



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
1	<p><u>Fachdienst Bürgerservice, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Abt. Straßenverkehrsangelegenheiten – 14.11.2012</u></p> <p>Gegen das Verkehrskonzept Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr, werden von der Abt. Straßenverkehrsangelegenheiten als Besondere Verkehrsaufsicht keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Keine Anregungen vorgetragen.</p>
2	<p><u>Aktionsgemeinschaft zur Förderung Behinderter und Benachteiligter Neumünster e.V. – 26.11.2012</u></p> <p>Zunächst möchten wir uns sehr herzlich bei Ihrem Kollegen, Herrn Michael Köwer, bedanken, der das geplante Verkehrskonzept in der Sitzung unseres Runden Tisches am 20.11.2012 sehr kompetent vortrug und erläuterte sowie Detailfragen ausführlich beantwortete. Im Grundsatz favorisieren wir die Variante 2, da sie den Bedürfnissen der Menschen mit Behinderung sehr viel näher kommt als die Variante 1.</p> <p>Gleichwohl haben sich aus dem Forum diese Hinweise ergeben: Für schwer körperbehinderte Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, wird bei Variante 2 der Zugang zum Großfleckchen aus Richtung Norden erschwert. Das gilt für körperlich behinderte Menschen, die selbst Auto fahren können ebenso für diejenigen, die gefahren werden müssen. Behinderte Menschen, die auf einen direkten Zugang zu einem der Häuser/Geschäfte angewiesen sind und aus Richtung Norden (Bahnhof) kommen, müssen mit einer neuen Barriere rechnen. Wir bitten daher im berechtigten Interesse unserer Klientel, die geplante Regelung noch einmal zu überdenken.</p> <p>Des weiteren regen wir an, hinter dem Schild “ Durchfahrt verboten für Kfz. aller Art “ einen Zebrastreifen zu schaffen und den Bürgersteig dort abzusenken. Unmittelbar hieran sollte dann die geplante, abgeflachte Bahn beginnen.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anmerkungen zum Anlass nehmen würden, die geplante Verkehrsführung noch einmal im Sinne unserer benachteiligten Bürgerinnen und Bürger zu überdenken.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt. Im Falle einer Durchfahrtsperre (Variante 2) kann in Abhängigkeit von Anfahrtrichtung und Ziel eine veränderte Anfahrtroute erforderlich werden, die gegebenenfalls zu einem geringen Mehrweg über den Stadtring führen kann. Der direkte Zugang zu den Häusern und Geschäften im Sinne der unmittelbaren Anfahrbarkeit bliebe aber bei Variante 2 gewährleistet, so dass sich keine nachteiligen Auswirkungen für körperlich behinderte Menschen daraus ergeben würden.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht berücksichtigt. Im Falle einer Durchfahrtsperre wird sich die Verkehrsbelastung auf dem Großfleckchen soweit reduzieren, dass eine sichere und zügige Fahrbahnquerung für Fußgänger und insbesondere auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität möglich sein wird. Daher besteht keine Notwendigkeit der Anlage eines Fußgängerüberweges. Folglich sind auch keine Bordabsenkungen erforderlich, zumal die Großfleckchen-Fahrbahn bereits im Bestand nahezu durchgehend mit Flachborden eingefasst ist.</p>
3	<p><u>Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Schleswig-Holstein e.V., Ortsgruppe Neumünster – 28.11.2012</u></p> <p>Als ADFC können wir naturgemäß nicht viel zum Autoverkehr an sich sagen. Bei der Beurteilung, ob die Variante 1 oder 2 den Vorrang haben soll, möchten wir uns dem Vorschlag, der bei der Stadtteilbeiratssitzung am 30.10.2012 vorgebracht worden ist, eine Kombination aus beiden den Zuschlag zu geben, anschließen. Von einer</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt. Vor einer endgültigen Entscheidung zwischen den Varianten 1 und 2 wird die Verwaltung einen befristeten Verkehrsversuch mit einer tagsüber wirksamen Durchfahrtsperre in einem Teilabschnitt des Großfleckchens vorschlagen. Unabhängig davon soll der gesperrte</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>bestimmten Zeit am Abend bis vielleicht 8:00 Uhr am nächsten Morgen sollte die Sperrung aufgehoben sein. So wird dem Anlieferverkehr die Möglichkeit gegeben, ohne große Umwege den Großflecken zu befahren. Ich denke da an die Bäckerei Andresen, die zwei Geschäfte hier betreibt. Eine dauerhafte Sperrung würde Umwege erfordern.</p> <p>Ansonsten warten wir gespannt auf den Teil Fuß- und Fahrrad-Verkehr.</p>	<p>Abschnitt von Lieferverkehr, Linienbussen und Taxen befahren werden dürfen.</p>
<p>4</p>	<p><u>Einzelhandelsverband Nord e.V. – 29.11.2012</u></p> <p>Herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 15.10.2012, mit welchem Sie uns die Gelegenheit geben, zum o. a. Verkehrskonzept Stellung zu nehmen. Dies tun wir folgt:</p> <p>1.Ziele und Bestandsanalyse Zunächst einmal teilen wir grundsätzlich die im o. a. Verkehrskonzept unter Ziffer 1 und 2 dargestellten Ziele nebst Bestandsanalyse. Allerdings möchten wir schon hier den Hinweis geben, dass zwar zutreffender Weise auf Kfz-Emissionen am Großflecken hingewiesen wird und auch die eingeschränkte Überquerbarkeit der Fahrbahn für Fußgänger am Großflecken zutreffend beschrieben ist. In Abwägung zu einer optimalen Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt werden diese Beeinflussungen allerdings nicht von Jedermann in besonderem Maße negativ bewertet. Die gute Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr wird von vielen Besuchern der Neumünsteraner Innenstadt sehr positiv bewertet und findet schon bei der Bestandsanalyse nach unserer Auffassung keine ausreichende Beachtung. Dieser Standortvorteil ist insbesondere für Kundenbesuche aus dem Neumünsteraner Umland und ortsunkundige Besucher von besonderer Bedeutung. Die vielfach gewünschte und derzeit gute Kfz-Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt sollte auch weiterhin „Ziel“ sein und in der Bestandsanalyse seinen Niederschlag finden. Dadurch ist eine Optimierung nicht ausgeschlossen, selbst wenn sie die Kfz-Erreichbarkeit beeinträchtigt.</p> <p>2. Optimierungsmaßnahmen Die ebenfalls unter Ziffer 2 dargestellten Optimierungsmaßnahmen finden nur teilweise unsere Zustimmung.</p> <p>a) Unkritisch und sicherlich zwingend zur Verbesserung der Situation ist die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtrings durch Anpassung der Signalisierungen an den Knotenpunkten.</p> <p>b) Zustimmung finden auch die Optimierungsvorschläge zur Umgestaltung am Gänsemarkt. Wir teilen die Einschätzung, dass die Situation am Gänsemarkt schon jetzt eine Überlastung aufweist. Somit besteht schon jetzt Handlungsbedarf, unabhängig davon, ob auf dem Sager-Viertel-Gelände ein Einkaufszentrum realisiert wird oder nicht.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Wenn das Einkaufszentrum allerdings an der vorgesehene Stelle realisiert wird, besteht auch unstreitig ein erheblicher Mehrverkehr, sodass ein akuter Handlungsbedarf besteht. Die Aufweitung des Kuhbergs und Veränderung der Abbiegespuren ist schon im Istzustand empfehlenswert und mit einem Einkaufszentrum unerlässlich. Auch eine vorgeschlagene Erhöhung der Freigabezeiten für Fußgänger in den Kreuzungsbereichen Am Teich und Christianstraße sind aus unserer Sicht vertretbar, wenn es zutrifft, dass alle Fahrzeuge mit einer Haltesituation den Kreuzungsbereich passieren können.</p> <p>c) Problematischer finden wir die Optimierungsvorschläge zur Förderung der Leistungsfähigkeit am Großflecken. Es ist korrekt, dass wir im Bereich des Großfleckens – zumindest solange das Einkaufszentrum im Bereich des Sager-Viertel-Geländes noch nicht realisiert ist – eine hohe Frequenz aller Verkehrsarten haben. Dies hat mit einer an sich guten Erreichbarkeit zu tun und ist für zentrale Innenstadtlagen nicht untypisch. Das heißt allerdings auch nicht, dass es keinen Optimierungsbedarf gibt. Wir teilen die Auffassung, dass die Bushaltestellen auf dem Großflecken, als Fahrbahnrandhaltestellen ausgeführt, verbesserungsbedürftig sind. Der im Konzept vorgeschlagene Ansatz, Busbuchten am Großflecken anzulegen, sollte realisiert werden. Es ist nach unserer Auffassung auch vertretbar, zugunsten einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Großflecken das Augenmerk im Zuge der Optimierungsüberlegungen nicht allein auf einen verbesserten Kfz-Verkehr zu richten. Allerdings sollte der Kfz-Verkehr, wie oben schon beschrieben, vor dem Hintergrund einer optimalen Erreichbarkeit auch weiterhin bedeutend bleiben. Hierauf wird bei der folgenden Variantenbetrachtung noch einmal einzugehen sein.</p> <p>3. Variantenuntersuchung</p> <p>a) Variante 0 Wie bereits oben unter Zimmer 1 dargestellt, wäre schon im Istzustand eine Veränderung der Kreuzungssituation am Gänsemarkt empfehlenswert. Auch die Bushaltebuchten am Bereich des Großfleckens wären im Istzustand empfehlenswert. Eine Variante 0 unter Beibehaltung des Status Quo ist damit auch nach unserer Auffassung zu wenig und insbesondere bei Realisierung des Einkaufszentrums unzureichend.</p> <p>b) Variante 1 Die Optimierung des Stadtrings setzen wir für die weitere Betrachtung voraus. Kritisch sehen wir allerdings den Vorschlag, am Großflecken ein bis zwei Fußgängersignalanlagen anzulegen. Fußgängersignalanlagen bremsen den Verkehrsdurchfluss erheblich. In der Praxis wird immer wieder festgestellt sein, dass Fußgänger auch ohne Betätigen der Lichtzeichenanlagen die Straße queren oder noch schlimmer, sie betätigen die Lichtzeichenanlage, queren</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Argumentation des Einzelhandelsverbandes ist allerdings widersprüchlich. Einerseits werden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straßen wie dem Ausbau des Gänsemarktes und das Anlegen von Busbuchten ausdrücklich zugestimmt. Andererseits werden die Optimierungsvorschläge zur Förderung der Leistungsfähigkeit am Großflecken als problematisch bezeichnet und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für sinnvoll erachtet.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Variante 0 beschreibt den Status Quo und stellt nur eine Vergleichsvariante dar. Das Verkehrskonzept Innenstadt schließt bei Realisierung eines Einkaufszentrums die Beibehaltung des Status Quo aus.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Lichtsignalanlagen (LSA) haben den Vorteil, dass die Phasen entsprechend der örtlichen Verkehrsverhältnisse gesteuert werden können. So könnten zwei LSA gekoppelt geschaltet werden, um auszuschließen, dass der Kfz-Verkehr zweimal auf „Rot“ fährt. Des Weiteren kann ein zeitlicher Mindestabstand zwischen zwei angeforderten Grünphasen für Fußgänger programmiert werden, um ein „Dauer-Rot“ für den Kfz-Verkehr zu vermeiden. Letztendlich können durch eine Busbevorrechtigung an</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>aber die Straße ohne die regelnden Lichtzeichen abzuwarten. Bei höherer Fußgängerfrequenz würden zwei Fußgängersignalanlagen die Durchfahrtszeit erheblich verlängern. Aus unserer Sicht wäre es empfehlenswerter, statt der ein oder zwei Lichtzeichenanlagen ein oder zwei Fußgängerüberwege anzulegen. Diese könnten auch erhöht ausgebildet werden. Dadurch erreicht man einen deutlicheren Wahrnehmungseffekt für den Kfz-Verkehr, eine erhöhte Sicherheit der querenden Fußgänger, aber gegenüber einer Lichtzeichenanlage einen deutlich geschmeidigeren Verkehrsfluss.</p> <p>Eine bevorzugte Ampelschaltung für Busse ist aus unserer Sicht nicht erforderlich. Aus Haltebuchten ausfahrende Stadtbusse haben im Stadtverkehr ohnehin eine Vorfahrtsberechtigung (§ 20 Abs. 5 StVO). Bevorzugte Signalschaltungen für Busse würden die Wartezeiten an den Ampelanlagen für die Busse und den übrigen motorisierten Individualverkehr verlängern.</p> <p>Auch die vorgeschlagenen Pfortnerampeln zur Reduzierung des in den Großfleckenbereich hereinfahrenden Kfz-Verkehrs halten wir für nicht vertretbar. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zusammengenommen (Pfortnerampel, Fußgängersignalanlage, bevorzugte Ampelschaltung für den Busverkehr) wirken kumulativ der Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt massiv entgegen. Nach unserer Auffassung erreicht man bei einer Realisierung dieser Maßnahmen einen Zustand, der insbesondere für die in diesem Bereich ebenfalls vorhandenen und bislang auch viel genutzten Parkplatzflächen, einen enteignungsgleichen Eingriff. Das Anfahren der Parkplätze des am Großflecken liegenden Warenhauses beispielsweise wäre eine Tortur. Die Maßnahmen würden massiv in den Wettbewerb der bestehenden Handelsimmobilien mit dem möglicherweise neu hinzutretenden Einkaufszentrum eingreifen. Damit entsteht die Situation, dass die neue Handelslage nach dem bestehenden Einzelhandelskonzept schon schwer genug vertretbar erscheint. Eine Umsetzung der vorgeschlagenen Verkehrsmaßnahmen am Großflecken würde die neue Handelslage sogar gegenüber dem bestehenden Handelsbesatz privilegieren. Wenn man also eine Verlagerung des Einzelhandelsangebots der Stadt Neumünster weg vom Großflecken unterstützen will, dann sind die vorgeschlagenen Maßnahmen am Großflecken richtig. Allerdings stellt sich dann auch die Frage, wozu eine Lichtzeichenanlage für querenden Fußgängerverkehr angelegt werden soll. Nach unserer Einschätzung wird es dann auch relativ schnell keinen querenden Fußgängerverkehr im Bereich des Großfleckens mehr geben.</p> <p>Die Variante 1 können wir uns also allenfalls in abgeänderter Form vorstellen.</p>	<p>den LSA mögliche Wartezeiten für den Stadtbusverkehr gering gehalten werden. Bei Fußgängerüberwegen hat der Fußgänger Vorrang, so dass der Kfz-Verkehr bei jedem einzelnen querenden Fußgänger zum Halten gezwungen ist. In Anbetracht des hohen Fußgängerquerverkehrs sind erhebliche Verkehrsbehinderungen zu erwarten. Für den Stadtbusverkehr kann sich daraus eine hohe Verspätungsanfälligkeit ergeben. Zusammenfassend betrachtet wird daher für Variante 1 Fußgänger-LSA der Vorzug gegenüber Fußgängerüberwegen gegeben.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. An den vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Knoten am Rathaus und am Gänsemarkt sind bereits Busbevorrechtigungen eingerichtet. Diese haben sich bewährt und reduzieren die durch das hohe Verkehrsaufkommen auf dem Großflecken und am Kuhberg verursachten Fahrzeitverspätungen. Im gleichen Sinne wären daher die Fußgänger-LSA ebenso mit einer Busbevorrechtigung auszustatten.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Den verkehrsberuhigenden Effekt für den Bereich der Innenstadt kann man nach unserer Einschätzung auch durch das Anlagens von erhöhten Fußgängerüberwegen im Bereich des Großflecks erreichen. Ergänzt durch eine niedrig regulierte Geschwindigkeit erfährt die Innenstadt bereits eine Beruhigung. Bei Realisierung des Einkaufszentrums wird erheblicher Zielverkehr auch direkt das Einkaufszentrum anfahren und damit den Durchgangsverkehr am Großfleck reduzieren. Die signaltechnische Absicherung des Querungsbedarfs für Fußgänger über die Großfleckenfahrbahn lehnen wir ausdrücklich ab. Ebenso die Pfortnerampel. Der vorgeschlagenen Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knoten des Stadtringes und der Optimierung der „grünen Welle“ ist mit Anpassungen der Signalprogramme und baulichen Maßnahmen zuzustimmen.</p> <p>c) Variante 2 Die Variante 2 sieht ein komplettes Durchfahrtsverbot in einem Teilabschnitt des Großflecks vor. Diese Variante lehnen wir gänzlich ab. Sie stellt aus unserer Sicht keine weitreichende Verkehrsberuhigung der Innenstadt dar, sie wird den motorisierten Verkehr nahezu „abwürgen“. Nach unserer festen Überzeugung wird dies dazu führen, dass das südliche Zentrum gravierend benachteiligt wird. Der südliche Großfleck wird bei einer Sperrung verkehrstechnisch vom geplanten Einkaufszentrum abgetrennt. Dies verstärkt unweigerlich, wie oben bereits dargestellt, die negativen Frequenzeffekte in diesem Bereich der Innenstadt, die schon allein durch den Markteintritt des Einkaufszentrums entstehen. Die Argumente die dagegen sprechen, sind schon vielfach vorgetragen worden. Einige davon seien jedoch auch an dieser Stelle noch einmal erwähnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Großfleck wird sich ohnehin mit Eröffnung eines Einkaufszentrums neu definieren müssen. Wir sehen die Gefahr von Leerständen, Mieterwechsel, Frequenzverlusten, reduzierte Investitionsbereitschaft der Eigentümer und Vermieter und auch Leerstandsprobleme kommen. - Die optimale Erreichbarkeit eines Innenstadtbereiches – auch mit dem Kfz – ist für die bestehenden Einzelhandelslagen von zentraler Bedeutung. - Eine Sperrung des Großflecks würde dazu führen, dass Kunden sich frühzeitig entscheiden müssen, ob sie die Stadt von Norden oder von Süden her anfahren. Es ist aus unserer Sicht sehr zweifelhaft, dass dies ein Großteil der Kunden, die wir uns alle in der Neumünsteraner Innenstadt wünschen, hinreichend umsetzen kann. Umlandkunden, Fernkunden und sonstigen Gästen kann nicht zugemutet werden, sich zu entscheiden, ob sie die Stadt besser von Norden oder von Süden anfahren. - Bestehende Handelslagen sollen nur wegen Hinzutretens eines neuen Wettbewerbers zukünftig nicht mehr von zwei Richtungen angefahren werden können. 	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt. Das Verkehrskonzept Innenstadt beschreibt sowohl für die gegenwärtige Verkehrssituation als auch für die Varianten 1 und 2 die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Optimierung des Stadtringes.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Durchfahrtsperre wird zu einer klaren Trennung von Durchgangsverkehren und Zielverkehren der Innenstadt führen. Während für die Zielverkehre weiterhin die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Anfahrt aller zentralen Innenstadtziele gewährleistet wird, ist der Durchgangsverkehr gezwungen auf den Stadtring auszuweichen. Der Zielverkehr kann dabei von den deutlich geringen Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich profitieren.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Verkehrskonzept Innenstadt wird ausgeführt, dass der Bedarf für eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt unabhängig von der Realisierung eines EKZ besteht. Die dargestellten Varianten haben das übergeordnete Ziel, durch eine Verkehrsberuhigung des zentralen Innenstadtbereiches einen Beitrag zu dessen Attraktivitätssteigerung zu leisten. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt unverändert erhalten bzw. wird durch den Abbau von Verkehrsbehinderungen für den Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt verbessert. Eine Entscheidung, die Innenstadt von Norden oder Süden anzufahren, ist nicht erforderlich. Alle bestehenden vom Stadtring abgehenden Innenstadtzufahrten bleiben erhalten. Die Orientierung für den Parksuchverkehr wird durch ein dynamisches Parkleitsystem erheblich erleichtert. Bedingt durch die kompakte Innenstadt befinden sich alle Ziele von den vorhandenen Parkraumangeboten in fußläufig guter Erreichbarkeit.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>- Die komplette Sperrung des Durchgangsverkehrs am Großflecken erhöht den Durchgangs- und Suchverkehr in den angrenzenden Straßen.</p> <p>- Eine möglicherweise gewünschte Abstrahlung einer Frequenzgewinnung der Neumünsteraner Innenstadt durch das EKZ wird durch eine Sperrung des Großflecken für den südlichen Bereich unterbunden.</p> <p>4. Abschließende Gesamtbewertung</p> <p>a) Ob eine ausreichende verkehrliche Erschließung des geplanten Einkaufszentrums durch die vorgeschlagenen Maßnahmen überhaupt erreicht werden kann, lässt sich nach dem vorliegenden Konzept nicht abschließend bewerten.</p> <p>b) Eine verkehrliche Erschließung des Einkaufszentrums darf nach unserer Auffassung auf keinen Fall zu Lasten der anderen Einkaufsbereiche erfolgen.</p> <p>c) Eine Veränderung im Bereich des Gänsemarkts ist in jedem Fall empfehlenswert.</p> <p>d) Eine Optimierung des Ringverkehrs ist ebenfalls empfehlenswert.</p> <p>e) Die vorgeschlagenen Bushaltestellen am Großflecken sind auch für den Istzustand empfehlenswert.</p> <p>f) Eine verkehrsberuhigende Situation und gleichzeitig eine Verbesserung der Fußgängerquerungsmöglichkeiten im Bereich des Großflecken sollte durch erhöhte Fußgängerüberwege erreicht werden.</p> <p>g) Einer Sperrung des Durchgangsverkehrs im Bereich des Großflecken wäre für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt Neumünsters in jeder Hinsicht kontraproduktiv.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ziel der Verkehrsplanung ist, den Durchgangsverkehr auf den in seiner Verkehrsfunktion dafür vorgesehenen Stadtring zu verlagern. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht dem entsprechend Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den vorrangig von Schleichverkehren bedrohten Achsen Schützenstraße und Parkstraße-Marienstraße vor.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der über den Großflecken fahrende Kfz-Zielverkehr des Einkaufszentrums bedeutet keine positive Abstrahlung, sondern eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Großflecken. Um die positiven Effekte des Einkaufszentrums für den Großflecken zu nutzen, ist eine Aufwertung der fußläufigen Verbindung zwischen Einkaufszentrum und Großflecken sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Großflecken erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Verkehrsgutachten zum EKZ weist sowohl für den Lastfall mit als auch ohne Verkehrsberuhigung der Innenstadt die leistungsfähige Abwicklung der durch das EKZ zusätzlich erzeugten Verkehre nach.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Varianten 1 und 2 des Verkehrskonzeptes Innenstadt sind sowohl ohne als auch mit Einkaufszentrum umsetzbar.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht für die Variante 1 einen Knotenausbau vor. Bei Variante 2 ist dieser auf Grund der deutlichen Verkehrsabnahme am Knoten Gänsemarkt, auch mit einem Einkaufszentrum, nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Verkehrskonzept Innenstadt beschreibt sowohl für die gegenwärtige Verkehrssituation als auch für die Varianten 1 und 2 die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Optimierung des Stadtringes.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Wie oben begründet sollen die Fußgängerquerungsmöglichkeiten bei Variante 1 durch Fußgänger-Lichtsignalanlagen verbessert werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>PKWs auf dem Großflecken führen, die Verspätung des Busverkehrs wird aber durch die geplante Ampelanlage nicht aufgehoben.</p> <p>Resultat seitens der VHH ist, dass die Variante 2 die Attraktivität des ÖPNV und das Flair beim Einkaufen, durch die Einschränkung der PKWs im Innenstadtbereich erheblich erhöht.</p> <p>Zudem wird der Emissionsausstoß erheblich weniger und Neumünster gilt auch im Innenstadtbereich wieder als die „grüne Stadt“.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>6</p>	<p><u>Kreisfachberaterin für Verkehrserziehung – 30.11.2012</u></p> <p>Als Kreisfachberaterin für Verkehrserziehung der Schulen in Neumünster habe ich das Konzept besonders auf Belange der Schulwegsicherung hin durchgesehen.</p> <p>Der überplante Streckenabschnitt stellt eine Hauptroute für Schülerinnen und Schüler dar, die mit dem Rad die anliegenden weiterführenden Schulen oder Berufsschulen erreichen wollen.</p> <p>Dies führt gerade in Stoßzeiten zu einer starken Nutzung der Radverkehrsanlagen.</p> <p>Der vorliegende Teil „Kfz-Verkehr“ berücksichtigt die Belange des Radverkehrs noch nicht.</p> <p>Das wird sicherlich in einem weiteren Teil geschehen.</p> <p>Außerdem nutzen sehr viele Schülerinnen und Schüler den überörtlichen Busverkehr, um die anliegenden Schulen zu erreichen, oder vom Bahnhof aus auf den Stadtbus umzusteigen.</p> <p>Eine längere Fahrtzeit, wie Folge von Variante 1, wäre für die Schüler schlecht und würde wohl auch zu mehr Individualverkehr führen, da die Schulen mit ÖPNV nicht mehr rechtzeitig angefahren werden können.</p> <p>Variante 2 hingegen würde zu einer besseren Durchlässigkeit des Busverkehrs führen.</p> <p>Die Verdrängung des Verkehrs auf den innerstädtischen Ring hätte allerdings zumindest mittags auch Auswirkungen auf die Schulen, z. B. im Bereich der Holstenschule oder in der Roonstraße, die schon jetzt Gefahrenpunkt ist.</p> <p>Eine sichere Radverkehrsführung und vernünftige Querungsmöglichkeiten in Schulinähe wären daher unabdingbar.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die verkehrliche Notwendigkeit schulwegsichernder Maßnahmen wird bei Bedarf geprüft.</p>
<p>7</p>	<p><u>SWN Stadtwerke Neumünster Beteiligungen GmbH – 30.11.2012</u></p> <p>Die SWN Stadtwerke Neumünster GmbH sprechen sich nach Würdigung der Vor- und Nachteile aller vorgestellten 3 Varianten für die 3. aus, d.h. Sperrung des Großfleckens für den Individualverkehr, nur Taxi+ SWN-Busse.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
8	<p><u>Polizeidirektion Neumünster – 04.12.2012</u></p> <p>Der PD NMS lag der Masterplan für einen Entwurf der Öffentlichkeitsbeteiligung „Verkehrskonzept Innenstadt 2012“ zur Stellungnahme vor. Nach eingehender Betrachtung und Rücksprache mit dem örtlich zuständigen 1. Polizeirevier wird aus hiesiger Sicht die Variante 2 favorisiert, mit der Folge, den Großflecken konsequent zu sperren. Wir beziehen uns dabei auf die ausführliche Stellungnahme des 1. Polizeireviers, die diesem Schreiben beigelegt ist.</p> <p>Ziele und Bestandsanalyse Die in Ziffer 1.2 aufgeführten Ziele und die in Ziffer 2 einleitend dargestellten Defizite der vorhandenen Verkehrssituation werden seitens des 1. Polizeireviers geteilt.</p> <p>Fraglich ist, ob die in Ziffer 2.1.1 (Schwachstellenanalyse des Stadtringes) planerisch angestrebte Zielvorgabe, Qualitätsstufe (QSV) C, tatsächlich zu erreichen ist. Diese auch in Ziffer 2.1.2 (Optimierung der Leistungsfähigkeit des Stadtringes) dargestellte Optimierung auf QSV C bzw. D erscheint dem 1. Polizeirevier bei weitem zu optimistisch. Die langjährigen Erfahrungen mit den verschiedensten Ampelschaltungen haben hier nur bedingt zu wesentlichen positiven Veränderungen geführt. Ohne begleitende bauliche Veränderungen wird dies zudem, wie im Gutachten auch dargestellt, kaum möglich sein.</p> <p>Die in Ziffer 3.2.2 angeführte Prognose, dass der Stadtring die durch ein mögliches neues Einkaufszentrum erzeugten Mehrverkehre mit unveränderter Leistungsfähigkeit abwickeln kann, wird seitens des 1. Polizeireviers stark bezweifelt. Konkrete Zahlen werden im Gutachten nicht genannt.</p> <p>Leistungsfähigkeitsuntersuchung Großflecken Die in Ziffer 2.2.1 beschriebenen Schwachstellen zur Leistungsfähigkeit des Großfleckens sind richtig beschrieben.</p> <p>Im Weiteren (Ziffer 2.2.2) werden mögliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses beschrieben. Diese sind aber auch nach Meinung des 1. Polizeireviers nicht Ziel führend.</p> <p>Variantenuntersuchung</p> <p>Variante 0 Die Variante 0 verbietet sich allein schon aus der Zielsetzung eines neuen Verkehrskonzeptes Innenstadt. Der Blick auf ein mögliches neues Einkaufszentrum verstärkt diese Negierung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnungen und Simulationen weisen die Verkehrsuntersuchungen zur Optimierung des Verkehrsablaufes auf dem Stadtring eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs mit den Qualitätsstufen C und D nach.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Leistungsfähigkeitsnachweis wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zur Optimierung des Verkehrsablaufes auf dem Stadtring erbracht. Dort sind auch die entsprechenden Verkehrsbelastungen dargestellt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Variante 0 beschreibt den Status Quo und stellt nur eine Vergleichsvariante dar. Das Verkehrskonzept Innenstadt schließt bei Realisierung eines Einkaufszentrums die Beibehaltung des Status Quo aus.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Variante 1 Auch wenn Variante 1 geeignet ist, die Verkehrsbelastung auf dem Großflecken deutlich zu reduzieren, so gibt es aber weiterhin Mischverkehre (Zielverkehr, Durchgangsverkehr).</p> <p>Es ist zu prognostizieren, dass es vor den Pfortnerampeln zu neuen Problemen kommen wird. Gerade der ÖPNV wird durch Rückstaus vor den Pfortnerampeln behindert werden.</p> <p>Variante 2 Das 1. Polizeirevier favorisiert aus vorgenannten Gründen und aus Gründen der differenzierten Verkehrslenkung die Variante 2. Die Variante 2 bedeutet eine konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehres auf dem Großflecken und damit das überwiegende Vorhandensein von reinen Zielverkehren. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen, wie eine Fußgängerampel in Höhe Holstenstraße obsolet, da der Kraftfahrzeugverkehr so stark reduziert wird, dass ausreichend Zeitlücken zum Queren der Fahrbahn vorhanden sein werden. Dies würde auch dem ursprünglichen Gedanken zum damaligen Umbau des Großfleckens Rechnung tragen.</p> <p>Eine entsprechende Neuordnung des Parkleitsystems ist in diesem Zusammenhang unumgänglich.</p> <p>Inwieweit Umbaumaßnahmen an der Gänsemarktkreuzung erforderlich werden, bleibt hiesigen Erachtens abzuwarten. Hier sollten die tatsächlichen Verkehrsströme zunächst einmal beobachtet werden.</p> <p>Schwierig wird es hiesigen Erachtens, Ausweichverkehre auf den Achsen Marienstraße/Parkstraße und Schützenstraße zu verhindern. Im Bereich Marienstraße/Parkstraße mag es ja noch möglich sein, durch geschickte Diagonalsperren entsprechend gegen zu wirken. Die Schützenstraße hat eine gewisse Bedeutung für die bisherige Verkehrslenkung. Rein Verkehrs beruhigende Maßnahmen allein werden nicht helfen. Zu diskutieren wären aus hiesiger Sicht eine Einbahnstraßenregelung oder sonstige Durchfahrtssperren.</p> <p>Bezüglich der Variante 2 gibt es seit Jahren die Holstenköste als ein immer wiederkehrendes Feldexperiment. Dies sogar mit veranstaltungsbedingtem hohem Verkehrsaufkommen in der Stadt. Im Ergebnis kommt es hier zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen.</p> <p>Schlussbemerkungen Die Stadt Neumünster sollte mutig sein und alle Planungen in Richtung Variante 2 vorantreiben. Flankierende Maßnahmen auf dem Ring und in den umliegenden Straßen des Großfleckens sowie das neue Parkleitsystem sind bereits im Vorwege durchzuführen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht verkehrsberuhigende Maßnahmen für die genannten Straßenzüge vor. Dazu zählen auch u.a. Einbahnregelungen und Diagonalsperren.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Aufgrund der hohen Komplexität sollten, außer den Maßnahmen auf dem Ring und dem Parkleitsystem, die erforderlichen Veränderungen zunächst ausprobiert werden, um die Wechselwirkungen zu erkennen und gegebenenfalls Änderungen in die endgültigen Bauausführungen einfließen zu lassen.</p> <p>Am Beispiel der Verkehrsplanung des DOC lässt sich sehr gut ablesen, dass teilweise erst im Wirkbetrieb Verkehrsprobleme erkennbar werden, die zu neuen Verkehr lenkenden Überlegungen führte.</p> <p>Das Verkehrskonzept Innenstadt 2012 widmet sich ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr. Ausführungen zum Radverkehr fehlen komplett. Gerade auch der Radverkehr bedarf einer Einbindung in neue Konzepte. Bei entsprechender Attraktivität des Radwegenetzes kann dieser ein wesentlicher Baustein sein, um innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr zu mindern. Zumal wenn bekannt ist, dass der heutige Durchgangsverkehr über den Großflecken im Wesentlichen innerstädtischer Verkehr ist.</p>	
9	<p><u>Stadtteilbeirat Stadtmitte – 06.06.2012 (Protokoll der Sitzung des Stadtteilbeirates vom 22.11.2012)</u></p> <p>Der Stadtteilbeirat befürwortet die von der Verwaltung vorgeschlagene Variante 1 (Reduzierung der Anzahl des den Straßenzug Großflecken/Kuhberg querenden Verkehrs OHNE eine eine Durchquerung unmöglich machende Sperrung des Großfleckens). Er fordert, bei den zu errichtenden Querungen auch daran zu denken, den Straßenbelag auch glatt zu gestalten und damit auch für ältere und bewegungseingeschränkte Menschen die Querung zu erleichtern.</p>	<p>Die Hinweise und die Anregung werden zur Kenntnis genommen. Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Bauliche Änderungen in der Fahrbahnoberfläche sind nicht vorgesehen.</p>
10	<p><u>IHK zu Kiel, Zweigstelle Neumünster – 12.12.2012</u></p> <p>Zur Frage der Konzeptionierung des Verkehrs in der Innenstadt hatten wir uns bereits mit Schreiben vom 25.07.2012 an den Herrn Oberbürgermeister und die Vorsitzenden der im Rat vertretenen Parteien ausführlich geäußert. Wir fassen diese Aussagen noch einmal zusammen:</p> <p>1. Zur Sicherung guter Kopplungsquoten muss die Gänsemarktkreuzung für Fußgänger und Radfahrer bequem querbar sein; optimal wäre eine „psychologische Ermunterung“ u. a. durch Straßengestaltung.</p>	<p>Die Anregung wird dahingehend berücksichtigt, dass für die Umgestaltung der Gänsemarktkreuzung und für die jeweiligen Verkehrsführungskonzepte Vorschläge erarbeitet wurden, die z.T. eine Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen Gänsemarkt und Großflecken ermöglichen. Welches Konzept zur Umsetzung detaillierter weiterverfolgt werden soll, ist eine Entscheidung der Ratsversammlung. Die Erschließung des EKZ ist in jeder der aufgezeigten Varianten sichergestellt. Eine Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen EKZ und Großflecken liegt im Interesse des EKZ, ist</p>

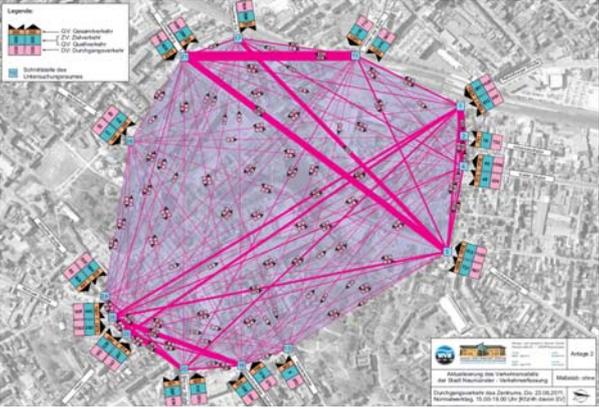


- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>2. Angesichts der absehbar schwierigen Phase für den mittleren und südlichen Großflecken einschl. Lütjenstraße, Fürstshof und Holstenstraße muss die Stadt die Anfahbarkeit aller Marktteilnehmer weiter erleichtern. Situation in anderen Städten zur Anfahbarkeit, zu zumutbaren Fußwegen, Suchaufwand, Parkkosten sind in aller Regel nicht vergleichbar. Neumünster hat Nachholbedarf. Gegenüber den gerade auch in verkehrlicher Hinsicht bevorteilten peripheren Standorten braucht der innerstädtische Handel Unterstützung. Insbesondere der Karstadt / C&A – Parkplatz muss aus beiden Richtungen erreichbar bleiben.</p> <p>3. Das Verständnis des Großfleckens – so wie er sich zurzeit darstellt – als innerstädtischer, von Außergastronomie belebter und sich aus eigener Attraktivität heraus selbst belebender Platz, als Ruheraum, ist illusionistisch. Ein zwangsberuhigter, verkehrloser Großflecken läuft Gefahr, abgestorben zu wirken. Verkehr bedeutet Belebung, zumal die Westseite des Großfleckens deutlich weniger tangiert ist. Verkehr auf dem Großflecken bedeutet für Handel und Dienstleistung dort auch, immer wieder wahrgenommen zu werden. Vereinzelt haben wir von Händlern den Wunsch gehört, einen Teil des südlichen Großfleckens als Parkraum zu öffnen.</p>	<p>aufgrund der vorhandenen und künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung jedoch stark abhängig von der Entscheidung der Ratsversammlung bzgl. der Verkehrsführung in der Innenstadt.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Eine Erreichbarkeit des Karstadt-Parkplatzes aus allen Fahrtrichtungen ist aufgrund des geplanten dynamischen Parkleitsystems unter Einbeziehung aller Parkkapazitäten künftig nicht zwingend erforderlich. Aus allen Anfahrtsrichtungen werden zentral gelegene Parkierungsangebote ausgewiesen sein, von denen der Innenstadtbesucher kurze Wege jeweils bis zum zentralen Bereich um Großflecken und Kuhberg hat. Des Weiteren ist die Bedeutung des Karstadt-Parkplatzes innerhalb des Gesamtangebotes an Innenstadt-Parkmöglichkeiten zu relativieren. Mit seinen ca. 220 Parkplätzen stellt er nur knapp 7% des Parkraumangebotes dar. Eine Anfahbarkeit aus zwei Richtungen ist damit nicht für eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt erforderlich. Durch das dynamische Parkleitsystem wird eine zielgerichtete Führung des Parksuchverkehrs zum nächstliegenden freien Parkplatz in der zentralen Innenstadt erfolgen.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Zu den hier geäußerten Bedenken soll ein Positionspapier der IHK Lüneburg-Wolfsburg mit dem Titel „Zur Zukunft der Innenstadt“ bzgl. der Erreichbarkeit der Innenstadt zitiert werden: „Fußgängerzonen und sonstige verkehrsberuhigte Bereiche, die zu einem gemütlichen Einkaufsbummel oder einem entspannten Aufenthalt einladen, steigern die Erlebnisqualität unserer Innenstädte. Sie bieten Raum für Begegnung und Freizeit und tragen damit zur Lebendigkeit der Städte bei. (...) Eine Abwägung zwischen Erreichbarkeit und Beruhigung ist gefordert, die sowohl der Attraktivität der Stadtzentren als auch dem Bedürfnis der Bürger und Unternehmen nach Mobilität Rechnung tragen.“ Dieser Abwägung trägt das Verkehrskonzept Innenstadt mit der geplanten Verkehrsberuhigung vollständig Rechnung. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und seiner Parkmöglichkeiten bleibt grundsätzlich aus allen Richtungen gewährleistet und wird durch ein dynamisches Parkleitsystem unterstützt. Mit Hilfe einer Durchfahrtsperre in einem Teilabschnitt des Großflecken wird der Durchgangsverkehr unterbunden und so eine deutlich spürbare Verkehrsberuhigung für eine der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und somit Attraktivitätssteigerung der Innenstadt erreicht. Gleichzeitig wird die Anfahbarkeit des Großfleckens und der dortigen Unternehmen weiterhin gewährleistet. Der Innenstadtbesucher und -kunde schätzt kurze Wege von seinen Parkplatz bis zum Ziel. Er erwartet aber keineswegs einen Parkplatz vor jeder Ladentür. Je länger die Aufenthaltszeit in der Innenstadt ist, umso höher ist die Bereitschaft längere Zugangswege in Kauf zu nehmen. Für die sehr kurzzeitigen Erledigungen (z.B. beim Bäcker, in der Bank, in der Apotheke) hat die Stadt den ursprünglich</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>4. Die in den politischen Diskussionen immer wieder zitierte hohe Quote des Durchgangsverkehrs (rund 6.000 von 12.000 Fahrzeugen täglich) bedarf der Hinterfragung: Was ist im Sinne dieser Quote Durchgangsverkehr? Leitlinie muss sein, auch weiterhin die Verkehre auf dem Großflecken zuzulassen, die orts- und damit handels- und dienstleistungsnah Anliegen haben. Dazu rechnen wir etwa Fahrten vom Jobcenter zur Arbeitsagentur; von der Sparkasse zum Amtsgericht oder vom Bahnhof zum Waschpohl – kurz, die Fahrten, deren Abdrängung auf den Ring ökonomisch und ökologisch unvernünftig ist. Und auch nicht gelingen wird.</p> <p>Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die jetzt diskutierte alternative „weiche Lösung“. Sie ist auch nach der Bewertungsmatrix (harte / weiche Lösung) die bessere. Zudem erlaubt sie eine Prüfungsphase, ohne Effekte zu verursachen, die nicht oder nur sehr schwer und mit zwischenzeitlich erheblichen Belastungen für den Handel rückholbar sind. Ein weiterhin geöffneter, „sanft verkehrsreduzierter“ Großflecken dient dem ortsansässigen Gewerbe dort in einer schwierigen Anpassungsphase.</p>	<p>in ganzer Länge als Ladezone ausgewiesenen Seitenstreifen am Großflecken zu einem großen Teil als Kurzzeitparkplätze (Parkhöchstdauer 30 Minuten) ausgewiesen. Für alle anderen Erledigungen stehen rund um Großflecken und Kuhberg über 3.000 Parkplätze zur Verfügung. Zusätzliche Parkplätze unmittelbar am Großflecken sind daher zum einen nicht erforderlich, zum anderen würden sie für zusätzliche Nutzungskonflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgänger erzeugen.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Als Durchgangsverkehr sind in diesem Fall Verkehre zu verstehen, die weder Quelle noch Ziel ihrer Fahrt im zentralen Innenstadtbereich (siehe Abbildung) haben. Mit der durchgeführten Erhebung sollte der Anteil dieser Verkehre, die keinen unmittelbaren Nutzen für die Innenstadt als Einkaufs-, Freizeit- und Erlebnisbereich haben, identifiziert werden. Gleichwohl wird durch die von diesen Verkehren ausgehenden Belastungen die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt sowie das Verkehrsnetz in nicht unerheblichem Maße belastet, wodurch die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Zielverkehr eingeschränkt wird. In der Abwägung zwischen Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch Reduzierung der Verkehrsbelastung einerseits und Erzeugung von Umwegfahrten für gewisse Fahrbeziehungen mit Quell und Ziel innerhalb des Stadtringes andererseits wird die Verlagerung bestimmter Fahrbeziehungen auf den Stadtring als zumutbar und verträglich eingestuft.</p>  <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Mit wenig Aufwand durchgeführte Versuchsphasen sind aus fachlicher Sicht immer hilfreich, dienen sie doch der Optimierung potentieller baulicher Maßnahmen. Auch eine konsequente Verkehrsberuhigung (Variante 2 des Verkehrskonzeptes Innenstadt) kann zunächst in einer Probephase ohne wesentlichen baulichen Aufwand getestet werden. Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen der weichen Verkehrsberuhigung (Variante 1 des Verkehrskonzeptes Innenstadt) ist deutlich darauf hinzuweisen, dass die Erreichbarkeit bzw. Anfahrbarkeit des zentralen</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Er soll allerdings nicht der Verkehrsführung zum und vom EKZ dienen, dessen verkehrliche Anbindung nach der Verkehrsuntersuchung vom August 2012 erklärtermaßen auch bei einer Sperrung des Großfleckens gesichert werden könnte.</p> <p>Wenn wir davon ausgehend an unserer Anregung festhalten, die Überquerung Gänsemarkt Richtung Großfleckens möglichst leichtgängig zu gestalten, drängt sich deshalb eine Frage auf: In der Begründung (Seite 97 oben) heißt es „... in einer zweiten Alternative bleibt der Großfleckens für den Durchgangsverkehr offen <i>und übernimmt zusätzlichen Kundenverkehr vom / zum geplanten Einkaufszentrum</i>“. Gleich, ob damit eine Zielsetzung beschrieben ist (die dann allerdings wirklich Durchgangsverkehr auf den Großflecken zieht) oder nur eine als unvermeidlich vermutete Wirkung – es sollte geprüft werden, ob im Sinne einer optimierten Koppelung des EKZ in Richtung Großflecken ein Linksabbiegen von Süden kommend in die Straße Am Teich per Linksabbiegerspur tatsächlich erleichtert und animiert werden soll. Aus unserer Sicht wäre demgegenüber zu prüfen, ein Linksabbiegen zu unterbinden. Denn anders als dargestellt (Begründung Seite 98) muss die Leichtgängigkeit der Querung für Fußgänger und Radfahrer nicht zwangsläufig Opfer der „weichen Alternative“ für den Großflecken werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang merken wir an, dass entgegen einem ursprünglichen Entwurf des B-Plans der nördliche Teil Großflecken / Gänsemarkt mit einer Verlegung der Fahrstreifen nach Osten nicht mehr als Plangebiet ausgewiesen ist. Gerade die Aufweitung des Fußgängerbereichs auf der Seite EKZ / Karstadt wäre aus unserer Sicht bei entsprechender Gestaltung sehr positiv für den Großflecken.</p>	<p>Innenstadtbereiches weiterhin durch Verkehrsbehinderungen geprägt sein wird. Durch die vorgesehenen Pfortnerampel an den beiden Großfleckenzufahrten werden sich die Verkehrsbehinderungen nur räumlich verlagern, aber nicht reduzieren. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit durch eine zügigere Gestaltung des Verkehrsflusses ist nur durch eine Verlagerung der oben beschriebenen Durchgangsverkehre auf den Stadtring möglich</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Erschließung des EKZ ist nicht maßgebend, ob von der Stadt eine Offenhaltung des Großfleckens oder eine Sperrung umgesetzt wird. Für die Verbesserung der fußläufigen Verbindung wäre die Verdrängung nicht in den Großflecken gehörender Verkehrsanteile hilfreich.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Beschrieben ist nicht eine Erleichterung o.ä. des Linksabbiegens vom Großflecken in die Straße Am Teich. Real ist bei einer kompletten Offenhaltung des Großfleckens jedoch davon auszugehen, dass auch EKZ-orientierte Verkehre diesen Weg nutzen.</p> <p>Die Entscheidung, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, um einerseits die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs zu gewährleisten und andererseits die Verbindung für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zumindest nicht zu verschlechtern, ist im Rahmen des innerstädtischen Verkehrskonzeptes zu treffen. Für die Erschließung des EKZ ist der Linksabbieger vom Großflecken in die Straße Am Teich nicht zwingend erforderlich, wie die Varianten mit Sperrung des Großfleckens belegen. Für die Verkehrsabwicklung der Kreuzung wäre die Herausnahme des Linksabbiegers von Vorteil. Die Entscheidung hierzu kann unter Berücksichtigung großräumigerer verkehrlicher Auswirkungen nur im Rahmen des innerstädtischen Konzeptes getroffen werden.</p>
	<p><u>Piraten in Neumünster – 24.12.2012</u></p> <p>Alternatives Verkehrskonzept : Problemstellung: Durchgangsverkehr aus Richtung Süden vom Großflecken fernhalten. Lösung: Aus Richtung Altonaer Str. wird an der Kreuzung Rathaus die Geradeausspur für den Individualverkehr</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht berücksichtigt. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht vor die Anfahbarkeit des Großfleckens zu erhalten. Dies wäre mit</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>gesperrt und nur noch für Busse und Taxen zugelassen. Rechtsabbiegen von der Plöner Str. in Richtung Großflecken ist weiterhin möglich.</p> <p>Der Verkehr aus Richtung Haart und Altonaer Str. wird dann rechts in Richtung der Parkplätze Rathaus, Parkhaus und Rudolf Weißmannstraße geleitet. Zudem besteht die Möglichkeit aus Richtung Altonaer Str. auch den Waschpohl anzufahren.</p> <p>Umbaumaßnahmen sehr gering, der Effekt für den Großflecken wäre derselbe wie bei den geplanten Alternativen. Reicht das erwiesener Maßen nicht aus, kann als zusätzliche Maßnahme das Gleiche aus Richtung Bahnhof denkbar sein. Hier wird die Durchfahrt des Kuhbergs, in Richtung Großflecken für den Individualverkehr gesperrt. Über die Kieler Straße und Bismarckstraße wird dieser in Richtung Christianstraße. Berliner Platz geleitet. Die Bismarckstraße wird hierzu zur Einbahnstr. So kann der Verkehr wieder auf den Ring bzw., in die Christianstraße. geleitet werden.</p> <p>Alternativ könnte man, da weniger Emission belastend, die jeweils umgedrehte Esplanade und Joachimstraße nutzen, wobei aber mit heftigem Widerstand der Anlieger dort zu rechnen ist.</p> <p>Langfristig könnte sich der Alte Kirchhof anbieten über den eine Einbahnstraße Richtung Christianstr. geführt werden könnte. So würde es möglich über die Parkstr, Marienstr zur Brachenfelderstr eine Innenstadtumgehung einzurichten. Alle Parkplätze der Stadt wären so an einer Perlenschnur aufgezogen. Der Busverkehr und Taxen werden weiterhin geradeaus über den Kuhberg fahren. Alle diese Maßnahmen sind Stufenweise einzuführen und können so langfristig ohne Zeitdruck fast ohne Kosten umgesetzt, getestet und verändert werden.</p> <p>Auf dieser Basis lassen sich weitere Alternativen wie ein Einbahnstraßenkonzept für die Innenstadt planen, ohne dass vorläufige Umbaumaßnahmen für nicht vorhandenes Geld durchgeführt werden müssen.</p> <p>Diese Alternative ist der geplanten Verkehrsführung ohne ein Einkaufszentrum am Gänsemarkt gleichzusetzen. Die Folge wird sein, dass weitere Verkehrsmaßnahmen, wie bisher geplant, einzig und allein wegen des Baues eines Einkaufszentrums zu treffen sind und daher vom Investor verantwortet und bezahlt werden müssen. Sollte dann später deren Konzept nicht aufgehen, deren Verkehrsplanungen nicht ausreichen oder aber Emissionswerte und Lärmschutz gesetzliche Höchstwerte übersteigen, so ist allein der Investor für die Folgekosten seiner Fehler haftbar zu machen. Wenn der Investor der Meinung ist, das er unter solchen Umständen nicht bauen kann, so zeigt es, dass unsere bisherigen Vorbehalte gegen die Planung im Punkt Verkehrsanbindung bestätigt worden sind.</p>	<p>der hier vorgeschlagenen Lösung nicht oder nur eingeschränkt möglich.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen einer neuen Straßenverbindung setzt eine fachlich fundierte Untersuchung voraus. Dabei sind auch zwingend die Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungen (Bebauung, Bäume, Grünflächen) zu untersuchen.</p>
12	<u>XXX, Schützenstraße XX, 24534 Neumünster - 11.01.2013</u>	



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Hiermit gebe ich eine Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Masterplans Mobilität Neumünster bis zum 14.12.2012 ab.</p> <p>Nach gründlicher Durchsicht des Verkehrskonzeptes Innenstadt, Teil Kfz-Verkehr vom 18.09.2012, sind mir folgende, aus meiner Sicht zum Teil gravierende Mängel der Ist-Beschreibung und der vorgeschlagenen Verbesserungen aufgefallen.</p> <p>1. Alle Überlegungen und Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsgestaltung und des Verkehrsflusses im Bereich Bahnhof / Kuhberg / Großflecken sowie Schleusberg / Am Teich / Christianstraße <u>vernachlässigen den Verlagerungseffekt</u> der Durchgangsverkehre auf die Nebenstraße im Innenstadtbereich.</p> <p>Hiervon ist insbesondere die Schützenstraße betroffen. Zur angedachten Verkehrsberuhigung der Schützenstraße wird kein Vorschlag gemacht. Auch die bisherige Funktion der Schützenstraße als Hauptentlastungsstrecke sowohl für Großflecken als auch für den Stadtring findet keinerlei Erwähnung.</p> <p><u>Erläuterung:</u></p> <p>a) Die Schützenstraße nimmt bei Sperrung des Großfleckens (z. B. im Rahmen der Holstenköste etc.) fast den gesamten Umleitungsverkehr auf. Busdurchfahrten und (verbotene, aber trotzdem stattfindende) Lkw-Durchfahrten führen regelmäßig zu Vibrationen der Grundmauern und Gebäudewände. Bisher musste auch der Einsatzverkehr der Feuerwehr aufgenommen werden mit den bekannten Lärmbelästigungen in den Wohngebäuden. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass sich in und bei der Schützenstraße eine Reihe von sozialen Einrichtungen befindet (Grundschule und Gymnasium, Seniorenheim Schleusberg, Wohnheim und Wohngemeinschaften der Brücke SH, Betreuungsverein NMS e. V., DRK-Haus).</p> <p>b) Keinerlei Erwähnung findet in der Ist-Zustands-Beschreibung des Verkehrskonzeptes die Tatsache, dass an der Einmündung der Schützenstraße in den Schleusberg ein <u>sehr scharfer</u> 90 Grad Winkel den Straßenverlauf bestimmt. Dieses führt regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen auch für den Fußgänger- und Radfahrverkehr. Außerdem besteht eine Gefährdung des Eckhauses mit vorspringendem Erker durch (unerlaubten, aber stattfindenden) Bus- und Lkw-Verkehr. Mehrfach wurde die Bausubstanz beschädigt. Durch eine auch nur geringe Zunahme von Ausgleichsverkehr (Beruhigung Großflecken) wird sich die Problematik an diesem neuralgischen Punkt des Innenstadtverkehrs deutlich verstärken, besonders dann, wenn der Schleusberg den vermehrten stadteinwärts fließenden Verkehr durch die angestrebte größere Kapazität des Stadtringes aufnehmen muss. Zudem blockieren oft ärztliche</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In Kapitel 4 des Verkehrskonzeptes Innenstadt werden die bei einer Verkehrsberuhigung des Großflecken zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz benannt. Ebenso wird erwähnt, dass in den betroffenen Straßen (u.a. Schützenstraße, Parkstraße, Marienstraße entsprechend Abb. 21) verkehrsberuhigende Maßnahmen vorzusehen sind. Diese werden im Rahmen der weiteren Planung ausgearbeitet.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Wie oben erwähnt sieht das Verkehrskonzept Innenstadt im Falle einer Verkehrsberuhigung des Großfleckens für die Schützenstraße verkehrsberuhigende Maßnahmen vor.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Notdienstfahrzeuge im Blaulichteinsatz vor dem Seniorenheim Schleusberg eine Fahrspur. Zusätzlich sei hiermit festgestellt, dass sich in Höhe der Einmündung Schützenstraße / Schleusberg zwischen Bahndamm und Schleusberg ein Lager- und Verkaufsbetrieb für Gasflaschen befindet. Er hat wahrscheinlich Bestandsschutz, wäre aber nach heutigen Vorschriften, wie ich aus sicherer Quelle weiß, nicht mehr genehmigungsfähig (Wohngebiet, Gefährdung durch Zugverkehr). Hiermit weise ich die Stadtverwaltung auf dieses Problem hin.</p> <p>2. Zur Verkehrsberuhigung des Großfleckens:</p> <p>Eine konsequente Verkehrsberuhigung des Großfleckens (Variante 2) würde m. E. die Innenstadt vollends unattraktiv machen; wenn am Großfleckens das z. Zt. erhöhte Verkehrsaufkommen reduziert werden soll, kommt m. E. nur eine weiche Verkehrsberuhigung in Frage. Ich gehe nicht damit konform, dass der Großfleckens zur Zeit übermäßig viel Durchgangsverkehr aufnimmt; dieser Verkehr ist m. E. ein <u>normaler Innenstadtvverkehr</u> zur Erledigung beabsichtigter Tätigkeiten in der Innenstadt. Insofern wird es zur kontraproduktiven Verkehrsverlagerung in möglichst großfleckennahe Straßen kommen, aber nicht zur Verlagerung auf den Stadtring. Im Übrigen sei angemerkt, dass sich ein Großteil der Facharztpraxen in Neumünster auf dem Großfleckens / Kuhberg befindet. Eine Kfz-Erreichbarkeit sollte zur Versorgung einer älter werdenden Bevölkerung sichergestellt werden.</p> <p>3. Ein weiterer Mangel des Verkehrskonzeptes besteht m. E. darin, dass es keinen ausdrücklichen Hinweis auf eine neue (öffentliche?) Straßenführung im Bereich des Busbahnhofs gibt. Die Gestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes als Ringverkehr wird zwar ausgeführt, eine öffentliche Durchfahrt zur Bahnhofstraße ist aber nicht zu erkennen. Diese ist aber m. E. unbedingt erforderlich, wenn die Fabrikstraße als Durchfahrtsstraße entfällt (EKZ). Es ist der Öffentlichkeit sonst nicht mehr möglich (außer über einen „verstopften“ Kuhberg), den Bahnhofsvorplatz zu erreichen. Dazu wird weiter unten noch ein anderer Vorschlag („Variante 3“) gemacht.</p> <p>4. Knotenpunkt nördlicher Großfleckens / Gänsemarkt: Zur Entlastung der Verkehrsströme in diesem Bereich wird der Umbau des Weges „Am Kirchhof“ zur <u>Straße</u> vorgeschlagen. Diese Verlängerung des Straßenzuges Parkstraße in Richtung Kieler Straße wird nördlich des Großfleckens und für den Kuhberg eine deutliche Teilentlastung bringen.</p> <p><u>Fazit:</u> Der Masterplan Mobilität bewältigt nur bedingt die Verkehrsproblematik in den Straßenverläufen Schleusberg</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auch im Falle einer Durchfahrtsperre auf dem Großfleckens bleibt weiterhin die Erreichbarkeit und Anfahrbarkeit aller Parkmöglichkeiten am Großfleckens und in dessen Umfeld gewährleistet. Zur Vermeidung von unverträglichen Verkehrsverlagerungen sieht das Verkehrskonzept Innenstadt für das umliegende Straßennetz verkehrsberuhigende Maßnahmen vor.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die bestehende öffentliche Straßenverbindung zwischen Konrad-Adenauer-Platz und Bahnhofstraße über Kaiserstraße und entlang der Überliegerstellplätze des ZOB (in Höhe Parkplatz Sager-Viertel) bleibt erhalten.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen, aber nicht berücksichtigt. Die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen einer neuen Straßenverbindung setzt eine fachlich fundierte Untersuchung voraus. Dabei sind auch zwingend die Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungen (Bebauung, Bäume, Grünflächen) zu untersuchen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wurde</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>/ Am Teich / Christianstraße sowie Bahnhof / Kuhberg / Großflecken. Dies liegt im Wesentlichen an den <i>blockierenden</i> Verkehrsfaktoren wie Bahntrasse (mit nur 4 Unterführungen im Innenstadtbereich), verkehrsarmes Gebiet Teich / Kleinflecken / Lütjenstraße / Waschpohl und Parkareal Klosterinsel. Eine spürbare Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation ist mit Varianten 0, Variante 1, Variante 2 m. E. nicht zu erreichen. In jedem Fall verschärft die Errichtung eines EKZ die Verkehrsproblematik im Innenstadtbereich erheblich.</p> <p>Die Ausblendung der Verkehrsproblematik in der <u>Schützenstraße</u> lässt mich dringend ein <u>Verkehrsberuhigungskonzept</u> für diesen Straßenzug fordern.</p> <p><u>Vorschlag:</u></p> <p>Variante 3: Es ist m. E. aufgrund der dargestellten Defizite und Mängel unumgänglich, zur Erschießung einer verbesserten Verkehrsanbindung und verbesserter Verkehrsflüsse im Bereich Bahnhof / Gänsemarkt / Fabrikstraße einen <i>neuen Verkehrsweg</i> zu planen und umzusetzen. Dieser besteht in zwei zusätzlichen Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchbruch und neue Straßenverbindung in Höhe Kuhberg Nr. 18 (Volksbankhaus) (Verlängerung des Straßenzuges Kieler Straße) 2. Öffentliche Straßenverbindung vom Parkhaus an der Kaiserstraße quer über das Sagergelände bis zur Kreuzung Fabrikstraße / Bahnhofstraße. <p>Dieser neue Straßenverlauf sollte auch ohne das EKZ geplant und durchgeführt werden; er stellt eine neue Tangente in Bahnhofsnähe dar und wird helfen, die Verkehrsproblematik am überlasteten Knotenpunkt Gänsemarkt deutlich zu verringern. Diese Variante 3 sollte in den Masterplan Mobilität mit aufgenommen werden.</p> <p><u>Schlussbemerkung:</u> Leider lässt sich in Neumünster immer wieder beobachten, wie durch größere Bauvorhaben die optimale Verkehrsstruktur beeinträchtigt wird. Ein Beispiel ist das Ensemble Stadthalle / Textilmuseum: Der „natürliche“ Zugangsverkehr zum Kleinflecken wurde unterbunden. Ein zweites Beispiel: Die Einmündungsvielfalt am Süden des Großfleckens hätte einen großen Kreisverkehr oder eine direkte Straßenführung Wittorfer Straße / Plöner Straße erforderlich gemacht.</p> <p>Deshalb setze ich mich dafür ein, dass ähnliches bei Errichtung eines EKZ in Bahnhofsnähe nicht wieder</p>	<p>nachgewiesen.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt. Wie oben erwähnt sieht das Verkehrskonzept Innenstadt im Falle einer Verkehrsberuhigung des Großfleckens für die Schützenstraße verkehrsberuhigende Maßnahmen vor. Diese werden im Rahmen der weiteren Planung ausgearbeitet.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen einer neuen Straßenverbindung setzt eine fachlich fundierte Untersuchung voraus. Dabei sind auch zwingend die Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungen (Bebauung, Bäume, Grünflächen) zu untersuchen. Das Verkehrskonzept Innenstadt verfolgt die Intention, die bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässe in der Innenstadt durch eine Verlagerung der Durchgangsverkehre abzubauen. Lösungen im Bestand sind in der Regel kostengünstiger und für das Umfeld verträglicher, als die aufwändige Herstellung neuer Straßenverbindungen. Dabei soll im Grundsatz nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall neue Straßenverbindungen das bestehende Straßennetz sinnvoll ergänzen können.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



- Beteiligung von Behörden, Institutionen und sonstiger Stellen

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>passiert. Dies hätte m. E. gravierendere negative Folgen. Ich zitiere dazu den deutlichen Satz auf Seite 14 des Verkehrskonzeptes:</p> <p>„Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes lässt keine ausreichende Verkehrs-Erschließung des geplanten EKZ zu.“</p> <p>Meines Erachtens reichen aber auch die von der Verwaltung erarbeiteten Verbesserungs-Vorschläge nicht aus.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass ich keiner politischen Partei angehöre, aber als Bürger in dieser Frage auf öffentliche Belange Einfluss nehmen möchte.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die nebenstehende Aussage bezieht sich auf das vorhandene Straßennetz und macht die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit deutlich. Der Nachweis einer leistungsgerechten Abwicklung der künftig mit Ansiedlung des EKZ zu erwartenden Verkehre wurde im Rahmen des B-Plan-Verfahrens geführt.</p>
	Verkehrsbetriebe Kreis Plön	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Autokraft	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Peters-Reisen	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Taxenobmann	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Unternehmensverband Mittelholstein	Keine Stellungnahme eingegangen.
	ADAC Schleswig-Holstein	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Referent Stadtmarketing/City-Manager	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Seniorenbeirat der Stadt Neumünster	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Faldera	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Brachenfeld-Ruthenberg	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Böcklersiedlung-Bugenhagen	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Tungendorf	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Gartenstadt	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Wittorf	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Einfeld	Keine Stellungnahme eingegangen.
	Stadtteilbeirat Gadeland	Keine Stellungnahme eingegangen.