

**Bahnhofsumfeld Neumünster – verkehrliche Machbarkeitsstudie**



**Abschlussbericht**  
**Stand: 22.06.2021**

**Auftraggeberin:**

Stadt Neumünster  
Der Oberbürgermeister  
Brachenfelder Straße 1-3  
24534 Neumünster



BIG Städtebau GmbH  
Eckernförder Straße 212  
24119 Kronshagen

 **DSK-BIG**  
PROJEKT- UND STADTENTWICKLUNG

**Auftragnehmerin:**

Agentur BahnStadt GbR  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin

Tel. 030 – 4050577-0  
E-Mail: [mail@bahnstadt.de](mailto:mail@bahnstadt.de)  
Web: [www.bahnstadt.de](http://www.bahnstadt.de)

agentur  
**BAHNSTADT**

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Hintergrund und Aufgabenstellung.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1</b>	<b>Städtebauliche Situation .....</b>	<b>7</b>
2.1.1	Lage .....	7
2.1.2	Gebäudestruktur .....	9
2.1.3	Nutzungsstruktur .....	9
2.1.4	Öffentlicher Raum .....	10
<b>2.2</b>	<b>Verkehrliche Infrastruktur .....</b>	<b>10</b>
2.2.1	SPNV .....	11
2.2.2	ÖPNV .....	11
2.2.3	NMIV / B+R.....	12
2.2.4	MIV / P+R .....	14
2.2.5	Modal Split .....	16
<b>2.3</b>	<b>Eigentumsstrukturen .....</b>	<b>18</b>
<b>2.4</b>	<b>Vorhandene Planungen und Untersuchungen .....</b>	<b>19</b>
2.4.1	Verkehrliche Untersuchungen im Zuge der Sager-Viertel-Planungen.....	19
2.4.2	Hauptbahnhof 2030 .....	21
<b>2.5</b>	<b>SWOT-Analyse .....</b>	<b>22</b>
<b>3</b>	<b>Planungsziele .....</b>	<b>23</b>
<b>3.1</b>	<b>Städtebauliches und verkehrliches Leitbild.....</b>	<b>23</b>
<b>3.2</b>	<b>Flächenbedarfe und Mengengerüste .....</b>	<b>25</b>
<b>4</b>	<b>Planungskonzept .....</b>	<b>26</b>
<b>4.1</b>	<b>Variantenbetrachtung .....</b>	<b>26</b>
<b>4.2</b>	<b>Variantendiskussion.....</b>	<b>34</b>
4.2.1	Bewertungsindikatoren .....	34
4.2.2	Bewertungsschema .....	34
4.2.3	Vorzugsvariante .....	35
<b>4.3</b>	<b>Verkehrliche Detailbetrachtungen.....</b>	<b>36</b>
4.3.1	Verkehrliche Qualität an den Knotenpunkten .....	36
4.3.2	Maßnahmen für den MIV / P+R.....	37
4.3.3	Maßnahmen für den NMIV / B+R .....	38
4.3.4	Aussagen zum Lärmschutz .....	39
<b>5</b>	<b>Umsetzungskonzept .....</b>	<b>39</b>
<b>5.1</b>	<b>Kostenschätzung .....</b>	<b>39</b>
5.1.1	Angaben zur Methodik .....	39

5.1.2	Ergebnisse der Kostenschätzung.....	40
<b>5.2</b>	<b>Darstellung von Fördermöglichkeiten .....</b>	<b>40</b>
5.2.1	ÖPNV-Förderung des Landes Schleswig-Holstein .....	40
5.2.2	Städtebauförderung .....	41
<b>5.3</b>	<b>Darstellung notwendiger Realisierungsschritte .....</b>	<b>41</b>

# 1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Um die vorhandenen verkehrlichen und städtebaulichen Missstände im Umfeld des Bahnhofs Neumünster nachhaltig und in Zusammenarbeit mit den Fachdiensten der Stadtverwaltung Neumünster, den Stadtwerken, der NAH.SH und der Deutschen Bahn AG zu beseitigen, soll im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (INSEK) für das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ eine umfassende Umgestaltung des Bahnhofsbereiches vorgeschlagen werden. Um die verkehrlichen Belange im Bahnhofsumfeld frühzeitig zu berücksichtigen, hat die Stadt Neumünster im August 2019 die Agentur BahnStadt GbR (Berlin) mit der Erstellung einer verkehrlichen Machbarkeitsanalyse beauftragt. Die Machbarkeitsstudie erfolgt aus Mitteln der Städtebauförderung im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Neumünster Stadtumbau und wird von der BIG Städtebau GmbH (Kiel/Kronshagen) als treuhänderischer Sanierungsträger begleitet.

Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist die Neuordnung der Verkehrsfunktionen im Bahnhofsumfeld unter Einbeziehung des ostseitigen Bahnhofsvorplatzes mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) und der Flächen westlich des Bahnhofs (zwischen Friedrichstraße, Rendsburger Straße, Färberstraße und Bahnstraße). Die Neuordnung soll den Weg für die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes als repräsentativer Eingang in die Innenstadt, für die nachhaltige Qualifizierung des ZOB und für die Behebung der Verkehrskonflikte am Konrad-Adenauer-Platz bereiten.

Hierbei ist eine integrierte Betrachtung der Herstellung und Anordnung notwendiger Flächen für den ÖPNV sowie den ruhenden und fließenden Kraftfahrzeug-, Fußgänger- und Radfahrerverkehr notwendig. Die Ergebnisse dienen zur Konkretisierung des INSEK und zur Gewinnung der notwendigen Beurteilungsgrundlagen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung (VU) „Messeachse“.

Wesentlich für einen neuen westlichen Bahnhofsvorplatz ist die Verlängerung der bestehenden nördlichen Personenunterführung (PU). Die Stadt ist bezüglich der Verlängerung in engen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Schleswig-Holstein; eine entsprechende Machbarkeitsstudie wurde durch die NAH.SH beauftragt. Mit der Verlängerung des Bahnhofstunnels wird ein Abriss des im städtischen Eigentum befindlichen Postzustellstützpunktes notwendig. Die mit dem Zustellstützpunkt verbundene abgängige Verladerampe der DB ist nicht nur entbehrlich, sondern ein städtebaulicher Missstand, so dass dessen Abbruch unabhängig von einer Variantenbetrachtung ohnehin angestrebt wird. Im engeren Zusammenhang der Entwicklung der Verkehrsstation ist auch der Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur zu betrachten.

Des Weiteren werden in der Machbarkeitsanalyse Zukunftsthemen, die bereits heute von alltäglicher Bedeutung sind – hier insbesondere Elektromobilität – mit betrachtet. In diesem Zusammenhang sollen die aktuellen wie auch zukünftigen Bedarfe für die Erstellung einer nachhaltigen räumlichen Festlegung der Funktionen berücksichtigt werden.

## 2 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme umfasst zum einen die Darstellung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie der Eigentumsverhältnisse für die Flächen des Bahnhofsumfelds Neumünster, zum anderen liefert sie Hinweise auf die übergeordneten bzw. vorhandenen Planungen im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden im Rahmen einer SWOT-Analyse zusammengefasst.

### 2.1 Städtebauliche Situation

Die Abbildung der städtebaulichen Situation im Bahnhofsumfeld beinhaltet eine Beschreibung der Lage, der Gebäude- und Nutzungsstrukturen sowie der (öffentlichen) Freiräume.

#### 2.1.1 Lage

Der Hauptbahnhof befindet sich in zentraler Lage des Innenstadtbereiches von Neumünster. Zu unterscheiden ist dabei in den zu beplanenden Kernbereich und in den analytisch geprägten Umgebungsbereich.

Der Kernbereich (siehe rote Linie in Abbildung 1) ist räumlich gefasst durch die

- Rendsburger Straße (nordöstlich),
- gegenüberliegende Bebauung am Konrad-Adenauer-Platz und am bestehenden ZOB (Bahnhofstraße) sowie durch das Einkaufszentrum „Holsten-Galerie“ und die St. Maria-St. Vicelin Kirche (östlich),
- Straßenabschnitte Hinter der Bahn und Färbestraße bis zur Friedrichstraße (südwestlich) und
- Friedrichstraße (nordwestlich).

Der Kernbereich für das Bahnhofsumfeld ist nicht zuletzt in den Planumgriff für das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ eingebettet. Das für die Vorbereitenden Untersuchungen zugrunde liegende Gebiet umfasst den Hauptbahnhof und erstreckt sich in nördlicher Richtung über die Holstenhallen hinaus bis hin zum Landeslabor an der Max-Eyth-Straße. Die Rendsburger Straße bildet als wichtigste Erschließungsader für das Bahnhofsumfeld dabei den räumlichen Übergang zwischen der Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld und dem sich darüber hinaus in Richtung Norden erstreckenden Untersuchungsgebiet „Messeachse“.

Um die städtebaulich-verkehrliche Situation des Bahnhofsumfeldes vollständig zu erfassen, wird der Kernbereich im Sinne der verkehrlichen Abhängigkeiten um den Umgebungsbereich ergänzt.

Der Umgebungsbereich (siehe orangefarbene Linie in Abbildung 1) ist räumlich gefasst durch die:

- Verlängerung der Rendsburger Straße einschließlich des Baublocks zwischen Kieler Straße und Johannisstraße bis Knotenpunkt Luisenstraße/Carl-Straße bzw. bis zum Fluss Schwale über den Kuhberg (nordöstlich),
- parallel zur Schwale und im weiteren Verlauf zum Schleusaukanal verlaufenden Abschnitte Am Teich sowie Schleusberg bis zum Parkplatz Schleusberg (südöstlich),
- Bahnunterführung an der Wasbeker Straße, Linienstraße und Wippendorfstraße (südwestlich) und
- Luisenstraße (nordwestlich).

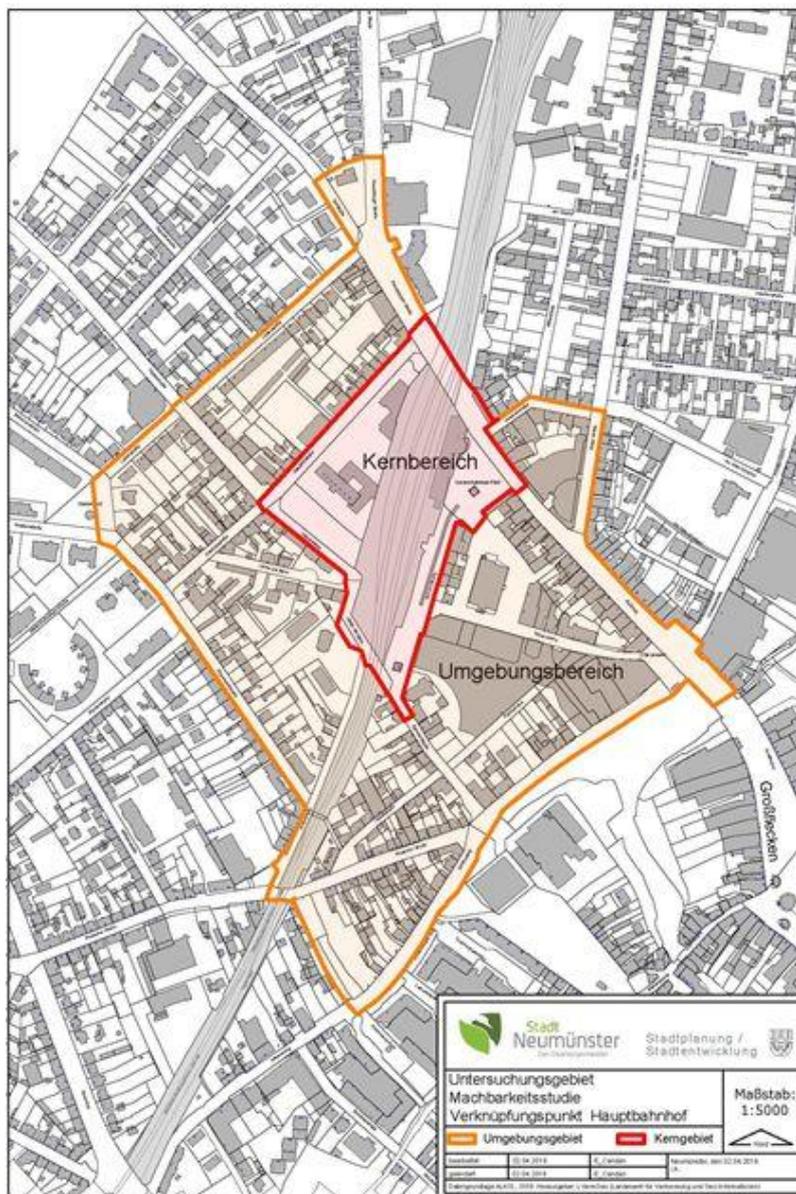


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet für das Bahnhofsumfeld Neumünster (Stadt Neumünster, 2018)

### 2.1.2 Gebäudestruktur

Der Kernbereich des Bahnhofsumfeldes ist städtebaulich in besonderer Weise durch die baulichen Bahnanlagen mit dem achteckigen Empfangsgebäude „Keksdose“ sowie weiteren Nebengebäuden entlang der Bahnhofstraße mit einer äquivalenten Geschosshöhe zu den Bahnsteigen geprägt. Weil von der Gleisanlage eine städtebauliche Barriere Wirkung ausgeht, wird die Beschreibung der baulichen Strukturen auf die südöstliche bzw. nordwestliche Bahnhofseite unterteilt.

Der gesamte Bereich der südöstlichen Bahnhofseite ist bzgl. der Entstehungszeit und Baustile durch eine sehr heterogene, obgleich geschlossenen Bebauung gekennzeichnet (Gründerzeit bis hin zu 90er Jahre-Bebauung), während sich hinsichtlich der Geschossigkeit ein weitestgehend einheitliches Bild mit 4 bis 6 Geschossen ergibt. Als raumbildprägende Bereiche sind in unmittelbarer Lage die Baublöcke um den Konrad-Adenauer-Platz und die Bahnhofstraße im Abschnitt des heutigen ZOB sowie das Einkaufszentrum „Holsten Galerie“ hervorzuheben. Der Konrad-Adenauer-Platz ist außerdem mit einem Kiosk bebaut. Im Bereich der südlich gelegenen Buswendeschleife befindet sich eine Busfahrerhäuschen mit WC.

Auf der nordwestlichen Bahnhofseite schließen in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Hochbauten mit Schwerpunkt auf Dienstleistungen (insbesondere Deutsche Post und Jobcenter) an. Durch ihre solitäre Bauweise unterscheiden sich die mehrgeschossigen Hochbauten merklich von der Blockrandbebauung auf den gegenüberliegenden Straßenräumen der Friedrichstraße und Färberstraße. Die historischen Baublöcke aus den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts haben in der Regel drei bis vier Geschosse, dessen Innenbereiche hauptsächlich als Pkw-Stellplätze dienen.

### 2.1.3 Nutzungsstruktur

Ein Indikator für den urbanen Charakter des Bahnhofsumfeldes sind die überwiegend geschäftlich genutzten Erdgeschosse im Innenstadtbereich. Während auf beiden Bahnhofseiten Erdgeschosse gewerblicher Art dominieren, zeichnet sich hinsichtlich der Nutzung bei den Obergeschossen ein ungleiches Bild ab. Die der Stadtmitte zugewandte Seite ist von einer durchmischten Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Hier werden die Obergeschosse teilweise für Dienstleistungen unterschiedlichster Art, aber auch zum Wohnen genutzt. Die Obergeschosse hinter dem Postgelände auf der nordwestlichen Bahnhofseite dienen – insbesondere mit zunehmender Entfernung zum Bahnhof – als Wohnraum.

Nicht zuletzt beherbergt die DB Station & Service AG neben einem Service-Store verschiedene Nutzungen im Empfangsgebäude; hierzu zählen die Bundespolizei (im Hochbau), mehrere Einzelhandelsgeschäfte, eine Bäckerei, eine Bankfiliale und gastronomische Angebote. Einen Überblick über die Nutzungen kann der Planzeichnung „Analyse Nutzungen“ im Teil C entnommen werden.

## 2.1.4 Öffentlicher Raum

Mit der Erweiterung der Betrachtungsebene vom Kern- zum Umgebungsbereich steigt die Vielzahl der verschiedenen Freiräume mit unterschiedlichen Qualitätsstufen. Im Kernbereich sind mit Ausnahme des Konrad-Adenauer-Platzes kaum öffentliche Freiräume vorhanden bzw. sind diese auf das öffentliche Straßenland mit Parkplätzen beschränkt. Der Konrad-Adenauer-Platz ist von einem Baumraster gefasst und im südlichen Bereich durch einen Imbisspavillon bebaut. Die Nutzung wird dem Charakter eines Bahnhofsvorplatzes nicht gerecht, da der Konrad-Adenauer-Platz in hohem Maße verkehrlich dominiert und in der Regel von Fahrrädern zugestellt ist.

Unmittelbar südlich grenzt der entlang der Bahnhofstraße angelegte ZOB an. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch die Verkehrssicherheit in den Wartebereichen stark beeinträchtigt.

Die nordwestseitigen Freiflächen um das Postgebäude sind dem ruhenden Verkehr vorbehalten. Während die Freiräume im Kernbereich in der Regel einen hohen Versiegelungsgrad mit geringen Grünanteil aufweisen, säumen Baumreihen die von der Färberstraße zu erschließende Parkplatz-Anlage. Die ausschließlich von der Friedrichstraße zugängliche Parkanlage (zwischen Verladerampe und Postgebäude) ist unbefestigt und hinterlässt einen ungeordneten Eindruck. Verstärkt wird der Eindruck der Unternutzung bzw. Vernachlässigung durch die wild wuchernde Vegetation am Straßenbegleitgrün (Färberstraße, Friedrichstraße) und in den Hanglagen der Bahntrasse (Hinter der Bahn).

In den Innenhöfen des Umgebungsbereiches der Luisen-, Färber- und Friedrichstraße besteht eine Mischung aus Gärten, PKW-Stellplätzen und Garagen.

Hinsichtlich der ehemals gewerblichen und bahnbetrieblichen Nutzungen vermerkt der Bericht der Vorbereitenden Untersuchungen, dass ein Teilbereich der Flächen im westlichen Umfeld des Hauptbahnhofes unter Altlastenverdacht steht. Hier liegen noch keine detaillierten Untersuchungen vor.

## 2.2 Verkehrliche Infrastruktur

Die verkehrliche Bestandsaufnahme erörtert die Erschließung und Infrastruktur für die verschiedenen Verkehrsträger, das heißt für den Umweltverbund, bestehend aus dem Schienenpersonenverkehr (SPNV), dem kommunalen Öffentlichen-Personenverkehr (ÖPNV) und dem nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) sowie für den motorisierten Individualverkehr (MIV). In Bezug auf den MIV bzw. NMIV wird auch die derzeitige Situation des ruhenden Verkehrs, also Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R), beleuchtet.

Im Anschluss erfolgt die Aufschlüsselung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

## 2.2.1 SPNV

Der Hauptbahnhof Neumünster ist als ICE-Haltepunkt an der Hauptverbindungsstrecke Hamburg – Kiel bzw. Flensburg an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Weitere Wegeverbindungen bestehen über das Regionalbahnnetz in das gesamte Bundesland (siehe Abbildung 2).

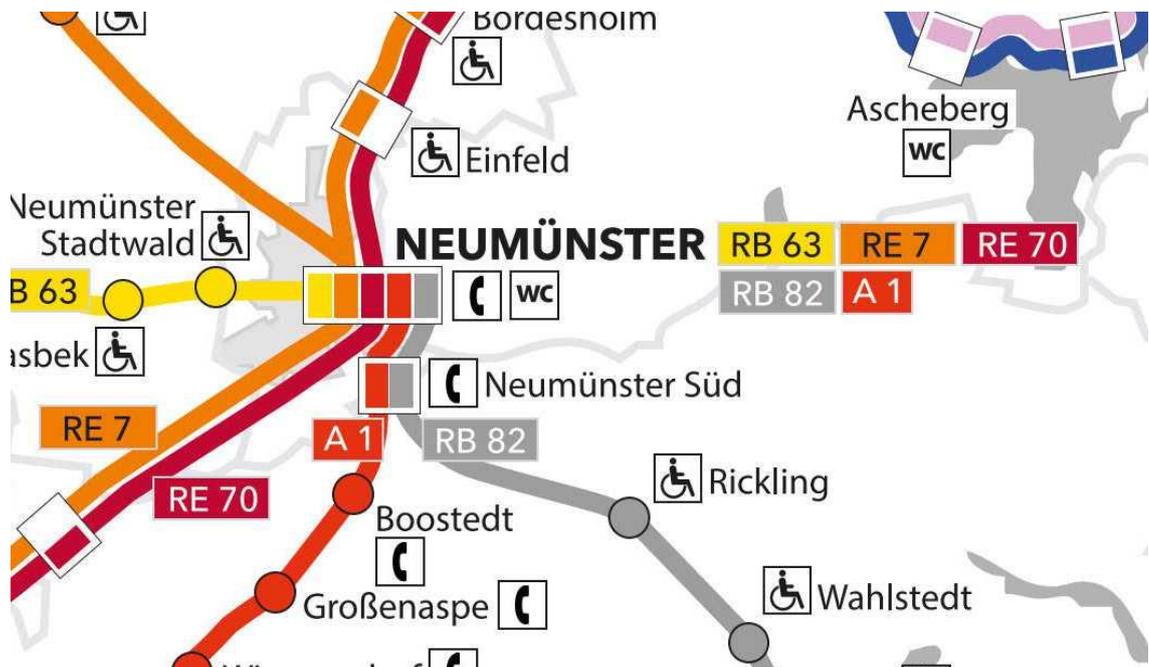


Abbildung 2: Ausschnitt Bahnlinien in Schleswig-Holstein (Nah.SH, 2019)

Im Rahmen einer Modal Split-Analyse durch die NAH.SH wurden im Sommer 2018 11.394 Ein-/Aussteiger\*innen ermittelt. Weil es sich bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie um ein langfristiges Konzept handelt, werden die aktuellen Auswirkungen der Covid-19 Pandemie (Rückgang der Fahrgastzahlen) nicht berücksichtigt. Für die weitere Betrachtung wird ein gerundeter Wert von 11.500 Ein- und Aussteiger\*innen am Bahnhof Neumünster angenommen.

## 2.2.2 ÖPNV

Seit 2015 fährt die SWN Verkehr GmbH den Stadtverkehr in Neumünster und ist damit bis Ende 2025 mit dem Angebot für den kommunalen ÖPNV durch die Stadt Neumünster direkt betraut. Von den 34 Linien verkehren allein 17 Linien des Stadtverkehrs, weitere 4 Linien des Abendverkehrs, 6 Linien des Regional- bzw. Überlandverkehrs und zwei Fernbus-Linien (Kielius, Flixbus) mit Halt am ZOB in der Bahnhofstraße. Hierbei ist anzumerken, dass aktuell bis zu 12 Abfahrten gleichzeitig möglich sind, was zwangsläufig zu verkehrlichen und betrieblichen Defiziten am beengten Standort und einem wenig fahrgastfreundlichen, improvisierten Betrieb führt. Bereits heute müssen die Überlandbusse auf Überliegeplätze in der rückseitigen Kaiserstraße zwischen Finanzamt und Parkhaus zurückgreifen, während die Kapazitäten der Überliegeplätze im südlichen Bereich an der Wendeschleife erschöpft sind.

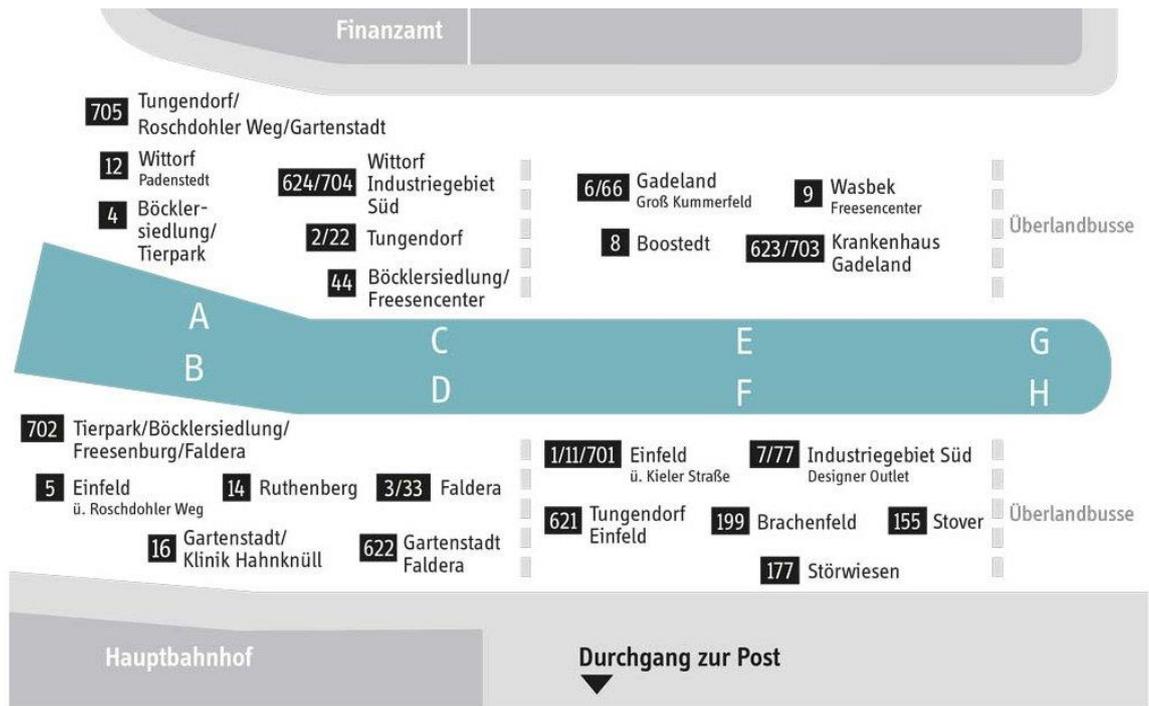


Abbildung 3: Haltebereiche am ZOB (SWN, 2021)

Die Erschließung des ZOB erfolgt mehrheitlich über die Rendsburger Straße und den Kuhberg. Einzig die Stadtlinie 4 und der Kielius verkehren über die Friedrichstraße, Färberstraße bzw. Hinter der Bahn. Eine Übersicht der verkehrenden und haltenden Buslinien im Bahnhofsumfeld ist dem Analyseplan im Planverzeichnis von Teil C zu entnehmen.

Im Fuhrpark der SWN kommen unterschiedliche Bustypen von modernen Solobussen, Gelenkbussen und Kleinbussen zum Einsatz. Bei der Neugestaltung des ZOB dient neben der Barrierefreiheit und den betrieblichen Geboten des möglichst unabhängigen Ein- und Ausfahrens sowie der uneingeschränkten Wendemöglichkeit die Gefäßgröße der 18-Meter-Gelenkbusse als Orientierung für die zukünftige Dimensionierung des ZOB.

### 2.2.3 NMIV / B+R

Die Erschließung des Bahnhofsumfeld durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Sinne des nicht-motorisierten Individualverkehrs (NMIV) erfolgt überwiegend über die Rendsburger Straße bzw. über den Kuhberg aus Richtung Zentrum. In diesem Straßenverlauf befindet sich sowohl ein benutzungspflichtiger, straßenbegleitender Radweg als auch ein beidseitig befahrbarer Radweg (Zweirichtungs-Radweg). Auf Höhe des Konrad-Adenauer-Platzes ist der straßenbegleitende Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite unterbrochen. Dort ist das Radfahren auf dem Gehweg („Radfahrer frei“) gestattet (siehe Abbildung 4).

Weitere untergeordnete Wegeverbindungen bestehen auf der Ostseite mit der Kaiserstraße und Bahnhofstraße. Die westseitige Erschließung erfolgt vor allem über die Fär-



## Hauptbahnhof **Neumünster**

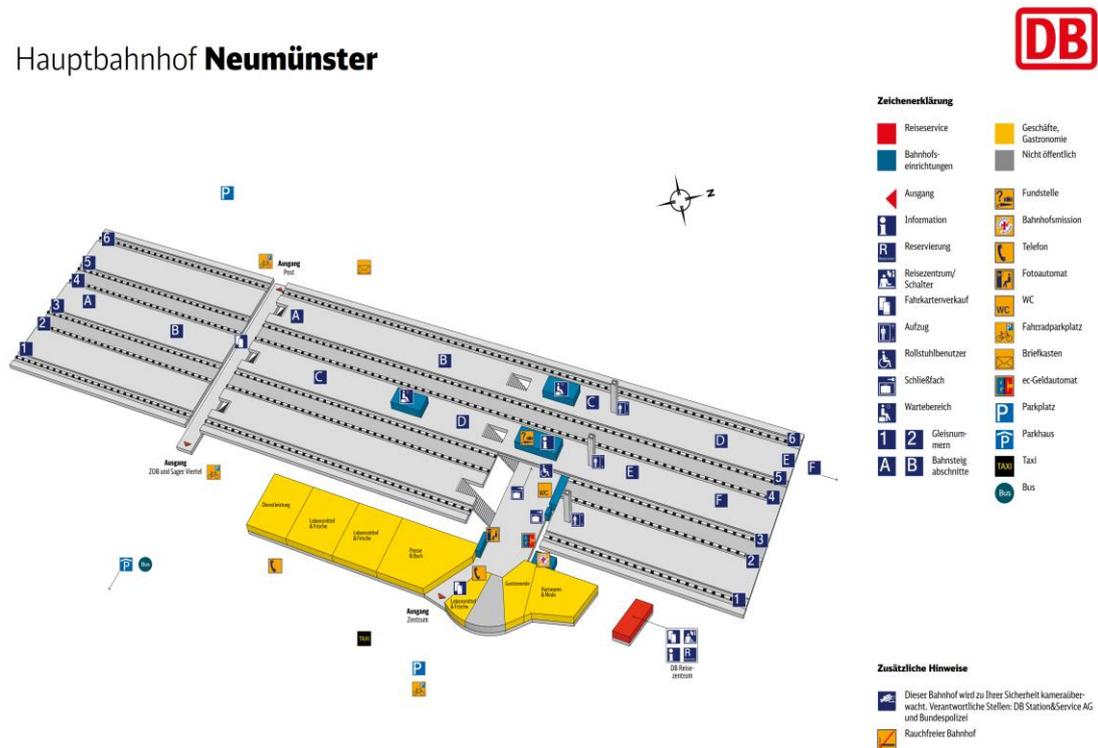


Abbildung 5: Verkehrsstation HBF Neumünster (Deutsche Bahn, 2019)

### 2.2.4 MIV / P+R

Die Erschließung des Bahnhofsumfeldes durch den motorisierten Verkehr (MIV) erfolgt weitestgehend analog zum NMIV (siehe Kapitel 2.2.3). Das heißt, die Rendsburger Straße bildet zusammen mit dem Kuhberg die Haupteerschließungsader. Das Nebennetz auf der östlichen Bahnhofsseite ist durch die Ausweisung von Einrichtungsverkehren – insbesondere am Konrad-Adenauer-Platz, in der Kaiserstraße und in der Bahnhofstraße gekennzeichnet (siehe Abbildung 6).

Der Konrad-Adenauer-Platz erbringt die verkehrlichen Funktionen eines klassischen Bahnhofsvorplatzes, indem er nicht nur dem Fuß- und Radverkehr und ÖPNV (auch Taxi), sondern auch dem MIV durch die Bereithaltung von Haltebereichen für Kurzzeitparken bzw. für Bring-und-Hol-Verkehre den direkten Zugang zum Empfangsgebäude ermöglicht.

Das überwiegend auf der nordwestlichen Bahnhofsseite vorzufindende Parkplatzangebot umfasst 175 öffentliche Parkplätze. Allein zwei Drittel davon werden auf dem Parkplatz vor dem Postgebäude (113) gezählt. Weitere Parkplätze befinden sich am Fahrbahnrand der unweit gelegenen Friedrichstraße (46) und Färberstraße (10). Vergleichsweise gering ist die Kapazität an öffentlichen Parkplätzen auf der Südostseite am Konrad-Adenauer-Platz (6). Nicht berücksichtigt werden Parkmöglichkeiten, die im Zusammenhang von gewerblichen Nutzungen stehen. Insbesondere ist hier das Parkdeck des Einkaufszentrums Holsten-Galerie zu nennen. Mit der Eröffnung des Ein-



## 2.2.5 Modal Split

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl der circa 11.500 Ein- und Aussteiger\*innen auf dem Weg von und zum Bahnhof Neumünster erfolgt auf Basis der Stationserhebung durch die NAH.SH im Jahr 2018. Dabei dominiert vor allem der Modal-Split des Fußgängerverkehrs (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Modal Split (NAH.SH, 2018)

Verkehrsmittel		Anteil in Prozent (Angabe in %)
Zu Fuß		41%
ÖPNV (Bus)		10%
Taxi		1%
Fahrrad		6%
Kfz (Selbstfahrt)		3%
Kfz (Mitfahrt)		5%
SPNV (Bahn-Bahn-Umstieg)		33%
Sonstige / Keine Angaben		6%

Um im weiteren Verlauf die Modal-Split-Anteile als Berechnungsgrundlage verwenden zu können, werden anhand unterschiedlicher Szenarien die zukünftigen SPNV-Fahrgastzahlen prognostiziert:

### **Szenario 1 („konservativ“)**

- 10% Zuwachs der SPNV-Fahrgastzahlen aufgrund leicht gesteigerter Attraktivität, ohne Änderung des Verkehrsverhaltens  
→ Ca. 12.650 Ein- /Aussteiger\*innen

### **Szenario 2 („Verkehrswende“)**

- 50% Zuwachs der SPNV-Fahrgastzahlen aufgrund Änderung des Verkehrsverhaltens, Infrastrukturausbau und Attraktivitätssteigerungen  
→ Ca. 17.250 Ein- /Aussteiger\*innen

Die Tabelle 2 zeigt zunächst die abgeleiteten Bemessungsgrößen für beide Szenarien nach der aktuellen Verteilung der Modal-Split-Anteile aus dem Jahr 2018.

Tabelle 2: Szenarioabhängige Bemessungsgrößen nach aktueller Modal Split-Verteilung

Zubringersystem	Modal Split 2018	Szenario 1a	Szenario 2a
Anzahl Ein-/Aussteiger*innen	11.394	12.650	17.250
Bemessungsgröße (nur Einsteiger*innen)		6.325	8.625
Fußgängerverkehr	41 %	2.590	3.540
ÖPNV (Bus)	10 %	630	860
Taxi	1 %	60	90
Fahrrad	6 %	380	520
Kfz (Selbstfahrt)	3 %	190	260
Kfz (Mitfahrt)	5 %	Nicht relevant	
SPNV (Bahn-Bahn-Umstieg)	33 %	Nicht relevant	
Sonstige / Keine Angaben	6 %	Nicht relevant	

Im nächsten Schritt wird eine Unterscheidung der prognostizierten SPNV-Fahrgastzahlen nach der „aktuellen Verteilung der Modal Split-Anteile“ (Szenarien 1a/2a) und nach der „veränderten Verteilung der Modal-Split-Anteile“ (Szenarien 1b/2b) vorgenommen. Die Veränderung der Modal Split-Verteilung wird mit den Rückkopplungseffekten zum Infrastrukturausbau, zu den Attraktivitätssteigerungen und zum veränderten Verkehrsverhaltens begründet.

Die Tabelle 3 zeigt die entsprechenden Bemessungsgrößen nach der veränderten Verteilung der Modal-Split-Anteile (Modal Split-Prognose) für die beiden Szenarien (1b und 2b). Das Umsteigepotenzial wird demnach vor allem beim Fahrrad / E-Bike und beim ÖPNV (Bus) ausgeschöpft.

Tabelle 3: Szenarioabhängige Bemessungsgrößen nach veränderter Modal Split-Verteilung

Zubringersystem	Modal Split 2018	Modal Split -Prognose	Szenario 1a	Szenario 2a
Anzahl Ein-/Aussteiger*innen	11.394		12.650	17.250
Bemessungsgröße (nur Einsteiger*innen)			6.325	8.625
Fußgängerverkehr	41 %	40 %	2.530	3.450
ÖPNV (Bus)	10 %	15 %	950	1.290
Taxi	1 %	1 %	60	90
Fahrrad	6 %	15 %	950	1.290

Kfz (Selbstfahrt)	3 %	2 %	130	170
Kfz (Mitfahrt)	5 %	5 %	Nicht relevant	
SPNV (Bahn-Bahn-Umstieg)	33 %	22 %	Nicht relevant	
Sonstige / Keine Angaben	6 %	0 %	Nicht relevant	

Die jeweils für das Fahrrad und für die Kfz (Selbstfahrt) ermittelten Werte dienen fortan als Berechnungsgrundlage für die Mengengerüste von Bike+Ride bzw. Park+Ride (siehe Kapitel 3.2).

### 2.3 Eigentumsstrukturen

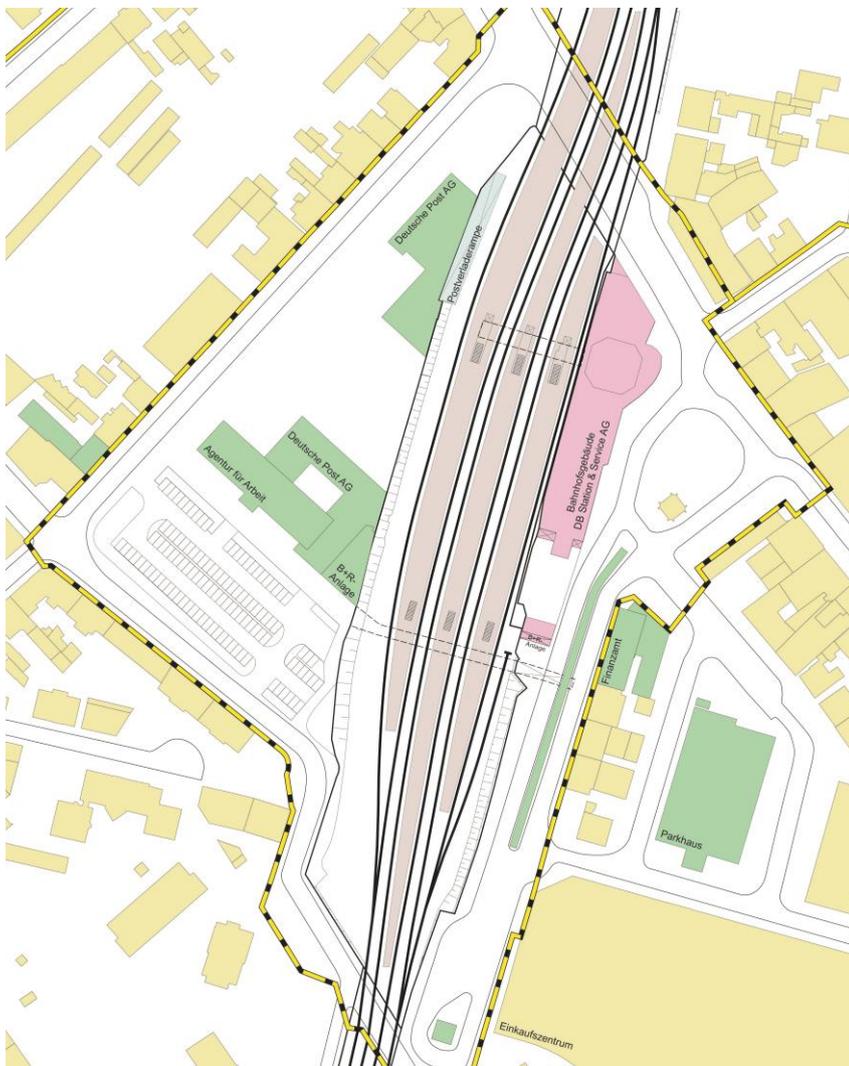


Abbildung 7: Ausschnitt des Analyseplans Eigentumsstrukturen

Die Flächen und Gebäude im Planumgriff befindet sich in der Regel entweder in städtischer Hand oder im Besitz der Deutschen Bahn AG (siehe Abbildung 7). So befinden sich die Flächen für den Bahnbetrieb im Eigentum der Deutsche Bahn Netz AG, während das Empfangsgebäude mit seinen Nebenbauten der DB Station & Service AG angehört. In öffentlicher Hand befinden sich südostseitig der ZOB einschließlich des Warthäuschens, der Baublock um das Finanzamt und das Parkhaus. Der ursprünglich im Privatbesitz befindliche Imbiss am Konrad-Adenauer-Platz wurde mittlerweile durch die Stadt erworben. Die nordwestseitig anschließenden Flächen bis zur Friedrichstraße/Färberstraße (mit Postgebäude) sind ebenfalls in kommunaler Hand. Unweit des Knotenpunktes Friedrichstraße/Färberstraße, jedoch außerhalb des Kernbereiches, befindet sich außerdem ein Jugendzentrum im Eigentum der Stadt.

Eine vollständige Übersicht kann dem entsprechenden Analyseplan „Eigentumsstrukturen“ des Planverzeichnisses im Teil C entnommen werden.

## **2.4 Vorhandene Planungen und Untersuchungen**

### **2.4.1 Verkehrliche Untersuchungen im Zuge der Sager-Viertel-Planungen**

Der Bebauungsplan Nr. 104 „Einkaufszentrum Sager-Viertel“ stellt die planungsrechtliche Grundlage der im Jahr 2015 eröffneten „Holsten-Galerie“ dar. Das Büro Masuch+Olbrisch Ingenieurgesellschaft für Bauwesen mbH erarbeitete im Jahr 2012 eine Verkehrstechnische Untersuchung im Umfeld des Einkaufszentrums, um das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen auf den vorhandenen Straßen zu überprüfen. Hierbei wurde unter anderem die Leistungsfähigkeit verschiedener Knotenpunkte betrachtet, um ggf. bauliche Maßnahmen zu empfehlen.

Zwar erfolgt die Hupterschließung des Einkaufszentrums über die Bahnhofstraße/Fabrikstraße, aber auch über den Konrad-Adenauer-Platz werden Verkehre über die Funktion als Bahnhofsvorplatz hinaus abgewickelt. Für die vorliegende Machbarkeitsstudie ist die teilräumliche Untersuchung des Konrad-Adenauer-Platzes von besonderer Bedeutung. So verweist die Verkehrstechnische Untersuchung bereits vor Eröffnung des Einkaufszentrums auf Abwicklungsdefizite hin, die mit dem geringen Stauraum für vom Kuhberg einbiegende Verkehre begründet werden. Gleichzeitig führen die konkurrierenden Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen – insbesondere der Fußverkehr vom Bahnhof, aber auch der Radverkehr entlang der Rendsburger Straße – zu Kapazitätsengpässen zulasten des Verkehrsflusses.

Für den Konrad-Adenauer-Platz hat die Verkehrstechnische Untersuchung verschiedene Knotenpunkt-konzepte erarbeitet, mit dem Ergebnis eines gestreckten Kreisverkehrs als Vorzugsvariante (siehe Abbildung 8). Demnach wurden nicht nur die bestehenden Fahrbahnen der Einrichtungsverkehre in der Bahnhofstraße, sondern auch Teile des Freiflächenbestands weitestgehend überplant, um die Abwicklungsprobleme aufzulösen.

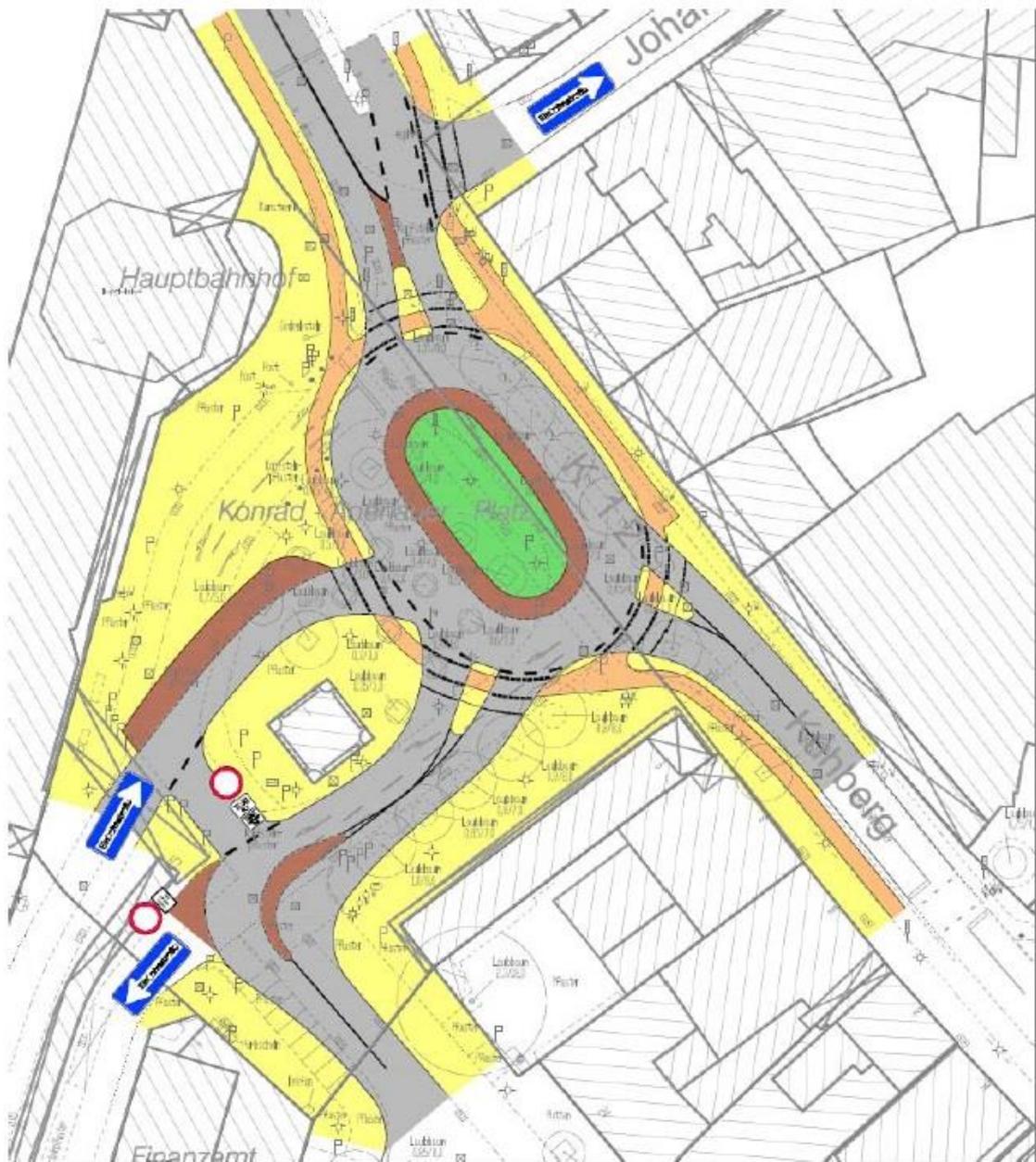


Abbildung 8: Konzept Konrad-Adenauer-Platz (Masuch+Olbrisch Ingenieurgesellschaft, 2012)

Die skizzierten Überlegungen zum Knotenpunktbereich des Konrad-Adenauer-Platzes unterstreichen die Notwendigkeit der Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes. Vor dem Hintergrund einer möglichen (Teil-)Verlagerung des ZOB ergeben sich jedoch weitere Möglichkeiten für die Umgestaltung, so dass in der vorliegenden Machbarkeitsstudie eigene Gestaltungsansätze entwickeln wurden.

## 2.4.2 Hauptbahnhof 2030

Der Bahnhof Neumünster ist schon seit mehreren Jahren Thema bei der Stadt, bei der Deutschen Bahn (insbesondere der DB Station&Service AG) und bei der NAH.SH. Im Januar 2019 starteten die genannten Akteure eine gemeinsame Projektgruppe zur Neugestaltung des Bahnhofs Neumünster. Im Rahmen von Projektentwicklungsworkshops fanden im zweimonatigen Turnus intensive Abstimmungen zwischen den Projektbeteiligten statt, zu denen auch themenabhängig weitere Akteure hinzugeladen wurden (u.a. Land Schleswig-Holstein, DB Netz, DB Energie, SWN, Taxibetriebe und sonstige Fachplaner\*innen). Die gemeinsam herausgearbeiteten Themenschwerpunkte bilden die Grundlagen für die Entwicklung der Verkehrsstation (Empfangsgebäudeentwicklung, Durchstich der nördlichen Personenunterführung und Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur) sowie für die Neuordnung des städtebaulich-verkehrlichen Umfeldes (ZOB, Bahnhofsvorplatz, Umgang mit den westlichen Entwicklungsflächen und Hochbauten). Während die Neuordnung des städtebaulich-verkehrlichen Umfeldes den Kernbestandteil der konzeptionellen Arbeit der zugrundeliegenden Machbarkeitsstudie darstellt, sind die Festlegungen im Rahmen der Entwicklung der Verkehrsstation als gegeben zu betrachten.

### ***Entwicklung des Empfangsgebäudes (EG)***

Das Bahnhofsgebäude im Eigentum der DB Station&Service AG, und die damit verbundene Eingangssituation zum Bahnhof wird von allen Projektbeteiligten als Defizit gesehen. Der bestehende Grundriss des Gebäudes schließt verschiedene Nutzungen (insbesondere Büronutzungen) aus. Daher fanden mehrere Abstimmungstermine statt, um die Planungen zum Empfangsgebäude und zur Machbarkeitsstudie zu synchronisieren. Die Planungsansätze der DB Station&Service AG werden wie folgt im weiteren Verlauf berücksichtigt:

- Erhalt der „Keksdose“ und Umbau zu einem Hotel (Ostseite); evtl. Aufstockung um zwei Geschosse
- Ersatz der Flachbauten durch einen teilweise dreigeschossigen Neubau (Ostseite); dabei Umsetzung eines ersten, noch unverbindlichen Raumprogramms (u.a. mit „Food Court“, Buchladen mit Reisezentrum, Bäcker, Drogerie, Blumenladen, Bank; in den Obergeschossen: Bundespolizei)
- eingeschossige Bebauung unmittelbar am PU Zugang (nur auf westlicher DB Fläche); Nutzungsideen sind DB Service-Store, Dienstleistung, Bahnhofsmision

### ***Durchstich der nördlichen Personenunterführung***

Der Durchstich der nördlichen Personenunterführung wurde sowohl für die Entwicklung der Verkehrsstation als auch für die Neuordnung des städtebaulich-verkehrlichen Umfeldes von allen Projektbeteiligten früh als Schlüsselprojekt erkannt. Dementsprechend hat die NAH.SH eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel der Untersuchung baulicher Möglichkeiten und des Erkennens möglicher Risiken in Auftrag gegeben. In diesem Zusammenhang wurde deutlich, dass ein Rückbau der entbehrlichen Verladerampe neben dem avisierten Ausgang am nordwestlichen Ende der Personenunterführung variantenunabhängig notwendig ist.

### ***Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur***

Für die Verkehrsstation ist die Erneuerung der drei Mittelbahnsteige, die barrierefreie Modernisierung der Zugangsanlagen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Erneuerung der Bahnsteigdächer am Gleis 3-4 und Gleis 5-6 bis zur avisierten Inbetriebnahme im Jahr 2025/2026 vorgesehen. Der Bahnsteig 1 soll wegen des Einsatzes neuer Fahrzeuge bereits bis 2023 in Betrieb gehen; die Modernisierung soll nach Möglichkeit zeitlich vorgezogen werden. Die konzeptionelle Phase der vorliegenden Machbarkeitsstudie bleibt von den hier skizzierten Maßnahmen zum Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur unberührt.

Im Austausch mit DB Energie GmbH (Stand: Dezember 2020) wurde der Standort für eine neue Trafostation (TST) abgestimmt. Der Standort für das Bauwerk wird planzeichnerisch bei der Variantenerarbeitung übernommen. Es wird so nah wie möglich an der Kurve Färberstraße/Hinter der Bahn und so weit wie möglich in den Bahndamm verortet.

## **2.5 SWOT-Analyse**

Die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dient der Zusammenfassung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme.

### ***Stärken***

- zentrumsnahe Lage mit Anbindung an Kuhberg als wichtige Fußwegeverbindung
- heterogene Nutzungsstrukturen auf südöstlicher Bahnhofseite
- zusätzliche Belebung des östlichen Bahnhofsviertels durch Eröffnung des Einkaufszentrums „Holsten-Galerie“ im Jahr 2015
- vergleichsweise hohes Maß an (überplanbaren) Freiflächen auf Bahnhofswestseite bei Rückbau entbehrlicher Anlagen (Verladerampe)
- vergleichsweise hoher Anteil des Fußgängerverkehrs am Modal Split bei gleichzeitig geringem Anteil des MIV

### ***Schwächen***

- Bahnhof erzeugt eine städtebauliche Barriere und unterstützt somit Trennwirkung zwischen den nordwestlich bzw. südöstlich angrenzenden Stadtvierteln
- Keine bzw. kaum qualifizierte und/oder für die Öffentlichkeit zugängliche Grünräume
- Freiflächen am Konrad-Adenauer-Platz dienen der verkehrlichen Funktionalität zu Lasten der Aufenthaltsqualität
- Beengte Platzverhältnisse am ZOB beeinträchtigen Verkehrssicherheit, Betriebsfähigkeit und Aufenthaltsqualität im hohen Maße
- Unübersichtlich und dezentral angeordnete Überliegeplätze (Bus)
- Kein lückenloses Radwegenetz (Radfahrer frei auf dem Gehweg im Bereich Kuhberg)

- Geringer Anteil des Radverkehrs am Modal-Split
- Einrichtungsverkehre im südostseitigen Nebennetz schränken die Orientierung insbesondere bei Ortsfremden ein
- Parksuchverkehr kann dem Quell- und Zielverkehr auf der südöstlichen Bahnhofseite nicht eindeutig zugeordnet werden

### **Chancen**

- Durchstich der nördlichen Personenunterführung vereinfacht die nordwestseitige Erschließung und wirkt der städtebaulichen Trennung entgegen
- Städtebauliche Neuordnung auf beiden Bahnhofseiten durch ZOB-Verlagerung; dabei Entspannung der konkurrierenden Nutzungsansprüche auf südostseitigen Verkehrsflächen
- Belebung der Bahnhofswestseite durch städtebauliche Nachverdichtung
- Stärkung des Umweltverbunds durch Schaffung eines attraktiven Angebots; dabei Ausbau und Optimierung des B+R-Bestands (insbesondere qualitative Verbesserung auf Bahnhofssostseite) sowie Erhöhung der Fahrgastfreundlichkeit des ÖPNV
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch umfassende Neugestaltung der Freiflächen im Kernbereich

### **Risiken**

- Verdichtung der nordwestlichen Bahnhofseite erzeugt zusätzliches Verkehrsaufkommen
- Nachverdichtung darf nicht in Konkurrenz zu den Entwicklungen des Empfangsgebäudes treten (Bedeutungsverlust des EG)
- Überplanung des Hauptpostamtes setzt bei nicht adäquatem Ersatz ggf. Nutzungsaufgabe voraus.
- Parksuchverkehr weicht auf andere Straßenräume aus

## **3 Planungsziele**

Die Darstellung der Planungsziele erfolgt zunächst auf Grundlage der Erörterung des städtebaulich-verkehrlichen Leitbilds. Darauf aufbauend werden die Flächenbedarfe und Mengengerüste für die verschiedenen Verkehrsträger bestimmt.

### **3.1 Städtebauliches und verkehrliches Leitbild**

Wie bereits in der Bestandsaufnahme dargestellt, besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Neuordnung des städtebaulich-verkehrlichen Umfelds mit der mit der Entwicklung der Verkehrsstation. Hier von besonderer Bedeutung sind die Entwicklung des Empfangsgebäudes und der Durchstich der nördlichen Personenunterführung. Bei-

de Projekte führen zu der Notwendigkeit, die Eingangsbereiche sowohl auf der südöstlichen als auch auf der nordwestlichen Bahnofsseite neu zu definieren. Damit einher geht die konzeptionelle Frage nach der Beseitigung städtebaulicher und verkehrlicher Missstände des Bahnhofsumfeldes. Aus dem Anspruch an die städtebauliche Aufwertung des Umfeldes bei gleichzeitiger Neuordnung der Verkehrsfunktionen ergeben sich folgende Bearbeitungsthemen:

### ***Leitideen für die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes***

- Umgang mit den nordwestseitigen Hochbauten: Erhalt des Posthochhauses als Vorzugslösung, aber keine Bedingung (u. a. abhängig von den Varianten zum Busbahnhof)
- Neuordnung der nordwestseitigen brachliegender oder untergenutzten Flächen: Umgang mit dem Parkplatz steht in Abhängigkeit zu der städtebaulichen Entwicklung (Bebauungsdichte); Neuordnung der Brachflächen steht in Abhängigkeit zu den Varianten zum Busbahnhof
- Bahnhofsvorplatz: Konrad-Adenauer-Platz als städtischer Platz mit möglichst hoher Aufenthaltsqualität

### ***Leitideen für die Neuordnung der Verkehrsfunktionen***

- Busverkehr:
  - Differenzierung in Stadt- und Regionalverkehr (Verlagerung des Busverkehrs betrifft entweder Stadt- oder Überland- bzw. Regionalverkehr)
  - unabhängig davon werden infolge einer Abstimmung mit der SWN (Stand: November 2020) am Konrad-Adenauer-Platz zusätzliche Haltebereiche für den Ausstieg benötigt (Verkürzung der Wege/Zeiten für Fahrgäste in/aus Richtung Großflecken und Innenstadt)
- Bike+Ride:
  - Erhöhung der B+R-Kapazitäten auf Grundlage der Modal-Split-Anteile; dabei Berücksichtigung unterschiedlicher Szenarien
  - Gewährleistung einer ausreichenden Anzahl an gesicherten Stellplätzen sowie Serviceeinrichtungen (Reparaturservice, ggf. Fahrradstation/Verleih)
- Berücksichtigung der betrieblich-funktionalen Sicht der Taxiunternehmer\*innen und -fahrer\*innen:
  - Standort der Taxis möglichst nah am Bahnofszugang am Konrad-Adenauer-Platz
  - kurze, direkte Umsteigebeziehung zum Überlandverkehr „Kielius“ (Taxiverknüpfung auf der Ostseite)
  - keine Aufteilung der Taxistellplätze auf Südost- und Nordwestseite, um Verwirrung unter den Fahrgästen und Konflikte unter den Taxifahrer\*innen zu vermeiden
- Park-Ride:
  - die Anzahl der Pkw Stellplätze ist von der Nachfrage, aber in hohem Maße auch von der verkehrspolitischen Zielsetzung abhängig
  - neben dem Wunsch, den Pendlern ein adäquates Angebot zur Verfügung zu stellen, steht das Ziel, keine zusätzlichen Verkehre in die Innenstadt zu ziehen
- Kiss+Ride: Bring- und Holverkehre schwerpunktmäßig auf der Ostseite

### 3.2 Flächenbedarfe und Mengengerüste

Die Ermittlung der Flächenbedarfe und Mengengerüste für den Bus- und Taxibetrieb erfolgt auf Basis einer Vielzahl fachlicher Abstimmungsrunden mit der SWN im November 2020 bzw. mit den Taxibetrieben im Juli 2020. Für den ruhenden Verkehr (P+R und B+R) werden die Mengengerüste anhand einer Ableitung der prognostizierten SPNV-Fahrgastzahlen und der Modal Split-Anteile nach unterschiedlichen Szenarien („konservativ“ / „Verkehrswende“) berechnet.

#### **Bus**

- Insgesamt ca. 14 Haltestellen
- Differenzierung in Stadt und Regionalverkehr (inkl. Fernbus und „Kielius“); Stadtverkehr mit 10 Haltestellen und 4 bis 5 Pausenplätze (teilweise für 18m-Gelenkbusse), Regional- und Überlandverkehr mit 4 Haltestellen und 2 bis 3 Pausenplätze
- Zusätzliche Haltestellen für den Stadtbusverkehr am Konrad-Adenauer-Platz mit beidseitigen Busbuchten für jeweils einen 18m-Gelenkbus)

#### **Taxi**

- Ca. 6 Stellplätze am Konrad-Adenauer-Platz mit Fahrgasteinstieg am Gehweg (nicht auf der Fahrbahn)
- Beibehaltung der heutigen Anzahl an Nachrückern in der Kaiserstraße

#### **B+R**

- Ableitung erfolgt aus prognostizierten Fahrgastzahlen und aus Modal Split-Anteilen; dabei auch Berücksichtigung der Szenarien („konservativ“ / „Verkehrswende“)
- In der Planung berücksichtigter Wert in Höhe von 920-B+R-Stellplätzen (siehe Tabelle 4) orientiert sich an den Prognosewerten mit veränderten Fahrgastaufkommens und Modal Split-Anteilen (arithmetisches Mittel aus den Szenarien 1b/2a/2b)

*Tabelle 4: B+R-Bedarf auf Grundlage des arithmetischen Mittels aus den Szenarien 1b/2a/2b*

Zubringersystem	Bike+Ride (Bedarf)
Szenario 1a	380
Szenario 2a	520
Szenario 1b	950
Szenario 2b	1.290
In der Planung berücksichtigter Wert	920

### **P+R**

- Ableitung erfolgt wie für B+R aus Fahrgastzahlen und aus Modal Split-Anteilen
- In der Planung berücksichtigter Wert in Höhe von 190-P+R-Parkplätzen (siehe Tabelle 5) orientiert sich an den Prognosewerten mit veränderten Fahrgastaufkommens und Modal Split-Anteilen (arithmetisches Mittel aus den Szenarien 1b/2a/2b)

*Tabelle 5: P+R-Bedarf auf Grundlage des arithmetischen Mittels aus den Szenarien 1b/2a/2b*

Zubringersystem	Park+Ride (Bedarf)
Szenario 1a	190
Szenario 2a	260
Szenario 1b	130
Szenario 2b	170
In der Planung berücksichtigter Wert	190

### **Alternative Mobilität**

- Die Entwicklung zu gemeinschaftlichem Fahren (Car Sharing mit freier/stationsgebundener Flotte, Mitfahrgemeinschaften etc.) ist nicht separat zum P+R-Bedarf dargestellt, da davon ausgegangen werden kann, dass der damit verbundene Parkplatzbedarf gering ist bzw. in den nahegelegenen Parkhäusern abgedeckt werden kann

## **4 Planungskonzept**

Das Planungskonzept beinhaltet eine Zusammenfassung der verschiedenen Planungsphasen, welche in die Betrachtung und Diskussion der städtebaulichen Entwicklungsszenarien mündet. Mit der Erläuterung der Vorzugsvariante gehen schließlich die verkehrlichen Detailbetrachtungen einher.

### **4.1 Variantenbetrachtung**

Die Erarbeitung der Vorzugsvariante erstreckt sich über drei Planungsphasen. Da die Flächenverfügbarkeit für die städtebauliche Entwicklung im hohen Maße von der zukünftigen Organisation des ZOB abhängig ist, wurde in der ersten Phase „Variantenfamilien“ die Aufteilung des Busverkehrs auf die nordwestliche bzw. südöstliche Bahnhofseite als zentrales Thema untersucht.

## 1. Planungsphase: „Variantenfamilien“

- Variantenfamilie A: Verlagerung des Stadtverkehrs auf die Nordwestseite und Beibehaltung des Regional-/Überlandverkehrs auf der Südostseite
- Variantenfamilie B: Verlagerung des Regional/Überlandverkehrs auf die Nordwestseite und Beibehaltung des Stadtverkehrs auf der Südostseite
- Variantenfamilie C: Verlagerung des gesamten Busverkehrs (Stadt und Regional-/Überlandverkehr) auf die Westseite

In der Konsequenz wurde im Rahmen der Abstimmungen in den Projektentwicklungsworkshops zwischen der Stadt Neumünster, der DB Station&Service AG und der NAH.SH sowie durch vorgelagerte Gespräche mit der SWN Verkehr GmbH die Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die nordwestliche Bahnhofsseite bei Beibehaltung des Regional-/Überlandverkehrs auf der südöstlichen Bahnhofsseite (Variantenfamilie A) als Grundlage für die weitere Variantendiskussion festgelegt (siehe Abbildung 9).

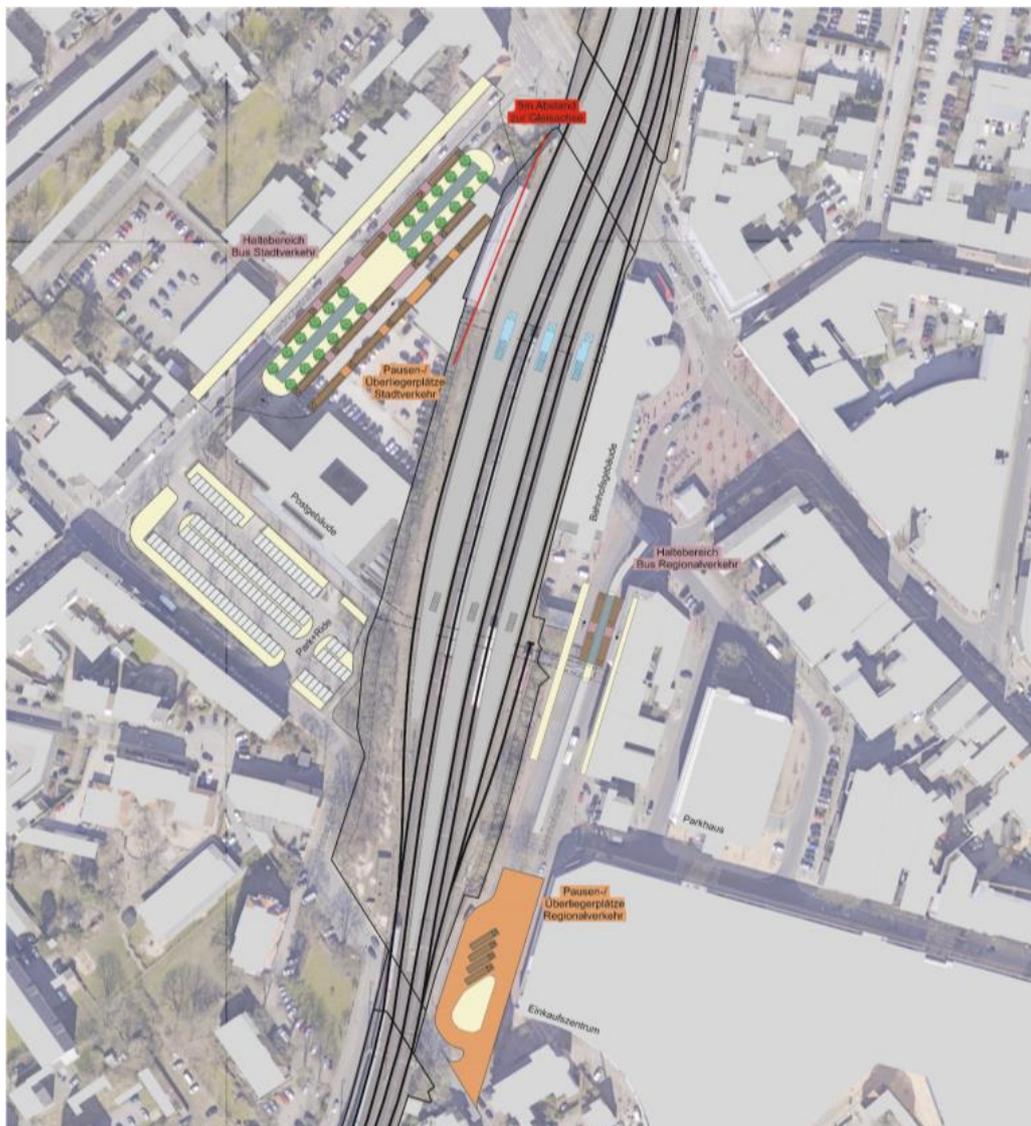


Abbildung 9: Variantenfamilie A

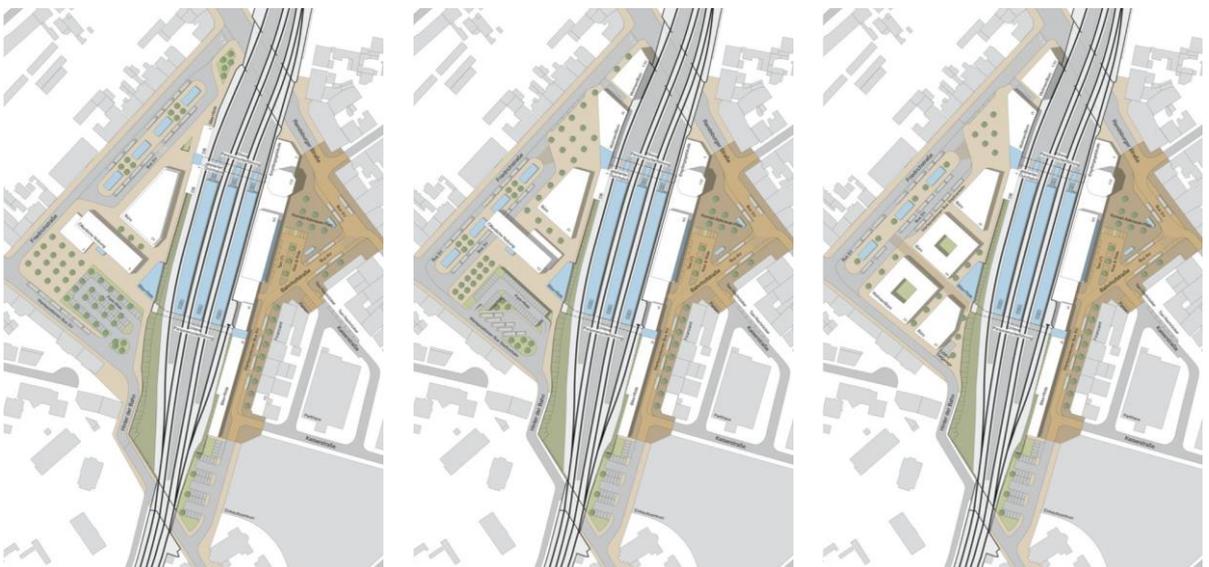
## 2. Planungsphase „Testentwürfe“

In der zweiten Phase „Testentwürfe“ wurde die Lage und die Erschließung des ZOB auf Grundlage der Variantenfamilie A konkretisiert. Hieran geknüpft sind städtebauliche Aussagen zum Umgang mit den westlichen Hochbauten sowie die Berücksichtigung der Planungsansätze der DB Station&Service AG für die Entwicklung des Empfangsgebäudes. In der zweiten Planungsphase sind mehrere Varianten (mit Untervarianten) erarbeitet worden:

- Variantenabhängige Lage und Erschließung des Busbahnhofs
- Variantenabhängige Lösung für die Bike+Ride-Funktion (Fahrradparkhaus oder dezentrale Lösung mit mehreren Anlagen unterschiedlicher Größe)
- Variantenabhängiger Umgang mit dem Post-Hochbau
- städtebaulichen Entwicklung mit variantenabhängigen Aussagen zur Bebauungsdichte; insbesondere zum Umgang mit dem Parkplatz an der Färberstraße
- Variantenunabhängige Lage der Regionalbushaltestellen unmittelbar am Konrad-Adenauer-Platz
- Variantenunabhängige Pausenplätze (Regionalbus) im Bereich des heutigen Busbahnhofs (Bahnhofstraße)
- Variantenunabhängige, zusätzliche Haltestellen für die Stadtbuslinien am Bahnhofsvorplatz (Rendsburger Straße/Kuhberg)

Die Bandbreite der Testentwürfe reicht von einer verkehrlichen geprägten „Mobilitätsdrehzscheibe“ bis zu einem städtebaulich verdichteten „neuen Stadtquartier“.

Da die Varianten 4 bis 6 eine Weiterentwicklung der Varianten 1 bis 3 darstellen, beschränkt sich die Rückschau auf die drei erstgenannten Varianten (siehe Abbildung 10, 11).



Abbildungen 10-12: Testentwürfe mit den Varianten 4 bis 6 (von links nach rechts)



Abbildungen 13-15: 3D-Visualisierung der Testentwürfe für die Varianten 4-6 (von oben nach unten)

### 3. Planungsphase „Städtebauliche Entwicklungsszenarien“

Die dritte Phase „städtebauliche Entwicklungsszenarien“ diente unter Berücksichtigung der erarbeiteten Testentwürfe der Weiterentwicklung zu einer Vorzugsvariante. Hierbei wurde der Fokus auf die aus den Testentwürfen abgeleitete Idee des Erhalts des Post-Hochhauses (Variante I) bzw. des Ersatzes für den Post-Hochbau (Variante II) gerichtet. Dabei wurde jeweils eine Untervariante erarbeitet, die entweder einen Erhalt (A) oder eine Bebauung (B) des benachbarten Parkplatzes an der Färberstraße vorsieht. Zusammengefasst ergibt sich daraus folgende Bandbreite:

- Variante I A: Erhalt Postgebäude / Erhalt Parkplatz
- Variante I B: Erhalt Postgebäude / Bebauung Parkplatz
- Variante II A: Ersatz Postgebäude / Erhalt Parkplatz
- Variante II B: Ersatz Postgebäude / Bebauung Parkplatz

Die vollständigen Lagepläne zur Variantenbetrachtung der städtebaulichen Entwicklungsszenarien kann dem Planteil C entnommen werden. Im Folgenden werden Ausschnitte der entsprechenden Lagepläne (siehe Abbildung 12-15) und die 3D-Visualisierungen (siehe Abbildung 16-19) dargestellt:

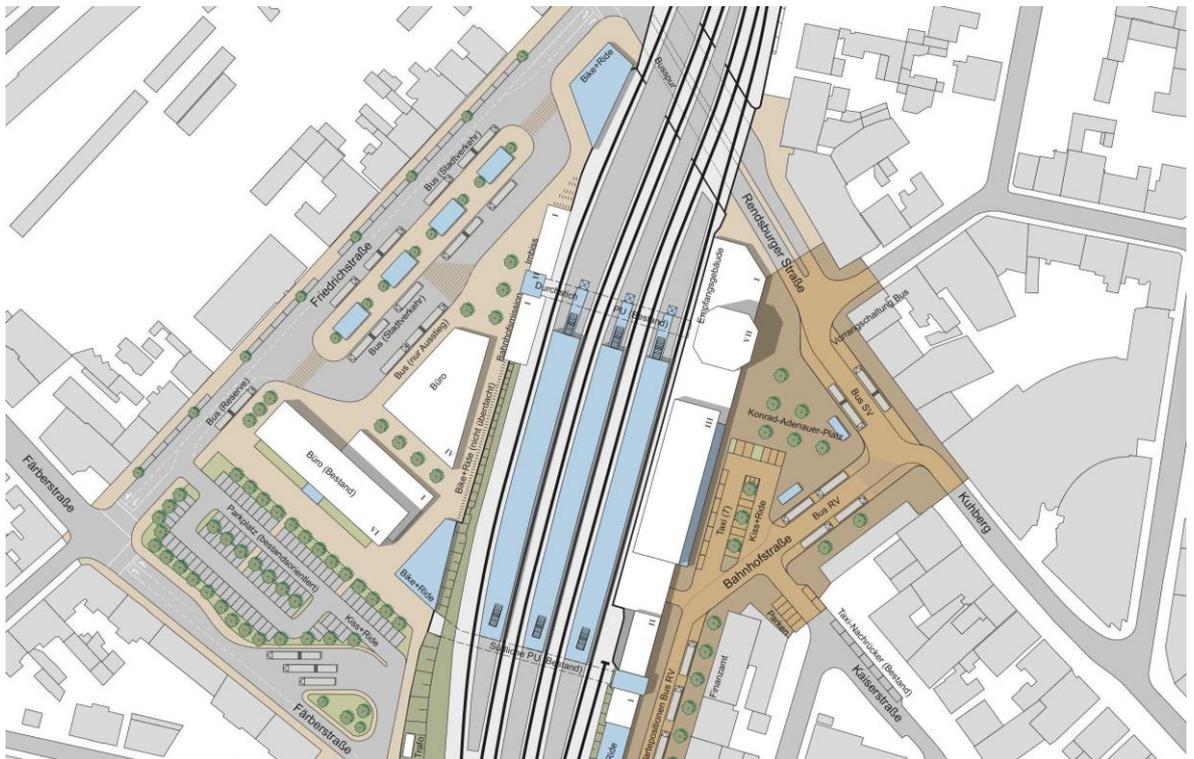


Abbildung 16: Ausschnitt des Lageplans I A – Erhalt Postgebäude / Erhalt Parkplatz

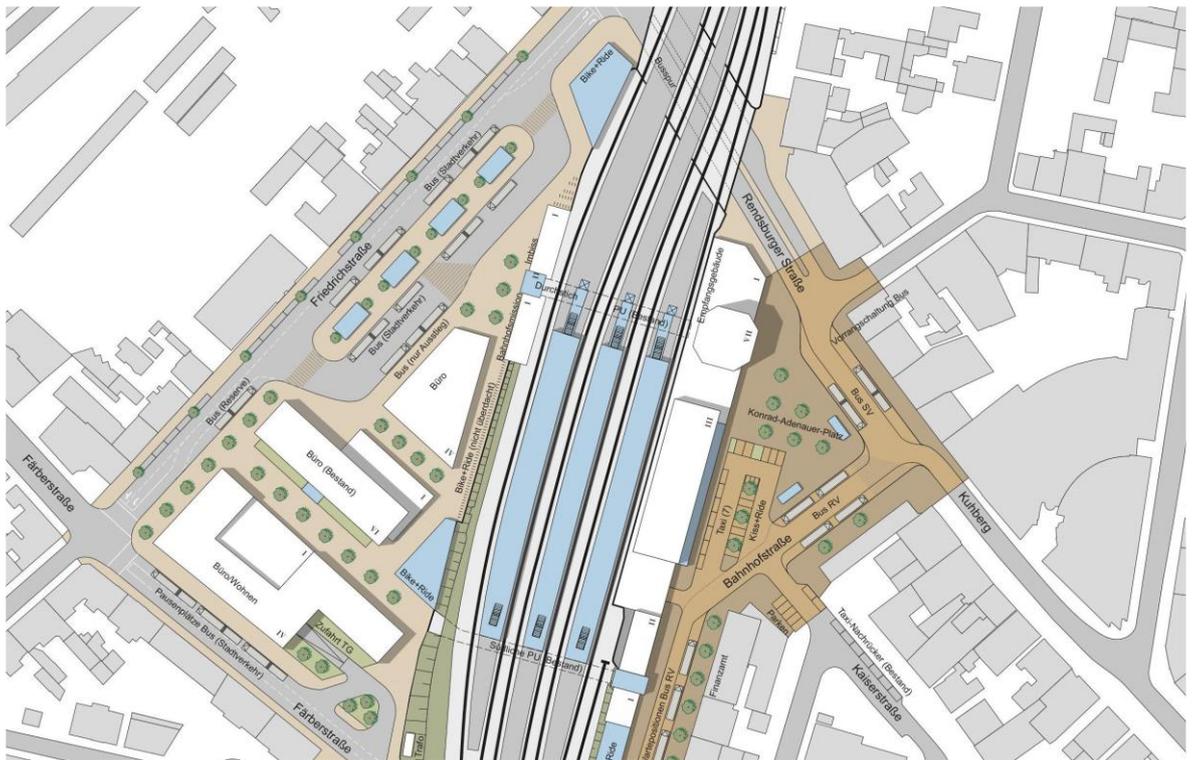


Abbildung 17: Ausschnitt des Lageplans I B - Erhalt Postgebäude / Bebauung Parkplatz

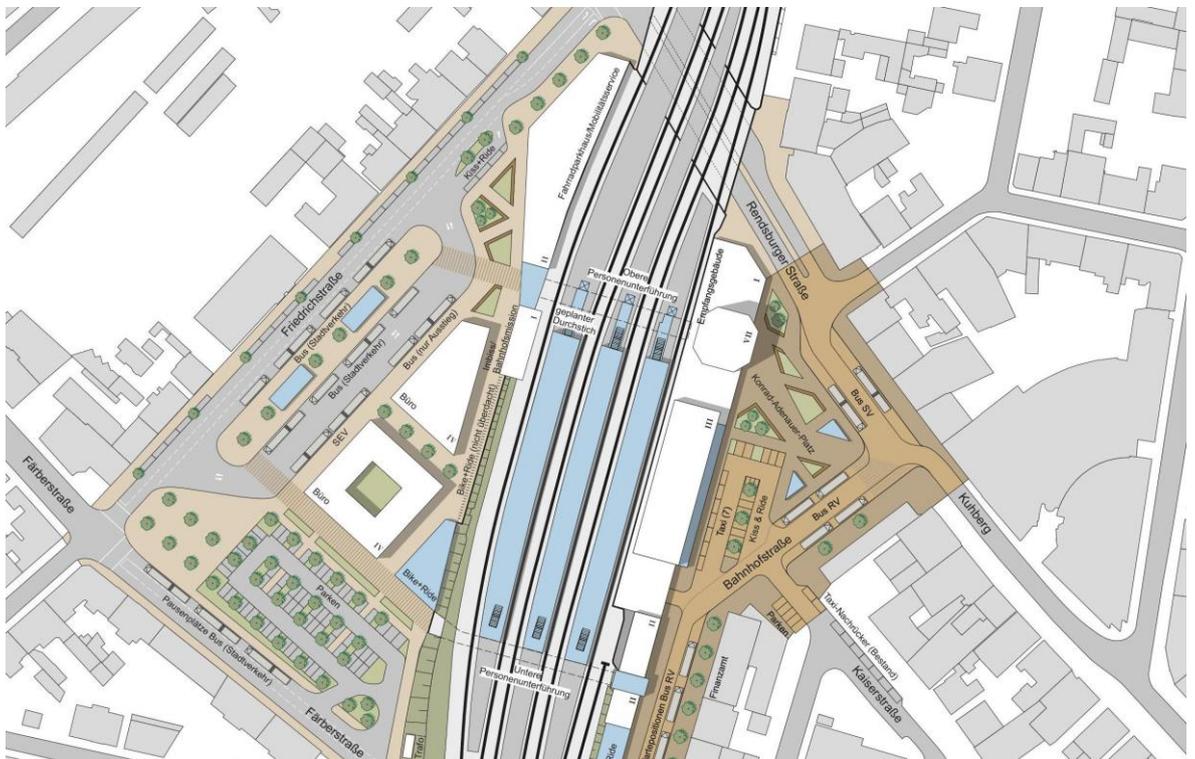


Abbildung 18: Ausschnitt des Lageplans II A - Ersatz Postgebäude / Erhalt Parkplatz

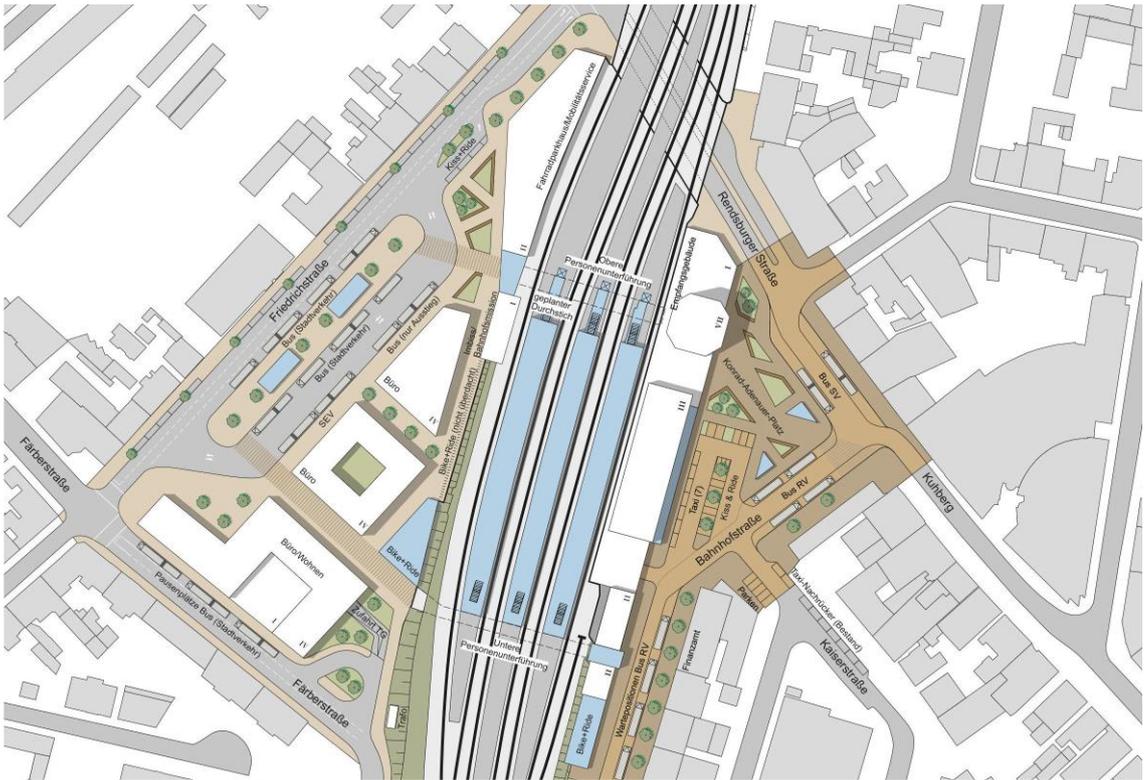


Abbildung 19: Ausschnitt des Lageplans II B – Ersatz Postgebäude / Bebauung Parkplatz



Abbildung 20: 3D-Visualisierung von Entwicklungsszenario I A (Blick von Südwesten)



Abbildungen 21-23: 3D-Visualisierungen der Entwicklungsszenarien IB, IIA und II B (Blick von Südwesten)

## 4.2 Variantendiskussion

Um aus den Varianten der städtebaulichen Entwicklungsszenarien eine Vorzugsvariante bestimmen zu können, werden zunächst die notwendigen Bewertungsindikatoren bestimmt. Im Anschluss werden diese den Entwicklungsszenarien in Form eines Bewertungsschemas gegenübergestellt.

### 4.2.1 Bewertungsindikatoren

Bei der Auswahl der Bewertungsindikatoren werden sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt:

- Verkehrliche Lösung im südostseitigen Schwerpunktbereich um den Konrad-Adenauer-Platz als Bahnhofsvorplatz
- Optimierung des Busverkehrs (Kapazitäten, Busspur in der Rendsburger Straße und Vorrangschaltung am Konrad-Adenauer-Platz)
- Lage und Erreichbarkeit der Fahrradabstellmöglichkeiten
- Entwicklungschancen für das Postgebäude (Wirtschaftlichkeit)
- Umgang mit dem Parkplatz neben dem Postgebäude
- Freiraumplanerische Aufwertung des Konrad-Adenauer-Platzes (Belebung, Attraktivität, Aufenthaltsqualität)

### 4.2.2 Bewertungsschema

*Tabelle 6: Bewertungsschema für die städtebaulichen Entwicklungsszenarien*

Variantendiskussion	Variante I A	Variante I B	Variante II A	Variante II B
Verkehrliche Lösung Konrad-Adenauer-Platz	Lösung für die Ostseite bzw. den Konrad-Adenauer-Platz ist in allen Varianten weitgehend identisch (Verkehrsberuhigung, Aufhebung der Insellösung und Abkehr von den Einrichtungsverkehren)			
Optimierung des Busverkehrs	Erschließung der Mittelinsel für den Stadtverkehr über 2 Achsen variantenübergreifende Mengengerüste zusätzliche Reserve-Halteposition in der Friedrichstraße Busspur in der Rendsburger Straße und Vorrangschaltung am Konrad-Adenauer-Platz ist in allen Varianten möglich		Erschließung der Mittelinsel für den Stadtverkehr über 3 Achsen variantenübergreifende Mengengerüste zusätzliche Unterbringung von Haltebereichen für Schienenersatzverkehr Busspur in der Rendsburger Straße und Vorrangschaltung am Konrad-Adenauer-Platz ist in allen Varianten möglich geringfügige Vorteile in Bezug auf die Einmündungssituation Fried-	

			richstraße/Rendsburger Straße (jedoch nicht entscheidungsrelevant)	
Lage und Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen	Lage der großen Fahrradabstellanlage ist günstig  Dezentrale Anordnung weiterer B+R-Angebote		Lage des Fahrradparkhauses ist günstig  Zentrale Anordnung weiterer B+R-Angebote	
Entwicklung für das Postgebäude	Kernsanierung des 6-geschossigen Postgebäudeteils mit Rück- und Ersatzbau des 1-geschossigen Anbaus  Nach derzeitigen Erkenntnissen die wirtschaftlichere Lösung		Ersatz des 6-geschossigen Postgebäudeteils durch geschlossenen 4-geschossigen Büroblock mit Innenhofbegrünung  Nach derzeitigen Erkenntnissen die nicht wirtschaftlichere Lösung	
Umgang mit dem Parkplatz neben Postgebäude	Weitestgehend (bestandsorientierter) Erhalt des Parkplatzes	1- bis 4-geschossiger Wohn-/Büro-Komplex mit Tiefgarage	Weitestgehend Neubau des Parkplatzes	1- bis 4-geschossiger Wohn-/Büro-Komplex mit Tiefgarage
Städtebauliche Lösung Konrad-Adenauer-Platz	Straßenraum ist höhennivelliert  Betonung der Wegeverbindung Bahnhof – Kuhberg durch Freihalten der geschaffenen städtebaulichen Freiräume		Straßenraum ist höhennivelliert  Betonung der Wegeverbindung durch Gliederung der geschaffenen städtebaulichen Freiräume mit Hilfe von Aktionsflächen	

### 4.2.3 Vorzugsvariante

Die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der Kernvarianten I und II ist mit der Stadt Neumünster und der Stadtwerke Neumünster GmbH abgestimmt. Alle Varianten sind außerdem mit den Planungen der DB Station&Service AG vereinbar. Unter den Akteuren der Stadt Neumünster, der Deutschen Bahn AG, der NAH.SH und dem beauftragten Planungsbüro besteht Einigkeit, dass die Entscheidung zwischen den Varianten I und II vor allem von der Frage abhängt, ob eine Kernsanierung oder ein Abriss/Neubau des Postgebäudes wirtschaftlicher ist. Unabhängig davon ist die Bebauung der Parkplatfläche (Untervariante B) eine längerfristige städtebauliche Option, deren Bewertung vor allem von den damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten (Idee: Verwaltung oder Hochschulcampus) abhängt. Dabei sind die Auswirkungen eines neuen Stadtquartiers auf das Zentrum am Großflecken zu berücksichtigen.

Nach der derzeitigen Erkenntnislage stellt ein Erhalt und eine (Kern-)Sanierung des Postgebäudes, das weiterhin durch die Agentur für Arbeit genutzt werden soll, die wirtschaftlichere Lösung dar (Variante I als Vorzugsvariante). Sollte sich herausstellen, dass ein Abriss und Neubau doch wirtschaftlicher ist, stellt Variante II eine adäquate Lösung dar.

## 4.3 Verkehrliche Detailbetrachtungen

Während die städtebaulichen Grundgedanken der Vorzugsvariante I im Rahmen der Variantenbetrachtung und -diskussion vordergründig dargestellt wurden, werden nun verkehrliche Fragen näher beleuchtet. Mit der Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die nordwestliche Bahnhofseite steigen die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rendsburger Straße/Friedrichstraße. Aus diesem Grund wird die verkehrliche Qualität an diesem Knotenpunkt untersucht. Des Weiteren werden die Maßnahmen für den MIV mit P+R bzw. für den NMIV mit B+R mit detaillierten Angaben zu den zukünftig möglichen Mengengerüsten hinterlegt.

### 4.3.1 Verkehrliche Qualität an den Knotenpunkten

Zur überschlägigen Abschätzung des benötigten Abstands der Einfahrt in den Busbahnhof von der Einmündung der Friedrichstraße in die Rendsburger Straße wurde die Staulänge bei Rot-Ende gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) ermittelt. Grundlage der Berechnung ist das Zahlenmaterial aus der Verkehrsuntersuchung zum „B-Plan Nr. 104 – Einkaufszentrum Sager-Viertel, Neumünster“ (siehe auch Kapitel 4.2.1).

Ausgangspunkt dieser verkehrlichen Detailbetrachtung ist die Bestandssituation (eine Fahrspur aus Richtung Friedrichstraße, markiert als „links und rechts ab“). Diese Fahrspur geht mit einer Verkehrsstärke von  $q = 100$  Fz/h (Stand: 2011) in die Untersuchung ein. In Ermangelung eines aktuellen Werts wird  $q = 100$  Fz/h auch der Berechnung der Staulänge zu Grunde gelegt. Die Sperrzeit (Länge der Rotphase) wird wie im Bestand beibehalten:  $t_s = 50$  s.

Die Verkehrliche Machbarkeitsstudie geht davon aus, dass die Fahrspur „links und rechts ab“ in zwei separate Fahrspuren aufgeteilt wird, was sich auf die Staulänge auswirkt. Die genaue Aufteilung der Verkehrsströme auf die beiden Richtungen ist nicht bekannt, daher wurden verschiedene Alternativen untersucht. Bei der Betrachtung der Variante 50/50 (gleichmäßige Verteilung der 100 Fz/h auf beide Richtungen) zeigt sich, dass die maximale Staulänge 18m beträgt.

Aufgrund der Verkehrsstärken des durchgehenden Verkehrs auf der Rendsburger Straße lässt sich jedoch vermuten, dass ein Großteil der Fahrzeuge nach rechts in Richtung Innenstadt abbiegen wird. Bis zu einer Verteilung 45/55 (also 55% Rechtsabbieger) ergeben sich für beide Fahrspuren Staulängen von 18m. Ab einer Verteilung von 40/60 (60% Rechtsabbieger) reduziert sich die Staulänge der Linksabbieger auf 12m. In diesem Szenario bleibt die Staulänge der Rechtsabbieger bei 18m. Ab einer Verteilung von 25/75 (75% Rechtsabbieger) steigt die Staulänge auf der Rechtsabbiegespur wieder auf 24m.

Die Auswirkungen der Verteilung der Verkehrsströme auf die Staulänge zeigt Tabelle 7:

*Tabelle 7: Verkehrsströme und Staulängen am Knoten Rendsburger Str./Friedrichstr.*

Verteilung „links ab“ / „rechts ab“	Staulänge „links ab“	Staulänge „rechts ab“
0/100	0	24
10/90	6	24
15/85	6	24
20/80	12	24
25/75	12	24
30/70	12	18
40/60	12	18
45/55	18	18
50/50	18	18
55/45	18	18
60/40	18	12
70/30	18	12
75/25	24	12
80/20	24	12
85/15	24	6
90/10	24	6
100/0	24	0

Es zeigt sich, dass die Verteilung auf die Fahrtrichtungen von hoher Bedeutung für die Staulänge der einzelnen Fahrspuren ist. Bei Ansatz einer Gesamtverkehrsstärke von 100 Fz/h beträgt die maximale Staulänge 24m.

#### 4.3.2 Maßnahmen für den MIV / P+R

Die wesentliche Änderung für die zukünftige Führung des Kraftfahrzeugverkehrs besteht in der verkehrlichen Neuordnung des Konrad-Adenauer-Platzes. Statt einer getrennten Ein- und Ausfahrt im Einrichtungsverkehr wird die Bahnhofstraße über den Kuhberg bzw. über die Rendsburger Straße zukünftig über eine Zufahrt im Zweirichtungsverkehr angeschlossen. Der Abschnitt zwischen der Einmündung in die Bahnhof-

straße bis zum Bahnhofsvorplatz mit den Haltebereichen für Bring- und Holverkehre (10), Taxi (7) und Behindertenparkplätze (2) hat eine Fahrbahnbreite von 7m (exklusive Bushaltespuren). Der Abschnitt zwischen den Anschlüssen zur Kaiserstraße ist dem Regional- und Überlandverkehr vorbehalten. Ab dem Einkaufszentrum ist die Bahnhofstraße wieder für den MIV geöffnet.

Für die Ausweisung des verkehrsberuhigten Bereiches am Konrad-Adenauer-Platz wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h empfohlen.

Die Park+Ride-Kapazitäten werden im Folgenden zusammengefasst:

- 87 Parkplätze auf P+R-Anlage an der Färberstraße (Nordwestseite)
- 23 Parkplätze (Längsaufstellung) am Fahrbahnrand der Friedrichstraße (Nordwestseite)
- 30 Parkplätze zwischen Bahnanlage und Einkaufszentrum (Südostseite)

#### 4.3.3 Maßnahmen für den NMIV / B+R

Die verkehrsberuhigte Begegnungszone am Konrad-Adenauer-Platz beruht auf dem Prinzip der gleichberechtigten und konfliktarmen Nutzung des weitestgehend beschilderungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer\*innen. Das Absenken der Borde (Höhennivellierung zwischen Fahrbahn und Seitenraum- bzw. Platzfläche) erhöht den Komfort für den Fußgängerverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Mit den in der Vorzugsvariante I A dargestellten Radabstellanlagen geht eine dezentrale Anordnung der Standorte zur Deckung der 920 benötigten B+R-Stellplätze (siehe Kapitel 3.2) einher. Eine konkrete Bestimmung der B+R-Stellplatz-Anzahl obliegt der Entwurfsplanung für die zu errichtenden Radabstellanlagen. Für die in der Vorzugsvariante abgebildeten Radabstellanlagen wird an dieser Stelle eine grobe Mengenschätzung vorgenommen, bei der auch nicht überdachte Anlehnbügel als „Überlauf-Kapazität“ enthalten sind:

- ca. 320 B+R-Stellplätze in gesicherter und überdachter Sammelschließanlage am Bahnkörper zwischen südlicher Personenunterführung und Einkaufszentrum (Ostseite)
- ca. 340 B+R-Stellplätze in gesicherter und überdachter Sammelschließanlage am Bahnkörper nahe des Knotenpunktes Rendsburger Straße / Friedrichstraße (Westseite)
- ca. 120 B+R-Stellplätze in gesicherter und überdachter Sammelschließanlage am Zugang der südlichen Personenunterführung (Westseite)
- ca. 150 Abstellmöglichkeiten an nicht überdachten Anlehnbügeln am Bahnkörper zwischen den Personenunterführungen bzw. nördlich davon (Westseite)

Die Gesamtkapazität beläuft sich demzufolge auf ca. 930 Fahrradabstellplätze.

#### 4.3.4 Aussagen zum Lärmschutz

Das Thema aktiver Lärmschutz gewinnt bei Verkehrsprojekten immer mehr an Bedeutung, da die Wohn- und Lebensqualität gerade in Bahnhofsumfeldern in hohem Maße hiervon abhängt.

Bei der vorliegenden Bahnhofsumfeldplanung werden aus dem folgenden Gründen keine Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen:

- Die durch den Straßenverkehr verursachte Lärmbelastung wird durch die Verlagerung des Großteils des Busverkehrs und die verkehrsberuhigenden Maßnahmen (v.a.: Geschwindigkeitsniveau) auf der Ostseite reduziert.
- Auf der Westseite wird die Lärmbelastung für die angrenzende Bebauung vor allem durch die Bahn verursacht. Inwiefern bei einer Umgestaltung der Verkehrsstation auch Lärmschutzwände oder alternativ/ergänzend passive Lärmschutzmaßnahmen an den unmittelbar angrenzenden Gebäuden zu berücksichtigen sind, ist allerdings das Ergebnis bahnbezogener schalltechnischer Untersuchungen und daher im Rahmen der Planungen der Deutschen Bahn AG und nicht im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld zu klären.
- Durch moderne Elektroantriebe ist davon auszugehen, dass sich aus der Funktion des Busbahnhofs keine lärmschutzrelevanten Belastungen für die Westseite ergeben.

## 5 Umsetzungskonzept

### 5.1 Kostenschätzung

#### 5.1.1 Angaben zur Methodik

Auf Basis der Vorzugsvariante (I A) wurden die Kosten für den Rückbau sowie für die folgenden Neubaumaßnahmen ermittelt:

- Platz-, Gehweg- und Straßenflächen
- Bike+Ride (frei zugänglich / Sammelschließanlage); teilweise inkl. Überdachung
- Park+Ride, Vorfahrt und sonstige Parkflächen (inkl. Car-Sharing und alternative Mobilitätsangebote)
- Busaufstellflächen und Busbahnhof inkl. Überdachung und Ausstattung
- Taxi-Vorfahrt
- Grünflächen und Baumpflanzungen
- Technische Ausstattung: Beleuchtung, dynamische Fahrgastinformation, Videoüberwachung, Infrastruktur für Elektromobilität
- Entwässerung
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Beschleunigung des Busverkehrs

- Anpassungen an den Bestand (Fahrradabstellanlage, Straßenraum, Böschungs- und Randbereiche)

Hinzu kommen, mit einem pauschalen Wert von 25% der geschätzten Baukosten, die Baunebenkosten (Planungen, Gutachten, Gebühren etc.).

Nicht Gegenstand der Kostenschätzung waren die folgenden Maßnahmen:

- Grunderwerbskosten
- Kosten für die Sanierung des Post-Hochbaus und der übrigen städtebaulichen Neu- baumaßnahmen (v.a.: Büro/Dienstleistung) auf der Westseite
- Kosten für die Maßnahmen der Deutschen Bahn AG (inkl. Hochbauten auf DB-Fläche: Empfangsgebäude und Hochbauten am neuen westlichen Zugang zur Personenun- terführung)

## 5.1.2 Ergebnisse der Kostenschätzung

Die Gesamtkosten (Bau und Planung) belaufen sich gemäß Kostenschätzung auf ca. 9,069 Mio. € netto bzw. ca. 10,792 Mio. € brutto.

Die Baukosten teilen sich wie folgt auf:

- Ostseite: ca. 2,773 Mio. € netto bzw. ca. 3,300 Mio. € brutto
- Westseite: ca. 4,258 Mio. € netto bzw. ca. 5,067 Mio. € brutto
- Allgemeine Baukosten (Anpassungen etc.): ca. 224.000 € netto bzw. ca. 266.000 € brutto
- Summe: ca. 7,255 Mio. € netto bzw. ca. 8,633 Mio. € brutto

Die Baunebenkosten betragen für beide Bahnhofsseiten ca. 1,814 Mio. € netto bzw. ca. 2,158 Mio. € brutto.

Die detaillierte Kostenschätzung ist Teil D des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

## 5.2 Darstellung von Fördermöglichkeiten

### 5.2.1 ÖPNV-Förderung des Landes Schleswig-Holstein

Die mobilitäts- und fahrgastrelevanten Maßnahmen können durch das ÖPNV-Invest-Förderprogramm des Landes Schleswig-Holstein gefördert werden. Der maximale För- dersatz beläuft sich dabei auf 75% der anrechenbaren Kosten. Die ÖPNV-Förderung be- zieht sich auf die Verkehrsverknüpfung (Fahrrad, Bus, Taxi, Park+Ride/Vorfahrt etc.) sowie auf die verkehrlich definierten öffentlichen Räume (Zuwegungen und Zufahrten). Die Prüfung der Angemessenheit und Nachvollziehbarkeit der Planung erfolgt durch die Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH).

### 5.2.2 Städtebauförderung

Eine weitere Fördermöglichkeit besteht in der Städtebauförderung. Das Planungsgebiet ist Teil des Sanierungsgebiets Messeachse; eine Förderung der nicht durch das ÖPNV-Invest-Programm des Landes abgedeckten Maßnahmen ist bis zu 66,7% der anrechenbaren Kosten möglich.

## 5.3 Darstellung notwendiger Realisierungsschritte

Mit der verkehrlichen Machbarkeitsstudie liegt ein Gesamtkonzept für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Neumünster vor, das mit den übrigen maßgeblichen Beteiligten – allen voran mit der Deutschen Bahn AG – abgestimmt ist und den erklärten politischen Willen der Stadt Neumünster widerspiegelt. Die Maßnahmen der DB, zu denen vor allem die Entwicklung der Verkehrsstation, die Verlängerung der nördlichen Personenunterführung und der Ersatz bzw. die Sanierung des Empfangsgebäude-Ensembles gehören, wurden in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Allerdings ist aktuell noch nicht eindeutig klar, ob der Post-Hochbau erhalten und saniert oder eventuell doch rückgebaut und durch einen Neubau ersetzt werden soll. Demzufolge stellt die Klärung dieser Frage den nächsten wichtigen Baustein in der Bahnhofsentwicklung dar. Auf dieser Basis ist die endgültige Entscheidung, ob Variante I mit Erhalt des Post-Hochbaus als Vorzugsvariante bestätigt wird oder ob Variante II die Vorzugslösung darstellt, zu treffen.

Auf Grundlage dieser Entscheidung sind die nächsten Planungsschritte (Beginn der Objektplanung für die verkehrlichen Maßnahmen) zu sehen. Diese sind eng mit den weiteren Planungen für die Verkehrsstation, das Empfangsgebäude und den Tunneldurchstich zu verzahnen. Wichtig ist in diesem Kontext, dass auch weiterhin eine enge Verzahnung der Planungen stattfindet; Erfahrungen bei anderen Bahnhofsprojekten haben gezeigt, wie wichtig die Durchführung eines regelmäßigen, projektbegleitenden Arbeitskreises (Planungsworkshop als Arbeits- und Diskussionsebene) sowie eines Lenkungskreises als Entscheidungsgremium ist.

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Neumünster, zügig mit der Umsetzung der Maßnahmen im Bahnhofsumfeld zu beginnen. Die Darstellung einer konkreten Zeitschiene mit Angabe eines Realisierungszeitraums ist jedoch erst mit Vorplanung als Bestandteil der Objektplanung möglich und wird sich sicherlich auf mehrere Jahresscheiben erstrecken.

## **Teil B: Fotodokumentation**

Teil B: Fotodokumentation



01 - Bahnhofs- und Nebengebäude (Richtung N)



02 - Konrad-Adenauer-Platz (Richtung W)



03 - Taxis am Konrad-Adenauer-Platz (Richtung SO)



04 - Kuhberg/Konrad-Adenauer-Platz (Richtung NW)



05 - Kuhberg und Zentrum (Richtung SO)



06 - Taxi-Nachrücker (Richtung N)

Teil B: Fotodokumentation



07 - Zugang Südliche Personenunterführung (Richtung NW)



08 - ZOB in der Bahnhofstraße (Richtung N)



09 - ZOB in der Bahnhofstraße (Richtung S)



10 - Überliegeplätze Bus in der Bahnhofstraße (Richtung S)



11 - Westlicher Eingang Holsten-Galerie (Richtung SO)



12 - Wendeschleife Bus in der Bahnhofstraße (Richtung N)

Teil B: Fotodokumentation



13 - Kaiserstraße (Richtung NW)



14 - Regionalverkehr (wartend) in der Kaiserstraße (Richtung N)



15 - Unterführung Rendsburger Straße (Richtung NW)



16 - Knoten Rendsburger Straße/Friedrichstraße (Richtung W)



17 - Bahnhof mit Post und Verladerampe (Richtung S)



18 - Friedrichstraße (Richtung NO)

Teil B: Fotodokumentation



19 - Post/Jobcenter in der Friedrichstraße (Richtung S)



20 - Hof der Post in der Friedrichstraße (Richtung O)



21 - Post/Jobcenter am Parkplatz Färberstraße (Richtung N)



22 - Zugang südliche Personenunterführung (Richtung SO)



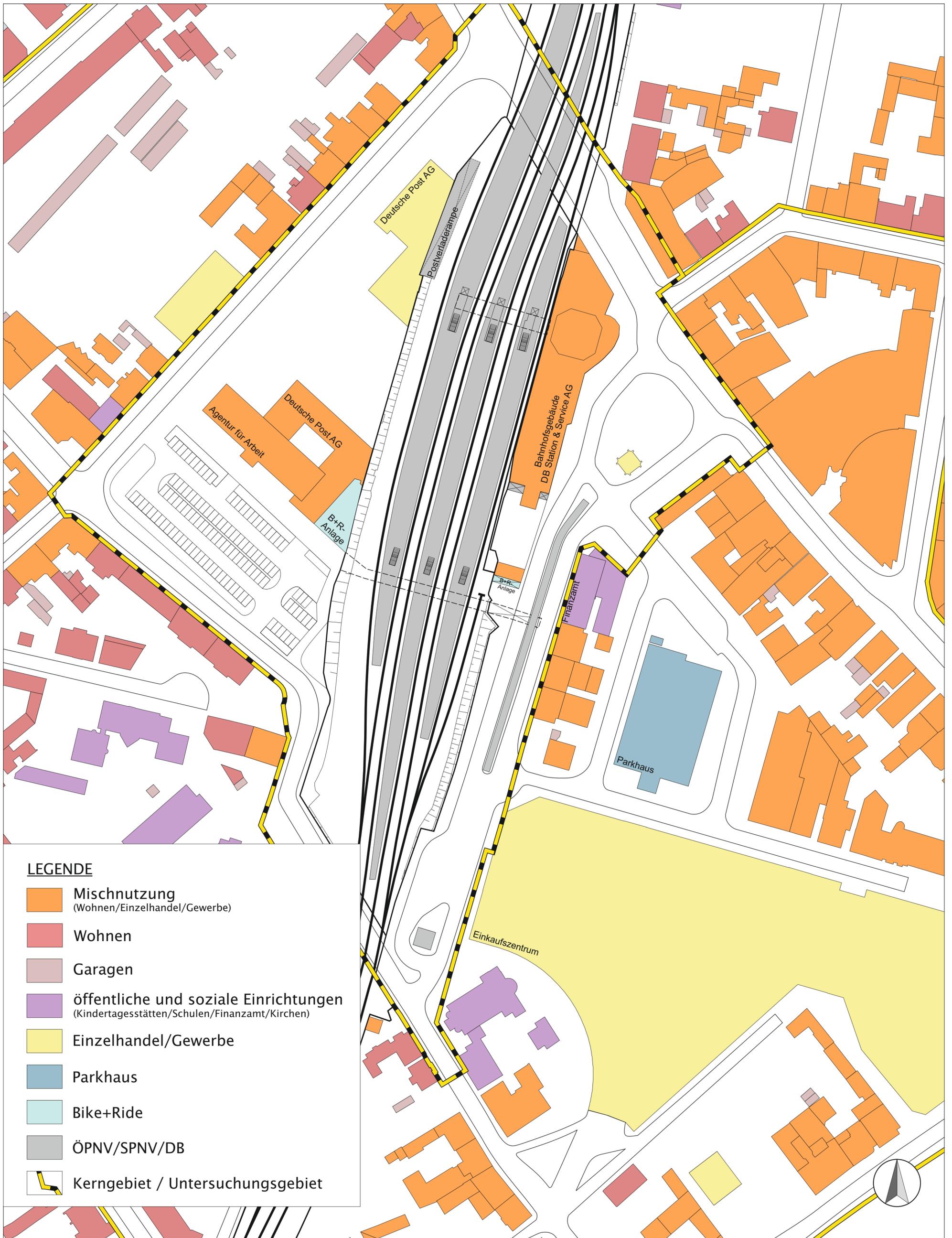
23 - Färberstraße (Richtung NW)

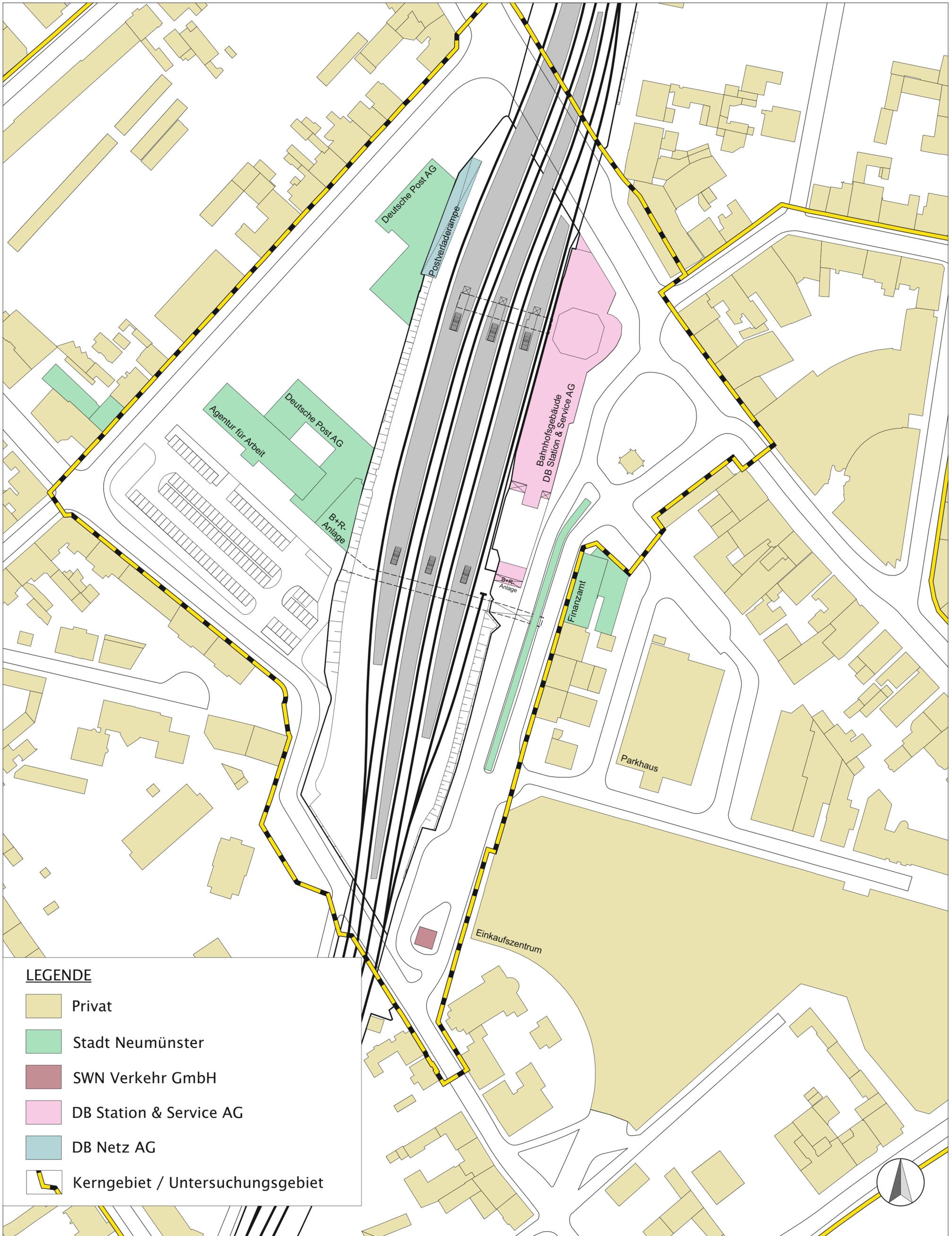


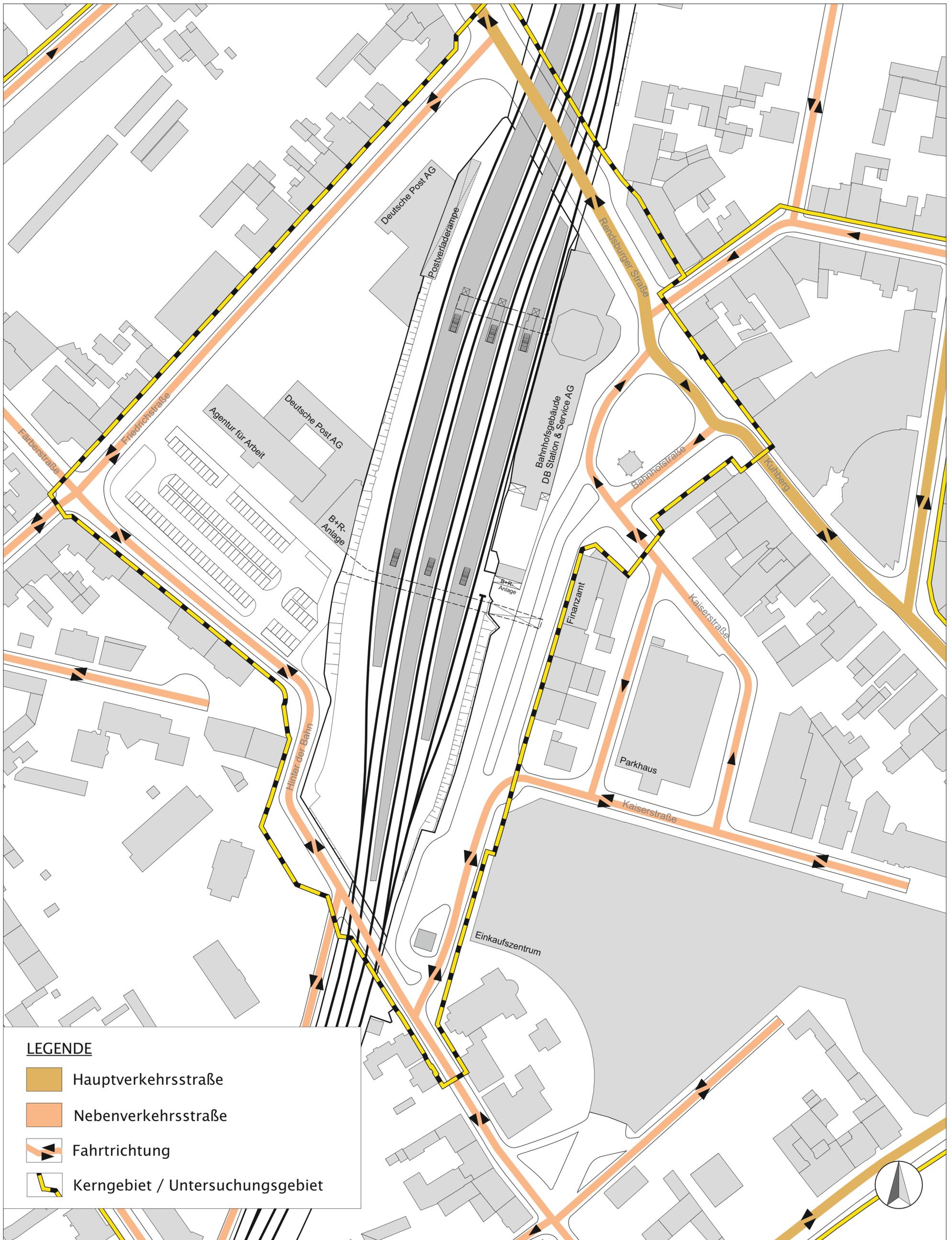
24 - Unterführung Hinter der Bahn (Richtung SO)

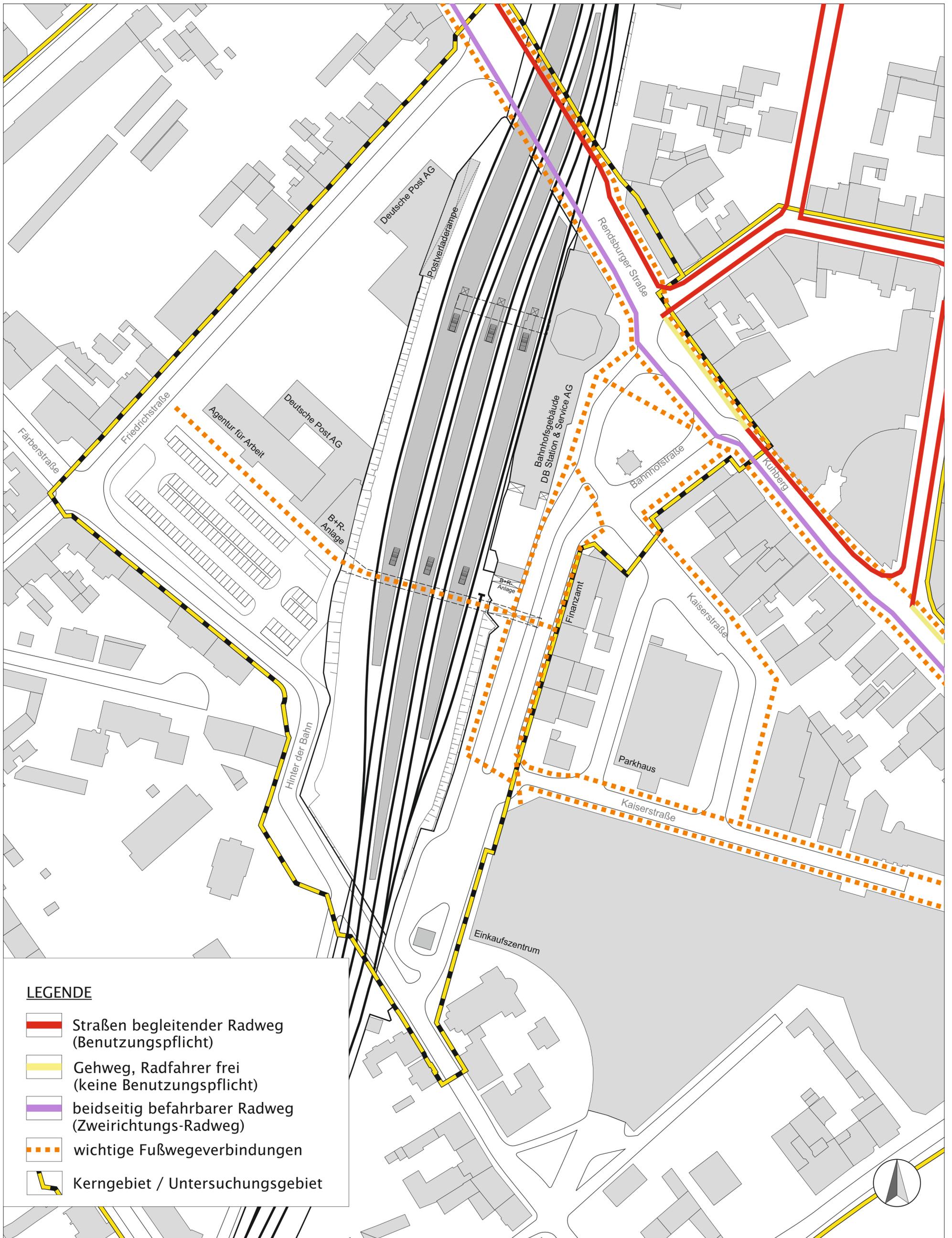
## **Teil C: Planung**

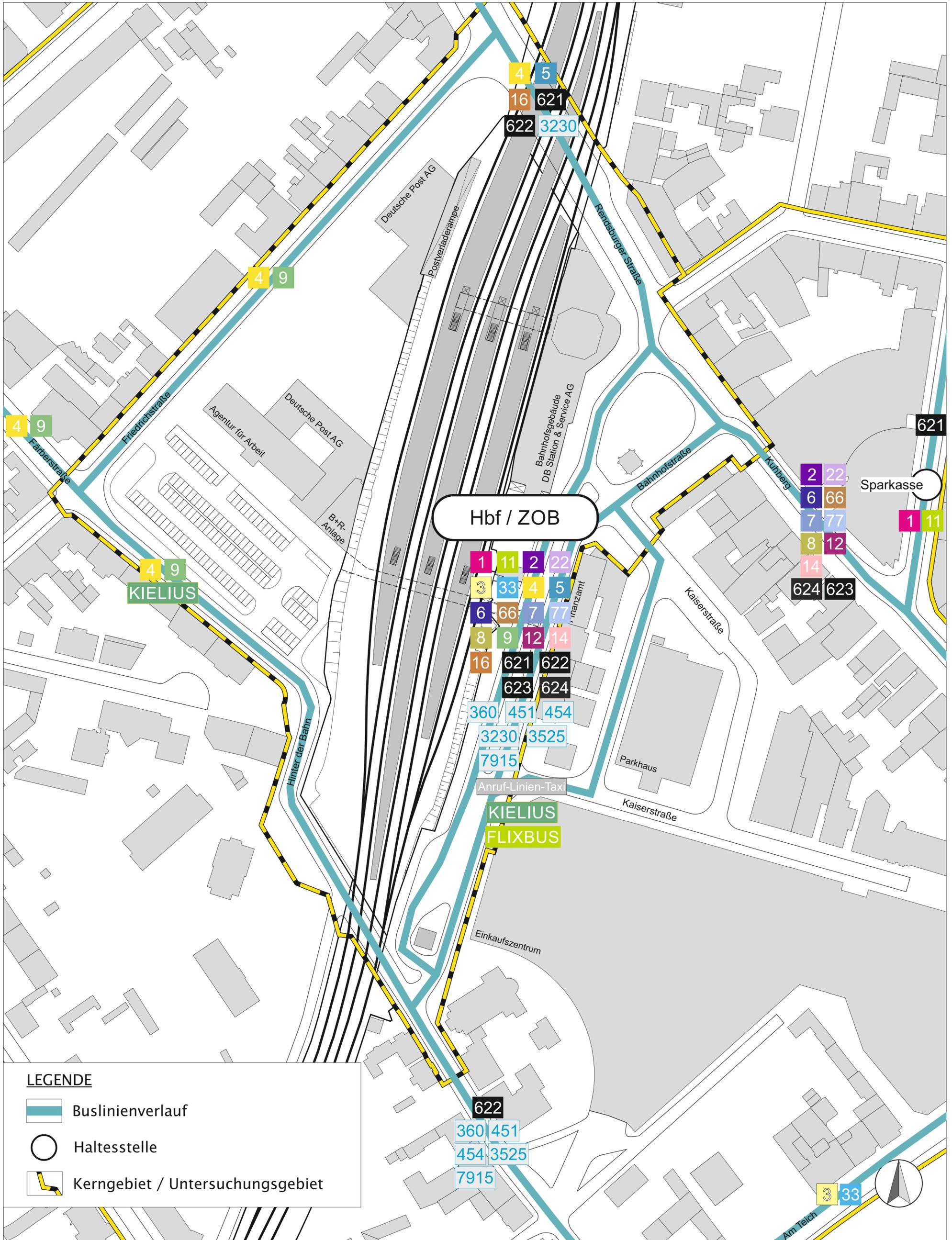
- C1 Bestandsanalyse - Art der baulichen Nutzung**
- C2 Bestandsanalyse - Eigentumsstrukturen**
- C3 Bestandsanalyse - MIV und Straßennetz**
- C4 Bestandsanalyse - Rad- und Fußwegeverbindungen**
- C5 Bestandsanalyse - Darstellung der Buslinienverläufe**
- C6 Bestandsanalyse - Umgang mit der Bausubstanz**
- C7 Planung - Variante IA**
- C8 Planung - Variante IB**
- C9 Planung - Variante IIA**
- C10 Planung - Variante IIB**

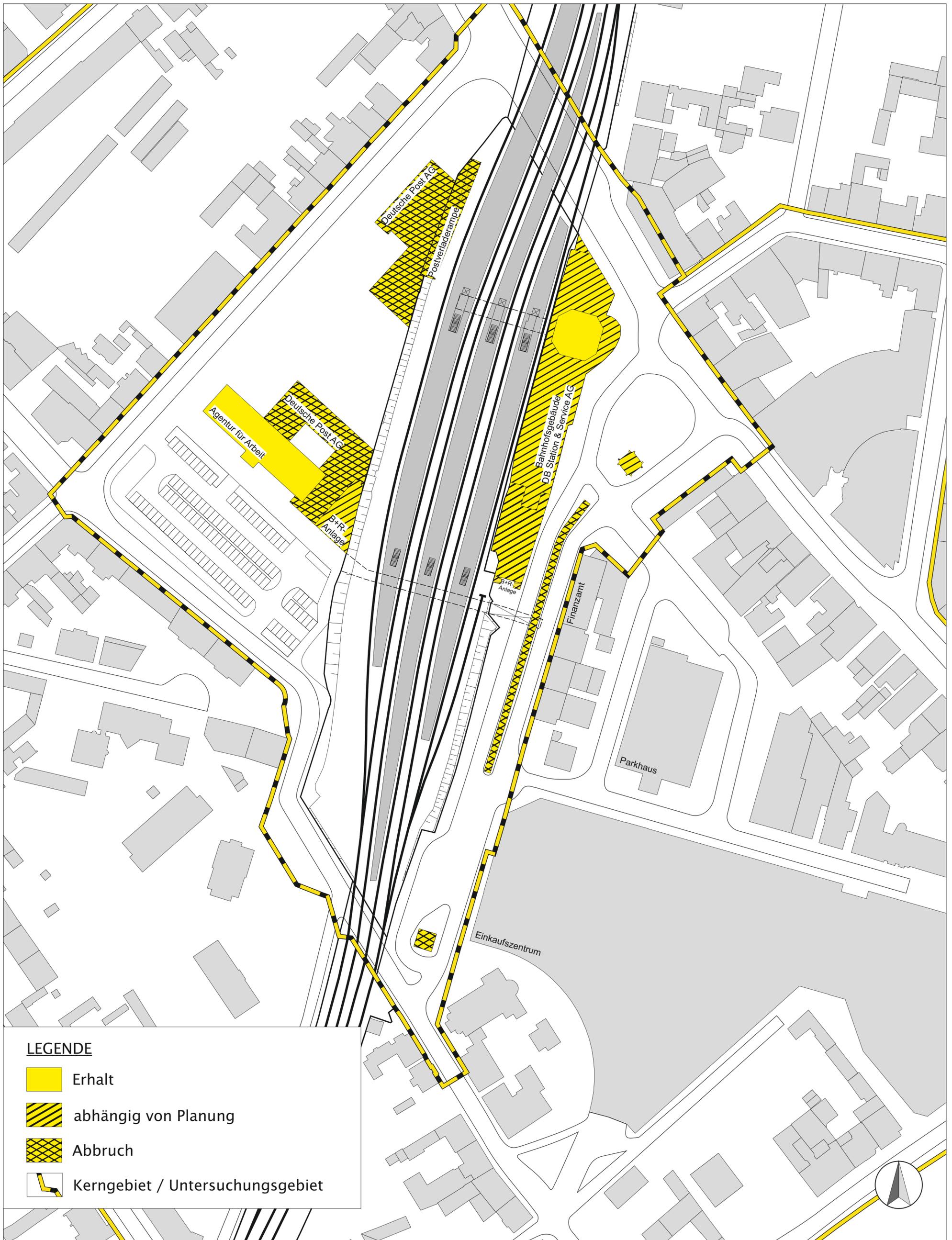




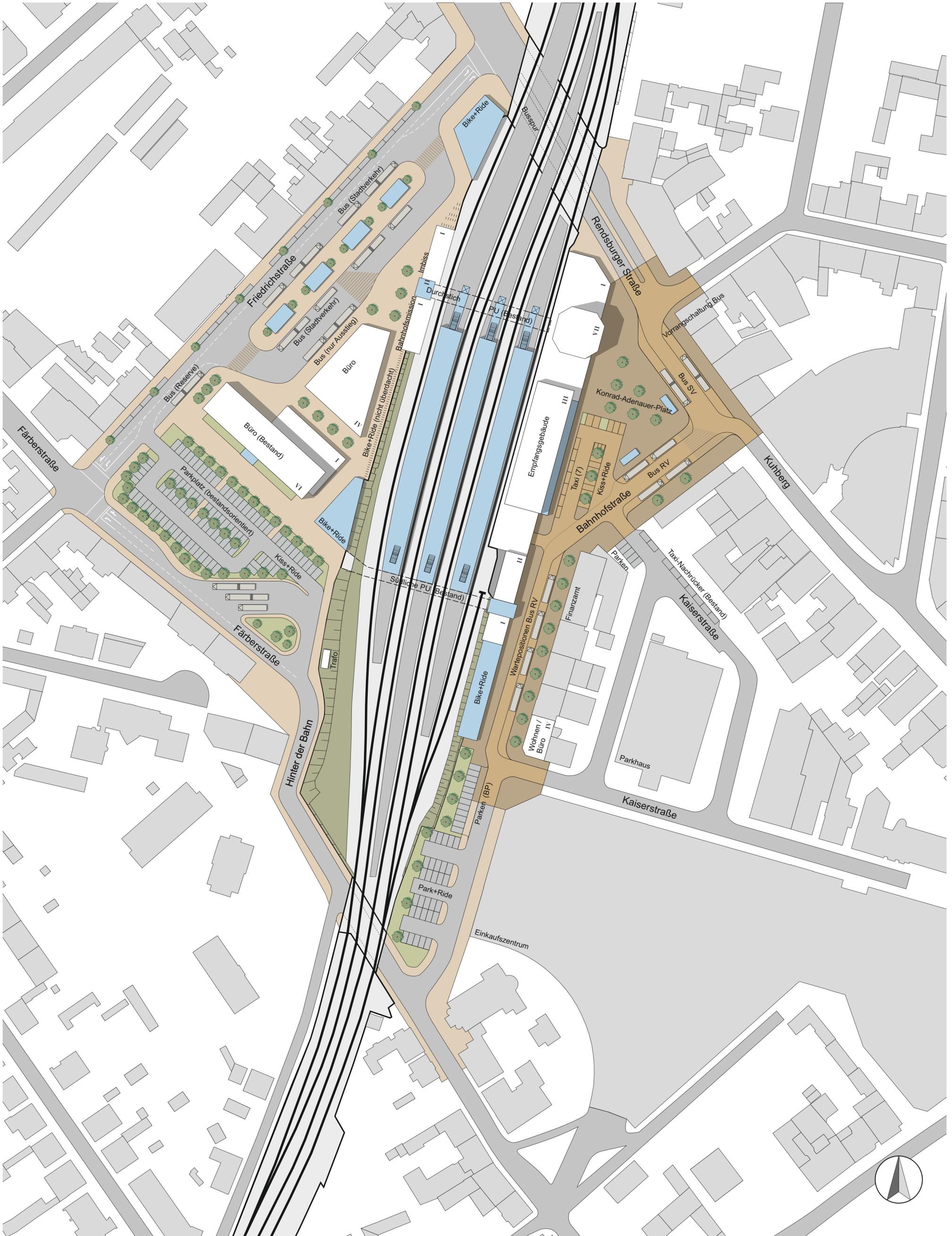




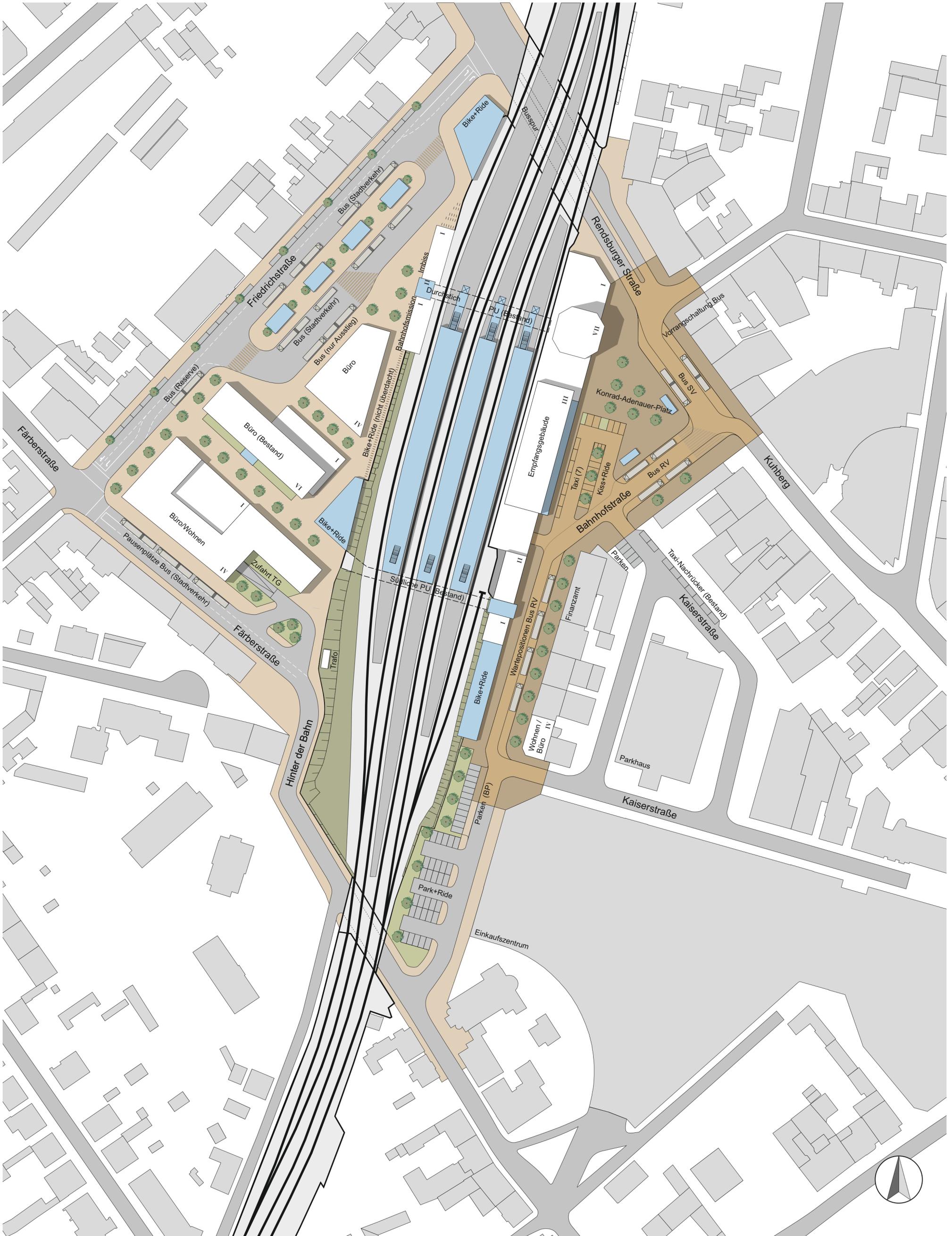




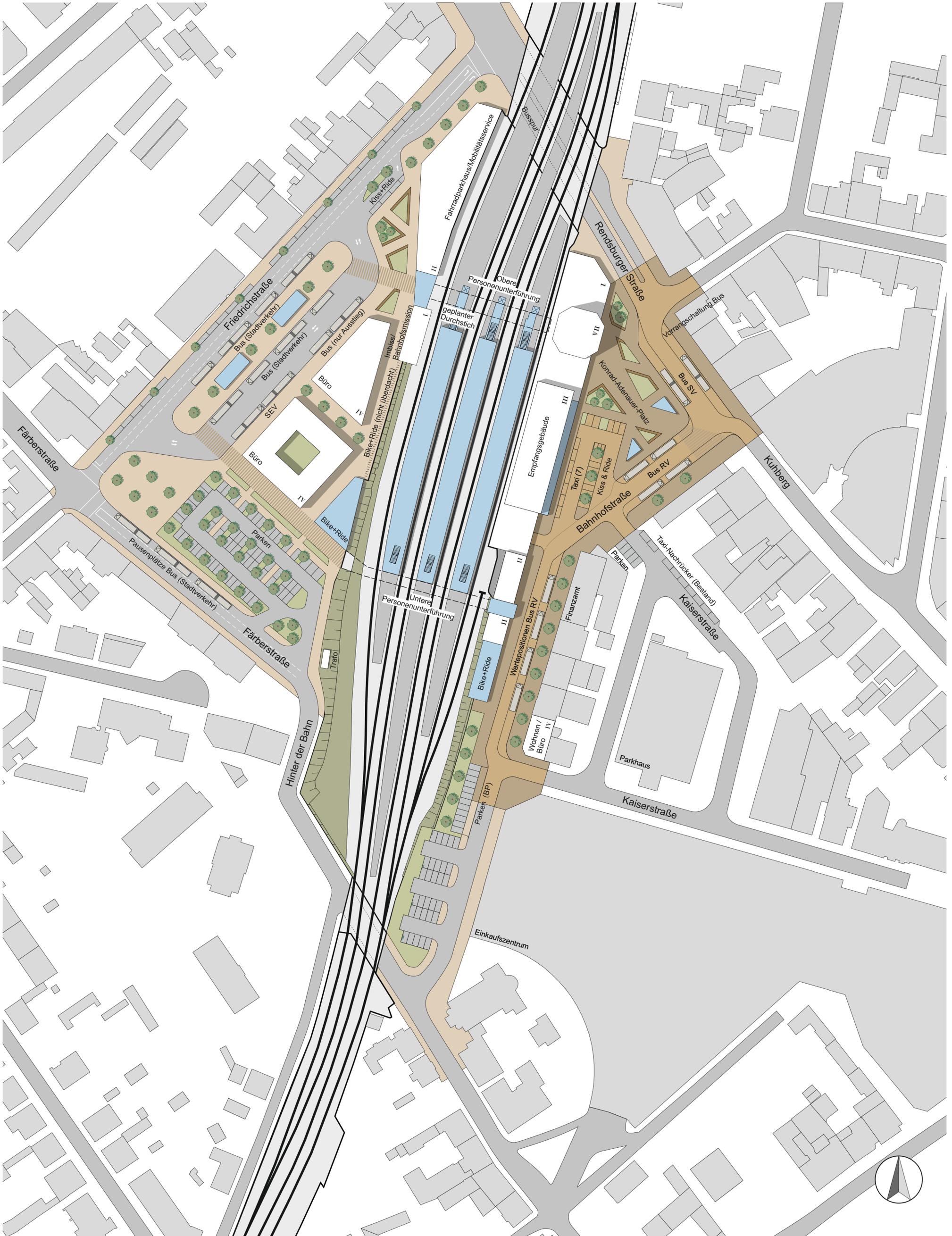
# BAHNHOFSUMFELD NEUMÜNSTER - VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN „MESSEACHSE“



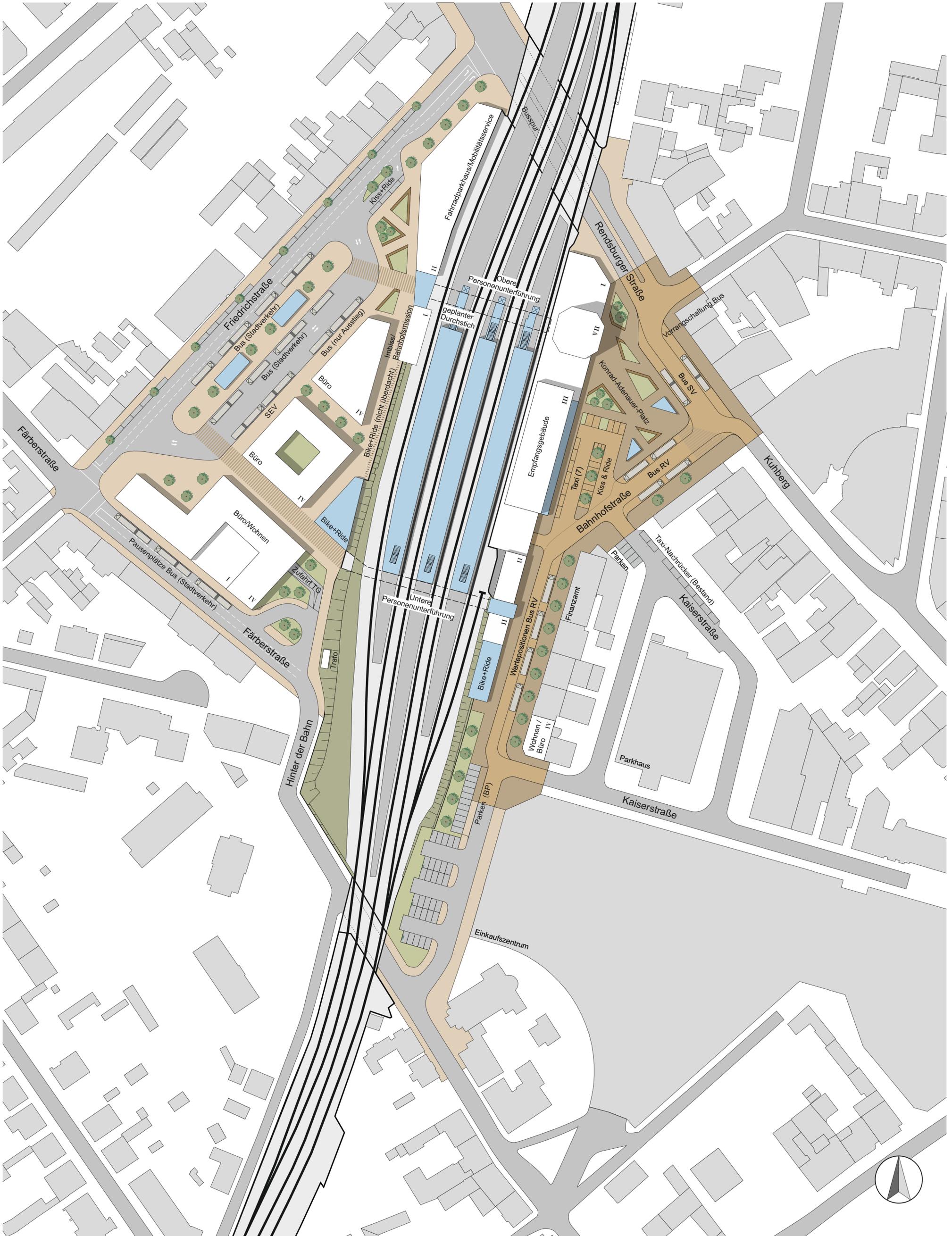
# BAHNHOFSUMFELD NEUMÜNSTER - VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN „MESSEACHSE“



# BAHNHOFSUMFELD NEUMÜNSTER - VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN „MESSEACHSE“



# BAHNHOFSUMFELD NEUMÜNSTER - VERKEHRLICHE MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN „MESSEACHSE“



**Teil D: Kosten**

**Bahnhofsumfeld Neumünster - verkehrliche Machbarkeitsstudie Teil D - Kosten**

Grundlage: Variante IA (Vorzugsvariante)

Stand 03.06.2021

Maßnahmen	Einheit	Menge	EP	Kosten netto	Kosten brutto
					19%
<b>Ostseite</b>					
<b>Rückbau</b>					
Gebäude, Überdachung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Vorplatz, Verkehrsflächen, Straßen und Gehwege	m²	10.905	7,50	81.787,50	97.327,13
Grünbestand	pausch.	1	5.000,00	5.000,00	5.950,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>9.678,75</i>	<i>11.517,71</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>10.646,63</i>	<i>12.669,48</i>
<b>Zwischensumme Rückbau Ostseite</b>				<b>117.112,88</b>	<b>139.364,32</b>
<b>Neubau Platz- und Straßenflächen</b>					
Platz-/Aufenthaltsflächen (hochwertige Pflasterung)	m²	4.300	100,00	430.000,00	511.700,00
Gehwege (einfachere Pflasterung)	m²	735	60,00	44.100,00	52.479,00
Straßenraum (hochwertig/Pflasterung)	m²	3.865	120,00	463.800,00	551.922,00
Straße (Asphalt)	m²	1.230	80,00	98.400,00	117.096,00
Park+Ride (Öko-Pflaster)	m²	775	70,00	54.250,00	64.557,50
Grünflächen	m²	1.130	20,00	22.600,00	26.894,00
Baumpflanzungen	Stk.	28	1.500,00	42.000,00	49.980,00
Witterungsschutz Bus	Stk.	2	15.000,00	30.000,00	35.700,00
Überdachung Zugang Süd	m²	105	1.000,00	105.000,00	124.950,00
Ausstattung/Möblierung (Bänke, Papierkörbe etc.)	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Wegeleitsystem	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Stk.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Beleuchtung	pausch.	1	40.000,00	40.000,00	47.600,00
Videüberwachung	pausch.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Elektromobilität: Ladesäulen Pkw	Stk.	2	15.000,00	30.000,00	35.700,00
Technische Anpassung: Vorrangschaltung Bus	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Kabelarbeiten	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Entwässerung	pausch.	1	40.000,00	40.000,00	47.600,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>151.515,00</i>	<i>180.302,85</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>166.666,50</i>	<i>198.333,14</i>
<b>Zwischensumme Platz- und Straßenflächen Ostseite</b>				<b>1.833.331,50</b>	<b>2.181.664,49</b>
<b>Neubau Bike+Ride</b>					
Fahrradabstellanlage am Südzugang (teilweise als Sammelschließanlage)	Stellpl.	340	2.000,00	680.000,00	809.200,00
Ausstattung	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>69.000,00</i>	<i>82.110,00</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>75.900,00</i>	<i>90.321,00</i>
<b>Zwischensumme Bike+Ride Ostseite</b>				<b>834.900,00</b>	<b>993.531,00</b>
<b>Summe Ostseite</b>				<b>2.785.344,38</b>	<b>3.314.559,81</b>
<b>Westseite</b>					
<b>Rückbau</b>					
Verladerampe	pausch.	1	30.000,00	30.000,00	35.700,00
Teiltrückbau Postgebäude	pausch.	1	240.000,00	240.000,00	285.600,00
Überdachung bestehende Fahrradabstellanlage	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Verkehrsflächen, Straßen und Gehwege	m²	18.125	7,50	135.937,50	161.765,63
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>41.593,75</i>	<i>49.496,56</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>45.753,13</i>	<i>54.446,22</i>
<b>Zwischensumme Rückbau Westseite</b>				<b>503.284,38</b>	<b>598.908,41</b>
<b>Neubau Platz- und Straßenflächen</b>					
Platz-/Aufenthaltsflächen (hochwertige Pflasterung)	m²	5.890	100,00	589.000,00	700.910,00
Gehwege (einfachere Pflasterung)	m²	1.795	60,00	107.700,00	128.163,00
Busaufstellflächen (Beton)	m²	690	150,00	103.500,00	123.165,00
Straße (Asphalt)	m²	7.075	80,00	566.000,00	673.540,00
Parkplatz (Öko-Pflaster)	m²	1.530	70,00	107.100,00	127.449,00
Grünflächen	m²	1.150	20,00	23.000,00	27.370,00
Baumpflanzungen	Stk.	68	1.500,00	102.000,00	121.380,00
Überdachung Busbahnhof	m²	290	1.500,00	435.000,00	517.650,00
Ausstattung/Möblierung (Bänke, Papierkörbe etc.)	pausch.	1	30.000,00	30.000,00	35.700,00
Wegeleitsystem	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Stk.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Beleuchtung	pausch.	1	50.000,00	50.000,00	59.500,00
Videüberwachung	pausch.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Elektromobilität: Ladesäulen Pkw	Stk.	2	15.000,00	30.000,00	35.700,00
Technische Anpassung: LSA Rendsburger Straße/Friedrichstraße	pausch.	1	10.000,00	10.000,00	11.900,00
Kabelarbeiten	pausch.	1	30.000,00	30.000,00	35.700,00
Entwässerung	pausch.	1	50.000,00	50.000,00	59.500,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>230.330,00</i>	<i>274.092,70</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>253.363,00</i>	<i>301.501,97</i>
<b>Zwischensumme Platz- und Straßenflächen Westseite</b>				<b>2.786.993,00</b>	<b>3.316.521,67</b>
<b>Neubau Bike+Ride</b>					
Fahrradabstellanlage an der Rendsburger Straße (teilweise als Sammelschließanlage)	Stellpl.	380	2.000,00	760.000,00	904.400,00
Fahrradständer	Stellpl.	100	400,00	40.000,00	47.600,00
Ausstattung/Service	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Anpassung bestehende Bike+Ride-Anlage	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Stk.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Videüberwachung	pausch.	1	25.000,00	25.000,00	29.750,00
Kabelarbeiten (inkl. Erdbau): Beleuchtung, Videüberwachung, Elektromobilität, DFI, Haltestellenstelen, Vitrinen etc.	pausch.	1	50.000,00	50.000,00	59.500,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>94.000,00</i>	<i>111.860,00</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>103.400,00</i>	<i>123.046,00</i>
<b>Zwischensumme Bike+Ride Westseite</b>				<b>1.137.400,00</b>	<b>1.353.506,00</b>
<b>Summe Westseite</b>				<b>4.427.677,38</b>	<b>5.268.936,08</b>
<b>Allgemeines</b>					
Anpassungen an den Bestand in Randbereichen (Straßen und Wege)	pausch.	1	50.000,00	50.000,00	59.500,00
Anpassungen Böschungsbereiche zur Bahn (z.T. Spundwände)	pausch.	1	100.000,00	100.000,00	119.000,00
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Markierung/Beschilderung)	pausch.	1	15.000,00	15.000,00	17.850,00
Busspur in der Rendsburger Straße (Markierung/Beschilderung)	pausch.	1	20.000,00	20.000,00	23.800,00
<i>Unvorhergesehenes</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>18.500,00</i>	<i>22.015,00</i>
<i>Baustelleneinrichtung</i>	<i>pausch.</i>	<i>10%</i>		<i>20.350,00</i>	<i>24.216,50</i>
<b>Summe Allgemeines</b>				<b>223.850,00</b>	<b>266.381,50</b>
<b>Baukosten</b>				<b>7.436.871,75</b>	<b>8.849.877,38</b>
<b>Baunebenkosten (Planung, Gutachten, Gebühren etc.)</b>				<b>1.859.217,94</b>	<b>2.212.469,35</b>
<b>Bau- und Planungskosten</b>				<b>9.296.089,69</b>	<b>11.062.346,73</b>

Nicht enthalten:

- Grunderwerb (sofern nötig)
- Sanierung Post-Hochbau und weitere städtebauliche Ergänzung (Neubebauungen)
- Hochbauten der DB (Empfangsgebäude, Baukörper am neuen Westzugang)

## **Teil E: Präsentationen**

**E1 Präsentation für den 1. Lenkungskreis (12.12.2019)**

**E2 Präsentation für den 2. Lenkungskreis (17.02.2021)**

# Neugestaltung Bahnhof Neumünster

## 1. Lenkungskreis

12.12.2019

# Tagesordnung

1. Projektübersicht
2. Verkehrsstation Bahnhof Neumünster – Sicht DB Station&Service
3. Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster
4. Verlängerung der Personenunterführung
5. Organisatorisches zum Lenkungskreis

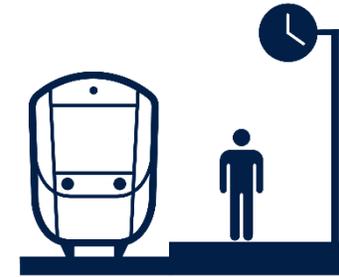
# 1. Projektübersicht

Die Projektgruppe zum Bahnhof Neumünster:

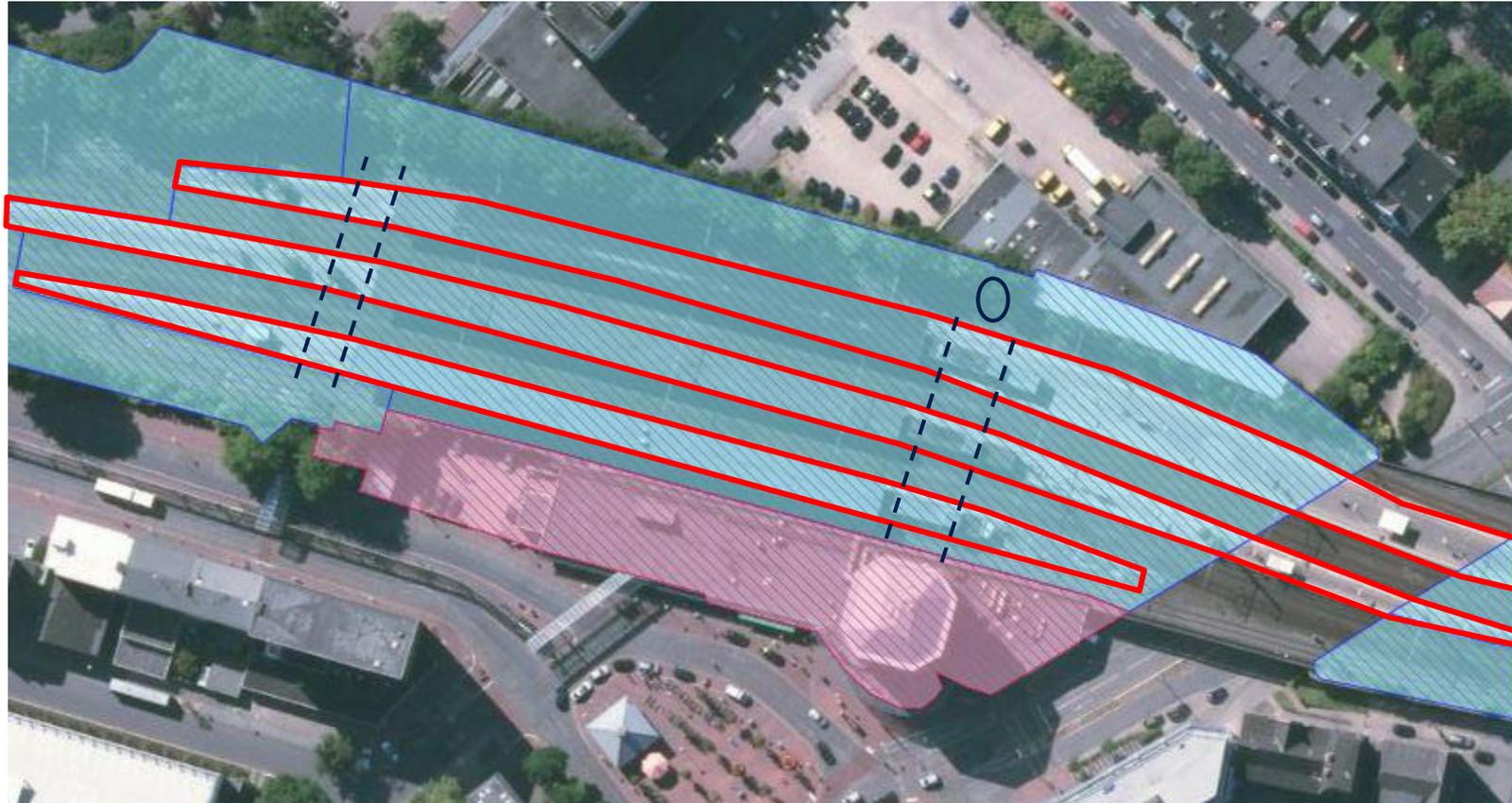
- Projektentwicklungsworkshops seit Januar 2019 (bisher 5 Treffen)
  - Teilnehmer sind Vertreter von:
    - Stadt Neumünster
    - DB Netz
    - DB Station&Service
    - NAH.SH
    - Begleitende Büros (HTG, BahnStadt)
  - Handlungsfelder identifiziert
  - Zuständigkeiten geklärt
- 
- Ziel: Ende 2019 Aufgabenstellungen für alle Teilprojekte



## 2. Verkehrsstation Bahnhof Neumünster – Sicht DB Station&Service



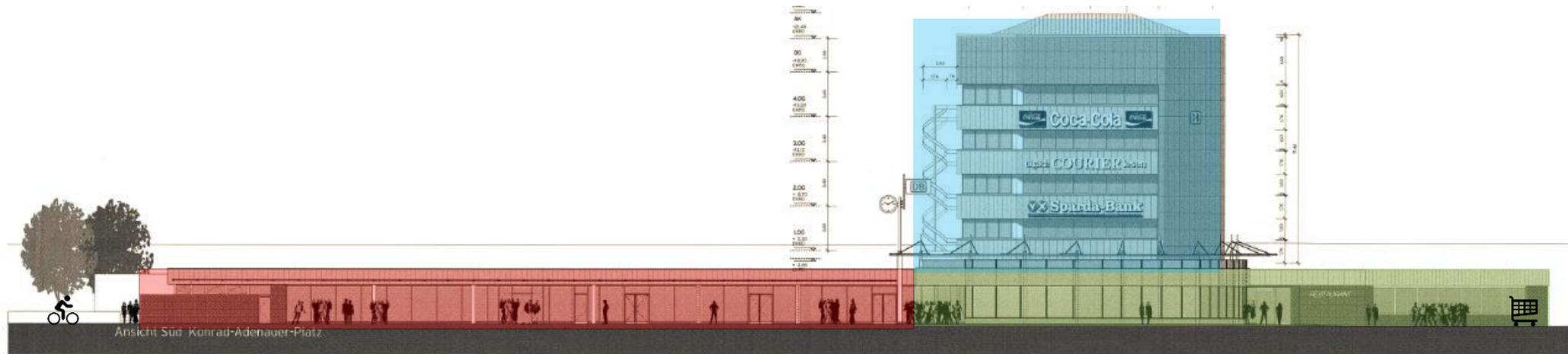
# Verkehrsstation Bahnhof Neumünster – Sicht DB Station&Service



Verkehrsstation

# Verkehrsstation Bahnhof Neumünster – Sicht DB Station&Service

Empfangsgebäude



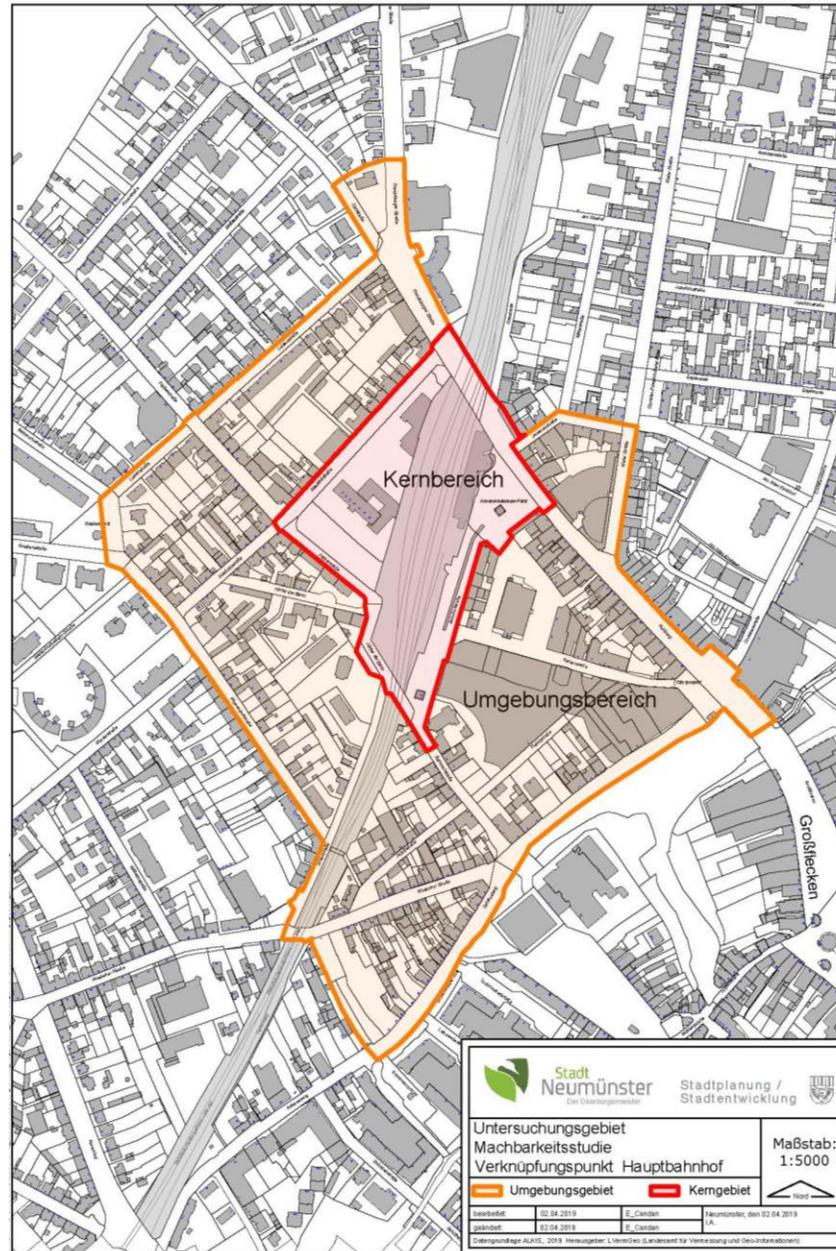
### 3. Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster

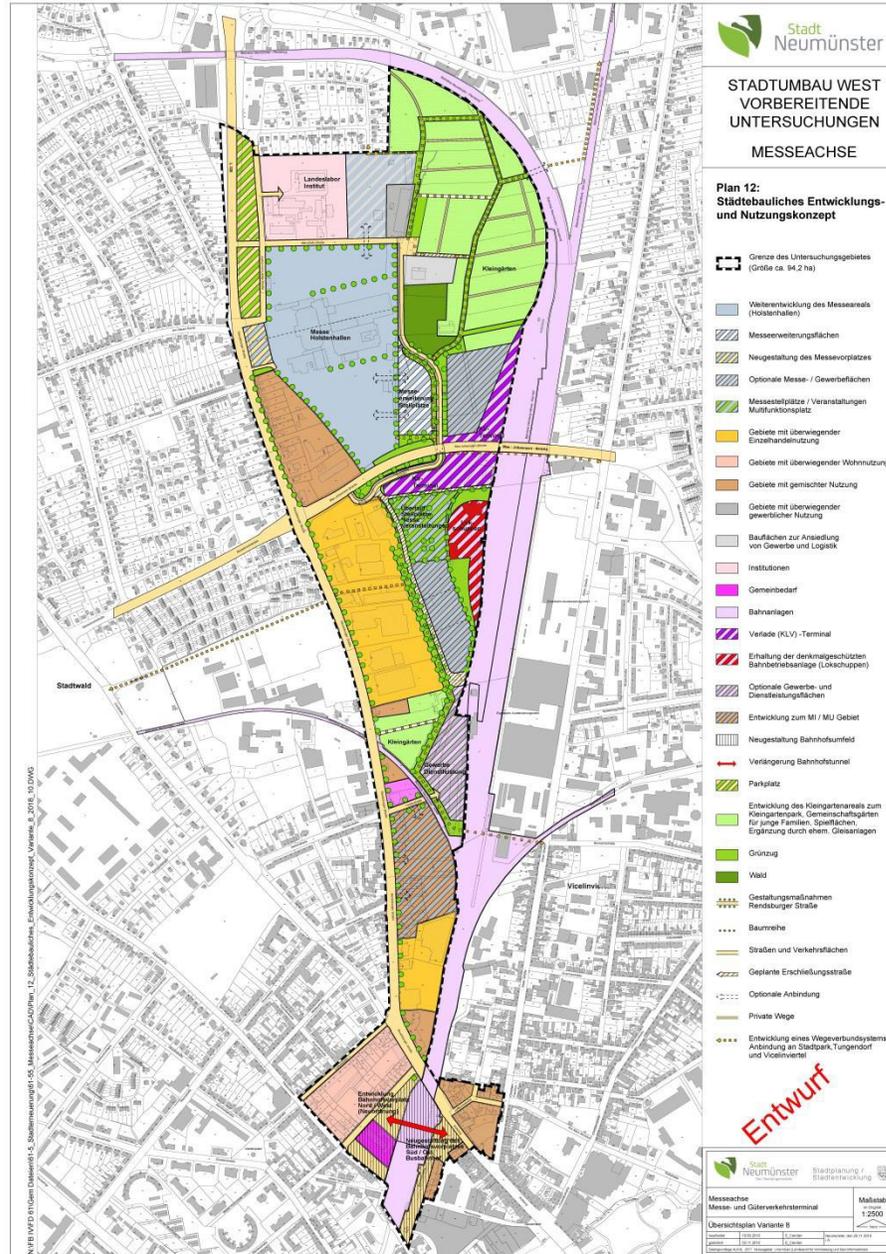
Zielsetzung:

Neugestaltung Hauptbahnhof und Bahnhofsumfeld bis 2030

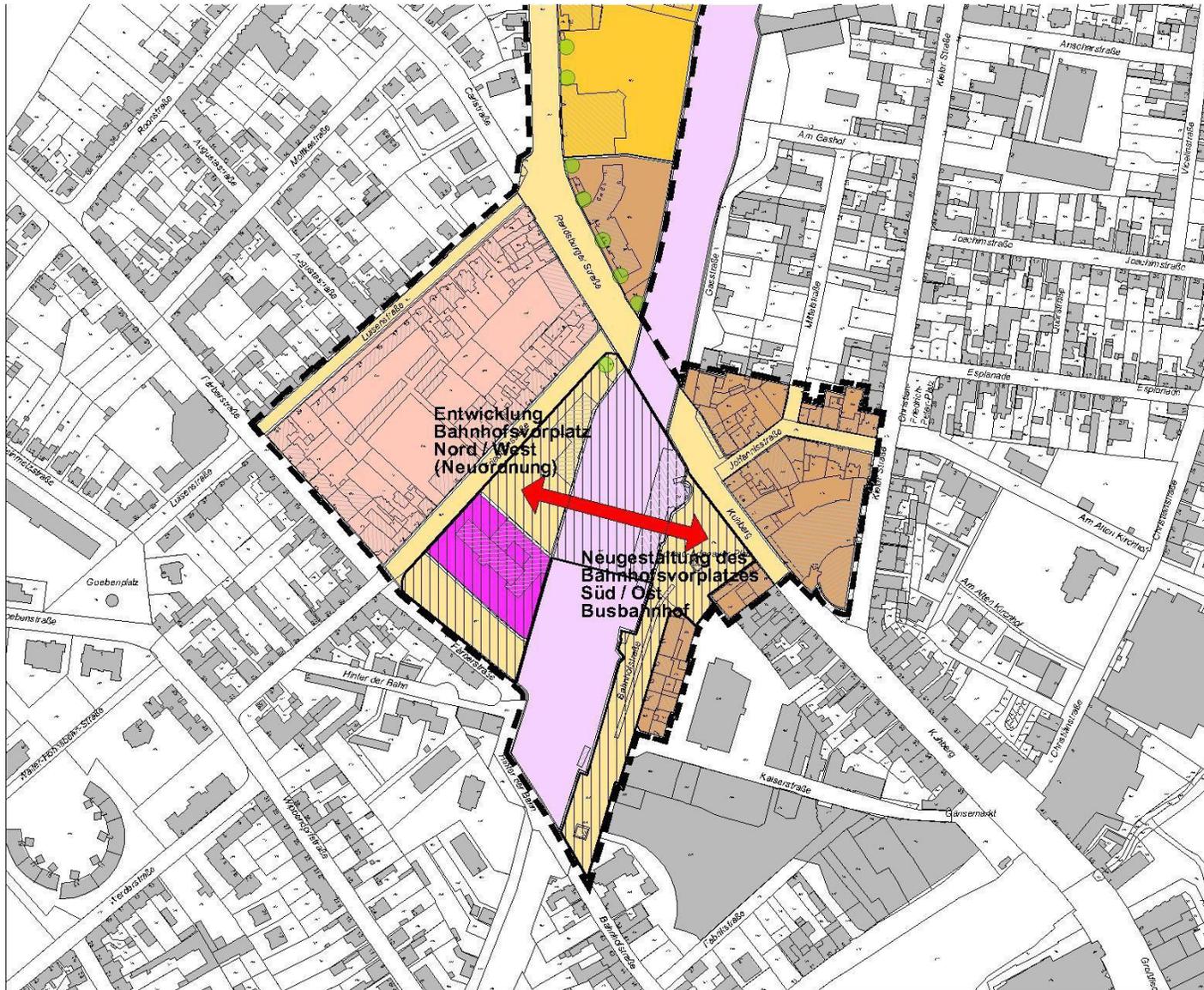


## Untersuchungsgebiet





Bestandteil der Gesamtplanung  
„Messeachse“  
im Städtebauförderungsprogramm  
„Stadtumbau West“



## Bahnhofsareal



# Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

Fotodokumentation: Konrad-Adenauer-Platz und Empfangsgebäude



### 3b) Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

Fotodokumentation: Bahnhofstraße und Busbahnhof



# Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

Fotodokumentation: Westseite und Friedrichstraße/Post



# Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

## Kernthemen

Enger Zusammenhang mit der Entwicklung der Verkehrsstation:

- Rückbau entbehrlicher Anlagen (Verladerampe)
- EG-Entwicklung und „Durchstich“ der PU
- Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur

Ziele: Beseitigung städtebaulicher und verkehrlicher Missstände:

- Westseite: Umgang mit den Hochbauten
- Westseite: Nutzung brachliegender oder untergenutzter Flächen (Hauptpostamt)
- Bahnhofsvorplatz: städtebauliche Aufwertung und verkehrliche Neuordnung
- Busverkehr: Beseitigung verkehrlicher und betrieblicher Mängel; evtl.: Verlagerung
- allgemein: städtebauliche Aufwertung des Umfeldes und Neuordnung der Verkehrsfunktionen



Grundlage: FLIMAS-Plan der Deutschen Bahn AG

# Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

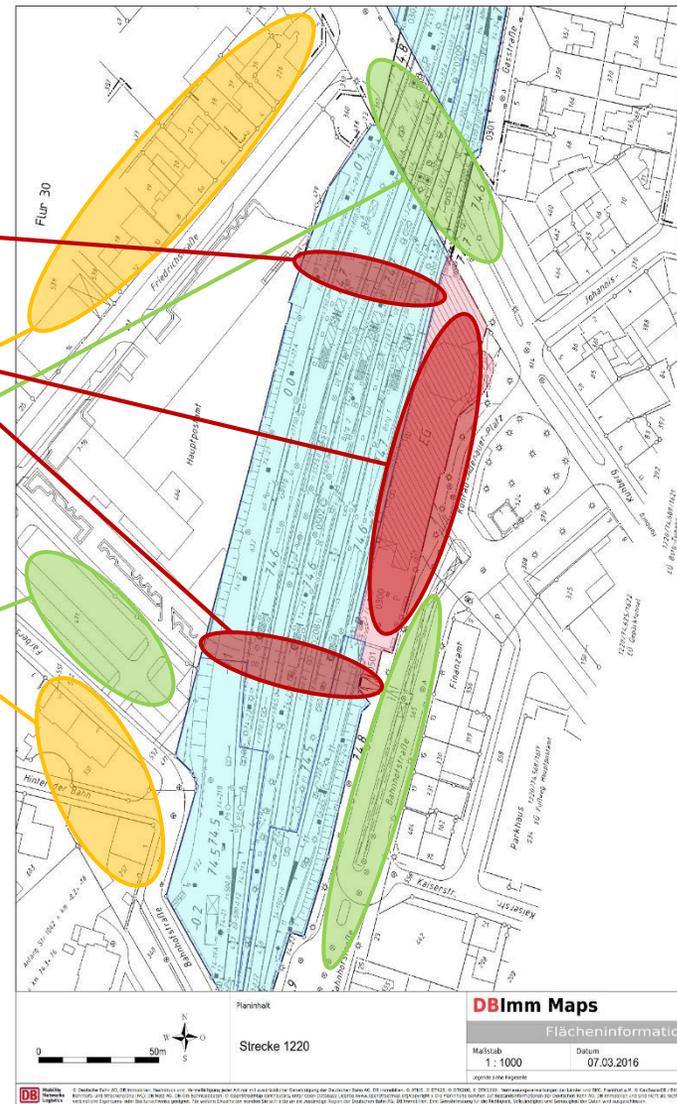
## Weitere Themen

### Verkehrsstation:

- Gestaltung der Personenunterführungen
- Umgang mit den Hochbauten („Keksdose“ und EG/Flachbau) inkl. Nutzungskonzept

### Verkehr und Städtebau:

- Aufwertung des baulichen Bestandes
- Aufwertung der Straßenunterführung (Rendsburger Straße)
- Nutzung und Gestaltung des Parkplatzes auf der Westseite



Grundlage: FLIMAS-Plan der Deutschen Bahn AG

# Bahnhofsumfeld Neumünster – Sicht der Stadt Neumünster bzw. der Agentur BahnStadt

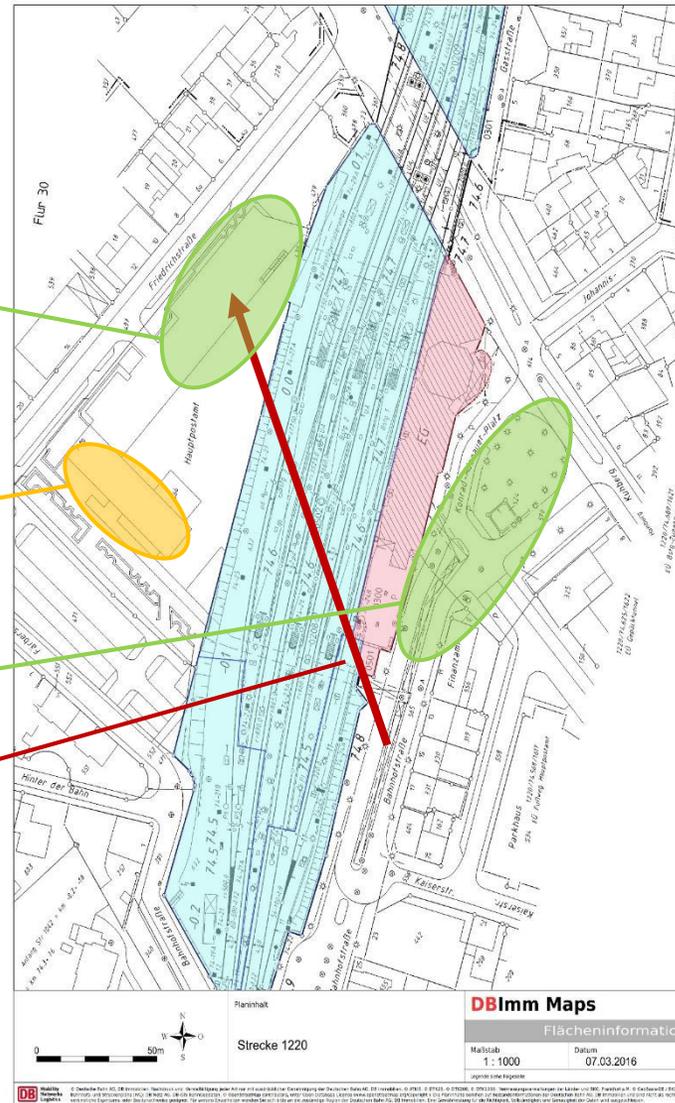
## Erste Ansätze

Rückbau der baulichen Anlagen auf dem Post-Gelände (inkl. Verladerampe) und attraktive Gestaltung des neuen Zugangs zur PU als „Bahnhofsvorplatz West“ als städtebauliche und verkehrliche Aufgabe (z.B.: Ausbau der B+R-Kapazität)

Sanierung und Umnutzung des Postgebäudes als ortsbildprägendes Gebäude

Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der angrenzenden Straßenräume als fußgänger- und fahrradfahrerfreundliche Begegnungszone

Verlagerung des ZOB auf die Westseite



Grundlage: FLIMAS-Plan der Deutschen Bahn AG



## 4. Verlängerung der Personenunterführung



# MACHBARKEITSSTUDIE „ERWEITERUNG DER PERSONENUNTERFÜHRUNG NORD“ IM BAHNHOF NEUMÜNSTER

H | T | G

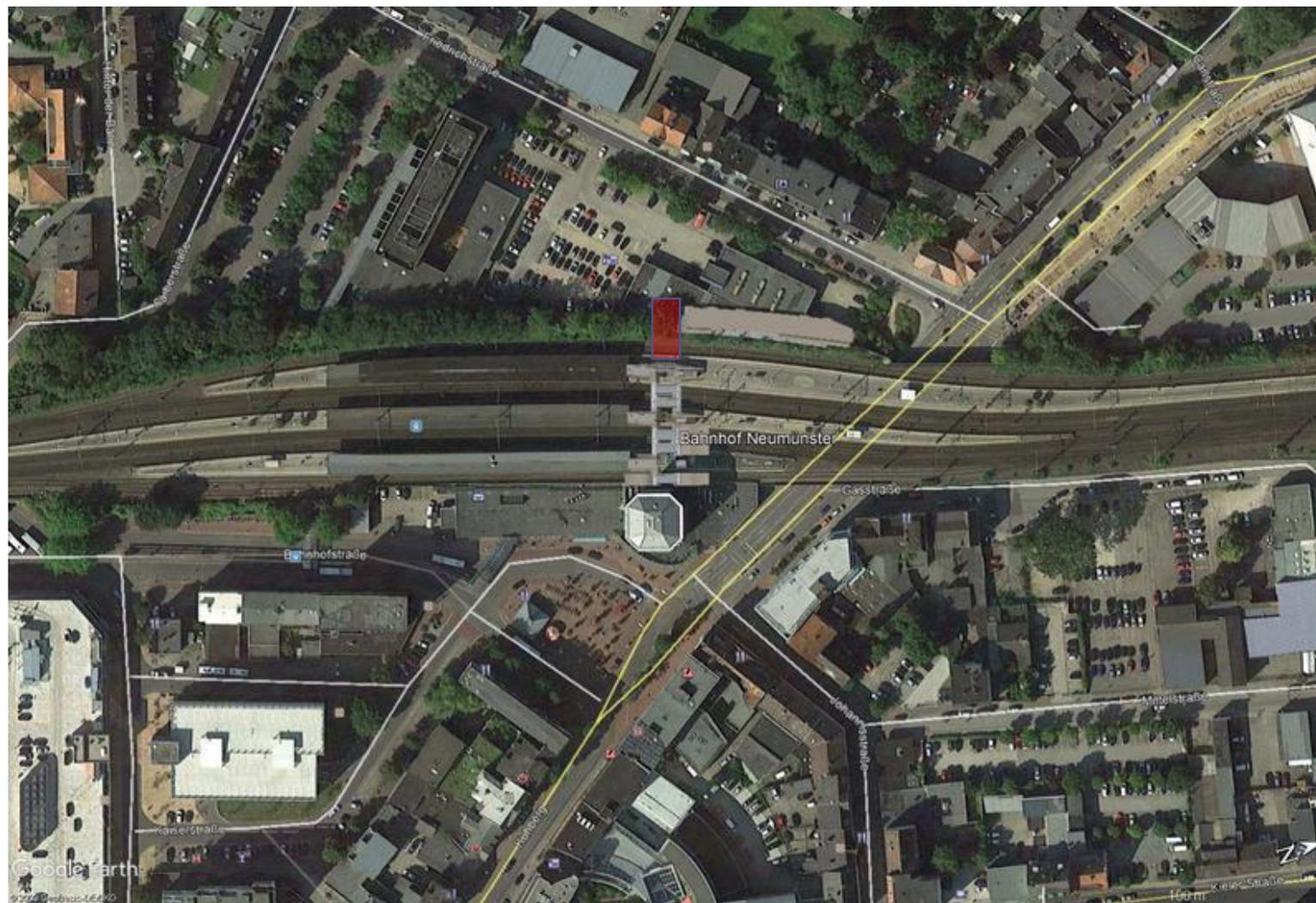
BERATENDE & PLANENDE  
INGENIEURE

SCHWERIN – MAGDEBURG – GREIFSWALD

[www.htg-net.de](http://www.htg-net.de)



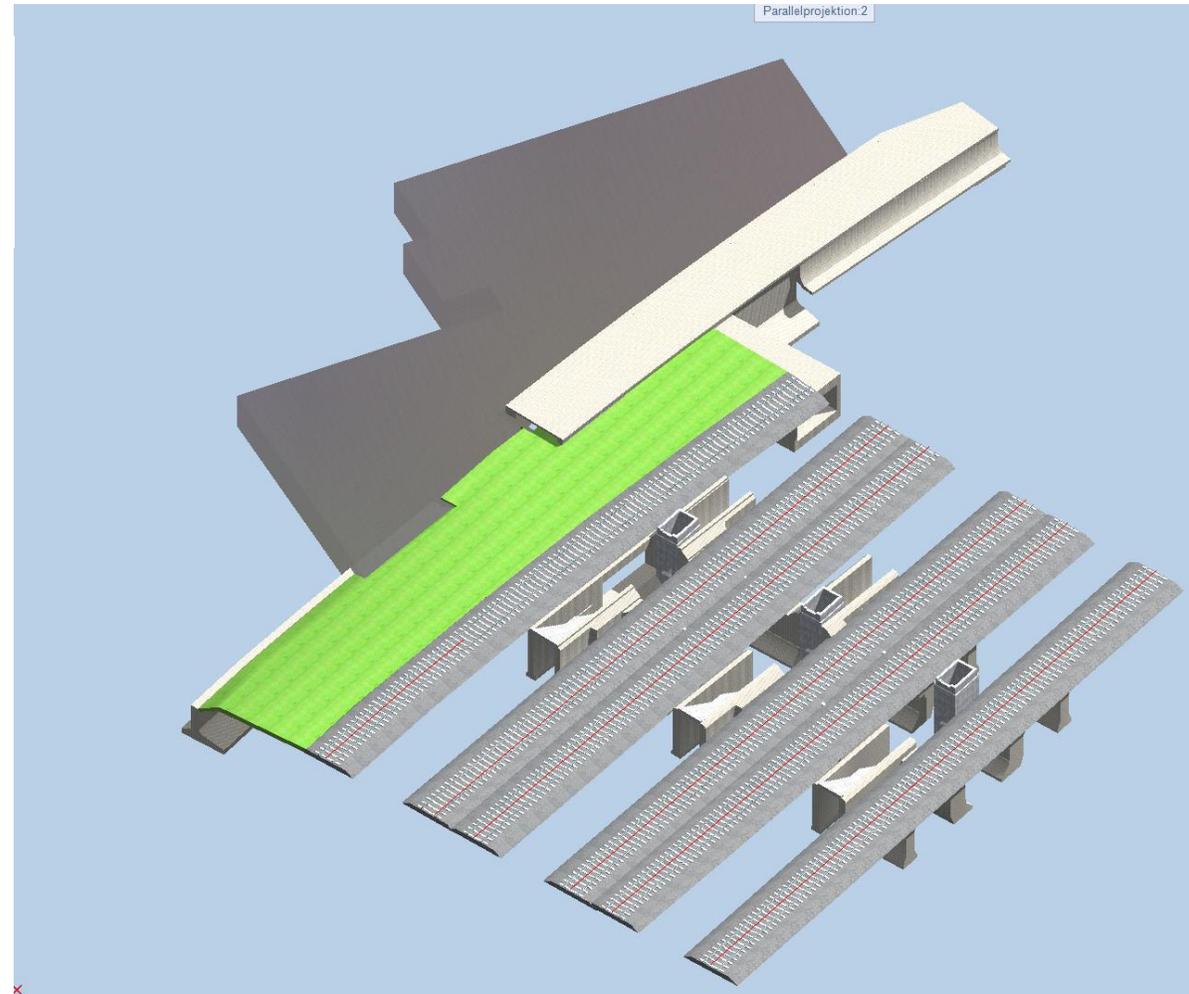
Lage:



## Verlängerung der Personenunterführung Nord

### Ausgangssituation:

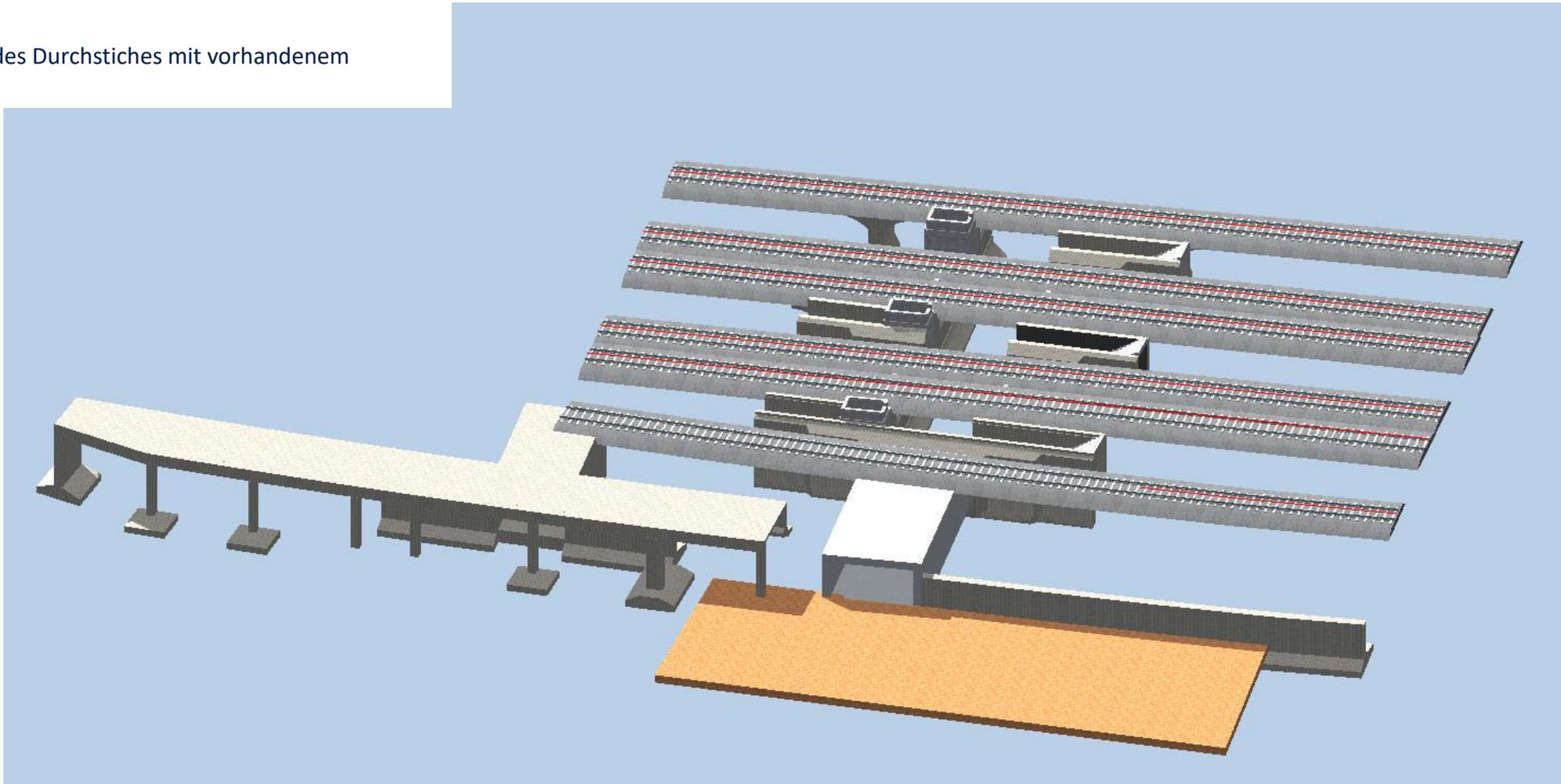
- vorhandene Personenunterführung
- Postgebäude (grau) - wird zurückgebaut
- vorhandener Posttunnel
- vorhandene Verladerampe



## Verlängerung der Personenunterführung Nord

### Variante 1:

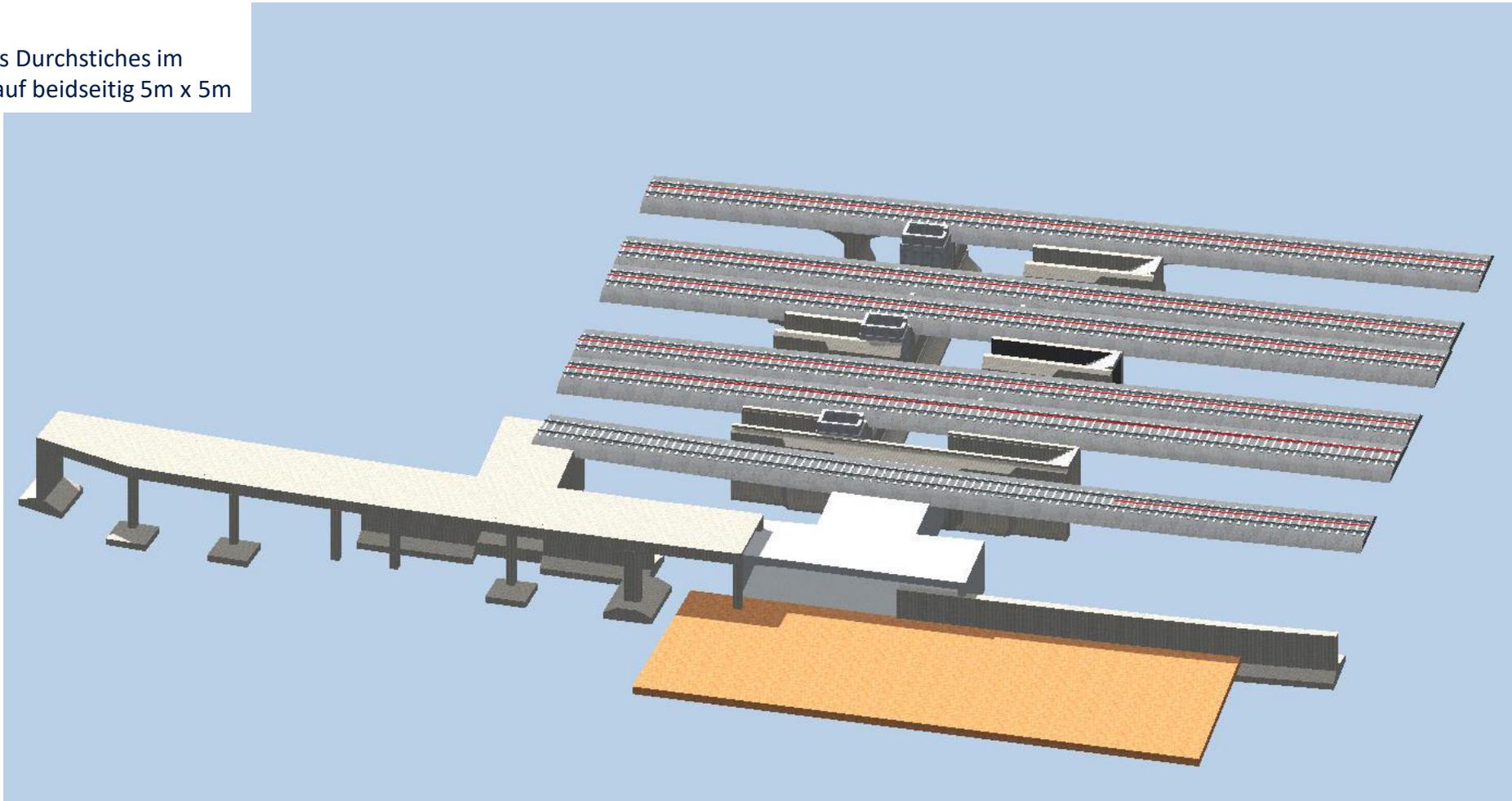
Verlängerung des Durchstiches mit vorhandenem Querschnitt



## Verlängerung der Personenunterführung Nord

### Variante 2:

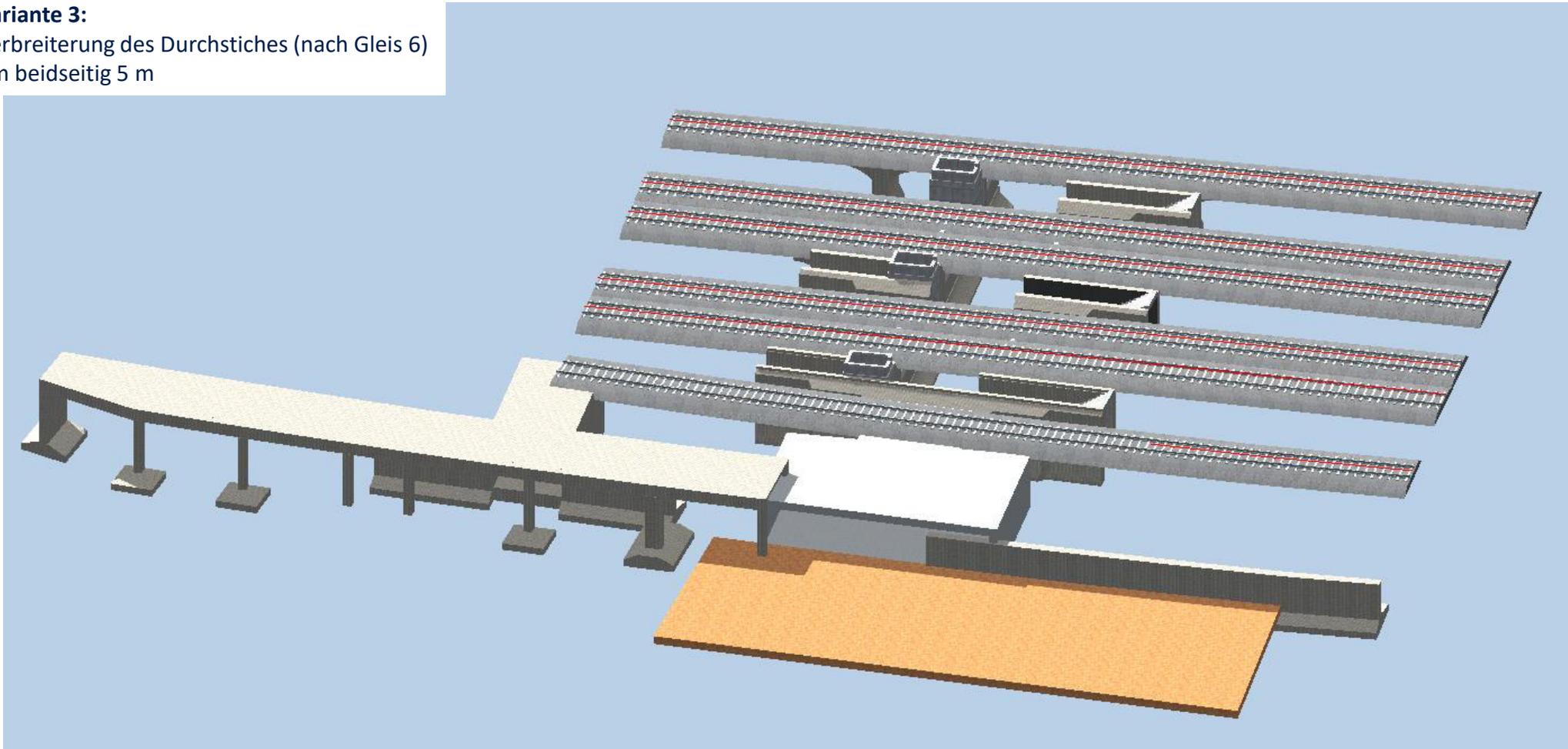
Verbreiterung des Durchstiches im  
Ausgangsbereich auf beidseitig 5m x 5m



## Verlängerung der Personenunterführung Nord

### Variante 3:

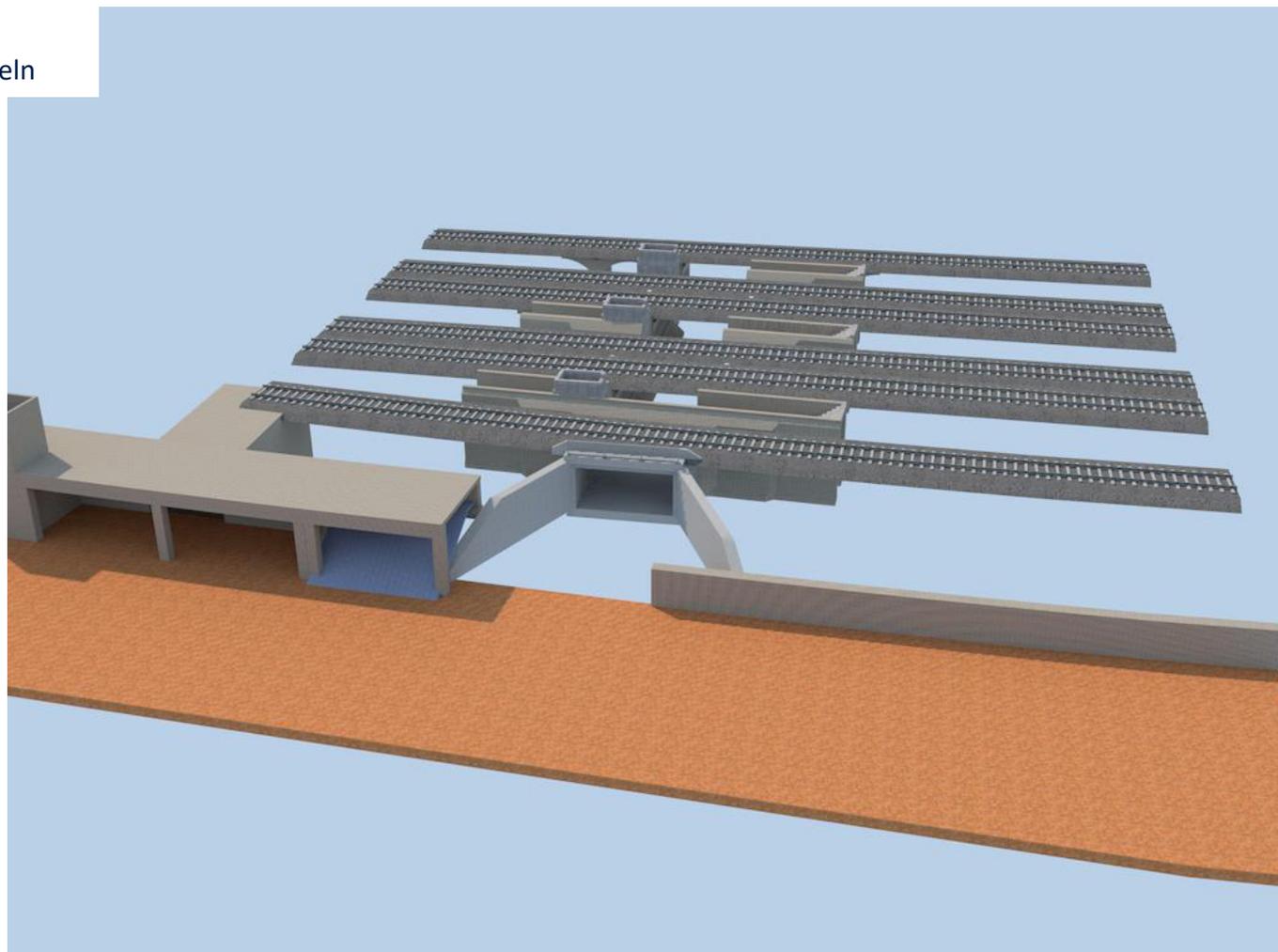
Verbreiterung des Durchstiches (nach Gleis 6)  
um beidseitig 5 m



## Verlängerung der Personenunterführung Nord

### Variante 4:

Verlängerung mit auslaufenden Schrägflügeln



# 5. Organisatorisches zum Lenkungskreis

## Zukünftige Themen:

- Allg. alle entscheidungsrelevanten Themen
- Kosten und Finanzierung
- Gestaltung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Vorbereitung politische Gremien

## Funktion und Ziel des Lenkungskreis:

- Entscheidungsgremium
- Abstimmung aller Teilprojekte

**Offene Kommunikation unter allen Akteuren**

**Fokus auf ein gemeinsames Projekt**





Kontakt:

Marei Locher

[marei.locher@nah.sh](mailto:marei.locher@nah.sh)

0431-66019-18

**Vielen Dank und eine schöne Weihnachtszeit**



# **Bahnhofsumfeld Neumünster: Verkehrliche Machbarkeitsstudie**

Input für den Lenkungskreis  
Online, 17.02.2021

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

- **Inhalt**

1. Planungsgrundlagen und Analyse
2. Variantendiskussion und Vorzugsvariante

# 1. Planungsgrundlagen und Analyse

- Bestand: Bahnhofstraße und Busbahnhof



- Bestand: Westseite und Friedrichstraße/Post





- **Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Busverkehr**
  - Insgesamt ca. 14 Haltestellen; Differenzierung in Stadt- und Regionalverkehr (inkl. Fernbus und „Kielius“); davon:
    - Stadtverkehr: 10 Haltestellen und 4-5 Pausenplätze (teilweise für 18-m-Busse) auf der Westseite
    - Regional- und Überlandverkehr: 4 Haltestellen und 2-3 Pausenplätze (nur 12-m-Busse) auf der Ostseite
  - Zusätzliche Haltestellen für den Stadtbusverkehr am Konrad-Adenauer-Platz (beidseitig: Busbucht für einen 18-m-Bus)
    - Verkürzung der Wege/Zeiten durch zusätzliche Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten für Fahrgäste in/aus Richtung Großflecken und Innenstadt

## ■ Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Taxiverkehr

- Betrieblich-funktionale Sicht der Taxiunternehmer/-fahrer:
  - Standort der Taxis möglichst nah am Haupt-Bahnhofszugang am Konrad-Adenauer-Platz
  - Wichtig: kurze, direkte Umsteigebeziehung zum „Kielius“ (viele Fahrgäste mit Gepäck); da der Flughafenzubringer zum Überlandverkehr gehört (→ Haltestellen auf der Ostseite) spricht dies für eine Taxiverknüpfung auf der Ostseite
  - keine Aufteilung der Taxistellplätze auf Ost- und Westseite → Vermeidung von Verwirrung (Fahrgäste) und Konflikten unter den Taxifahrern
- Vorgaben zum Mengengerüst:
  - ca. 6 Stellplätze am Vorplatz; Fahrgast-Einstieg am Gehweg (nicht auf der Fahrbahn)
  - Beibehaltung der heutigen Anzahl an Nachrückern in der Kaiserstraße

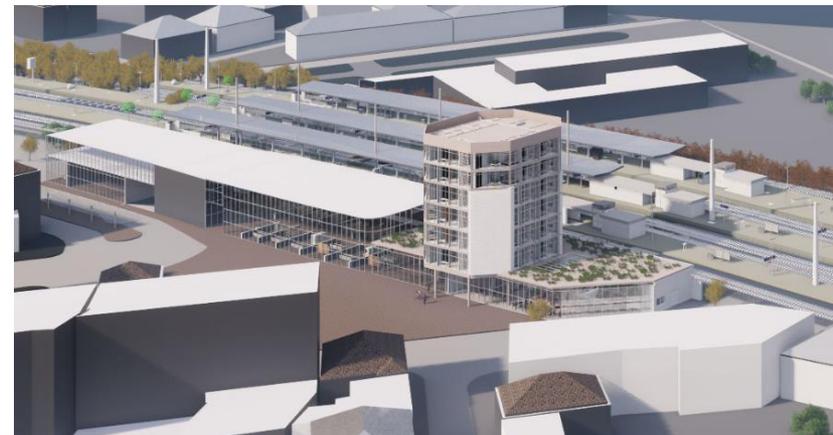
## ■ Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Bike+Ride

- Ableitung aus prognostizierten Fahrgastzahlen und Modal-Split-Anteilen; dabei: Berücksichtigung unterschiedlicher Szenarien („konservativ“ / „Verkehrswende“)
- Daraus resultierender Bedarf an Bike+Ride-Stellplätzen: ca. 920 (aktuell: 344); dabei ist wichtig:
  - ausreichende Anzahl an gesicherten Stellplätzen (Sammelschließanlage)
  - Serviceeinrichtungen (Schließfächer, Reparaturservice, ggf. Fahrradstation/Verleih)
  - Berücksichtigung von Infrastruktur für E-Bikes
- Funktionale Vorgaben:
  - Verteilung auf beide Bahnhofsseiten
  - Gute Erreichbarkeit
  - Minimierung von Behinderungen und Konflikten mit Fußgänger- und Pkw-Verkehr

## ■ Mengengerüste: Pkw-Stellplätze

- Die Anzahl der Pkw-Stellplätze ist von der Nachfrage, aber in hohem Maße auch von der verkehrspolitischen Zielsetzung abhängig; neben dem Wunsch, den Pendlern ein adäquates Angebot zur Verfügung zu stellen, steht das Ziel, keine zusätzlichen Verkehre in die Innenstadt zu ziehen
- Konsequenz:
  - keine grundlegende Änderung des Status Quo (heutige Situation: kein ausgewiesenes P+R-Angebot)
  - Stellplätze für Bringen und Abholen („Kiss+Ride“) mindestens auf der Ostseite, ggf. (variantenabhängig) auf beiden Bahnhofsseiten
- Darüber hinaus:
  - Angebote für alternative Mobilitätsformen: Car-Sharing, Mitfahrangebote, nicht liniengebundener Verkehr („On-Demand-Service“) etc.
  - Berücksichtigung von Elektromobilität

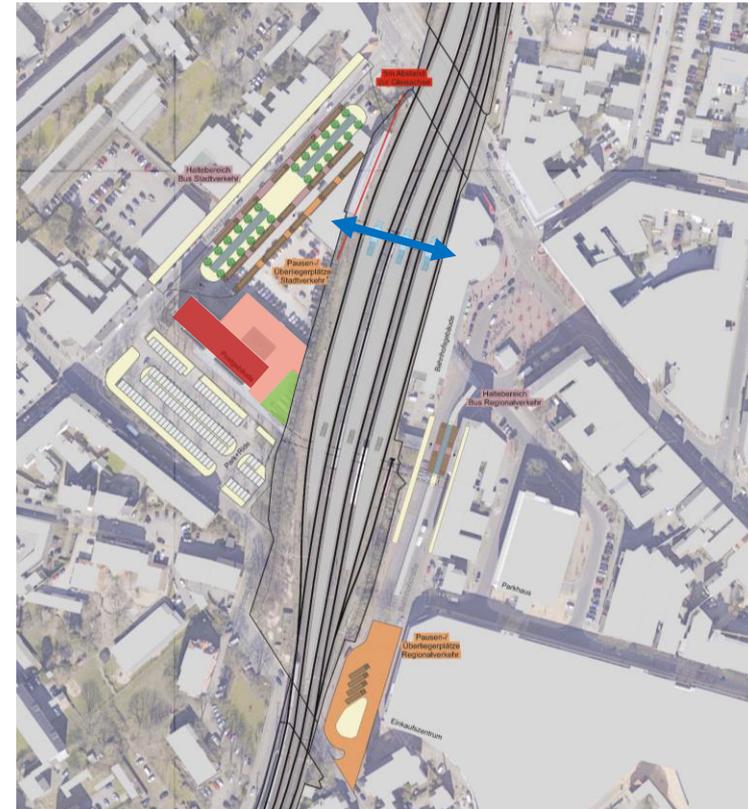
- **Umgang mit der Verkehrsstation und dem Empfangsgebäude**
  - Grundlagen:
    - Verlängerung („Durchstich“) der Haupt-Personenunterführung (Zugang durch das Empfangsgebäude)
    - Überlegungen der DB Station & Service AG zur Entwicklung des Empfangsgebäudes (Flach- und Hochbau) und des westlichen PU-Zugangs
  - Konsequenzen:
    - Berücksichtigung des „Durchstichs“ mit untergeordnetem Service- und Dienstleistungsangebot (Imbiss/Backshop, Bahnhofsmission)
    - Berücksichtigung der Planungsüberlegungen für das EG → Nutzungskonzept, Erschließung und Anlieferung



3D-Visualisierung der DB Station &amp; Service AG

## 1. Planungsphase: „Variantenfamilien“ und Testentwürfe

- Zentrales Thema: Aufteilung des Busverkehrs auf die Ost- und Westseite
- Drei Szenarien:
  - Variantenfamilie A: Verlagerung des Stadtverkehrs auf der Westseite und Beibehaltung des Regional-/Überlandverkehrs auf der Ostseite
  - Variantenfamilie B: Verlagerung des Regional-/Überlandverkehrs auf der Westseite und Beibehaltung des Stadtverkehrs auf der Ostseite
  - Variantenfamilie C: Verlagerung des gesamten Busverkehrs (Stadt- und Regional-/Überlandverkehr) auf die Westseite
- **Konsequenz aus der Analyse des Platzbedarfs: Variantenfamilie A als Grundlage der weiteren Variantendiskussion**

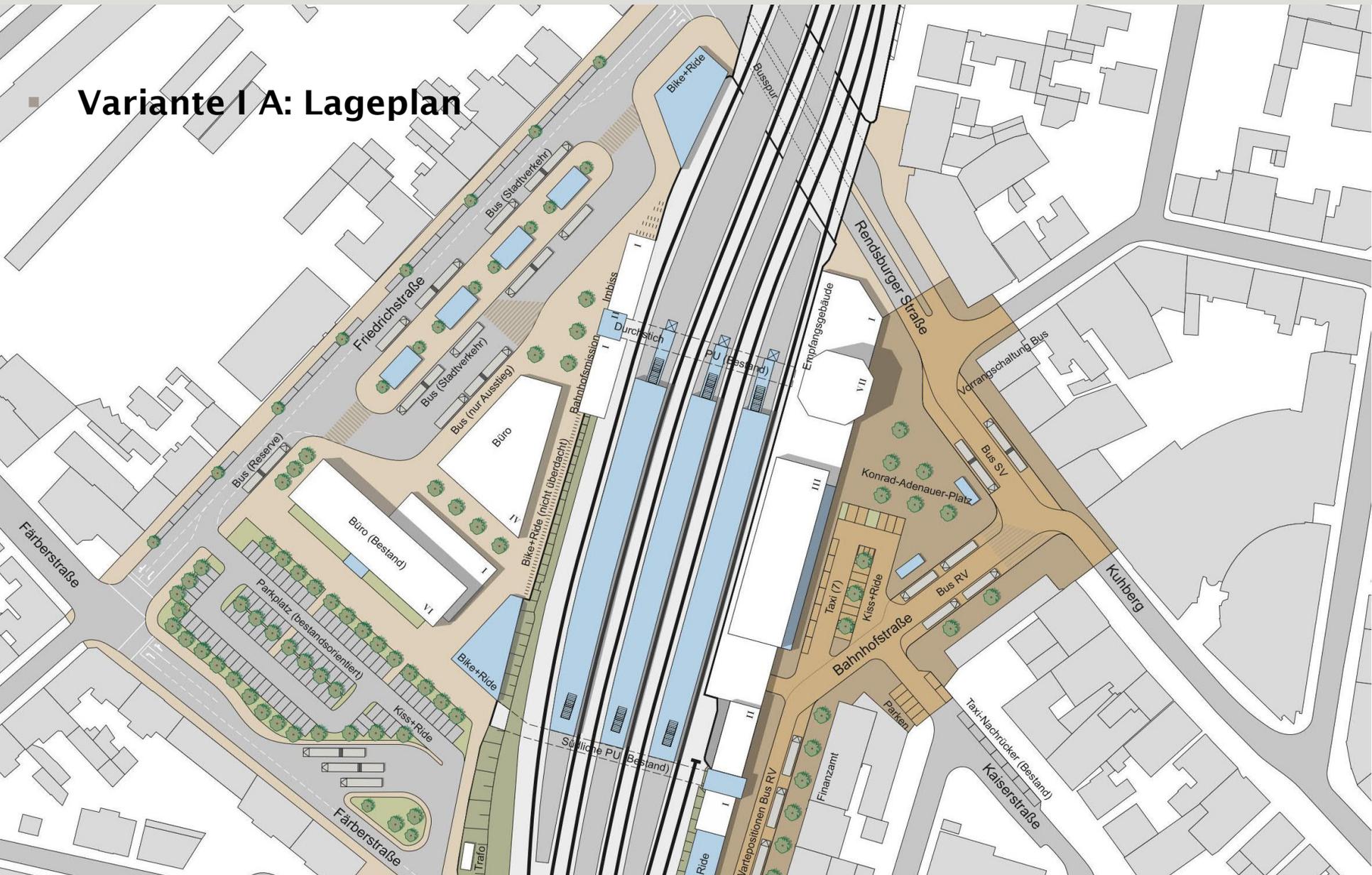


## 2. Variantendiskussion und Vorzugsvariante

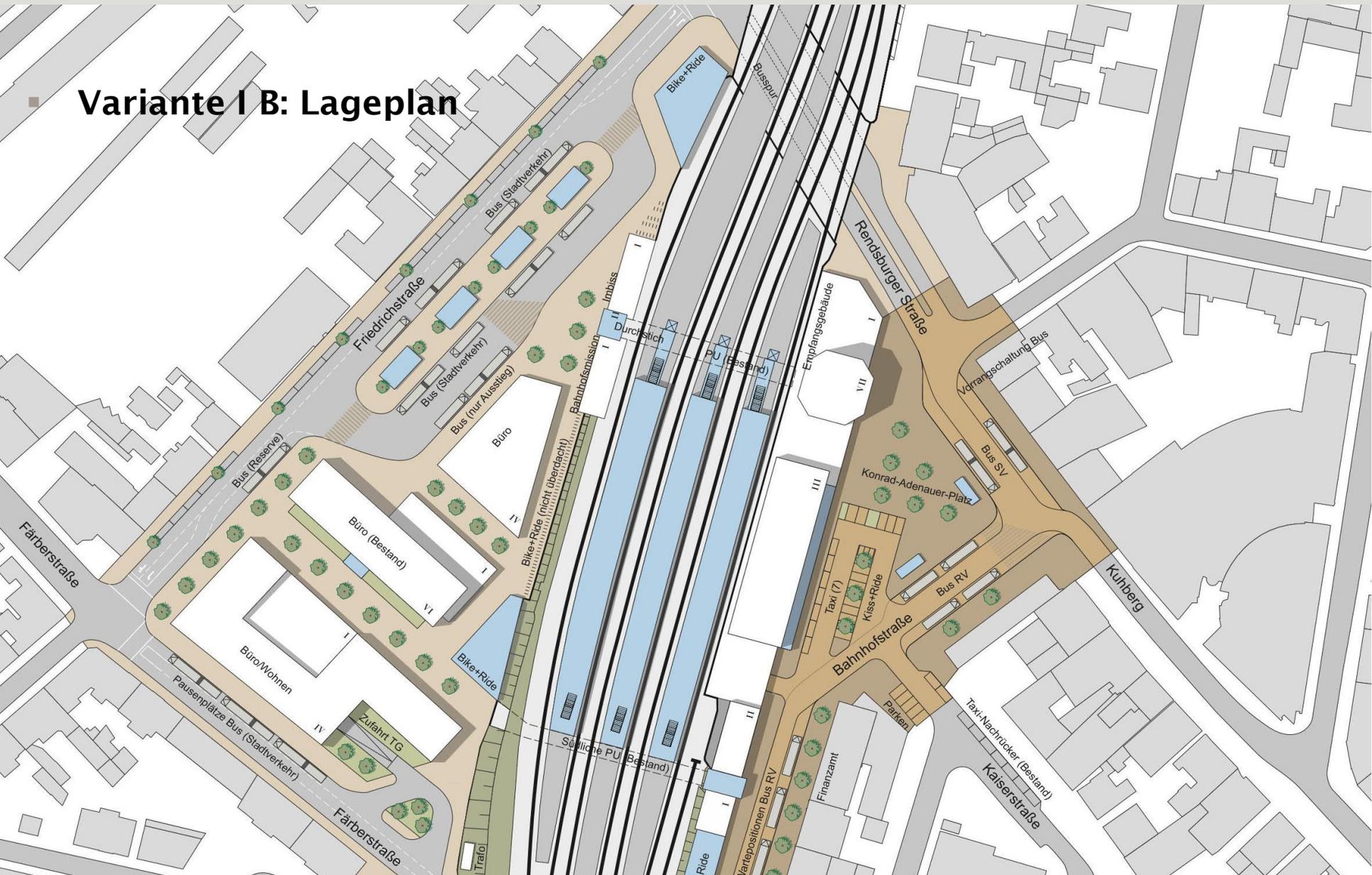
## ■ Städtebauliche Entwicklungsszenarien

- Fokussierung auf die Varianten I (Erhalt des Post-Hochbaus) und II (Ersatz für den Post-Hochbau); dabei jeweils: Untervarianten A und B (Erhalt bzw. Bebauung des Parkplatzes an der Färberstraße)
- Bandbreite:
  - Variante I A: Erhalt Postgebäude / Erhalt Parkplatz
  - Variante I B: Erhalt Postgebäude / Bebauung Parkplatz
  - Variante II A: Ersatz Postgebäude / Erhalt Parkplatz
  - Variante II B: Ersatz Postgebäude / Bebauung Parkplatz
- Konsens: eine Entscheidung zwischen den Varianten I und II hängt vor allem von der Frage ab, ob eine Kernsanierung oder ein Abriss/Neubau des Postgebäudes wirtschaftlicher ist
- Unabhängig davon ist die Bebauung der Parkplatzfläche eine längerfristige städtebauliche Option, deren Bewertung vor allem von den damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten (Ideen: Verwaltungs-/Hochschulcampus) abhängt; die Auswirkungen auf das Zentrum am Großflecken sind dabei zu berücksichtigen

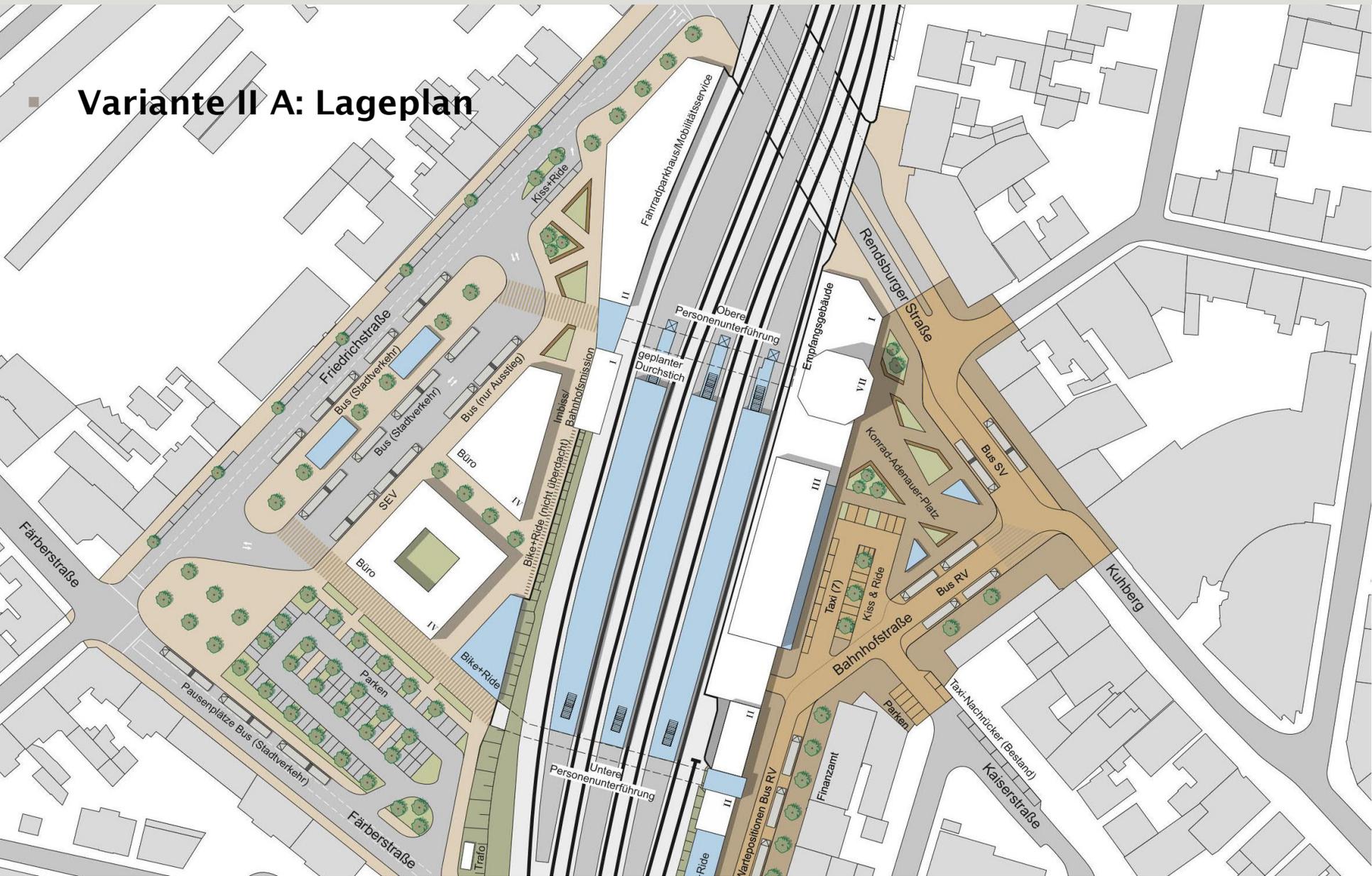
# Variante I A: Lageplan



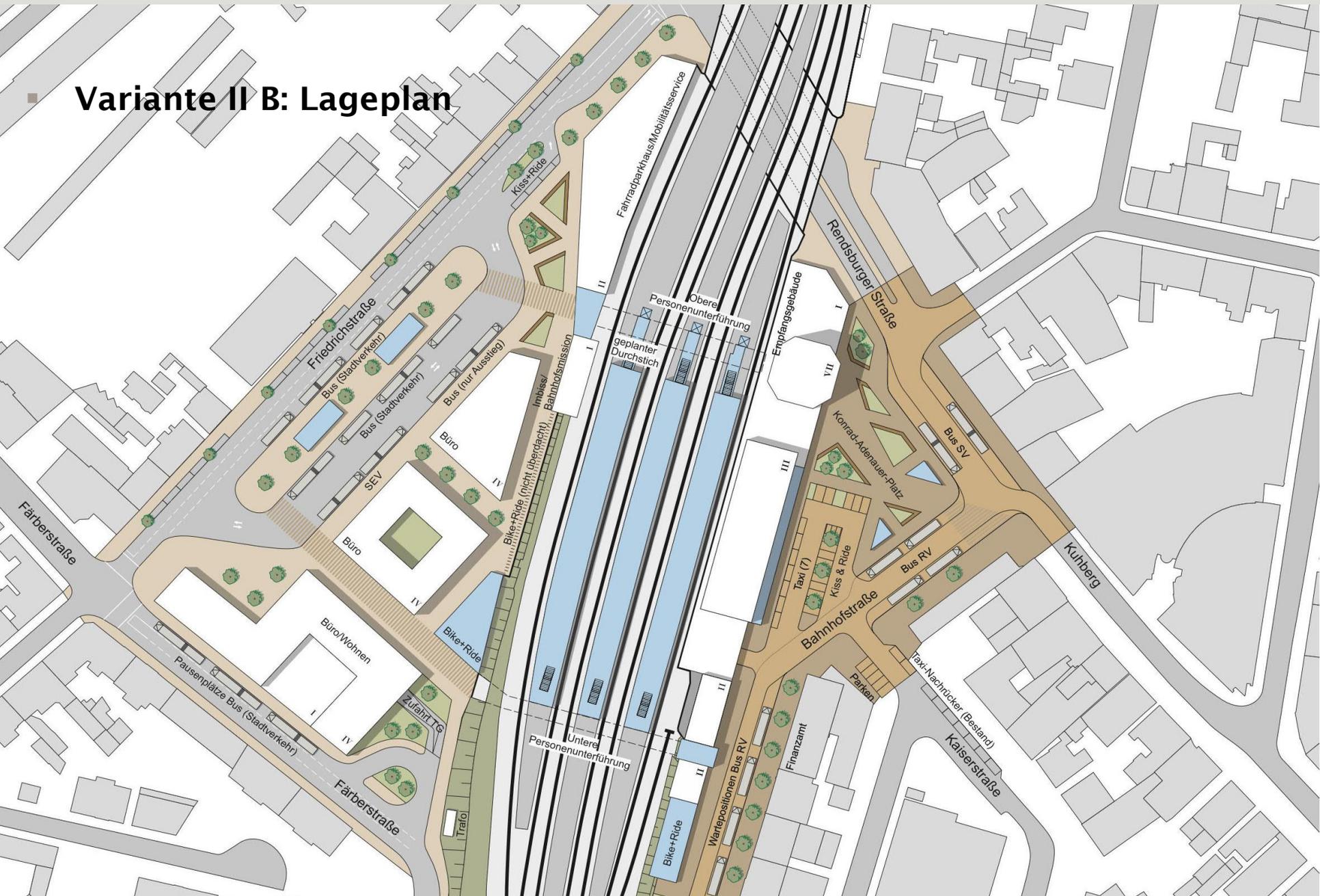
# Variante I B: Lageplan



# Variante II A: Lageplan



# Variante II B: Lageplan

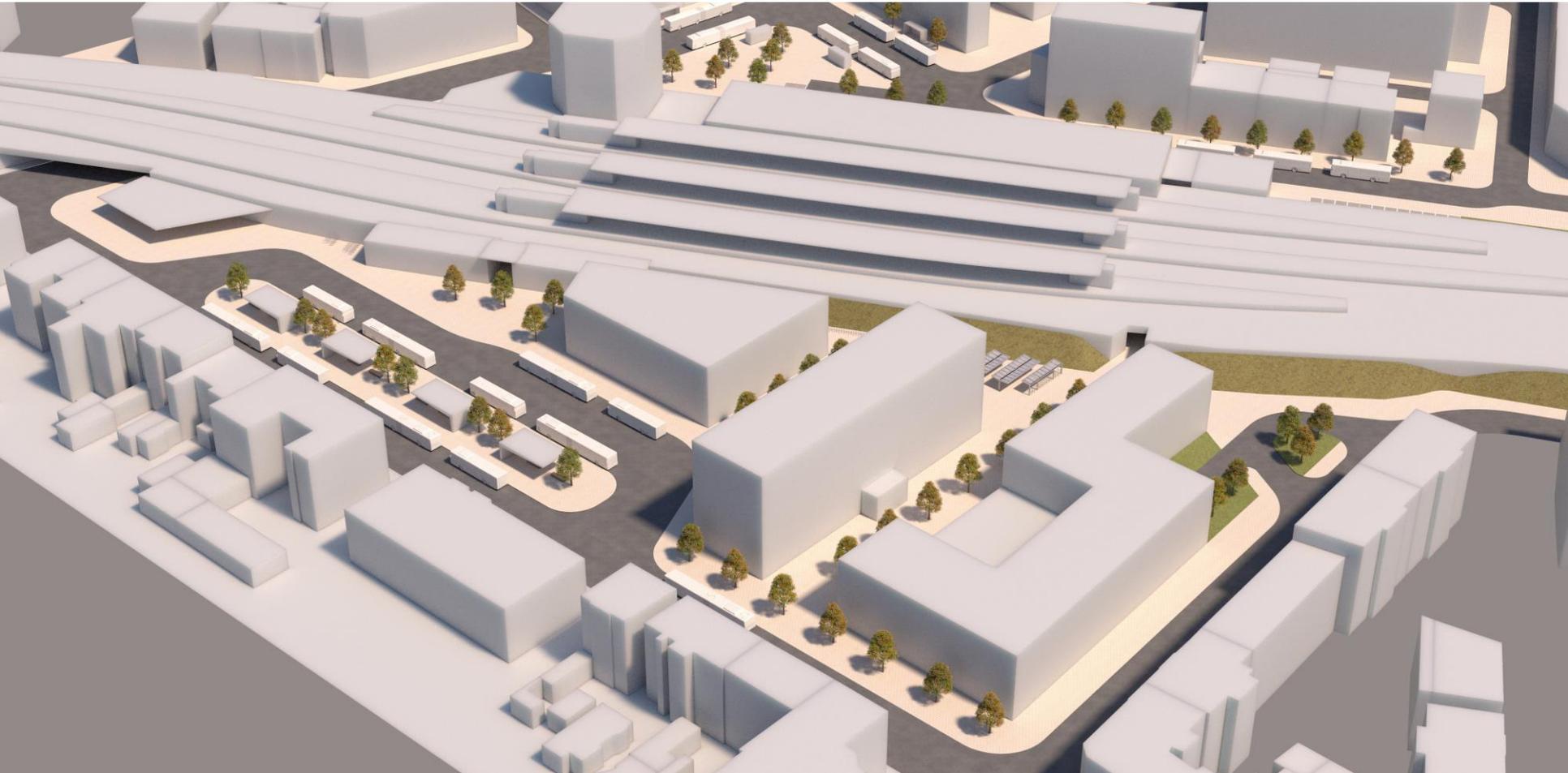


- **Visualisierung: Variante I A**



**Blick von Südwesten**

- **Visualisierung: Variante I B**



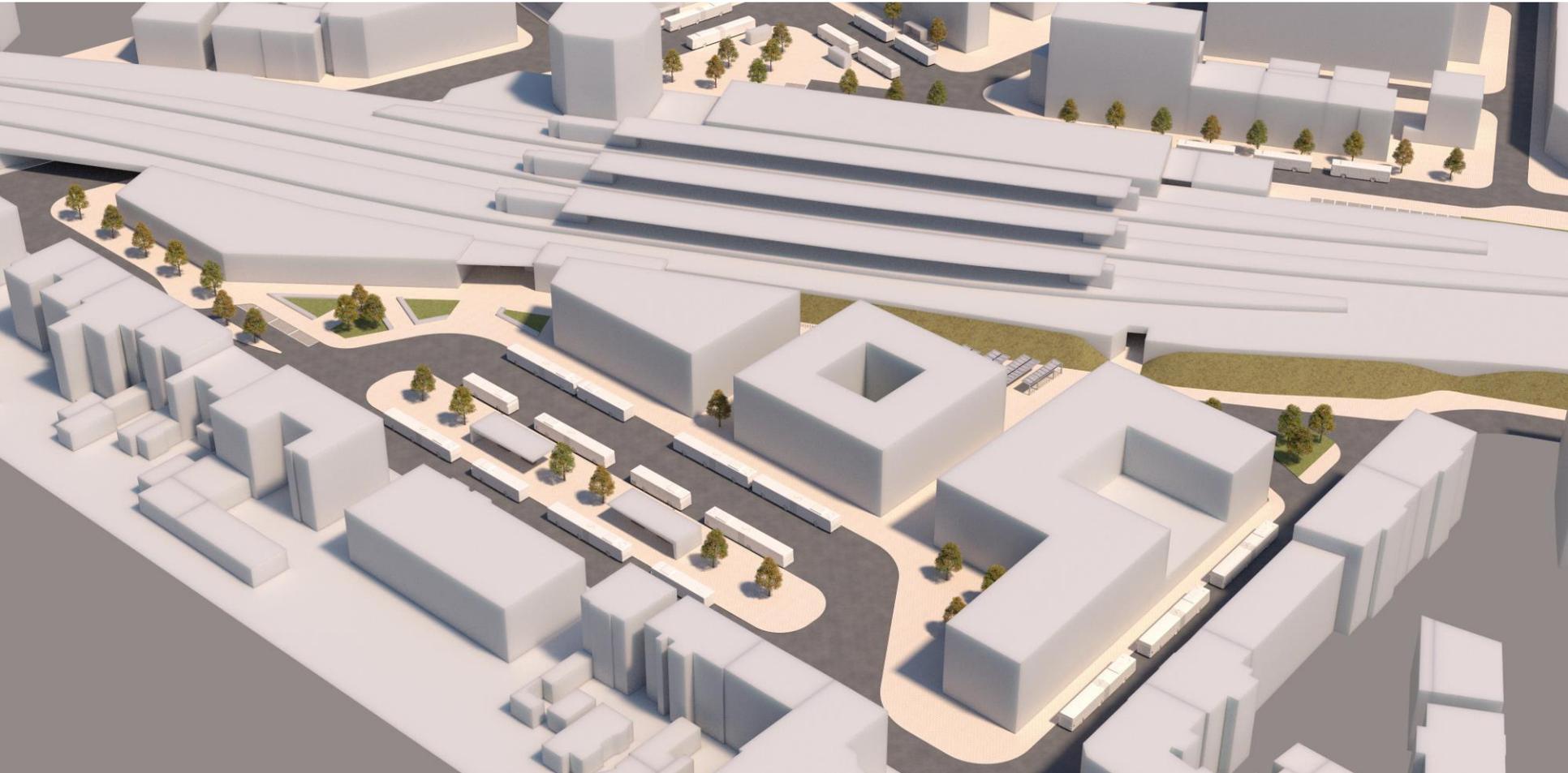
**Blick von Südwesten**

- **Visualisierung: Variante II A**



Blick von Südwesten

- **Visualisierung: Variante II B**



Blick von Südwesten

## ■ Verkehrliche Zusammenfassung

- Die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der Kernvarianten I und II ist mit der Stadt Neumünster und der Stadtwerke Neumünster GmbH abgestimmt; alle Varianten sind mit den Planungen der DB Station&Service AG vereinbar (Variante I entspricht weitgehend der aktuellen DB-Planung)
- Die Lösung für die Ostseite bzw. den Konrad-Adenauer-Platz ist in allen Varianten weitgehend identisch
- Die Optimierung des Busverkehrs (Kapazität Busbahnhof; Busspur in der Rendsburger Straße und Vorrangschaltung am Konrad-Adenauer-Platz) ist in allen Varianten enthalten
- Die Kapazität für den Busverkehr ist in allen Varianten ausreichend
- Variante II hat geringfügige Vorteile in Bezug auf die Einmündungssituation Friedrichstraße / Rendsburger Straße; diese sind jedoch nicht entscheidungsrelevant
- Die Lage der großen Fahrradabstellanlage (Variante I) bzw. des Fahrradparkhauses (Variante II) ist günstig; ein Unterschied besteht in der dezentraleren Lösung für Bike+Ride (Variante I) bzw. der zentraleren Lösung mit dem Fahrradparkhaus (Variante II)

- **Städtebauliche Zusammenfassung und Ableitung der Vorzugsvariante**
  - Eine Entscheidung zwischen den Varianten I und II hängt v.a. von den Entwicklungschancen des Post-Hochbaus ab
  - Nach der derzeitigen Erkenntnislage stellt ein Erhalt und eine (Kern-)Sanierung des Gebäudes, das weiterhin durch das Job-Center genutzt werden soll, die wirtschaftlichere Lösung dar  
→ **Variante I als Vorzugsvariante**
  - Sollte sich herausstellen, dass ein Abriss und Neubau doch wirtschaftlicher ist, stellt Variante II eine adäquate Lösung dar; diese Lösung kann v.a. dann interessant sein, wenn das westliche Bahnhofsumfeld im Sinne des Leitbildes „Neues Stadtquartier“ entwickelt wird (inkl. Bebauung der Parkplatzfläche an der Färberstraße)



■ **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann  
Agentur BahnStadt GbR  
Bötzowstraße 38  
10407 Berlin  
Tel.: 030 - 4050577-13  
neumann@bahnstadt.de  
www.bahnstadt.de