

GOS mbH Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bad Pyrmont

# Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Bericht



## Impressum

### Auftraggeberin (AG)

GOS Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung mbH  
Sanierungsträger und Treuhänder der Stadt Bad Pyrmont  
Kleiner Kuhberg 22-26  
24103 Kiel

### Auftragnehmerin



#### Karlsruhe

INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstr. 3  
76131 Karlsruhe

+49 (721) 98 77 94 - 00  
karlsruhe@inovaplan.de

info@inovaplan.de  
www.inovaplan.de

#### München

INOVAPLAN GmbH  
Am Wiesenhang 19  
81377 München

+ 49 (89) 50 03 54 - 0  
muenchen@inovaplan.de



### Projektteam

Dr.-Ing. Tim Hilgert  
M.Sc. Jessica Hobusch  
Dipl.-Ing. Sabine Michels  
PD Dr.-Ing Martin Kagerbauer

Karlsruhe, 11. April 2025

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Projektziele .....</b>	<b>10</b>
1.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets .....	11
1.2	Projekttablauf.....	12
<b>2</b>	<b>Beteiligungsprozess .....</b>	<b>13</b>
2.1	Beteiligung der Fachakteure .....	13
2.1.1	Jour fixe und Maßnahmenworkshop Stadtverwaltung.....	13
2.1.2	Dialog digitale Zukunft.....	13
2.1.3	Bau-, Klima- und Umweltausschuss .....	14
2.2	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger .....	14
2.2.1	Tag der Städtebauförderung.....	14
2.2.2	Auftaktveranstaltung .....	14
2.2.3	Online-Beteiligung .....	15
2.2.4	Kinderrechtefest .....	15
2.2.5	Maßnahmenworkshop Öffentlichkeit.....	16
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>17</b>
3.1	Methodik.....	17
3.1.1	Datengrundlagen .....	17
3.1.2	Vor-Ort-Erhebung .....	17
3.2	Siedlungs- und stadtstrukturelle Einordnung .....	18
3.2.1	Bevölkerungsstruktur .....	19
3.2.2	Pendelverflechtungen.....	20
3.2.3	Quellen und Ziele.....	23
3.3	Analyse des Verkehrsangebots .....	25
3.3.1	Motorisierter Individualverkehr .....	25
3.3.1.1	Fließender MIV .....	26
3.3.1.2	Ruhender MIV .....	29
3.3.1.3	E-Ladeinfrastruktur.....	33
3.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	34
3.3.2.1	Schienengebundener Personennahverkehr und Busangebot .....	35

3.3.2.2	Erschließungsqualität .....	37
3.3.2.3	Intermodalität .....	38
3.3.3	Radverkehr.....	39
3.3.3.1	Radverkehrsinfrastruktur .....	39
3.3.3.2	Radabstellanlagen und Serviceinfrastruktur .....	42
3.3.4	Fußverkehr.....	43
3.3.4.1	Barrierefreiheit .....	44
3.3.4.2	Kindermobilität.....	46
3.3.5	Neue Mobilitätsformen .....	47
3.4	Unfallanalyse.....	47
3.5	Ergebnisse der Beteiligungen .....	50
3.5.1	Online-Beteiligung .....	50
3.5.1.1	Verkehrliche Entwicklung und persönliche Mobilität.....	50
3.5.1.2	Bewertung der Handlungsfelder .....	52
3.5.1.3	Soziodemographie und persönliche Mobilität .....	53
3.5.2	Kinderrechtfest .....	54
3.6	Stärken-Schwächen-Analyse .....	55
3.7	Identifizierung von Handlungsfeldern .....	57
<b>4</b>	<b>Maßnahmenkonzept.....</b>	<b>59</b>
4.1	Methodik.....	59
4.2	Maßnahmen für Bad Pyrmont .....	61
4.2.1	Durchgängige Barrierefreiheit .....	61
4.2.2	Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität.....	62
4.2.3	Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur.....	63
4.2.4	Parkraummanagement in der Innenstadt.....	65
4.2.5	Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikesharing) .....	66
4.2.6	Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze) .....	67
4.2.7	Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur .....	68
4.2.8	Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung.....	69
4.2.9	Ausbau Ladeinfrastruktur .....	70
4.2.10	Ausbau ÖV-Angebot .....	71
4.2.11	Maßnahmen Sanierungsgebiet „Innenstadt“ .....	72

4.2.12	Vertiefte Planungen .....	73
4.2.12.1	Achse Heiligenangerstraße/Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße .....	74
4.2.12.2	Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße/Bahnhofstraße/Humboldtstraße) .....	76
4.2.12.3	Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße/Parkstraße .....	77
4.2.12.4	Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße .....	78
4.2.13	Parkleitkonzept .....	79
<b>4.3</b>	<b>Maßnahmenpriorisierung .....</b>	<b>82</b>
<b>4.4</b>	<b>Maßnahmenbündelung .....</b>	<b>84</b>
4.4.1	Maßnahmenplan .....	87
4.4.2	Schlüsselmaßnahmen .....	88
<b>4.5</b>	<b>Hinweise zur Umsetzung .....</b>	<b>90</b>
4.5.1	Maßnahmen zur Klimaanpassung .....	90
4.5.2	Verkehrsberuhigende Maßnahmen .....	91
4.5.3	Micro-Hubs .....	94
4.5.4	Schnittstelle Tourismus .....	94
4.5.5	Verkehrsversuche .....	95
4.5.6	Information und Kommunikation .....	96
<b>5</b>	<b>Fazit und Ausblick .....</b>	<b>97</b>
<b>6</b>	<b>Anlagen .....</b>	<b>99</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Räumliche Einordnung des Sanierungsgebiets „Innenstadt“ .....	11
Abbildung 2	Projekttablauf Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ .....	12
Abbildung 3	Begleitender Beteiligungsprozess zum Verkehrsentwicklungskonzept Bad Pymont .....	13
Abbildung 4	Erhobene Strecken der Begehung/Befahrung im Mai 2024.....	18
Abbildung 5	Räumliche Eingliederung der Stadt Bad Pymont .....	19
Abbildung 6	Pendelstatistik Bad Pymont 2022 .....	21
Abbildung 7	Einpendelgebiete in die Stadt Bad Pymont im Jahr 2022 .....	22
Abbildung 8	Auspendelgebiete aus der Stadt Bad Pymont im Jahr 2022 .....	22
Abbildung 9	Wichtige Quellen und Ziele.....	24
Abbildung 10	Pkw-Bestand Bad Pymont 2010 bis 2024.....	26
Abbildung 11	Straßennetz und zulässige Kfz-Geschwindigkeiten .....	27
Abbildung 12	Übersicht Abschnitte Zählstellen Bad Pymont.....	28
Abbildung 13	Parkplätze und Parkraumbewirtschaftung Bad Pymont .....	30
Abbildung 14	Parkhaus Rauchstraße; Parkplatz ohne Kennzeichnung öffentlich/privat in der Oedsorfer Str. ....	30
Abbildung 15	Weitere Parkregelungen innerhalb der Parkgebührenzone.....	31
Abbildung 16	Welger-Parkplatz; statisches Parkleitsystem.....	32
Abbildung 17	Parken im Straßenraum Sanierungsgebiet „Innenstadt“ .....	32
Abbildung 18	Eindeutiges und uneindeutiges halbaufgesetztes Parken auf der Fahrbahn und dem Gehweg.....	33
Abbildung 19	E-Ladeinfrastruktur Bad Pymont.....	34
Abbildung 20	Schienenetz und ÖPNV-Haltestellen Bad Pymont .....	35
Abbildung 21	Haltestellenkap in der Brunnenstraße; Busbucht an der Hauptpost .....	37
Abbildung 22	Erschließungsqualität ÖPNV-Angebot .....	38
Abbildung 23	Führungsformen des Radverkehrs an den erhobenen Strecken.....	40

Abbildung 24	Gemeinsamer Geh- und Radweg in Hagen; für Radverkehr freigegebene Einbahnstraße.....	41
Abbildung 25	L 426 ohne Radverkehrsinfrastruktur (Ri. Gießem); L 430 mit fahrbahnbegleitendem Radweg .....	41
Abbildung 26	Radabstellanlagen Bad Pyrmont.....	42
Abbildung 27	Servicestation am Rathaus; Anlehnbügel in der Brunnenstraße.....	43
Abbildung 28	Eingeschränkt nutzbare Breite des Gehwegs; schlechte Oberflächenbeschaffenheit .....	44
Abbildung 29	Flaniermeile in der Hauptallee; Fußgängerzone in der Brunnenstraße .....	44
Abbildung 30	Höhenunterschied Brunnenstraße; Natursteinpflaster Querung Brunnenstraße ...	45
Abbildung 31	Laufband in der Schloßstraße; barrierefreier Fußgängerüberweg in der Lortzingstraße.....	46
Abbildung 32	Elternhaltstellen in Oesdorfer Straße und Bahnhofstraße .....	46
Abbildung 33	Unfallorte polizeilich erfasster Unfälle (2021-2023) .....	49
Abbildung 34	Bewertung der Verkehrsmodi in Schulnoten (Mittelwert).....	51
Abbildung 35	Ergebnisse zur Einschätzung persönlicher Mobilitätsaspekte.....	52
Abbildung 36	Ergebnisse der gewichteten Priorisierung der Handlungsfelder .....	53
Abbildung 37	Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmodi .....	54
Abbildung 38	Ergebnisse der Beteiligung am Kinderfest.....	54
Abbildung 39	Ergebnisse der Beteiligung am Kinderrechtefest – Anreise und größter Handlungsbedarf .....	55
Abbildung 40	Übersicht der Teilräume für die Stärken-Schwächen-Analyse .....	56
Abbildung 41	Exemplarischer Steckbrief .....	57
Abbildung 42	Methodisches Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung für Bad Pyrmont.....	59
Abbildung 43	Maßnahmen für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ .....	72
Abbildung 44	Übersichtskarte vertiefte Planungen.....	73
Abbildung 45	Vorgehen in der Erstellung des Parkleitkonzeptes .....	79
Abbildung 46	Unterteilung des Parkleitsystems in einen statischen und einen dynamischen Teil	80
Abbildung 47	Standorte für das dynamische Parkleitsystem .....	81
Abbildung 48	Zwei Schritte zur empfohlenen Maßnahmenpriorisierung .....	82

---

Abbildung 49	Exemplarischer Maßnahmensteckbrief eines Maßnahmenbündels.....	85
Abbildung 50	Maßnahmenplan – Übersicht und Priorisierung der Maßnahmenbündel.....	87
Abbildung 51	Begrünung im Straßenraum und Baumrigole.....	90
Abbildung 52	Micro-Hub Karlsruhe im Parkhaus Marktplatz.....	94

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Bevölkerungsverteilung Stadt Bad Pyrmont (Stand: August 2024).....	20
Tabelle 2	Ergebnisse Zählzeiten 2010 und 2021 (gerundet) [Kfz/24 h].....	29
Tabelle 3	ÖPNV-Angebot und Takt Bad Pyrmont.....	36
Tabelle 4	Unfälle mit Personenschaden differenziert nach Unfallkategorie.....	48
Tabelle 5	Erläuterungen zu den identifizierten Handlungsfeldern.....	58
Tabelle 6	Übersicht der unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens.....	64
Tabelle 7	Schritt 1 – Relevanzeinstufung der Handlungsfelder.....	82
Tabelle 8	Schritt 2 – Kategorien überschlägiger Umsetzungsaufwand.....	83
Tabelle 9	Ergebnis – Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung (Einzelmaßnahmen).....	84
Tabelle 10	Übersicht über die Maßnahmenbündel.....	86

## Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ARAS	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
EMoG	Elektromobilitätsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
GOS	Gesellschaft für Stadterneuerung und Ortsentwicklung
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LK	Landkreis
LV	Leichtverkehrsstärke
MIV	Motorisierter Individualverkehr
M Uko	Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
SV	Schwerverkehrsstärke
THG	Treibhausgas
UHS	Unfallhäufungsstelle
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept

## 1 Ausgangslage und Projektziele

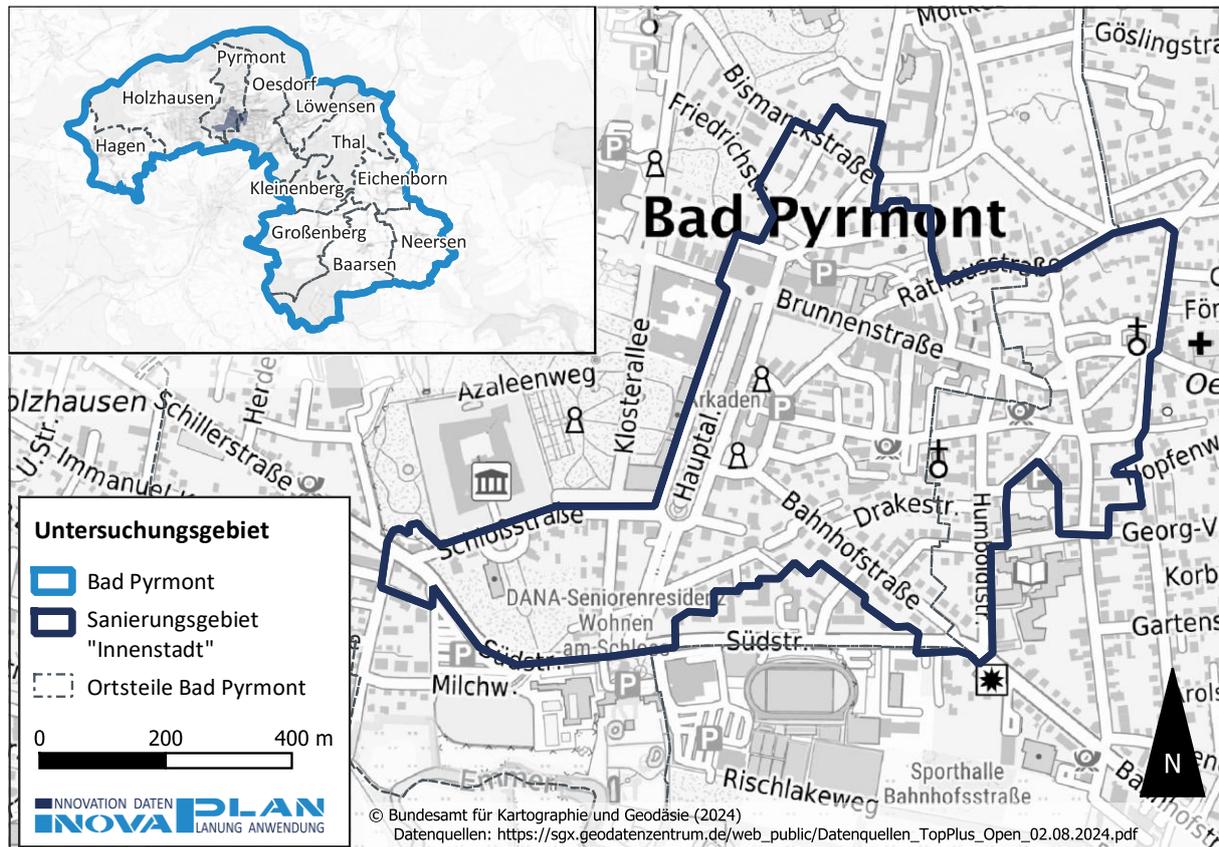
Die im Südwesten des Weserberglands gelegene Stadt Bad Pyrmont mit ihren rund 20.000 Einwohnenden ist Mittelzentrum und Kurstadt des Landkreises Hameln-Pyrmont. Als niedersächsisches Staatsbad sind in Bad Pyrmont bedeutende Kur- und Kultureinrichtungen mit hoher Attraktivität für den Tages- und Ferientourismus angesiedelt. In Bad Pyrmont dominiert bisher der motorisierte Individualverkehr (MIV), der insbesondere Durchgangsverkehre in der Innenstadt und den umliegenden Ortsteilen Holzhausen und Oesdorf erzeugt. Die zentralen Bereiche der Stadt sind von ruhendem Verkehr geprägt. Infolge der Covid-19-Pandemie und den Risiken bzw. Auswirkungen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage sind im Zentrum der Stadt zunehmend Geschäftsschließungen und Leerstände zu verzeichnen. Zudem ergeben sich durch stetige Entwicklungen des demographischen Wandels und Klimawandels Auswirkungen und neue Anforderungen für die Mobilität der Bevölkerung sowie das örtliche Verkehrsgeschehen.

Im Zuge einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Stadt soll ein Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) erstellt werden. Ziel ist es, konzeptionelle Ansätze und Maßnahmen für die Schaffung eines integrierten und effizienten Mobilitätssystems für Bad Pyrmont zu entwickeln, um die negativen Auswirkungen des MIV wie Stau, Lärm und Emissionen zu reduzieren. Der Fokus hierbei liegt insbesondere auf der Verbesserung und Stärkung des Umweltverbunds und neuer Mobilitätsformen. Für die Themenfelder Mobilität und Verkehr hat sich die Stadt Bad Pyrmont die folgenden Schwerpunkte gesetzt:

- **Optimierung der Mobilität für alle Verkehrsarten:** Entwicklung eines integrierten und effizienten Verkehrssystems mit komfortablen und verknüpfenden Angeboten für alle Verkehrsteilnehmenden unter Berücksichtigung aller Verkehrsmodi.
- **Reduzierung der Verkehrsbelastung:** Entlastung der Innenstadt durch Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine intelligente Verkehrsplanung. Vermeidung von Durchgangsverkehren und Parkplatzsuchverkehr.
- **Veränderung des Mobilitätsverhaltens:** Ausbau der bestehenden Ansätze zur Förderung alternativer Mobilitätsarten und Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.
- **Vermeidung und Verringerung negativer Umwelteinflüsse:** Unter Berücksichtigung der o.g. Punkte soll das Verkehrsentwicklungskonzept zu einer Reduzierung negativer Emissionen (Lärm, Geruch und Treibhausgas (THG) CO<sub>2</sub>) beitragen.

## 1.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Die Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts ist in das Sanierungsverfahren „Innenstadt“ des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ des Landes und des Bundes eingebettet. In diesem Kontext soll der Fokus bei der Bestandsanalyse und der Maßnahmenentwicklung auf dem zentral gelegenen Sanierungsgebiet „Innenstadt“ liegen (vgl. Abbildung 1).



**Abbildung 1** Räumliche Einordnung des Sanierungsgebiets „Innenstadt“  
 (Quelle: Leistungsbeschreibung Vergabeverfahren)

Im Sinne einer gesamthaften Weiterentwicklung des Mobilitätssystems wird neben dem Sanierungsgebiet auch das umliegende Stadtgebiet berücksichtigt. Konkret zu nennen ist die Kernstadt, bestehend aus den drei Ortsteilen Pyrmont, Oesdorf und Holzhausen, auf die sich mit 17.000 Einwohnenden bereits ein Großteil der Bad Pyrmonter Bevölkerung verteilt. Darüber hinaus werden auch Maßnahmen auf Gesamtstadtebene in die Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts einfließen.

## 1.2 Projektablauf

Der Projektablauf und der Bericht gliedern sich in verschiedene Arbeitspakete. Abbildung 2 stellt die unterschiedlichen Bearbeitungsschritte sowie den zeitlichen Ablauf der Projektdurchführung dar.



**Abbildung 2** Projektablauf Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Arbeiten des Verkehrsentwicklungskonzept beginnen mit einer Analyse der Datengrundlagen sowie einer Begehung vor Ort in Bad Pyrmont (vgl. Kapitel 3). Parallel dazu werden das vorhandene Verkehrsangebot analysiert, gutachterlich bewertet sowie Stärken und Schwächen herausgearbeitet (vgl. Kapitel 3.3). Darauf aufbauend werden räumliche Handlungsbereiche und vorrangige Handlungsfelder identifiziert (vgl. Kapitel 3.7). Auf der Bestandsanalyse aufbauend wird abschließend ein geeignetes Maßnahmenkonzept entwickelt (vgl. Kapitel 4).

Parallel zu den inhaltlichen Arbeiten werden im Rahmen eines begleitenden Beteiligungsprozesses (vgl. Kapitel 2) die Stadtverwaltung, Fachöffentlichkeit, Politik sowie Bürgerinnen und Bürger über die laufenden Planungen des Verkehrsentwicklungskonzepts informiert und eingebunden.

## 2 Beteiligungsprozess

Ergänzend zu den inhaltlichen Arbeiten werden im Rahmen eines begleitenden Beteiligungsprozesses verschiedene Fachakteure (vgl. Kapitel 2.1) und die Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 2.2) in die Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts eingebunden (vgl. Abbildung 3).



**Abbildung 3** Begleitender Beteiligungsprozess zum Verkehrsentwicklungskonzept Bad Pyrmont  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 2.1 Beteiligung der Fachakteure

Der aktuelle Stand der Planungen wird regelmäßig mit der Stadtverwaltung im Rahmen eines monatlichen Jour fixes diskutiert und abgestimmt.

#### 2.1.1 Jour fixe und Maßnahmenworkshop Stadtverwaltung

Im Rahmen des verwaltungsinternen Jour fixes finden parallel zu den planerischen Arbeiten alle vier Wochen Abstimmungstermine zwischen dem Fachplanungsbüro und der Stadt statt. Hierbei werden laufend die aktuellen Projektstände diskutiert und weitere Vorgehensweisen abgestimmt. Ebenso erfolgen inhaltliche und terminliche Abstimmungen zum begleitenden Beteiligungsprozess der Politik und Öffentlichkeit. Zudem fand ein interner Workshop während der Maßnahmenentwicklung statt. Die Dokumentation des internen Maßnahmenworkshops befindet sich in Anlage 1.1.

#### 2.1.2 Dialog digitale Zukunft

Der von der Stabsstelle Wirtschaftsförderung organisierte Dialog digitale Zukunft fand unter dem Motto "Innovationen von morgen, Teilen ist das neue Haben" am 23. Oktober 2024 statt. Im Rahmen dessen hatten die rund 80 Teilnehmenden aus Politik, Wirtschaft, Handel, Dienstleistungen sowie aus Vereinen und Behörden die Möglichkeit, ihre Visionen zu vier verschiedenen Themenbereichen zu teilen und gemeinsam Lösungen zu arbeiten, die das Leben in Pad Pyrmont nachhaltig verbessern können. Die vier Themenbereiche Gesundheit, Infrastruktur/Umweltsensorik, Mobilität und Tourismus wurden zunächst durch Impulsvorträge vorgestellt. In anschließenden Workshops wurden in

Kleingruppen unter anderem Chancen und Risiken, Ideen sowie die nächsten Schritte und benötigten Akteure auf eigens dafür zusammengestellten Plakaten für die vier Themenbereiche festgehalten. Im Dialog digitale Zukunft wurden wertvolle Denk- und Handlungsanstöße für eine digitale und nachhaltige Entwicklung von Bad Pyrmont gesammelt, die im Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 4) berücksichtigt wurden.

### **2.1.3 Bau-, Klima- und Umweltausschuss**

Zum Abschluss des Projekts fand am 25. März 2025 eine Präsentation der wesentlichen Ergebnisse und Empfehlungen zum Projekt im Bau-, Klima und Umweltausschuss statt. Der Ausschuss war öffentlich, sodass auch interessierte Bürgerinnen und Bürger eingeladen waren. Den Teilnehmenden wurden die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse, Beteiligungen mit den Stakeholdern und der Öffentlichkeit und dem Maßnahmenkonzept vorgestellt. Des Weiteren wurden die Schlüsselmaßnahmen, deren Realisierung aus fachplanerischer Sicht prioritär erfolgen sollte, dargelegt.

## **2.2 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**

Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, sich im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung und einer Online-Befragung in die laufende Projektbearbeitungen einzubringen und über die zukünftige Planung der Mobilität in Bad Pyrmont zu informieren und diskutieren. Zudem wurde über ein Plakat im Rahmen des Tages der Städtebauförderung über das Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ informiert. Im Rahmen des Kinderrechteffests Ende Juli 2024 erfolgte zudem eine Beteiligung der Familien mit Kindern in Form von einer Befragung.

### **2.2.1 Tag der Städtebauförderung**

Als Sanierungsträgerin der Stadt Bad Pyrmont organisiert die Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung (GOS) regelmäßig Öffentlichkeitsveranstaltungen und -beteiligungen zum Thema Sanierungsgebiet „Innenstadt“ und private Förderung. Am 4. Mai 2024 fand der von der GOS veranstaltete Tag der Städtebauförderung statt. An Containern in der Brunnenstraße wurden Plakate und Informationsmaterial zum Sanierungsgebiet ausgestellt und Rückfragen von Passantinnen und Passanten beantwortet. In diesem Zuge wurden auch die Ziele und Inhalte des Verkehrsentwicklungskonzepts und das Vorgehen im Projekt vorgestellt. Mit dem Tag der Städtebauförderung startete zudem die Online-Beteiligung (vgl. Kapitel 2.2.3). Hierfür wurden Flyer an interessierte Bürgerinnen und Bürger verteilt.

### **2.2.2 Auftaktveranstaltung**

Die Auftaktveranstaltung für die Bürgerinnen und Bürger fand am 13. Mai 2024 statt. An der gut 3-stündigen Veranstaltung nahmen rund 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil. Ziel der Auftaktveranstaltung war die allgemeine Vorstellung der Projekthalte und des begleitenden Beteiligungsprozesses, der Auftakt der Online-Beteiligung sowie die Klärung offener Fragen aus der Bürgerschaft.

Die Auftaktveranstaltung war in zwei Teile unterteilt. Im ersten, offiziellen Informationsteil wurden die Teilnehmenden von Herrn Bürgermeister Klaus Blome begrüßt. Nach einer kurzen Vorstellung des Fachplanungsbüros wurden die Herangehensweise bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts und die identifizierten Handlungsfelder der Stadt Bad Pyrmont erläutert. Im Anschluss daran hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Rückfragen zum Planungsprozess zu stellen. Im zweiten Teil der Veranstaltung fand ein offener Austausch zwischen interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Stadtverwaltung und Fachplanung statt. An insgesamt drei Themenwänden hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, räumliche Handlungsbereiche zur Verbesserung der Mobilitätssituation auf einer Karte zu verorten, ihre Wünsche und Visionen der zukünftigen Mobilitätssituation im Rahmen eines Gedankenexperiments zu erläutern oder unter Unterstützung der anwesenden Fachplanerinnen an der Online-Beteiligung (vgl. Kapitel 2.2.3) teilzunehmen. Die Dokumentation zur Auftaktveranstaltung befindet sich in Anlage 1.2.

### **2.2.3 Online-Beteiligung**

Vom 4. Mai 2024 bis 16. Juni 2024 hatten alle in Bad Pyrmont lebenden, arbeitenden sowie sonstige Personen mit Bezug zu Bad Pyrmont die Möglichkeit, sich in einer Online-Befragung in den laufenden Projektprozess einzubringen. Hierzu wurden die Bürgerinnen und Bürger um ihre Einschätzung zur Verkehrssituation in Bad Pyrmont allgemein (z.B. Fuß-, Radverkehrs-, Parksituation, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) und deren größten Herausforderungen gebeten. Des Weiteren hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht drei wichtigsten Handlungsfelder, die als Ergebnis der Bestandsanalyse identifiziert wurden (vgl. Kapitel 3.5), in einer Rangfolge zu priorisieren. Zur Einordnung der Ergebnisse wurden abschließend Fragen zur Soziodemographie und zur allgemeinen Verkehrsmittelnutzung integriert.

Die Bewerbung der Online-Befragung erfolgte über unterschiedliche digitale und analoge Kanäle: Der Auftakt der Online-Befragung startete mit dem Tag der Städtebauförderung (vgl. Kapitel 2.2.1). Im Rahmen dessen wurden die Bürgerinnen und Bürger über die Online-Beteiligung zum Verkehrsentwicklungskonzept informiert und Flyer mit Link und QR-Code zur Befragung verteilt. Neben der Bewerbung auf der städtischen Webseite und in der lokalen Presse wurden die Bürgerinnen und Bürger über Social Media über die Online-Befragung informiert. Die Ergebnisse der Online-Befragung sind in die Bestandsanalyse und Analyse des Verkehrsangebots sowie in die Maßnahmenentwicklung eingeflossen. In Kapitel 3.5 sind die wesentlichen Ergebnisse der Online-Befragung aufgeführt. Die vollständigen Ergebnisse der Befragung befinden sich in Anlage 2.

### **2.2.4 Kinderrechtifest**

Als kinderfreundliche Kommune legt die Stadt Bad Pyrmont Wert darauf, die Kinderrechte in den Blickpunkt zu bringen (vgl. Kapitel 3.3.4.2). Aufgrund dessen fand am 28. Juli 2024 das vom Kinder- und Jugendbüro der Stadt Bad Pyrmont veranstaltete Kinderrechtifest statt, welches jährlich als Abschluss

des vierwöchigen Ferienspaßes in der Fußgängerzone in der Brunnenstraße veranstaltet wird. In diesem Rahmen wurden interessierte Kinder von Mitarbeitenden der Stadt Bad Pyrmont zum Thema Mobilität befragt. Auf die Frage „Wie kommst du zur Schule oder Kita“ konnten die Kinder eine farbige Perle in das entsprechende Glas werfen. In Kapitel 3.5.2 werden die Ergebnisse aufgeführt.

### **2.2.5 Maßnahmenworkshop Öffentlichkeit**

Am 22. Oktober 2024 fand ein Maßnahmenworkshop mit rund 20 Teilnehmenden statt. Im Rahmen des Workshops hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, sich über den aktuellen Projektstand des Verkehrsentwicklungskonzepts zu informieren, die Maßnahmenvorschläge der Stadtverwaltung und des Planungsbüros zu diskutieren sowie eigene Maßnahmenvorschläge einzubringen.

Analog zur Auftaktveranstaltung war der Maßnahmenworkshop in zwei Teile unterteilt. Im ersten, offiziellen Informationsteil wurden die Teilnehmenden von Herrn Bürgermeister Klaus Blome begrüßt. Anschließend erfolgte ein Überblick zum aktuellen Projektstand, den Ergebnissen der Online-Beteiligung und schwerpunktmäßig über den Arbeitsprozess der Maßnahmenentwicklung. Im zweiten Teil der Veranstaltung fand parallel an zwei Stationen zwischen interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Stadtverwaltung und Fachplanung ein offener Austausch statt. Die Teilnehmenden hatten zum einen die Möglichkeit, konkret verortete Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes zu diskutieren und zu ergänzen sowie Maßnahmenideen zu den vier Fokusthemen Verbesserung der Achse Kirchstraße/Heiligenangerstraße, Ordnung des (öffentlichen) Parkens in der Innenstadt, barrierefreie Gestaltung der Brunnenstraße sowie Verbesserung der Ost-West-Verbindung für den Schul- und Radverkehr zu ergänzen. Zum anderen konnten die Teilnehmenden alle weiteren mitgebrachten Maßnahmenvorschläge für Bad Pyrmont sichten, weiter konkretisieren und ggf. auf Übersichtskarten verorten. Die Ergebnisse des Maßnahmenworkshops sind in die Finalisierung des Maßnahmenkonzepts (vgl. Kapitel 4) eingeflossen. Die Dokumentation zum Maßnahmenworkshop befindet sich in Anlage 1.3.

### 3 Bestandsanalyse

Die Analyse vorhandener Datengrundlagen sowie eine detaillierte Betrachtung der Situation vor Ort bilden eine wichtige fachplanerische Basis für eine den Bedürfnissen der Einwohnenden entsprechende Weiterentwicklung der Verkehrssituation in Bad Pyrmont (vgl. Kapitel 3.1). Im ersten Schritt werden vorhandene Datengrundlagen, Konzepte und Planungen zusammengetragen und auf Relevanz und Vollständigkeit geprüft. Dies dient als maßgebliche Vorbereitung der anschließenden Vor-Ort-Erhebung, bei der die verkehrliche Situation vor Ort analysiert und qualitativ bewertet wird. In den darauffolgenden Unterkapiteln erfolgt eine siedlungs- und stadtstrukturelle Einordnung des Untersuchungsraums (vgl. Kapitel 3.2) sowie die Analyse des aktuellen Verkehrsangebots differenziert nach Verkehrsmodi (vgl. Kapitel 3.3). Eine Analyse des Unfallgeschehens der Jahre 2021 bis 2023 (vgl. Kapitel 3.4) gibt Aufschluss über die vorhandene Verkehrssicherheit und bildet die Basis für die Identifikation von (räumlichen) Handlungsfeldern. Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Vor-Ort-Erhebung werden abschließend in Stärken und Schwächen differenziert nach Teilräumen zusammengefasst.

#### 3.1 Methodik

Die Bestandsanalyse der örtlichen Gegebenheiten und Verkehrssituation sowie die Bewertung der verkehrlichen Merkmale und Mängel erfolgen anhand von verschiedenen Methoden.

##### 3.1.1 Datengrundlagen

In Vorbereitung auf den weiteren Prozess wurden von der Stadt Bad Pyrmont vorhandene Daten, Konzepte und Planungen zur Verfügung gestellt. Diese wurden gesichtet und auf Relevanz für die Maßnahmenentwicklung geprüft. Hierzu zählen unter anderem:

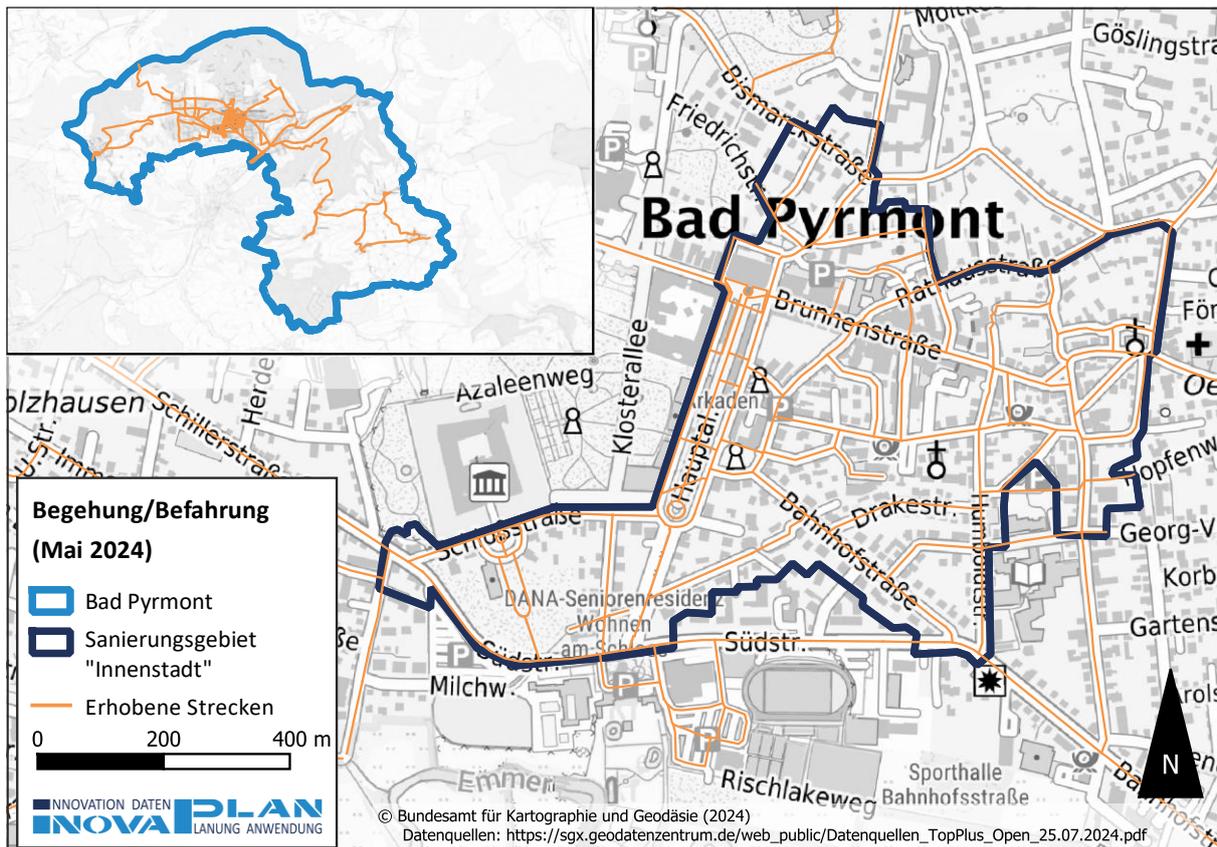
- Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) 2022 (Bericht und Karten)
- Vorbereitende Untersuchungen (VU) Innenstadt Bad Pyrmont 2022 (Bericht und Karten)
- Erhebungen im Radverkehr der Radfreunde Bad Pyrmont 2023
- Parkgebührenverordnung 2023

Ergänzend wurden weitere Daten und Konzepte wie beispielsweise des Landkreises Hameln-Pyrmont (Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität, Radverkehrskonzept) oder der Statistischen Ämter (Kraftfahrzeug-Bestand (Kfz-Bestand), Bevölkerung) recherchiert. Für das spätere Maßnahmenkonzept wurden die bestehenden Maßnahmen mit Verkehrsbezug aus den vorhandenen Konzepten und Planungen extrahiert und in der weiteren Konzeptarbeit berücksichtigt.

##### 3.1.2 Vor-Ort-Erhebung

Am 14. und 15. Mai 2024 fand eine Vor-Ort-Erhebung ausgewählter Bereiche in Bad Pyrmont statt. Ziel war es, Eindrücke der verkehrlichen Situation vor Ort zu gewinnen und für den weiteren Projektprozess zu dokumentieren. Schwerpunktmäßig wurden alle Straßenzüge innerhalb des Sanierungsgebiets

„Innenstadt“ betrachtet. Ergänzend dazu lag ein Schwerpunkt auf den zentralen Verbindungen zwischen den Ortsteilen und wichtigen Quellen und Zielen des Alltagsverkehrs wie Schulen und ÖPNV-Haltestellen. Darüber hinaus wurden die räumlichen Problem- und Gefahrenstellen betrachtet, die aus der Erhebung der Radfreunde und dem Input der Bürgerinnen und Bürger aus der Auftaktveranstaltung resultieren (vgl. Kapitel 2.2.2). Insgesamt wurden 26 km innerhalb des Sanierungsgebiets und rund 90 km im umliegenden Stadtgebiet erhoben (vgl. Abbildung 4).



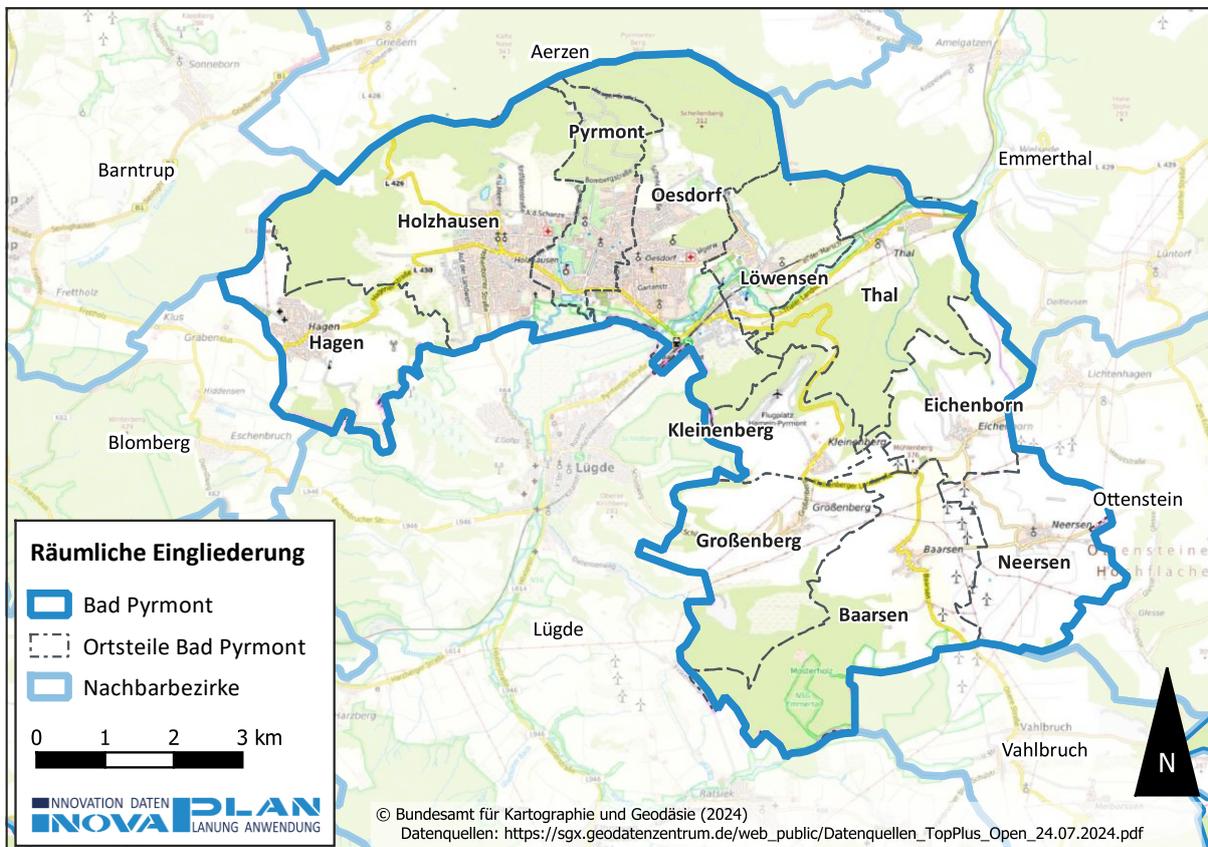
**Abbildung 4** Erhobene Strecken der Begehung/Befahrung im Mai 2024  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die ausgewählten Bereiche wurden zu Fuß begangen bzw. mit dem Fahrrad befahren und verschiedene Aspekte wie die Situation des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität bewertet. Ergänzt wurden die Eindrücke mit einer umfassenden Fotodokumentation der Situation vor Ort. Die gutachterlichen Einschätzungen wurden dokumentiert und flossen in die anschließende Analyse und Bewertung des Verkehrsangebots und Maßnahmenplanung ein.

### 3.2 Siedlungs- und stadtstrukturelle Einordnung

Bad Pyrmont als Staatsbad und Kurort liegt ca. 20 km südlich von Hameln im Landkreis Hameln-Pyrmont. Als Mittelzentrum liegen die Schwerpunktaufgaben der Stadt Bad Pyrmont bei der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie bei der Entwicklung des Fremdenverkehrs. Bad Pyrmont grenzt im Norden an die Gemeinde Aerzen sowie an Emmerthal, Ottenstein und Vahlbruch

im Osten. Im Süden und Westen liegen die drei nordrhein-westfälischen Nachbarstädte Lügde, Blomberg und Bartrup. Die rund 19.600 Einwohnenden<sup>1</sup> verteilen sich auf elf Ortsteile (vgl. Abbildung 5).



**Abbildung 5** Räumliche Eingliederung der Stadt Bad Pyrmont  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Siedlungsflächen konzentrieren sich in Tallage auf den mittleren Bereich der Gesamtstadt. Die großen Siedlungsbereiche der Kernstadt mit den Ortsteilen Pyrmont, Holzhausen und Oesdorf sind durch den umzäunten Kurpark als Grünzäsur voneinander getrennt. Die weiteren Siedlungsbereiche liegen als Ortsteile verteilt westlich (Hagen) und vor allem südöstlich der Kernstadt (Löwensen und Thal sowie die fünf Bergdörfer Neersen, Baarsen, Eichenborn, Großenberg und Kleinenberg). Um die Siedlungsbereiche herum verteilen sich große zusammenhängende Waldflächen (vor allem im Norden und am Geländesprung zu den Bergdörfern) und landwirtschaftlich genutzte Flächen. Gewerbeflächen befinden sich am westlichen Rand der Kernstadt sowie südöstlich der Kernstadt. Bei Letzterem ist Phoenix Contact als einer der größten Arbeitgebenden Bad Pyrmonts angesiedelt.

### 3.2.1 Bevölkerungsstruktur

2024 leben in Bad Pyrmont rund 20.000 Einwohnende. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsdaten für die Kernstadt und die umliegenden Ortsteile.

<sup>1</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover (2023): Statistik zur Bevölkerung, Stand: September 2023

Kernstadt und Ortsteil	Bevölkerung
Kernstadt (Pyrmont, Oesdorf, Holzhausen)	16.208
Hagen	1.355
Löwensen	900
Thal	479
Neersen	247
Baarsen	247
Eichenborn	227
Großenberg	184
Kleinenberg	147
<b>Gesamt</b>	<b>19.994</b>

**Tabelle 1** Bevölkerungverteilung Stadt Bad Pyrmont (Stand: August 2024)

(Quelle: Stadt Bad Pyrmont, Einwohnermeldeamt 2024)

Die meisten Einwohnenden leben in der zentral gelegenen Kernstadt (Ortsteile Pyrmont, Oesdorf und Holzhausen). Der größte Ortsteil außerhalb der Kernstadt ist Hagen mit rund 1.400 Einwohnenden. Die geringsten Bevölkerungszahlen weisen die als Bergdörfer bezeichneten Ortsteile Baarsen, Eichenborn, Großenberg, Kleinenberg und Neersen mit jeweils unter 300 Einwohnenden auf.

Das Durchschnittsalter in Bad Pyrmont liegt bei 49,8 Jahren und somit rund 5 Jahre über dem niedersächsischen Landesdurchschnitt. Im Vergleich zu den Kreis- und Landesdaten verzeichnet die Bevölkerung in Bad Pyrmont mit 30,8 % einen hohen Anteil an Einwohnenden über 65 Jahren. Die entsprechenden Anteile für den Landkreis Hameln-Pyrmont und Niedersachsen liegen jeweils bei 22,5 %<sup>2</sup>. Im Gegensatz dazu liegen die Anteile in den restlichen Altersgruppen Bad Pyrmonts jeweils unter dem Durchschnitt des Landkreises und des Landes. Dieser Trend wird sich durch die Entwicklungen des demographischen Wandels in den kommenden Jahren weiter fortsetzen und es muss mit einer weiter steigenden Überalterung der Bevölkerung gerechnet werden. Eine weiterhin zu verzeichnende Bildungs- und Ausbildungsabwanderung in der Altersgruppe der 18- bis unter 30-Jährigen verstärkt diesen Effekt.<sup>3</sup>

### 3.2.2 Pendelverflechtungen

Im Rahmen der Erstellung dieses Konzeptes werden Maßnahmen für die Stadt Bad Pyrmont entwickelt. Maßnahmen mit Verkehrsbezug wirken in der Realität jedoch auch über die Stadtgrenzen hinaus und betreffen so beispielsweise auch Einpendelnde oder Besuchende der Stadt Bad Pyrmont. Aus diesem Grund werden bedeutsame Relationen der Stadt Bad Pyrmont zwischen Wohn- und Arbeitsort

<sup>2</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover (2024): <http://www.nls.niedersachsen.de/gemeinden/G252003.html> (zuletzt abgerufen am: 05.07.2024)

<sup>3</sup> Stadt Bad Pyrmont (2022): ISEK Innenstadt Bad Pyrmont, Seite 14

analysiert. Grundlage hierfür bietet die Statistik des Pendelatlas Deutschland, die auf den Daten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Bundesagentur für Arbeit aus dem Jahr 2022 basiert<sup>4</sup>. Hierin werden die potenziellen Pendelverflechtungen mit den umliegenden Städten und Gemeinden nach Auswertungen des Wohn- und Arbeitsortes (Ein- und Auspendelnde) abgebildet. Regelmäßig durchgeführte Wege im Alltag, wie der tägliche Weg zur Arbeit oder Ausbildung, bieten bei entsprechendem Angebot großes Potenzial, alternative Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu nutzen.

Im Jahr 2022 lebten insgesamt rund 7.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte<sup>5</sup> in Bad Pyrmont. Im Jahr 2022 waren täglich im Durchschnitt ca. 4.400 potenzielle Einpendelnde und rund 3.700 potenzielle Auspendelnde zu verzeichnen. Mit rund 700 mehr Einpendelnden als Auspendelnden weist Bad Pyrmont einen positiven Pendelsaldo auf. Weitere 3.300 Personen pendeln täglich innerhalb der Stadt (vgl. Abbildung 6).



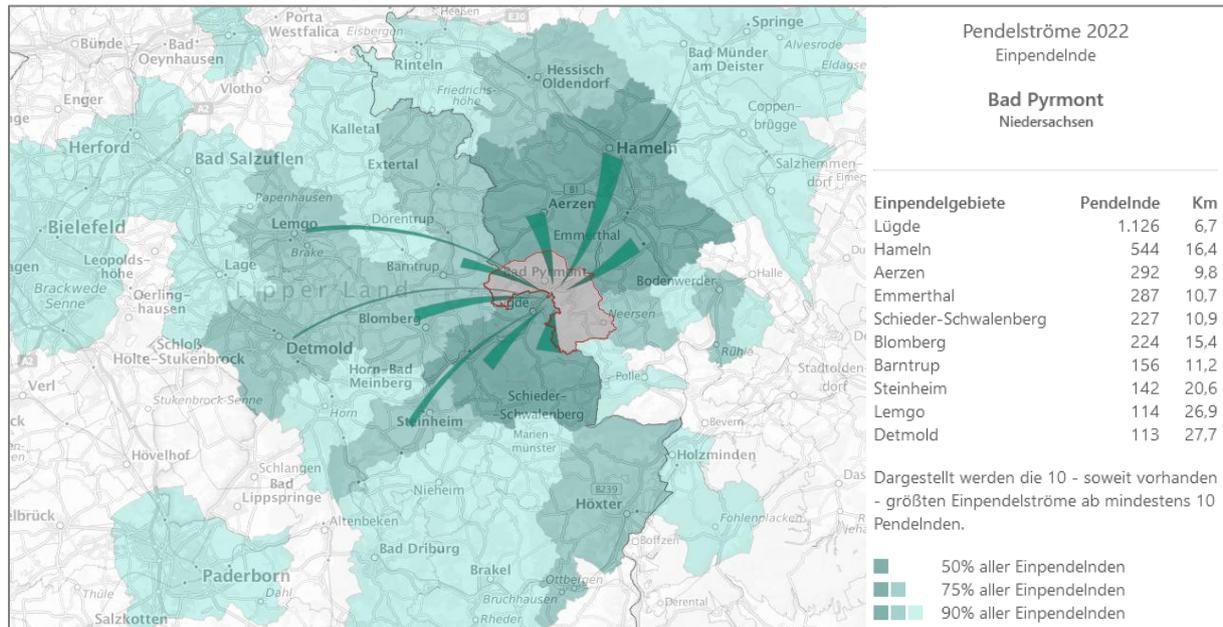
**Abbildung 6** Pendelstatistik Bad Pyrmont 2022

(Quelle: Eigene Darstellung nach Landesamt für Statistik Niedersachsen)

Abbildung 7 visualisiert die potenziellen Pendelströme von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Gebietsebene, die in die Stadt Bad Pyrmont einpendeln.

<sup>4</sup> Pendelatlas Deutschland (2024): URL: <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (zuletzt abgerufen am: 19.04.2024)

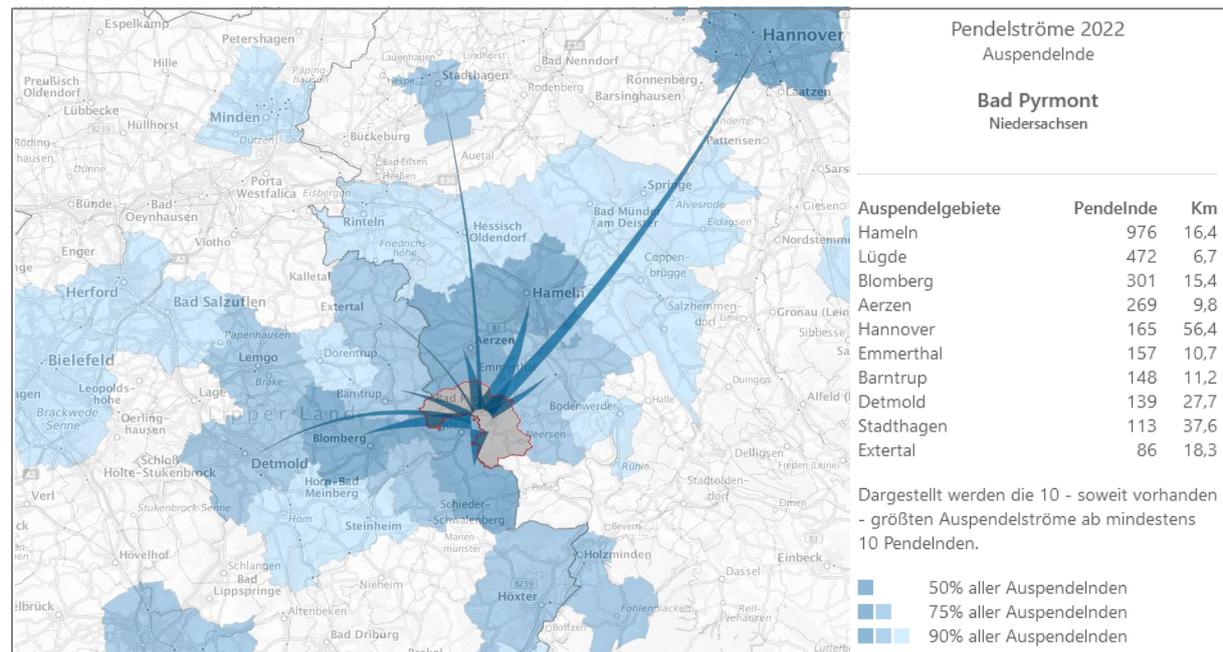
<sup>5</sup> Landesamt für Statistik Niedersachsen, Hannover (2023): Statistik zur Bevölkerung, Stand: September 2023



**Abbildung 7 Einpindelgebiete in die Stadt Bad Pyrmont im Jahr 2022**  
(Quelle: Pendleratlas der Statistischen Ämter der Länder)

Die höchsten Pendelverflechtungen bestehen mit der Stadt Lügde. Von dort pendeln täglich potenziell rund 1.100 Personen nach Bad Pyrmont. Weitere Einpindelgebiete nach Bad Pyrmont mit mindestens 200 Einpindelnden sind die umliegenden Nachbarbezirke Hameln (544 Einpindelnde), Aerzen (292 Einpindelnde), Emmerthal (287 Einpindelnde), Schieder-Schwalenberg (227 Einpindelnde) und Blomberg (224 Einpindelnde).

Abbildung 8 visualisiert die potenziellen Pendelströme von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf Gebietsebene, die aus der Stadt Bad Pyrmont auspendeln.



**Abbildung 8 Auspendelgebiete aus der Stadt Bad Pyrmont im Jahr 2022**  
(Quelle: Pendleratlas der Statistischen Ämter der Länder)

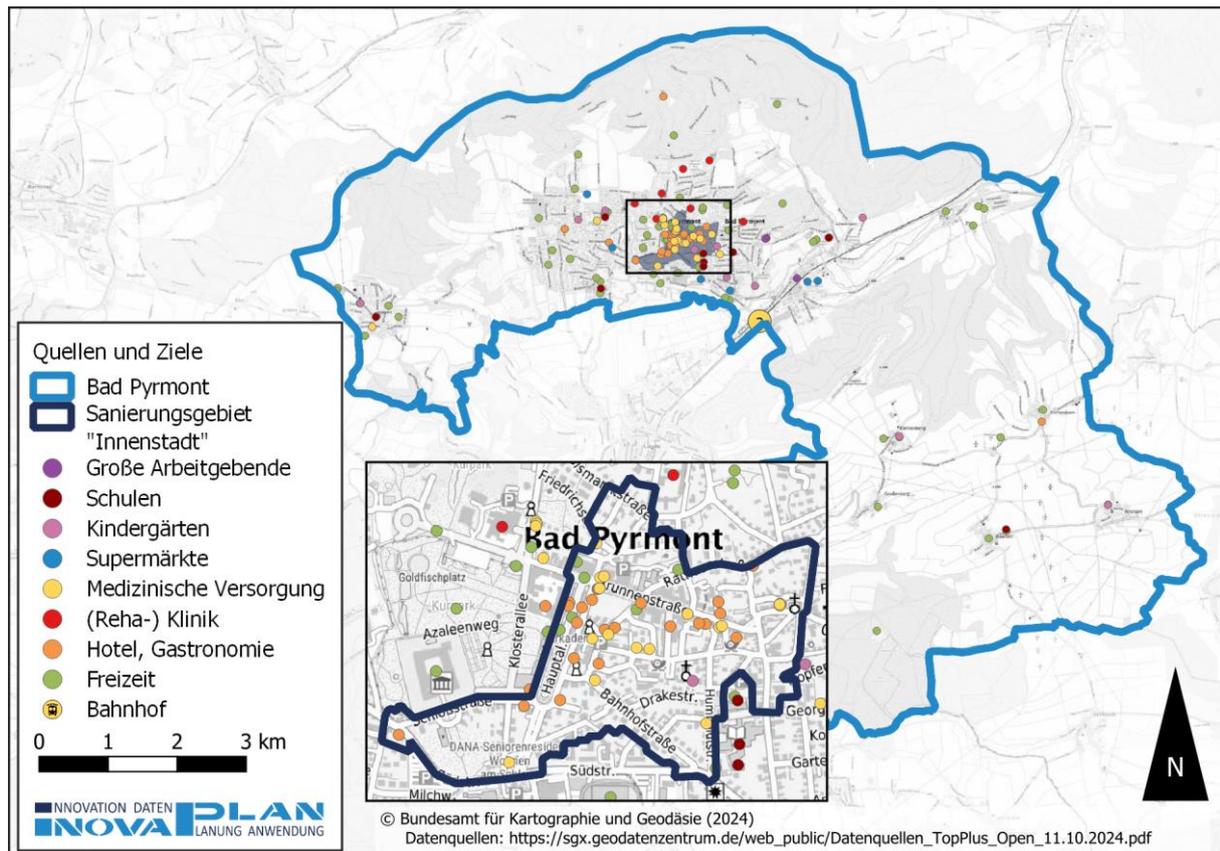
Die Auspendelströme verteilen sich auf den gesamten Umkreis von Bad Pyrmont. Die höchsten potenziellen Pendelverflechtungen bestehen mit der Stadt Hameln (ca. 980 Personen). Weitere bedeutende Auspendelgebiete sind Lügde (472 Auspendelnde) und Blomberg (301 Auspendelnde), gefolgt von Aenzen (269 Auspendelnde). Ins fast 60 km (Luftlinie) entfernte Hannover pendeln 165 Personen.

Insgesamt ergibt sich mit den Pendelverflechtungen der Stadt Bad Pyrmont ein ähnliches Bild bei den Ein- und Auspendelnden. Während sich das Gebiet der Pendelverflechtungen der einpendelnden Beschäftigten radial um die Stadt erstreckt, konzentrieren sich die Verflechtungen der aus Bad Pyrmont auspendelnden Beschäftigten mit leichter Tendenz auf die nördlich und westlich gelegenen Städte und Gemeinden. Die größten Pendelverflechtungen bestehen mit der Stadt Hameln und der Stadt Lügde.

### 3.2.3 Quellen und Ziele

Neben der Analyse von Pendelverflechtungen ist die Identifizierung von wichtigen Quellen und Zielen wesentlich, um die Verkehrsverflechtungen der Bad Pyrmonter Bevölkerung nachzuvollziehen und zielgerichtet Maßnahmen für die Stadt zu entwickeln. Mit der in Abbildung 5 dargestellten Verteilung der Siedlungsflächen und Bevölkerungsverteilung wurde bereits ein Teil der bedeutenden Quellen und Ziele im Untersuchungsraum betrachtet. Weitere wichtige Orte sind der Bahnhof, große Arbeitsstätten, dienen der Bildung oder Kultur- und Freizeitzwecken. Folgende Quellen und Ziele werden betrachtet (vgl. Abbildung 9)

- Arbeitsplatzschwerpunkte (große Arbeitgebende > 600 Mitarbeitende)
- Bildungseinrichtungen (Schulen, Kindergärten)
- Einkaufsgelegenheiten (Supermärkte)
- Medizinische Versorgungseinrichtungen (Arztpraxen, Gesundheitszentren)
- (Reha-)Kliniken
- Hotel und Gastronomie
- Freizeiteinrichtungen (Kultureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Schwimmbäder, Zoo, Spiel-, Sportplätze etc.)
- Bahnhof Bad Pyrmont



**Abbildung 9** Wichtige Quellen und Ziele

(Darstellung: INOVAPLAN GmbH; Datengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende 2023)

Die relevanten Quellen und Ziele konzentrieren sich auf die Siedlungsbereiche der Kernstadt und hier insbesondere auf das Sanierungsgebiet „Innenstadt“. In diesem Bereich finden sich vor allem Hotels, Restaurants, Ärzte und Freizeitangebote wie Sehenswürdigkeiten und kulturelle Einrichtungen. Die Supermärkte befinden sich dezentral am Rande des Siedlungsgebiets, vor allem südlich der Kernstadt. Der Bahnhof Bad Pyrmont befindet sich etwa einen Kilometer südöstlich und nordwestlich des Sanierungsgebiets.

In Bad Pyrmont ist die Phoenix Contact GmbH & Co. KG mit über 1.500 Mitarbeitenden mit Abstand die größte Arbeitgebende<sup>6</sup>. Das Firmengelände liegt im Gewerbegebiet Ost südöstlich von Oesdorf. Darüber hinaus bieten die (Reha-)Kliniken viele Arbeitsplätze im Gesundheitssektor (z.B. Agaplesion Ev. Bathildiskrankenhaus: 600 Mitarbeitende). In Bad Pyrmont befindet sich die Hälfte der insgesamt 18 Krankenhäuser/Kliniken des Landkreises.<sup>7</sup> Die (Reha-)Kliniken sind vor allem im nördlichen Stadtgebiet angesiedelt.

<sup>6</sup> Industrie- und Handelskammer Hannover: Liste der 100 größten Unternehmen im Bereich der IHK Hannover (2024): <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5306012/1975554c8321b8f94de3e7810413536b/top-100-unternehmen-data.pdf> (zuletzt abgerufen am: 28.06.2024)

<sup>7</sup> Landkreis Hameln-Pyrmont, target GmbH (2022): Ergebnisbericht Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität

Insgesamt gibt es in Bad Pyrmont drei reine Grundschulen, eine Grund- und Hauptschule mit Außenklasse in Löwensen, eine Realschule und ein Gymnasium. Während sich die Grundschulen über das Stadtgebiet verteilen, sind die weiterführenden Schulen in einem Schulzentrum am südöstlichen Rande des Sanierungsgebiets zusammengefasst. Ergänzend befinden sich mit dem Berufsförderungswerk im Ortsteil Holzhausen und der Berufsfachschule für Pflege im Ortsteil Oesdorf zwei große Bildungseinrichtungen in der Stadt.

Als Staatsbad und Kurort stellt die Stadt Bad Pyrmont zudem ein bedeutendes touristisches Ziel im Landkreis Hameln-Pyrmont dar. Im Jahr 2023 verzeichnet die Stadt über 33.000 Gästeübernachtungen je 1.000 Einwohnende und liegt damit deutlich über dem landkreisweiten Wert von knapp 8.000 Gästeübernachtungen je 1.000 Einwohnende<sup>8</sup>.

### **3.3 Analyse des Verkehrsangebots**

Im Folgenden werden das vorhandene Verkehrsangebot der Stadt Bad Pyrmont differenziert nach den Verkehrsmodi fließender und ruhender Individualverkehr (vgl. Kapitel 3.3.1), ÖPNV (vgl. Kapitel 3.3.2), Radverkehr (vgl. Kapitel 3.3.3), Fußverkehr (vgl. Kapitel 3.3.4) und neuen Mobilitätsformen (vgl. Kapitel 3.3.5) näher analysiert sowie Stärken und Schwächen identifiziert.

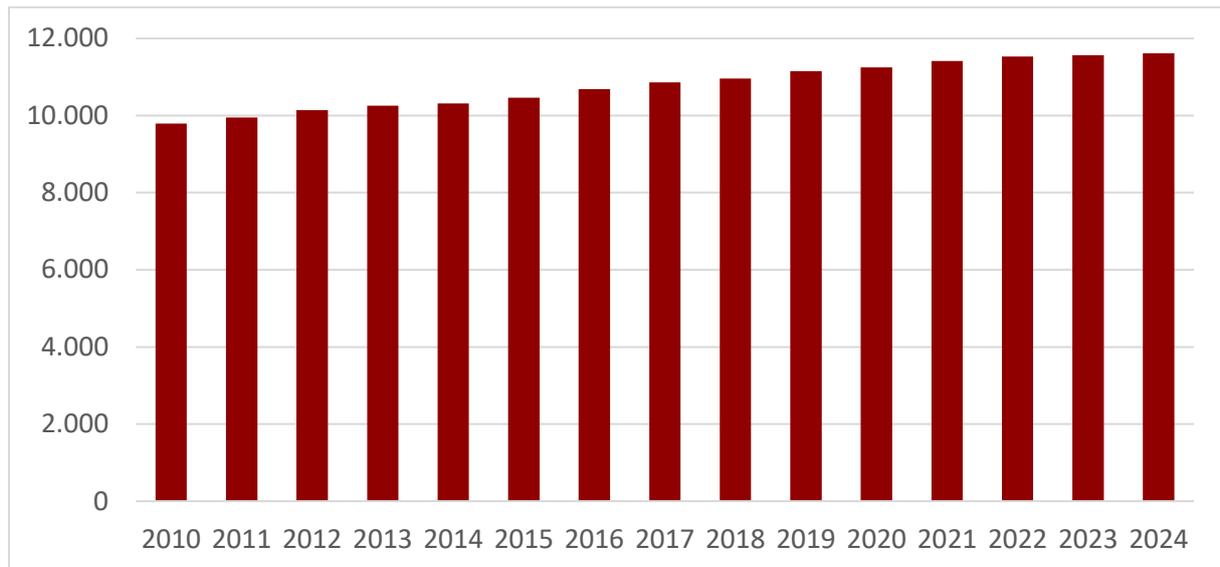
#### **3.3.1 Motorisierter Individualverkehr**

Der öffentliche Raum in Bad Pyrmont ist stark vom fließenden und ruhenden MIV geprägt. Die Anzahl zugelassener privater oder gewerblich zugelassener Personenkraftwagen (Pkw) in Bad Pyrmont hat seit 2010 kontinuierlich zugenommen (vgl. Abbildung 10). Im Jahr 2024 waren rund 11.600 Pkw zugelassen. Mit einem Anteil von rund 4 % (ca. 400 Pkw) sind teil- oder vollelektrische Fahrzeuge im April 2024 in Bad Pyrmont eher unterrepräsentiert und liegt deutlich unter dem Anteil des Landkreises Hameln-Pyrmont von 8 %<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Niedersächsisches Landesamt für Statistik, Hannover (202): Statistik zu Gästeübernachtungen

<sup>9</sup> Kraftfahrt Bundesamt, Flensburg (2024)

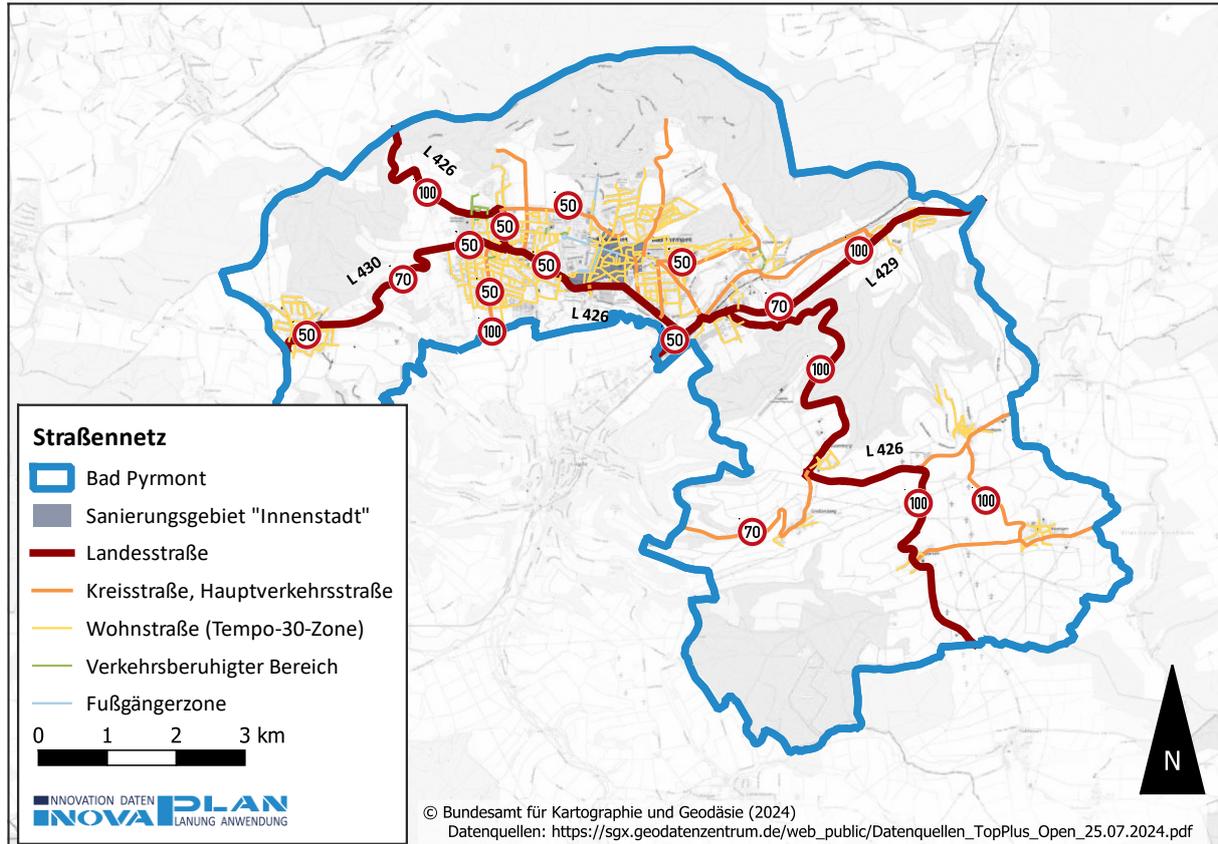


**Abbildung 10 Pkw-Bestand Bad Pyrmont 2010 bis 2024**

(Darstellung: INOVAPLAN GmbH; Datengrundlage: Kraftfahrt Bundesamt)

### 3.3.1.1 Fließender MIV

Die Stadt ist über mehrere Landesstraßen an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Ein Autobahnanschluss direkt aus Bad Pyrmont existiert nicht, die nächstgelegenen Autobahnen befinden sich mit der A 2 ca. 60 km westlich und mit der A 7 rund 75 km östlich des Stadtgebiets. Die Bundesstraßen B 1 und B 83 führen ebenfalls westlich bzw. östlich am Stadtgebiet vorbei. Die Landesstraße L 426 durchschneidet die Kernstadt Bad Pyrmont zentral von Nordwesten nach Südosten und bindet die Ortsteile der Bergdörfer über mehrere Kreisstraßen an. Im Nordwesten bildet die L 426 den Anschluss an die B 1 bei Grießem. Im Westen verbindet die L 430 die Kernstadt mit dem Ortsteil Hagen und schließt in der Kernstadt an die L 426 an. Parallel zur Bahnlinie verläuft von Südwesten nach Nordosten die L 429 und verbindet Bad Pyrmont mit der Stadt Lügde im Süden und der Gemeinde Emmerthal im Nordosten (vgl. Abbildung 11).

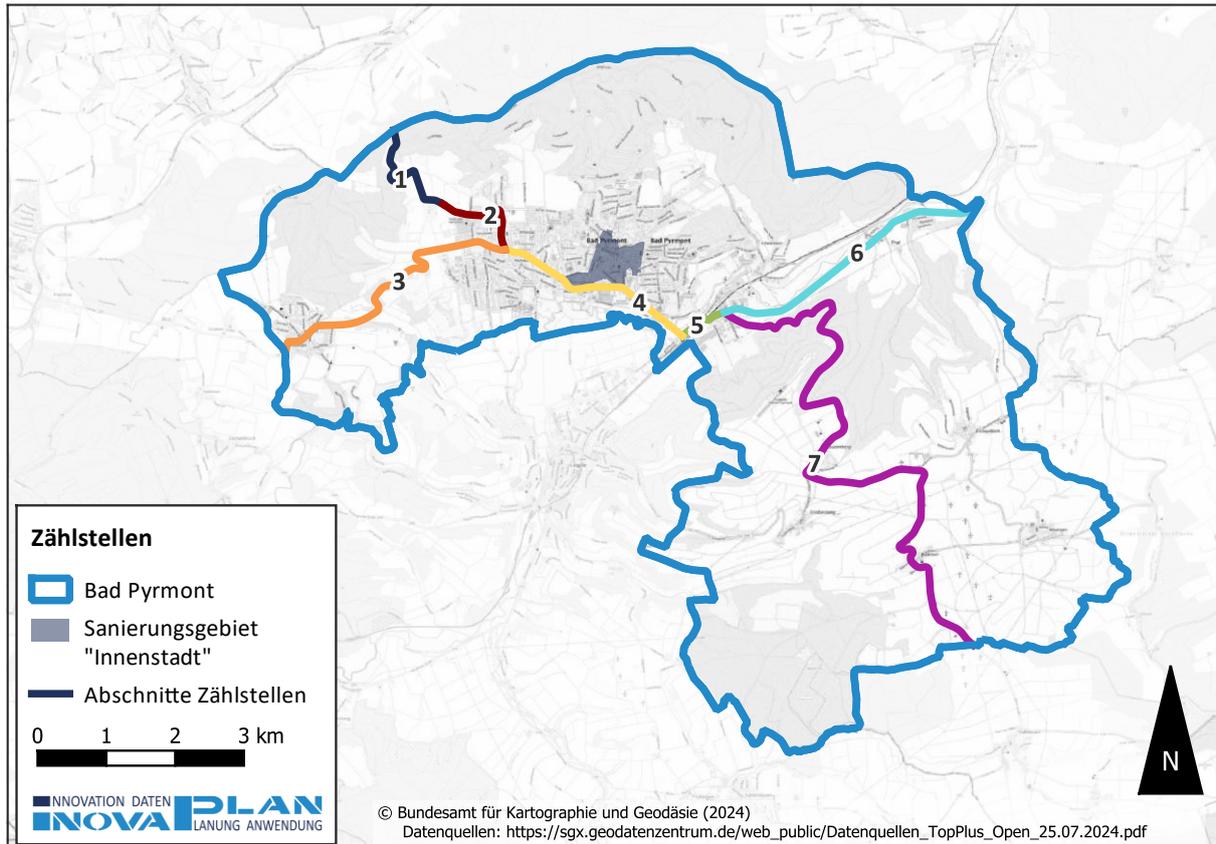


**Abbildung 11** Straßennetz und zulässige Kfz-Geschwindigkeiten  
 (Darstellung: INOVAPLAN GmbH, Datengrundlage: OpenStreetMap)

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im klassifizierten Netz (Landesstraßen, Kreisstraßen) liegen innerorts bei 50 km/h und außerorts zwischen 70 km/h und 100 km/h. Im untergeordneten Netz (Wohnstraßen) sind sowohl in der Kernstadt als auch in den restlichen Ortsteilen größtenteils 30 km/h ausgewiesen (vgl. Abbildung 11).

Für sieben Stellen im Stadtgebiet stehen über die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr<sup>10</sup> Daten von Verkehrszählungen für die Landesstraßen in Bad Pyrmont zur Verfügung (vgl. Abbildung 12).

<sup>10</sup> Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2024): URL: [https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/geofachdaten\\_und\\_wms\\_kartendienste/geofachdaten-und-wms-kartendienste-133771.html](https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/geofachdaten_und_wms_kartendienste/geofachdaten-und-wms-kartendienste-133771.html) (zuletzt abgerufen am 10.07.2024)



**Abbildung 12** Übersicht Abschnitte Zählstellen Bad Pyrmont

(Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)

Tabelle 2 zeigt die verkehrliche Entwicklung der Zählstellen im Stadtgebiet Bad Pyrmont der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Jahre 2010 und 2021 differenziert nach Leichtverkehrsstärken (LV) und Schwerverkehrsstärken (SV). Die Verkehrsstärken aus den Jahren 2010 und 2021 geben einen groben Überblick über die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet. Bei der Interpretation der Werte ist zu beachten, dass die Daten des Jahres 2010 bereits einige Jahre zurückliegen und im Jahr 2021 ggf. verkehrliche Auswirkungen aus der Corona-Pandemie enthalten sind. Aktuelle Zählwerte liegen nicht vor. Die vorliegende Datengrundlage bietet dennoch einen guten Überblick über die Größenordnung der vorhandenen Verkehrsmengen.

Im Jahr 2010 weisen die beiden Abschnitte Schillerstraße – Südstraße – Bahnhofstraße (Zählstelle 4) mit rund 13.000 Fahrzeugen in 24 Stunden und Lügder Straße (Zählstelle 5) mit fast 12.000 Fahrzeugen in 24 Stunden die höchsten Leichtverkehrsstärken auf. Die Werte im Jahr 2021 liegen auf beiden Abschnitten deutlich darunter. Ein Grund für die deutliche Reduktion der Verkehrsstärken könnte die Covid-19-Pandemie und demzufolge vermehrtes Homeoffice sowie die damit verbundenen Einschränkungen in den Kliniken und Reha-Einrichtungen sein. Auch die restlichen Zählstellen weisen im Jahr 2021 geringere Verkehrsstärken als im Jahr 2010 auf. Ausnahmen bilden die westlichen Zählstellen Richtung Hagen und Griesem. Entlang von Zählstelle 2 haben sich die Leicht- und Schwerverkehrsstärken nahezu verdoppelt. Die höchsten Schwerverkehrsstärken im Jahr 2021 weist der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Bad Pyrmont und Phoenix Contact auf.

Zählstelle	Art	2010	2021
<b>1: L 426</b> nordwestlich Bad Pyrmont (Richtung Griefsem) <b>Nr.: 39210554</b>	LV	2.500	2.700
	SV	90	90
<b>2: L 426</b> Bad Pyrmont Griefsemer Straße <b>Nr.: 40210922</b>	LV	2.500	4.700
	SV	90	200
<b>3: L 430</b> westlich Bad Pyrmont (Richtung Hagen) <b>Nr.: 40210568</b>	LV	5.100	5.200
	SV	300	170
<b>4: L 426</b> Bad Pyrmont Schillerstraße - Südstraße - Bahnhofstraße <b>Nr.: 40210921</b>	LV	13.300	8.700
	SV	500	300
<b>5: L 426</b> Bad Pyrmont Lügder Straße <b>Nr.: 40210557</b>	LV	11.800	9.400
	SV	400	600
<b>6: L 429</b> Bad Pyrmont Thaler Landstraße <b>Nr.: 40210566</b>	LV	7.900	6.600
	SV	500	500
<b>7: L 426</b> südwestlich Bad Pyrmont (Richtung Baarsen/Vahlbruch) <b>Nr.: 40210555</b>	LV	1.000	800
	SV	60	30

**Tabelle 2 Ergebnisse Zähldaten 2010 und 2021 (gerundet) [Kfz/24 h]**  
 (Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)

### 3.3.1.2 Ruhender MIV

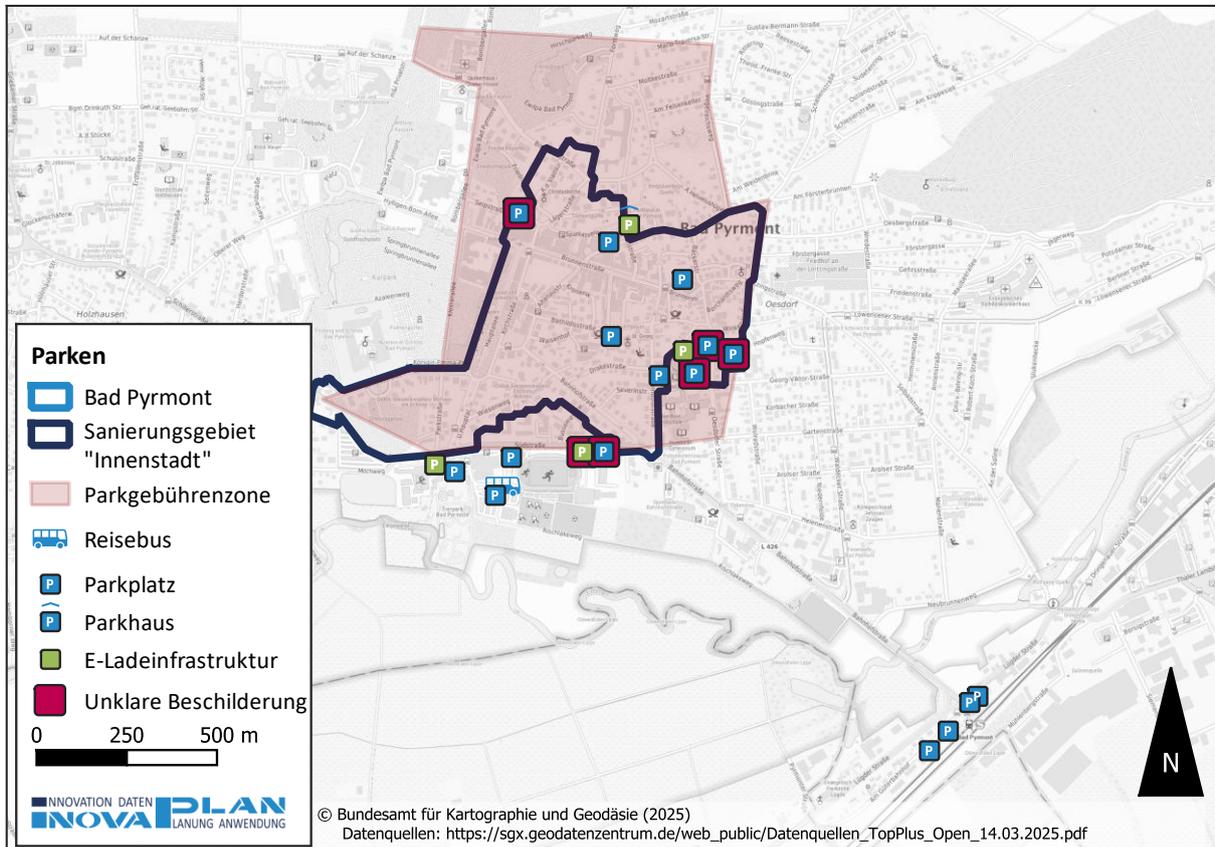
Das Parken in der Stadt Bad Pyrmont ist in der städtischen Parkgebührenverordnung<sup>11</sup> geregelt, in der die Abgrenzung einer Parkgebührenzone definiert ist. Für die Parkplätze und Parkstände, die innerhalb dieses Bereichs liegen, werden laut der Verordnung von Montag bis Freitag zwischen 10 und 17 Uhr Parkgebühren erhoben. Die Gebührenhöhe ist einheitlich auf 1,00 €/h mit einer Parkhöchstdauer von zwei Stunden festgesetzt. Für den Zeitraum von 15 Minuten ist das Parken für alle Kfz kostenlos.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des §3 Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) sind von der Gebührenpflicht befreit. Der Beginn der Parkdauer ist durch Auslage einer Parkscheibe nachzuweisen. Die Höchstparkdauer von zwei Stunden darf nicht überschritten werden.

Abbildung 13 stellt die Begrenzung der Parkgebührenzone für die Innenstadt dar und gibt einen Überblick über die erhobenen öffentlichen Parkplätze in der Kernstadt und im Bahnhofsbereich. Die öffentlichen Parkplätze in Bad Pyrmont konzentrieren sich auf das nördliche Sanierungsgebiet „Innenstadt“. Insgesamt befinden sich innerhalb der Parkgebührenzone ca. 250 Parkstände auf den eindeutig öffentlichen Parkflächen. Am nördlichen Rand des Sanierungsgebiets befindet sich das einzige Parkhaus Bad Pyrmonts. Bei einigen Parkplätzen ist aufgrund fehlender Beschilderung nicht ersichtlich, ob es sich um einen öffentlichen Parkplatz oder eine private Fläche handelt. Diese Parkplätze sind in Abbildung 13

<sup>11</sup> Stadt Bad Pyrmont (2023): Parkgebührenverordnung

mit einem roten Rand versehen und Abbildung 14 zeigt ein Beispiel. Andere Parkflächen wiederum sind als Privatparkplätze oder mit Hinweisschildern gekennzeichnet. Hierbei handelt es sich vor allem um Parkplätze für Kundschaft von Kliniken, Arztpraxen oder privaten Dienstleistenden. Diese sind in der folgenden Abbildung nicht dargestellt.



**Abbildung 13** Parkplätze und Parkraumbewirtschaftung Bad Pyrmont  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)



**Abbildung 14** Parkhaus Rauchstraße; Parkplatz ohne Kennzeichnung öffentlich/privat in der Oedsorfer Str.  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Parkregelungen innerhalb der Parkgebührenzone sind im Bestand jedoch nicht flächendeckend entsprechend der Parkgebührenverordnung umgesetzt. Es finden sich weitere Parkregelungen im Gebiet wie beispielsweise die Begrenzung des Parkens auf eine Stunde mittels Parkscheibe zwischen

9 und 18 Uhr in der Luisenstraße oder der Begrenzung auf zwei Stunden zwischen 10 und 17 Uhr auf dem Marktplatz (vgl. Abbildung 15). In beiden Bereichen wird keine Parkgebühr erhoben, obwohl diese innerhalb der Parkgebührenzone liegen.



**Abbildung 15** Weitere Parkregelungen innerhalb der Parkgebührenzone  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

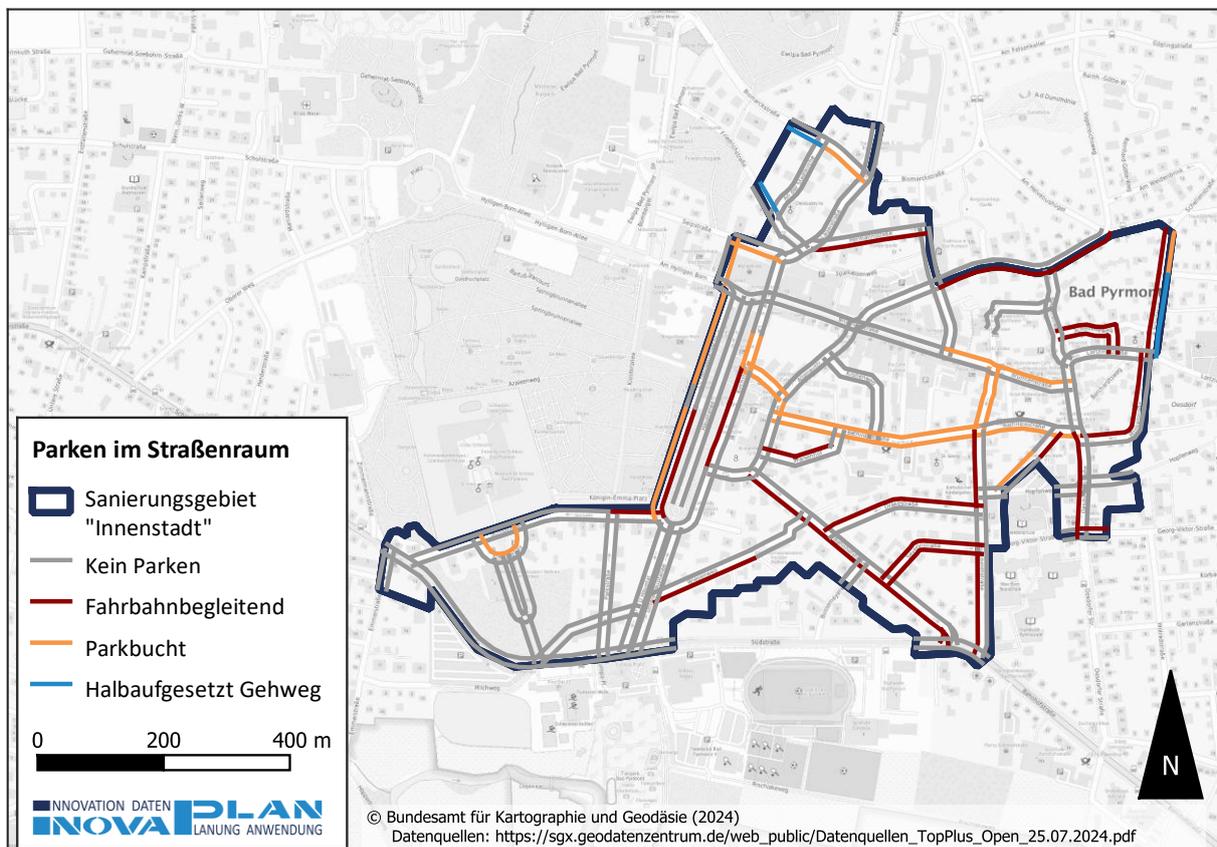
Außerhalb der Parkgebührenzone ist das Parken kostenlos, zum Teil jedoch mittels Parkscheibe, wie beispielsweise an der Tourismusinformation am südlichen Ende der Hauptallee, zeitlich begrenzt. Kapazitäten für ca. 400 Pkw sowie Wohnmobile und Reisebusse bietet der kostenlose Welger-Parkplatz am Tierpark. Weitere kostenlose Parkplätze für insgesamt ca. 125 Pkw befinden sich am Bahnhof Bad Pyrmont. Für den Neubau des Feuerwehrhauses wurde der Parkplatz Gondelteich im Jahr 2023 gesperrt, wodurch rund 400 Parkstände entfallen. Die 50 Parkstände am Parkplatz Waisenhof, die bislang für Dauerparker vermietet wurden, stehen aufgrund der Sanierungsmaßnahme der Freilegung des Grundstücks aktuell nicht zur Verfügung. Im Rahmen eines Provisoriums wird die Fläche bis zum Beginn der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers zu etwa einem Viertel als Fläche für Dauerparker und zu ca. drei Viertel als Parkfläche für Großveranstaltungen ergänzt. Insgesamt stehen auf den öffentlichen Parkplätzen in der Kernstadt und am Bahnhof noch ca. 825 Parkstände zur Verfügung. Nach Fertigstellung des Feuerwehrhauses werden voraussichtlich ab dem 3. Quartal 2025 wieder rund 100 öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen.

Ein statisches Parkleitsystem leitet zu den vorhandenen Parkplätzen in der Stadt (vgl. Abbildung 16). Ein dynamisches Parkleitsystem mit Belegungsanzeige in Echtzeit ist nicht vorhanden.



**Abbildung 16 Welger-Parkplatz; statisches Parkleitsystem**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Abbildung 17 gibt einen Überblick über die Art des Parkens im Straßenraum im Sanierungsgebiet „Innenstadt“.



**Abbildung 17 Parken im Straßenraum Sanierungsgebiet „Innenstadt“**  
 (Quelle: INOVAPLAN)

Ein Großteil der vorhandenen Parkflächen im Straßenraum befinden sich fahrbahnbegleitend auf der Fahrbahn. Im Zentrum des Sanierungsgebiets „Innenstadt“ sind vorwiegend Parkbuchten zu finden. In der Schellenstraße, Friedrichstraße und Bismarckstraße lassen Markierungen bzw. die Gestaltung des Seitenraums auf halbaufgesetztes Parken auf der Fahrbahn und auf dem Gehweg schließen (vgl. Abbildung 18).

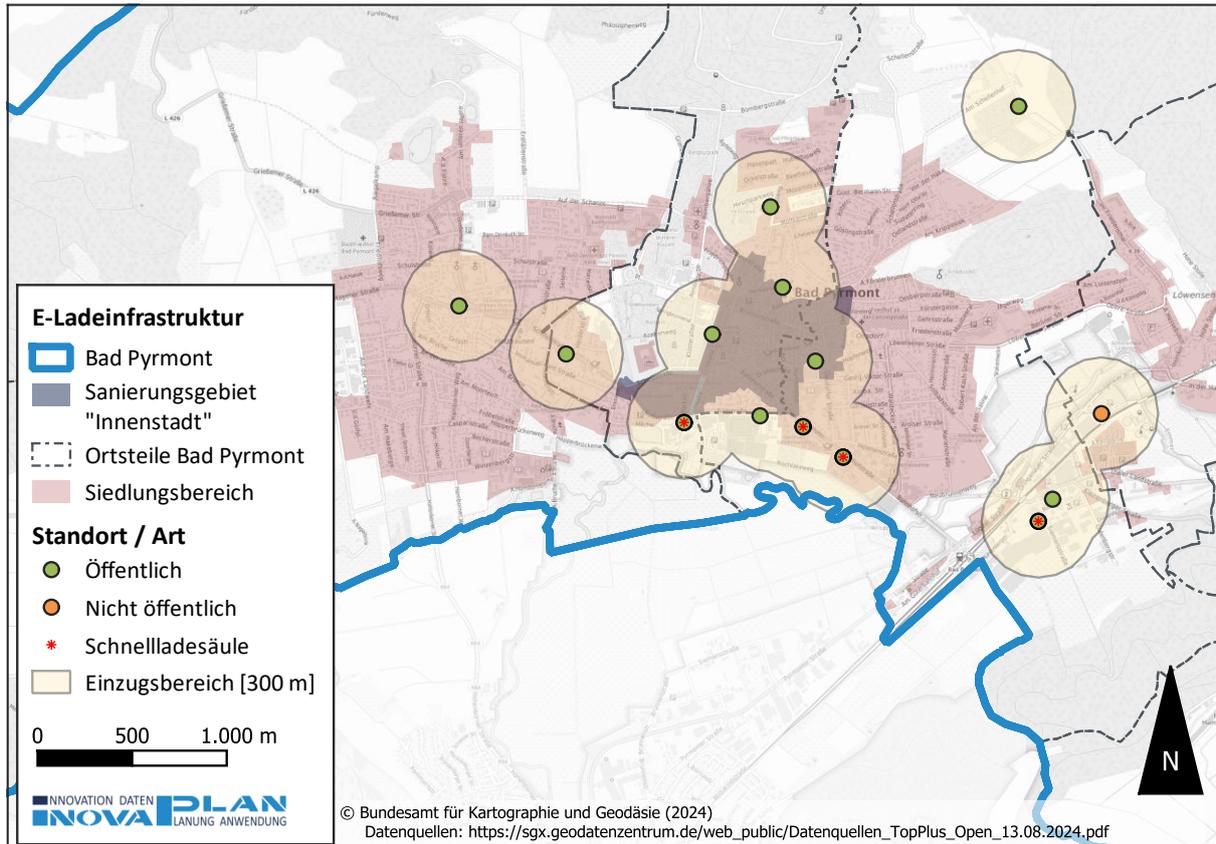


**Abbildung 18** Eindeutiges und uneindeutiges halbaufgesetztes Parken auf der Fahrbahn und dem Gehweg  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 3.3.1.3 E-Ladeinfrastruktur

Die Stadt Bad Pyrmont verfügt bereits über ein gutes Netz an E-Lademöglichkeiten in der Kernstadt. An insgesamt 13 Stellen stehen in Summe 28 Ladesäulen im öffentlichen Bereich zur Verfügung. Damit hat Bad Pyrmont die zweitmeisten E-Ladesäulen im Landkreis und im nationalen Städtevergleich sogar die meisten Ladepunkte pro Einwohnenden. Für Haushalte mit Elektroautos bieten die Stadtwerke Bad Pyrmont einen vergünstigten Strompreis an. An insgesamt vier Punkten ist Schnellladen möglich. Zudem verfügt die Firma Phoenix Contact, aber auch weitere Bad Pyrmonter Unternehmen, über eine nicht öffentliche Ladeinfrastruktur für die Mitarbeitenden. Weitere Ladesäulen sind am Bahnhof<sup>12</sup> und auf dem neuen Parkplatz Gondelteich geplant. Für die Bewertung der Versorgungsqualität werden die Einzugsbereiche für die E-Ladestationen von 300 m (Luftlinie, Gehzeit ca. 5 Minuten) betrachtet (vgl. Abbildung 19).

<sup>12</sup> Landkreis Hameln-Pyrmont, target GmbH (2022): Ergebnisbericht Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität, S. 27



**Abbildung 19 E-Ladeinfrastruktur Bad Pyrmont**

(Quelle: INOVAPLAN GmbH, Informationen über die Ladeinfrastruktur siehe Fußnote<sup>13</sup>)

Im Jahr 2017 hat die Bad Pyrmont die Mobilitätskampagne Aufgeladen...Abgefahren gestartet. Im Rahmen dessen wurden die Stadtwerke beauftragt, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, E-Mobilität in der Kurstadt umzusetzen<sup>14</sup>. Dazu gehört die Elektrifizierung des öffentlichen Fuhrparks, die Bereitstellung von Ladesäulen und mietbare E-Fahrzeuge, dazu kommen E-Roller und E-Bikes. Auf ihrer Webseite stellen die Stadtwerke darüber hinaus Informationen zur E-Mobilität bereit. Der kommunale Fuhrpark der Stadt Bad Pyrmont verfügt über vier E-Fahrzeuge. Für Touristinnen und Touristen steht ein Elektroauto zur Verfügung, das gegen eine Gebühr gemietet werden kann.<sup>15</sup>

### 3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch seine hohe Leistungsfähigkeit ein wichtiger Bestandteil für eine zukunftsträchtige und nachhaltige Mobilität. Hierzu ist ein nachfrageorientiertes und attraktives Angebot essenziell, um einen Umstieg vom MIV auf den Umweltverbund zu erreichen.

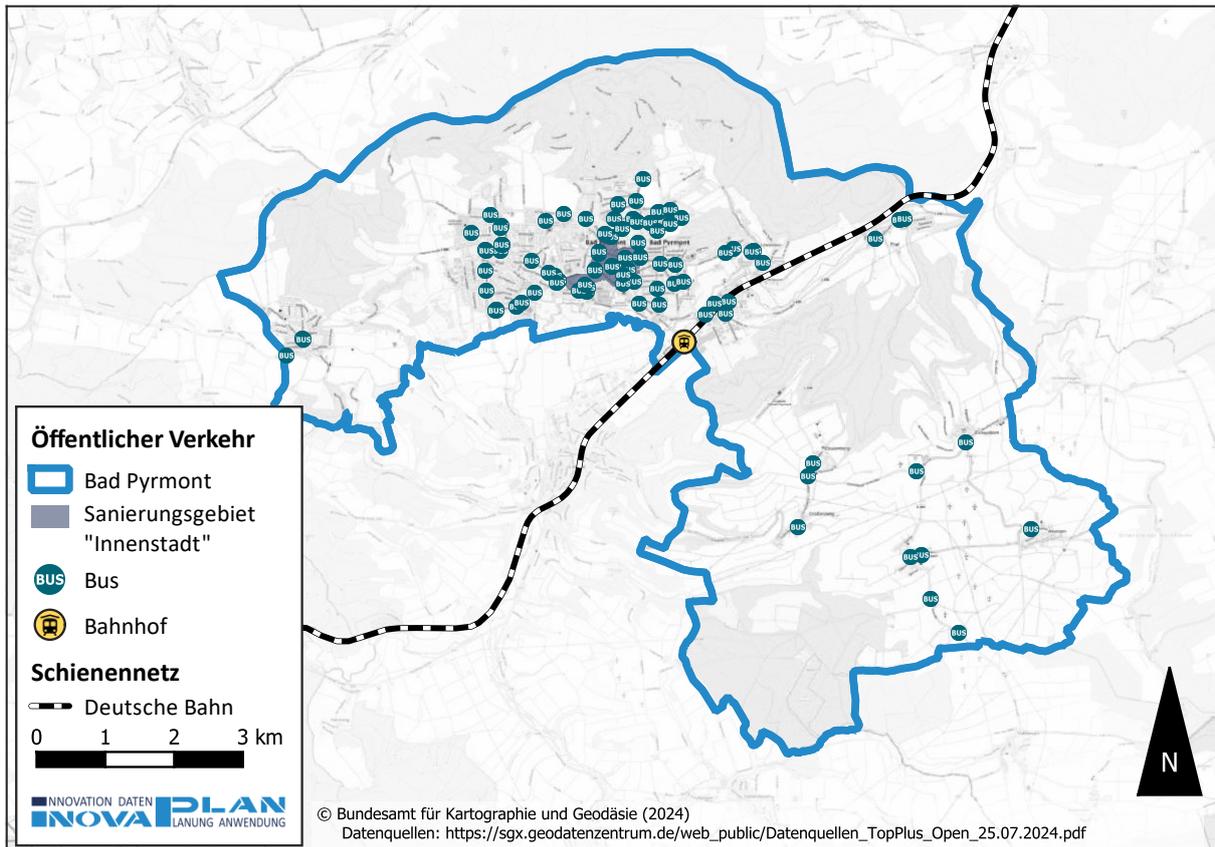
<sup>13</sup> Quellen Ladeinfrastruktur: Stadtwerke Bad Pyrmont (2024): <https://www.stadtwerke-bad-pyrmont.de/mobilitaet/Elektromobilitaet/ladekarte.htm>, Standorttool (2024): <https://www.standorttool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/>, Chargefinder: <https://chargefinder.com/de>, Going Electric (2024): <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/Bad-Pyrmont/> (jeweils zuletzt abgerufen am 22.04.2024), Landkreis Hameln-Pyrmont, target GmbH (2022): Ergebnisbericht Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität

<sup>14</sup> Koordinierungsstelle Klimafreundliche Mobilität Landkreis Hameln-Pyrmont (2022): <https://klimafreundlich-mobil.de/aufgeladen/> (zuletzt abgerufen am 02.08.2024)

<sup>15</sup> Landkreis Hameln-Pyrmont, target GmbH (2022): Ergebnisbericht Klimaschutz-Teilkonzept Klimafreundliche Mobilität, S. 23

### 3.3.2.1 Schienengebundener Personennahverkehr und Busangebot

Das ÖPNV-Angebot für Bad Pyrmont setzt sich aus Linienverkehren, bestehend aus dem Schienenverkehrsangebot, Angeboten im Regional- und Stadtbusverkehr sowie dem Schulverkehr und den Anrufsammeltaxen (AST) zusammen. Der Landkreis Hameln-Pyrmont ist der Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV für die Stadt Bad Pyrmont. Abbildung 20 visualisiert das Schienennetz, den Bahnhof und die Bushaltestellen im Stadtgebiet.



**Abbildung 20 Schienennetz und ÖPNV-Haltestellen Bad Pyrmont**

(Quelle: Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH)

Der Bahnhof Bad Pyrmont ist Haltepunkt auf der Bahnstrecke zwischen Paderborn und Hannover Flughafen. Hier verkehrt die Linie S5 im 60-Minuten-Takt. Montag bis Freitag zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr fährt diese im 30-Minuten-Takt.

Von den insgesamt elf Buslinien verkehren drei innerhalb der Kommune (Linien 61, 62 und 63). Die Linienverläufe decken das Gebiet der Ortsteile Pyrmont, Oesdorf, Holzhausen, Hagen, Löwensen und Thal ab und bedienen die Kurstadt montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt sowie zur Hauptverkehrszeit von 6 bis 8 Uhr und 16 bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt. An Samstagen werden die Linien 61 und 63 bis zur Mittagszeit eingesetzt, während die Linie 62 an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig im 60-Minuten-Takt verkehrt. Vereinzelt bieten die Kliniken Shuttle-Dienste für ihre Kur- und Klinikgäste an.

Weitere Erschließungsfunktionen übernehmen die regionalen Buslinien 30 und 40 des Landkreises Hameln-Pyrmont sowie die aus den Nachbarkreisen Holzminden und Lippe (Nordrhein-Westfalen) kommenden Linien 521, 524, 700, 732, 761 und 792. Die Linie 524 bindet die Bergdörfer Bad Pyrmonts an die Kernstadt an.

Die Buslinien in Bad Pyrmont werden durch AST in alle Ortsteile verstärkt. Die AST fahren wie Linienbusse nach festen Fahrplanzeiten von diversen Haltestellen ab und bringen Fahrgäste an individuelle Ziele. Das AST dient als Ersatz für den Linienverkehr in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Für die Nutzung des AST ist eine vorherige Anmeldung obligatorisch. Ergänzend stehen Eltern-Haltestellen an den Schulen und Mitfahrbänke zur Verfügung. Tabelle 3 fasst das ÖPNV-Angebot in Bad Pyrmont und die Taktung zusammen, die Haltestellen in der Stadt Bad Pyrmont sind fett unterlegt.

Modus	Linie	Verlauf	Takt [min]		Bemerkungen
			HVZ	NVZ	
S-Bahn	55	Hannover-Flughafen – Hannover Hbf – Hameln – <b>Bad Pyrmont</b> – Paderborn Hbf	30	60	
Bus	30	Hameln – Groß Berkel – Aerzen – <b>Bad Pyrmont</b> – Amelgatzen – Reinerbeck	120	120	Abschnitt bis Bad Pyrmont; am Wochenende reduziertes Angebot (4 Fahrten pro Tag)
Bus	40	Hameln – Ohr – Kirchohsen – Welsede – Ottenstein – <b>Bad Pyrmont</b>	ca. 120	ca. 120	Kein regelmäßiger Takt (sieben Verbindungen an Schultagen bis Bad Pyrmont)
Bus	61	<b>Thal – Löwensen – Bahnhof – Stadtmitte – Holzhausen</b>	60	60	Samstags nur vormittags, kein sonn- und feiertags
Bus	62	<b>Bahnhof – Stadtmitte – Holzhausen – Stadtmitte – Bahnhof</b>	60	60	Am Wochenende, Sonn- und Ferientags auch im 60-min-Takt
Bus	63	<b>Europaplatz – Nordstadt – Stadtmitte – Europaplatz</b>	60	60	Nur zwischen 9 und 18 Uhr, Samstag nur vormittags
Bus	521	Holzminden – Polle – <b>Baarsen</b> – Ottenstein – Bodenwerder	60	ca. 90	Bindet Baarsen Richtung Vahlbruch, Polle an
Bus	524	Bodenwerder - Ottenstein – <b>Bergdörfer Bad Pyrmont – Bad Pyrmont</b>	60	ca. 90	Bergdörfer nur bis 17 Uhr
Bus	700	<b>Bad Pyrmont</b> – Bartrup – Lemgo	60	60	
Bus	732	<b>Bad Pyrmont</b> – Lügde – Schieder – Blomberg – Lemgo	60	90	
Bus	761	<b>Bad Pyrmont</b> – Lügde – Rischenau	60	ca. 90	
AST		<b>Bad Pyrmont Bahnhof</b> jeweils in die <b>Ortsteile Bad Pyrmonts</b>	Zur Verstärkung mehrmals am Tag (unregelmäßig)		Wochenende, ca. 60-min-Takt

Tabelle 3 ÖPNV-Angebot und Takt Bad Pyrmont

(Quelle: Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH, Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen, vbe Unternehmensgruppe)

Die betrachteten Bushaltestellen sind meistens als Busbucht oder Halten am Fahrbahnrand gestaltet. In Busbuchten kommen die Busse häufig schräg zum Halten und müssen sich nach dem Halt wieder in den Fließverkehr einfädeln. Zudem werden durch den Flächenbedarf von Busbuchten die Seitenräume für den Fußverkehr zusätzlich eingeschränkt, wodurch die Einrichtung von Ausstattungsmerkmalen wie Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten erschwert wird. Aus diesen Gründen sind nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs<sup>16</sup> Busbuchten nur in Ausnahmefällen wie anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h oder angebauten Hauptverkehrsstraßen mit betrieblicher Aufenthaltszeit vorzusehen. Stattdessen werden Halten am Fahrbahnrand oder Haltestellenkaps, bei denen der Seitenraum bis an die Fahrbahn vorgezogen und somit der Wartebereich für Fahrgäste vergrößert wird, empfohlen. Ein solcher Haltestellenkap ist in Bad Pyrmont in der Brunnenstraße vorhanden (vgl. Abbildung 21). Vereinzelt sind Überdachungen, Sitzgelegenheiten oder taktile Bodenindikatoren an den Bushaltestellen im Stadtgebiet zu finden. Eine digitale Fahrgastanzeige mit dynamischer Fahrplanauskunft wurde im Rahmen der Vor-Ort-Erhebung lediglich an den Bushaltestellen Hauptpost und Kaiserplatz registriert. Über das Bushaltestellen-Sanierungsprogramm des Landkreises Hameln-Pyrmont werden jedes Jahr einige der Haltestellen erneuert und barrierefrei ausgebaut.



**Abbildung 21** Haltestellenkap in der Brunnenstraße; Busbucht an der Hauptpost  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

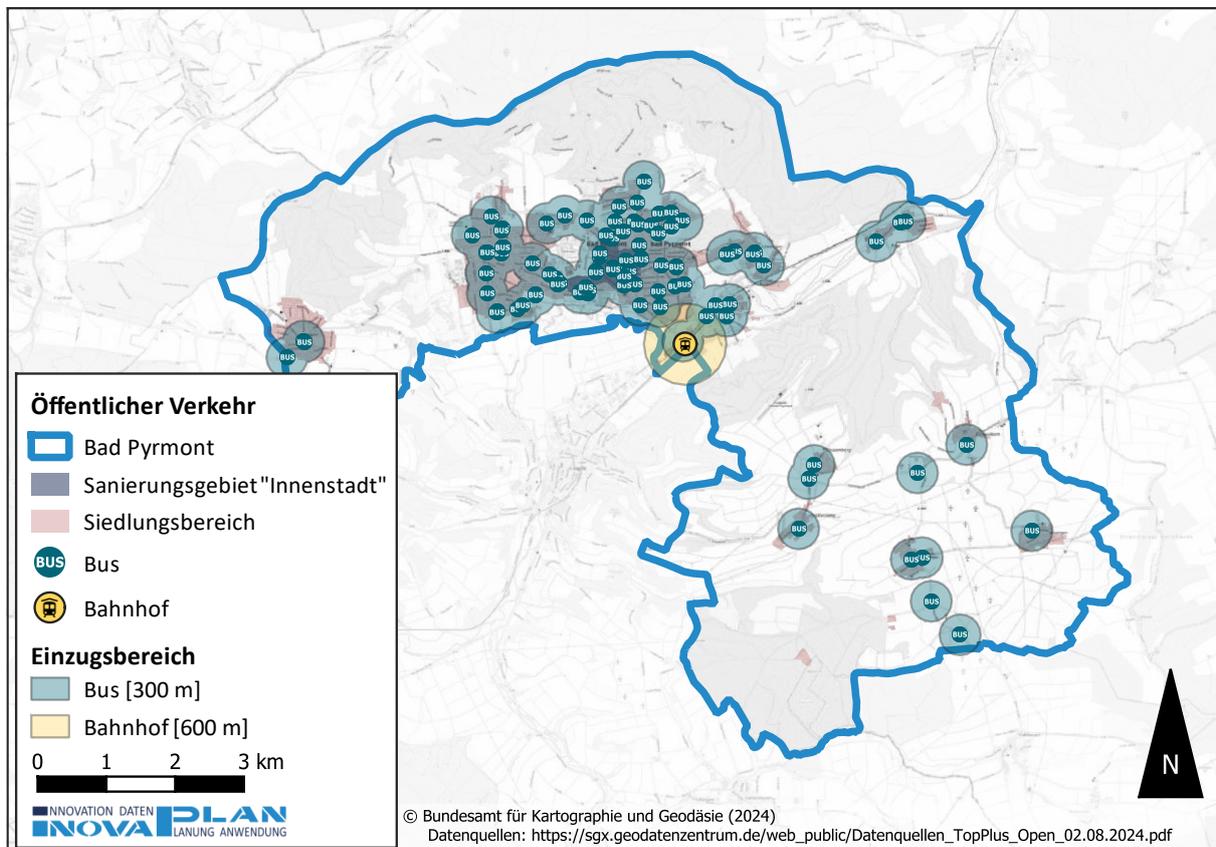
### 3.3.2.2 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität der Stadt Bad Pyrmont werden die in Abbildung 22 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche betrachtet und mit den besiedelten Gebieten verglichen. Durch die zentralörtliche Funktion als Mittelzentrum werden für die Stadt Bad Pyrmont Haltestelleneinzugsbereiche von 600 m (Luftlinie) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (Gehzeit ca. 10 Minuten) und 300 m für Bushaltestellen (Gehzeit ca. 5 Minuten) gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs<sup>17</sup> zu Grunde gelegt. In Gebieten mit geringerer

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)

<sup>17</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

Nutzungsichte abseits der Kernstadt könnten auch höhere Einzugsbereiche (1.200 m für den SPNV und 600 m für Bushaltestellen) angesetzt werden.



**Abbildung 22 Erschließungsqualität ÖPNV-Angebot**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Stadt Bad Pyrmont wird fast flächendeckend vom bestehenden Busangebot erschlossen. Lediglich kleinere (Rand-)Bereiche der Siedlungsfläche in Holzhausen liegen nicht innerhalb der 300-m-Radien der Bushaltestellen. Der Ortsteil Hagen ist nur unzureichend durch die beiden vorhandenen Haltestellen abgedeckt, in Löwensen und Thal decken die Haltestellen ebenfalls nicht den ganzen Siedlungsbereich ab. Da hier jedoch geringere Nutzungsdichten als in der Kernstadt vorzufinden sind (vgl. Kapitel 3.2.3), ist die Erschließungsqualität in diesen Bereichen dennoch als gut zu bewerten.

Der Bahnhof von Bad Pyrmont liegt rund zwei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt am Rande des Stadtgebietes. Hierdurch bietet nur ein geringer Teil des Stadtgebiets einen fußläufigen Zugang zum SPNV in attraktiver Entfernung.

### 3.3.2.3 Intermodalität

Ein intermodales Verkehrsverhalten, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg, bietet Nutzenden höchste Flexibilität und fördert eine nachhaltige Mobilität. Die Kombination von unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb einer Wegeketten kann dabei insbesondere das ÖPNV-Angebot auf der ersten und letzten Meile, das heißt den Weg beispielsweise von der ÖPNV-Haltestelle nach

Hause oder dem P+R-Parkplatz ins Stadtzentrum, ergänzen und attraktiver machen. In den Bussen des Landkreises Hameln-Pyrmont ist eine Fahrradmitnahme kostenlos möglich<sup>18</sup>.

Am Bahnhof Bad Pyrmont erfolgt eine Verknüpfung zwischen Schiene und Bus. Mobilitätsstationen zur räumlichen Bündelung und Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten und Ausstattungsmerkmalen wie einem interaktiven Informationsterminal, auf dem Informationen zu vorhandenen Mobilitätsoptionen in Echtzeit eingeholt werden können, oder Sharing-Angebote wie Carsharing und Bikesharing sind in Bad Pyrmont bisher nicht vorhanden.

### 3.3.3 Radverkehr

Ein zentraler Bestandteil der Radverkehrsförderung ist die Bereitstellung eines durchgängigen und attraktiven Radverkehrsnetzes. Auf Landkreisebene ist ein Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr vorhanden, ein kommunales Radverkehrskonzept für Bad Pyrmont existiert nicht. Südöstlich der Kernstadt verläuft der Fernradweg Emmer-Radweg durch Bad Pyrmont, nordöstlich der Stadt verläuft der Weser-Radweg.

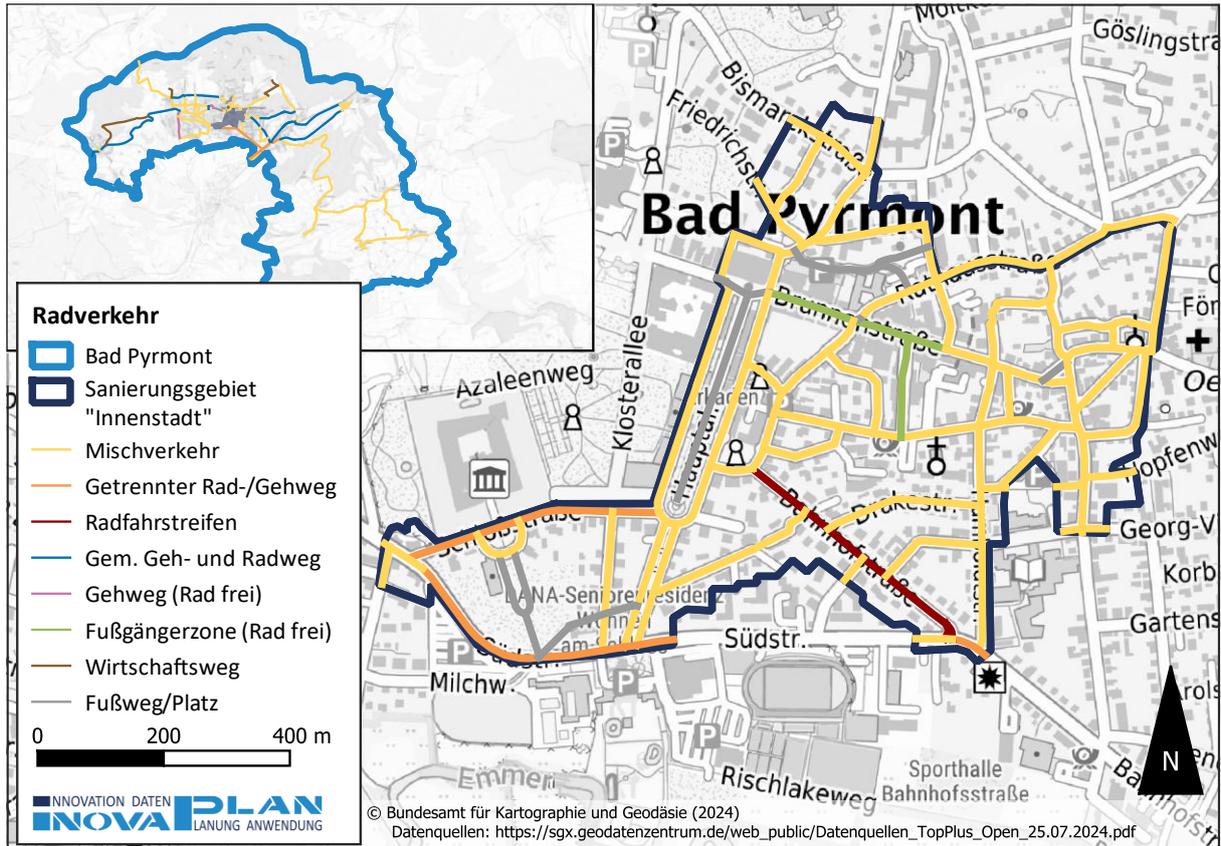
Die Fahrradfreunde Bad Pyrmont sind ein Zusammenschluss fahrradinteressierter Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Niedersachsen e.V., Kreisverband Hameln-Pyrmont. Die Fahrradfreunde Bad Pyrmont haben im Herbst 2023 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche eine Befahrung in Bad Pyrmont organisiert, Radabstellanlagen und Gefahrenpunkte für den Radverkehr in Karten verortet und mit Bildern dokumentiert. Die Daten wurden für die Arbeiten des VEK zur Verfügung gestellt und fließen in die Bestandsanalyse und die Maßnahmenentwicklung ein.

#### 3.3.3.1 Radverkehrsinfrastruktur

In Bad Pyrmont stellt Mischverkehr die vorwiegende Radverkehrsführung dar (vgl. Abbildung 23).

---

<sup>18</sup> Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH (2024): <https://www.oeffis.de/fahrkarten/bestimmungen-im-oePNV.htm> (letzter Abruf: 12.07.2024)



**Abbildung 23** Führungsformen des Radverkehrs an den erhobenen Strecken  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Entlang von Straßenzügen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt, ist eine Radverkehrsführung im Kfz-Mischverkehr gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>19</sup> grundsätzlich verträglich. In der Brunnenstraße im Zentrum des Sanierungsgebiets befindet sich eine Fußgängerzone, die für den Radverkehr zwischen 18:30 Uhr und 10 Uhr freigegeben ist. Diese endet am Brunnenplatz, der, ebenso wie die Hauptallee, ausschließlich für den Fußverkehr vorbehalten ist. In der Hohenborner Straße und auf Abschnitten der Bahnhofstraße ist innerorts der Gehweg für den Radverkehr mittels Nutzungsrechts (Zusatzschild 1022-10 „Radverkehr frei“) zugelassen. Wegen des Konfliktpotenzials zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und den an vielen Stellen geringen Gehwegbreiten sind gemeinsame Führungen des Rad- und Fußverkehrs innerorts nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung erhöht die Durchlässigkeit und führt zu Reisezeitvorteilen gegenüber dem MIV. Positiv hervorzuheben ist die Gestaltung der für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße in der Humboldtstraße (vgl. Abbildung 24).

<sup>19</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)



**Abbildung 24** Gemeinsamer Geh- und Radweg in Hagen; für Radverkehr freigegebene Einbahnstraße  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Zwischen den Ortsteilen und vereinzelt innerorts sind gemeinsame Geh- und Radwege (z.B. L 430, K 39, K 40) zu finden. Diese sind größtenteils unterdimensioniert, durch mangelnde Grünpflege werden die lichten Breiten der Geh- und Radwege zum Teil weiter eingeschränkt (z.B. Pyrmonter Straße in Hagen, Auf der Schanze, Lügder Straße, Rathausstraße). Auch zum Bahnhof Bad Pyrmont besteht derzeit lediglich eine wenig attraktive Radverkehrsverbindung. Hier wird der Radverkehr im Seitenraum auf schmalen Radwegen bzw. gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Eigenständige Radinfrastruktur wie Fahrradstraßen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist mit Ausnahme eines Teilsabschnitts der Bahnhofstraße in Bad Pyrmont nicht vorhanden.

Netzlücken bestehen in den Ortsteilen außerhalb der Kernstadt sowie insbesondere auf den Verbindungen Richtung Grießem und in die Bergdörfer. Hier wird der Radverkehr bei einer zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit bis zu 100 km/h und auf einer kurvigen und demzufolge unübersichtlichen Verkehrsführung im Mischverkehr geführt (vgl. Abbildung 25).



**Abbildung 25** L 426 ohne Radverkehrsinfrastruktur (Ri. Grießem); L 430 mit fahrbahnbegleitendem Radweg  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

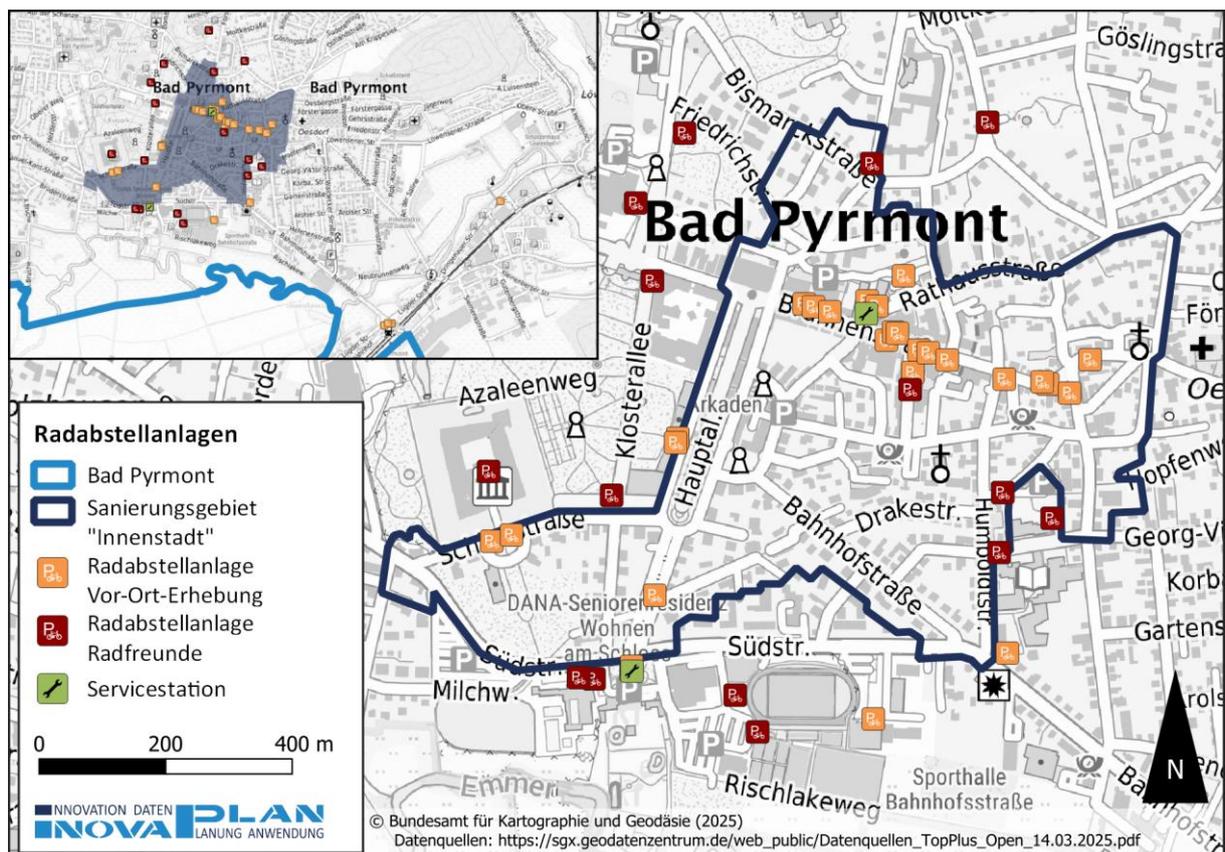
Des Weiteren sollten Sackgassen und Durchfahrtsverbote, die für den Kfz-Verkehr bestehen, für den Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet sein und dies mittels Verkehrszeichen kommuniziert werden. In Sackgassen gewährleistet dies das Verkehrszeichen 357-50 „Für Radverkehr und Fußgänger“.

durchlässige Sackgasse“, bei Durchfahrtsverboten die explizite Ausnahme des Radverkehrs. Die daraus resultierenden Maßnahmen für die Stadt Bad Pyrmont finden sich in Kapitel 4.

### 3.3.3.2 Radabstellanlagen und Serviceinfrastruktur

Neben den infrastrukturellen Rahmenbedingungen des Radverkehrsangebots kommt einem flächendeckenden und nutzungsorientierten Angebot an Radabstellanlagen eine hohe Bedeutung zu. Das sichere Abstellen eines Fahrrads am Zielort ist für viele Menschen ein entscheidendes Kriterium, das Fahrrad zu nutzen. Steigende Absatzzahlen von Pedelecs und höherwertigen Fahrrädern erfordern zudem zunehmend sichere (diebstahlgeschützt und sozial sicher), witterungsgeschützte und gut zugängliche Radabstellanlagen an allen wichtigen Zielorten des Radverkehrs.

Im Stadtgebiet sind punktuell Radabstellanlagen in verschiedenen Größen vorhanden. Diese konzentrieren sich insbesondere auf das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ und nehmen in ihrer Anzahl mit zunehmender Entfernung zu diesem ab (vgl. Abbildung 26).



**Abbildung 26 Radabstellanlagen Bad Pyrmont**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH, Fahrradfreunde Bad Pyrmont)

Insgesamt befinden sich im Stadtgebiet Bad Pyrmont Radabstellanlagen an städtischen Einrichtungen bzw. im öffentlichen Raum für ca. 600 Fahrräder. Die größten Anlagen befinden sich am Erlebnisbad Pyrmontener Welle (für ca. 150 Fahrräder) und am Bahnhof (für ca. 100 Fahrräder). Dort sind in den aktuellen Planungen des Bahnhofsvorplatzes eine überdachte Bike-and-Ride-Anlage zukünftig mit 168

Stellplätzen als Doppelstockanlage vorgesehen<sup>20</sup>. Ein Großteil der vorhandenen Radabstellanlagen sind Anlehnbügel, die ein rahmenanschließbares Abstellen von Fahrrädern ermöglichen. Vereinzelt sind jedoch auch Vorderradhalter zu finden wie beispielsweise am Bahnhof, am Erlebnisbad oder der Max-Born-Realschule. Da diese kein sicheres Abstellen von Fahrrädern gewährleisten, werden diese umgangssprachlich auch als Felgenklemmer bezeichnet und entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Überdachte Abstellanlagen befinden sich lediglich am Bahnhof Bad Pyrmont. Fahrradboxen oder E-Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes sind bislang nicht vorhanden. Kostenlose Serviceinfrastruktur mit Werkzeug und Luftpumpe für die Möglichkeit, kleinere Reparaturen am Fahrrad vorzunehmen, sind in Bad Pyrmont bislang am Rathaus und an der Tourismusinformation vorhanden (vgl. Abbildung 27).



**Abbildung 27** Servicestation am Rathaus; Anlehnbügel in der Brunnenstraße  
(Quelle: INOVPLAN GmbH)

### 3.3.4 Fußverkehr

Ein Großteil der Straßenzüge im Stadtgebiet ist primär auf die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs ausgelegt. Die Gehwege sind, sofern (beidseitig) vorhanden, oftmals stark unterdimensioniert. Herausragende Häuserkanten oder anderweitige Nutzungen wie Mülltonnen, Blumenkübel, mangelnde Grünpflege oder die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr können den ohnehin begrenzten Raum für zu Fuß Gehende weiter einschränken (vgl. Abbildung 28). Für uneingeschränkte Begegnungen zwischen zwei Personen definieren die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen<sup>21</sup> eine nutzbare Gehwegbreite von 2,50 m. Zudem befinden sich die Gehwege abschnittsweise in einem schlechten Zustand.

<sup>20</sup> SHP Ingenieure, Hannover (2022): Entwurfsunterlage Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Stadt Bad Pyrmont, bearbeitet 10/2022

<sup>21</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



**Abbildung 28** Eingeschränkt nutzbare Breite des Gehwegs; schlechte Oberflächenbeschaffenheit  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Positiv hervorzuheben sind die attraktiven Gestaltungen der Fußgängerzone in der Brunnenstraße, der Brunnenplatz und die Flaniermeile in der Hauptallee (vgl. Abbildung 29). Letztere verbindet den Brunnenplatz im Zentrum mit der Tourismusinformation im Süden des Sanierungsgebiets „Innenstadt“ und ist, ebenso wie der Brunnenplatz, ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten. Hier ist auch ein Großteil der Gastronomie angesiedelt. Zudem sind insbesondere als Wegführung zu Fußgängerüberwegen (FGÜ) Fußstapfen im Seitenraum zu finden. Diese sind häufig jedoch bereits verblichen.



**Abbildung 29** Flaniermeile in der Hauptallee; Fußgängerzone in der Brunnenstraße  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Ein flächendeckendes Fußwegeleitsystem, das den Einwohnenden und Touristinnen und Touristen Orientierung innerhalb der Ortsteile bietet, ist nicht vorhanden.

### 3.3.4.1 Barrierefreiheit

Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist eine barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur von immer größerer Bedeutung. Von einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums profitieren nicht nur mobilitäts- und seheingeschränkte Personen, sondern auch Personen mit Kinderwagen, Gepäck oder einer temporären Verletzung (z. B. Unterarmgehstützen). Zu einer barrierefreien Nutzung des öffentlichen Raums zählen verschiedene Aspekte wie ausreichend nutzbare Gehwegbreiten, von

Hindernissen freie Gehwege, ebene Oberflächenbeschaffenheiten oder die barrierefreie Gestaltung von Querungshilfen, Treppenanlagen, Borden und Schwellen. Durch eine konsequente Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips, das stets zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Tasten anspricht, sind die Grundlagen für eine barrierefreie Gestaltung bereits berücksichtigt.

Insbesondere kleinteiliges Pflaster führt zu hohen Rollwiderständen und somit erhöhtem Kraftaufwand beispielsweise mit dem Rollator oder Kinderwagen. Bedingt durch den historischen Altstadtcharakter ist in Bad Pyrmont vereinzelt Natursteinpflaster vorhanden (z.B. Am Hylligen Born, Rathausstraße, Schloßstraße, Altenaustraße, verschiedene Querungsbereiche, vgl. Abbildung 30). Die Brunnenstraße als zentrale Fußgängerzone ist durch einen Geländesprung mit Höhenunterschied zwischen der Nord- und Südseite geprägt. Zur Überwindung des Höhenunterschieds sind in regelmäßigen Abständen Treppen oder Rampen angelegt, mit Auswirkungen auf die Barrierefreiheit (vgl. Abbildung 30). Weitere Barrieren stellen die Warenpräsentationsvitrinen dar, die den verfügbaren Seitenraum weiter einschränken.



**Abbildung 30 Höhenunterschied Brunnenstraße; Natursteinpflaster Querung Brunnenstraße**  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Zur Gewährleistung und Verbesserung der Barrierefreiheit hat die Stadt Bad Pyrmont bereits Maßnahmen umgesetzt. So wurden in der Schloßstraße abschnittsweise Laufbänder aus großformatigem Pflaster sowie taktile Leitelemente und Doppelborde an Fußgängerüberwegen eingerichtet (vgl. Abbildung 31).



**Abbildung 31** Laufband in der Schlossstraße; barrierefreier Fußgängerüberweg in der Lortzingstraße  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 3.3.4.2 Kindermobilität

Seit 2021 führt die Stadt Bad Pyrmont das Siegel „Kinderfreundliche Kommune“ einer Initiative von Unicef und dem Deutschen Kinderhilfswerk<sup>22</sup>. Seitdem setzt die Stadt einen Aktionsplan bestehend aus verschiedenen Maßnahmen wie beispielsweise kostenlosem Mittagessen für alle Schülerinnen und Schüler, Workshops zur Medienkompetenz und die politische Beteiligung im Jugendparlament um, mit dem Ziel, die Stadt Bad Pyrmont für die Kinder und Jugendlichen zu einem lebenswerteren und sichereren Ort zu machen.

An den Grundschulen und am Schulzentrum gibt es bereits ausgeschilderte Hol- und Bringzonen für die Eltern, die etwas abseits der Eingänge liegen. Diese schulnahen Elternhaltestellen sollen dabei helfen, „Elterntaxis“ vor den Schulen zu vermeiden und dadurch Gefahrensituationen durch Halten in zweiter Reihe oder sonstige Park- und Wendemanöver zu reduzieren (vgl. Abbildung 32).



**Abbildung 32** Elternhaltestellen in Oesdorfer Straße und Bahnhofstraße  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

<sup>22</sup> Stadt Bad Pyrmont (2024): <https://www.stadt-badpyrmont.de/themen/familie-bildung-gesundheit/kinderfreundliche-kommune/> (zuletzt abgerufen am 15.07.2024)

Spielelemente können die kognitiven und motorischen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen fördern und dienen gleichzeitig der Belebung des öffentlichen Raums. Verschiedene Spielelemente sind in Bad Pyrmont vor allem in der Brunnenstraße vorhanden. Schulwegepläne für die Grundschulen oder Radschulwegepläne für die (weiterführenden) Schulen sind vorhanden, allerdings überholungsbedürftig. In Schulwegeplänen werden Problemstellen auf dem Schulweg identifiziert und Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Gefahrenstellen vermieden werden können. Hierdurch soll der Schulweg verkehrssicherer werden.

### **3.3.5 Neue Mobilitätsformen**

Neuen Mobilitätsformen kommt seit einigen Jahren mit Blick auf die Vernetzung der unterschiedlichen Angebote eine zunehmende Bedeutung zu. Auf kurzen Wegen zum gewünschten Zielort und insbesondere für die erste bzw. letzte Meile sind die neuen Mobilitätsformen eine Verkehrsmittelalternative. Zu den neuen Mobilitätsformen zählen insbesondere Verkehrsmittel der Shared Mobility wie Bikesharing, Carsharing oder E-Scooter. Die zunehmende Entkopplung von Besitz und Nutzung, die Entwicklungen im Smartphone-Besitz und Innovationen in der Informations- und Kommunikationstechnologie haben die Nutzung von Shared-Mobility-Angeboten in den letzten Jahren deutlich vorangetrieben. Durch standortbasierte Dienste und mobile Zahlungsmethoden werden neue Mobilitätsdienstleistungen und Geschäftsmodelle einfacher und schneller einer breiten Zielgruppe zugänglich gemacht. Die Ortung der Fahrzeuge per GPS vereinfacht Betreibenden das Flottenmanagement und bietet Nutzenden eine anlassbezogene Nutzung dieser Angebote.

Ein Carsharing-Angebot oder öffentliches Bikesharing-Angebot ist in der Stadt Bad Pyrmont bisher nicht vorhanden. Für touristische Zwecke können Fahrräder und Pedelecs von privaten Dienstleistenden wie beispielsweise an der Tankstelle Huddelbusch ausgeliehen werden.

Ein On-Demand-Angebot verkehrt ohne festen Fahrplan und auf Basis von Fahrtanfragen von verschiedenen Nutzenden. Dabei berechnet ein Algorithmus in Echtzeit, an welchem Standort die Dienstleistung aktuell benötigt wird. Ein solches Angebot steht in Bad Pyrmont bisher nicht zur Verfügung.

## **3.4 Unfallanalyse**

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden die Unfalldaten mit Personenschaden analysiert, die wichtige Hinweise auf mögliche Defizite in der verkehrssicheren Gestaltung der Infrastruktur und eine erste qualitative Bewertung der Verkehrssicherheit in der Stadt Bad Pyrmont erlauben. Tabelle 4 zeigt die polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden differenziert nach Unfallkategorie, die sich auf dem Stadtgebiet Bad Pyrmonts ereignet haben. Nicht dargestellt sind die Anzahl von Unfällen ohne Personenschaden sowie die nicht polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden.

	2021	2022	2023	Gesamt
Leichtverletzt	32	42	38	112
Schwerverletzt	15	14	12	41
Getötet	0	0	1	1
<b>Gesamt</b>	<b>47</b>	<b>56</b>	<b>51</b>	<b>154</b>

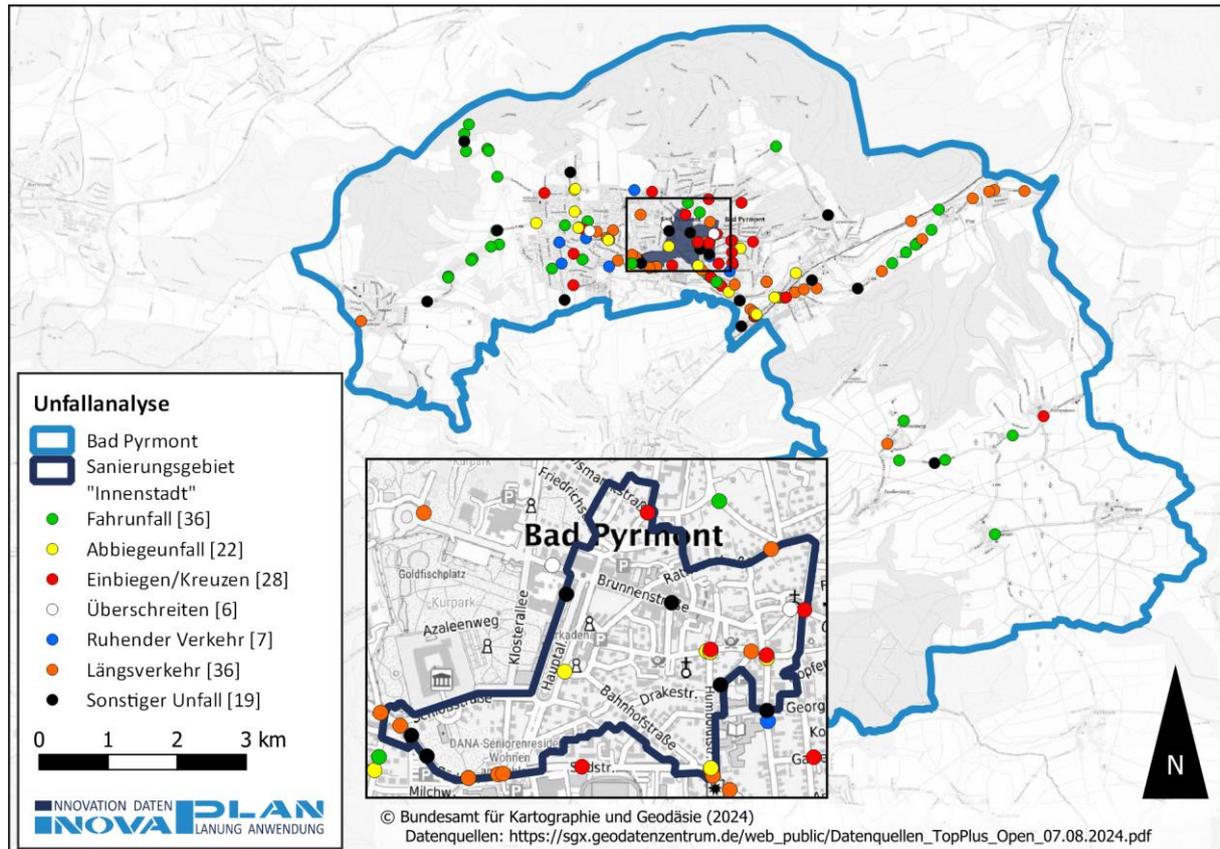
**Tabelle 4** Unfälle mit Personenschaden differenziert nach Unfallkategorie<sup>23</sup>  
 (Quelle: Unfallatlas des Statistischen Bundesamts)

Innerhalb der betrachteten drei Jahre wurden insgesamt 154 Unfälle mit Personenschaden erfasst. Aus dem Großteil der Unfälle resultieren leichtverletzte Personen. Allerdings gab es in den vergangenen drei Jahren auch 40 Unfälle mit Schwerverletzten. Diese sind vorwiegend auf klassifizierten Straßen (z.B. L 430 (Hagener Straße), L 426 (Grießemer Straße, Bahnhofstraße), L 429 (Thaler Landstraße)) zu verorten. Auf der L 426 (Kleinenberger Landstraße) Richtung Baarsen hat sich 2023 zudem ein Unfall mit Getöteten ereignet. Insgesamt wurden zwischen den Jahren 2021 und 2023 jährlich rund 50 Unfälle polizeilich erfasst. Eine rückläufige Tendenz des Unfallgeschehens ist nicht erkennbar.

Bei über zwei Dritteln der Unfälle zwischen den Jahren 2021 und 2023 waren Kfz (Pkw, Krafträder, Güterfahrzeuge) beteiligt. Insgesamt 32 Unfälle geschahen unter Beteiligung des Radverkehrs (16 %), weitere 13 Unfälle unter Beteiligung des Fußverkehrs (6 %). Als Teilgruppen der schwachen Verkehrsteilnehmenden gehören der Fuß- und Radverkehr dabei zur vulnerablen Gruppe des Mobilitätsgeschehens. Grundsätzlich resultieren Unfälle mit Fuß- oder Radbeteiligung in einem erhöhten Verletzungsgrad, was auf die Unfallgegner (meistens Pkw), aber auch auf die zunehmend schnelleren Geschwindigkeiten der Radfahrenden selbst (Pedelec-Nutzung) zurückzuführen ist.

Abbildung 33 zeigt die räumliche Verteilung der polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden differenziert nach Unfallkategorie zwischen den Jahren 2021 und 2023.

<sup>23</sup> Statistisches Bundesamt 2024: **Getötet:** Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben; **Schwerverletzt:** Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden; **Leichtverletzt:** alle übrigen Verletzten



**Abbildung 33 Unfallorte polizeilich erfasster Unfälle (2021-2023)**

(Darstellung: INOVAPLAN GmbH; Datengrundlage: Unfallatlas des Statistischen Bundesamts)

Die Unfälle der Jahre 2021 bis 2023 konzentrieren sich auf die klassifizierte Straßen außerorts. Hier ist die häufigste Unfallursache „Fahrrunfall“, worunter Unfälle fallen, die ohne Fremdeinwirkung durch Kontrollverlust über das Fahrzeug verursacht werden, beispielsweise infolge von unangemessener Geschwindigkeit oder Falscheinschätzung des Straßenverlaufs. Zu „Unfällen im Längsverkehr“, verursacht durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden in gleicher oder entgegengesetzter Richtung, kam es in den vergangenen drei Jahren insbesondere entlang der L 429 (Thaler Landstraße, Hauptstraße) und in der Südstraße. Innerhalb der Siedlungsbereiche sind die Unfälle vor allem den Unfalltypen „Einbiegen/Kreuzen“ oder „Abbiegen“ zuzuordnen und sind demzufolge in Knotenpunktbereichen aufgetreten. Hervorzuheben sind hierbei die Bahnhofstraße, Waldecker Straße, Hagener Straße, Griebener Straße und die Knotenpunkte Schillerstraße/Mühlenstraße und Bathildisstraße/Humboldtstraße. Einzelne Unfälle sind dem Unfalltyp „Überschreiten“ zuzuordnen, die durch Konflikte zwischen querendem Fußverkehr und Kfz auftreten. Diese ereigneten sich vor allem in der Schillerstraße sowie in der Bahnhofstraße, Am Hylligen Born und in der Lortzingstraße und geben erste Hinweise auf fehlende oder nicht sicher gestaltete Querungshilfen. „Unfälle durch ruhenden Verkehr“, bei denen es zu einem Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem parkenden bzw. haltenden Fahrzeug kommt, ereigneten sich vor allem im Ortsteil Holzhausen und hier in der Hohenborner Straße, Am Bruche oder Auf der Schanze. Innerhalb des Sanierungsgebiets „Innenstadt“ ereigneten sich in den vergangenen drei Jahren nur vereinzelt Unfälle.

Die Analyse gleicher Unfalltypen gibt erste wichtige Hinweise auf mögliche Defizite in der verkehrssichereren Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur. Dafür werden die Unfälle auf Unfallhäufungsstellen (UHS) untersucht. Gemäß dem Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)<sup>24</sup> ergibt sich eine UHS, wenn sich an einem Ort mindestens fünf Unfälle des gleichen Typs in einem Jahr (1-Jahres-Karte) oder mindestens fünf Unfälle mit Personenschaden über einen Zeitraum von drei Jahren (3-Jahres-Karte) ereignen. Unfallhäufungsstellen befinden sich in Bad Pyrmont im Knotenpunktbereich der Schillerstraße mit der Mühlenstraße sowie im Bereich vor dem Bahnhof (Bahnhofstraße/Lügder Straße).

Auf Grundlage dieser Analyse werden Maßnahmen entwickelt, um die vorhandenen UHS sicherer zu gestalten (vgl. Kapitel 4).

### **3.5 Ergebnisse der Beteiligungen**

In den folgenden Unterkapiteln werden die Ergebnisse der Online-Beteiligung (vgl. Kapitel 3.5.1) und des vom Kinder- und Jugendbüro der Stadt Bad Pyrmont veranstalteten Kinderrechtifests (vgl. 3.5.2) erläutert.

#### **3.5.1 Online-Beteiligung**

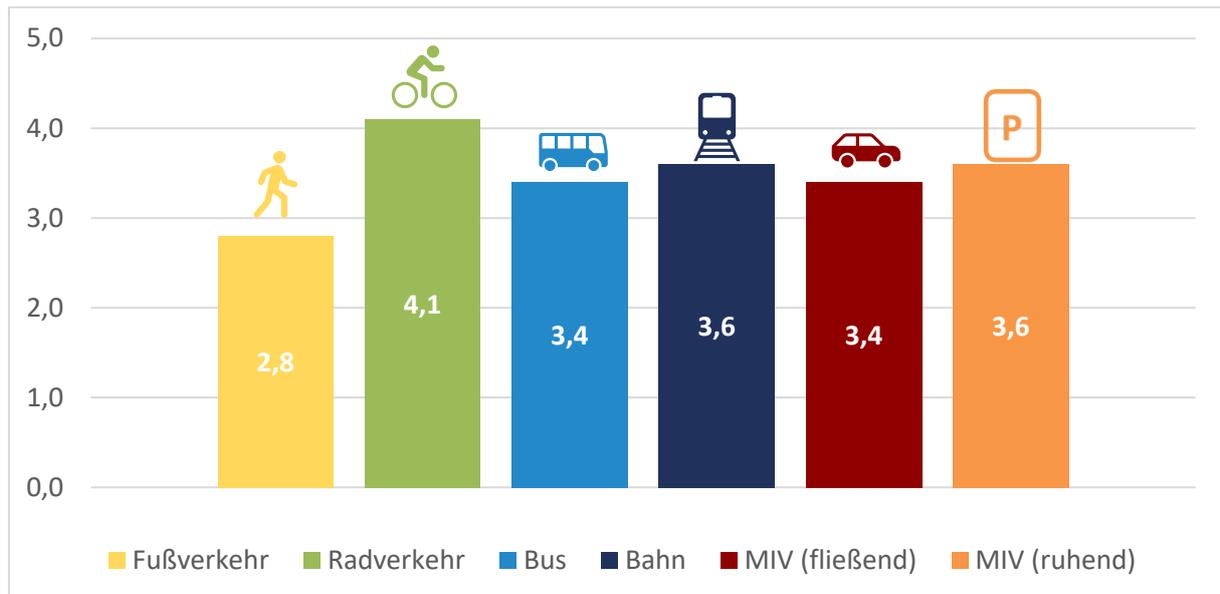
Für die Auswertung der Online-Beteiligung von Mai bis Juni 2024 wurden die Antworten von Teilnehmenden, die die Befragung nicht vollständig ausgefüllt haben, zunächst plausibilisiert und bei hinreichender Qualität für die ausgefüllten Fragen in die Stichprobe übernommen. Insgesamt haben 378 Personen an der Befragung teilgenommen. Davon gaben 265 der Befragten an, in Bad Pyrmont zu wohnen, 162 gaben an, in Bad Pyrmont zu arbeiten und 10 Personen gehen in Bad Pyrmont zur Schule. Weitere sieben Personen waren zum Zeitpunkt der Befragung zu Gast in Bad Pyrmont. Die Rohdaten sowie eine umfassende Darstellung der Fragen und Ergebnisse befinden sich in Anlage 2. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Online-Beteiligung hinsichtlich verkehrlicher Entwicklung und persönlicher Mobilität sowie der Bewertung zentraler Handlungsfelder dargestellt.

##### **3.5.1.1 Verkehrliche Entwicklung und persönliche Mobilität**

Im ersten Fragenblock wurden die Befragten gebeten, die allgemeine Situation in Bad Pyrmont für die verschiedenen Verkehrsmodi (Fuß-, Radverkehr, MIV, ruhender Verkehr, ÖPNV) anhand von Schulnoten zu bewerten (vgl. Abbildung 34).

---

<sup>24</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)



**Abbildung 34 Bewertung der Verkehrsmodi in Schulnoten (Mittelwert)**

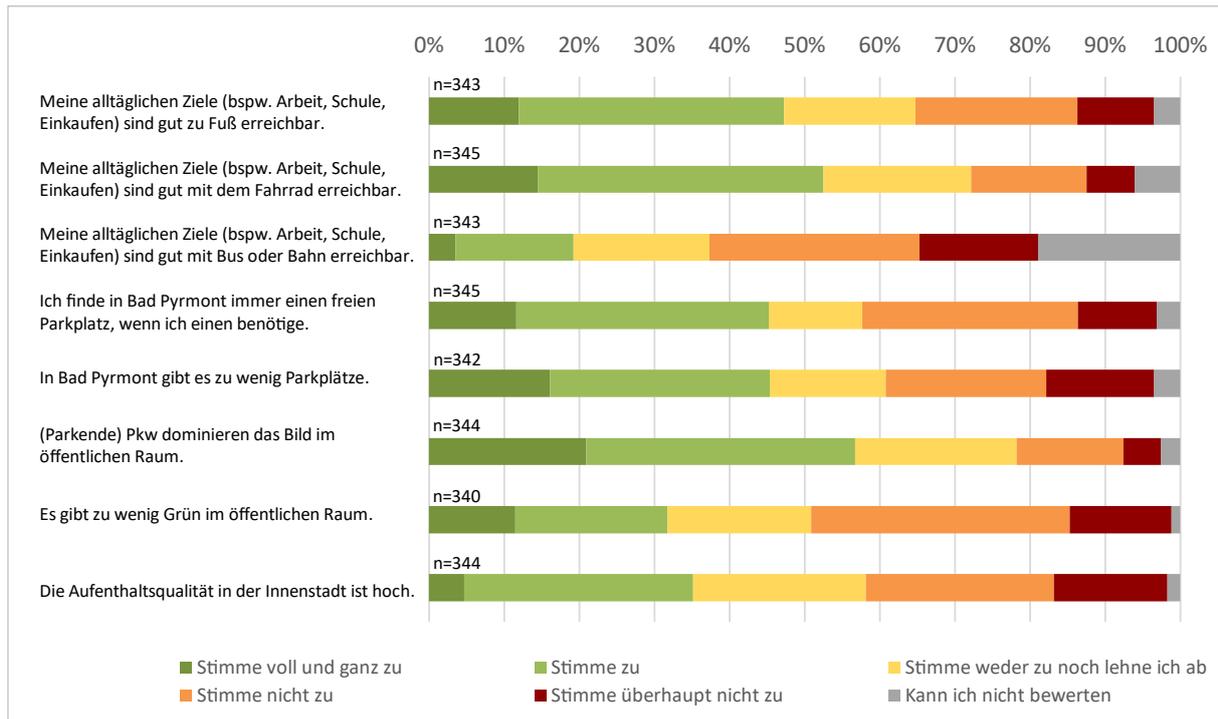
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die besten Bewertungen mit einer durchschnittlichen Note von 2,8 (befriedigend) erhält der Fußverkehr. Im negativen Mittelfeld befinden sich der ÖPNV und der MIV. Weit abgeschlagen mit der Bewertung 4,1 (ausreichend) bewerten die Teilnehmenden die Situation für den Radverkehr. Gut oder sehr gut wird von den Befragten kein Verkehrsmodus bewertet. Demnach besteht bei allen Verkehrsmodi Handlungsbedarf in Bad Pyrmont.

Ergänzend zur Bewertung wurden die Befragten zu den größten Herausforderungen des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) befragt. Hierfür wurden bereits typische Herausforderungen als Antwortmöglichkeit vorgeschlagen. Bei Auswahl der Antwortmöglichkeit „Sonstiges“ konnten die Teilnehmenden zudem eigene Angaben machen.

- Für den **Fußverkehr** erachten die Teilnehmenden fehlende Querungsmöglichkeiten (20 % der Befragten) und die fehlende Barrierefreiheit (18 % der Befragten) als größte Herausforderungen. Auch zu geringe Gehwegbreiten werden von 15 % der Befragten als Herausforderung ausgewählt.
- Die größten Herausforderungen im Bereich des **Radverkehrs** ist laut den Befragten das lückenhafte Radwegenetz (21 % der Befragten) sowie unattraktive Radwege (19 % der Befragten). Fehlende bzw. unattraktive Radabstellanlagen benennen 14 % der Befragten als Herausforderung.
- Für den **ÖPNV** werden eine schlechte räumliche Erschließung beispielsweise in die Ortsteile oder zum Bahnhof (25 % der Befragten), ungenügende Taktichten (25 % der Befragten) und das Problem der ersten bzw. letzten Meile (22 % der Befragten) als größte Herausforderungen für Bad Pyrmont gesehen.

Als Nächstes wurden die Befragten zur Einschätzung ihrer persönlichen Mobilität in Bad Pyrmont gebeten. Abbildung 35 stellt die Ergebnisse dieses Fragenblocks dar.

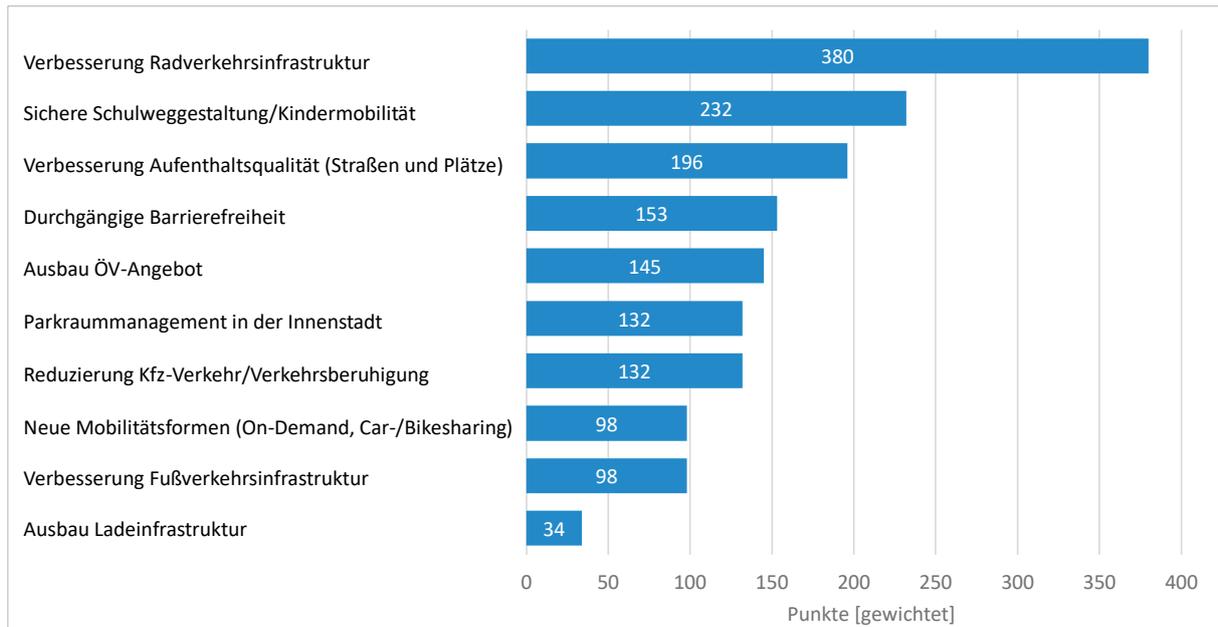


**Abbildung 35 Ergebnisse zur Einschätzung persönlicher Mobilitätsaspekte**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

So geben jeweils rund die Hälfte der Befragten an, dass sie ihre alltäglichen Ziele gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichen können, nur jede fünfte befragte Person sagt dies über die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Rund 40 % der Befragten geben an, keinen freien Parkplatz zu finden, wenn Sie einen benötigen. Deutliche Unterschiede in den Meinungen finden sich, wenn der persönliche Bezug zu Bad Pyrmont in die Analyse einbezogen wird. So geben 58 % der Einpendelnden (Personen, die in Bad Pyrmont ausschließlich arbeiten) an, keinen freien Parkplatz zu finden, wenn sie einen benötigen und 64 % sind der Meinung, dass es in Bad Pyrmont zu wenig Parkplätze gibt. Bei den Befragten, die in Bad Pyrmont wohnen bzw. wohnen und arbeiten sind lediglich rund 34 % bzw. 42 % der Befragten der gleichen Meinung. Gleichzeitig ist ein Großteil der Befragten der Meinung, dass (parkende) Kfz das Bild im öffentlichen Raum dominieren. Laut den Befragten gibt es nicht zu wenig Grün im öffentlichen Straßenraum, einer hohen Aufenthaltsqualität in der Innenstadt stimmen jedoch nur rund ein Drittel der Befragten zu.

### 3.5.1.2 Bewertung der Handlungsfelder

Im zweiten Teil der Online-Beteiligung hatten die Befragten die Möglichkeit, die identifizierten Handlungsfelder der Stadt Bad Pyrmont zu priorisieren. Hierbei sollten die Befragten die aus ihrer Sicht drei wichtigsten Handlungsfelder auswählen. Anhand der so entstandenen Rangfolge wurden die Handlungsfelder im Rahmen der Aufbereitung gewichtet. Hierbei erhielt das Handlungsfeld auf Platz 1 drei Punkte, das zweitplatzierte zwei Punkte und das drittplatzierte Handlungsfeld einen Punkt. Abbildung 36 zeigt die gewichtete Bewertung der Handlungsfelder.



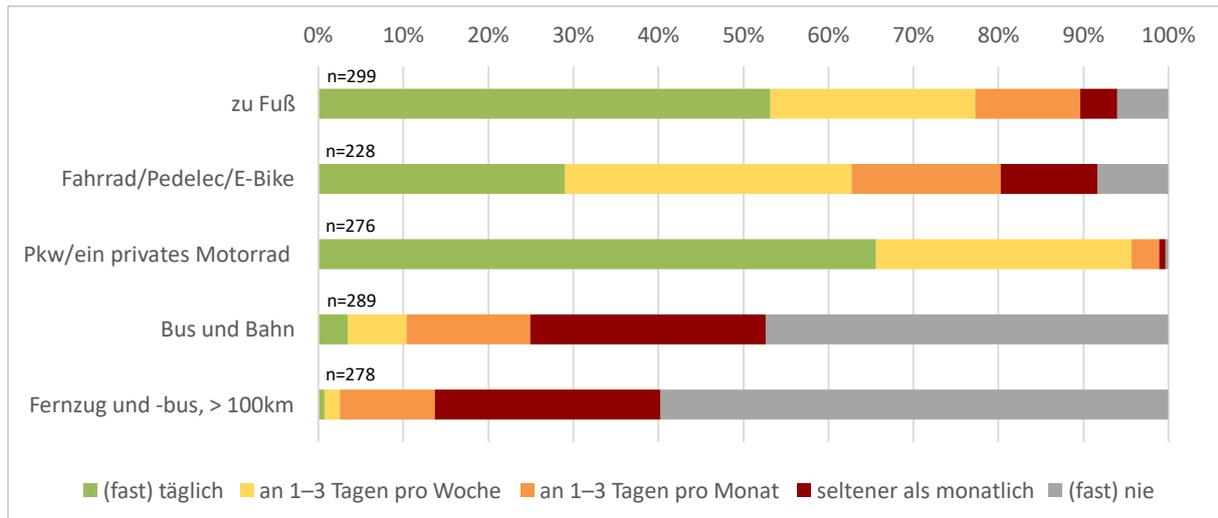
**Abbildung 36 Ergebnisse der gewichteten Priorisierung der Handlungsfelder**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Das aus Sicht der Befragten wichtigste Handlungsfeld in Bezug auf Mobilitätsmaßnahmen ist die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Auf dem zweiten Platz sehen die Befragten dringlichen Handlungsbedarf in der sicheren Schulweggestaltung bzw. der Förderung der Kindermobilität, gefolgt von der Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen auf dem dritten Platz. Wenig Handlungsbedarf sehen die Teilnehmenden beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Gründe hierfür könnten zum einen der bisher geringe absolute Anteil an E-Fahrzeugen sowie zum anderen die bereits gute Abdeckung an öffentlicher Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet sein (vgl. Kapitel 3.3.1.3). Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Handlungsfelder zwar eine grundsätzliche Orientierung vorgeben, sich teilweise inhaltlich jedoch auch überschneiden. Eine Verbesserung der Radverkehrsführung oder Kindermobilität kann beispielsweise auch durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder Verkehrsberuhigung erreicht werden.

### 3.5.1.3 Soziodemographie und persönliche Mobilität

Zur Einordnung der Ergebnisse wurden die Teilnehmenden gebeten, Angaben zu ihrer Soziodemographie und ihrem typischen Mobilitätsverhalten zu geben. Die soziodemographischen Daten zeigen eine ausgewogene Verteilung von männlichen (50 %) und weiblichen (50 %) Befragten. Insgesamt ist rund die Hälfte der Befragten zwischen 51 und 70 Jahren (44 %), ein weiteres Drittel ist zwischen 31 und 50 Jahren (37 %) und 12 % der Befragten sind zwischen 18 und 30 Jahre. Die geringsten Anteile machen die unter 18-jährigen (2 %) und die über 70-jährigen (6 %) aus.

Abbildung 37 stellt die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmodi der Befragten dar.



**Abbildung 37 Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmodi**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Über die Hälfte der Befragten legt (fast) täglich ganze Wege zu Fuß zurück. Das Auto wird von fast allen Befragten mindestens einmal pro Woche genutzt, zwei Drittel der Befragten fahren (fast) täglich Auto. Das Fahrrad oder Pedelec hingegen nutzen nur rund 30 % der Befragten (fast) täglich. Bus und Bahn bzw. den Fernverkehr nutzen die Befragten kaum. Lediglich 3 % der Befragten fahren täglich Bus.

### 3.5.2 Kinderrechtfest

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse des Kinderrechtfestes vom 28. Juli 2024 dargestellt (vgl. Kapitel 2.2.4). Ein Themenbereich des Kinderrechtfestes war Mobilität. Auf die Frage, wie sie zur Schule oder Kita kommen, konnten interessierte Kinder eine farbige Perle in das vorgesehene Glas werfen. Hierbei haben insgesamt 87 Kinder teilgenommen (vgl. Abbildung 38).



**Abbildung 38 Ergebnisse der Beteiligung am Kinderfest**  
 (Quelle: Stadt Bad Pyrmont)

Die meisten Kinder kommen zu Fuß zur Schule (32 Kinder), gefolgt vom Auto, in Form des Elterntaxis, (24 Kinder). Mit dem Fahrrad kommen 16 Kinder zur Schule, mit dem Bus sind es lediglich 9 Kinder. Weitere 6 Kinder kommen mit sonstigen Verkehrsmitteln wie einem City-Roller zur Schule oder Kita.

Parallel zur Kinderbeteiligung hatten die Eltern die Gelegenheit, mithilfe von Klebpunkten zwei Fragen zur Anreise und dem größten Handlungsbedarf zu beantworten (vgl. Abbildung 39).

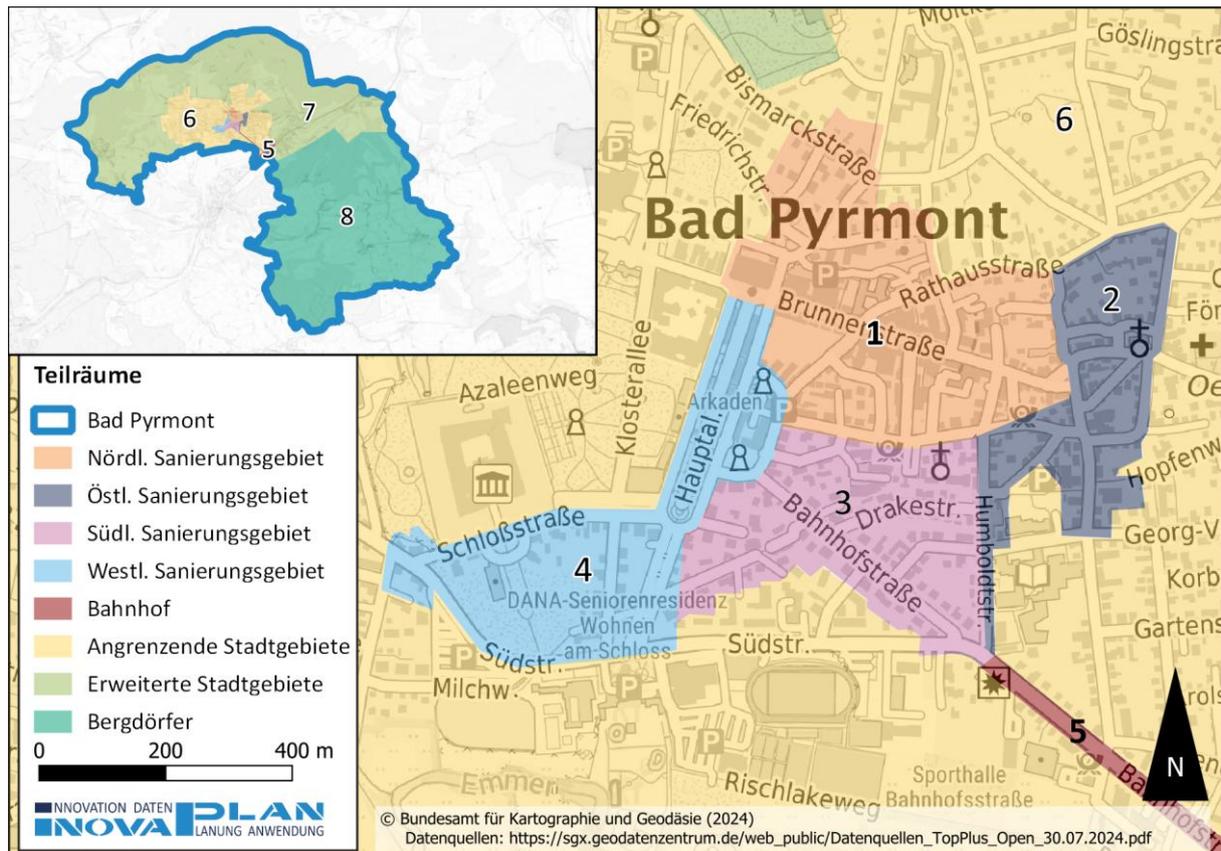


**Abbildung 39 Ergebnisse der Beteiligung am Kinderrechtifest – Anreise und größter Handlungsbedarf**  
 (Quelle: Stadt Bad Pyrmont)

Die meisten Personen (38 Personen) sind mit dem Auto zum Kinderrechtifest angereist. 21 weitere Personen sind zu Fuß zur Veranstaltung gekommen, 19 Personen mit dem Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel nutzten lediglich 3 Personen. Den größten Handlungsbedarf sehen die Teilnehmenden des Kinderrechtifests analog zu den Ergebnissen der Online-Beteiligung beim Radverkehr (29 Nennungen), gefolgt vom öffentlichen Verkehr (19 Nennungen). Handlungsbedarf beim ruhenden Verkehr sehen 16 Personen. In den Bereichen des fließenden Kfz-Verkehrs, Fußverkehrs und bei neuen Mobilitätsformen sehen die Teilnehmenden kaum Handlungsbedarf.

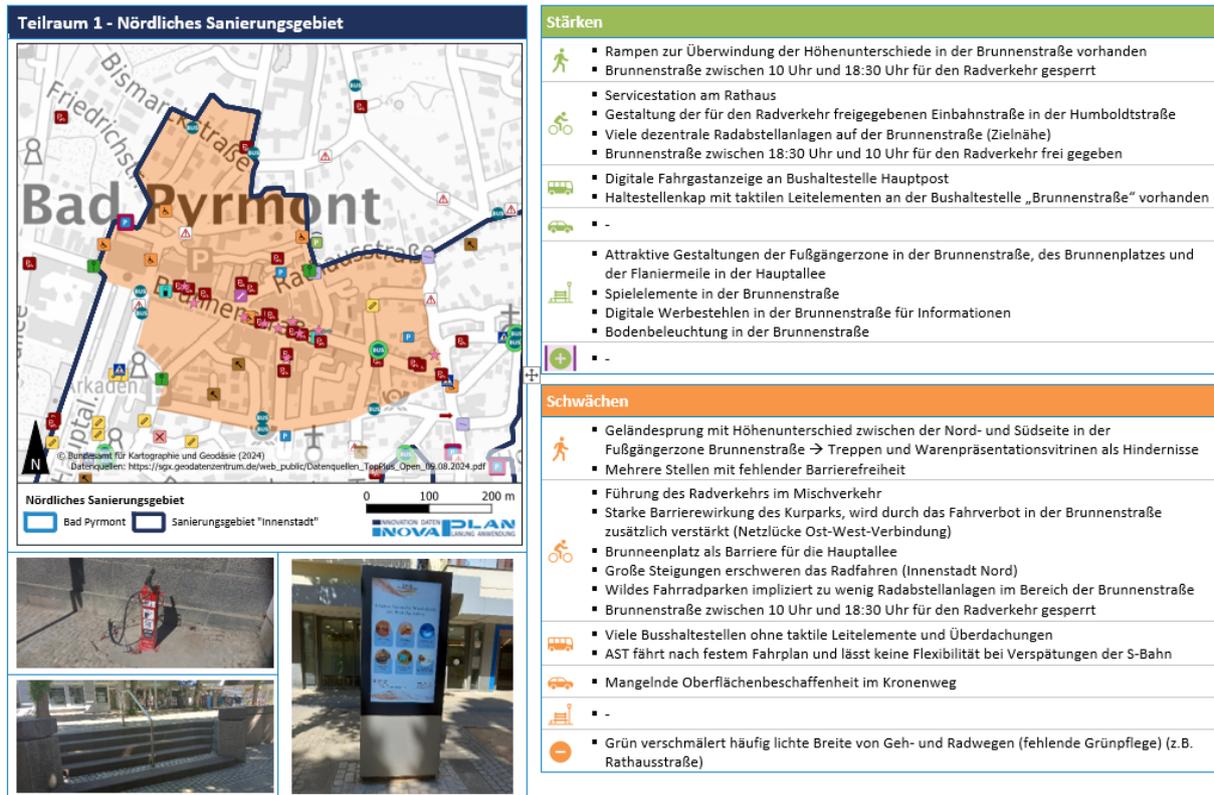
### 3.6 Stärken-Schwächen-Analyse

Basierend auf den durchgeführten Datenanalysen und Erkenntnissen aus der Vor-Ort-Erhebung sowie den Ergebnissen der Online-Beteiligung werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse in einer Stärken-Schwächen-Analyse zusammengefasst. Für die Stärken-Schwächen-Analyse wird das Stadtgebiet in Abstimmung mit der Stadtverwaltung in insgesamt acht Teilräume plus Gesamtstadt gegliedert (vgl. Abbildung 40).



**Abbildung 40** Übersicht der Teilräume für die Stärken-Schwächen-Analyse  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Für jeden Teilraum werden die Stärken und Schwächen differenziert nach Mobilitätsangebot der verschiedenen Verkehrsmodi bzw. in Bezug auf die Aufenthaltsqualität herausgearbeitet und zusammengefasst. Die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse bilden eine wichtige Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung (vgl. Kapitel 4), werden differenziert nach Teilraum in einheitlichen Steckbriefen aufbereitet (vgl. Abbildung 41). Da der Fokus des Verkehrsentwicklungskonzepts auf dem Sanierungsgebiet „Innenstadt“ liegt (vgl. Kapitel 1.1), sind die Steckbriefe der Teilräume 1-4 am ausführlichsten. Die Steckbriefe für die acht Teilräume und die Gesamtstadt befinden sich in Anlage 3.



### 3.7 Identifizierung von Handlungsfeldern

Aufbauend auf den Eindrücken der Bestandsanalyse im bestehenden Verkehrssystem, der Stärken-Schwächen-Analyse und der Ergebnisse der Online-Beteiligung werden die folgenden Handlungsfelder in der Stadt Bad Pyrmont identifiziert:

1. Durchgängige Barrierefreiheit
2. Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität
3. Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur
4. Parkraummanagement in der Innenstadt
5. Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikesharing)
6. Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)
7. Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur
8. Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung
9. Ausbau Ladeinfrastruktur
10. Ausbau ÖV-Angebot

In Tabelle 5 sind die Handlungsfelder näher beschrieben und mit Anwendungsbeispielen versehen. Die Handlungsfelder bilden die Grundlage für die anschließende Maßnahmenentwicklung (vgl. Kapitel 4).

	<p><b>Durchgängige Barrierefreiheit</b></p> <p>Berücksichtigung der Bedürfnisse temporär und dauerhaft mobilitätseingeschränkter Personengruppen (z.B. Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen, Koffer, Sehbehinderung) bei der Planung und Gestaltung von Mobilität.</p> <p>Z.B. ebene und griffige Oberflächenbeschaffenheit, taktile Leitelemente, barrierefreie ÖPNV-Haltestellen, Beseitigung von Hindernissen im Straßenraum</p>		<p><b>Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)</b></p> <p>Die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität beinhaltet insbesondere die Aufwertung von Straßen und Plätzen, weniger Flächeninanspruchnahme und die Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen durch private Pkw.</p> <p>Z.B. Außengastronomie, Sitz- und Verweilmöglichkeiten, Schaffung zusätzlicher Grünflächen</p>
	<p><b>Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität</b></p> <p>Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auf Schulwegen und Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern bei der Planung und Gestaltung von Mobilität.</p> <p>Z.B. Schulwegepläne, Eltern-Haltestellen, Walking Bus, spielerische Elemente für Kinder</p>		<p><b>Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Mit vergleichsweise geringen Entfernungen innerhalb der Innenstadt ist Bad Pyrmont prädestiniert als „Stadt der kurzen Wege“.</p> <p>Z.B. Verbreiterung von Gehwegen, regelmäßige und sichere Querungshilfen</p>
	<p><b>Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Schaffung eines durchgängigen (Alltags-) Radverkehrsnetzes in Bad Pyrmont mit qualitativ hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur.</p> <p>Z.B. attraktive und sichere Anbindung der Ortsteile, Freigabe von Einbahnstraßen, Radabstellanlagen</p>		<p><b>Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung</b></p> <p>Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und Verringerung von Lärmemissionen durch Verkehrsberuhigung.</p> <p>Z.B. Einbahnstraßenregelungen, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, verkehrsberuhigende Elemente im Straßenraum</p>
	<p><b>Parkraummanagement in der Innenstadt</b></p> <p>Entwicklung ganzheitlicher Parkraummanagementstrategien zur Reduzierung des Parksuchverkehrs.</p> <p>Z.B. angepasste und strukturierte Parkraumbewirtschaftung, Parkleitsystem, regelmäßige Überwachung und Kontrolle des Parkraums, Kurzzeit- und Langzeitparkplätze</p>		<p><b>Ausbau Ladeinfrastruktur</b></p> <p>Schaffung eines flächendeckenden Ladeinfrastrukturnetzes für den Kfz- und Radverkehr.</p> <p>Z.B. Umwidmung von Parkflächen in E-Ladestellplätze, Ausweisung von zusätzlichen E-Ladestellplätzen, (Aus-)Bau von E-Ladestationen</p>
	<p><b>Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikesharing)</b></p> <p>Förderung innovativer und neuer Mobilitätsformen für eine flexible und bedarfsorientierte Mobilität.</p> <p>Z.B. Bikesharing, Carsharing, On-Demand-Shuttle in die Ortschaften</p>		<p><b>Ausbau ÖV-Angebot</b></p> <p>Gewährleistung eines attraktiven und sicheren ÖV-Angebots auch in den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen. Förderung der Intermodalität durch attraktive Umsteigepunkte, auch auf andere Verkehrsarten.</p> <p>Z.B. Taktverdichtung öffentlicher Verkehr, attraktive Anbindung der Innenstadt und Ortschaften mit dem Bus, Mobilitätsstationen/Regio Hubs</p>

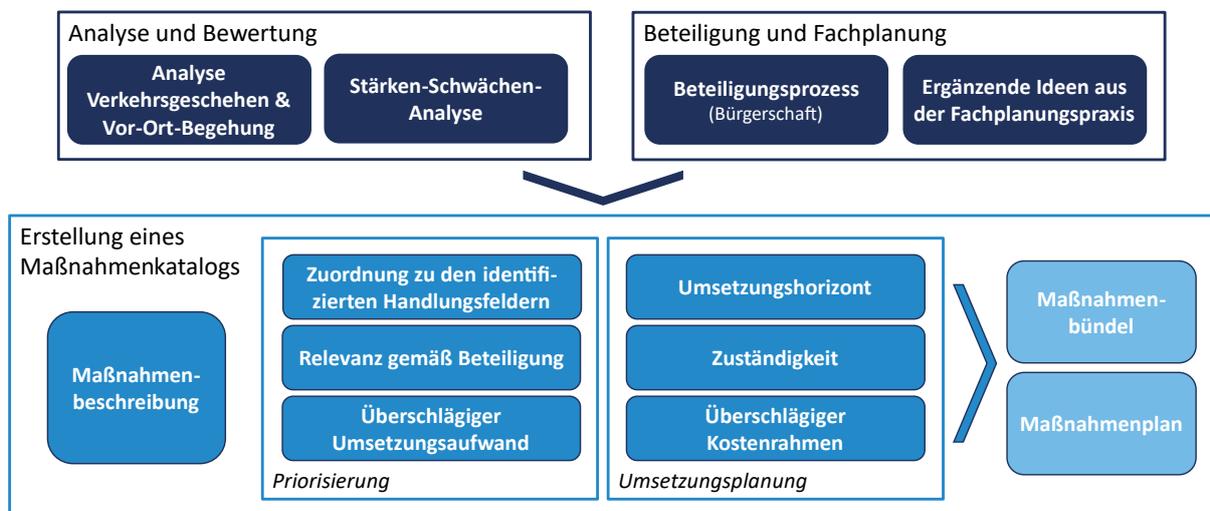
**Tabelle 5** Erläuterungen zu den identifizierten Handlungsfeldern  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## 4 Maßnahmenkonzept

In den vorangegangenen Analysen wurde die bestehende Verkehrssituation in der Stadt Bad Pyrmont beschrieben. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses zeigen, dass den Bürgerinnen und Bürgern insbesondere die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und eine sichere Schulweggestaltung bzw. die Förderung der Kindermobilität ein großes Anliegen für die zukünftige Entwicklung von Bad Pyrmont ist. Die Verbesserung dieser Aspekte und die Umsetzung von Maßnahmen entsprechend den identifizierten Handlungsfeldern erfordern in Zukunft einen Mobilitätswandel in Richtung nachhaltiger Mobilität. Der zur Verfügung stehende Straßenraum ist infolge angrenzender Bebauung begrenzt. Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Gestaltung der Mobilität ist daher oftmals eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums erforderlich. Dabei muss der Flächenverbrauch des MIV, sowohl für den fließenden als auch ruhenden MIV, deutlich reduziert werden. Voraussetzung hierfür ist das Zusammenspiel verschiedenartiger Push- und Pull-Maßnahmen. Während der MIV mithilfe restriktiver Maßnahmen im fließenden und ruhenden Verkehr – unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit – sukzessive reguliert bzw. eingeschränkt wird (Push), müssen gleichzeitig leistungsfähige und attraktive alternative Mobilitätsangebote im Umweltverbund gestärkt bzw. geschaffen werden (Pull).

### 4.1 Methodik

Im Projekt werden passgenaue Maßnahmen sowohl für einzelne räumliche Teilbereiche des Sanierungsgebiets als auch auf gesamtstädtischer Ebene formuliert. Die Maßnahmen beziehen sich dabei auf den Planungshorizont bis zum Jahr 2035. Aufgrund dessen werden im Konzept bewusst auch Maßnahmen berücksichtigt, die unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen (noch) nicht realisiert werden können wie bspw. die Einrichtung von Begegnungszonen bzw. Shared Space. Die Realisierbarkeit einzelner Maßnahmen ist daher seitens der Stadt Bad Pyrmont laufend zu prüfen. Abbildung 42 zeigt das methodische Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung für Bad Pyrmont.



**Abbildung 42** Methodisches Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung für Bad Pyrmont  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Maßnahmen werden differenziert nach den unterschiedlichen Verkehrsarten und nach Handlungsfeld entwickelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass für alle zehn identifizierten Handlungsfelder entsprechende Maßnahmen formuliert werden. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt dabei basierend auf den Ergebnissen und Erkenntnissen der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3) und dem Input aus den projektbegleitenden Beteiligungsprozessen (vgl. Kapitel 2):

### **Bestandsanalyse**

- Defizite und Mängel der Vor-Ort-Erhebung/GIS-Analyse
- Stärken und Schwächen (Bericht, Steckbriefe)
- Unfallhäufungspunkte

### **Beteiligungen**

- Online-Beteiligung, Rückmeldungen per E-Mail
- Input Auftaktveranstaltung (Gedankenexperiment, Mängelkarte)
- Input Maßnahmenworkshop Stadtverwaltung

### **Fachplanung**

- Vorhandene Konzepte und Datengrundlagen (z.B. Radkonzept Landkreis Hameln-Pyrmont, Planungen Bahnhofsvorplatz)
- Ergänzende Ideen aus der Fachplanungspraxis und Beispielen anderer Kommunen

Die Maßnahmen für die Stadt Bad Pyrmont werden in einem Katalog zusammengefasst, der u.a. die folgenden Informationen enthält:

- Eindeutige Maßnahmen-ID
- Maßnahmenbeschreibung, räumliche Lage und Flughöhe der Maßnahme
- Zuordnung zu den Teilräumen der Stärken-Schwächen-Analyse
- Überschlägiger Umsetzungsaufwand (Skala: gering, mittel, hoch, Prüfungsbedarf)
- Umsetzungshorizont (Skala: Daueraufgabe, in Planung/Umsetzung, gemäß Priorisierung)
- Vier Stufen der Priorisierung
- Zuständigkeit der Maßnahmenrealisierung
- Überschlägiger Kostenrahmen (Skala: €, €, €, €€€)
- Maßnahmenwirkung hinsichtlich Lärmreduzierung und CO<sub>2</sub>-Ersparnis
- Zuordnung zu den identifizierten Handlungsfeldern
- Zuordnung Maßnahmenbündel
- Zuordnung vertiefte Planungen

Der Maßnahmenkatalog enthält insgesamt 126 Maßnahmen für die Stadt Bad Pyrmont und befindet sich in Anlage 4.1.

## 4.2 Maßnahmen für Bad Pyrmont

Im Folgenden werden für jedes Handlungsfeld (vgl. Kapitel 3.7) der Inhalt, die Bewertung gemäß Online-Beteiligung (vgl. Kapitel 3.5.1.2) sowie exemplarische Maßnahmen für Bad Pyrmont dargestellt. Über die angegebene Maßnahmen-ID erfolgt der Bezug zum beiliegenden Maßnahmenkatalog.

### 4.2.1 Durchgängige Barrierefreiheit



#### Worum geht es?

- Schaffung attraktiver, barrierefreier Wege und Flächen mit ausreichender Breite, guter Beschaffenheit und Gestaltung von Oberflächen, Freihalten der Gehwege von Hindernissen und Einbauten
- Berücksichtigung der Bedürfnisse temporär und dauerhaft mobilitätseingeschränkter Personengruppen, z.B. Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen, Koffer, Sehbehinderung

#### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 01-04:** Prüfung und Bordsteinabsenkung der Gehwege an Knotenpunkten
- **ID 01-06:** Beseitigung der Schäden auf den Rad- und Gehwegen (z.B. Baumwurzeln, Belagsmängel)
- **ID 01-07:** Prüfung und Anpassung der Behindertenparkplätze (Breite, Belag, Hindernisse)
- **ID 01-11:** Verbesserung der Barrierefreiheit in der Hauptallee

#### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

#### Empfehlung für Bad Pyrmont

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels aber auch im Hinblick der Bedeutung Bad Pyrmonts als Kurort kommt einer barrierefreien Gestaltung eine hohe Bedeutung zu. Dies bedeutet neben einer barrierefreien Oberflächengestaltung auch die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips bei allen wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen gemäß den H BVA<sup>25</sup> sowie der Kommunikation solcher Verbindungen. Barrierefreiheit kommt nicht nur Personen im Rollstuhl oder mit Rollator zugute, sondern auch Personen mit Kinderwagen, Gepäck sowie Kindern bis acht Jahren, die rechtlich verpflichtet sind, den Gehweg zum Radfahren zu nutzen.

<sup>25</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

#### 4.2.2 Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität



##### Worum geht es?

- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auf Schulwegen und Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern bei der Planung und Gestaltung von Mobilität
- Organisation des Schulverkehrs: Schulwegpläne, Elternhaltestellen

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 02-01:** Einrichtung von Spielelementen im öffentlichen Raum auch abseits der Brunnenstraße. Erste Überlegungen z.B. im Zuge des Wettbewerbs für die Innenstadtgestaltung
- **ID 02-02:** Prüfung der Einrichtung von Schulstraßen (v.a. vor den Grundschulen)
- **ID 02-07:** Mobilitätsberatung für persönlichen klimafreundlichen Schulweg, Qualifizierung Mobilitätsberatende
- **ID 02-09:** Etablierung von Maßnahmen zur Stärkung der Kindermobilität, z.B. Verkehrsschau, Fahrradcheck, Fußgängerdiplom in den Kindergärten, Mobilitätsbildung Schulen

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Das Mobilitätsverhalten von Kindern wird maßgeblich vom vorherrschenden Mobilitätsverhalten der Eltern geprägt. Sie entscheiden, wie ihr Kind zum Ziel kommt und von wem es dabei begleitet wird. Kinder sollten frühestmöglich von ihren Eltern unterstützt werden, ein Bewusstsein für Risiken und Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu entwickeln, um später selbstständig Wege – beispielsweise zur Schule – gefahrlos zurücklegen zu können. Im Hinblick auf den Klimaschutz ist die Reduzierung vermeidbarer MIV-Wege von Relevanz. Neben der Sensibilisierung der Eltern, sollen daher auch die Kinder zielgruppenspezifisch an eine umweltverträgliche Mobilität herangeführt werden. Ein bewährtes Beispiel ist ein sogenannter Walking Bus, bei dem eine organisierte Gruppe von Kindern mit einer erwachsenen Begleitperson gemeinsam zur Schule geht. Des Weiteren können städtisches Mobiliar und beispielbare Objekte Kinder dazu animieren, sich zu Fuß zu bewegen und zusätzlich deren kognitive Fähigkeiten fördern. Die Nutzung der Objekte muss dabei nicht zwangsläufig definiert sein. So wird auch die Kreativität der Kinder unterstützt.

### 4.2.3 Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur



#### Worum geht es?

- Schaffung eines durchgängigen (Alltags-)Radverkehrsnetzes mit qualitativ hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur innerhalb der Stadt und in die Ortsteile bzw. angrenzenden Kommunen
- Wegweisende Beschilderung
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Einrichtung von Serviceinfrastruktur

#### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 03-04:** Erneuerung der Markierung von ausgeblichenen Radverkehrsfurten
- **ID 03-09:** Schaffung einer Radhaupttroute für Schülerverkehr von den östlichen Ortsteilen zum Schulzentrum (z.B. Solbadstraße, Georg-Viktor-Straße, Hopfenweg, Lortzingstraße, Oesdorferstraße), ggf. unter Einbeziehung der Schulen (z.B. Workshop, gemeinsame Befahrung der Route)
- **ID 03-19:** Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr
- **ID 03-30:** Ausbau von Radabstellanlagen (Anpassung der Menge an die Nachfrage, diebstahlgeschützt und sozial sicher, witterungsgeschützt und gut zugänglich)
- **ID 03-35:** Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schulstraße. Eine frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit bzw. Anwohnenden kann hierfür die Akzeptanz steigern (z.B. Flyer, Workshops)

#### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

#### Empfehlung für Bad Pyrmont

Der Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur fördert eine umweltfreundliche Mobilität und erhöht die Verkehrssicherheit. Innerhalb der Stadt Bad Pyrmont wird der Radverkehr im Bestand überwiegend im Mischverkehr oder mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt. Daher wird eine konsequente Umsetzung der streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen (Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“, Radverkehrskonzept des Landkreises Hameln-Pyrmont) zur Verbesserung der Radinfrastruktur, Beseitigung von Hindernissen und der Schließung von Lücken im Radnetz empfohlen. Richtung Griesem oder in die Bergdörfer wird der Radverkehr bei 50 km/h bis 100 km/h mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt. Als wichtige Maßnahme wird daher insbesondere der

Ausbau von sicheren und direkten Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen empfohlen. Radfahrende sind umwegeempfindlich und sollten daher möglichst direkt geführt werden. Um unnötige Umwege aufgrund der Unkenntnis der kürzesten Radverkehrsverbindung zu vermeiden, sollten wichtige Ziele zudem mittels Wegweisung bzw. entsprechender Beschilderung kommuniziert werden.

Ob das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit zum Einsatz kommt, hängt nicht nur von einer verkehrssicheren Infrastruktur, sondern auch von einer komfortablen Nutzung und dem sicheren Abstellen am Zielort ab. Die Möglichkeit des sicheren Abstellens hängt insbesondere von der Qualität der vorhandenen Radabstellanlagen sowie von deren freien Kapazitäten ab. Attraktive Radabstellanlagen sind ebenerdig zugänglich und verfügen über eine Möglichkeit, das Fahrrad sicher anzuschließen sowie eine Überdachung zum Schutz vor Witterung. Die Beleuchtung der Anlage schützt vor Diebstahl und erhöht die soziale Sicherheit. Um einen breiten Querschnitt von Personen anzusprechen, sollten auch die speziellen Platzanforderungen von Fahrradanhängern und Lastenrädern berücksichtigt werden. Ergänzende Serviceangebote an Radabstellanlagen sind Lademöglichkeiten für Pedelecs, Luftpumpen, die Verfügbarkeit von Werkzeug sowie Schließfächer für Gepäck, Helm oder Regenkleidung. Eine Übersicht zu unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens sowie allgemeine Empfehlungen zu Standort und Ausstattungsmerkmalen sind in Tabelle 6 zusammengestellt.

	Radstation	Fahrradgarage/-box	Fahrradparkhaus	Radabstellanlage	Einzelanlage
<b>Standort (Beispiel)</b>	Bahnhöfe	Bahnhöfe, Firmen, Veranstaltungsorte, Hotels	Bahnhöfe, Schulen, Firmen	Bushalte, öffentliche Gebäude	Öffentliche Gebäude, Geschäfte
<b>Zielgruppe</b>	Langzeitparken	Langzeit-/Tagesparken	Langzeit-/Tagesparken	Kurzzeitparken	Kurzzeitparken
<b>Witterungsschutz</b>	X	X	X	X	-
<b>Diebstahlschutz</b>	X	X	X	X	X
<b>Zugang</b>	Abhängig von Öffnungszeiten/Personal	Abhängig von Vermietung (Langzeit-/Kurzzeitticket)	Öffentlich	Öffentlich	Öffentlich
<b>Kapazität</b>	Hoch	Garage: hoch Box: mittel	Hoch	Mittel	Gering
<b>Service</b>	Reparaturservice, Wartung, Verleih	Optional: Reparaturstation, Luftpumpe, Ladestation, Trinkwasser, Informationen		Optional: Luftpumpe, Ladestation	-
<b>Beispiele</b>					

**Tabelle 6** Übersicht der unterschiedlichen Formen des Fahrradparkens  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### 4.2.4 Parkraummanagement in der Innenstadt



#### Worum geht es?

- Einführung/Ausweitung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und klimaschutzorientierten Preispolitik für die Nutzung des Parkraums
- Reduzierung der Parkstände im Straßenraum, Bevorrechtigung für Elektro-/Carsharing-Fahrzeuge
- Regelmäßige Überwachung und Kontrolle des Parkraums
- Parkleitsystem zur Reduzierung des Parksuchverkehrs

#### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 04-01:** Entwicklung eines Bewirtschaftungskonzepts für die in der Innenstadt gelegenen öffentlichen Parkplätze und schrittweise Erhöhung der Parkgebühren
- **ID 04-03:** Konsequente Überwachung und Wirkungskontrolle der parkraumregulierenden Maßnahmen durch Ordnungsamt und Polizei, Sanktionierung Falschparken und Gehwegparken
- **ID 04-10:** Bündelung des Parkbedarfs von Einpendelnden, Touristinnen/Touristen und Anwohnenden durch Bau eines innenstadtnahen, modernen und begrünten Parkhauses

#### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

#### Empfehlung für Bad Pyrmont

Eine ganzheitliche Parkraumstrategie kann Parksuchverkehr reduzieren, langfristig den Parkdruck senken sowie Umgestaltungen des öffentlichen Raums für den Umweltverbund ermöglichen. Zu den Strategien zählen z.B. die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Reduktion der Parkraumkapazitäten oder Erhöhung der Parkgebühren. In einem Parkhaus beispielsweise im Bereich des Welger-Parkplatzes am südlichen Rand der Kernstadt können notwendige Parkflächen für die Anwohnenden, Pendelnden oder Besuchenden räumlich konzentriert werden. Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollten dabei sukzessive entfallen oder mittels Parkraumbewirtschaftung gesichert werden, um Verlagerungseffekte auf angrenzende Parkgebiete zu vermeiden. Die Erreichbarkeit für Lieferverkehre sowie mobilitätseingeschränkte Personen muss dabei gewährleistet sein. Für eine hohe Akzeptanz seitens der Bevölkerung wird eine stufenweise Umsetzung der Maßnahmen sowie ein Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen empfohlen.

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



##### Worum geht es?

- Förderung der Intermodalität durch Angebote der Shared Mobility
- Digitalisierung und zusätzliche Services für eine flexible und einfache Nutzung von Mobilitätsangeboten

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 05-04:** Implementierung eines flächendeckenden, stationsbasierten Carsharing-Angebots
- **ID 05-05:** Ausweitung des ÖV-Angebots in Bereichen, in denen die Einrichtung oder Taktverdichtung des Linienverkehrs nicht wirtschaftlich ist (z.B. abends und Wochenenden) z.B. mit On-Demand-Angeboten wie Mini-Shuttles, Ruf-Taxis, autonom fahrender Bus etc. alternativ Bürgerbus
- **ID 05-07:** Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote an einer Mobilitätsstation: Bahn, Bus, Carsharing, Fahrradboxen/Radabstellanlagen, Gepäckaufbewahrung, Servicestation, E-Ladestation

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Die Ausweitung von Sharing-Angeboten verfolgt das Ziel, den privaten Pkw-Besitz langfristig zu reduzieren. Die höhere Auslastung von Sharing-Fahrzeugen ermöglicht eine ressourcenschonende Mobilität, da private Pkw-Fahrten substituiert, Parksuchverkehr vermindert sowie bereits knappe städtische Flächenressourcen eingespart werden können. Neben Angeboten aus dem Bereich der Shared Mobility können in Zukunft auch automatisierte bzw. autonome Fahrzeuge im On-Demand-Betrieb neue Zielgruppen und Mobilitätsoptionen eröffnen. Auf Basis der Fahrthanfragen von verschiedenen Nutzenden berechnet ein Algorithmus in Echtzeit, an welchem Standort die Dienstleistung aktuell benötigt wird. Demzufolge kombiniert der On-Demand-Shuttle die Vorteile aus ÖPNV (flächeneffizienter Einsatz durch die Bündelung von Fahrten) und Individualmobilität (flexible und bedarfsorientierte Nutzung). Hochwertige und sichtbare Mobilitätsstationen verknüpfen die verschiedenen Mobilitätsangebote und bieten eine einfache und schnelle Fortbewegung ans Ziel.

#### 4.2.6 Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)



##### Worum geht es?

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Entsiegelung von Straßen- bzw. Platzflächen zugunsten einer Baum- oder Grünscheibe
- Belebung/Begrünung/Umbau der Ortsmitten und Stadtteilzentren
- Herstellen von Sitzgelegenheiten, Beschattungen, Trinkbrunnen und Wasserelementen

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 06-02:** Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Kernstadt durch Gestaltung der Plätze und Straßenzüge (z.B. Grünflächen/Bäume, Sitzmöglichkeiten, Spielelemente, Shared Space)
- **ID 06-03:** Stadtplanerischer Wettbewerb zur Neugestaltung der Brunnenstraße
- **ID 06-04:** Verschattungs- und Sonnenschutzmaßnahmen zur Reduzierung von Hitzeinseln in den Sommermonaten, z.B. Wasserspiele, Nebelung/Zerstäubung von Wasser in Bereichen mit hohem Personenaufkommen, Installation öffentlich zugänglicher Trinkwasserbrunnen
- **ID 06-06:** Prüfung einer Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Eine hohe Umwelt- und Aufenthaltsqualität ist unmittelbar mit einer hohen Lebensqualität verbunden. Wer sich in seiner Umgebung wohlfühlt, erledigt eher alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Gleichzeitig kommen auch dem Aufenthalt und Verweilen im öffentlichen Raum mit attraktiven Sitzgelegenheiten oder Spielelementen zur Förderung aktiver Mobilität bei Kindern und Jugendlichen eine hohe Bedeutung zu (vgl. Kapitel 4.2.2). Durch den Rückbau fahrbahnbegleitender Parkstände (vgl. Kapitel 4.2.4) können neue Grünflächen (z.B. Pocket Parks oder Tiny Forests), Sitz- und Verweilmöglichkeiten oder Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur entstehen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind zudem Klimaanpassungsmaßnahmen erforderlich, um die Bildung von Hitzeinseln auf Straßen und Plätzen Bad Pyrmonts zu reduzieren (vgl. Kapitel 4.5.1). Eine gesteigerte Aufenthaltsqualität wirkt sich positiv auf das Stadtbild aus und geht häufig mit einer Belebung des öffentlichen Raums einher, was sich gleichzeitig positiv auf das subjektive Sicherheitsgefühl auswirkt.

#### 4.2.7 Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur



##### Worum geht es?

- Schaffung von attraktiven, direkten und sicheren Verbindungen für den Fußverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität durch verringerte Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten
- Einrichtung von sicheren und barrierefreien Querungshilfen
- Orientierung durch Fußwegeleitsystem

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 07-01:** Verbesserung des Zugangs zur Bushaltestelle "Untere Hauptallee" im Seitenraum von der Flaniermeile in der Straßenmitte kommend
- **ID 07-06:** Abschnittsweise Prüfung einer Verbreiterung von schmalen Gehwegen durch Neuordnung des Straßenraums im Zuge von Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen
- **ID 07-13:** Konzeption und Einrichtung eines flächendeckenden, barrierefreien Fußwegeleitsystems für Einwohnende und Touristinnen und Touristen

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Ein durchgängiges, sicheres und komfortables Fußverkehrsnetz ist essenziell für die Stärkung des Fußverkehrs und kann bei entsprechender Gestaltung zum Zuzußgehen motivieren. Für uneingeschränkte Begegnungen zwischen zwei Personen definieren technische Regelwerke<sup>26</sup> eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m. Für mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl sind mindestens 1,60 m<sup>27</sup> erforderlich. Infolge der Umwegeempfindlichkeit sind zu Fuß Gehende möglichst direkt zu führen und sichere Querungshilfen einzurichten, um kurze Gehzeiten zu gewährleisten. In Bereichen mit stark beengten Straßenraumverhältnissen und demzufolge eingeschränkter Realisierbarkeit einer Gehwegverbreiterung sollten unter Berücksichtigung der zukünftigen, rechtlichen Anordnungsmöglichkeiten auch Umgestaltungen in eine verkehrliche Mischfläche in Betracht gezogen werden.

<sup>26</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

<sup>27</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt): Breitenbedarf Rollstuhl 1,10 m + Sicherheitsraum 0,50 m

#### 4.2.8 Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung



##### Worum geht es?

- Weniger Flächeninanspruchnahme durch private Pkw
- Umgestaltung freigewordener Flächen in Fuß- und Radinfrastruktur, Grünflächen, Radabstellanlagen, Flächen für Außengastronomie
- Durchfahrtsbeschränkungen

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 08-03:** Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten der Bergdörfer
- **ID 08-06:** Prüfung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vgl. Kapitel 4.5.2)
- **ID 08-07:** Bündelung des Lieferverkehrs in der Kernstadt (vor allem rund um die Fußgängerzone) in Micro-Hubs, Feinverteilung z.B. durch Lastenräder und Kleinfahrzeuge (vgl. Kapitel 4.5.1)
- **ID 08-13:** Einführung einer zentralen Koordinierungsstelle für die Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können Emissionen im Verkehr wie Schadstoffbelastungen oder Lärm verringert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Umsetzung der Maßnahme kann durch einfache Anpassung der Beschilderung auf den gewünschten Streckenabschnitten kostengünstig und kurzfristig erfolgen. Für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Streckenabschnitt sind verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen denkbar (vgl. Kapitel 4.5.2), Durchgangsverkehr kann in einem Streckenabschnitt zudem mittels modaler Filter wie Durchfahrtsperren oder durch die Anordnung gegenläufiger Einbahnstraßen verringert werden. Die Neuverteilung des Straßenraums und die Reduzierung von Kfz-Flächen schaffen mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie attraktive Aufenthaltsbereiche, wodurch die Lebensqualität in Bad Pyrmont gesteigert wird. Durch die Neuverteilung entsteht Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen sowie Möglichkeiten für Kommunikation und sozialen Austausch.

#### 4.2.9 Ausbau Ladeinfrastruktur



##### Worum geht es?

- Schaffung einer flächendeckenden und zugänglichen E-Ladeinfrastruktur (Kfz- und Radverkehr)
- Förderung der Nutzung von Elektrofahrzeugen/Pedelecs durch Bereitstellung einer zuverlässigen und effizienten Ladeinfrastruktur
- Einbindung aller relevanten Akteure in den Ausbauprozess

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 09-01:** Ausweitung der E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr, Berücksichtigung von Ladestationen bei der Neuanlage von Plätzen und Straßenräumen, Unterstützung bei der Konzeption und Beantragung Fördermittel ggf. über den Landkreis Hameln-Pyrmont möglich
- **ID 09-02:** Einrichtung von E-Ladestationen für den Radverkehr an touristisch wichtigen Punkten und am Bahnhof

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Die Ausweitung von Ladeinfrastruktur für den Kfz- und Radverkehr begünstigt die Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb und somit die Nutzung lokal emissionsfreier Fahrzeuge. Mit der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für den Radverkehr an touristisch bedeutsamen Orten wird zudem der Radtourismus gezielt gefördert. Auch für Pendelnde kann eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur – beispielsweise am Bahnhof – einen Anreiz bieten, das E-Fahrrad zu nutzen. Ein zentraler Erfolgsfaktor für die Umsetzung ist dabei die enge Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren und die frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit.

#### 4.2.10 Ausbau ÖV-Angebot



##### Worum geht es?

- Gewährleistung eines attraktiven und sicheren ÖPNV-Angebots auch in den Abend- und Nachtstunden sowie an Sonn- und Feiertagen
- Barrierefreie, attraktive und klimaangepasste Haltestellengestaltung
- Digitalisierung, z.B. (autonome) On-Demand-Verkehre, dynamische Fahrgastinformation

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 10-05:** Prüfung der Einrichtung eines Schnellbusses von der Kernstadt zum Bahnhof
- **ID 10-08:** Taktverdichtung des Busverkehrs zwischen der Kernstadt und den Bergdörfern
- **ID 10-11:** Prüfung und Neukonzeption der Buslinien (mehr Fokus auf tatsächliche Wegebeziehungen, wichtige Quellen- und Ziele, Anpassung des Schulverkehrs auf die Läuteordnung der Schulen)
- **ID 10-13:** Flächendeckende Ausstattung der Bushaltestellen mit Überdachung, Sitzgelegenheiten, digitalen Anzeigentafeln, taktilen Leitelementen, einheitlicher Beschilderung

##### Bewertung gemäß Online-Beteiligung

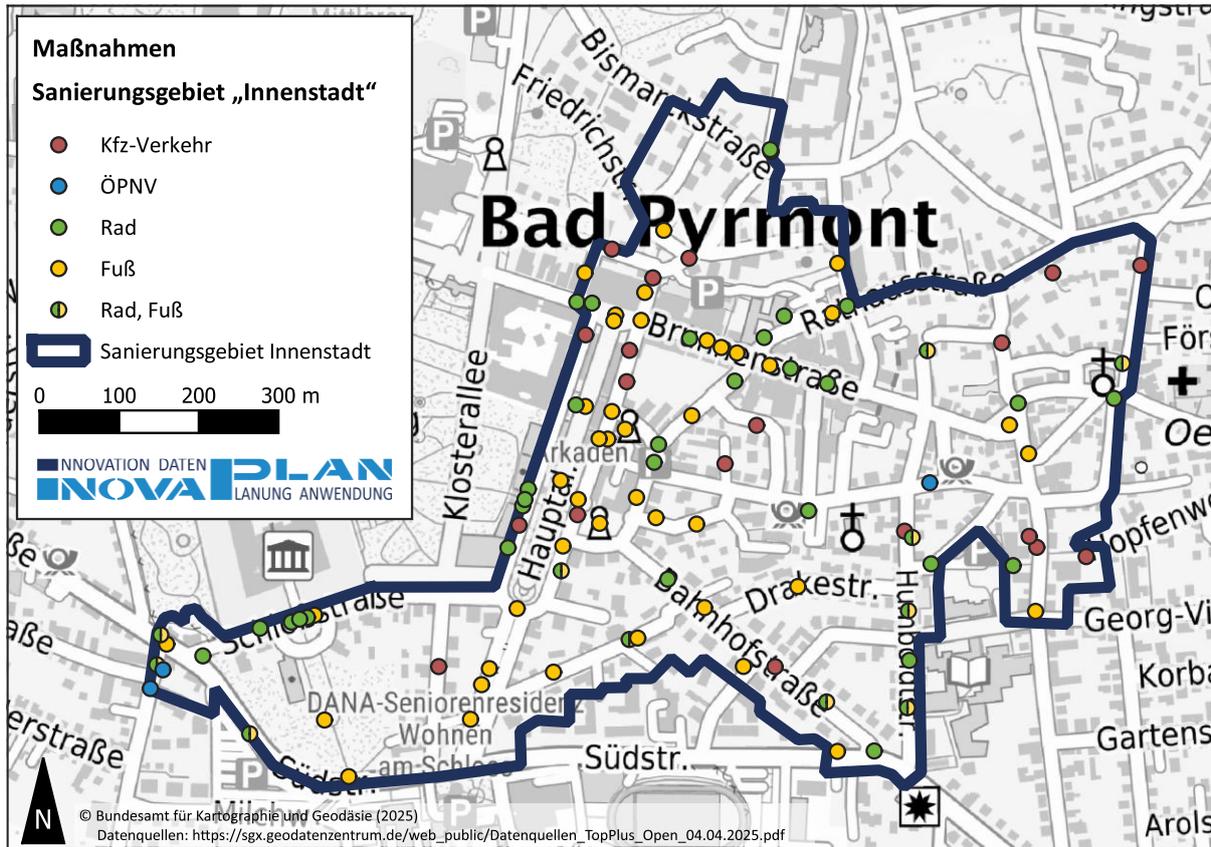
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

##### Empfehlung für Bad Pyrmont

Ein attraktiver und gut ausgebauter ÖPNV mit verständlichem Fahrplan, festem Takt und akzeptablen Reisezeiten bildet das Rückgrat für eine umweltgerechte Mobilität Bad Pyrmonts. Er verbessert die Anbindung zwischen den Ortsteilen, vernetzt Bad Pyrmont mit der Region und kann maßgeblich zur Reduzierung des MIV beitragen. In Ergänzung zum klassischen ÖPNV (S-Bahn, Regional-, Stadtbus) könnten zur Feinerschließung der Ortsteile und Siedlungsbereiche Bad Pyrmonts in Zukunft (autonome) Kleinbusse zum Einsatz kommen (vgl. Kapitel 4.2.5). Diese können auf der ersten bzw. letzten Meile eine attraktive Anbindung an die Haltepunkte bieten und Bedienlücken schließen. Einige Maßnahmen liegen außerhalb der direkten Zuständigkeit der Stadt Bad Pyrmont. Daher ist für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots eine enge Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern (z.B. Landkreis Hameln-Pyrmont, Verkehrsbetriebe) erforderlich. Diese ist von der Stadt Bad Pyrmont möglichst proaktiv zu initiieren. Neben der Verbesserung des Angebots stehen Maßnahmen für eine komfortable Haltestellengestaltung und barrierefreie, sichere Zuwegung der Haltepunkte im Vordergrund.

#### 4.2.11 Maßnahmen Sanierungsgebiet „Innenstadt“

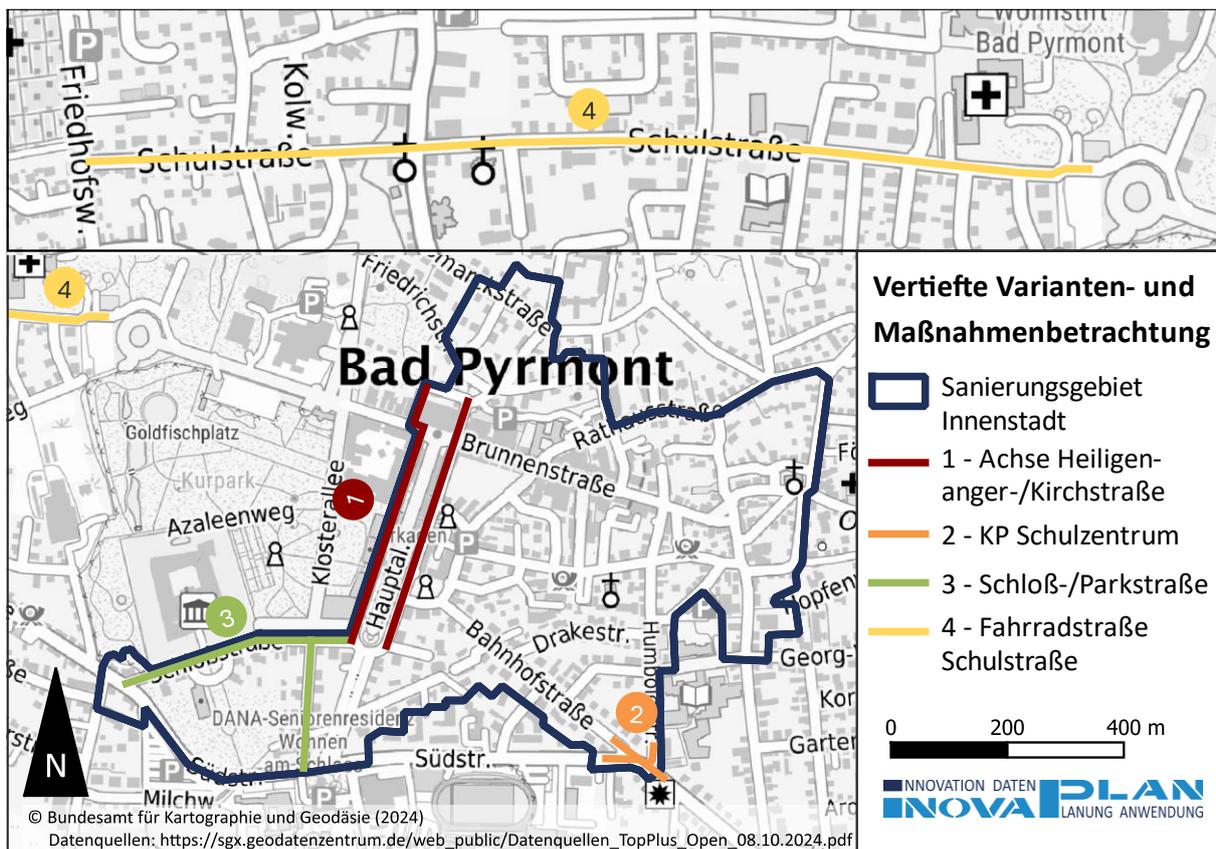
Die Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts ist in das Sanierungsverfahren „Innenstadt“ des Städtebauförderungsprogramms „Lebendige Zentren“ des Landes und des Bundes eingebettet (vgl. Kapitel 1.1). Der Fokus der Maßnahmenentwicklung liegt daher, analog zur Bestandsanalyse, auf den Streckenabschnitten innerhalb des Sanierungsgebiets. Abbildung 43 stellt die Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebiets dar. Eine hochauflösende Karte im DIN A1-Format befindet sich in Anlage 4.2.



**Abbildung 43** Maßnahmen für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### 4.2.12 Vertiefte Planungen

Ergänzend zu den Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs werden in Abstimmung mit der Stadt Bad Pyrmont für drei Abschnitte innerhalb des Sanierungsgebiets sowie für die Schulstraße vertiefte Planungen erarbeitet (vgl. Abbildung 44). In den Bereichen der Vertiefungen 1 bis 3 wurden im Rahmen der Bestandsanalyse viele Mängel aufgenommen. Zudem hat sich in der Maßnahmenerarbeitung und Diskussion mit der Stadtverwaltung (vgl. Kapitel 2.1.1) gezeigt, dass es in diesen Bereichen aufgrund der Komplexität der Mängel und der gleichzeitig hohen Bedeutung für die Innenstadt einer vertieften Untersuchung bedarf. Der Vertiefungsbereich 4 liegt außerhalb des Sanierungsgebiets und wurde ausgewählt, da die Schulstraße eine wichtige Verbindung für den Schul- und Kindergartenverkehr darstellt. Die Erkenntnisse und Maßnahmen der Vertiefung 4 können zudem als Blaupause für die sukzessive Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen im Stadtgebiet dienen.



**Abbildung 44** Übersichtskarte vertiefte Planungen  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die vertieften Planungen der vier Bereiche umfassen jeweils eine detaillierte Bestandsanalyse sowie je nach Vertiefung verschiedene Varianten zur Verbesserung der vorherrschenden Situation und eine Beschreibung der jeweiligen Vor- und Nachteile. Im Folgenden sind für die vertieften Planungen die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalysen und ein Auszug der Maßnahmen der jeweiligen Vorzugsvariante, falls vorhanden, in Form von Kurzsteckbriefen aufbereitet. Die detaillierten Ausarbeitungen der vertieften Planungen befinden sich in den Anlagen 4.3 bis 4.6.

#### 4.2.12.1 Achse Heiligenangerstraße/Kirchstraße zwischen Schloßstraße und Seipstraße

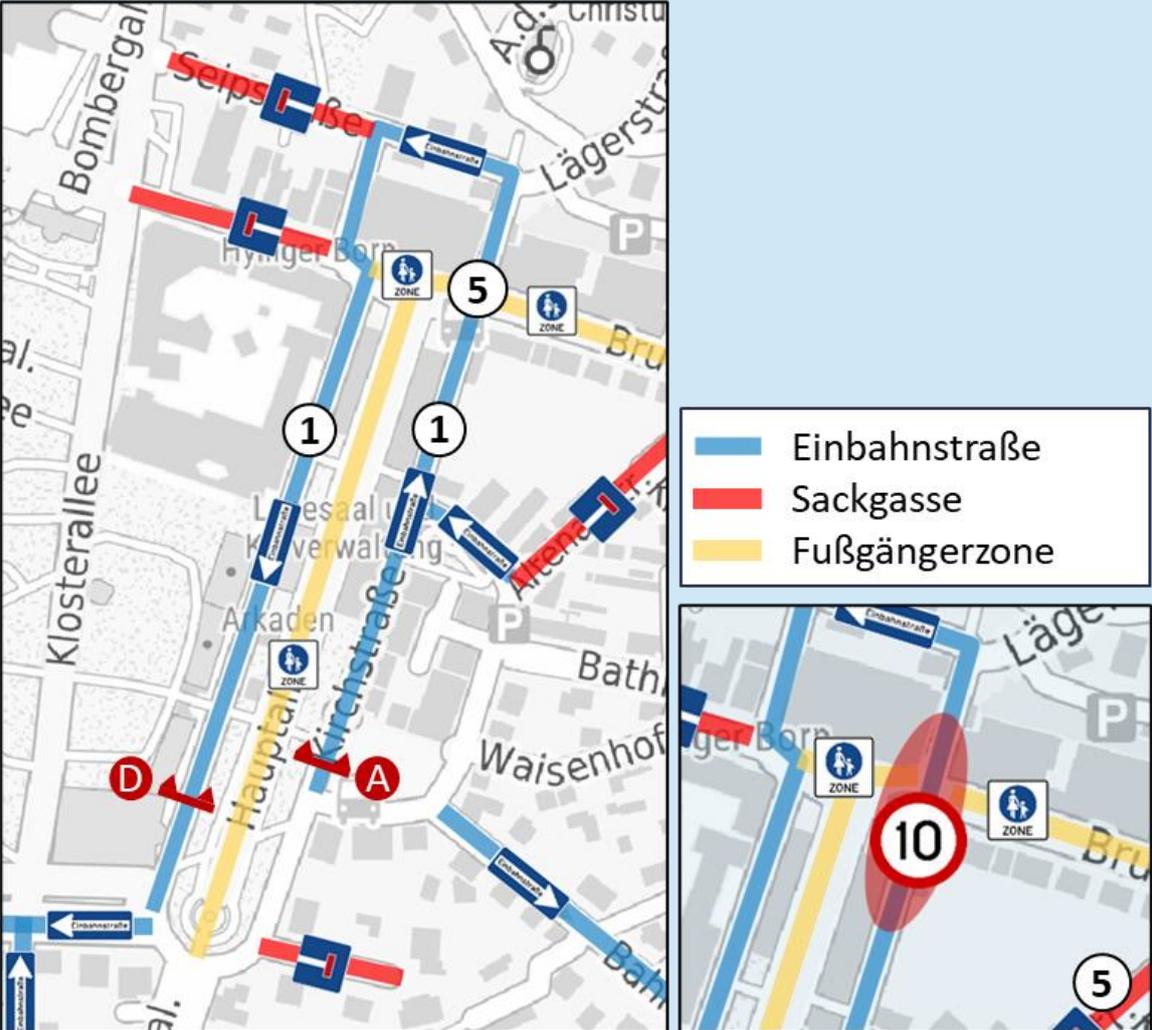
Im Folgenden ist ein Auszug der Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung für die vertiefte Planung 1 aufgeführt. Die detaillierten Planungen befinden sich in Anlage 4.3.

Ausgangslage	
	Viel MIV, subjektiv hohe Geschwindigkeiten, wenig Platz
	Straßenrandparken, unübersichtlich
	Mehrere Buslinien und Haltestellen
	Mischverkehr
	Gehwege schmal, viele Mängel/Hindernisse, nicht barrierefrei



© INOVAPLAN GmbH

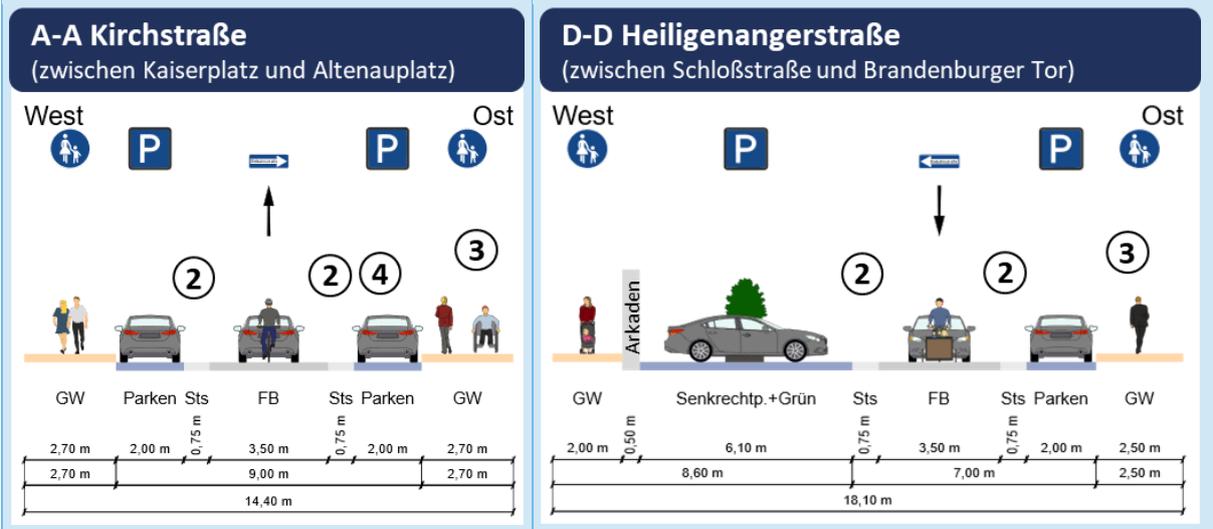
#### Auszug Maßnahmen (Vorzugsvariante)



- Einbahnstraße
- Sackgasse
- Fußgängerzone

- Veränderung der Führung des MIV vom Zweirichtungsverkehr in eine Einbahnregelung (gegen den Uhrzeigersinn) (1)
- Nutzung des gewonnenen Straßenraums in der Kirch- und Heiligenangerstraße: Einrichtung Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (2) + Verbreiterung oder Neuanlage der Gehwege (3)
- Ergänzung neuer Parkstände vereinzelt möglich (4) + Ordnung des Parkens
- Ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 10 Übergang Brunnenplatz/Brunnenstraße) (5)

**Auszug Lösungsquerschnitte (Vorzugsvariante)**



#### 4.2.12.2 Knotenpunkt Schulzentrum (Südstraße/Bahnhofstraße/Humboldtstraße)

Im Folgenden ist ein Auszug der Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung für die vertiefte Planung 2 aufgeführt. Die detaillierten Planungen befinden sich in Anlage 4.4.

Ausgangslage	
	Signalisierter Knotenpunkt Humboldtstraße/Bahnhofstraße (Süd)/Südstraße, Bahnhofstraße wird perspektivisch Fahrradstraße
	Umwegige Führung, gemeinsame Führung mit Fußverkehr (Konflikte), Beschilderung unklar
	Kein geschützter Linksabbieger (gleichzeitige Freigabe MIV aus der Humboldtstr. und Fußverkehr)



© INOVAPLAN GmbH

Auszug Maßnahmen (Vorzugsvariante)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbleib Signalgeber/Haltlinien weitestgehend wie im Bestand, ggf. Anpassungen wegen neuer Rad- und Fußverkehrsfurten (1)</li> <li>▪ Anpassung des Signalprogramms der LSA mit alleiniger Freigabe der Fuß- und Radquerungen (2)</li> <li>▪ Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Zulauf zum Schulzentrum (3)</li> <li>▪ Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Knotenpunktbereich, Rückbau Grünstreifen bis zum ersten Baum, leichte Reduktion der Fahrbahnbreite (4)</li> <li>▪ Ergänzende Maßnahmen: aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) in der Humboldtstraße (5), Integration Elternhalt in der nördlichen Bahnhofstraße in den Parkstreifen auf der Nordostseite der geplanten Fahrradstraße (6) → keine Querung der Bahnhofstraße mehr erforderlich</li> </ul>	 

### 4.2.12.3 Verkehrsführung im Bereich Schloßstraße/Parkstraße

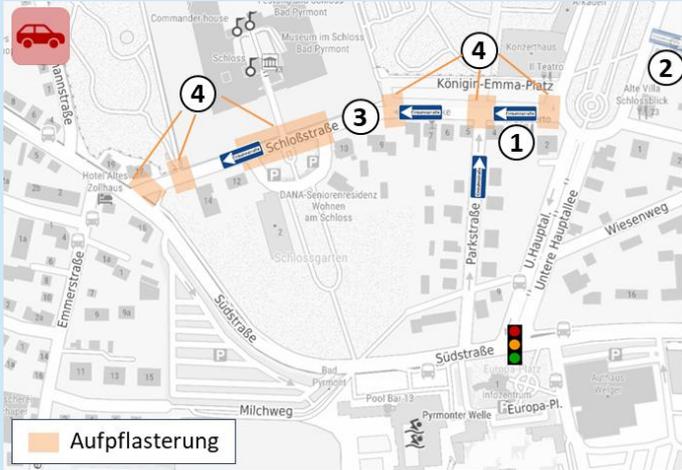
Im Folgenden ist ein Auszug der Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung für die vertiefte Planung 3 aufgeführt. Die detaillierten Planungen befinden sich in Anlage 4.5.

Ausgangslage	
	Schloß- und Parkstraße sind Einbahnstraßen, Verbindung Parkstraße → Schloßstraße wird als Umfahrung der LSA Europa-Platz genutzt, kleinteiliges Pflaster
	Zu schmaler getrennter Geh- und Zweirichtungsweg in der Schloßstraße, Parkstraße Mischverkehr, Konflikte
	Gehwege schmal, Mängel, nicht barrierefreier Belag



© INOVAPLAN GmbH

Auszug Maßnahmen (Vorzugsvariante)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anpassung der Verkehrsführung: Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Schloßstraße im Abschnitt zwischen Untere Hauptallee und Parkstraße → durchgängige Einbahnstraße der Schloßstraße Richtung Westen (1)</li> <li>▪ Bahnhofstraße: Einbahnstraße Richtung Osten verhindert eine durchgängige Umfahrungsmöglichkeit der Südstraße (2)</li> <li>▪ Schloßstraße: Reduktion Fahrbahnbreite auf 3,50 m, Führung Radverkehr im Mischverkehr, Rückbau Radweg, Verbreiterung und barrierefreier Ausbau Gehwege (z.B. Laufband) (3), Anpassung Fahrbahnbelag</li> <li>▪ Parkstraße: Reduktion Fahrbahnbreite auf 3,50 m, Führung Radverkehr im Mischverkehr, Verbreiterung und barrierefreier Ausbau Gehwege</li> <li>▪ Ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Aufpflasterung (4), vorgezogener Seitenraum, weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen vgl. Abschnitt 4.5.2)</li> </ul>	  <p>© INOVAPLAN GmbH</p>

#### 4.2.12.4 Umgestaltung der Schulstraße in eine Fahrradstraße

Im Folgenden ist ein Auszug der Bestandsanalyse und Maßnahmenplanung für die vertiefte Planung 4 aufgeführt. Die detaillierten Planungen befinden sich in Anlage 4.6.

Ausgangslage	
	Tempo-30-Zone, in kurzem Abschnitt verkehrsberuhigter Bereich
	Senkrechtparken (östlicher Bereich), Längsparken
	Mischverkehr, viel Radverkehr
	Gehwegbreiten überwiegend ausreichend, viel Fußverkehr, sensible Nutzungen wie Grundschule, Kindergarten, Reha-Klinik



© INOVAPLAN GmbH

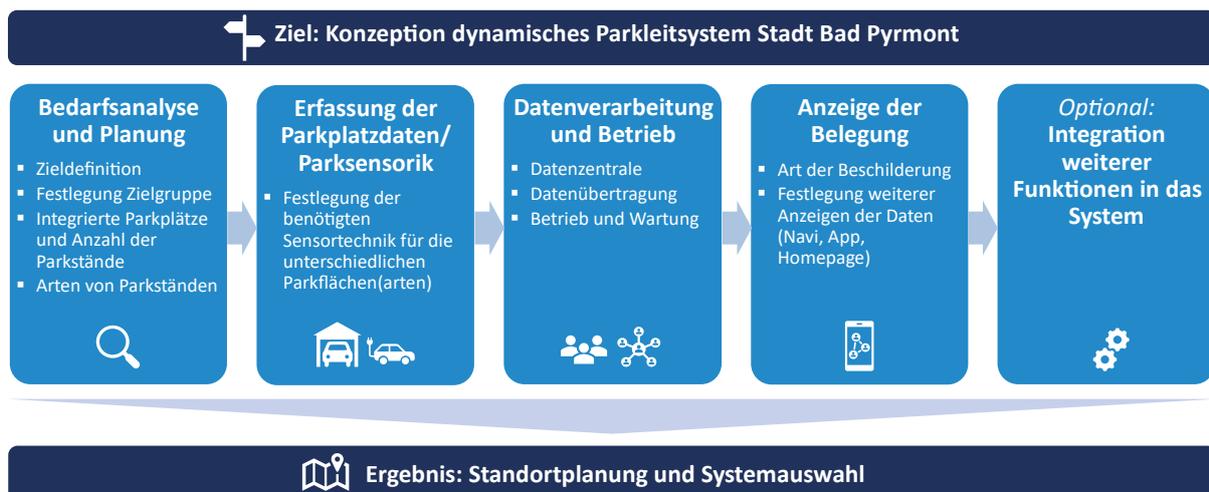
- #### Auszug Maßnahmen (Vorzugsvariante)
- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Schulstraße
  - Bestandsnahe Umsetzung → Querschnitte bleiben wie im Bestand (1), Markierung Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (2)
  - Markierung der Parkstände → Anzahl Parkstände bleibt weitestgehend erhalten
  - Verbreiterung Gehweg zwischen Kampstraße und Erdfällenstraße, Absicherung mit Pollern (3)



D-D Schulstraße (zwischen Erdfällenstraße und Am Alten Friedhof)		C-C Schulstraße (zw. Kamp- und Erdfällenstraße)	
<p><b>Bestand</b></p>	<p><b>① Lösungsvorschlag</b></p>	<p><b>Lösungsvorschlag</b></p>	

#### 4.2.13 Parkleitkonzept

In der Stadt Bad Pyrmont ist im Bestand eine Kfz-Zielhinweisbeschilderung vorhanden. Statische Wegweiser zeigen den Weg zu übergeordneten/touristischen Zielen, zu einigen der Parkplätze in der Kernstadt sowie zur Klinik- und Hotelroute. Im Projekt wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung ein Parkleitkonzept für die Stadt Bad Pyrmont erarbeitet. Als Basis für die Konzepterstellung dienten die in der Bedarfsanalyse definierten Ziele und Anforderungen an das Parkleitsystem der Stadt Bad Pyrmont. Die wichtigsten Ziele sind die Reduzierung des Parksuchverkehrs, die Vereinfachung der Verkehrslenkung und des Parkens bei Großveranstaltungen, die Überwachung und Statistik über die Belegung der Parkstände und Bereitstellung der entsprechenden Informationen an die Nutzenden und die Kombination mit der Parkraumbewirtschaftung. In den weiteren Schritten wurden die zukünftig zu integrierenden Parkstände und Parkplätze, die für die Erfassung benötigten Sensortechniken, die Datenverarbeitung und der Betrieb, die unterschiedlichen Anzeigearten der Belegung und die Integration weiterer Funktionen in das System diskutiert und festgelegt. Final flossen alle Ergebnisse aus den vorangegangenen Schritten in die Standortplanung und Systemauswahl mit ein. Abbildung 45 zeigt das Vorgehen in der Erstellung des Parkleitkonzepts systematisch.



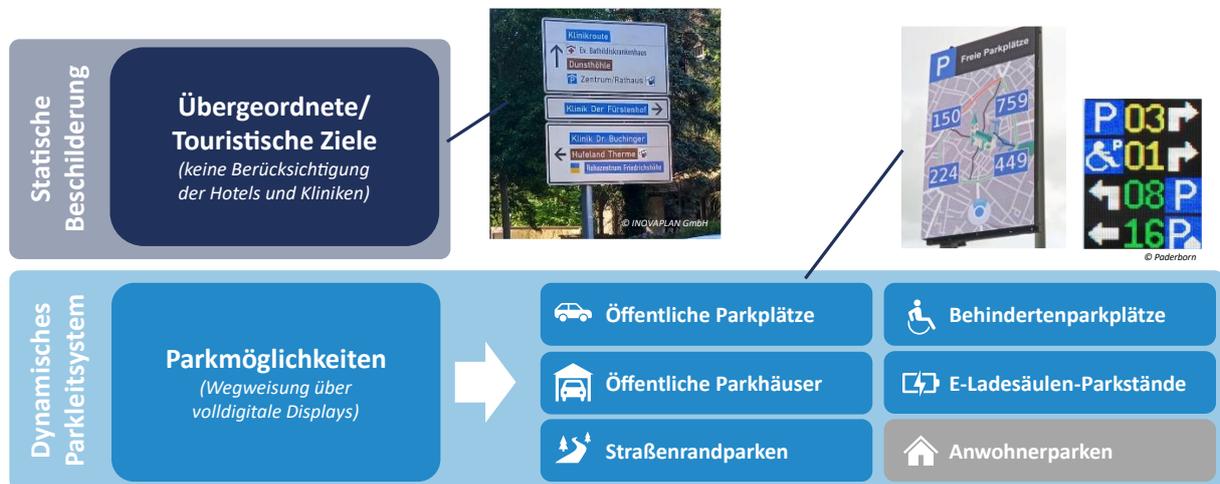
**Abbildung 45** Vorgehen in der Erstellung des Parkleitkonzeptes

(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der Konzeption des Parkleitsystems aufgeführt. Die detaillierten Ausarbeitungen hierzu befinden sich in Anlage 4.7.

Zukünftig wird die Umsetzung eines dynamischen Parkleitsystems, ergänzt durch eine statische Beschilderung, empfohlen (vgl. Abbildung 46). Die statische Beschilderung weist auf die übergeordneten bzw. touristischen Ziele hin. Eine Beschilderung der Kliniken und Hotels ist nach Rücksprache mit der Stadtverwaltung zukünftig nicht mehr vorgesehen, da die Kliniken und Hotels eigene Anfahrtsempfehlungen an ihre Patientinnen und Patienten geben. Zudem führte in der Vergangenheit ein steter Namens- und Inhaberwechsel zu häufigen Änderungen in der Beschilderung. Ein dynamisches Parkleitsystem übernimmt die Wegweisung zu den freien Parkmöglichkeiten in der Kernstadt und am Bahnhof über volldigitale Displays. In diesem System sollen alle öffentlichen Parkplätze und Parkhäuser sowie

die Parkplätze weiterer wichtiger Ziele (z.B. Therme) integriert werden. Eine Besonderheit stellt die Erfassung und Integration des parkstandscharfen Straßenrandparkens innerhalb der Parkgebührenzone der Stadt Bad Pyrmont dar sowie die Einzelplatzerfassung der Behindertenparkstände, E-Ladesäulen-Parkstände und ggf. auch zukünftig des Anwohnerparkens.

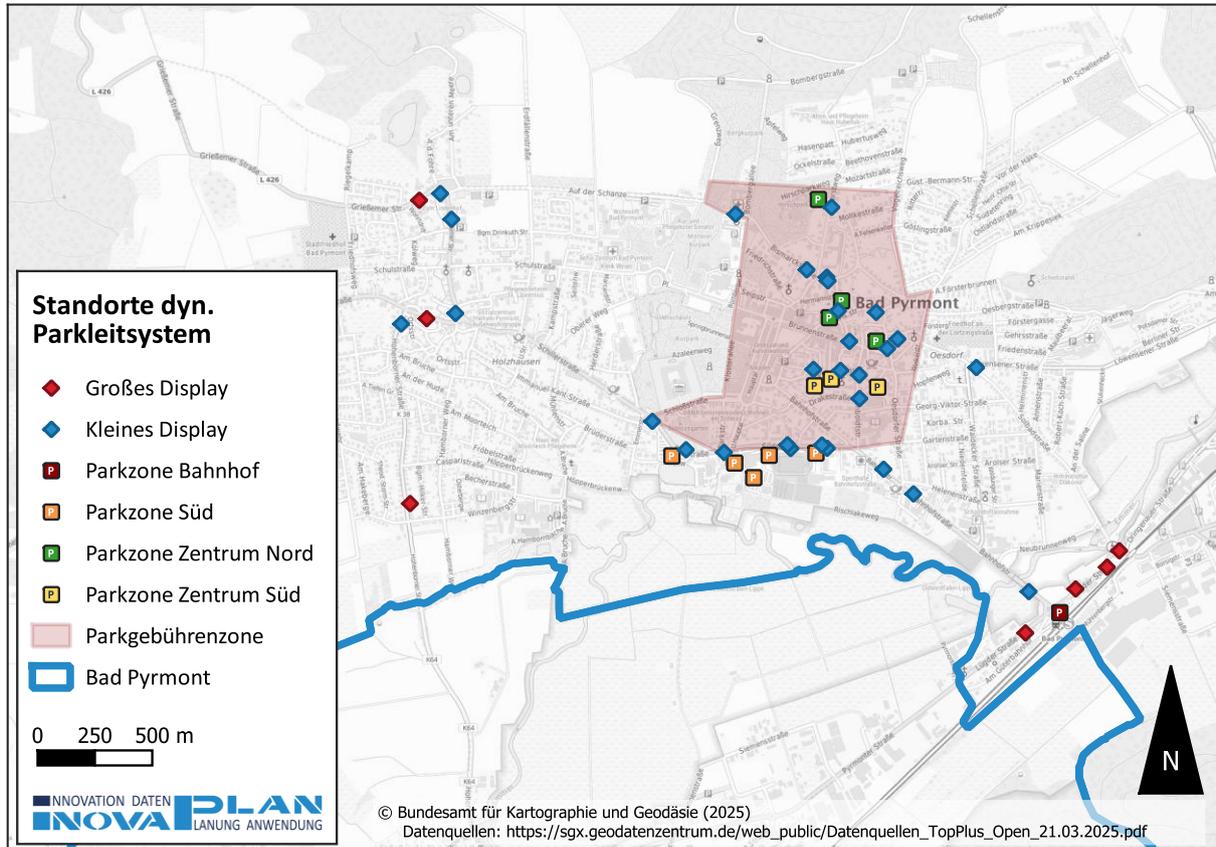


**Abbildung 46** Unterteilung des Parkleitsystems in einen statischen und einen dynamischen Teil  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Es kommen verschiedene Techniken zur Erfassung der Belegung der Parkstände zum Einsatz: Schrankenanlagen und Induktionsschleife eignen sich für abgegrenzte Flächen wie größere Parkplätze oder Parkhäuser. Unterflur-Sensoren dienen der Einzelplatzerfassung und sind besonders für Behindertenparkplatz und E-Ladesäulen-Parkstände geeignet. Optische Sensoren (Kameras) erkennen freie und belegte Stellplätze durch eine visuelle Analyse und kommen für die Erkennung im Straßenraum und/oder Parkplätze bzw. Parkhäuser zum Einsatz. In einer Datenzentrale laufen alle erfassten Daten der Sensoren zusammen und geben die Informationen an die Displays im Straßenraum und weitere digitale Plattformen weiter (z.B. Wegweisung in eigener App, Integration in Navigationssystem, Homepage der Stadt). Die volldigitalen Displays im Straßenraum bieten eine freie Bespielbarkeit der Anzeigen, die auch Hinweise bei Großveranstaltungen und aktuelle Warnhinweise anzeigen können und eine angepasste Verkehrslenkung bei Großveranstaltungen ermöglichen. Ergänzend wünscht die Stadtverwaltung eine Integration verschiedener Bezahlungsfunktionen per App als Ergänzung zu den Parkscheinautomaten sowie die Möglichkeit der Vorabreservierung von E-Ladeparkplätzen.

In der Standortplanung für die Positionsbestimmung wurden die Parkmöglichkeiten in die vier Parkzonen Bahnhof, Süd (Parkplätze südlich der Parkgebührenzone), Zentrum Nord (Nördlicher Teil der Parkgebührenzone) und Zentrum Süd (Südlicher Teil der Parkgebührenzone) eingeteilt. Die sieben großen Displays an den Haupteinfahrten der Kernstadt geben eine erste Orientierung der freien Parkmöglichkeiten in den Parkzonen. Mindestens 30 kleine Displays übernehmen in einem ersten Schritt die Feinverteilung zu den Parkplätzen bzw. zum Parkhaus. In einem weiteren Schritt ergänzen weitere Displays die Weisung zu den E-Lademöglichkeiten und zu freien Parkständen im Straßenraum.

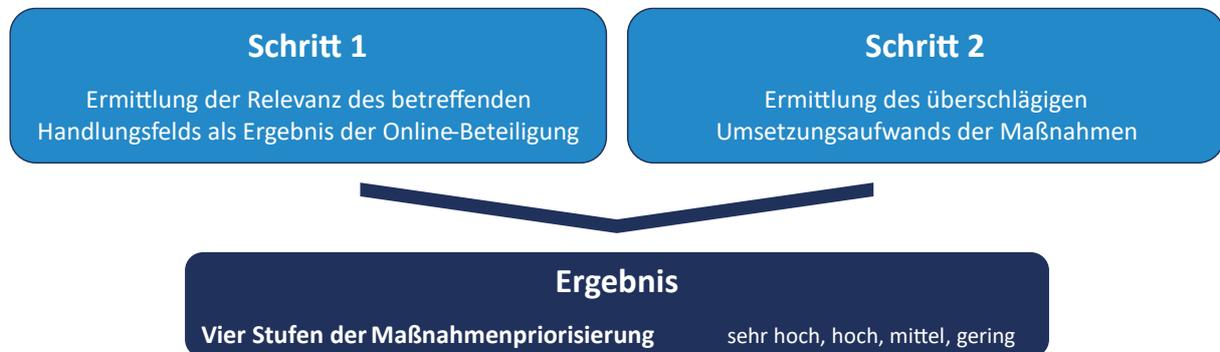
Abbildung 47 zeigt die geplanten Standorte der Displays für das dynamische Parkleitsystem und die integrierten Parkplätze/Parkhaus. Eine hochauflösende Karte im DIN A2-Format mit den Standorten der Displays befindet sich zudem in Anlage 4.8.



**Abbildung 47 Standorte für das dynamische Parkleitsystem**  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 4.3 Maßnahmenpriorisierung

Um der Stadt Bad Pyrmont einen möglichst konkreten Umsetzungsplan an die Hand zu geben, werden die Einzelmaßnahmen in zwei Schritten priorisiert:



**Abbildung 48** Zwei Schritte zur empfohlenen Maßnahmenpriorisierung  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Im ersten Schritt wird die Relevanz der Handlungsfelder als Ergebnis der Online-Beteiligung ermittelt und gegenübergestellt (vgl. Kapitel 3.7). Im zweiten Schritt wird für jede Maßnahme ein überschlägiger Umsetzungsaufwand abgeschätzt. Aus der Kombination der beiden Schritte wird für jede Maßnahme eine der vier Priorisierungsstufen sehr hoch, hoch, mittel und gering zugeordnet.

#### Schritt 1 – Relevanz gemäß Beteiligungsverfahren

Für den ersten Schritt wird die seitens der Bürgerschaft bewertete und anschließend gewichtete Relevanz der zehn Handlungsfelder in den Stufen sehr hoch, hoch, mittel und gering gegenübergestellt. So sind gemäß den Befragten beispielsweise die Handlungsfelder Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität relevanter als Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur (vgl. Kapitel 3.5.1.2 und Tabelle 7).

Handlungsfeld	Ranking Öffentlichkeit	Relevanz gesamt
Verbesserung Radverkehrsinfrastruktur	24 %	sehr hoch
Sichere Schulweggestaltung/Kindermobilität	15 %	hoch
Verbesserung Aufenthaltsqualität (Straßen und Plätze)	12 %	hoch
Durchgängige Barrierefreiheit	10 %	mittel
Ausbau ÖV-Angebot	9 %	mittel
Parkraummanagement in der Innenstadt	8 %	mittel
Reduzierung Kfz-Verkehr/Verkehrsberuhigung	8 %	mittel
Neue Mobilitätsformen (On-Demand, Carsharing, Bikesharing)	6 %	gering
Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur	6 %	gering
Ausbau Ladeinfrastruktur	2 %	gering

**Tabelle 7** Schritt 1 – Relevanzeinstufung der Handlungsfelder  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## Schritt 2 – Abschätzung des Umsetzungsaufwands der Maßnahmen

Im zweiten Schritt wird der Umsetzungsaufwand der 126 Maßnahmen fachplanerisch abgeschätzt und kategorisiert (vgl. Tabelle 8). Einfach umsetzende Maßnahmen wie Markierungen oder Beschilderungen können beispielsweise schneller angegangen werden als baulich größere Umgestaltungen wie der Neubau von Radverkehrsinfrastruktur. Die Kategorie Prüfungsbedarf umfasst dabei alle Maßnahmen, deren Realisierung von weiteren Rahmenbedingungen wie tiefergehenden Untersuchungen und Planungen des Straßenraums, weiteren Zuständigkeiten neben der Stadt Bad Pyrmont oder der Erstellung von eigenen (Teil-)Konzepten abhängt.

Überschlägiger Umsetzungsaufwand	Beschreibung
<b>Gering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einfache Markierungsarbeiten (z.B. Schutzstreifen, Piktogrammketten)</li> <li>▪ Maßnahmen an der Oberflächenbeschaffenheit</li> <li>▪ Einrichtung von Beschilderung</li> <li>▪ Einrichtung/Anpassung von Radabstellanlagen, Entfernung von Barrieren</li> </ul>
<b>Mittel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kleinflächige Umbaumaßnahmen (z.B. Gehwegverbreiterung, Beseitigung von Engstellen, Querungsstellen)</li> </ul>
<b>Hoch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umgestaltung des Straßenraums</li> <li>▪ Großflächige Neu- und Umbaumaßnahmen (z.B. neuer Radweg)</li> <li>▪ Hoher Abstimmungsaufwand (z.B. unterschiedliche Baulastträger, komplexe Planungsprozesse)</li> </ul>
<b>Prüfungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmenumsetzung ist von weiteren Rahmenbedingungen abhängig (z.B. weitergehende Planungen zur Umgestaltung des Straßenraums, Maßnahmen zur Konzepterstellung)</li> </ul>

**Tabelle 8** Schritt 2 – Kategorien überschlägiger Umsetzungsaufwand  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

## Ergebnis – Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung

Aus der Kombination der Schritte 1 und 2 resultiert eine Einteilung der Einzelmaßnahmen in insgesamt vier Priorisierungsstufen.

Stufe	Zusammensetzung	Beschreibung
<b>Stufe 1</b> Sehr hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand gering</li> <li>▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand gering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen sind ohne baulichen Aufwand und kostengünstig umzusetzen, z.B. Markierungsarbeiten, Beschilderung</li> <li>▪ Eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ist zu priorisieren</li> </ul>
<b>Stufe 2</b> Hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand (gering bis) mittel</li> <li>▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand (gering bis) mittel</li> <li>▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand gering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen sind mit geringem baulichen Aufwand umzusetzen, z.B. Markierungslösungen/Beschilderung inklusive kleinerer Baumaßnahmen</li> <li>▪ Eine zügige Umsetzung der Maßnahmen ist von Relevanz, aber nicht zu priorisieren</li> <li>▪ Erwarteter Umsetzungshorizont ab Beginn: ca. 3 bis 5 Jahre</li> </ul>
<b>Stufe 3</b> Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand (mittel bis) hoch</li> <li>▪ Sehr hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf</li> <li>▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand (mittel bis) hoch</li> <li>▪ Hohe Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf</li> <li>▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand mittel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen sind mit hohem baulichen Aufwand umzusetzen</li> <li>▪ Maßnahmen mit längeren politischen Abstimmungsprozessen oder die im gesamten Stadtgebiet greifen</li> </ul>
<b>Stufe 4</b> Gering	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand (mittel bis) hoch</li> <li>▪ Mittlere Relevanz + Umsetzungsaufwand Prüfungsbedarf</li> <li>▪ Geringe Relevanz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßnahmen sind mit geringem bis hohem baulichen Aufwand umzusetzen</li> <li>▪ Eine Umsetzung der Maßnahmen ist langfristig anzustreben</li> </ul>

**Tabelle 9** Ergebnis – Vier Stufen der Maßnahmenpriorisierung (Einzelmaßnahmen)  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### 4.4 Maßnahmenbündelung

Die 126 Einzelmaßnahmen werden in insgesamt 16 thematisch zusammenhängende Maßnahmenbündel zusammengefasst (vgl. Tabelle 10). 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 Einzelmaßnahmen wurden für jedes Maßnahmenbündel in Steckbriefen aufbereitet und sind Anlage 4.8 zu entnehmen. Abbildung 49 zeigt beispielhaft einen Maßnahmensteckbrief mit folgenden Informationen:

- Name des Maßnahmenbündels
- Zuordnung zu den betreffenden Handlungsfeldern
- Priorisierungsstufe des Maßnahmenbündels und Begründung
- Allgemeine Informationen zu den enthaltenen Einzelmaßnahmen
- Kurzbeschreibung der Einzelmaßnahmen und deren Zuständigkeit

## Punktuelle Verbesserungen im Fußverkehr [Fuß1]

#1

Betreffende Handlungsfelder des Maßnahmenbündels



<b>Anzahl Einzelmaßnahmen: 8</b>				
<b>Umsetzungsaufwand</b> [Anzahl Einzelmaßnahmen]	<b>Gering</b>	<b>Mittel</b>	<b>Hoch</b>	<b>Prüfungsbedarf</b>
	6	1	0	1
<b>Priorisierungsstufe</b> [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>		
ID	Beschreibung	Zuständigkeit
<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 Zugang Bushaltestelle "Untere Hauptallee"	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

Abbildung 49 Exemplarischer Maßnahmensteckbrief eines Maßnahmenbündels  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Kennzeichnung	Maßnahmenbündel	Anzahl Einzelmaßnahmen	Priorisierung des Bündels
Fuß1	Punktuelle Verbesserungen im Fußverkehr	8	2 (hoch)
Fuß2	Barrierefrei unterwegs	8	2 (hoch)
Rad1	Punktuelle Verbesserungen im Radverkehr	11	1 (sehr hoch)
Rad2	Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz	9	3 (mittel)
Rad3	Sofortmaßnahmen im Radverkehrsnetz	8	1 (sehr hoch)
Kfz1	Entschleunigung und Verkehrsberuhigung	8	3 (mittel)
Kfz2	Ordnung des (ruhenden) Verkehrs	8	2 (hoch)
ÖV1	Verbesserungen im ÖPNV-Betrieb (angebotsseitig)	10	3 (mittel)
ÖV2	Attraktivierung der ÖPNV-Nutzung (nachfrageseitig)	3	4 (gering)
M1	Attraktive und sichere Querungshilfen	6	3 (mittel)
M2	Förderung der Intermodalität	7	4 (gering)
M3	Orientierung für Einwohnende und Ortsfremde	8	2 (hoch)
M4	Neuaufteilung des Straßenraums	11	4 (gering)
M5	Attraktives und zukunftsfähiges Bad Pyrmont	5	4 (gering)
M6	Zielgruppenspezifische Mobilitätsbildung	7	1 (sehr hoch)
M7	Klimaanpassung & Aufenthaltsqualität Kernstadt	9	2 (hoch)

**Tabelle 10** Übersicht über die Maßnahmenbündel  
 (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

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.

### 4.4.1 Maßnahmenplan

Abbildung 50 stellt die 16 Maßnahmenbündel und deren Priorisierung in einem Maßnahmenplan dar.



Abbildung 50 Maßnahmenplan – Übersicht und Priorisierung der Maßnahmenbündel  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

#### 4.4.2 Schlüsselmaßnahmen

Im Maßnahmenplan spiegeln sich die Ergebnisse des gesamten Beteiligungsprozesses (vgl. Kapitel 2) wider. In der Gesamtpriorisierung der Bündel sind zudem die Ergebnisse der Online-Beteiligung eingeflossen, in der die Teilnehmenden die Handlungsfelder in einer Rangfolge bewerten konnten. In Kombination mit dem überschlägigen Umsetzungsaufwand und der Zuständigkeit ergeben sich die im Folgenden aufgeführten Schlüsselmaßnahmen. Diese bündeln besonders einfache und wirksame Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Bad Pyrmont, um eine schnelle Umsetzung zu gewährleisten. Die Schlüsselmaßnahmen sind im Maßnahmenkatalog gesondert gekennzeichnet (vgl. Anlage 4.1).

##### Stärkung der „Kinderfreundlichen Kommune“

Seit 2021 führt die Stadt Bad Pyrmont das Siegel „Kinderfreundliche Kommune“. Seitdem setzt die Stadt einen Aktionsplan bestehend aus verschiedenen Maßnahmen um. Das Verkehrsentwicklungskonzept für die Stadt Bad Pyrmont liefert ergänzende Maßnahmen, um die Stadt für die Kinder und Jugendlichen zu einem lebenswerteren und sichereren Ort zu machen.

##### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 02-01:** Einrichtung von Spielelementen im öffentlichen Raum auch abseits der Brunnenstraße (Positivbeispiel "bespielbare Stadt" Griesheim)
- **ID 02-02:** Prüfung der Einrichtung von Schulstraßen (v.a. vor den Grundschulen, Beginn in der Schulstraße/Kampstraße vor der Grundschule/Kita Holzhausen)
- **ID 02-03** Neuauflage der Schulwegepläne für die Grundschulen und Radschulwegepläne für die (weiterführenden) Schulen
- **ID 02-06:** Prüfung der Positionen der Elternhaltestellen an den Schulen und ggf. Ergänzung weiterer Elternhaltestellen sowie Sensibilisierung zur vermehrten Nutzung
- **ID 02-08:** Markierung des Piktogramms "Fußgänger" auf der Fahrbahn an Stellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen (v.a. Schülerverkehr)

##### Best-Practice-Beispiel Schulstraße

Schulstraßen sind temporär oder dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrte Abschnitte im Schulumfeld. Sie sollen die Orientierung der Kinder durch eine selbstaktive Mobilität fördern, Gefährdungen durch Elterntaxis im unmittelbaren Schulumfeld vermeiden und somit die Verkehrssicherheit erhöhen. In Kombination mit Schulwegeplänen lernen die Schülerinnen und Schüler den Umgang mit Gefahren im Verkehr. Schulstraßen können zeitlich beschränkt, z.B. zu Stoßzeiten zu Schulbeginn bzw. Schulende, ganztägig („Pariser Modell“) oder als Schulzone auf Hauptstraßen (z.B. auf Parkstreifen, Fahrbahnen) umgesetzt werden. Die rechtliche Grundlage dazu liefert §45 StVO, „Erprobungsklausel“ (vgl. Kapitel 4.5.5). Die dauerhafte Umsetzung erfordert einen Erlass des Landes Niedersachsen. Schulstraßen wurden in Deutschland bereits in Städten wie Dortmund, Köln, Berlin, Essen, Heidelberg, Stuttgart oder Eislingen umgesetzt.

## Sofortprogramm Radverkehr

Laut den Teilnehmenden der Online-Beteiligung besteht in der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur der größte Handlungsbedarf (vgl. Kapitel 3.5.1.2). Die Ertüchtigung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes bedingt je nach Streckenabschnitt einen langen Planungs- und Investitionsaufwand. Dementgegen stehen einfache und kostengünstige Maßnahmen, die eine schnelle Verbesserung für den Radverkehr herbeiführen.

### Auszug Maßnahmenkatalog

#### Beschilderung

- **ID 03-03:** Anpassung der Beschilderung für Zweirichtungsradwege in beiden Fahrtrichtungen
- **ID 03-16:** Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr
- **ID 03-19:** Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

#### Markierungen und Kennzeichnung

- **ID 03-04:** Erneuerung der Markierung von ausgeblichenen Radverkehrsfurten
- **ID 03-28:** Prüfung und Kennzeichnung einer Führung des Radverkehrs über den Marktplatz
- **ID 03-33:** Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr

#### Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit

- **ID 03-15:** Sichere Überleitung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn
- **ID 03-31 und 03-35 bis 03-38:** Prüfung und Einrichtung von Fahrradstraßen

## Aktionsprogramm Barrierefreiheit

Nicht nur vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, sondern auch im Hinblick der Bedeutung Bad Pyrmonts als Kurort und für Personen mit Kinderwagen oder Gepäck kommt einer barrierefreien Gestaltung eine hohe Bedeutung zu. Während großflächige Maßnahmen der Straßenraumgestaltung im Zuge von Instandhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen realisiert werden sollten, können die folgenden Maßnahmen einen kurzfristigen Beitrag zur Gewährleistung der Barrierefreiheit leisten.

### Auszug Maßnahmenkatalog

- **ID 01-01:** Verbesserung der Barrierefreiheit in Bereichen mit Natursteinpflaster durch Laufbänder bzw. Belagsanpassungen für Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen und Vermeidung von Gehwegbelägen wie Sand und Schotter. Kombinierte Umsetzung mit Kontrastebenen für Sehbehinderte (Zwei-Sinne-Prinzip)
- **ID 01-05:** Prüfung und Bordsteinabsenkung der Gehwege an Knotenpunkten
- **ID 01-08:** Prüfung und Anpassung der Behindertenparkplätze auf die erforderliche Breite, Belagsanpassung, Freihalten von Hindernissen

## 4.5 Hinweise zur Umsetzung

Im Folgenden werden ergänzende Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen aufgeführt.

### 4.5.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung

Vor dem Hintergrund der sich stellenden Herausforderungen durch den Klimawandel gewinnen Maßnahmen zur Klimaresilienz und Klimaanpassung, ergänzend oder in Kombination mit Maßnahmen im Mobilitätsbereich, an Bedeutung, etwa zur Reduzierung von Hitzeinseln auf Straßen und Plätzen. Bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher stets die Möglichkeiten von Maßnahmen zur Klimaanpassung zu berücksichtigen. Beispielhaft zu nennen sind Photovoltaikanlagen und/oder Begrünung auf überdachten Wartehäuschen, Radabstellanlagen oder Parkflächen. Die Möglichkeiten zur Entsiegelung von großen Parkplätzen wie beispielsweise den Parkflächen am Marktplatz, am Gondelteich, hinter dem Autohaus Welger, am Rathaus oder am Bahnhof, aber auch kleineren versiegelten Flächen wie im Umkreis von Radabstellanlagen sind bspw. durch den Einsatz eines versickerungsfähigen Belags wie Rasengittersteine zu berücksichtigen. Durch die Begrünung von Straßen, Dächern und Fassaden kann nicht nur die Luftqualität verbessert, sondern auch die Hitzeentwicklung durch Verdunstungskühlung reduziert werden. Baumrigolen weisen eine unterstützende Wirkung auf, Starkregenereignisse besser zu bewältigen und Überschwemmungen zu vermeiden (vgl. Abbildung 51). Diese sind insbesondere in nicht bebauten und stark versiegelten Bereichen geeignet, da sie gegenüber der üblichen Pflanzweise platzsparend sind und über zusätzliche unterirdische Speicherkapazitäten verfügen.



**Abbildung 51** Begrünung im Straßenraum und Baumrigole  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die sukzessive Reduzierung von Kfz-Verkehrsflächen und Neugestaltung des Straßenraums ermöglicht langfristig eine Umgestaltung der freigewordenen Verkehrsflächen. Diese können für vielfältige Nutzungen als Aufenthaltsort, Platzgestaltung, Sitz- und Verweilmöglichkeiten oder zur Schaffung zusätzlicher Grünflächen (z.B. Pocket Parks oder Tiny Forests) umgestaltet werden. Eine klimaresiliente bzw. angepasste Stadt- und Verkehrsplanung reduziert Emissionen und verbessert die Aufenthalts- und Lebensqualität in Bad Pymont.

#### 4.5.2 Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Zur Verkehrsberuhigung in Bad Pyrmont können sowohl verkehrsrechtliche Maßnahmen wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo-30-Zone, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder verkehrsberuhigter Bereich) als auch Umwidmungen von Straßenabschnitten angeordnet werden. Letztere können bestimmten Verkehrsmitteln Vorrang einräumen oder andere ausschließen, etwa durch die Ausweisung von echten Fahrradstraßen (ohne Freigabe des Kfz-Verkehrs), Schulstraßen oder Fußgängerzonen. Zur Einhaltung dieser verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind unterstützende verkehrsordnende oder bauliche Maßnahmen denkbar. Nachfolgend sind verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen aufgeführt, die im Zuge der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs berücksichtigt werden können

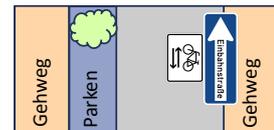
##### Fahrstreifenreduzierung

- Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Fahrstreifen



##### Einbahnstraßenregelung

- Straßenabschnitt, der von Kfz-Verkehr nur in eine Richtung befahren werden darf
- Eine Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist zu prüfen



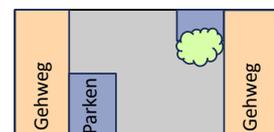
##### Sonderfahrstreifen (z.B. Bus, Rad)

- Fahrstreifen, der besonderen Fahrzeugen wie z.B. Linienbusverkehr oder Radverkehr, vorbehalten ist
- Der Sonderfahrstreifen kann zeitweise oder ständig vorbehalten werden



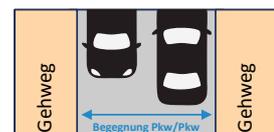
##### Alternierendes Parken

- Wechselseitige Anordnung von Parkständen, um die Sichtachse eines geradlinigen Verlaufs von Straßenabschnitten zu durchbrechen



##### Lineare Fahrbahneinengung

- Dimensionierung der gesamten Fahrbahn eines Straßenabschnitts auf den kleinsten notwendigen Begegnungsfall (z. B. Rad, Pkw, Bus)



### Verzicht auf Flächen für den ruhenden Verkehr

- Reduzierung von Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr zur Umwidmung anderweitiger Nutzungen
- Umnutzung freigewordener Flächen z. B. für Radverkehrsanlagen, Grünflächen, Außengastronomie, Sitz- und Verweilflächen



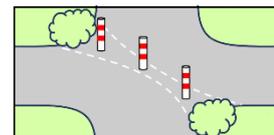
### Fahrbahnverschwenkung/Fahrgassenversatz

- Fahrgeometrisch bemessene Verschwenkung einer Fahrbahn, um die Sichtachse eines geradlinigen Verlaufs von Straßenabschnitten zu durchbrechen



### Quer-/Diagonalsperren

- Bauliche Unterbrechung von Fahrbahnen in einem plangleichen Knotenpunkt z. B. durch Poller, um unerwünschte Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs zu unterbinden
- Quersperre: Anordnung i.d.R. im Straßenabschnitt
- Diagonalsperre: Anordnung i.d.R. im Kreuzungsbereich



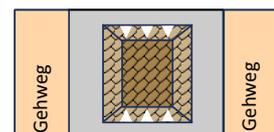
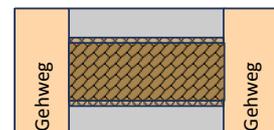
### Veränderungen des Fahrbahnbelags

- Veränderungen des Fahrbahnbelags, z. B. Natursteinpflaster oder Betonsteinpflaster, um eine veränderte Verkehrsregelung eines Straßenabschnitts zu verdeutlichen oder die Aufenthaltsqualität zu unterstützen



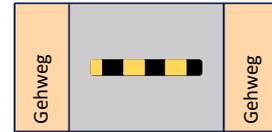
### Aufpflasterung (Teil-/Plateaufpflasterung)

- Angerampte Anhebung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Teilaufpflasterung: Anhebung über die gesamte Fahrbahnbreite
- Plateaufpflasterung: Quadratische Anhebung innerhalb der Fahrbahn



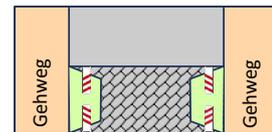
### Fahrbahnschwellen

- Leicht erhöhtes bauliches Element, das den Fahrzeugverkehr zur Reduzierung der Geschwindigkeit zwingt



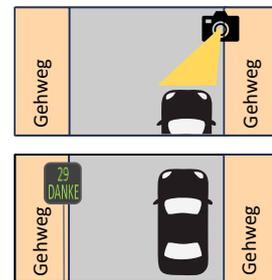
### Verengung der Ein-/Ausfahrt eines Straßenabschnitts

- Verengung der Einfahrt eines Straßenabschnitts, um riskante Überholmanöver zu verhindern und eine veränderte Verkehrsregelung eines Straßenabschnitts zu verdeutlichen



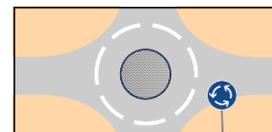
### Ortsfeste Geschwindigkeitskontrolle/Geschwindigkeitsanzeigetafel

- Ortsfeste Geschwindigkeitskontrolle: Radarüberwachung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit
- Geschwindigkeitsanzeigetafel: Aufleuchten eines Textes/Smileys und/oder der Anzeige der Geschwindigkeit bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



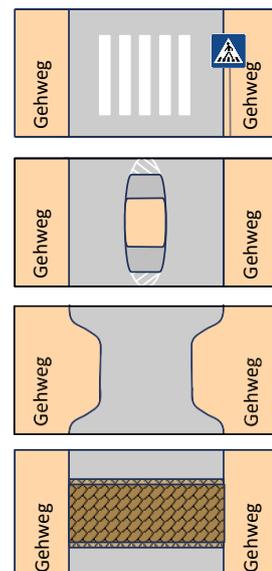
### Kreisverkehr

- Plangleicher Knotenpunkt mit Verbindung der Knotenpunktarme über eine ringförmige Fahrbahn, die entgegen dem Uhrzeigersinn durchfahren wird



### Einrichtung von Querungshilfen

- Markierte oder baulich angelegte Querungsstellen für den Fuß- und/oder Radverkehr
- Je nach Querungshilfe ist der Fußverkehr bevorrechtigt oder wartepflichtig:
  - Fußgängerüberweg (FGÜ) (bevorrechtigt): Nach StVO gekennzeichnete Querungsstelle in Form eines Zebrastreifens
  - Mittelinsel (wartepflichtig): Bauliche Verkehrsinsel, die das Queren der Fahrbahn in Etappen ermöglicht
  - Vorgezogener Seitenraum (wartepflichtig): Heranführung des Seitenraums an die Fahrbahn, um die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr zu verbessern
  - Aufpflasterung (wartepflichtig)



### 4.5.3 Micro-Hubs

Eine Möglichkeit, den Lieferverkehr in Bad Pyrmont in der Kernstadt und vor allem rund um die Fußgängerzone in der Brunnenstraße zu bündeln, ist die Einrichtung von Micro-Hubs. Ein Micro-Hub ist ein Miniatur-Logistikzentrum innerhalb eines Stadtgebiets. Es stellt eine Alternative zur derzeit gängigen Praxis der Zusteller dar, zwischen den großen Logistikzentren am Stadtrand und der verkehrsbelasteten Kernstadt – oft mehrmals täglich – hin- und herzufahren. Die Sendungen werden am Micro-Hub von den Paketdiensten angeliefert, kurz zwischengelagert und dann auf kleine, idealerweise emissionsarme Fahrzeuge, umgeladen. Das können Lastenfahrräder (E-Cargo-Bikes) oder auch kleine Elektrofahrzeuge sein, eine Zustellung zu Fuß mit Sackkarren ist ebenfalls möglich. Auf diesem Wege erfolgt die Feinverteilung auf der "letzten Meile". Diese Art der Zustellung kann im Innenstadtbereich zum einen schneller sein, zum anderen kann die Umweltbelastung (Lärm, CO<sub>2</sub>-Ausstoß etc.) reduziert werden. Es sind schon unterschiedliche Ansätze umgesetzt worden. Die gesamte Lieferkette kann dabei vom selben Dienstleister übernommen werden, der die Lieferung zum Umschlagspunkt per Lkw sowie die finale Zustellung per Lastenrad plant. Es gibt aber auch Unternehmen, die sich nur auf das letzte Teilstück fokussieren (z.B. Velocarrier). Diese Unternehmen kooperieren dabei mit anderen Firmen (z.B. in Karlsruhe mit einem Drogeriefachmarkt). Diese bringen die Ware dann zum entsprechenden Parkhaus und der Velocarrier übernimmt die Zustellung an die Kundschaft. Ein Umschlag- bzw. Lagerplatz kann z.B. im bestehenden Parkhaus an der Rauchstraße nachgerüstet oder in einem Neubau mitgeplant werden. Abbildung 52 zeigt beispielhaft den Micro-Hub in Karlsruhe im Parkhaus Marktplatz.



**Abbildung 52** Micro-Hub Karlsruhe im Parkhaus Marktplatz  
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

### 4.5.4 Schnittstelle Tourismus

Als niedersächsisches Staatsbad spielt der Kur- und Gesundheitstourismus für Bad Pyrmont eine zentrale Rolle. Vielfältige Sehenswürdigkeiten (z.B. Schloss, Hylliger Born, Kurpark, Therme), traditionsreiche Großveranstaltungen und die zahlreichen Kurkliniken laden zu Tagesausflügen und Urlauben in Bad Pyrmont ein. Bei der Erarbeitung der Maßnahmen wurde die touristische Bedeutung der Stadt Bad Pyrmont mitgedacht. Folgende Maßnahmen betreffen implizit bzw. explizit den Tourismus:

- **ID 01-08:** Erstellung eines analogen und digitalen Stadtplans mit Informationen zu barrierefreien Wegen, Behindertentoiletten, Restaurants, Sehenswürdigkeiten mit barrierefreien Zugängen etc.
- **ID 03-27:** Erarbeitung eines Radnetzes für den Tourismus
- **ID 10-03:** Verbesserung der ÖV-seitigen Anbindung der Kurkliniken an die Kernstadt und Abstimmung der Zeiten an die Gegebenheiten der Kurgäste (v.a. am Wochenende)
- **ID 10-06:** Prüfung der Einrichtung eines Shuttle-Radbusses (Bus mit Fahrradanhänger) in die Bergdörfer zur Stärkung des (Rad-)Tourismus
- **ID 05-03, 05-04, 05-06:** Etablierung bzw. Ausweitung von Sharing-Angeboten

Des Weiteren enthält der Maßnahmenkatalog verschiedenartige Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität, die sich ebenfalls positiv auf Touristinnen und Touristen sowie Kurgäste auswirken. Ergänzend wird der Aufbau eines Netzwerks für Tourismus (z.B. in Form eines Runden Tisches) empfohlen, der alle relevanten Akteure in regelmäßigen Abständen vereint, um die unterschiedlichen Bedürfnisse auszutauschen und Maßnahmen untereinander abzustimmen. Beispielhaft zu nennende Akteure für den Runden Tisch sind die Stadtverwaltung Bad Pyrmont, das Staatsbad Pyrmont, Bad Pyrmont Tourismus GmbH und Vertretungen der ansässigen Kliniken. Als Turnus werden zwei Abstimmungen im Jahr empfohlen, zum Start des Arbeitskreises ist der Turnus ggf. enger notwendig.

#### 4.5.5 Verkehrsversuche

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs können neue Verkehrsführungen oder Maßnahmen in Bad Pyrmont temporär erprobt werden, um deren Wirkung auf Sicherheit, Umwelt und Mobilität zu ermitteln. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür bietet die Erprobungsklausel der Straßenverkehrsordnung (StVO § 45 Abs. 1 Nr. 6): „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“ Seit der Novellierung der StVO ist hierfür kein Nachweis einer Gefahrenlage mehr erforderlich.

Abgesehen davon ist es auch bei anderen Maßnahmen, die nicht im Kontext der Erprobungsklausel stehen, grundsätzlich denkbar, diese zunächst temporär umzusetzen. Dies bietet sich insbesondere bei Maßnahmen ohne größere bauliche Aufwände sowie bei umstrittenen Themen an, sodass die Möglichkeit des „Ausprobierens“ im Vordergrund steht. Verkehrsversuche ermöglichen es, Maßnahmen in der Praxis zu erproben und die Meinung der Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einzubeziehen. Eine wissenschaftliche Begleitung der Testphase sowie eine Evaluierung und Auswertung im Nachhinein unterstützen die Entscheidungsträger der Stadt Bad Pyrmont bei der Entscheidung für eine dauerhafte Umnutzung. In Bad Pyrmont könnten Verkehrsversuche beispielsweise zur Erprobung der Einbahnstraßenregelung in der Heiligenanger- bzw. Kirchstraße oder für die Einrichtung von Schulstraßen zum Einsatz kommen.

#### 4.5.6 Information und Kommunikation

Um eine nachhaltige Mobilität zu fördern, müssen die Vorteile des Zufußgehens, Radfahrens und der ÖV-Nutzung stärker in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger gerückt werden. Die Informationsvermittlung kann über verschiedene Plattformen wie Zeitung, Internet, soziale Medien, Wettbewerbe oder Broschüren erfolgen.

Neben Politik und Verwaltung können Schulen, Unternehmen und Betriebe maßgeblich zur Förderung einer aktiven Mobilität beitragen. Als alltägliche Quelle und Ziel für zahlreiche Mitarbeitende sind Unternehmen und Betriebe wesentlich für die Verkehrserzeugung. Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden unternehmensspezifisch strategische Methoden erarbeitet, mit denen sowohl der von den Mitarbeitenden als auch bei Dienstreisen und auf Wegen zur Kundschaft erzeugte Verkehr nachhaltiger abgewickelt werden kann. Hierunter zählen neben Informationsangeboten und Beratungen für Mitarbeitende auch bspw. der Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeugflotten (Dienstfahräder, E-Fahrzeuge, Carsharing). Schulisches Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, sichere, umweltfreundliche und selbstständige Schulwege zu fördern. Die Entscheidung für eine Etablierung eines betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagements kann die Stadt Bad Pyrmont nur bedingt beeinflussen. Allerdings kann sie in ihrer Vorbildrolle Anreize schaffen und so weitere Schulen und Unternehmen motivieren, einen positiven Beitrag zu Klimaschutz und Luftreinhaltung zu leisten.

## 5 Fazit und Ausblick

Der Verkehrssektor ist in Deutschland nach wie vor maßgeblich für Treibhausgasemissionen verantwortlich, mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit, Lebensqualität und das Klima. Hinzu kommen gesellschaftliche Entwicklungen (bspw. des demographischen Wandels), woraus sich geänderte Anforderungen an die Mobilität der Bevölkerung sowie das Verkehrsgeschehen in Bad Pyrmont ergeben. In Bad Pyrmont dominiert bisher der motorisierte Individualverkehr (MIV), die zentralen Bereiche der Stadt sind von ruhendem Verkehr geprägt. Um die ambitionierten Ziele des Verkehrsentwicklungs-konzepts zu erreichen, sollte der Flächenverbrauch des MIV deutlich reduziert und die Aufenthaltsqualität insbesondere in der Kernstadt weiter erhöht werden. Gleichzeitig ist der zur Verfügung stehende Straßenraum für den Aus- und Neubau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur infolge angrenzender Bebauung begrenzt. Für eine gerechte Verteilung von Ressourcen und Flächeninanspruchnahme für eine zukunftsfähige und nachhaltige Gestaltung der Mobilität ist daher eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums an vielen Stellen erforderlich. Im Sinne einer konsequenten und nachhaltigen Stadtentwicklung sind daher die einzelnen Aspekte gegeneinander abzuwägen.

Der Schwerpunkt der erarbeiteten Maßnahmen liegt insbesondere auf der Reduzierung von Emissionen durch eine konsequente Förderung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) bspw. durch den weiteren Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie die Förderung von Sharing-Angeboten. Aus der Bestandsanalyse wurden Handlungsfelder identifiziert und unter Beteiligung der Öffentlichkeit priorisiert. Darauf aufbauend wurden passgenaue Maßnahmen sowohl für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ als auch auf gesamtstädtischer Ebene entwickelt, gebündelt und in einem priorisierten Maßnahmenplan zusammengefasst. Dabei liegen nicht alle empfohlenen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bad Pyrmont. Einige Maßnahmenvorschläge erfordern zudem tiefer gehende Untersuchungen. Für die Umsetzung der Maßnahmen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Stadt Bad Pyrmont kann diese auf die entsprechenden Akteure zugehen. Die nachfolgenden Perspektiven und konkreten Empfehlungen ergeben sich aus dem Diskurs des Beteiligungsprozesses. Hieraus ergeben sich die folgenden Handlungsempfehlungen mit Zuständigkeit der Stadt Bad Pyrmont für eine priorisierte Umsetzung:

### **Stufenweises Parkraumkonzept**

- Schritt 1: Umsetzung des Parkleitkonzepts
- Schritt 2: Bündelung des Parkbedarfs von Einpendelnden, Touristinnen und Touristen sowie Anwohnenden durch Bau eines innenstadtnahen, modernen und begrünten Parkhauses inkl. Parkständen für E-Autos, Carsharing, Fahrräder und Lastenräder
- Schritt 3: Stufenweise Erhöhung der Parkgebühren in der Parkgebührenzone und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Parkplätze in der Kernstadt und am Bahnhof
- Schritt 4: Stufenweise Reduzierung des Parkens und Entfall abmarkierter Parkstände

- Schritt 5: Bauliche Neugestaltung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs zugunsten der Aufenthaltsqualität

#### **Änderung von Einstellung und Verhalten**

- Information über die Vorzüge des Umweltverbunds und Motivation der Bürgerinnen und Bürger zur vermehrten Nutzung (z.B. Neubürgermarketing, Aktionen, Veranstaltungen und Programme)
- Etablierung von Maßnahmen zur Stärkung der Kindermobilität (z.B. Walking Bus, Fahrradcheck)
- Einrichtung von Schulstraßen
- Aktualisierung der (Rad-)Schulwegepläne

#### **Steigerung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume**

- Stadtplanerischer Wettbewerb zur Neugestaltung der Brunnenstraße
- Erhalt und Ausbau von Grünflächen durch Pflanzung von Bäumen oder mobile Pflanzkübel
- Schaffung weiterer barrierefreier Sitz- und Verweilmöglichkeiten
- Einrichtung von Spielelementen für Kinder im öffentlichen Raum
- Ausweitung von Verschattungs- und Sonnenschutzmaßnahmen

Das Verkehrsentwicklungskonzept mit seinen 126 Einzelmaßnahmen bildet eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der verkehrlichen Situation in Bad Pyrmont für die kommenden Jahre. Die Bündelung der Einzelmaßnahmen in 16 thematisch zusammenhängende Maßnahmenbündel, die Benennung von Schlüsselmaßnahmen und die Priorisierung in vier Stufen dienen der Stadt Bad Pyrmont als konkreter, stufenweiser Handlungsrahmen und somit als Grundlage für die Realisierung der Maßnahmen. Eine entschlossene und konsequente Umsetzung ermöglicht eine wichtige und zeitgemäße Entwicklung des Mobilitätsgeschehens und eine gerechte Aufteilung des Straßenraums für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in der Stadt Bad Pyrmont.

## 6 Anlagen

### **Anlage 1 – Dokumentationen Beteiligungsprozess**

Anlage 1.1 – Dokumentation Maßnahmenworkshop Stadtverwaltung

Anlage 1.2 – Dokumentation Öffentlichkeitsauftakt

Anlage 1.3 – Dokumentation Maßnahmenworkshop Öffentlichkeit

### **Anlage 2 – Online-Befragungsergebnisse und Codeplan**

Anlage 2.1 – Aufbereitete Online-Befragungsergebnisse

Anlage 2.2 – Ergebnisrohdaten und Codeplan

### **Anlage 3 – Steckbriefe Stärken-Schwächen-Analyse**

#### **Anlage 4 – Maßnahmenkonzept**

Anlage 4.1 – Maßnahmenkatalog

Anlage 4.2 – Übersichtskarte Maßnahmen Sanierungsgebiet

Anlage 4.3 – Ausarbeitung zur vertieften Planung 1

Anlage 4.4 – Ausarbeitung zur vertieften Planung 2

Anlage 4.5 – Ausarbeitung zur vertieften Planung 3

Anlage 4.6 – Ausarbeitung zur vertieften Planung 4

Anlage 4.7 – Ausarbeitung Parkleitsystem

Anlage 4.8 – Standortplanung dynamisches Parkleitsystem

Anlage 4.9 – Steckbriefe Maßnahmenbündel

#### **Anlage 5 – Geodaten**

Anlage 5.1 – Maßnahmen\_Sanierungsgebiet\_GIS (Geopackage)

Anlage 5.2 – Standortplanung\_dynamischesParkleitsystem\_GIS (Geopackage)