| 03-02                         | Vermeidung gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr innerorts. Entfernen des Nutzungsrechts des Gehwegs für den Radverkehr (Zusatzzeichen "Radfahrer frei") | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen)            |
| 03-15                         | Sichere Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn und umgekehrt   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landes- und Kreisstraßen) |
| 03-30                         | Ausbau vorhandener Radabstellanlagen  | Stadt Bad Pyrmont   |

| Stufe 3 |  |                                   |
|---------|--|-----------------------------------|
| 03-18   | Bike+Ride-Parkplätze   | DB, Stadt Bad Pyrmont             |
| Stufe 4 |  |                                   |
| 09-02   | Lademöglichkeiten Pedelecs und E-Bikes an touristisch wichtigen Punkten und am Bahnhof | DB, Stadtwerke, Stadt Bad Pyrmont |

## Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz [Rad2]

#4

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |  |                |                |                       |
|--|--|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 9</b>                       |  |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>  | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 1  | 1              | 5              | 2                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>   | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 1  | 1              | 7              | 0                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Schulen, Landkreis |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | € - €€€  |                |                |                       |

|   |   |          |          |          |
|---|---|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b> | <b>1</b>  | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung Priorisierungsstufe</b>     | Die Maßnahmen des Bündels gehen z.T. mit einem Prüfungsbedarf und daraus folgend hohem Umsetzungsaufwand und/oder Investitionskosten einher. Teilweise ist eine Abstimmung mit der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erforderlich. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |  |  |
|-------------------------------|--|--|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>  | <b>Zuständigkeit</b>   |
| <b>Stufe 1</b>                |  |  |
| 03-21                         | Dauerhafte Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone (Brunnenstraße) in Kombination mit Beschilderung für mehr Achtsamkeit und Gemeinsamkeit | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 2</b>                |  |  |
| 03-05                         | Erstellung eines kommunalen Radverkehrskonzepts  | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 3</b>                |  |  |
| 03-01                         | Schaffung einer durchgängigen Ost-West-Achse für den Radverkehr  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-06                         | Abstimmung der stadtinternen Maßnahmen zum Radverkehr mit den Maßnahmen des Radkonzeptes des Landkreises Hameln-Pyrmont                          | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis   |
| 03-09                         | Schaffung Radinfrastruktur für Schülerverkehr von den östlichen Ortsteilen zum Schulzentrum  | Stadt Bad Pyrmont, Schulen   |
| 03-17                         | Radwegeverbindung schaffen   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |

|       |  |  |
|-------|--|--|
| 03-23 | Attraktivierung der Radverkehrsverbindung im Bereich Forstweg, Bismarckstraße, Auf der Schanze (Ausbau und Ergänzung Radinfrastruktur)                       | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-25 | Prüfung der Einrichtung eines durchgängigen Radwegs auf der Hohenborner Straße Richtung Hagener Straße auf beiden Seiten, Weiterführung Richtung Schulstraße | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Kreisstraßen)  |
| 03-26 | Radverkehrsverbindung Hagener Straße - Schillerstraße - Südstraße  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |

## Sofortmaßnahmen im Radverkehrsnetz [Rad3]

#5

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



| Anzahl Einzelmaßnahmen: 8                       |                   |         |         |                |
|---|-------------------|---------|---------|----------------|
| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering            | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|   | 8                 | 0       | 0       | 0              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1           | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 8                 | 0       | 0       | 0              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | €                 |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen, die die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes, Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit des Radverkehrs erhöhen. Die Zuständigkeit liegt bei der Stadt Bad Pyrmont. |   |   |   |

| Offene Einzelmaßnahmen |   |                   |
|------------------------|---|-------------------|
| ID                     | Beschreibung  | Zuständigkeit     |
| <b>Stufe 1</b>         |   |                   |
| 03-19                  | Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr                           | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-24                  | Freigabe des Radverkehrs im Hopfenwegs (wichtig für den Schülerverkehr)                               | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-31                  | Prüfung und Einrichtung einer Fahrradstraße in der Humboldtstraße                                     | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-33                  | Einrichtung von Schutzstreifen  | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-35                  | Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schulstraße  | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-36                  | Prüfung und Einrichtung einer Fahrradstraße in der Immanuel-Kant-Straße                               | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-37                  | Prüfung und Einrichtung einer Fahrradstraße im Höpperbrückenweg                                       | Stadt Bad Pyrmont |
| 03-38                  | Prüfung und Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bahnhofstraße (zwischen Südstraße und Kaiserplatz) | Stadt Bad Pyrmont |

## Entschleunigung und Verkehrsberuhigung [Kfz1]

#6

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



Anzahl Einzelmaßnahmen: 8

| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering   | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|---|--|---------|---------|----------------|
|   | 3  | 3       | 2       | 0              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1  | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0  | 3       | 3       | 2              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€  |         |         |                |

| Priorisierung des<br>Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|---------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe     | Maßnahmen, die im Zuge von anstehenden Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen sukzessive umgesetzt werden sollten. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung können gleichzeitig einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr haben und Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Bad Pyrmont. |   |   |   |

### Offene Einzelmaßnahmen

| ID             | Beschreibung   | Zuständigkeit  |
|----------------|--|--|
| <b>Stufe 2</b> |  |  |
| 08-03          | Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten der Bergdörfer  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 08-04          | Erneuerung kaputte Fahrbahnschwelle  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 08-08          | Überholverbot an Stellen mit erhöhtem Unfallaufkommen und unübersichtlichen Abschnitten außerorts  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| <b>Stufe 3</b> |  |  |
| 08-05          | Beseitigung der Schäden auf dem Fahrbahnbelag: Erstellung einer Prioritätenliste der Straßen und deren Sanierungsbedarfs und jährliche Anpassung | Stadt Bad Pyrmont  |
| 08-06          | Prüfung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit   | Stadt Bad Pyrmont  |
| 08-09          | Verkehrsberuhigung an Ortseinfahrten durch Mittellinien/Fahrbahnverschwenkung  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |

| Stufe 4 |   |                   |
|---------|---|-------------------|
| 08-01   | Maßnahmen zur Verhinderung Parkstraße als Schleichweg, Entschärfung Knotenpunkt Schloßstraße/Parkstraße | Stadt Bad Pyrmont |
| 08-10   | Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Knotenpunkt Bahnhofstraße/Lügderstraße                            | Stadt Bad Pyrmont |

## Ordnung des (ruhenden) Verkehrs [Kfz2]

#7

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |  |                |                |                       |
|--|--|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 8</b>                       |  |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>                                    | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 3  | 3              | 2              | 0                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>                                   | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 1  | 2              | 4              | 1                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Parkraum AG, Schulen, Polizei |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | € - €€€€   |                |                |                       |

|   |  |          |          |          |
|---|--|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b>       | <b>1</b>   | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung</b><br><b>Priorisierungsstufe</b> | Die Reduzierung der Kfz-Parkstände bzw. eine Verlagerung in (neue) Parkbauten ist ein Prozess der kommenden Jahre mit z.T. hohem Umsetzungsaufwand und/oder Investitionskosten. Für einzelne Maßnahmen sind Abstimmungen mit weiteren Akteuren der Stadt erforderlich. Die schnell und einfach umsetzbaren Maßnahmen dieses Maßnahmenbündels sollten zeitnah angegangen werden, um den Parksuchverkehr zu reduzieren, den öffentlichen Raum neu zu ordnen und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |  |   |
|-------------------------------|--|---|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>  | <b>Zuständigkeit</b>                      |
| <b>Stufe 1</b>                |  |   |
| 02-06                         | Prüfung der Positionen und Ergänzung weiterer Elternhaltestellen | Schulen, Stadt Bad Pyrmont                |
| <b>Stufe 2</b>                |  |   |
| 04-04                         | Einführung Handyparken   | Stadt Bad Pyrmont, Betreiber Handy-Parken |
| 04-06                         | Vereinheitlichung der Parkregelungen in der Parkgebührenzone     | Stadt Bad Pyrmont, Parkraum AG            |
| <b>Stufe 3</b>                |  |   |
| 01-07                         | Verbesserung Behindertenparkplätze                               | Stadt Bad Pyrmont                         |
| 04-01                         | Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt                       | Stadt Bad Pyrmont, Parkraum AG            |
| 04-02                         | Neuer Parkplatz Gondelteich                                      | Stadt Bad Pyrmont                         |
| 04-10                         | Errichtung eines Parkhauses im Bereich des Welger Parkplatzes    | Stadt Bad Pyrmont, ggf. privater Bauherr  |
| <b>Stufe 4</b>                |  |   |
| 04-03                         | Parkraumüberwachung  | Stadt Bad Pyrmont, Polizei                |

## Verbesserungen im ÖPNV-Betrieb (angebotsseitig) [ÖV1]

#8

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



Anzahl Einzelmaßnahmen: 10

| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering   | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|---|--|---------|---------|----------------|
|   | 3  | 4       | 1       | 2              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1  | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0  | 3       | 4       | 3              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, ÖV-Betreiber, Staatsbad, Kliniken, DB |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€€   |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Die Zuständigkeit der ÖPNV-Planung liegt beim Landkreis Hameln-Pyrmont. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen gehen teilweise mit einem größeren Umsetzungsaufwand und Abstimmungsbedarf einher. Die Stadt Bad Pyrmont kann mit den vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen an die zuständigen Aufgabenträger herantreten, um die Dringlichkeit des Anliegens zu verdeutlichen. |   |   |   |

### Offene Einzelmaßnahmen

| ID             | Beschreibung  | Zuständigkeit                              |
|----------------|---|--|
| <b>Stufe 2</b> |   |  |
| 10-04          | Wiedereinführung kostenlose Nutzung des ÖV für Inhaber der Pyrmont-Card 365 | Stadt Bad Pyrmont, ÖV-Betreiber, Staatsbad |
| 10-05          | Prüfung eines Schnellbusses von der Kernstadt zum Bahnhof                   | ÖV-Betreiber                               |
| 10-09          | Anpassung der Größe der Busse an die Nachfrage                              | ÖV-Betreiber                               |
| <b>Stufe 3</b> |   |  |
| 10-03          | Anbindung Kurkliniken mit dem ÖV  | ÖV-Betreiber, Kliniken, Staatsbad          |
| 10-06          | Prüfung der Einrichtung eines Shuttle-Radbusses in die Bergdörfer           | ÖV-Betreiber                               |
| 10-07          | Prüfung einer Takterhöhung der S-Bahn auf 30 min                            | DB   |
| 10-08          | Taktverdichtung des Busverkehrs zwischen Kernstadt und Bergdörfern          | ÖV-Betreiber                               |
| <b>Stufe 4</b> |   |  |
| 10-02          | Ergänzung Bushaltestellen   | ÖV-Betreiber                               |
| 10-10          | Konzept zum Austausch der Busflotte in umweltfreundliche Fahrzeuge          | ÖV-Betreiber                               |
| 10-11          | Prüfung und Neukonzeption der Buslinien                                     | ÖV-Betreiber                               |

## Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung (nachfrageseitig) [ÖV2]

#9

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



| Anzahl Einzelmaßnahmen: 3                       |                         |         |         |                |
|---|-------------------------|---------|---------|----------------|
| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering                  | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|   | 0                       | 2       | 1       | 0              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1                 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0                       | 0       | 2       | 1              |
| Zuständigkeit                                   | ÖV-Betreiber, Landkreis |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | €€                      |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Die Zuständigkeit der ÖPNV-Planung liegt beim Landkreis Hameln-Pyrmont. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen gehen teilweise mit einem größeren Umsetzungsaufwand und Abstimmungsbedarf einher. Die Stadt Bad Pyrmont kann mit den vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen an die zuständigen Aufgabenträger herantreten, um die Dringlichkeit des Anliegens zu verdeutlichen. |   |   |   |

| Offene Einzelmaßnahmen |   |                         |
|------------------------|---|-------------------------|
| ID                     | Beschreibung  | Zuständigkeit           |
| <b>Stufe 3</b>         |   |                         |
| 10-01                  | Einfache, übersichtliche und verständliche Fahrpläne    | ÖV-Betreiber            |
| 10-12                  | Übersichtliches und allgemeinverständliches Tarifsystem | ÖV-Betreiber            |
| <b>Stufe 4</b>         |   |                         |
| 10-13                  | Verbesserung des Komforts an ÖV-Haltestellen            | ÖV-Betreiber, Landkreis |

## Attraktive und sichere Querungshilfen [M1]

#10

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



Anzahl Einzelmaßnahmen: 6

| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering   | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|---|--|---------|---------|----------------|
|   | 1  | 4       | 0       | 1              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1  | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 1  | 0       | 3       | 2              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€  |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Die Maßnahmen des Bündels gehen aufgrund ihrer räumlichen Lage größtenteils mit einem hohen Umsetzungsaufwand und Abstimmungen mit der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einher. |   |   |   |

### Offene Einzelmaßnahmen

| ID             | Beschreibung   | Zuständigkeit  |
|----------------|--|--|
| <b>Stufe 1</b> |  |  |
| 03-29          | Prüfung von Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr in der Süd- und Schillerstraße  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| <b>Stufe 3</b> |  |  |
| 01-03          | Barrierefreier Ausbau der Querungshilfen   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 03-32          | Erhalt der beiden Fuß-/Radfahrbrücken in der Bahnhofstraße über die Emmer (wichtige Wegebeziehung zwischen Innenstadt und Bahnhof) | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr                     |
| 08-11          | Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Knotenpunkt Schillerstraße/Mühlenstraße  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr                     |
| <b>Stufe 4</b> |  |  |
| 07-04          | Verbesserung Sichtverhältnisse Querungshilfe Untere Hauptallee   | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 07-08          | Einrichtung neuer Querungshilfen im Fuß- und Radverkehr  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |

## Förderung der Intermodalität [M2]

#11

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



| Anzahl Einzelmaßnahmen: 7                       |  |         |         |                |
|---|--|---------|---------|----------------|
| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering   | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|   | 0  | 4       | 2       | 1              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1  | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0  | 0       | 0       | 7              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis/Smart City, DB, Bikesharing-/Carsharing-Betreibende (z.B. gGmbH, Stadtwerke, Unternehmen (Tankstellenbetreiber, Autohändler), Tourismusverband, Kliniken, externe Anbietende) |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | €€ - €€€€  |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels              | 1   | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| <b>Begründung</b><br><b>Priorisierungsstufe</b> | Fortlaufender Prozess in den kommenden Jahren, z.T. Abstimmung mit weiteren Akteuren notwendig. |   |   |   |

| Offene Einzelmaßnahmen |   |  |
|------------------------|---|--|
| ID                     | Beschreibung                                    | Zuständigkeit  |
| <b>Stufe 4</b>         |   |  |
| 05-01                  | Mobilitäts-App für den Landkreis Hameln-Pyrmont | Stadt Bad Pyrmont, Car- und Bikesharing-Betreibende, Verkehrsbetriebe, Nachbarkommunen, Landkreis, Politik, Smart City   |
| 05-02                  | Digitale Mitfahrzentrale                        | Stadt Bad Pyrmont, private Unternehmen, ggf. Landkreis/Smart City  |
| 05-03                  | Implementierung Bikesharing                     | Stadt Bad Pyrmont, Bikesharing-Betreibende (z.B. Stadtwerke, Unternehmen (Tankstellenbetreiber, Autohändler), Tourismusverband, Kliniken, externe Anbietende)        |
| 05-04                  | Implementierung Carsharing                      | Stadt Bad Pyrmont, Carsharing-Betreibende (z.B. gGmbH, private Unternehmen (Tankstellenbetreiber, Autohändler), Stadtwerke, Kliniken, externe Anbietende), Landkreis |
| 05-05                  | On-Demand-Verkehr oder Bürgerbus Bergdörfer     | ÖV-Betreiber, Landkreis  |
| 05-06                  | Implementierung E-Scooter-Sharing               | Stadt Bad Pyrmont, E-Scooter-Betreibende (z.B. Stadtwerke, Unternehmen (Tankstellenbetreiber, Autohändler), Tourismusverband, externe Anbietende)                    |
| 05-07                  | Mobilitätsstation/ZOB Bahnhof                   | DB, Stadtwerke, Stadt Bad Pyrmont  |

## Orientierung für Einwohnende und Ortsfremde [M3]

#12

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



Anzahl Einzelmaßnahmen: 8

| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering   | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|---|--|---------|---------|----------------|
|   | 5  | 2       | 0       | 1              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1  | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 3  | 2       | 2       | 1              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Bad Pyrmont Tourismus, Nachbarkommunen, Landkreis, Staatsbad, ggf. private Eigentümer der Flächen |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€  |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Einfache und schnell umsetzbare Maßnahmen, die vorhandenen Routen und perspektivisch hergestellte Wegeverbindungen kommunizieren (Fuß- und Radverkehr) oder den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum ordnen. Die Zuständigkeit liegt größtenteils bei der Stadt Bad Pyrmont. |   |   |   |

Offene Einzelmaßnahmen

| ID             | Beschreibung  | Zuständigkeit  |
|----------------|---|--|
| <b>Stufe 1</b> |   |  |
| 03-03          | Beschilderung Zweirichtungsradwege (VZ 1000-31 StVO)  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-16          | Durchlässige Sackgassen für Rad- und Fußverkehr (VZ 357-50 StVO)  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-20          | Prüfung und ggf. Erneuerung Wegweisung  | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis                             |
| <b>Stufe 2</b> |   |  |
| 01-08          | Erstellung eines analogen und digitalen Stadtplans mit Informationen zu barrierefreien Wegen, Behindertentoiletten etc. | Stadt Bad Pyrmont, Bad Pyrmont Tourismus                 |
| 04-07          | Einheitliche und leicht verständliche Beschilderung der Parkplätze (öffentlich und privat)                              | Stadt Bad Pyrmont, ggf. private Eigentümer der Flächen   |
| <b>Stufe 3</b> |   |  |
| 03-27          | Konzeption Tourismusradnetz   | Stadt Bad Pyrmont, Nachbarkommunen, Landkreis, Staatsbad |
| 04-05          | Dynamisches Parkleitsystem  | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 4</b> |   |  |
| 07-13          | Konzeption und Einrichtung eines Fußwegeleitsystems   | Stadt Bad Pyrmont  |

## Neuaufteilung des Straßenraums [M4]

#13

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



| Anzahl Einzelmaßnahmen: 11                      |   |         |         |                |
|---|---|---------|---------|----------------|
| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering  | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|   | 2   | 3       | 5       | 1              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1   | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 0   | 2       | 4       | 5              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€€€  |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1   | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Begründung<br>Priorisierungsstufe  | Die Umgestaltung von Knotenpunkten oder Straßenräumen geht mit einem hohen Umsetzungsaufwand und/oder Investitionskosten. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind als Daueraufgabe zu verstehen und insbesondere im Zuge von anstehenden Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen und sukzessive umzusetzen. |   |   |   |

| Offene Einzelmaßnahmen |  |  |
|------------------------|--|--|
| ID                     | Beschreibung   | Zuständigkeit  |
| <b>Stufe 2</b>         |  |  |
| 03-08                  | Umgestaltung zur Verbesserung der Radverkehrsführung und Erhöhung der Sicherheit an den Knotenpunkten Bahnhofstraße/Südstraße, Lügder –/Dringenauer Straße | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 03-14                  | Beseitigung der Engstelle bei der Unterführung In der Marsch/An der Fried/Dringenauer Straße   | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 3</b>         |  |  |
| 03-10                  | Beseitigung der Engstelle bei der Unterführung Lügderstraße/Thaler Landstraße  | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 03-11                  | Anpassung Radverkehrsinfrastruktur in der Schloßstraße   | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-12                  | Beseitigung der Engstelle in der Neuen Straße/In der Marsch  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 03-13                  | Brückenneubau An der Saline  | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 4</b>         |  |  |
| 07-02                  | Neuordnung Straßenraum Heiligenangerstraße/Kirchstraße   | Stadt Bad Pyrmont  |

|       |   |  |
|-------|---|--|
| 07-06 | Abschnittsweise Prüfung einer Verbreiterung von schmalen Gehwegen durch Neuordnung des Straßenraums im Zuge von Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen               | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 07-07 | Prüfung einer Neuordnung des Straßenraums im Zuge von Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen, ggf. Neubau Gehweg bei fehlender Fußinfrastruktur ein- oder beidseitig | Stadt Bad Pyrmont, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (bei Landesstraßen) |
| 07-09 | Neuordnung Straßenraum in der Hagener Straße  | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis   |
| 07-10 | Neuordnung Straßenraum in der Lortzinger Straße   | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis   |

## Attraktives und zukunftsfähiges Bad Pyrmont [M5]

#14

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |   |                |                |                       |
|--|---|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 5</b>                       |   |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>   | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 0   | 4              | 1              | 0                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>  | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 0   | 0              | 3              | 2                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Vereine und Verbände, soziale Dienste, Einzelhandel, Gewerbe und Dienstleistungen, Stadtwerke, Landkreis, DB |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | €€ - €€€  |                |                |                       |

|   |   |          |          |          |
|---|---|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b> | <b>1</b>  | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung Priorisierungsstufe</b>     | Für die Maßnahmen des Bündels sind Abstimmungen mit weiteren Akteuren der Stadt erforderlich. Die Umsetzung der Maßnahmen ermöglicht vor dem Hintergrund des demographischen Wandels die soziale Teilhabe von nicht/wenig mobilen Einwohnenden und trägt zu einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt bei. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |  |  |
|-------------------------------|--|--|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>  | <b>Zuständigkeit</b>   |
| <b>Stufe 3</b>                |  |  |
| 01-09                         | Einführung eines Lieferdienstes (Einkauf, Versorgung) für wenig oder nicht mobile Personen   | Stadt Bad Pyrmont, Vereine und Verbände, soziale Dienste, Einzelhandel |
| 08-07                         | Bündelung des Lieferverkehrs in der Kernstadt (vor allem rund um die Fußgängerzone) in Micro Hubs, Feinverteilung z.B. durch Lastenräder und Kleinfahrzeuge                          | Stadt Bad Pyrmont, Gewerbe und Dienstleistungen                        |
| 08-12                         | Behördliches Mobilitätsmanagement  | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 4</b>                |  |  |
| 08-02                         | Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge, Unterstützung bei der Auswahl, Finanzierung und Anschaffung ggf. über den Landkreis Hameln-Pyrmont möglich | Stadt Bad Pyrmont, Stadtwerke, Landkreis                               |
| 09-01                         | Ausweitung E-Ladeinfrastruktur Kfz   | DB, Stadtwerke, Stadt Bad Pyrmont                                      |

## Zielgruppenspezifische Mobilitätsbildung [M6]

#15

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



| Anzahl Einzelmaßnahmen: 7                       |   |         |         |                |
|---|---|---------|---------|----------------|
| Umsetzungsaufwand<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | Gering  | Mittel  | Hoch    | Prüfungsbedarf |
|   | 3   | 4       | 0       | 0              |
| Priorisierungsstufe<br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | Stufe 1   | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4        |
|   | 2   | 3       | 2       | 0              |
| Zuständigkeit                                   | Stadt Bad Pyrmont, Schulen, Kindergärten, Polizei, ÖV-Betreiber, Landkreis, Unternehmen |         |         |                |
| Qual. Kostenschätzung                           | € - €€  |         |         |                |

| Priorisierung des Maßnahmenbündels | 1  | 2 | 3 | 4 |
|------------------------------------|--|---|---|---|
| Begründung Priorisierungsstufe     | Kommunikative, begleitende Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur (weiche Maßnahmen). Größtenteils einfach umsetzbare Maßnahmen mit geringen Investitionskosten, die zu einem Mobilitätswandel in der Stadt Bad Pyrmont beitragen können. Die Stadt Bad Pyrmont kann die Zielgruppen initial informieren und motivieren. |   |   |   |

| Offene Einzelmaßnahmen |   |   |
|------------------------|---|---|
| ID                     | Beschreibung  | Zuständigkeit                                       |
| <b>Stufe 1</b>         |   |   |
| 02-03                  | Neuaufgabe der Schulwegepläne für die Grundschulen und Radschulwegepläne für die (weiterführenden) Schulen    | Schulen, Stadt Bad Pyrmont                          |
| 02-04                  | Etablierung Walking Bus   | Grundschulen, Stadt Bad Pyrmont                     |
| <b>Stufe 2</b>         |   |   |
| 02-05                  | Durchführung von Trainings für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in den Schulen                           | Schulen, ÖV-Betreiber                               |
| 02-09                  | Etablierung von Maßnahmen zur Stärkung der Kindermobilität, z.B. Verkehrsschau, Fahrradcheck, Fußgängerdiplom | Kindergärten, Schulen, Polizei, Stadt Bad Pyrmont   |
| 04-08                  | Kampagne Nutzung private Parkflächen  | Stadt Bad Pyrmont                                   |
| <b>Stufe 3</b>         |   |   |
| 02-07                  | Mobilitätsberatung für persönlichen klimafreundlichen Schulweg, Qualifizierung Mobilitätsberater              | Schulen, Stadt Bad Pyrmont, Landkreis, ÖV-Betreiber |
| 08-13                  | Betriebliches Mobilitätsmanagement  | Stadt Bad Pyrmont, Unternehmen                      |

## Klimaanpassung & Aufenthaltsqualität Kernstadt [M7]

#16

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



|  |   |                |                |                       |
|--|---|----------------|----------------|-----------------------|
| <b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 9</b>                       |   |                |                |                       |
| <b>Umsetzungsaufwand</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen]   | <b>Gering</b>   | <b>Mittel</b>  | <b>Hoch</b>    | <b>Prüfungsbedarf</b> |
|  | 1   | 2              | 2              | 4                     |
| <b>Priorisierungsstufe</b><br>[Anzahl Einzelmaßnahmen] | <b>Stufe 1</b>  | <b>Stufe 2</b> | <b>Stufe 3</b> | <b>Stufe 4</b>        |
|  | 1   | 2              | 6              | 0                     |
| <b>Zuständigkeit</b>                                   | Stadt Bad Pyrmont, Gastronomie, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Immobilienmanagement, Staatsbad, DB, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Immobilienmanagement |                |                |                       |
| <b>Qual. Kostenschätzung</b>                           | € - €€€€  |                |                |                       |

|   |   |          |          |          |
|---|---|----------|----------|----------|
| <b>Priorisierung des Maßnahmenbündels</b>       | <b>1</b>  | <b>2</b> | <b>3</b> | <b>4</b> |
| <b>Begründung</b><br><b>Priorisierungsstufe</b> | Maßnahmen zur Erhöhung der Klimaresilienz, Aufenthalts- und Lebensqualität in der Kernstadt Bad Pyrmonts. |          |          |          |

| <b>Offene Einzelmaßnahmen</b> |   |  |
|-------------------------------|---|--|
| <b>ID</b>                     | <b>Beschreibung</b>   | <b>Zuständigkeit</b>   |
| <b>Stufe 1</b>                |   |  |
| 06-07                         | Erhalt und Ausbau des Konzepts der „Netten Toilette“  | Stadt Bad Pyrmont, Gastronomie, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Immobilienmanagement, Staatsbad |
| <b>Stufe 2</b>                |   |  |
| 06-02                         | Erhöhung Aufenthaltsqualität in der Kernstadt, z.B. Grünflächen/Bäume, Sitzmöglichkeiten, Spielelemente, Shared Space | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad   |
| 06-05                         | Reduzierung sozialer Angsträume   | Stadt Bad Pyrmont  |
| <b>Stufe 3</b>                |   |  |
| 06-01                         | Neuausrichtung Flaniermeile Hauptallee, Allee Schloßstraße  | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad   |
| 06-03                         | Stadtplanerischer Wettbewerb Neugestaltung Brunnenstraße  | Stadt Bad Pyrmont  |
| 06-04                         | Verschattungs- und Sonnenschutzmaßnahmen  | Stadt Bad Pyrmont, Staatsbad   |
| 06-06                         | Prüfung Dach- und Fassadenbegrünung öffentliche Gebäude   | Stadt Bad Pyrmont, Immobilienmanagement  |
| 06-08                         | Erhöhung Aufenthaltsqualität Bahnhofsvorplatz   | Stadt Bad Pyrmont, DB, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr                         |
| 11-01                         | Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutz-Teilkonzepts  | Stadt Bad Pyrmont, Landkreis   |