

Verkehrsentwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ in Bad Pyrmont

Dokumentation
Auftaktveranstaltung Öffentlichkeit 13. Mai 2024



Hintergrund

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

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

Teilnehmende

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

Anhang

- Präsentation INOVAPLAN

Ablauf der Veranstaltung

Teil I – Offizieller Informationsteil

Begrüßung und Einführung durch die Stadt Bad Pyrmont

Vorstellung INOVAPLAN, Organisatorisches

Projektvorstellung Verkehrsentwicklungskonzept Sanierungsgebiet Innenstadt

Inhaltliche Rückfragen zum Projekt

Teil II – Offener Austausch

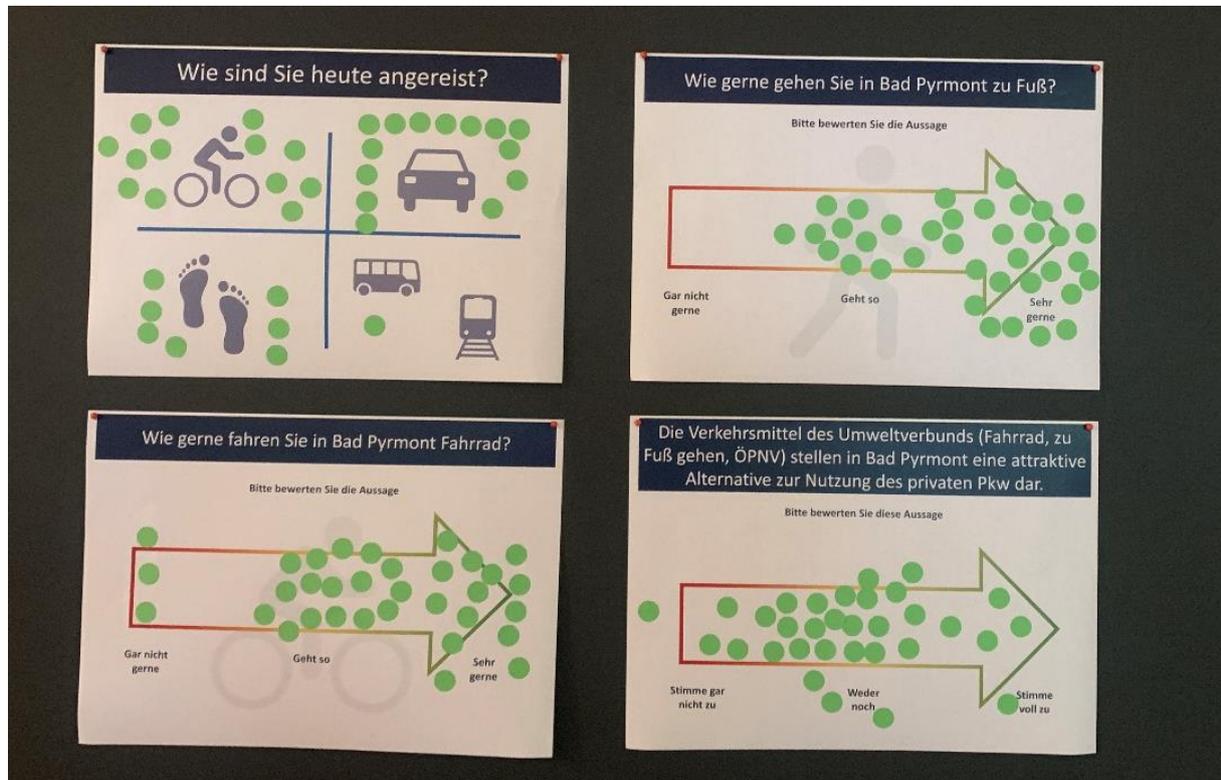
Themenwünsche und Problemstellen

Gedankenexperiment
„Zukunftsvision
Mobilität Bad Pyrmont“

Analoge/digitale
Teilnahme Befragung

Einstiegsfragen

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



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

Teil I – Offizieller Informationsteil

Begrüßung und Einführung

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



Vorstellung Verkehrsentwicklungskonzept

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

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

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

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

Teil II – Offener Austausch

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



Station 1 – Online-Beteiligung

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

Station 2 – Neuralgische Punkte und Problemstellen

Themenwünsche & Problemstellen

Anbindung Holzhausen nach Griefem (Lücke 700-300 m)

20 Schmale Straßen für RV, muss ausweichen (gegelt. l. d.)

20 Überschwemmt bei Hochwasser

21 alkoholisches Parkieren stört Kfz-/Bus Verkehr

Anliegerparken ausweiten Innenstadt

Idee: Schnellbus zum Bahnhof (Pendler)

Idee: Shuttle-Roadbus Bergdorfer

Idee: Fahrradtrasse zum Schulzentrum

22 Barriere für Haupt RV (Brennestr. & RV zu Fußwege zu weit)

23 RV vorbeilen (keine Durchgängigkeit)

Idee: Pilotgramme

1. EU-Bereich Hotel schwer erreichbar/wischer RV

2. Radstau / Lärm Kfz-Verkehr (Verstärkt durch Busse so wird unsozialer)

3. Parkungsstellen (Kopf) werden nicht genutzt / zu wenig → Reparatur Überland

4. RV Brennstraße / Hauptstr. (keine Radwege als Problem)

5. Radwege entlang Innenstadt E-Silos fehlen

4.1 Wenn Bus am Uferende von Wirtshaus (Wesenberg / Schanze)

6. Ausbuchtung (wird als Elternhalt missbraucht?)

7. Tholer Landstraße Unfall-SP (Überholverbot?)

8. Innoval-Laut-Str. als Fahrradstraße (Idee)

9. Schulstraße als Fahrradstraße (Idee)

10. RV: Schwierige UP

11. Wirtstraße / Heilgen-Anger (keine) als Einbahnstraße

Anbindung Bergdorfer RV fehlt (aus Innenstadt) und Anbindung an Wirtshaus fehlt (Anbindung Bergdorfer mit Wirtshaus)

Anbindung durch Tross an Wirtshaus fehlt

12. Bus Bedarf für ist unzuverlässig (auch Schülerverkehr)

13. Schulstr. zu eng für RV / FVZ → Beschränkung

14. Lortzingstr. zu klein für RV

15. Schwieriger UP für RV (Lücke)

16. große LKW parkieren, schlechter Belag, Parkplatz fehlt (Lücke)

17. mehr Ladekapazität (Idee)

18. Bürgerbus für Bergdorfer (Idee)

19. Spielstraße es wird zu schwer gefahren

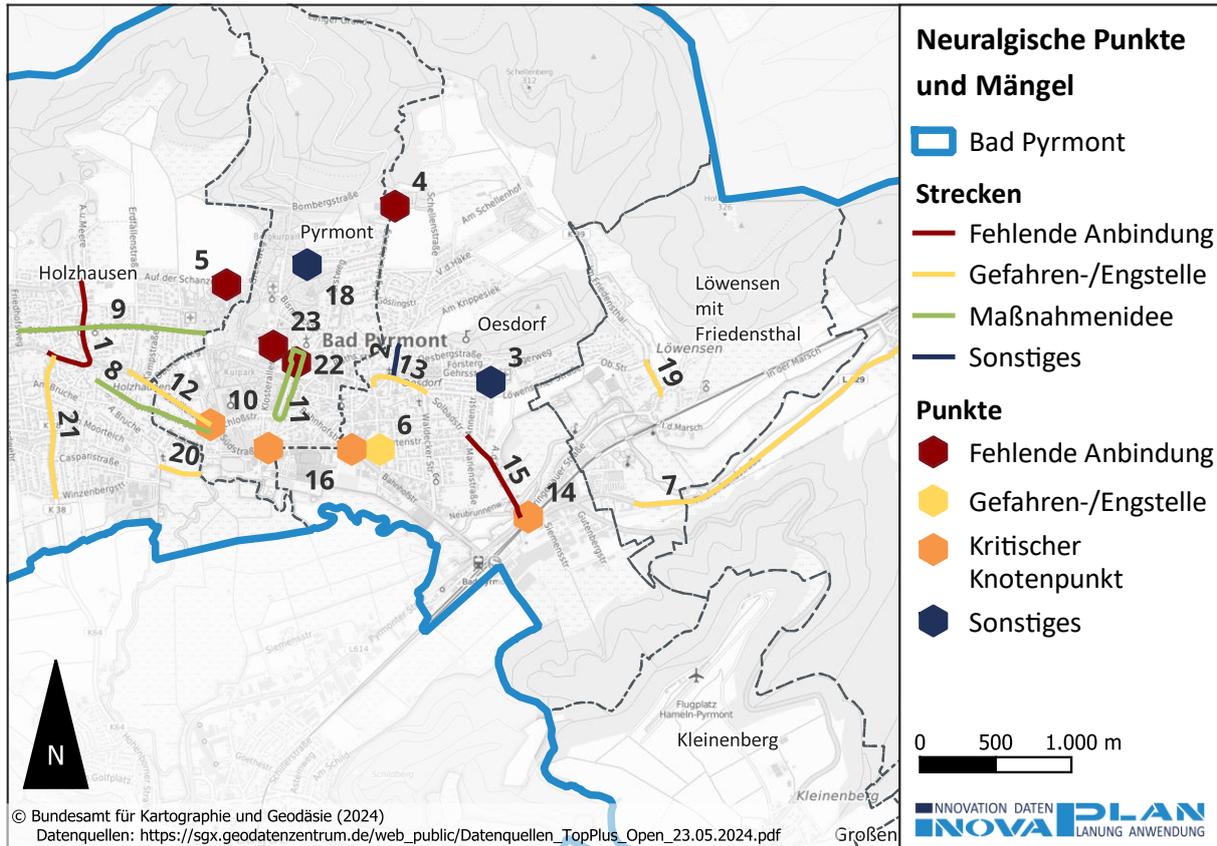
20. schlechte Abstimmung Buslinien (Schulbus, Regionalbus)

21. Bus braucht zu lange (bis ganzes Stadtgebiet abgefahren)

22. Bus fährt nicht bis in die Abendstunden

23. Carsharing (Idee) als statt z.B. Wohnwagen, Carsharing (Bergdorfer / Griefem)

Problem AST: keine Spontankapazität



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

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

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

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

Fragestellung

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

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

Zusammenfassung der Ergebnisse des Gedankenexperiments:

Kfz-Verkehr (fließend, ruhend)

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

Radverkehr

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

Fußverkehr

- Barrierefreie Fußwege/Übergänge
- Ortsteile mit Bürgersteigen ausstatten

ÖPNV

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

Neue Mobilitätsformen

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

Sonstiges

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