

31812 Bad Pyrmont

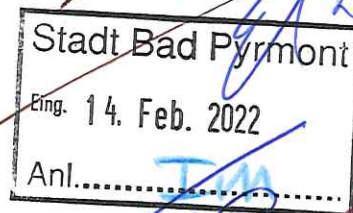
Stadt Bad Pyrmont

Verwaltung

und Rat

Rathausstraße 1

31812 Bad Pyrmont



Bitte an
Büro Remold weiterleiten

11.02.2022

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Einwendungen zur 67/42. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplans 1.4.0 „Bahnhofsvorplatz“

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Ratsmitglieder,
anbei meine Einwendungen

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung.
Ich bitte um Schwärzung meines Namens im Rahmen des Verfahrens.

Mit freundlichen Grüßen

Ziel der Planung soll lt. Begründung und Umweltbericht (1.2) sein, für die Funktionsbereiche wie Taxenstand, Park +Ride sowie die Fahrradabstellfläche eine verbesserte Orientierung, eine verbesserte Aufenthaltsqualität und barrierefreie Zugänglichkeit des Bahnhofsvorplatzes zu erreichen.

Der Platz soll gestalterisch aufgewertet werden. (3.3)

Dabei soll die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer verbessert werden.

Das wird mit der Vorliegenden Planung nicht erreicht.

1. Schutzgut Klima/ Luft

Zunächst ist festzuhalten, dass die zusätzliche Versiegelung Baurecht und Naturschutzregelungen widerspricht.

Bisher sind 12058 m² versiegelt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme sollen 14803 m² versiegelt sein.

Das entspricht 2745 m² (knapp 0,3 ha) **oder 22,76 % zusätzliche Versiegelung, das ist eine wesentliche Zunahme.**

Damit wird dem Baurecht zuwidergehandelt, gem. Anlage 1 BauGB.

- a. Zusätzliche Versiegelung soll unterbleiben, weil dies negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt hat.

Im Zusammenhang mit der Klimaänderung wird in Zukunft mit der Zunahme von intensiven Niederschlägen zu rechnen sein. (3.2.5, S. 36 Mitte PU)

Entgegen der Auffassung der Planungsgruppe liegt bei einer zusätzlichen Versiegelung von 22,5 % eine wesentliche Zunahme der Versiegelung vor.

Damit werden über ein Fünftel mehr zusätzliche, abflussrelevante Flächen erstellt.

An den Planungsbereich grenzt das FFH Gebiet „Emmertal“, zum Teil reicht es in den Planungsbereich.

Eine höhere Versiegelung bedeutet mehr Eintrag an Oberflächenwasser in das FFH Gebiet, wofür ein Vorfluter angelegt werden müsste.

Dieser ist in der Planung nicht aufgeführt.

Die Gefährdung des Naturschutz- und des FFH Gebietes „Emmertal“, das an das Planungsgebiet grenzt, kann nicht ausgeschlossen werden.

b. Kleinklima und zusätzlicher Staubeintrag ins FFH Gebiet „Emmertal“

Unter 3.2.5 erläutert die Planungsgruppe Umwelt, die getroffenen Festsetzungen würden zur Verbesserung des Kleinklimas, zur Sauerstoffproduktion und zur Reduzierung von Staubpartikeln führen.

Dies ist falsch:

Die Fällung von 14 Großbäumen (über 10m) führt zu einer Verschlechterung des Kleinklimas. Eine entsprechende Nachpflanzung ist vor Ort nicht vorgesehen. Es sollen 5 mittelgroße Bäume nachgepflanzt werden.

Die restlichen Anpflanzungen, über 8835 Werteinheiten, sollen weit entfernt stattfinden, mehrere Kilometer vom jetzigen Standort entfernt. Damit kann das Kleinklima vor Ort am Bahnhof nicht verbessert werden.

Staubpartikel werden auf der größeren Versiegelungsfläche weitaus eher nicht abgebaut. Durch die absteigende Geländelage werden sie ins tiefergelegene FFH Gebiet Emmertal eingetragen.

Der Bahnhofsvorplatz mit Bus und Taxibetrieb, sowie dem neuzubauenden Parkhaus werden weitaus mehr Staubpartikel aufbringen, als der bisherige Platz mit weniger Versiegelung und altem Baumbestand.

Die Gefährdung des Naturschutzes und FFH Gebietes Emmertal ist nicht auszuschließen. Eine rechtliche Anpassung des Schutzgebietes ist bisher nicht erfolgt, daher gilt der Schutzzweck in vollem Umfang.

c. Zusätzliche Versiegelung bedeutet eine höhere Temperatur, dies schadet dem Kleinklima.

Der Planungsbereich liegt an einem Kaltluftsammlbecken, der Emmer, im FFH Gebiet Emmertal.

Die höhere Versiegelung sorgt für höhere Temperaturen im Planungsbereich.

Dieser Effekt wird verstärkt, weil die Fällung von 14 Großbäumen geplant ist, die bisher die versiegelten Flächen verschatten.

Es wird von einer Nachpflanzung von 5 mittelgroßen Bäumen gesprochen, der Rest des Ausgleichs soll weit weg vom Planungsgebiet angepflanzt werden.

Damit wird das Kleinklima im Bereich des Bahnhofsvorplatzes massiv verändert und führt zu einer Temperaturzunahme direkt am FFH Gebiet Emmertal. Besonders

negativ wird sich dieser Effekt aus, weil das Planungsgebiet sich im Kaltluftstrombereich befindet, der sich vom Gelände hoch über dem Bahnhof herab über die Bahngleise in das FFH Gebiet erstreckt.

Die Erwärmung des Gebietes ist nicht auszuschließen und damit eine Beeinträchtigung des FFH Gebietes Emmerthal.

Eine Gefährdung des Schutzgutes Klima/ Luft ist gegeben.

2. Schutzgut Landschaft

Großflächig weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu schützen, §§ 1 Nr. 3 ff BNatSchG.

Die Bahnhofsfäche ist ein Abschnitt im Zusammenhang des FFH Gebietes Emmertal und der hinter dem Bahngleis liegenden Hang- und Waldgebiet.

Wie die Planungsgruppe selbst darlegt, 3.2.6, Seite 36 unten, ist für das Ortsbild den vorhandenen Gehölzen, v.a. den alten, markanten Bäumen eine hohe Bedeutung im Hinblick auf die Gliederung und Einbindung der Verkehrsflächen beizumessen.

Im Bereich der Bäume im östlichen Bereich sind zurzeit 52 Parkplätze angelegt, die sich in das Ortsbild der Bäume einpassen.

Die Planung sieht hier die Abholzung der Bäume und Anlage von Bushaltestellen vor.

Um diese Haltestellen in der notwendigen Höhe NN zu erstellen, muss der Platz massiv abgetragen werden und zum Bahnsteig kommen hohe Betonwände.

Die Fläche wird komplett versiegelt, ein Fußweg von gut 200 m zum Eingang Bahnhof wird angelegt und soll überdacht werden.

Damit ist das Schutzgut Landschaft beeinträchtigt, denn bisher wird der Bahndamm von den Bäumen verdeckt.

Das Ortsbild wird durch die Abholzung zerstört.

Damit wird das Schutzgut Landschaft beeinträchtigt.

3. Vermeidung, Minimierung von negativen Auswirkungen, S. 29 der Begründung des Bebauungsplanes

Gem. §. 1 a Abs. 3 BauGB sind Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden.

Der Erhalt der vorhandenen Gehölzstruktur, der alten Bäume auf dem östlichen Bereich des Plangebietes ist daher unumgänglich. Die Baulichen Anlagen lassen sich in den Bereich eingliedern, auch bisher sind dort die Taxistände angelegt.

Der Busbahnhof für Gelenkbusse ist allerdings an dieser Stelle fehlgeplant, die bisherige Lage direkt am Ausgang des Bahnhofes ist für Menschen mit Behinderung wesentlich besser zu erreichen. Die Anlage würde nicht nur das Fällen der Bäume verlangen, die anliegende Seite müsste mit einer Betonwand abgefangen werden. Dies widerspricht der Vermeidung von negativen Auswirkungen

4. Maß der baulichen Nutzung:

Viele Gäste und Pyrmonter sind eingeschränkt mobil. Lange Fußwege sind mit Gehhilfen, Rollstuhl und Rollator nicht zurückzulegen. Die Reha- Kliniken bitten ihre Gäste, mit der Bahn anzureisen, diese Patienten müssen bei der Anreise besonders gut auf kurzem Wege in Bus oder Taxi einsteigen können. Diesem Grundbedürfnis der Kurgäste und Pyrmonter wird die Planung nicht gerecht.

Zurzeit kommen die Bahnreisenden aus dem Gebäude direkt auf die Bushaltestelle zu. Im überdachten Bahnhofsbereich ebenso wie im Buswartehäuschen kann man vor Regen geschützt auf den Bus warten.

Drei Funktionsbereiche sind geplant:

a. Busbahnhof, Taxenstand

Nach der Planung müssen die eingeschränkt mobilen Bahnreisende lange Wege zurücklegen zur Bushaltestelle. Diese Wege sollen überdacht werden, das macht den Weg aber nicht kürzer oder einfacher für Rollstuhlfahrer oder mit Gehhilfen.

Die Planung stellt sich vor, der Bahnreisende solle intuitiv auf die Modalität der Möglichkeiten der Verkehrsmittel hingewiesen werden.

Bisher war deutlich, vor dem Bahnhofsausgang liegt direkt die Bushaltestelle, zur Seite rüber liegen die Taxiplätze. Zu den Taxis kann man bisher ohne Querung von Straßen sicher und auf kurzem Weg gelangen.

Beides ist nach der jetzigen Planung nicht mehr möglich.

Die Taxiplätze kann man nur erreichen, wenn die Busspur gequert wird.

Dies ist für eingeschränkt mobile Menschen ein Risiko, insbesondere bei Sehbehinderungen ist hier ein Gefahrenpunkt, der zu Unfällen führen wird. Ein Sehbehinderter kann einen Bus von der Seite nicht herannahen sehen, er wird auch nicht erwarten, dass er eine Straße überqueren muss.

Da die Querung dicht an der Landstraße liegt, muss ein Bus, wenn er Taxigäste die Fahrbahn queren lässt, mit dem Heck auf dem Fahrradweg, wenn nicht gar bis in die L 429 hineinragend, warten.

Das ist eine massive Verschlechterung zum gegenwärtigen Zustand.

Der Taxistand ist ohne E-Tankstelle geplant.

Der Taxistand ist ohne Unterstand oder Bänke für Fahrgäste geplant.

Die Ausfahrt der Taxen quert die Busfahrs pur. Die Taxen müssen damit den Bussen entgegen über den Bahnhofsvorplatz ausfahren.

b. Bahnhofsvorplatz

Die Planung sieht vor eine Fläche von 3000 m² mit Pflastersteinen zuzupflastern.

Nach DIN 18040-3 muss die Oberflächengestaltung von Pflaster und Plattenbelägen so angelegt sein, dass nur Beläge verwendet werden dürfen, die leicht, erschütterungsarm und gefahrlos auch bei ungünstiger Witterung begehbar sind.

Das in der Vorstellung der Planung und in der Auslegung gezeigte Beispiel des Bahnhofs Göttingen zeigt deutlich, wie hier in Pyrmont eine vollständige Versiegelung des Platzes geplant ist, ohne jede Grünfläche. Dies entspricht nicht dem Kurort, der gerade eine besonders begrünte Ortsfläche aufweist, dies sollte sich am Bahnhof fortsetzen.

Im Gegensatz zu einem Bahnhof mitten in der Stadt wie in Göttingen ist ein Bahnhof außerhalb des Stadtgebietes eben nicht als „Aufenthaltsbereich“ wie in einer Unistadt zu planen.

In Bad Pyrmont reisen die Gäste mit der Bahn an, um sofort in die Stadt weiter zu fahren, der Bahnhofsvorplatz braucht deshalb keine durchgepflasterte Aufenthaltsfläche von 3000 m², sondern eine Anlage der kurzen Wege.

Die versiegelte Fläche, geplant ohne jede Verschattung, ist heiß und bringt für die Besucher nur weite Laufwege.

Gerade rekonvaleszente und ältere Menschen brauchen Schatten und Kühle, wenn sie von einer Bahnfahrt kommen. Eine große „Piazza“ mit heißen Platten, ohne Bäume, Schatten und Bänke, von denen sie auch wieder aufstehen können, ist in einem Kurort nicht günstig.

Für die Stadt bringt eine solche Fläche immense Folgekosten mit Reinigung und Schneeräumung im Winter.

Der Barrierefreie Bereich am Bahnhof ist allerdings im Eingang zum Bahnhof mit Treppenstufen geplant.

Für Menschen mit Beeinträchtigung soll daneben eine sehr lange Rampe gebaut werden.

Diese Rampe darf max. eine Steigung von 6 % haben. Deshalb wird die Rampe mit 3 Bögen gebaut.

Die Planung möge so angelegt werden, dass es nur 2 Bögen notwendig sind. Für die Betreuungspersonen von Rollstuhlfahrern ist das Schieben mit Rollstuhl und Gepäck sonst extrem anstrengend, da man dann dreimal eine Kehre fahren muss.

Der Zugang von den oberen Stellplätzen am Gleis 1 sollen mit Behinderten-Parkplätzen ausgestattet werden.

Die Treppe zum Gleis sollte zusätzlich mit einer Rampe erweitert werden.

c. Park + Ride Anlage

Die Stadt plant am Bahnhof ein Parkhaus, dass aber erst einmal nicht gebaut wird. Die Stadt hat keinen Bauherren für ein Parkhaus und keinen Betreiber.

Die mit dieser Planung eigentlich angestrebten Parkplätze sind daher nicht realisierbar.

Parkplätze sollen bei dieser Anlage in größerer Zahl zur Verfügung stehen als vorher.

Mit dem Fällen der Bäume an der südöstlichen Seite fallen 52 Parkplätze weg.

Ohne Parkhaus werden im Bereich der ebenerdigen Anlage dort sollen ca. 45 Parkplätze angelegt werden, das sind dann weniger Parkplätze als vorher auf der anderen Seite.

Der eigentliche Gewinn an Parkplätzen am Bahnhof kann in dieser Planung nicht realisiert werden.

Damit ist der Förderungszweck nicht erreicht.

Solange es kein Parkhaus gibt, gibt es auch keine Behindertengerechten Toiletten.

Die Stadt muss auch ohne Parkhaus ein Behindertengerechtes WC errichten, eine barrierefreie Planung darf sich nicht auf die Fläche beschränken, sondern muss den Bedarf der Menschen mit Behinderungen berücksichtigen.

Die Toiletten am Bahnhof sind seit langem ein Dauerthema in der Stadt und es wird bei einem Bau von 5 Mio. Euro doch wohl das Geld für eine solche Toilette vorhanden sein.

Zudem sollte die Stadt über ein Aufenthaltsgebäude für die Busfahrer nachdenken. Die Busfahrer müssen zurzeit ihre Pause im Bus absitzen und haben weder eigene Toiletten noch einen Raum für eine Pause.

5. Kulturgut (4.3.3 der Auslegung)

Der Bereich des bisherigen Bahnhofsgeländes auf der Östlichen Seite an der Landstraße wird abgegrenzt durch den historischen Grenzstein Pymont Waldeck und Preußen.

Dieser Grenzstein muss unbedingt erhalten werden.

Der Stein steht auf dem Schnittpunkt der Mauer des Nachbargrundstückes, das die Stadt nun als Erweiterung dazu kaufen möchte.

6. Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung, zu der S. 29 der Begründung des Bebauungsplanes 1.4.0

Es werden lt. B' Plan erwartet:

Erhebliche Einwirkungen auf die Landschaft durch die Umgestaltung,

Erhebliche Einwirkungen des Bodens durch zusätzliche Versiegelung,

Erhebliche Einwirkungen auf das Schutzgut Wasser wegen der Versiegelung

Verringerung der Grundwasserbildung

Erhebliche Einwirkungen auf das Schutzgut Tier durch Verlust des Lebensraums für Fledermäusen

Erhebliche Einwirkungen auf das Schutzgut Pflanzen durch den Verlust von Biotopgehölzen, v.a. Gehölze und Bäume

Zudem kommen:

Erhebliche Einwirkung auf das Oberflächenwasser wegen der über 22 % größeren Versiegelung und der Eintrag ins FFH Gebiet Emmertal

Die Klimaeinwirkung durch das Fällen der Bäume ohne gleichwertige Nachpflanzung vor Ort wird das Kleinklima vor dem Bahnhof erheblich beeinträchtigen.

Kultur und Sachgüter, hier ist der Schutz des Historischen Grenzsteins zu berücksichtigen.

7. §§ 44 und 45 BNatSchG

Die Kartierung der geschützten FFH Anhang IV Arten der Firma Höke zeigt den Nachweis von gefährdeten Arten, insbesondere von vier bis fünf Fledermausarten.

Die Firma erläutert das Vorhandensein von Höhlenbäumen und gibt an, sie gehe davon aus, das Nahrungshabitat im Planungsgebiet sei nicht erheblich.

Dem kann nicht gefolgt werden:

In Niedersachsen sind bis auf die Zwergfledermaus alle anderen hier vorgefundenen Fledermäuse unzureichend bis schlecht verbreitet.

Der kleine und große Abendsegler stehen auf der Roten Liste.

Die Abholzung des Habitats kann daher nicht erfolgen.

Siehe Seite 14 des Gutachten Höke:

Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in der Stadt Bad Pyrmont: Kartierbericht Fledermäuse 10 Tab. 3 Nachgewiesene Fledermäuse mit Angaben zu Häufigkeit. Artnamen Rote Liste (BFN 2020, NLWKN 2015) Erhaltungszustand (BFN 2019, NLWKN 2010) deutsch wissenschaftlich D (2020) NI (2015) D (2019) NI (2010) Häufigkeit im UG Gattung Pipistrellus Zwergfledermaus Pipistrellus pipistrellus * 3 günstig gut häufig Gattung: Eptesicus Breitflügelfledermaus Eptesicus serotinus 3 2 unzureichend unzureichend selten Gattung Myotis unbestimmte Kontakte der Arten Wasser-, Bechstein-, Kleine oder Große Bartfledermaus Myotis daubentonii, Myotis bechsteinii, Myotis mystacinus, Myotis brandtii - - - selten Wasserfledermaus Myotis daubentonii * 3 günstig unzureichend Bechsteinfledermaus Myotis bechsteinii 2 2 unzureichend unzureichend Kleine Bartfledermaus Myotis mystacinus * 2 unzureichend unzureichend Große Bartfledermaus Myotis brandtii * 2 unzureichend unzureichend Gattung Nyctalus unbestimmte Kontakte der Arten Großer oder Kleiner Abendsegler Nyctalus noctula, Nyctalus leisleri - - - selten Großer Abendsegler Nyctalus noctula V 2 unzureichend unzureichend Kleiner Abendsegler Nyctalus leisleri D 1 unzureichend schlecht Legende Rote Liste * = ungefährdet 1 = vom Aussterben bedroht 2 = stark gefährdet 3 = gefährdet G = Gefährdung unbekanntes Ausmaßes D = Daten unzureichend V = Vorwarnliste Häufigkeit im UG selten = einzelne oder mehrere Kontakte während einer Begehung regelmäßig = mehrere Kontakte während zwei Begehungen häufig = mehrere Kontakte während jeder Begehung

Das Planungsgebiet stellt im Ergebnis einen Belastungsraum dar nach dem LRP2001.

Dieser bedarf Lokalklimatischen Ausgleichs:

Er bedarf der Abkühlung, Verdünnung bzw Verdrängung der belasteten Luft eines Parkplatzes mit Abgasen und Abrieb.

Das Planungsgebiet liegt an einem Kaltluftsammlbecken. Die Fließrichtung der Luft geht vom Planungsgebiet in das Kaltluftsammlbecken.

Daher darf das Planungsgebiet nicht so gestaltet werden, dass die Emmer und das Emmertal, NSG FFH Gebiet, in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.

Die jetzige Planung widerspricht allen Schutzzwecken und dem Bedarf alter und rekonvaleszenter Menschen.