

31812 Bad Pyrmont  
03. Februar 2022

31812 Bad Pyrmont

Stadt Bad Pyrmont  
Herrn Bürgermeister Blome  
Fachbereich Bauaufsicht u. Stadtplanung  
Rathausstraße 1  
31812 Bad Pyrmont

STADT BAD PYRMONT DER BÜRGERMEISTER					Eing. 07. FEB. 2022
+	-	Scheck	RI	Dez./FG:	III
Grüßwort:	Frede	Brief	Wv.:		
Vertretung:			Øan:		

32 Wie  
9.2.22

Stellungnahme zu: 67/42. Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofsvorplatz“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Blome,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürger, dem das Wohl und die Weiterentwicklung seiner Heimatstadt Bad Pyrmont sehr am Herzen liegt, reiche ich eine Stellungnahme zu o.g. Vorgang ein. Ich danke allen, die bereit sind, sich mit meinen Ausführungen zu befassen und diese eventuell in die planerischen Überlegungen einbeziehen zu wollen.

Für eine Bestätigung des termingerechten Eingangs wäre ich ihnen sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

email



# Stellungnahme

**Bauleitplanung der Stadt Bad Pyrmont**

**67/42. Änderung des Flächennutzungsplanes**

**und**

**Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1.4.0**

**„Bahnhofsvorplatz“,**

frühzeitige Beteiligung

# Inhaltsverzeichnis

- 1.0 Einleitung**
- 2.0 Bauen als Konfliktsituation**
- 3.0 Vorbemerkungen**
  - 3.1 Ausgangslage
  - 3.2 Klima / Umwelt
  - 3.3 ÖPNV
- 4.0 Stellungnahme und Begründung**
  - 4.1 Grundsätzliches
  - 4.2 Planziele
    - 4.2.1 Gestaltungsplan
    - 4.2.2 Planungsvorgaben
  - 4.3 Umwelt und Naturschutz
    - 4.3.1 Eingriffe durch Baumaßnahmen
    - 4.3.2 Kompensation
  - 4.4 Verkehrskonzept
    - 4.4.1 Parkhaus
    - 4.4.2 Aufenthaltsqualität
    - 4.4.3 Neuordnung der Funktionsbereiche
- 5.0 Zusammenfassung**
- 6.0 Schlußbetrachtung**

## 1.0 Einleitung

Der Unterzeichner

- 1.1 nimmt die Möglichkeit wahr, sich als Pyrmonter Bürger im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zur 67/42. Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1.4.0 „Bahnhofsvorplatz“ zu äußern.
- 1.2 Er dankt allen, die bereit sind, sich mit seinen Ausführungen zu befassen und diese eventuell in die planerischen Überlegungen einbeziehen zu wollen.
- 1.3 Als Mitglied einer Naturschutzorganisation nutzt er diese Stellungnahme auch, um auf den Zwiespalt zwischen der allgemeinen baulichen Entwicklung und deren Auswirkungen auf die Umwelt erneut aufmerksam zu machen.

## 2.0 Bauen als Konfliktsituation

- 2.1 Das Bauen gehört zu den Grundbedürfnissen unserer Zivilisation. Gebäude zum Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur usw. sind ebenso unverzichtbar wie die verschiedenartigsten Verkehrswege. Dabei darf nicht übersehen werden, dass jede Art von Bauen einen Eingriff in die Natur darstellt, die Umwelt in erheblichen Maße belastet und dies vor dem Hintergrund, dass die Ressourcen endlich sind. Dies sollte bei allen Baumaßnahmen berücksichtigt werden.
- 2.2 Obwohl der kritische Zustand unserer Umwelt und die rasanten Klimaveränderungen hinreichend bekannt sein dürften, scheint allgemein dem bequemen „Weiter so“ der Vorrang eingeräumt zu werden. Auch kleinste Ansätze, aus denen ein Umdenken ablesbar wäre, sind nicht erkennbar.
- 2.3 Es ist bedenklich, dass in Deutschland (lt. Umweltbundesamt) **täglich** immer noch etwa ein halber qkm (!) Boden für Bauzwecke einschl. der Verkehrswege verbraucht und damit der Natur für immer entrissen wird. An den stetig anwachsenden Müllbergen hat das Bauwesen einen nicht unerheblichen Anteil.
- 2.4 Für einen so bedeutenden und traditionsreichen Kurort, wie unser Bad Pyrmont, sollte neben dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung der Gesundheit seiner Gäste, ein sorgsamer Umgang mit seinem Natur- und Kulturerbe von höchster Bedeutung sein und das Bauen bzw. die Bauleitplanung von ökologisch ausgerichteten Handlungsprämissen geprägt sein.

## 3.0 Vorbemerkung

- 3.1 **Ausgangslage**  
Die Pyrmonter Kernstadt, mit ihren Stadtteilen Holzhausen und Oesdorf, hat sich im Laufe der Zeit zur „Stadt der weiten Wege“ entwickelt. Während sich die Siedlungsgebiete an den Ortsrändern, vornehmlich in Form von neuen Ein- und Zweifamilienhäusern, auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen, in rasantem Tempo ausbreiteten, vollzog sich in den historisch gewachsenen Innenbereichen ein anderer Wandel. Wie auch andernorts wuchs die Vielzahl kleiner Betriebe, welche die Versorgung mit Artikeln des alltäglichen Bedarfs gewährleisteten, ein paar Discountern an der Peripherie. Das Zusammenwirken beider Entwicklungen dürfte zum deutlichen Anstieg des motorisierten innerstädtischen Individualverkehrs wesentlich beigetragen haben. Bad Pyrmont könnte zu Recht als „Autostadt“ bezeichnet werden. Für einen Kurort ist dies allerdings nicht gerade das beste Image, was zu einer dringenden Änderung der Verkehrssituation führen sollte.
- 3.2 **Klima/Umwelt**  
Klima und Umwelt erfordern ein generelles Umdenken in vielen Lebensbereichen. Der allgemeine Fokus liegt zur Zeit auf einer Energiewende mit erheblichen Auswirkungen auf den Individualverkehr und den ÖPNV. Eine deutliche Verlagerung der Verkehrslast zugunsten des ÖPNV ist anzustreben und Maßnahmen, die diesem Zweck dienen, sind grundsätzlich zu begrüßen.
- 3.3 **ÖPNV**  
Der ÖPNV hat in Bad Pyrmont eine lange Geschichte. Es war die stadtferne Lage des Bahnhofes, welche ab 1879 zum Betrieb einer Straßenbahn führte, welche als Pferdebahn betrieben wurde. Sie verband die Bahnstation mit dem Stadtzentrum (Kaiserplatz, Brunnenplatz, Post) bis sie im Jahre 1925 durch den Einsatz von Omnibussen ersetzt wurde. Durch den langjährigen Siegeszug des Autos hat der ÖPNV eine Menge seines Potentials eingebüßt, das es unbedingt zurückzugewinnen gilt.

## 4.0 Stellungnahme und Begründung

### 4.1 Grundsätzliches

Die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen, die es ermöglichen, das Bahnhofsumfeld den aktuellen Erfordernissen anzupassen und für künftige Entwicklungen zu ertüchtigen, ist grundsätzlich zu begrüßen.

Es ist jedoch festzustellen, dass der beabsichtigte B-Plan der Umsetzung einer konkreten Planung dienen soll. Letztere ist zu hinterfragen.

### 4.2 Planziele

Die seitens der Stadt Bad Pyrmont erklärten Planziele sind:

*Städtebau, Gestaltung*  
*Gestalterische Aufwertung als „Entrée“ in die Stadt*  
*Neuordnung der Funktionsbereiche*  
*Gute Orientierung*  
*Verbesserung der Aufenthaltsqualität*

Es entsteht der Eindruck, dass es hauptsächlich darum geht, den Bahnhofsvorplatz dem Zeitgeschmack entsprechend gestalterisch aufzuwerten.

Dies verwundert umso mehr, da die Stadt Bad Pyrmont in Gestaltungsfragen bislang nicht durch ein hohes Anspruchsniveau aufgefallen ist und sogar beim Bau des Feuerwehrhauses am Gondelteich die Vergabe an einen Totalunternehmer forciert, womit sie die Planung und damit auch die Gestaltung aus der Hand gibt, die gerade an jener Stelle von hoher Bedeutung wäre. Warum dann dieser hohe Aufwand am Bahnhof?

#### 4.2.1 Gestaltungsplan

Das Planungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover hat die Vorgaben der Stadt Bad Pyrmont konsequent in einen realisierbaren Gestaltungsplan umgesetzt.

Während die Arbeit des Planungsbüros nicht zu beanstanden ist, sind die Vorgaben zu hinterfragen.

#### 4.2.2 Planungsvorgaben

Der Plan basiert auf den gegenwärtigen Anforderungen.

Das Konzept ist in sich schlüssig, läßt aber keinen Raum für künftige Entwicklungen erkennen. Vor dem Hintergrund, dass diese vermutlich gravierend und in ihrem Umfang gegenwärtig jedoch noch nicht absehbar sind, besteht die Befürchtung, dass im Falle einer Realisierung viel Geld in eine Lösung investiert wird, deren Dauerhaftigkeit schon jetzt sehr fraglich ist.

### 4.3 Umwelt und Naturschutz

Zu den großen Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben gehört der unbedingte Schutz von Natur und Umwelt. Ein Teil der Lösung ist auch die Verkehrswende.

Gerade ein Projekt, dass in Zusammenhang mit dem umweltverträglichen ÖPNV steht, darf keinesfalls zu vermeidbaren Belastungen von Natur und Umwelt führen!

#### 4.3.1 Eingriffe durch Baumaßnahmen

Der Maßnahme fallen 19 (!) zum Teil sehr alte Bäume zum Opfer  
Es kommt außerdem zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung von 2.745 qm (!)

Nicht nur wenn ihre Blätter sprießen sind die großen alten Bäume das Schönste, was der Bahnhofsplatz zu bieten hat. Dass ausgerechnet diese einer Neugestaltung weichen sollen und die öden versiegelten Flächen sogar deutlich zunehmen werden, ist nicht hinehmbar.

Das gesamte Ausmaß der Eingriffe bzw. der Rückgriffe auf endliche Ressourcen wird bei Hinzurechnung der kompletten Erneuerung aller bereits versiegelten Flächen deutlich.

Die gestalterische Aufwertung des Bahnhofsplatzes in Bad Pyrmont vergrößert durch den Materialabbau andernorts die Wunden in der Natur.

Flächenversiegelungen sind so weit wie möglich zu begrenzen.

### 4.3.2 Kompensation

Die Unterlagen weisen ein Kompensationsdefizit von 8.655 Werteinheiten aus.

Hierfür ist ein angemessener Ausgleich zu schaffen, der dem Sinn von Ausgleichsmaßnahmen entsprechend, unbedingt standortnah sein muß. Der stadtferne Flächenpool im Mosterholz, mag eine einfach zu händelnde Massnahme sein, deren Sinnhaftigkeit jedoch nicht nachvollziehbar ist.

### 4.4 Verkehrskonzept

#### 4.4.1 Parkhaus

Der Plan sieht die Möglichkeit der Errichtung eines Parkhauses vor, das sehr nahe an die Zugänge zu den Gleisen herangerückt ist. Dagegen haben die Nutzer des ÖPNV zum Teil wesentlich weitere Wege vom Bus bis zum Zug.

Mit dem Parkhaus und dessen Lage werden falsche Zeichen gesetzt, welche den Individualverkehr sogar noch fördern könnten. Es ist darauf unbedingt zu verzichten!

Die Kosten für Errichtung, Unterhaltung und Betrieb seien nur am Rande erwähnt.

Die Platzierung erscheint denkbar ungünstig. Sie erschwert gegenwärtige Alternativlösungen bzw. spätere Anpassungen an künftige Entwicklungen.

Der massige Klotz mit 9 bis 12m Höhe würde, egal wie er gestaltet wird, das gesamte Umfeld dominieren. Die wesentliche Baulichkeit des Platzes, nämlich der Bahnhof, erschiene dagegen völlig unscheinbar.

#### 4.4.2 Aufenthaltsqualität

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität scheint ein wesentlicher Beweggrund für die Planungsabsichten zu sein.

Der Pyrmonter Bahnhofsvorplatz sollte vor allem die Funktion einer guten Verknüpfung diverser Verkehrsmittel mit der S-Bahn erfüllen. Dabei sind möglichst kurze Umsteigeaufenthalte und kurze Wege anzustreben. Eine gestalterisch adäquate Umsetzung erforderlicher Maßnahmen könnte eine Aufenthaltsqualität entstehen lassen, die keinen zusätzlichen Aufwand erfordert. Als solcher ist die große Vorplatzfläche mit Wasserspiel zu sehen.

Aus persönlich guter Ortskenntnis ist dem Unterzeichner der erwähnte Göttinger Bahnhof bestens bekannt. Das Wasserspiel scheint auch dort verzichtbar.

Ob eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsplatzes, als sog. „Entrée“ in die Stadt, für die Reisenden wirklich von Bedeutung ist, wird bezweifelt.

#### 4.4.3 Neuordnung der Funktionsbereiche

Die vorliegende Planung beinhaltet eine klare und übersichtliche Neuordnung der Funktionsbereiche.

##### Haltepunkte der Busse

Dabei ist zu bemerken, dass die Haltpunkte der Busse die wesentlichen Knackpunkte des Bestandes sind, welche auch durch die Neuordnung nicht zufriedenstellend gelöst werden können.

Schwerpunkte des Busverkehrs sind die Verbindungen Kernstadt – Bahnhof (Stadtbusse)  
Für die Linie 700 ist der Bahnhof Bad Pyrmont Ziel und Startpunkt nach Lemgo / Bhf

Für die übrigen Linien ist der Bahnhof nur einer der Zwischenhalte:

Linie	40	Bad Pyrmont / Markt	-	Hameln
Linie	521	Bad Pyrmont / Markt	-	Holzminden
Linie	732	Bad Pyrmont / Markt	-	Lemgo / Bhf
Linie	761	Bad Pyrmont / Markt	-	Rischenau
Linie	792	Bad Pyrmont / Europaplatz	-	Detmold (Naturparkbus)

##### Vorzüge der Neuordnung

Die künftige Zusammenlegung der bislang verstreut liegenden Bushaltestellen im nordöstlichen Platzbereich, schafft eine größere Übersichtlichkeit und vermindert die Querung der Hauptstraßen durch Fussgänger.

### Nachteile der Neuordnung

Für den überwiegenden Teil der Busfahrgäste, das sind die Nutzer der Stadtbusse, liegt die derzeitige Haltestelle überaus günstig und zwar unmittelbar vor der Unterführung, dem Zugang zu den Gleisen. Die Verlagerung in den nordöstlichen Vorplatzbereich verursacht weitere Wege und ist deshalb unbedingt zu vermeiden.

Dagegen ist der Bahnhof Pyrmont für die Linien 40, 521, 732, 761, 792 nur ein kurzer Zwischenhalt. Die geplante Verlagerung der Bushaltestellen würde die Aufenthaltszeit unnötig hinauszögern.

### Fazit

Die aufwendige Neuordnung ist für die Fahrgäste der Busse als nicht zufriedenstellend bis nachteilig zu bewerten. Bevorzugt werden vor allem Nutzer von Pkw's (siehe Parkhaus).

## **5.0 Zusammenfassung**

- 5.1 Die Umsetzung des Gestaltungsentwurfes würde Umwelt und Natur stark beeinträchtigen, zu einem Verlust von 19 Bäumen und einer zusätzlichen Flächenversiegelung von 2.745 qm (!) führen. Das ist unbedingt zu vermeiden und die Planung entsprechend zu ändern!
- 5.2 Das Konzept ist in sich schlüssig, im Hinblick auf die Bushaltestellen aber nicht überzeugend. Außerdem läßt es keinen Raum für künftige Entwicklungen erkennen.
- 5.3 Die Maßnahme ist so auszurichten, dass sie eine deutliche Verlagerung der Verkehrslast zugunsten des ÖPNV bewirken kann.
- 5.4 Grundlage sollte die Aufstellung eines innovativen Gesamtkonzeptes für den ÖPNV in Bad Pyrmont und dessen Umfeld sein und zwar mit entsprechenden Zukunftsperspektiven. Abzustimmen wäre die Ausgestaltung eines innerstädtischen ZOB (z.B. Markt? Post? Kaiserplatz?) mit den Erfordernissen der verschiedenen Bushalte am Bahnhof.
- 5.5 Die Verbindung Kernstadt – Bahnhof sollte effektiver werden. Eventuell mit gestrafften Linien und deutlich verkürzter Fahrzeit, um das Busfahren attraktiver zu machen.
- 5.6 Der Einsatz autarkfahrender Busse ist anzustreben, z.B. als Bahnhofsshuttle.
- 5.7 Der Haltepunkt der Stadtbusse am Bahnhof sollte auch künftig seiner jetzigen Lage entsprechen.
- 5.8 Mit dem Parkhaus und dessen Lage würden falsche Zeichen gesetzt, welche den Individualverkehr noch fördern könnten. Es ist darauf unbedingt zu verzichten!
- 5.9 Die große Platzfläche mit Wasserspiel ist unnötig, ökologisch von Nachteil, verursacht vermeidbare Bau- bzw. Unterhaltungskosten und steht sinnvollen Funktionen im Wege.
- 5.10 Die Fahrradabstellplätze sollten nahe des Zuganges zu den Gleisen liegen.
- 5.11 Die Anordnung des Taxenstandes hat Vorrang gegenüber Kurzparkern
- 5.12 Die großzügige Freitreppenanlage zum Gleis 1 erscheint, vor dem Hintergrund der geringen Nutzung dieses Gleises, als sehr aufwendig.
- 5.13 Dem Umweltbericht ist nichts hinzuzufügen.
- 5.14 Ein schrittweise umsetzbares Konzept, das künftigen Entwicklungen Raum gibt, könnte mit dem barrierefreien Ausbau des Stadtbushalteplatzes beginnen.
- 5.15 Insgesamt verdeutlicht die Planung, wie groß die Diskrepanz zwischen den allgemeinen Erkenntnissen bzw. Erfordernissen zum Schutz unserer Umwelt und deren Umsetzung bei konkreten Massnahmen ist.

## 6.0 Schlussbetrachtung

Der Unterzeichner sieht die planerischen Absichten der Stadt Bad Pyrmont zur Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes sehr kritisch, er erhebt dagegen Bedenken und fordert eine Alternativlösung.

Aus seiner Sicht ist das Umfeld des Bahnhofes unbedingt in unmittelbarem Zusammenhang mit seinem Kernpunkt, nämlich dem Bahnhof, zu betrachten. Neben der Realisierung von günstigen funktionalen Verknüpfungen würde dies auch die Schaffung einer gestalterische Einheit begünstigen

Angesichts diverser Mängel am Bahnhof selbst, könnte sich eine einseitige Fokussierung auf den Vorplatzbereich in Zukunft als Stückwerk herausstellen. Bislang bekannt gewordene Klagen bezogen sich vor allem auf den Zustand der Toiletten, sowie den lange Zeit ausgefallenen Aufzug. Ob der Betrieb des kleinen Reisezentrums auf Dauer gesichert ist, dürfte fraglich sein. Es stellt sich daher die grundsätzliche Frage nach der Zukunft des Bauwerkes, zumal es laut Mitteilung der DEWEZET vom 19.05.2016 an eine Firma aus Bayern verkauft wurde. Leider hat die Stadt Bad Pyrmont von ihrem Vorkaufsrecht keinen Gebrauch gemacht oder aufgrund ihrer angespannten Haushaltlage nicht machen können.

Ein im Eigentum der Stadt befindlicher Bahnhof würde nicht nur ein schnelles Reagieren bei auftretenden Mängeln ermöglichen, auch die Gewährleistung eines akzeptablen Erscheinungsbildes läge in ihren Händen. Vor allem wäre ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept möglich, bei dem die Baulichkeiten für alle verbleibenden Funktionen auf ein geringeres Maß reduziert und durch sinnvoll angeordnete Neubauten nach aktuellem Standard ersetzt werden könnten. Die derzeit bebaute Fläche würde sich reduzieren, wie auch der angedachte Grunderwerb. Bei entsprechender Planung könnten viele Bäume erhalten bleiben.

Der Erwerb des Bahnhofes und seine Einbeziehung in das Gesamtkonzept ist unbedingt erforderlich.

Im benachbarten Höxter wird eine ähnliche, wenn auch kleinere Maßnahme gerade umgesetzt. Die Planungen für den dortigen *Zukunftsbahnhof* und die Einbindung in sein Umfeld sind vielversprechend. Allerdings ist die dortige Gesamtsituation, aufgrund der eingleisigen Bahnstrecke, nicht so kompliziert wie in Bad Pyrmont.

Dennoch sollte sich unsere Stadt nicht mit der „Aufhübschung“ des Bahnhofsvorplatzes begnügen, sondern ein ÖPNV-Gesamtkonzept unter Einbeziehung des Bahnhofs anstreben, das künftigen Entwicklungen gerecht wird. Die derzeitige Vorplatzsituation mag ihre Mängel haben die im Interesse eines ausgereiften Gesamtkonzeptes durchaus noch eine Weile hinnehmbar sind.

Unser Bad Pyrmont braucht einen *Zukunftsbahnhof*, der diesen Namen verdient!

Bad Pyrmont, den 03. Februar 2022

