



Masterplan Mobilität



Stadt
Neumünster

Endbericht

Stand 17.07.2023

ANLAGEN ZUM ENDBERICHT

- Anlage I: Nahmobilitätskonzept Fußverkehr
 - Anlage II: Nahmobilitätskonzept Radverkehr mit Routensteckbriefen
 - Anlage III: Dokumentation der ersten Beteiligungsrunde (Sommer 2021)
 - Anlage IV: Kurzdokumentation der zweiten Online-Beteiligung (Sommer 2022)
-

0 Verzeichnisse und Anlagen

Inhaltsverzeichnis

0	Verzeichnisse und Anlagen	3
1	Was ist der Masterplan Mobilität und warum wird er in Neumünster gebraucht?	6
2	Prozess und Beteiligungsmodule	8
3	Stärken-Schwächen-Analyse als Ausgangssituation – Wo steht Neumünster heute?.....	16
3.1	Raumstruktur	19
3.2	Fußverkehr.....	21
3.3	Radverkehr	22
3.4	ÖPNV (Bus/Bahn)	23
3.5	Inter- und Multimodalität	24
3.6	Kfz-Verkehr	25
3.7	Ruhender Verkehr (Parken).....	27
3.8	Wirtschaftsverkehr.....	28
3.9	Verkehrssicherheit	29
4	Zielkonzept: Wie sieht die zukünftige Mobilität in Neumünster aus?....	31
4.1	Neumünster bewegt sich – ein Motto für Neumünster	31
4.2	Die sechs Oberziele für die zukünftige Mobilität in Neumünster ..	32
5	Integrierte Netzkonzeption	37
5.1	Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr)	37
5.2	Lkw-Haupttrouten.....	38
5.3	ÖPNV.....	38
5.4	Radwegenetz	39
5.5	Fußwegenetz.....	41
6	Handlungskonzept.....	43
6.1	Entwicklung des Handlungskonzeptes	43
6.2	Steckbriefe zu den Handlungsansätzen	45
7	Auftakt in die Umsetzung.....	86
7.1	Ausblick auf die nächsten Schritte	88
7.2	Monitoring und Evaluation	89
7.3	Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen und Handlungsansätze	92
8	Anhang	94
8.1	Räumliche Lage des Untersuchungsraums.....	94
8.2	Stadt-Umland-Mobilität	99
8.3	Mobilitätskennzahlen und Mobilitätsverhalten	103
8.4	Verkehrssicherheit	105
8.5	Öffentlicher Personennahverkehr	115
8.6	Fließender Kfz-Verkehr	117
8.7	Wirtschaftsverkehr	120
8.8	Erreichbarkeitsanalysen	121

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nahmobilitätskonzept Fußverkehr mit Grundsätzen, Netzanalysen und Netzentwicklung	7
Abbildung 2: Nahmobilitätskonzept Radverkehr mit Grundsätzen, Bestandsanalyse und Routensteckbriefen	7
Abbildung 3: Prozess zur Erstellung des Masterplans Mobilität (Stand Februar 2023)	9
Abbildung 4: Beteiligungsmodule im Masterplan-Prozess	10
Abbildung 5: Übersicht der Rückmeldungen der Onlinebeteiligung	11
Abbildung 6: Heatmap der Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung	12
Abbildung 7: Übersicht der Rückmeldungen	12
Abbildung 8: Anzahl der Einträge nach Kategorien	13
Abbildung 9: Screenshot zum Teil 3 „Jetzt sind Sie gefragt“	14
Abbildung 10: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 1)	14
Abbildung 11: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 2)	14
Abbildung 12: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 3)	15
Abbildung 13: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 4)	15
Abbildung 14: Frage: Welche Farbe wünschen Sie sich für die Radwege in Neumünster?	15
Abbildung 15: Mobilität in Zahlen für die Stadt Neumünster (SrV 2018)	16
Abbildung 16: Modal-Split-Gegenüberstellung (SrV 2018)	17
Abbildung 17: Übersicht Themenfelder Stärken-Schwächen-Bestandsanalyse	18
Abbildung 18: Arbeitsorte der Auspendelnden Neumünsters im Jahr 2020 (ab 30 Auspendelnde)	20
Abbildung 19: Klassifiziertes Straßennetz Neumünsters heute	26
Abbildung 20: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfallschwere	30
Abbildung 21: sechs Oberziele für Neumünster	32
Abbildung 22: Modal-Split-Ziel des Masterplans Mobilität	36
Abbildung 23: integrierte Netzbetrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger	37
Abbildung 24: funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr)	37
Abbildung 25: Lkw-Führungsnetz (Konzeption)	38
Abbildung 26: Haupt- und Nebennetz im Radverkehr	39
Abbildung 27: Radverkehrsrouten	40
Abbildung 28: Fußwegenetz	42
Abbildung 29: Überblick der Einflussfaktoren auf Maßnahmen und Handlungskonzept	43
Abbildung 30: Vorgehen bei der Maßnahmenkonzeption	43

Abbildung 31: Übersicht Handlungsansätze des Masterplans Mobilität mit der Zuordnung zu den Oberzielen und wesentlichen Querbezügen	44
Abbildung 32: exemplarischer Steckbrief-Aufbau	47
Abbildung 33: Steckbriefsammlung: Übersicht Handlungsansätze und deren Zuordnung zu den Oberzielen	48
Abbildung 34: Steckbrief-Übersicht mit ausgewählten Bewertungskriterien (gutachterlicher Vorschlag zur Diskussion in den politischen Gremien)	87
Abbildung 35: Evaluationsprozess	91
Abbildung 36: Lage Neumünsters	94
Abbildung 37: Klassifiziertes Straßennetz Neumünster	94
Abbildung 38: Liniennetzplan NAH-SH	95
Abbildung 39: Bevölkerungsentwicklung Neumünsters von 2008-2020	95
Abbildung 40: Natürliche Bevölkerungsentwicklung Neumünsters von 2008-2020 ...	96
Abbildung 41: Wanderungsbewegungen über die Gemeindegrenzen Neumünsters von 2008-2020	96
Abbildung 42: Wanderungsbewegungen in Neumünster im Jahr 2020 nach Altersgruppen	97
Abbildung 43: Bevölkerungspyramide Neumünster 2020	97
Abbildung 44: Bevölkerungsdichtekarte	98
Abbildung 45: Ein- und Auspendler Neumünsters von 2007-2021	99
Abbildung 46: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Neumünster (Einpendler + Binnenpendler)	99
Abbildung 47: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort Neumünster (Auspendler + Binnenpendler)	100
Abbildung 48: Arbeitsorte der Auspendelnden Neumünsters im Jahr 2020 (ab 30 Auspendelnde)	101
Abbildung 49: Einpendelnde nach Neumünster im Jahr 2020	102
Abbildung 50: Entwicklung des Kfz-Bestandes der Stadt Neumünster seit 2008	103
Abbildung 51: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen (SrV 2018)	103
Abbildung 52: Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖV-Zeitkarte (SrV 2018)	104
Abbildung 53: Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen (SrV 2018)	104
Abbildung 54: Unfälle in Neumünster der Jahre 2016 - 2020 mit... ..	105
Abbildung 55: Unfälle der Jahre 2016 - 2020 in Neumünster nach Beteiligungsarten (differenziert nach Schwere)	105
Abbildung 56: Anteil der Unfälle (2016 – 2020) in Neumünster nach Unfalltyp	106
Abbildung 57: Unfälle in den Jahren 2016 - 2020 in Neumünster nach Unfalltyp ...	106

Abbildung 58: Unfälle der Jahre 2016 - 2020 in Neumünster nach Beteiligungsarten (differenziert nach Unfalltyp).....	107
Abbildung 59: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfallschwere.....	108
Abbildung 60: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfalltyp.....	109
Abbildung 61: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elmshorn und Flensburg nach Unfallschwere	110
Abbildung 62: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elmshorn und Flensburg nach Unfallschwere [in %].....	110
Abbildung 63: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elmshorn und Flensburg nach Beteiligungskonstellationen	111
Abbildung 64: Verunglückte Kinder (< 15 Jahre) im Straßenverkehr je 1.000 Einwohner der Altersgruppe in Neumünster.....	111
Abbildung 65: Neumünster im Ranking der Kinderunfallraten (< 15 Jahre) im Straßenverkehr (je 1.000 Einwohner der Altersgruppe) aller Städte zwischen 50.000 bis 100.000 Einwohner in Deutschland.....	112
Abbildung 66: Verunglücktenrate (getötete und schwerverletzte Kinder) je 1 Mrd. km der Altersgruppe und Verkehrsmittelart (2015 - 2019) - Vergleich Neumünster und umliegende Kreise)	112
Abbildung 67: Kampagne "Sicher kommt an!".....	112
Abbildung 68: Handpuppenbühne der Landespolizei Schleswig-Holstein	113
Abbildung 69: Tempo 30-Zonen Neumünster.....	114
Abbildung 70: Geltungsbereich NAH-SH-Tarif	115
Abbildung 71: Busnetz und Haltestellen in Neumünster	116
Abbildung 72: überregionale Anbindung Neumünsters.....	117
Abbildung 73: Straßennetz: Verkehrsregelungen an Kreuzungen	118
Abbildung 74: Hauptstraßennetz (Fahrspuren).....	119
Abbildung 75: Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete Neumünsters.....	120
Abbildung 76: Erreichbarkeit zu Fuß von Geschäften des täglichen Bedarfs in 10 und 15 Minuten.....	121
Abbildung 77: Erreichbarkeit zu Fuß von Apotheken und Hausarztpraxen in 10 Min.	122
Abbildung 78: Erreichbarkeit zu Fuß von Apotheken und Hausarztpraxen in 15 Min.	123
Abbildung 79: Erreichbarkeit zu Fuß von Kitas und allgemeinbildenden Schulen in 10 Min.	124

Abbildung 80: Erreichbarkeit zu Fuß von Kitas und allgemeinbildenden Schulen in 15 Min.	125
Abbildung 81: Erreichbarkeit mit dem Rad von Einkaufsgelegenheiten des täglichen Bedarfs 10 Min.	126

1 Was ist der Masterplan Mobilität und warum wird er in Neumünster gebraucht?

Einführung, Anlass und Aufgabenstellung

Der letzte Generalverkehrsplan der Stadt Neumünster stammt aus dem Jahr 1983. Seitdem wurden eine Reihe von Teilgutachten und Teilaufträge in Bezug auf Mobilitätsfragen und Verkehrslösungen erstellt und empfohlen. Die zentrale Frage, wie mit den zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen und Entwicklungen in Neumünster insgesamt umgegangen werden soll, wurde dabei nur in Teilaspekten und nicht in jedem Fall gesamtstädtisch betrachtet. Eine wichtige Aufgabe des Masterplans Mobilität ist daher die Zusammenführung und Integration der vorhandenen Teilkonzepte in ein übergreifendes Handlungs- und Umsetzungskonzept für alle Verkehrsarten und für das gesamte Stadtgebiet.

Was ist ein Masterplan?

Der Masterplan Mobilität ist ein Planwerk, in dem die Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Neumünster bis zum Jahr 2035 definiert wird. Auf der Basis einer genauen Bestandsanalyse wurden zunächst Leitbild und Ziele festgelegt. Anschließend wurden unter Berücksichtigung von Prognosen und Szenarien unterschiedliche Maßnahmen für alle Verkehrsträger und alle Bereiche der Mobilität diskutiert und daraus ein integriertes Handlungskonzept erstellt.

Im Rahmen des Masterplans wurden sowohl die einzelnen Verkehrsarten (Zu Fußgehen, Radfahren, ÖPNV, MIV) beleuchtet als auch übergeordnete Mobilitätsthemen wie Verkehrssicherheit, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Umweltauswirkungen, regionale Bezüge (Pendlerthematik), neue Mobilitätsformen (Elektromobilität) behandelt.

Der Masterplan Mobilität ist ein **strategisches Werk** und beinhaltet konkrete Handlungsfelder. Die vertiefende Konkretisierung von Maßnahmen geschieht in einer späteren Planungsphase.

Warum braucht es den Masterplan Mobilität?

Eine wichtige Aufgabe der Stadtentwicklung besteht darin, die Städte zukunftsfähig zu gestalten und den Menschen mehr und **attraktiven öffentlichen Raum** zur Verfügung zu stellen.

Den Dreh- und Angelpunkt hierfür stellt die **Lebensqualität in einer Stadt** dar. Diese wird maßgeblich durch den Verkehr und die Mobilität eines jeden Einzelnen in der Stadt beeinflusst. Um die Lebensqualität in der Stadt – im öffentlichen Raum ebenso wie für private Grundstücke – zu erhöhen, stehen verschiedene konzeptionelle strategische Planungswerke zur Verfügung.

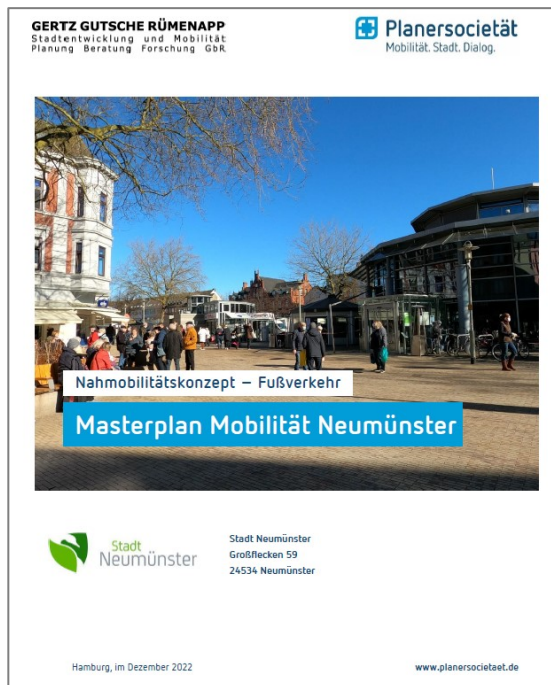
Die Basis hierzu bietet das "**Integrierte StadtEntwicklungsKonzept**" (ISEK). Dieses stellt als Dach über vielen wichtigen Fachkonzepten die Weichen für die Zukunft der Stadt Neumünster. Eine attraktive und nachhaltige Stadtentwicklung funktioniert jedoch nur, wenn der Raum sozial, wirtschaftlich, ökologisch sowie kulturell zusammengebracht wird und Stadtstrukturen, Verkehr, Umwelt und soziale Belange umfassend betrachtet werden. Die Verkehrsplanung als integrativer Bestandteil der Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung befasst sich mit der Sicherstellung einer stadtverträglichen Mobilität.

Aufbau – Wo finde ich was?

Nachdem im Kapitel 2 der Prozess zur Erstellung des Masterplans sowie das Beteiligungsverfahren in den Grundzügen beschrieben wird, folgen im Kapitel 3 die wesentlichen Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse in Form von Stärken-Schwächen-Übersichten zu den wichtigsten Mobilitätsthemenfeldern. Die daraus gewonnenen Handlungserfordernisse bilden die Grundlage sowohl für die Leitbild- und Zieldefinition im Kapitel 4, als auch für die Entwicklung des Handlungskonzeptes und der Steckbriefe im Kapitel 6. Im Kapitel 5 wird die übergeordnete Netzkonzeption vorgestellt, die zwar einzelne Verkehrsträger betrachtet, gleichwohl aber unbedingt integriert betrachtet werden muss. Im abschließenden Kapitel geht es um die Schritte in die Umsetzung der Handlungsansätze und Maßnahmen. Auch das Thema Monitoring und Evaluation muss entsprechend mitgedacht werden.

Der vorliegende Endbericht als Masterplan fokussiert auf die zentralen Analysen, die wichtigsten Handlungserfordernisse und Maßnahmen, sodass im Laufe des Prozesses stattgefundenene Detailanalysen im Anhang (Kapitel 8) sowie den Anlagen mit den jeweiligen separaten Dokumentationen ausführlicher beschrieben werden. Die wichtigsten Anlagen gehören zum vertiefenden **Nahmobilitätskonzept** und betreffen die Bereiche **Fuß- bzw. Radverkehr** (Anlage I und Anlage II). Wesentliche Aussagen fließen direkt in den Masterplan ein, beispielsweise in die Stärken-Schwächen-Analyse (Kap. 3) oder die Steckbriefe des Handlungskonzeptes (vgl. Kap. 6).

Abbildung 1: Nahmobilitätskonzept Fußverkehr mit Grundsätzen, Netzanalysen und Netzentwicklung



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2: Nahmobilitätskonzept Radverkehr mit Grundsätzen, Bestandsanalyse und Routensteckbriefen



Quelle: eigene Darstellung

2 Prozess und Beteiligungsmodule

Erarbeitungsprozess und Zeitplan des Masterplan Mobilität

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Masterplans beläuft sich auf etwas mehr als zwei Jahre. Ab März 2023 erfolgt die Beratung in den politischen Gremien mit dem Ziel der Beschlussfassung der grundlegenden Bestandteile des Masterplan Mobilität.

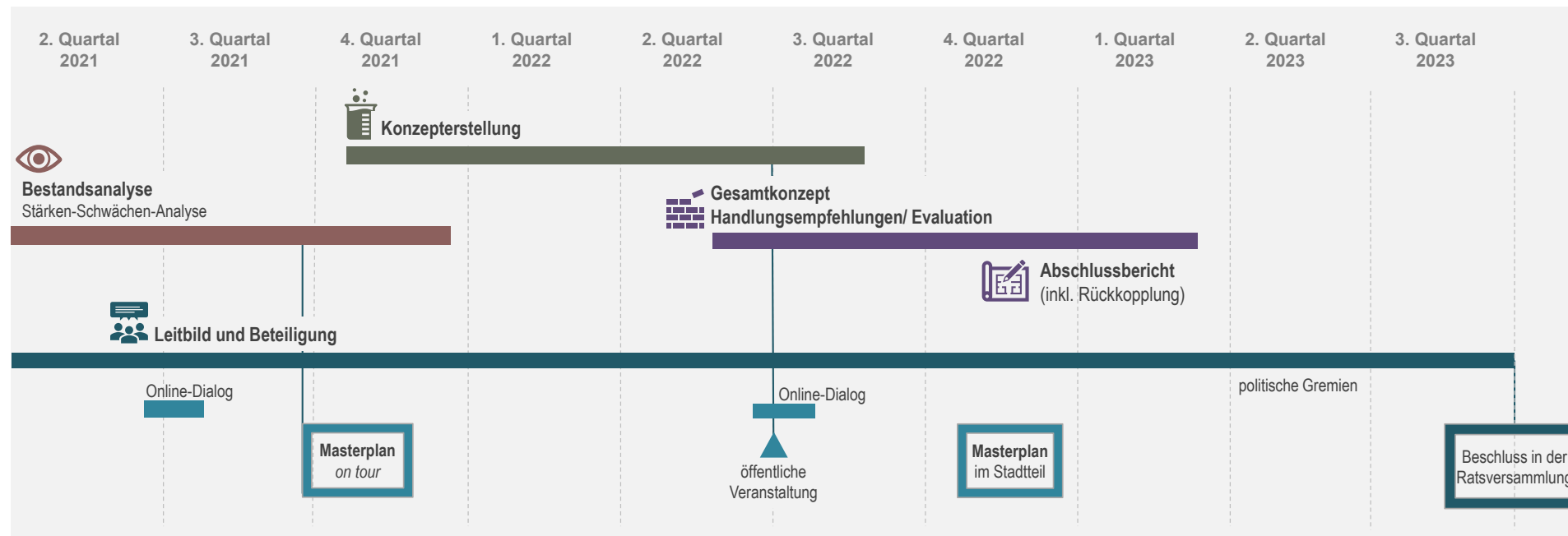
Gestartet ist der Masterplan-Prozess im Frühjahr 2021 mit einer umfassenden **Bestandsanalyse als Ausgangslage** für die heutige Situation des Verkehrs. Hier fließen gutachterliche Einschätzungen aus Fachgesprächen, Vor-Ort-Befahrungen genauso wie Rückmeldungen und Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde mit ein.

Parallel fand eine **intensive Beteiligung** relevanter Personen und Institutionen sowie der Stadtgesellschaft statt. Insbesondere die Einbindung der neun Stadtteilbeiräte Neumünsters war während des Erarbeitungs- und Beteiligungsprozesses wichtig.

Auf Grundlage der wesentlichen Handlungserfordernisse wurden im Jahr 2022 ein **Leitbild sowie Oberziele** definiert und durch die Ratsversammlung beschlossen, auf denen das Konzept sowie die Handlungsfelder beruhen. Die Handlungsansätze und Einzelmaßnahmen wurden abschließend in ein **Gesamtkonzept** gegossen, das neben einer integrierten Netzkonzeption auch konkrete Empfehlungen für die Umsetzung beinhaltet.

Die Ergebnisse des gesamten Prozesses werden zum Ende in den **politischen Gremien** diskutiert und der Ratsversammlung zur Bewertung und Entscheidung (Beschluss) vorgelegt.

Abbildung 3: Prozess zur Erstellung des Masterplans Mobilität (Stand Februar 2023)

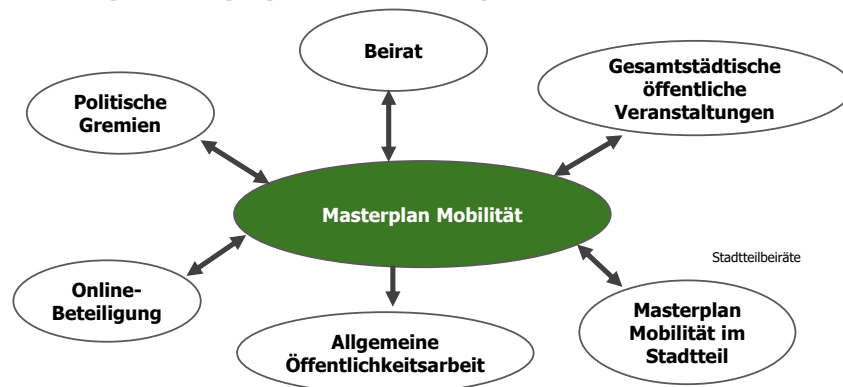


Quelle: eigene Darstellung

Beteiligungsmodule

Der Masterplan-Prozess umfasste folgende Beteiligungsmodule:

Abbildung 4: Beteiligungsmodule im Masterplan-Prozess



Quelle: eigene Darstellung

Neben der regelmäßigen Einbindung von **politischen Gremien** (v.a. Planungs- und Umweltausschuss sowie Ratsversammlung für Beschlussfassung), wurde ein **Beirat** als begleitendes und beratendes Arbeitsgremium gebildet. Darin waren Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Institutionen, Verbänden und weiteren Interessensgruppen vertreten (u.a. IHK, Handwerksammer, Jugendverband, Seniorenbeirat, ADFC). Die Aufgabe des Beirats bestand darin, die fachplanerischen Fragestellungen gemeinsam zu erörtern und zu bewerten. Gleichwohl sollte v.a. in Bezug auf die Politik der Beirat eine Impulsfunktion und Rückkopplung von Themen in die eigenen Gremien darstellen. Darüber hinaus wurde die weitere Öffentlichkeitsbeteiligung und weitere Beteiligungsmodule vorbesprochen und beraten.

Im Folgenden werden die verschiedenen Formate und Ergebnisse des Beteiligungsprozesses in Auszügen vorgestellt. Aufgrund der Corona-Pandemie

wurde der Beteiligungsprozess zeitlich ausgedehnt, um neben Online-Dialogen auch direkt mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand in zwei Phasen statt:

- 1. Beteiligungsrunde** zu Problemen, Mängeln, Ideen und Anregungen
 - Online-Dialog im Frühsommer 2021 im Rahmen der Aktion „Neumünster gestalten“
 - Masterplan on tour in den neun Stadtteilen Neumünsters mit Informationsstand und geführter Planungstour
 - Gemeinsam mit den Aktionen zur Europäischen Mobilitätswoche im September 2021
- 2. Beteiligungsrunde** zu Konzept und Maßnahmen
 - Onlinebeteiligung mit Informationen zu konzeptionellen Überlegungen und Meinungsabfragen im Sommer 2022
 - Öffentliche Informationsveranstaltung am 28. Juni 2022
 - Information und Diskussion in Stadtteilbeiräten zwischen Oktober 2022 und Januar 2023

Ergebnisse der 1. Beteiligungsrunde¹

Im Frühsommer 2021 fand eine breite Onlinebeteiligung unter dem Motto „Neumünster gestalten“ statt. Darin wurde zur aktiven Beteiligung zu drei aktuellen Planwerken aufgerufen: Neben zwei Konzepten zur Grünflächenentwicklung und Klimaanpassung startete der Masterplan Mobilität. Zwischen Mitte Mai und Mitte Juli 2021 konnten die Neumünsteranerinnen und Neumünsteraner auf einer interaktiven Karte ihre Ideen und Meinungen zu den Themen Verkehr und Mobilität eintragen.

¹ Anlage III, Download unter www.neumuenster.de/masterplan-mobilitaet

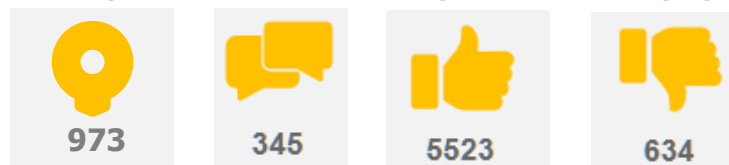
In der ersten Beteiligungsrunde ging der Masterplan zudem *on tour*, sprich es wurden in allen Stadtteilen Neumünsters Vor-Ort-Termine angeboten, auf denen mit Informationsständen und geführten Planungstouren ein direkter Austausch mit der Stadtgesellschaft stattfinden konnte.

Wo gibt es Probleme? Wo sind Lücken im Fuß- und Radwegenetz? Wo werden Gefahren gesehen? Welche Gebiete oder Stadtteile sind nicht gut an den Bus angebunden? Mithilfe des Online-Tools sollte ermittelt werden, wo Neumünster gut aufgestellt ist und wo diese Stärken noch ausgebaut werden können. Dabei gab es neben der Verortung nach Kategorien und einer Beschreibung der einzelnen Anregungen die Möglichkeit, Fotos oder eigene Ideen und Collagen an die jeweiligen Beiträge anzuheften. Zudem konnten wie in sozialen Netzwerken einzelne Anregungen mit einem „finde ich auch“ (Daumen hoch) oder „finde ich nicht“ (Daumen runter) ergänzt werden.

Die Rückmeldungen der Teilnehmenden der Onlinebeteiligung in Verbindung mit den Hinweisen aus den Vor-Ort-Terminen in den Stadtteilen (Masterplans *on tour*), bilden eine wertvolle Ergänzung zur parallelen Bestandsanalyse durch das Gutachterteam und sollen an dieser Stelle kurz vorgestellt werden.

Insgesamt wurden in der Onlinebeteiligung für den Masterplan Mobilität Neumünster innerhalb der zweimonatigen Laufzeit etwa 970 Anregungen mit 350 Kommentaren von rund 350 Personen auf der Plattform hinterlassen. Diese wurden über 6.000 Mal *geliked* oder eben nicht. Zusätzlich kamen mehrere ausführliche Rückmeldungen per E-Mail.

Abbildung 5: Übersicht der Rückmeldungen der Onlinebeteiligung



Quelle: Eigene Darstellung nach tetraeder.com gmbh

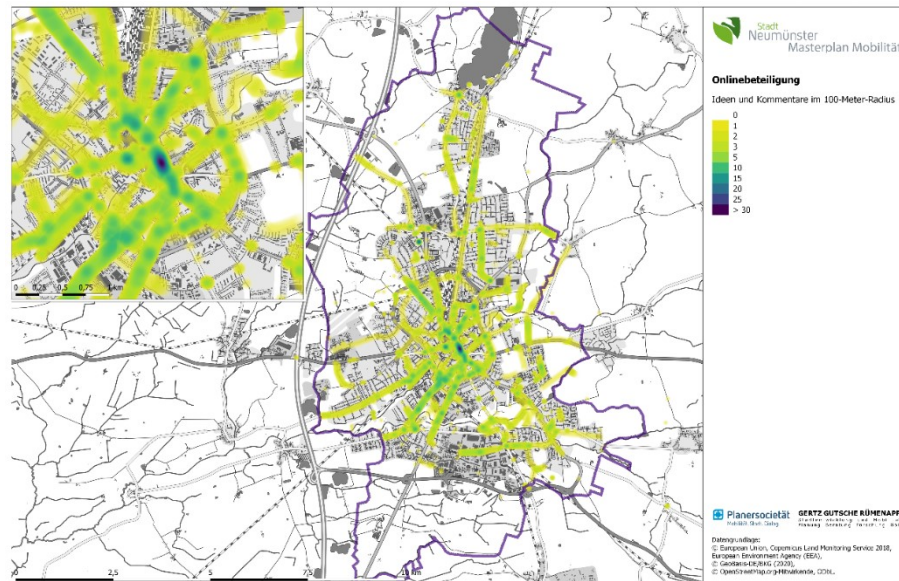
Um eine möglichst hohe Teilnahmebereitschaft zu erreichen, erfolgte die Befragung anonym. Die Anwenderinnen und Anwender konnten jedoch freiwillig einen Namen in Form eines Alias eintragen. Da dies in den meisten Fällen erfolgte, konnte bei der Auswertung mithilfe einer Clusterung nach dem Namen/Alias die Anzahl der Teilnehmenden näherungsweise auf ca. 350 Personen bestimmt werden.

Das Ziel der ersten Online-Beteiligung war mit einem niedrighschwelligem Angebot möglichst viele und unterschiedliche Ideen und Hinweise aus der Neumünsteraner Bevölkerung und des Umlandes zu erhalten. In diesem Sinne konnten die Teilnehmenden bei Bedarf mehrere Ideen und Hinweise übermitteln. In der Dokumentation sind die wesentlichen Anregungen der Teilnehmenden aus der ersten Beteiligungsrunde thematisch zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Relevanz für den Masterplan in drei Kategorien eingeordnet (siehe Anlage III). Einige Aspekte wurden mehrfach genannt und daher zusammengefasst.

Die eingegangenen Rückmeldungen wurden zunächst einzeln durchgegangen, um die Relevanz für den neuen Masterplan Mobilität zu prüfen. Häufig ergeben Rückmeldungen einen direkten Handlungsbedarf, beispielsweise wenn Beschilderung beschädigt worden ist oder Sichtbeziehungen an Kreuzungen verkehrssicherheitsrelevant eingeschränkt sind. Solche Rückmeldungen wurden der Stadt Neumünster zur Verfügung gestellt, damit sie an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden konnten. Die gesamte Menge an Rückmeldungen gibt jedoch deutliche Hinweise auf Missstände und Wünsche seitens der Neumünsteraner Bevölkerung und sind in die Stärken- und Schwächenanalyse in Kapitel 3 eingeflossen.

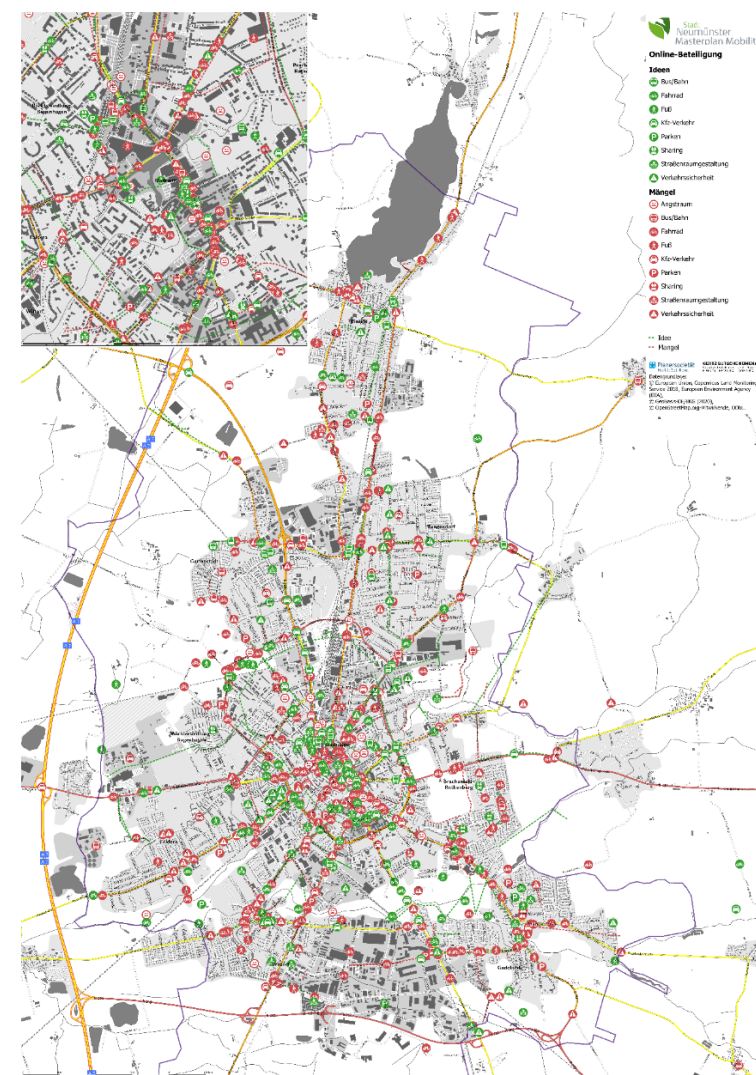
Die Rückmeldungen bezogen sich dabei auf das gesamte Stadtgebiet, gleichwohl lagen **räumliche Schwerpunkte** auf der Stadtmitte, dem Innenstadtring und den Einfallstraßen. Die Verortung der Einträge ist in der nachstehenden Karte erkennbar. Zusätzlich wird in einer weiteren Darstellung mithilfe einer sogenannten „Heatmap“ die Dichte der Rückmeldungen verdeutlicht.

Abbildung 6: Heatmap der Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung



Quelle: eigene Darstellung und OSM

Abbildung 7: Übersicht der Rückmeldungen

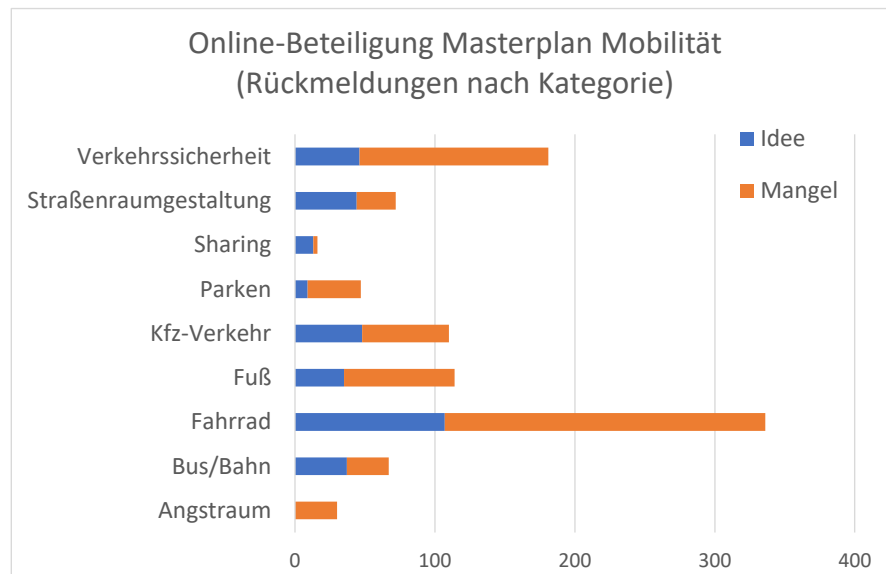


Quelle: eigene Darstellung und OSM

Die **inhaltlichen Schwerpunkte** lagen deutlich beim Radverkehr und im Bereich der Verkehrssicherheit. Aber auch in den Kategorien Fußverkehr und Kfz-Verkehr wurden je über 100 Einträge verortet. In den übrigen Themenbereichen, wie ÖPNV, Straßenraumgestaltung oder Parken kamen ebenfalls eine Reihe von Rückmeldungen. In der Kategorie „Sharing“ wurden konkrete Vorschläge für die Einrichtung von sogenannten Mobilstationen mit Sharing-Angeboten eingetragen.

Beachtet werden muss dabei, dass viele Rückmeldungen nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt sind. So haben wildparkende Pkw zwangsläufig etwas mit Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) und damit insbesondere mit dem Thema Verkehrssicherheit zu tun.

Abbildung 8: Anzahl der Einträge nach Kategorien



Quelle: eigene Darstellung

Folgende inhaltlichen Schwerpunkte konnten ausgemacht werden:

- Schlechter Unterhaltungszustand von einzelnen Fuß- und Radwegen
- Schlechte Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen
- Nicht angepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Verbesserung und Schaffung zusätzlicher Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem auf Schulwegen
- Ringbuslinie um die Innenstadt
- Einrichtung von Mobilitätsstationen mit Car- und Bike-Sharing sowie Elektroladesäulen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Gestaltung von Straßenräumen
- Probleme durch den ruhenden Kfz-Verkehr (Sichthindernisse, Falschparker etc.)

Ergebnisse der 2. Beteiligungsrunde

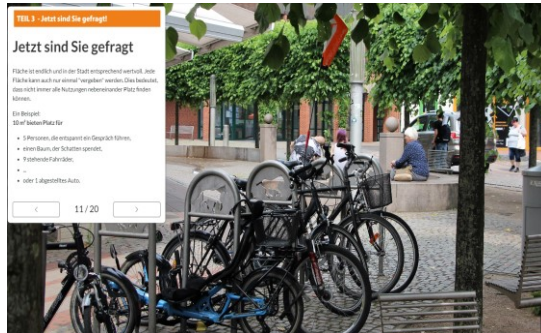
Im Sommer 2022 begann die zweite Beteiligungsrunde mit einer Onlinebeteiligung, in der die wesentlichen Inhalte und Eckpunkte der konzeptionellen Überlegungen sowie ersten Maßnahmenansätzen vorgestellt wurden.

Die Beteiligungsplattform lieferte ausführliche Informationen zu Handlungsansätzen und fragte darüber hinaus auch Meinungen und Stimmungsbilder ab.

Ein paar der zentralen Ergebnisse und Rückmeldungen werden im Folgenden wiedergegeben. Mehr Informationen bietet die Kurzdokumentation zur 2. Onlinebeteiligung.²

Insgesamt haben in den knapp 6 Wochen Laufzeit etwa 550 Personen an der Onlinebeteiligung teilgenommen und sich über den Stand und die Inhalte des Masterplan Mobilität informiert. Von diesen Teilnehmenden haben ca. 360 Personen Einträge getätigt, Antworten gegeben oder ihre Meinung geschrieben.

Abbildung 9: Screenshot zum Teil 3 „Jetzt sind Sie gefragt“



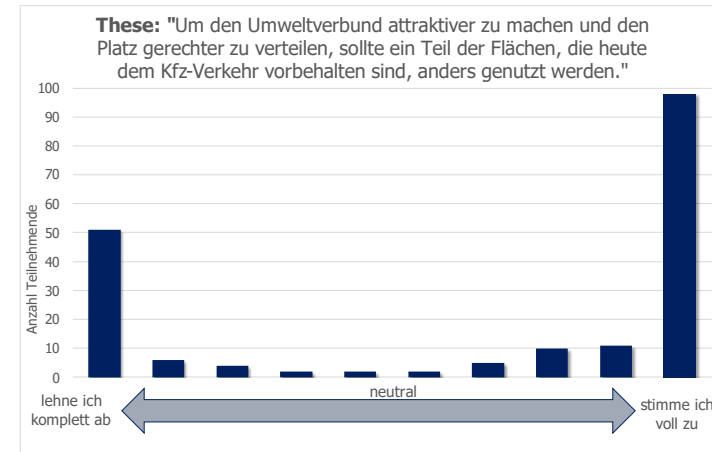
Quelle: eigene Darstellung

In dem Block zur **direkten Beteiligung** „Jetzt sind Sie gefragt“ konnten beispielsweise ausgewählte Thesen mithilfe von Schieberegulern von „lehne ich komplett ab“ über „neutral“ zu „stimme ich voll zu“ bewertet werden.

Besonders großen Zuspruch erhielten die Aussagen zur Flächenumverteilung vom Kfz-Verkehr zugunsten des Umweltverbundes³ (These 1) oder auch das Thema Verkehrsberuhigung (These 2). Die Thesen für mehr Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen in Neumünster im Sinne der Verkehrssicherheit (These 3) oder zur Flächenumverteilung von Parkplatzangebot zugunsten von Radabstellanlagen (These 4) fanden sowohl Zustimmung als auch Ablehnung.

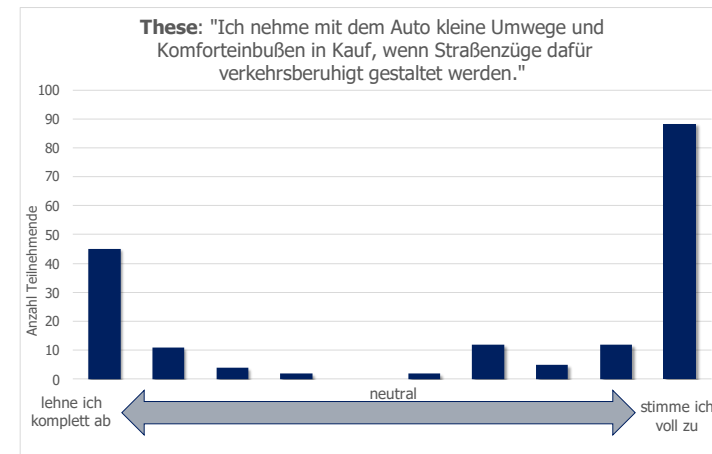
² Anlage IV, Download unter www.neumuenster.de/masterplan-mobilitaet

Abbildung 10: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 1)



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 11: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 2)



Quelle: eigene Darstellung

³ zum Umweltverbund gehören Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV (Bus/Bahn)

Abbildung 12: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 3)

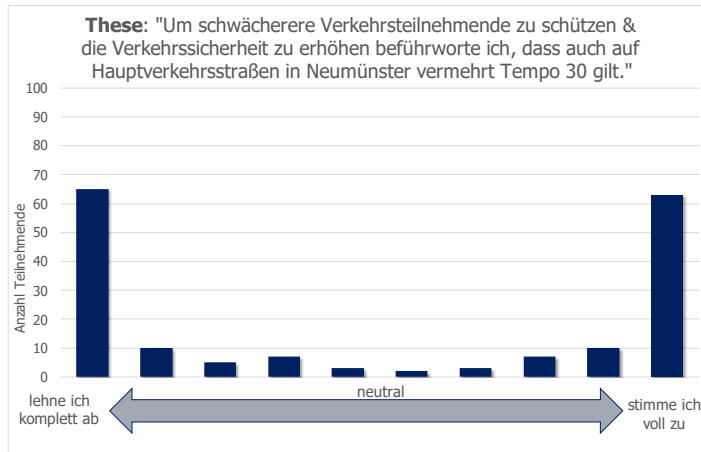


Abbildung 13: Rückmeldungen und Meinungsbild (These 4)

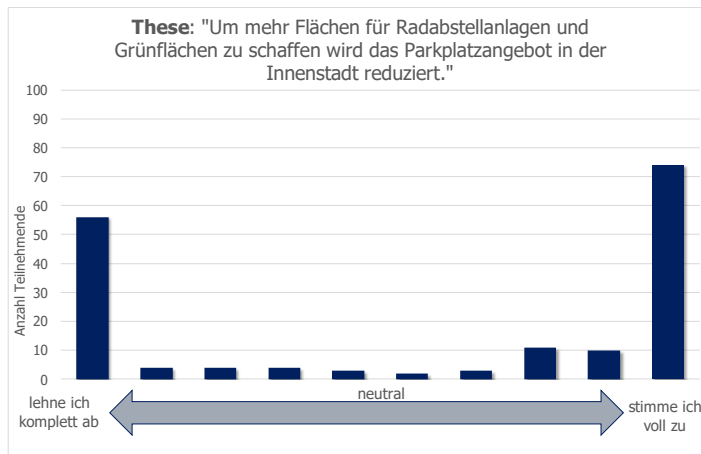
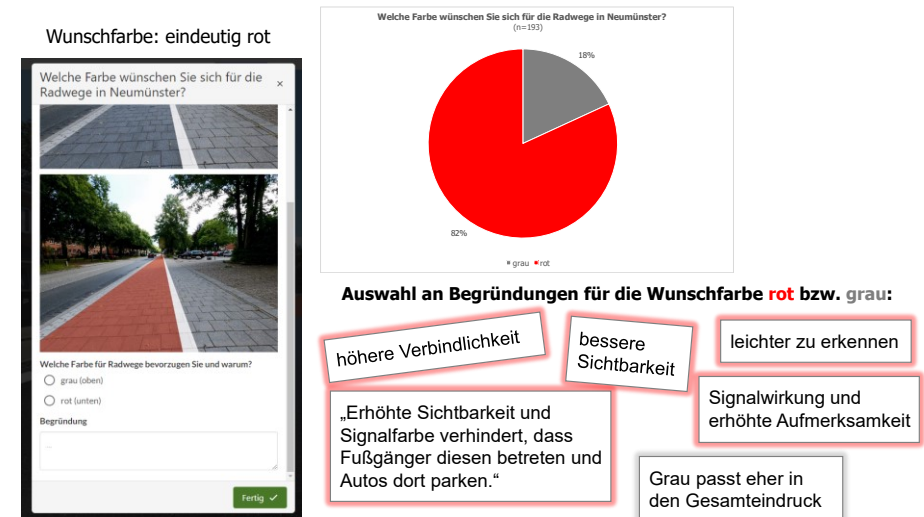


Abbildung 14: Frage: Welche Farbe wünschen Sie sich für die Radwege in Neumünster?



Darüber hinaus wurden Standorte für weitere Mobilitätstationen in den Stadtteilen und Ausstattungswünsche solcher Stationen genannt. Beispielsweise wünschen sich knapp 70% der Beteiligten ein Leihrad und/oder Car-Sharing-Angebot vor Ort.

In einem abschließenden Block wurde die **Verkehrsführung in der Innenstadt** und insbesondere dem Großfleck thematisiert. Hier konnten die Teilnehmenden verschiedene Varianten und deren Vor- bzw. Nachteile einsehen und Stimmungsbilder oder Meinungen schreiben. Die Rückmeldungen zu diesem – in der Vergangenheit bereits kontrovers diskutierten Thema – gingen erwartungsgemäß auseinander. Die gutachterliche Empfehlung einer zeitweisen Sperrung des Großfleckens stimmten beispielsweise knapp 50% der Befragten zu (40% lehnen diese ab, 12% fordern dauerhafte Sperrung des Großfleckens, vgl. Kurzdokumentation 2. Online-Beteiligung, S. 20).

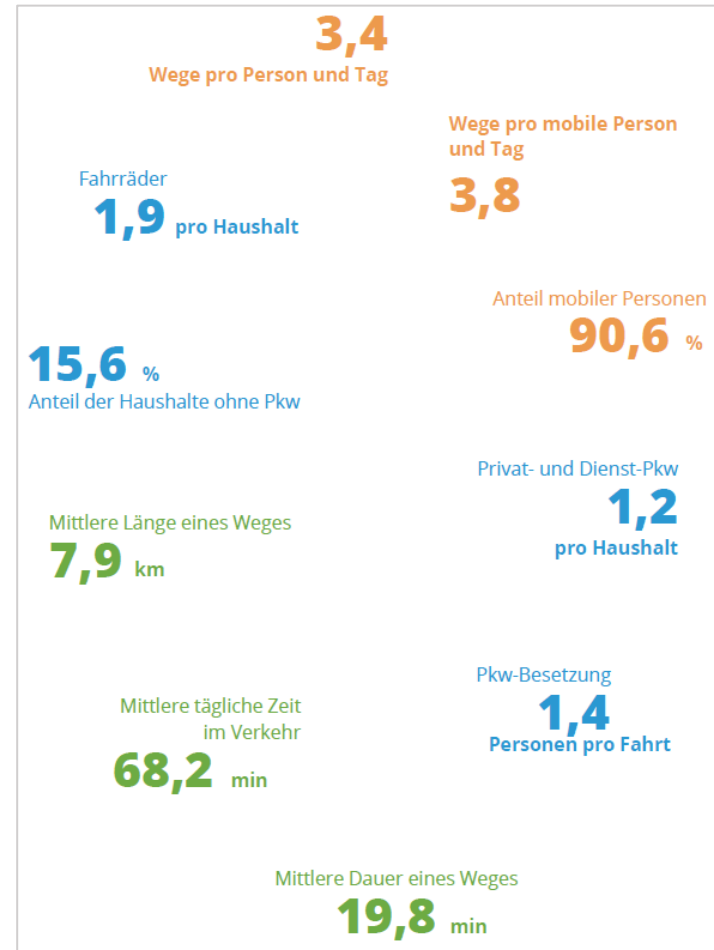
3 Stärken-Schwächen-Analyse als Ausgangssituation – Wo steht Neumünster heute?

Als Ausgangslage wird die heutige Situation des Verkehrs mithilfe einer Stärken-Schwächen-Analyse zusammengefasst. Hier fließen gutachterliche Einschätzungen genauso mit ein wie Rückmeldungen und Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde.

Detaillierte Aussagen aus der Bestandsanalyse und Ausgangssituation können dem Anhang entnommen werden. Dort werden ergänzende Merkmale und Kennzeichen auch bezogen auf das Mobilitätsverhalten der Neumünsteraner Bevölkerung aufgeführt.

Ein paar dieser Merkmale können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden:

Abbildung 15: Mobilität in Zahlen für die Stadt Neumünster (SrV 2018)



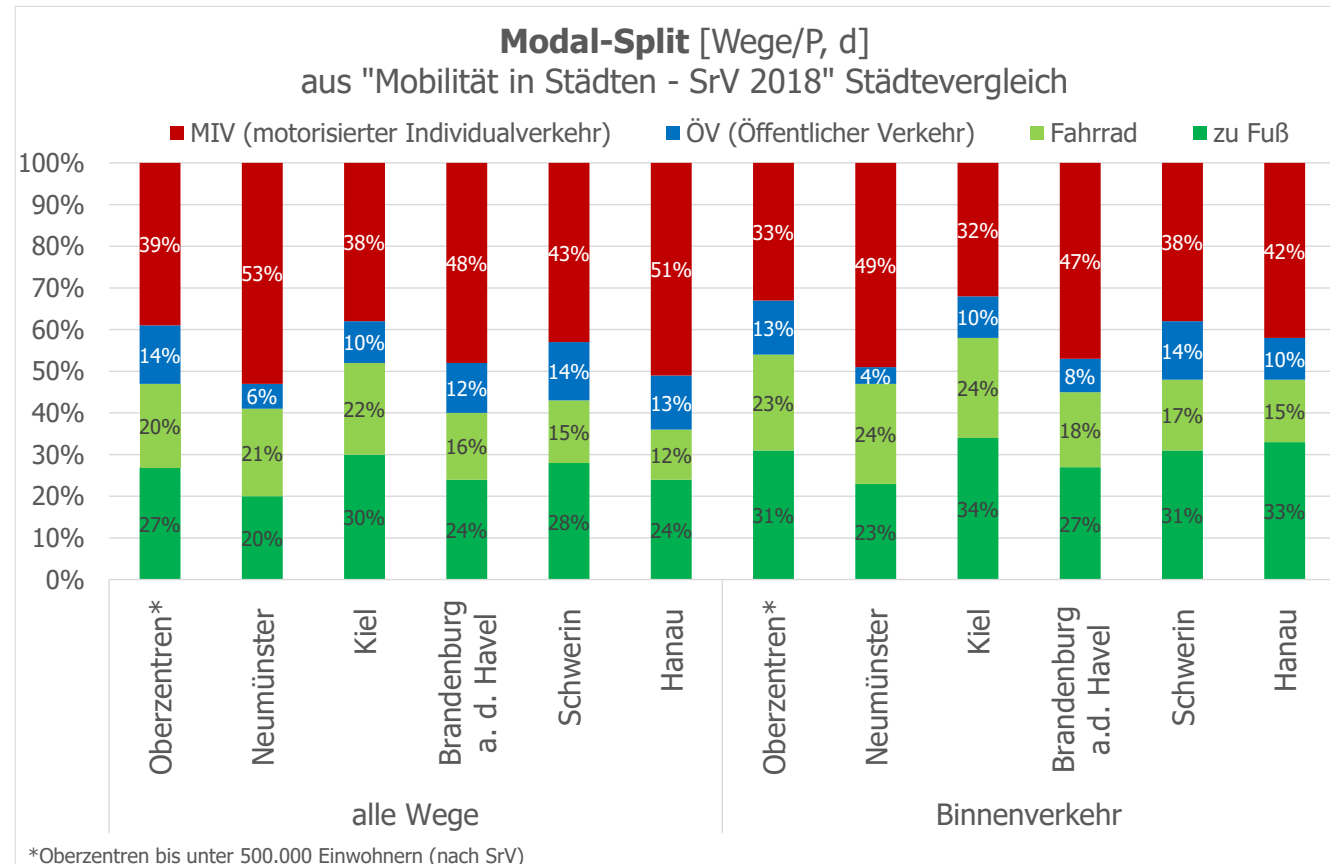
Quelle: Mobilitätsstreckbrief für Neumünster der SrV 2018⁴

⁴ TU Dresden: System repräsentativer Verkehrsbefragungen „Mobilität in Städten 2018“, Mobilitätssteckbrief für Neumünster, S. 2, Nov. 2019,

URL: https://www.neumuenster.de/fileadmin/neumuenster.de/media/verkehr_und_umwelt/strassenverkehr/verkehrsplanung/Mobilitaetssteckbrief_fuer_Neumuenster_SrV_2018.pdf

Der Vergleich des Modal Split⁵ mit anderen Städten der gleichen Größenordnung (SrV-Städtegruppe „Oberzentren mit weniger als 500.000 EW, flach“) zeigt, dass in Neumünster sehr wenig Wege mit dem ÖPNV (Bus/Bahn) zurückgelegt werden und dafür der MIV-Anteil sehr hoch ist.

Abbildung 16: Modal-Split-Gegenüberstellung (SrV 2018)



Quelle: eigene Darstellung nach Daten der SrV 2018⁶

⁵ Modal Split: Anteil der Wege die mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

⁶ TU Dresden: System repräsentativer Verkehrsbefragungen „Mobilität in Städten 2018“, Städtevergleich

Darüber hinaus können folgende Entwicklungen Neumünsters und dessen Bevölkerung festgehalten werden (vgl. zudem Ausführungen im Anhang Kapitel 8):

- relativ konstante Bevölkerungsentwicklung seit 2008
- alternde Bevölkerung: Alterspyramide zeigt, dass bereits heute der Anteil der über 65-Jährigen am größten ist
- steigender Kfz- bzw. Pkw-Bestand
- Zunahme der Pkws pro Haushalt, das bedeutet auch ein größerer Anteil an Zweit- bzw. Drittwagen
- Anzahl der 1-Personen-Haushalte steigt.

Auf den nachfolgenden Seiten sind **Stärken-Schwächen-Analysen** für die folgenden Themenfelder zusammengefasst:

Abbildung 17: Übersicht Themenfelder Stärken-Schwächen-Bestandsanalyse

	Raumstruktur
	Fußverkehr
	Radverkehr
	ÖPNV
	Inter- und Multimodalität
	Kfz-Verkehr
	Ruhender Verkehr (Parken)
	Wirtschaftsverkehr
	Verkehrssicherheit

Quelle: eigene Darstellung



3.1 Raumstruktur

Neumünster liegt zwischen Hamburg und Kiel umgeben von den Nachbarkreisen Plön, Segeberg und Rendsburg-Eckernförde. Die Stadt ist eines von vier **Oberzentren** in Schleswig-Holstein und daher zentralörtlich von großer Bedeutung für das Umland.

Sie liegt verkehrsgünstig an der A7 sowie der B430 und B205. Außerdem ist sie ein wichtiger Bahnknotenpunkt. Das hohe Arbeitsplatzangebot zeigt sich auch daran, dass die Zahl der Einpendelnden mit rund 23.000 Personen pro Jahr fast doppelt so hoch wie die Zahl der Auspendelnden ist⁷. Die Einpendelnden kommen v.a. aus Kiel, Hamburg und den umliegenden Gemeinden (vgl. Abbildung 49). Die Auspendler-Arbeitsorte wiederum sind in Abbildung 18 dargestellt.

Neumünster verfügt über ein Stadtzentrum sowie mehrere **Stadtteilzentren**. Aufgrund dieser dezentralen Struktur bietet die Stadt gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege.

Die großzügig ausgebauten Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen haben jedoch eine hohe **Trennwirkung**. Gleichwohl ist Neumünster ein attraktiver Wohnstandort mit einer aufgrund eines positiven Wanderungssaldos über die Jahre relativ gleichbleibenden Einwohnendenzahl von knapp 79.500 im Jahr 2021 (bei rückläufiger natürlicher Bevölkerungsentwicklung, Quelle: Destatis).

⁷ Bundesagentur für Arbeit 2020

Stärken

- Neumünster ist eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein
- Teilweise ausgeprägte Stadtteilstrukturen mit Stadtteilzentren
 - Versorgungsaspekt hinsichtlich des periodischen Bedarfs
 - Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit „ihrem“ Stadtteil
- Viele Arbeitsplätze im Stadtgebiet
- Attraktiver Wohnstandort



Stadtteilzentrum Tungendorf mit Wochenmarkt

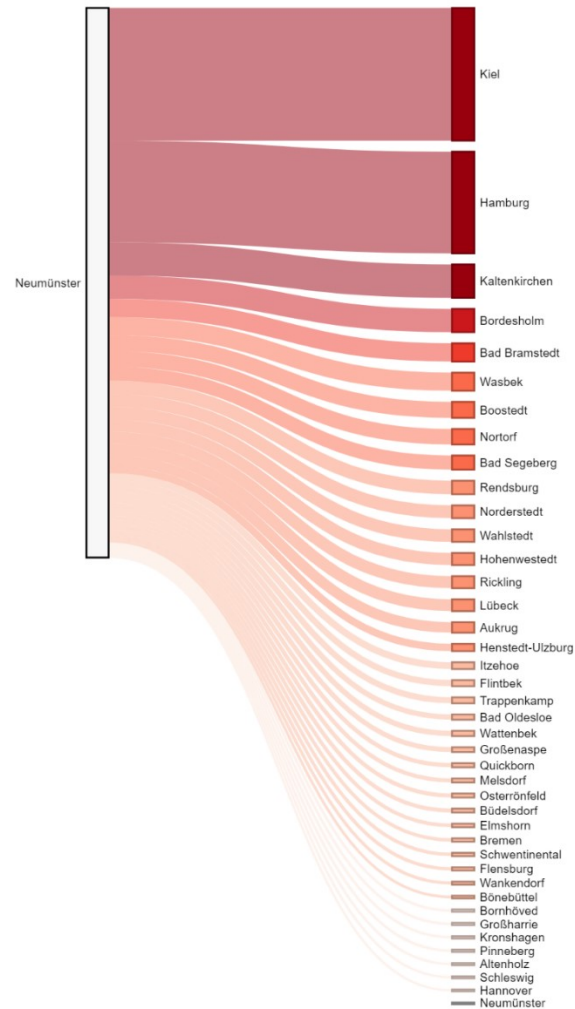


Bahntrasse als Barriere zwischen den Stadtteilen

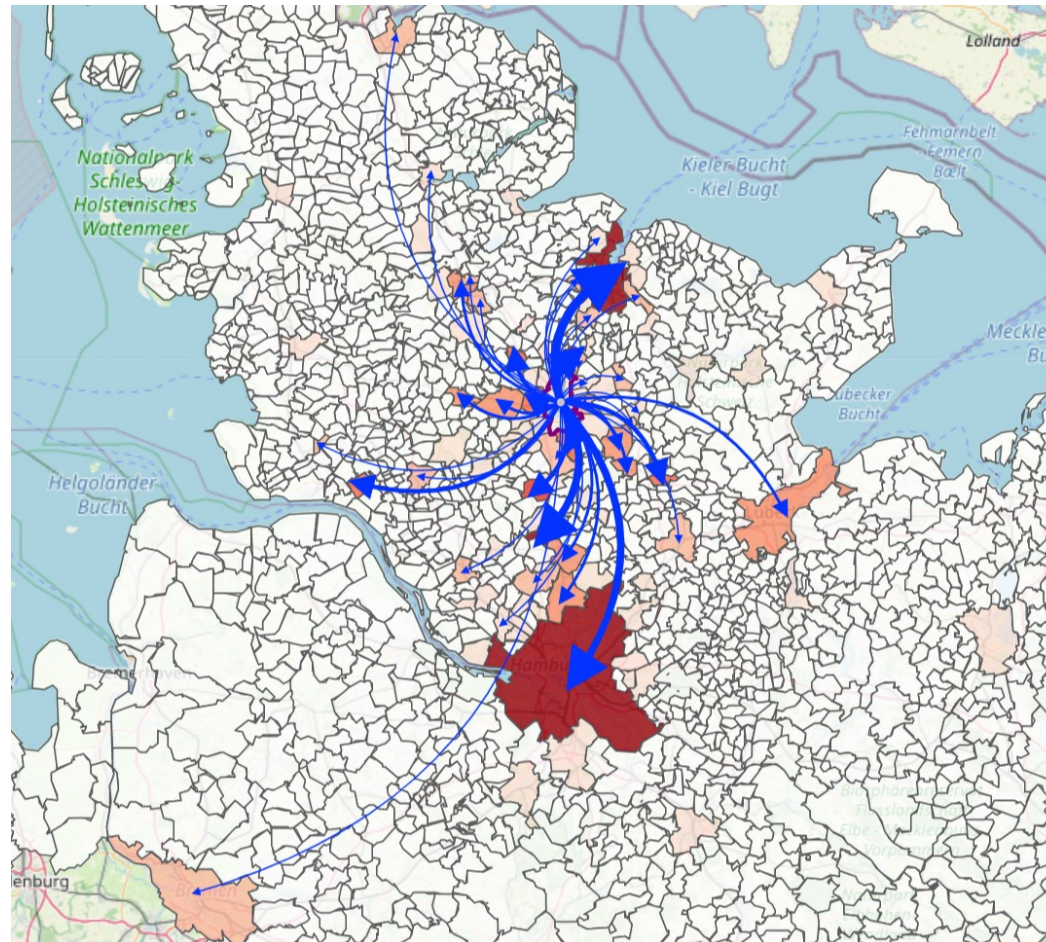
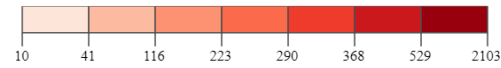
Schwächen

- Viele Umlandkreise führen zu hohem Abstimmungsbedarf
- Bahntrassen als Barriere zwischen den Stadtteilen
 - Stauungen an den Bahnübergängen
- Vierspurige Hauptverkehrsstraßen (inkl. Ring) haben eine Trennwirkung zwischen den Stadtteilen
- Viele Einpendelnde und andere Stadt-Umland-Verflechtungen (Einzelhandel, ärztliche Versorgung etc.) erzeugen Verkehr

Abbildung 18: Arbeitsorte der Auspendelnden Neumünsters im Jahr 2020 (ab 30 Auspendelnde)



Legende für Auspendelnde Neumünsters (2020)



Quelle: Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit



3.2 Fußverkehr

Die Stadt Neumünster zeichnet sich durch gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr aus. So sind neben einer kompakten Stadtstruktur, einer flachen Topographie sowie Stadtteilzentren mit Nahversorgungsfunktion viele Vorteile in Form von **kurzen Wegeverbindungen** für zu Fuß Gehende vorhanden.

Zudem bieten attraktive Teilbereiche in der Innenstadt, wie der Kleinflecken oder die Schwale, gute Ausgangsbedingungen für eine weitere Förderung der Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig fallen im Innenstadtbereich Teilbereiche mit starken Defiziten bei der Aufenthaltsqualität ins Auge. Hierzu zählt vor allem der als Angstraum wahrgenommene Renck's Park. Einschränkungen ergeben sich zudem durch Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, etwa rund um den Großflecken oder an einigen Straßenabschnitten im Seitenraum. Zudem **fehlen oft Querungsmöglichkeiten** für den Fußverkehr, insb. entlang des Rings sowie der großen Einfallstraßen (z.B. Kieler Straße).

In Hinblick auf die **Barrierefreiheit** gibt es vor allem Defizite bei dem Zustand der Gehwege, die an vielen Stellen Mindestmaße deutlich unterschreiten (z.B. Ehndorfer Str.) und zum Teil Oberflächenschäden, wie z.B. Wurzelaufbrüche, aufweisen. Ähnliche Einschränkungen gelten für Kreuzungsbereiche und Bushaltestellen: Dort fehlen i.d.R. taktile Elemente und weitere Hilfen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Stärken

- Dezentrale Versorgungsstrukturen durch Stadtteilzentren mit Einzelhandel und Nahversorgern
- Kurze Wege innerhalb der Stadtteile (v.a. Verbindung Wohnen-Schulen)
- Punktuelle Wegweisungen von wichtigen (touristischen) Einrichtungen in der Innenstadt
- Zahlreiche Durchgänge zur Innenstadt
- Vorhandenes Wegenetz abseits der Kfz-geprägten Straßen
- Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Falderapark und Schwale)



Fußgängerzone (Lütjenstr.)

Schwächen

- Fehlende Querungsmöglichkeiten (z.B. entlang des Rings, provoziert z.T. wildes Queren)
- Stellenweise nur einseitig vorhandene Gehwege sowie Gehwege mit zu schmalen Breiten (auch entlang von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten)
- Nutzungskonflikte mit Radverkehr (fehlende Markierungen/ Mischverkehr im Seitenraum)
- Schlechter Zustand vieler Gehwege (Unebenheiten, Verschmutzungen)
- Fehlende Barrierefreiheit an den meisten Querungen
- Z.T. wahrgenommene Angsträume (Renck's Park)



Nicht barrierefreie Querungshilfe
(Hansaring Höhe Geerdstr.)



3.3 Radverkehr

Positiv zu bewerten sind Neumünsters flache Topographie, das bestehende Interesse der Bürgerinnen und Bürger für das Thema Radverkehr und der im bundesweiten Vergleich hohe Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen⁸.

Einerseits⁹ kann auf vielen **Nebenstraßen** die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz aufgrund der geringen Verkehrsstärken und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als verträglich eingestuft werden. Darüber hinaus zählt zu den Chancen des Bestands, dass es einige alternative Verbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen im Grünen gibt und dass die Führungsform Fahrradstraße bereits Anwendung findet.

Andererseits besteht bei vielen Straßen aufgrund der erhöhten Kfz-Verkehrsstärke eine Ausbaunotwendigkeit. Viele Radwege und Markierungslösungen **entsprechen nicht den aktuellen Standards von Radverkehrsanlagen**.

Zu den Schwächen zählen neben der **mangelnden Oberflächenqualität** und der unzureichenden Breite von Radwegen auch das Fehlen von Sicherheitsabständen und die mangelnde Sichtbarkeit des Radverkehrs. Zudem kann im aktuellen Zustand des Radverkehrsnetzes kein durchgängiger Fahrkomfort für Radfahrende erzielt werden. Auch bei dem Thema Abstellanlagen sind Defizite zu identifizieren.

⁸ Radverkehrsanteil NMS: 20,5 % (Binnenverkehr 24,0%.); Bundesdurchschnitt vergleichbare Städte und Schleswig-Holstein: 13 % (Quelle: MID 2017, SrV 2018).

Stärken

- Kurze Wege und sternförmiges Verkehrsnetz bieten gute Voraussetzung für den Radverkehr
- Bestehendes Interesse vieler Bürgerinnen und Bürger
- Verträglicher Mischverkehr von Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn im Nebenstraßennetz
- Führungsform Fahrradstraße findet bereits Anwendung
- Alternative Verbindungen abseits von Straßen
- Abstellanlagen teilweise anwendungsgerecht
- Grobe Orientierungsbeschilderung an zentralen Stellen



Fahrradstraße in Neumünster (Carlstraße)

Schwächen



Radweg mit unzureichender Breite und Oberflächenqualität (Holsatenring)

- Bestehende Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den Standards und Empfehlungen aus Regelwerken
- Unzureichender Zustand der bestehenden Radwege
- Abstellanlagen teilweise nicht ausreichend bzw. nicht anwendungsgerecht
- Schlechte Sichtbarkeit des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Konflikte mit Fuß- und Kfz-Verkehr v.a. durch Zweirichtungsradwege oder Mischverkehr im Seitenraum



3.4 ÖPNV (Bus/Bahn)

In Neumünster treffen mehrere **Regionalbahn-** und **Regionalexpresslinien** sowie die **AKN** aufeinander. Dadurch sind Anbindungen in alle Himmelsrichtungen nach Kiel, Hamburg, Bad Oldesloe, Büsum und Flensburg vorhanden.

Auch gibt es in Neumünster Anbindungen an den Schienenfernverkehr (z.B. nach Kiel, Hamburg, München, Zürich) sowie an Fernbuslinien.

Für den **Stadtverkehr** sind 25 Stadtbuslinien eingerichtet, die das Zentrum, den Hauptbahnhof Neumünsters mit den weiter außen liegenden Stadtgebieten und dem Umland verbinden und eine räumliche Erschließung des gesamten Stadtgebietes sicherstellen. Diese radial verlaufenden Stadtbuslinien verkehren wochentags zwischen ca. 5:00 Uhr und 20:00 Uhr etwa 1-2 mal stündlich. Zu den Hauptverkehrszeiten ist teilweise ein 20-Minuten-Takt eingerichtet.

Im Abendverkehr existiert es ein gesondertes Stadtbusliniennetz, welches wochentags die Anbindung an den Hauptbahnhof mit vier Ringlinien um ca. 2 h verlängert. Zusätzlich gibt es mit dem **Hin&Wech-Angebot** ein flexibles Zubringersystem, welches abends und am Wochenende das Stadtgebiet und auch das Umland anbindet.

In Neumünster gilt der Schleswig-Holstein-Tarif des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein (Zone 1 innerhalb des Stadtgebiets). Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans wird es eine ausführliche Analyse des Stadtbusverkehrs geben.

Stärken

- Gute Anbindung an den Schienenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und an Fernbuslinien
- Gute räumliche Erschließung des gesamten Stadtgebiets
- An der Stadtstruktur ausgerichtete radial verlaufende Stadtbuslinien
- Attraktiver 20-Min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten
- Hin+Wech-Angebot im Stadtgebiet und Umlandgemeinden in den Randzeiten



Bushaltestelle mit taktilen Elementen (Wasbeker Str.)



Stauung am Bahnübergang (Wittorfer Str.)

Schwächen

- Keine Tangentialverbindungen
- Unattraktive Taktüberlagerungen bzw. 40-Min-Takt in Teilbereichen
- Fehlende Abstimmung/ Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbusverkehren
- Unattraktive Verknüpfung am Hauptbahnhof/ZOB (Vertaktung Bahn-Bus, weite Umsteigewege, Gestaltung/Ausstattung)
- Ausbaufähige Busbeschleunigung
- Viele Bahnübergänge (führen teilweise zu Stauungen)
- Keine bzw. nicht funktionierende digitale Anzeigen an Bushaltestellen

3.5 Inter- und Multimodalität

Während Multimodalität die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für verschiedene Wege einer Person beschreibt, ist unter Intermodalität die Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln für einen Weg zu verstehen. Vor allem für die Förderung der Intermodalität müssen entsprechende Angebote vorhanden sein. In Neumünster besteht in diesem Bereich Handlungsbedarf.

Während an einigen AKN-Haltepunkten im Umland (Großenaspe, Wiemersdorf, Bad Bramstedt) bereits **Park-and-Ride-Anlagen** vorhanden sind, fehlen diese zumindest in größerem Umfang an einigen Bahnhöfen in Neumünster, wie zum Beispiel in Einfeld, am Stadtwald und am Bahnhof Neumünster Süd. Hinsichtlich der Bike-and-Ride-Anlagen sind der Hauptbahnhof und der Bahnhof Neumünster Süd bereits mit entsprechenden überdachten und gesicherten Abstellmöglichkeiten ausgestattet. An den restlichen Bahnhöfen im Stadtgebiet fehlt ein solches Angebot.

Auch die **Verknüpfung zwischen Bus und Rad** ist noch ausbaufähig, denn die meisten Bushaltestellen verfügen über keine anwendungsgerechte Radabstellmöglichkeit. Darüber hinaus besteht Optimierungspotenzial bezüglich der Abstimmung verschiedener Verkehrsmittel des ÖPNV und dem Aufbau eines Carsharing- oder Bikesharing-Angebots.

Stärken

- Bike-and-Ride-Anlagen am Neumünsteraner Hauptbahnhof und am Bahnhof Neumünster Süd
- Park-and-Ride-Anlagen an einigen AKN-Haltepunkten im Umland (Großenaspe, Wiemersdorf, Bad Bramstedt, Norddorf, Bordesholm)
- Jobtickets vorhanden (NAH.SH) → auch für kleinere Unternehmen ab 5 Mitarbeitenden
- E-Mobilität: Leasing-Angebot der SWN für Mitarbeitende



Bike-and-Ride-Anlage am
Bahnhof Neumünster Süd

Schwächen

- Unzureichende Radabstellanlagen am Bahnhof Einfeld und am Bahnhof Stadtwald
- Park-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen Neumünsters wenig ausgeprägt
- Bushaltestellen meist ohne Radabstellmöglichkeiten
- Bislang kein Carsharing-Angebot
- Viele Angebote (Leihräder, E-Mobilität, Apps) kommen von Privaten und nur in geringem Umfang
- Kaum Verknüpfungspunkte wie bspw. Mobilstationen



Veraltete Radabstellanlagen am
Bahnhof Neumünster Stadtwald

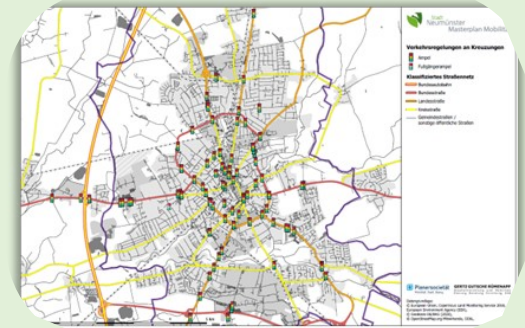
3.6 Kfz-Verkehr

Neumünster verfügt über eine **sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit**, was sowohl für die Bevölkerung Neumünsters, aber auch für Pendel- und Wirtschaftsverkehr von Bedeutung ist. Durch die Nähe zur A7 und zur A21/A20 besteht eine kurze Anbindung an das übergeordnete Bundesautobahnnetz in Nord-Süd-Richtung sowie in Richtung Osten. Die Anbindung des Stadtgebiets an die A7 erfolgt über drei Autobahnanschlussstellen erreichbar über die B430, B205 sowie L328.

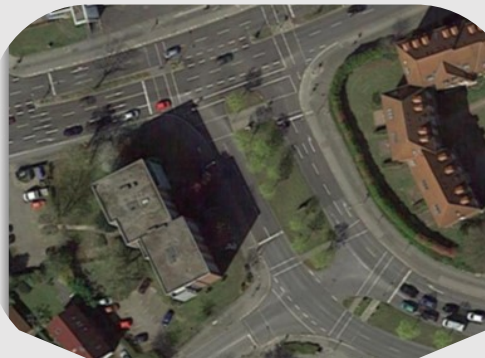
Innerhalb Neumünsters schließt sich die B430 mit der L323 zu einem **Ringsystem** um die Innenstadt, von dem sternförmig das übergeordnete Straßennetz abzweigt. Abseits der Hauptverkehrsstraßen gibt es i.d.R. **Tempo-30-Zonen** oder verkehrsberuhigte Bereiche teilweise mit baulichen Verengungen. Im Hauptstraßennetz regeln überwiegend Lichtsignalanlagen (Ampeln) den Verkehr an den Kreuzungen. Es ist lediglich ein Kreisverkehr im Stadtgebiet vorhanden. Aufgrund der auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten groß dimensionierten Straßenräume und Knotenpunkte gibt es auch zu den Hauptverkehrszeiten nur sehr **wenige Stausituationen**. Eine Ausnahme bildet dabei der Rückstau aufgrund von linksabbiegenden Kfz sowie an Bahnübergängen. Die auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Straßenräume vernachlässigen jedoch die Anforderungen des nicht-motorisierten Individualverkehrs, erhöhen die Unfallgefahr und wirken als Barrieren mit geringer Aufenthaltsqualität.

Stärken

- Sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit und Netzstruktur:
 - 3 BAB-Zufahrten
 - Bundesstraße 205 und 430
 - Ringsystem (Hansaring, Sachsenring...)
- In den Stadtteilen gibt es i.d.R. Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche, außerdem Verengungen, „Gehwegnasen“ oder Aufpflasterungen



Kaum Kapazitätsprobleme (wenig Stausituationen auch zu Hauptverkehrszeiten; Ausnahme: Rückstau an Bahnübergängen und aufgrund von Linksabbiegern)

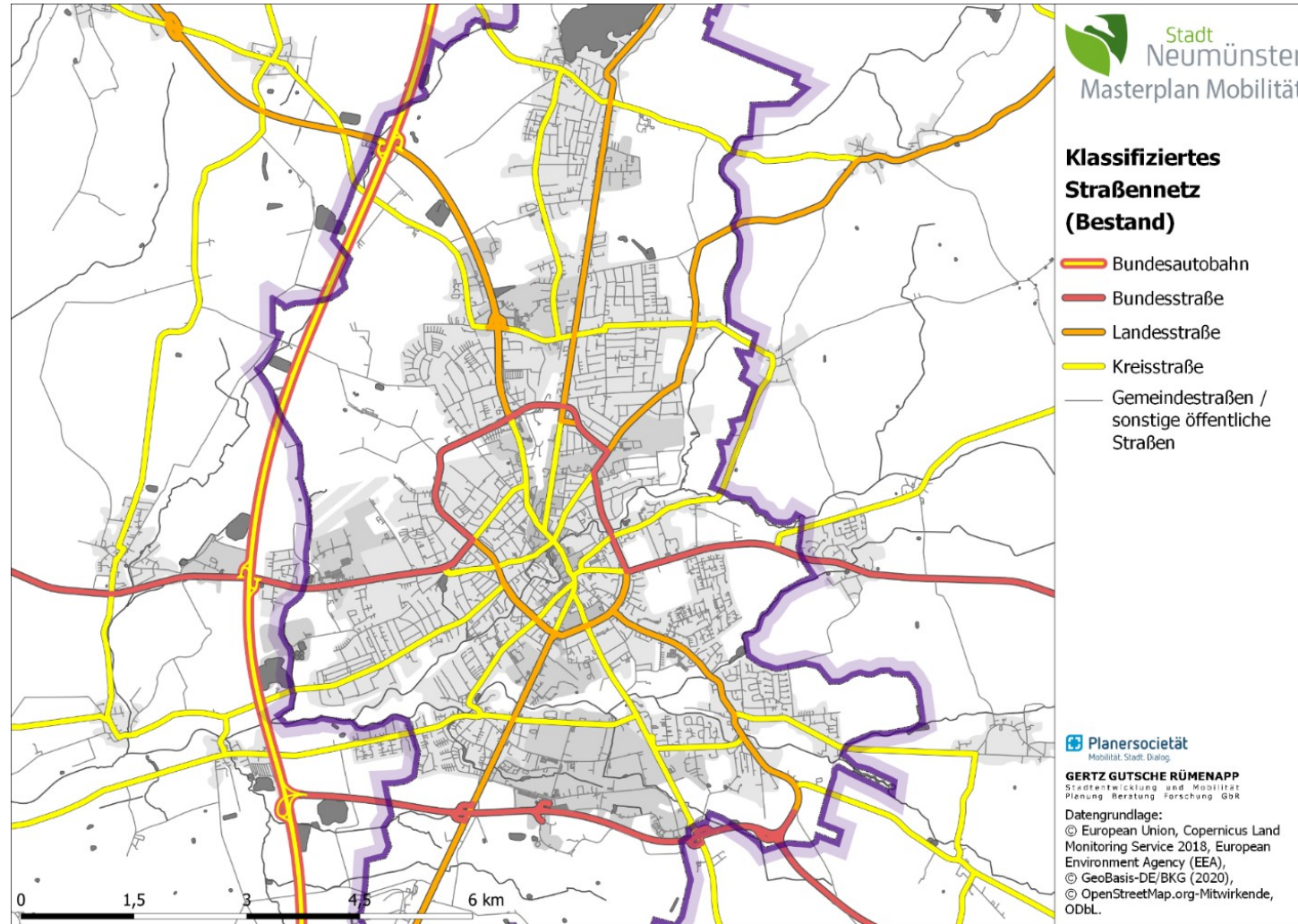


Überdimensionierte Knoten
(Bsp. Wasbeker Str. / Roonstr.)

Schwächen

- Große Radialen und Innenstadtring sind in erster Linie „autogerecht“ ausgebaut
- Funktionale Straßenräume ohne Gestaltung verleiten zu schnellem Fahren
- Überdimensionierte Knoten teilweise mit schlechten Sichtverhältnissen
- Teilweise schlechter Fahrbahnbelag/ Straßenzustand
- Durchgangsverkehre in Wohngebieten („Schleichverkehre“ z.B. in der Gartenstadt)

Abbildung 19: Klassifiziertes Straßennetz Neumünsters heute



Quelle: eigene Darstellung

3.7 Ruhender Verkehr (Parken)

In der Innenstadt sorgen ausreichend Parkplätze und ein **dynamisches Parkleitsystem** dafür, dass schnell ein Abstellort für ein Kfz gefunden werden kann und Parksuchverkehre ausbleiben. Online einsehbare Belegungsdaten der Parkhäuser ermöglichen zudem bereits vor Fahrtbeginn die Auswahl eines geeigneten Anfahrortes.

Das **Überangebot** an dezentral verteilten Parkplätzen beansprucht jedoch auf der anderen Seite große Teile des öffentlichen Raums und reduziert dadurch die Aufenthaltsqualität. Die geringen Anwohnerparkgebühren von 30,70 Euro pro Jahr im Bereich der Innenstadt entfalten zudem nur begrenzte Steuerungswirkungen und bieten wenig Anreize, um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Erwägung zu ziehen.

Auch in **Wohngebieten** verursacht das Thema Parken im öffentlichen Raum Konflikte. Am Rand der Fahrbahn abgestellte Fahrzeuge beeinflussen stellenweise die Verkehrssicherheit negativ, indem sie bspw. die Sicht an Kreuzungen, Einmündungen oder Querungshilfen einschränken und dafür sorgen, dass es zu riskanten Ausweichvorgängen vom Kfz- und Radverkehr kommt.

Auch in den Seitenräumen sorgen abgestellte Fahrzeuge teilweise für eine stark eingeschränkt nutzbare Gehwegbreite, sodass das zu Fuß Gehen erschwert wird. Zusätzlich wirkt sich der ruhende Verkehr negativ auf die Straßenraumgestaltung und somit die Lebensqualität aus.

Stärken

- Ausreichendes Parkraumangebot vorhanden mit über 3.100 Pkw-Stellplätzen in Parkhäusern und auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt
- Parkleitsystem mit Belegungsdaten für Ortsunkundige (Verkehrslenkung)
- Belegungsdaten vieler Parkhäuser und Parkplätze online einsehbar



Digitales Parkleitsystem mit Belegungsdaten



Parkendes Fahrzeug versperrt die Sicht auf den Fußgängerüberweg (Am Kamp)

Schwächen

- Hohe Flächeninanspruchnahme durch viele dezentrale Parkflächen in der Innenstadt
- Konflikte (insb. Verkehrssicherheit) durch parkende Fahrzeuge z.B. an Einmündungen
- In Wohnstraßen oder auch auf 4-spurigen Hauptverkehrsstraßen findet „Parken in zweiter Reihe“ statt
- Teilweise ungeordnetes Parken führt zu Behinderungen (u.a. Einschränkung der Gehwegbereiche, schlechte Sichtverhältnisse)
- Negative Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität
- Bewohnerparken mit geringen Steuerungswirkungen

3.8 Wirtschaftsverkehr

Neumünster als **Verkehrsknotenpunkt** verfügt über eine sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit (vgl. Kapitel 3.6).

Neumünster ist Mitglied im NORDGATE-Netzwerk, einer Plattform von sechs Städten/Gemeinden in Schleswig-Holstein, über die Gewerbegebiete entlang der A7 als Tor in den Norden angeboten und vermarktet werden.

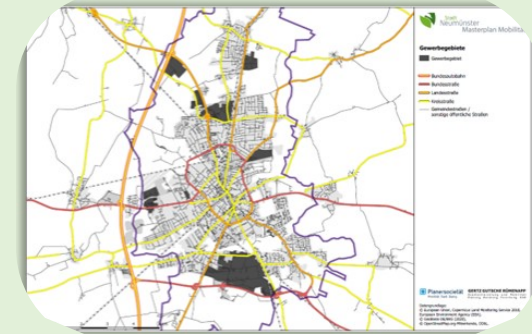
Die Industrie- und Gewerbegebiete Neumünsters liegen in der Nähe der Autobahnanschlussstellen und Bundesstraßen, sodass ein Teil des Güterverkehrs aus den Stadtgebieten herausgehalten werden kann. Ein Lkw-Leitsystem gibt es nicht. Innerhalb der Industrie- und Gewerbegebiete ergeben sich durch parkende/entladene Lkw teils Behinderungen aufgrund von Engstellen und schlechten Sichtverhältnissen. Der Logistikverkehr stellt eine Belastung der Verkehrsinfrastruktur dar.

Nicht nur im **Straßengüterverkehr**, sondern auch im Schienengüterverkehr ist Neumünster gut aufgestellt: An der Max-Johannsen-Brücke wird derzeit eine Umschlaganlage mit Fördergeräten des Bundes ausgebaut. Dieses Terminal für den kombinierten Verkehr soll ein Best-Practice-Beispiel für die Verknüpfung von Schiene und Straße werden.

City-Logistik: Durch den Anstieg des Online-Handels aber auch die Belieferung der Geschäfte und Gastronomie steigt der Anteil von Lieferfahrzeugen im Stadtgebiet. Es fehlen Lieferzonen und -bereiche.

Stärken

- Sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete
- Gewerbe- und Industriegebiete sind autobahn- bzw. bundesstraßennah angesiedelt
- Güterbahnhof: neue Umschlaganlage für Kombinierten Verkehr (KV) soll Best Practice-Beispiel für Kombinierten Verkehr werden (Verknüpfung Straße-Schiene)



Gewerbe- und Industriegebiete sind Autobahn- bzw. Bundesstraßennah angesiedelt



LKW-Stellplatzproblematik in Gewerbe- und Industriegebieten

Schwächen

- Kein Lkw-Führungsnetz /Leitsystem vorhanden
- Teilweise Lkw-Stellplatzproblematik in Gewerbe- und Industriegebieten
- KEP-Dienstleister parken in der Innenstadt v.a. Rad- und Fußverkehrsbereiche zu
 - fehlende Lieferzonen/-bereiche
 - kaum Packstationen in den Stadtteilen/ Wohnquartieren

3.9 Verkehrssicherheit

Eine Auswertung der Unfalldaten aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundesamts für den Zeitraum 2016 bis 2020 hat ergeben, dass Neumünster im Vergleich zu anderen Städten in Schleswig-Holstein **deutlich höhere Unfallzahlen** aufweist. Auch ist der Anteil der Schwerverletzten mit 14% in Neumünster im Vergleich zu 11% in Norderstedt und jeweils 8% in Elmshorn und Flensburg sehr hoch.

Zudem hat sich bei einer Analyse der Kinderunfallentwicklung der Bundesanstalt für Straßenwesen gezeigt, dass sich insgesamt die Zahl der **Kinderunfälle** in Neumünster seit 2003 zwar verbessert hat, doch wird im Vergleich des Kinderunfallgeschehens aller deutschen Städte mit 50.000-100.000 Einwohnern deutlich, dass die Kinderunfallraten Neumünsters zu den höheren wenn nicht gar höchsten innerhalb Deutschlands zählen (vgl. ausführliche Analysen im Anhang).

Ein großes Problem liegt in Neumünster in der **autogerechten Gestaltung der Straßenräume**, die zu schlechten Sichtverhältnissen und hohen Kfz-Geschwindigkeiten führen.

Um die Unfallzahlen zu reduzieren, hat Neumünster eine nahezu flächendeckende Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen eingeführt. Dieses Netz wird mit streckenweisen Tempo-30-Abschnitten im Bereich von Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnheimen im Hauptstraßennetz ergänzt.

Stärken

- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen
→ Tempo 30 & verkehrsberuhigte Bereiche
→ baulich: Anordnung des ruhenden Verkehrs, Aufpflasterungen, „Gehwegnasen“ etc.
- Schulwegsicherheit als Thema erkannt: verschiedene Angebote an Schulen über Schulwegpläne, Verkehrserziehung, Fachberater etc.)



Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

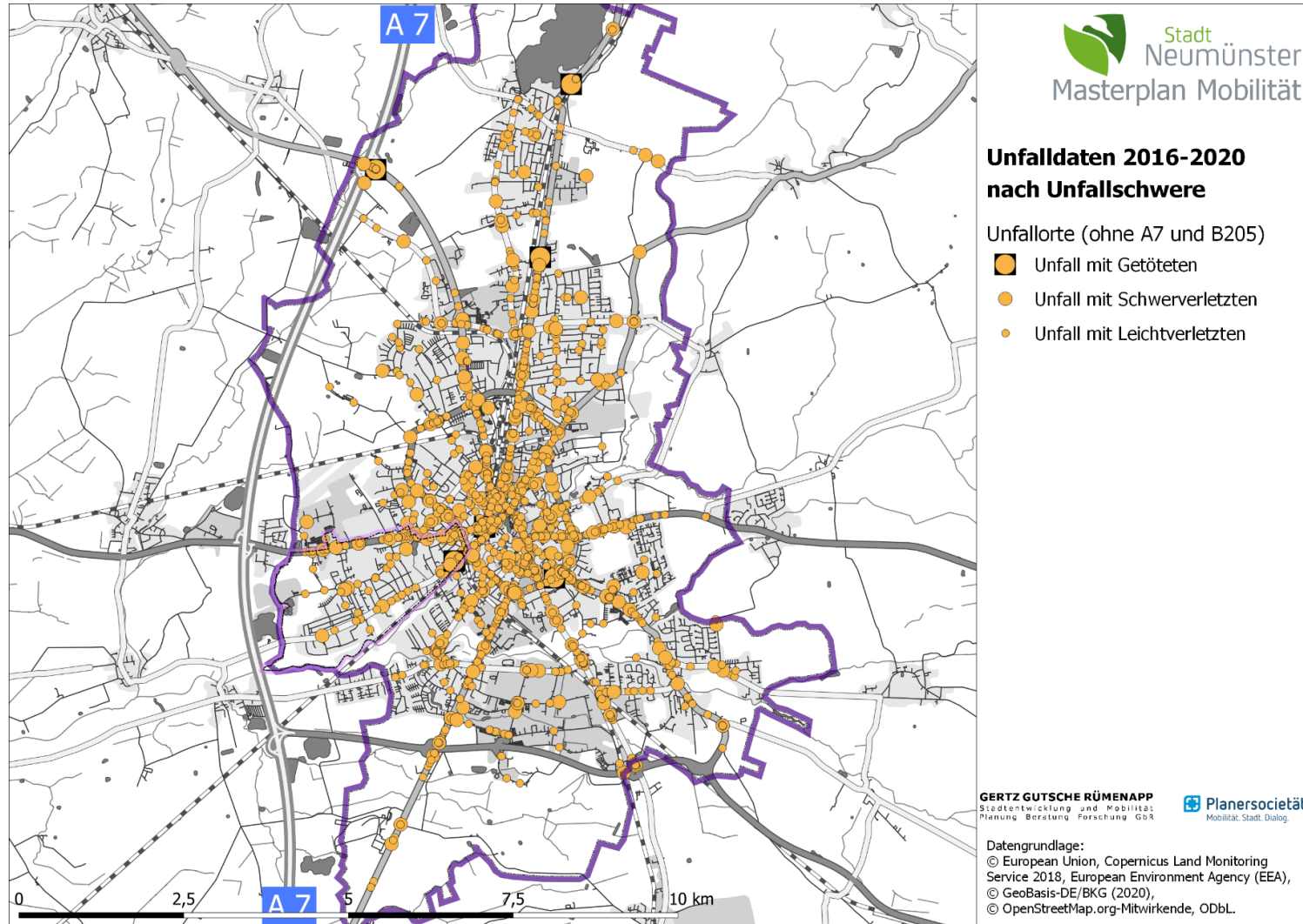
Schwächen



Gefährliche Quersungssituation durch Zweirichtungsradweg (Boostedter Str.)

- Überdimensionierte und teilw. unübersichtliche Knotenpunkte und Einmündungen, eingeschränkte Sichtverhältnisse
- Gefährliche Abbiege-Situationen durch Zweirichtungsradwege (z.B. Boostedter Str., Kampstr.)
- Fehlende/ unsichere Querungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz
- Hohe Geschwindigkeit v.a. auf Hauptverkehrsstraßen und teilw. Geschwindigkeitsüberschreitungen im Nebennetz
- Unzureichende Markierungen der Rad- und Fußwege an Kreuzungen und Straßenmündungen

Abbildung 20: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfallschwere



Quelle: eigene Darstellung

4 Zielkonzept: Wie sieht die zukünftige Mobilität in Neumünster aus?

Mit dem Masterplan Mobilität setzt die Stadt Neumünster die Grundlagen zur Fortführung der Verkehrs- und Mobilitätswende. Daher ist ein zentraler Baustein des Konzepts ein Leitbild- und Zielkonzept zur Mobilitätsentwicklung. Diese stehen als Grundlage für das Planen und Handeln im Bereich der Mobilität (auch jenseits des Masterplans) für die Verwaltung in den kommenden Jahren.

Basierend auf der Stärken-Schwächen-Analyse, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie exogenen und endogenen Entwicklungen und Zielstellungen wurde ein Ziel- und Leitbild für den Masterplan entwickelt. Das Zielsystem für Neumünster wurde im Frühjahr 2022 von der Ratsversammlung beschlossen.

Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für den Masterplan vorgeben. Das Zielkonzept des Masterplans besteht aus einem Slogan als Leitziel sowie sechs Oberzielen.

Die Maßnahmen des Masterplans sind zudem auf die Ziele abgestimmt. Damit besteht ein abgestimmtes Leitbild für die Fortentwicklung der Mobilität in Neumünster. Es werden übergeordnete Zielsetzungen sowie lokale Erfordernisse und Rahmenbedingungen berücksichtigt.

4.1 Neumünster bewegt sich – ein Motto für Neumünster

Über den später vorgestellten sechs Oberzielen steht das Motto **Neumünster bewegt sich**.

Um das Motto zu untermauern und als Leitbild für die Mobilitätsentwicklung in Neumünster zu etablieren, sind folgende Zusätze zum Slogan formuliert worden:

Neumünster bewegt sich...

- ... fair und rücksichtsvoll.
- ... sicher und entspannt.
- ... innovativ, umwelt- und klimafreundlich.
- ... vielfältig und effizient.
- ... gesund und glücklich.
- ... mal schnell und mal geruhsamer.
- ... flächensparsam in einem attraktiven Umfeld.
- ... auch ganz einfach über die Stadtgrenze.

Das Motto soll neben einem richtungsweisenden Slogan auch ein Wiedererkennbarkeit der Maßnahmen des Masterplans darlegen. Somit hat der Slogan auch die Aufgabe, als **Marke** für den Masterplan Mobilität zu fungieren.

4.2 Die sechs Oberziele für die zukünftige Mobilität in Neumünster

Das Motto **Neumünster bewegt sich** wird durch sechs Oberziele konkretisiert. Die Ziele formen die grundsätzliche Entwicklungsrichtung. Dabei werden nicht nur kurz-, sondern auch mittel- und langfristige Maßnahmen auf Basis der Oberziele festgelegt. Neben identifizierten Schwerpunktthemen (als Handlungserfordernissen) bilden Rahmenbedingungen und Trends Einflüsse auf das Zielsystem und stehen „über“ dem Zielkonzept.

Gesetzte Ziele aufgrund von übergeordneten rechtlichen Vorgaben sind:

- **Reduktion der CO₂-Emissionen** im Sinne des globalen Klimaschutzabkommens von Paris: U.a. deutliche Minderung der Treibhausgasemissionen mit Anstrengungen für eine Beschränkung der Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf 1,5-Grad Celsius¹⁰. Zudem hat die Stadt Neumünster bereits 2019 das Ziel beschlossen, bis 2035 klimaneutral zu werden.¹¹
- **Verkehrssicherheit:** Verpflichtung zur Einführung der „Vision Zero“ entsprechend dem „Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030“, d.h. die mittelfristige Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit.¹²
- **Barrierefreiheit:** Verpflichtung zur Herstellung barrierefreier öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach dem Landesbehindertengleichstellungsgesetz.¹³
- **Neumünster ist Oberzentrum** in Schleswig-Holstein.¹⁴

Neumünster bekennt sich ausdrücklich zu diesen übergeordneten Strategien. Die sechs Oberziele konkretisieren diese zum Teil, sind aber vor allem auf die lokalen Begebenheiten zugeschnitten. Die Reihenfolge der Oberziele stellt keine Rangfolge dar; vielmehr stehen die 6 Oberziele gleichbedeutend nebeneinander und beschreiben, wodurch sich die zukünftige Mobilität in Neumünster auszeichnen soll.

Abbildung 21: sechs Oberziele für Neumünster



Quelle: eigene Darstellung

Die sechs Oberziele werden im Folgenden einzeln erläutert:

¹⁰ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Abkommen von Paris, URL: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-abkommen-von-paris.html>

¹¹ Ratsversammlungsbeschluss vom 17.12.2019

¹² Die Bundesregierung: Verkehrssicherheitsprogramm, URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/verkehrssicherheitsprogramm-1919544>

¹³ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) vom 29. März 2022, §8 Abs. 3

¹⁴ Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration Schleswig-Holstein: Zentrale Orte und Stadtrandkerne in Schleswig-Holstein, URL: https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/landesplanung/Downloads/zentrale_orte_stadtrandkerne.pdf?__blob=publication-File&v=1

Oberziel 1:

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

Die Zugangsbarrieren sollen künftig stärker abgebaut haben, um möglichst allen Menschen eine eigenständige Mobilität zu bieten. Dies zielt vor allem auf die Bedürfnisse von Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kinder und Jugendliche ab. Darunter fallen also ganzheitliche Ansätze zur Barrierefreiheit sowie sicherheitsrelevante Themen wie die Schulwegesicherheit.

Das Ziel nimmt jedoch auch soziale Aspekte auf: Angebote sollen sozial gerecht ausgestaltet sein, so dass alle Bevölkerungsgruppen Zugang zu Mobilitätsangeboten haben.

Konkret soll jedes Mobilitätsbedürfnis ein adäquates Angebot erhalten.

Oberziel 2:

Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

Straßenräume sollen zukünftig integrierter geplant und gerechter gestaltet bzw. aufgeteilt werden. So soll eine Betrachtung „von außen nach innen“ in den Fokus rücken, welche die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs adressiert und hier einen Qualitätssprung vorbereitet. Ziel ist eine Infrastruktur, die nicht nur auf Mindestmaßen beruht, sondern zur Herstellung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur beiträgt. Dazu gehört auch eine stärkere Berücksichtigung des städtebaulichen Umfelds sowie die Verknüpfung mit neuen und aufgewerteten Grünstrukturen begleitet zur Verkehrsinfrastruktur.

Ein Fokus liegt hier auf dem Bereich innerhalb des Rings, da die Innenstadt stärker (wieder)belebt werden soll: Indem der Kfz- und Wirtschaftsverkehr möglichst verträglich abgewickelt wird, kann Durchgangsverkehr vermieden und Lärm reduziert werden.

Zukünftig soll der Fokus daher neben der stärkeren sozialen Teilhabe auf einen Flächengewinn für mehr Verkehrssicherheit, Begegnung und Aufenthaltsqualität liegen.

Oberziel 3:
Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

Neumünsters Verkehrsgeschehen ist unter anderem geprägt vom Pendlerverkehr. Es soll ein möglichst breiter Mobilitätsmix für die Pendelnden (und die verschiedenen Pendelrichtungen) angeboten werden. In Verbindung mit einer entsprechenden Ansiedlungspolitik und Stadtentwicklung soll so Neumünsters Position als wirtschaftliches, soziales und kulturelles Zentrum der Region gefestigt und ausgebaut werden.

Es sollen nicht nur neue Angebote entstehen, sondern auch stärkere Kooperationen zwischen der Stadt und dem Umland.

Neumünsters Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

Leben und Mobilitätsgeschehen finden in Neumünster in den Stadtteilen statt, welche in großen Teilen eine hohe eigenständige Funktionalität innehaben. Die lokale Nahmobilität muss aktiv gestärkt und eine „Stadt der kurzen Wege“ gefördert werden.

Dies trägt auch zu einer Stärkung von Funktionalität, Tragfähigkeit und Identität der Stadtteilstrukturen bei. Um dieses zu erreichen, gilt auch in diesem Oberziel, dass Mobilität und Stadtplanung stärker zusammengedacht werden müssen – etwa bei der Stärkung von (auch kleinteiligen) Versorgungsstrukturen und Nutzungsmischung.

Kurze Wege innerhalb der Stadt sollen zu Fuß und mit dem Fahrrad absolviert werden.

Oberziel 4:

Oberziel 5:

Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

Neumünster setzt sich zum Ziel, dass bis 2035 eine klimaneutrale Mobilität angeboten und etabliert wird. Allen voran steht dabei die Reduktion der Umweltbelastung durch Förderung emissionsfreier Mobilitätsangebote als auch durch die Stärkung alternativer Antriebe.

Allein durch eine „Antriebswende“ wird die Verkehrswende nicht gelingen, daher müssen zukünftig mehr Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Dies gelingt durch die Bereitstellung eines qualitativ und quantitativ hochwertigen ÖPNV sowie der Stärkung der Nahmobilität auf der einen Seite und einer verkehrsarmen Siedlungspolitik auf der anderen (Stichwort „Stadt der kurzen Wege“).

Der Verkehr fließt in Neumünster im Jahr 2035 leise und nahezu emissionsfrei. Dafür muss sich der Kfz-Verkehr deutlich verringern, technologisch weiterentwickeln und ein Wechsel auf umweltfreundliche Verkehrsträger stattfinden.

Oberziel 6:

Neumünster wird 15-Minuten-Stadt

Was ist zu tun und was soll sich verändern?

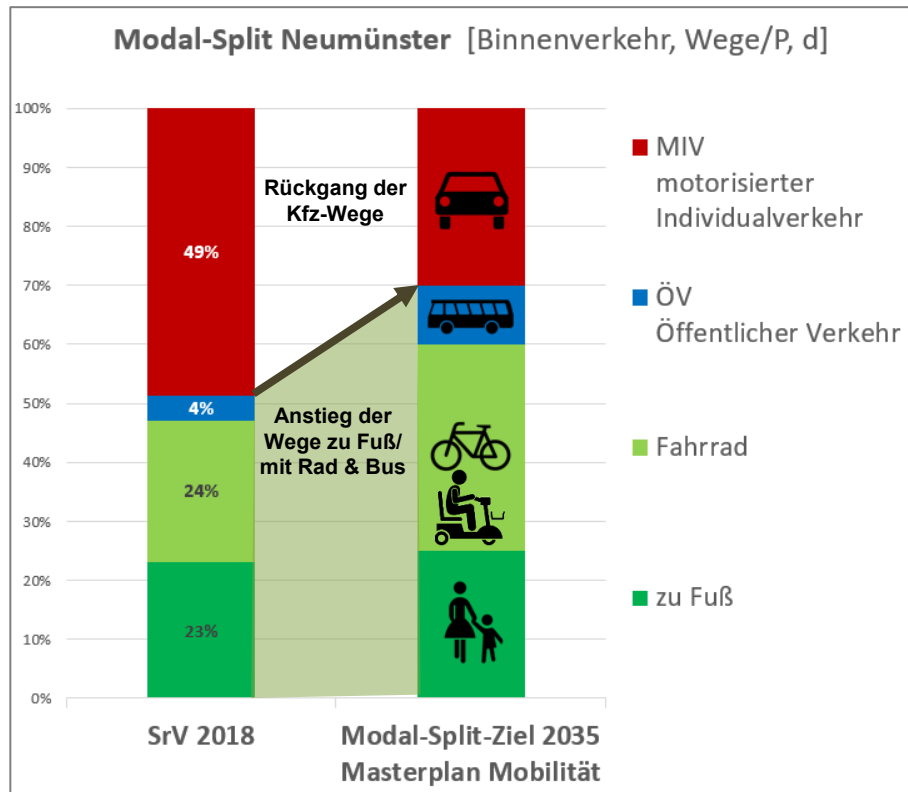
Das Oberziel der 15-Minuten-Stadt zielt darauf ab, dass prinzipiell alle Grundversorgungseinrichtungen für die Bürgerinnen und Bürger Neumünsters innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind.

Das Ziel wird jedoch noch weiter ausdifferenziert: während nach Definition der „15-Min-Stadt“ die Grundversorgungseinrichtungen wie Kita, Grundschule, Nahversorgung, Allgemeinmediziner, Apotheke, Naherholung (nächste größere Grünfläche), Spielplatz, Bahnhöfe und Mobilstationen mit Rad und zu Fuß innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein sollen, gibt es auch für andere Verkehrsträger und Stadträume konzeptionelle Ideen durch dieses Oberziel: Die Verknüpfung der Stadtteile untereinander soll verbessert werden – so soll perspektivisch der Reisezeitvergleich des Radverkehrs und ÖPNVs mit dem Kfz-Verkehr mithalten können, beispielsweise durch Bevorrechtigung des Umweltverbunds.

Für die Stadtteile und die Innenstadt Neumünsters gilt: Die Erreichbarkeit soll sich grundsätzlich für alle Verkehrsträger verbessern – der Fokus liegt hier auf einem attraktiven Umweltverbund.

Um diese Oberziele zu konkretisieren und zu quantifizieren, setzt sich die Stadt Neumünster ein **ambitioniertes Modal-Split-Ziel**¹⁵:

Abbildung 22: Modal-Split-Ziel des Masterplans Mobilität

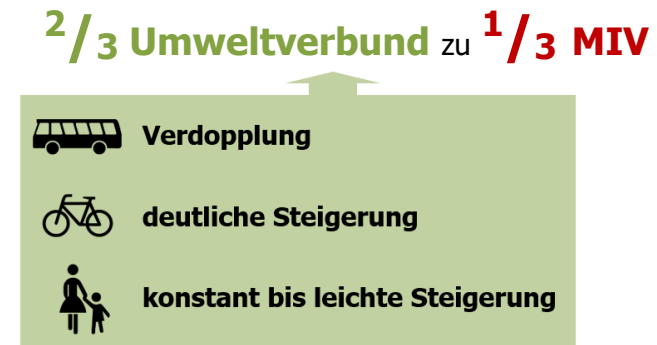


Quelle: eigene Darstellung

Diese Zielsetzung fokussiert auf den Binnenverkehr, d.h. die Wege der Neumünsteraner und Neumünsteranerinnen innerhalb des Stadtgebiets, da die Stadt Neumünster hier die größten Einflussmöglichkeiten besitzt.

Pendlerverkehre über die Stadtgrenze bzw. regionale Verkehre sind gleichwohl ebenfalls von großer Bedeutung für das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet Neumünsters. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind hier aber geringer bzw. nur in Kooperation mit weiteren Akteurinnen und Akteuren auf der regionalen Ebene (Umlandkreise, Umlandkommunen, Land) realisierbar. Dieses wird im Handlungskonzept des Masterplans auch entsprechend aufgenommen. Da zudem keine ausreichend belastbare empirische Datengrundlage zu den Stadt-Umland-Verkehren existiert, wird auf eine quantitative Modal-Split-Zielsetzung verzichtet.

Der Wegeanteil im Binnenverkehr soll demnach zukünftig in folgendem Verhältnis stehen:

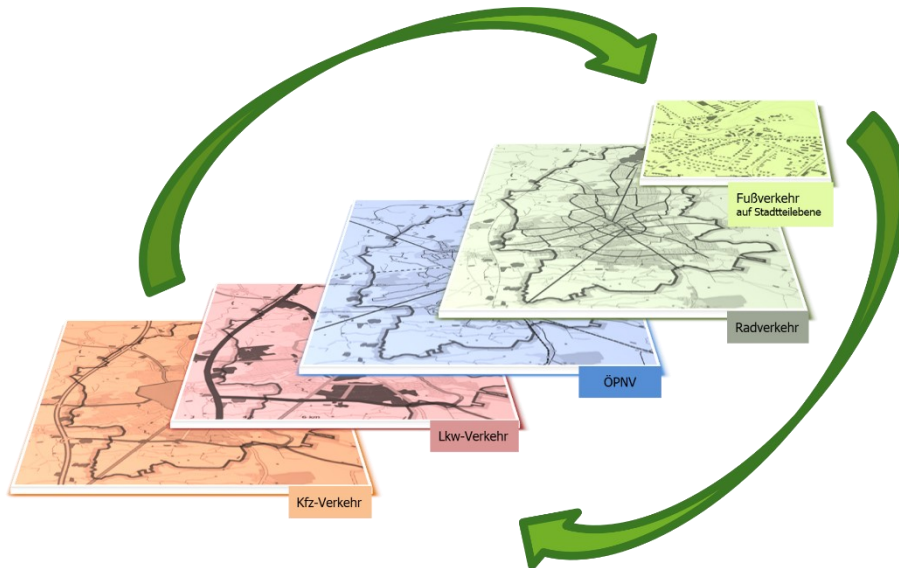


¹⁵ Modal-Split: Anteil der Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmitteln

5 Integrierte Netzkonzeption

Da die unterschiedlichen Verkehrsträger einander ergänzen und bedingen, ist eine integrierte Betrachtung essenziell. Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum sollten nicht in Konkurrenz zueinanderstehen, sondern vielmehr aufeinander aufbauen und ein verträgliches miteinander verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: integrierte Netzbetrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger



Quelle: eigene Darstellung

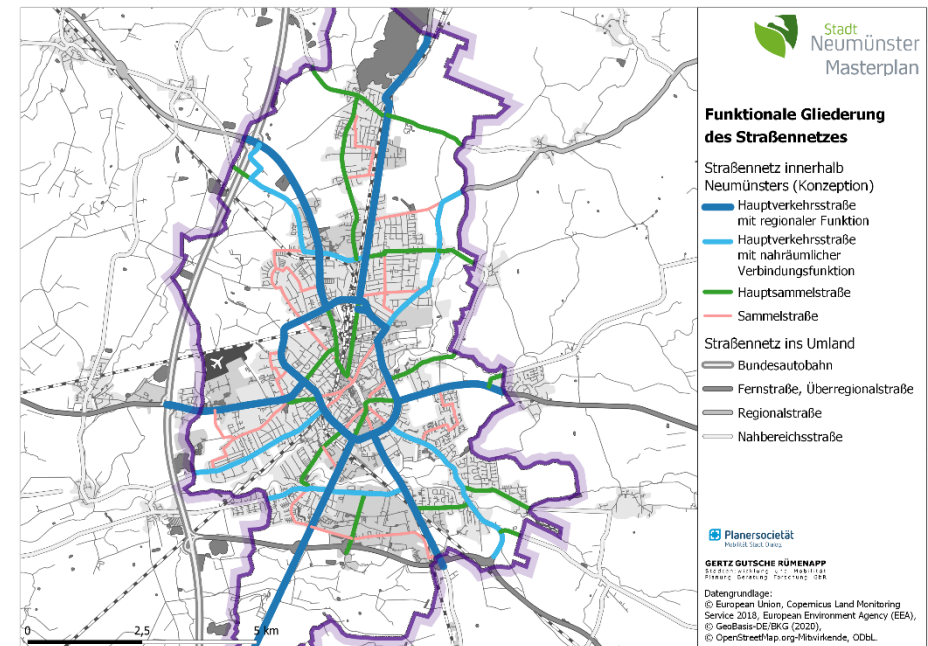
Im Folgenden werden die Netze der angesprochenen Verkehrsträger kurz erläutert.

Hinweis: Die vertiefenden Teilkonzepte der Nahmobilität sind **den Anlagen I Fußverkehr** sowie **Anlage II Radverkehr** zu entnehmen. Im nachfolgenden Kapitel werden die wesentlichen Aussagen der Netzkonzeption vorgestellt.

5.1 Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr)

Mit der aufgestellten funktionalen Gliederung des Straßennetzes soll einerseits der Kfz-Verkehr auf den Straßen mit der Funktion einer Hauptstraße (regionale Funktion sowie naturräumliche Verbindungsfunktion) aus allen Richtungen in Richtung Innenstadt und auf dem Ring gebündelt werden. Ziel ist es, den Bereich innerhalb des Innenstadtrings dadurch von Durchgangsverkehren freizuhalten (vgl. Steckbrief Nr. 11 „Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes“).

Abbildung 24: funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr)

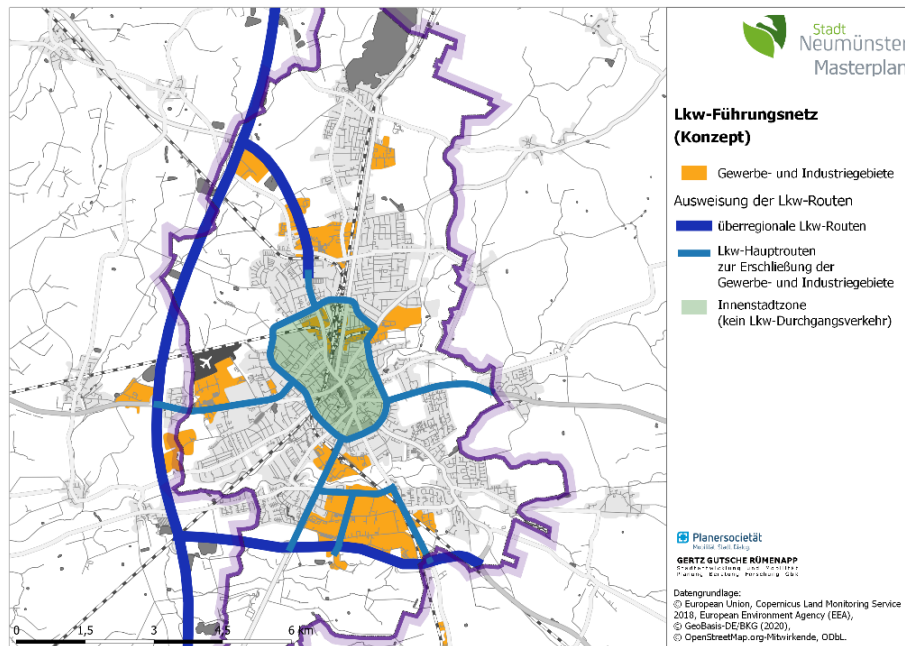


Quelle: eigene Darstellung

5.2 Lkw-Hauptrouten

Für Neumünster als Oberzentrum ist die überregionale Erreichbarkeit insbesondere für den Wirtschaftsverkehr von zentraler Bedeutung. Daher sollen die wichtigsten Gewerbe- und Industriegebiete auch weiterhin über die A7 und die B205 angebunden werden. Gleichwohl soll der Lkw-Verkehr – analog zu den Überlegungen aus der funktionalen Gliederung des Straßennetzes – auf Hauptrouten gebündelt werden (vgl. Steckbrief Nr. 14 „Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes“).

Abbildung 25: Lkw-Führungsnetz (Konzeption)



Quelle: eigene Darstellung

5.3 ÖPNV

Die Neukonzeption des Stadtbusnetzes erfolgt im Rahmen **Neuaufstellung des Regionalen Nahverkehrsplans** im Nachgang des Masterplans Mobilität. Dieser benennt daher wesentliche Ansatzpunkte und die grundsätzliche Strategie zur Stärkung und deutlichen Attraktivierung des Busverkehrs in Neumünster (vgl. Steckbrief Nr. 25 „Weiterentwicklung des Busverkehrs“).

Darüber hinaus wird die Bedeutung guter Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn betont (vgl. Steckbrief Nr. 12 „Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte SPNV/Bus“). Im LNVP bis 2027 wird neben weiteren Bahnhofpunkten für Neumünster auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg aufgeführt.¹⁶ Dies ermöglicht weitergehende städtebauliche Entwicklungen an gut ausgebauten ÖV-Bahnhaltspunkten.

¹⁶ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein/NAH-SH GmbH: Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027

5.4 Radwegenetz

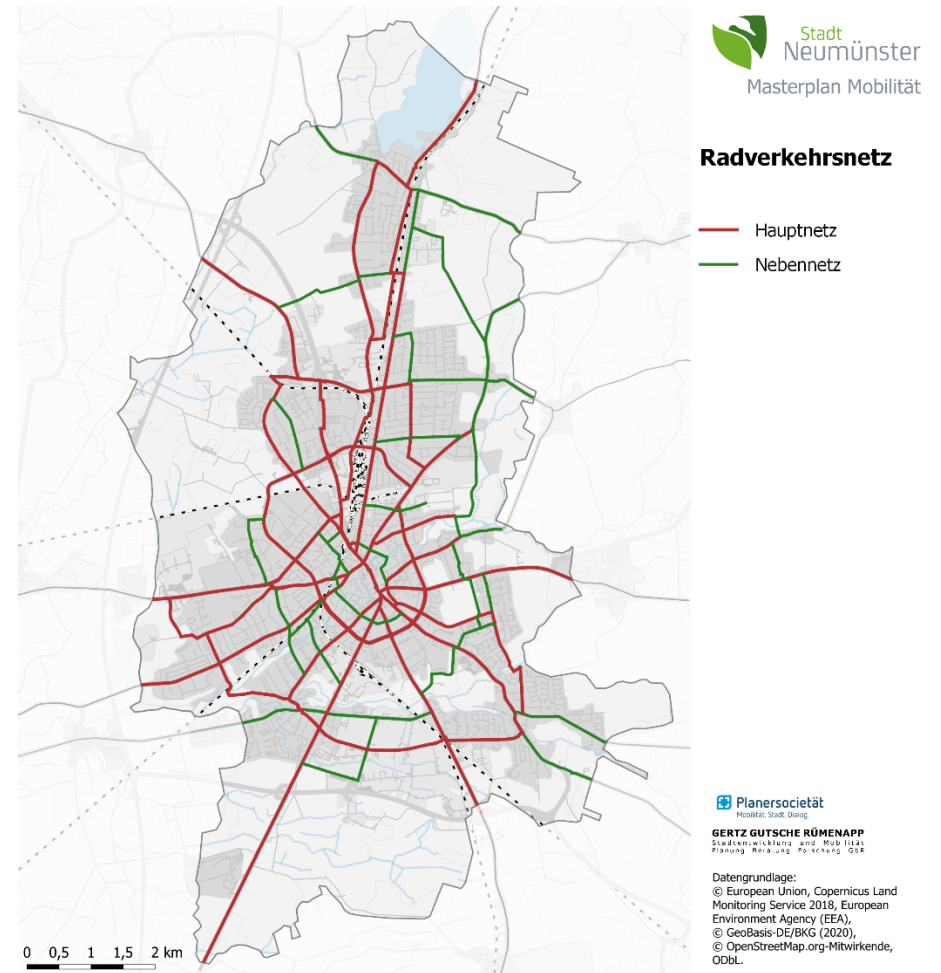
Da der Entwurf des 2020 ausgearbeiteten Radverkehrskonzeptes gute Netzüberlegungen für das Zielradverkehrsnetz enthält, werden diese weitestgehend für den Masterplan Mobilität und das Nahmobilitätskonzept Radverkehr übernommen (vgl. Anlage II).

Das Zielnetz verknüpft und erschließt die zentralen Siedlungsbereiche untereinander und bindet die Wohnquartiere an. Dazu dienen vor allem Radverkehrsverbindungen, die auf die Stadtteilzentren zulaufen und durch Querverbindungen ergänzt werden. Entlang dieser als Haupt- und Nebennetz definierten Radverkehrsverbindungen befinden sich die wesentlichen Ziele des Alltags. Die zwei Ebenen des Alltagsnetzes unterscheiden sich in ihrer Verkehrsfunktion.

Das **Hauptnetz** umfasst rund 88 km und stellt im Alltagsverkehr auf größeren Entfernungen die Anbindung der größeren Ortschaften des Umlands sicher. Daher verläuft es zum großen Teil entlang von Hauptverkehrsstraßen, die als zentrale Verkehrsachsen angelegt sind und als direkte Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und dem Umland fungieren. Darüber hinaus dienen die Verbindungen des Hauptnetzes dazu, die einzelnen Stadtteile untereinander zu verbinden. Somit werden zahlreiche öffentliche Ziele des Alltags unmittelbar erschlossen.

Das **Nebennetz** umfasst rund 36 km und verdichtet das gesamtstädtische Hauptnetz. Es verläuft teilweise im Nebenstraßennetz und bietet damit etwas umwegigere Alternativen für Radfahrende, die hohen Wert auf wenige Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr legen. Das Nebennetz erschließt dabei ebenfalls Alltagsziele und schafft zusätzliche Anbindungen an das regionale Radwegnetz. In den verdichteten Siedlungsbereichen besitzt es darüber hinaus die vorrangige Funktion, den Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und diesen zielgerichtet auf das Haupttroutennetz weiterzuleiten.

Abbildung 26: Haupt- und Nebennetz im Radverkehr



Quelle: eigene Darstellung

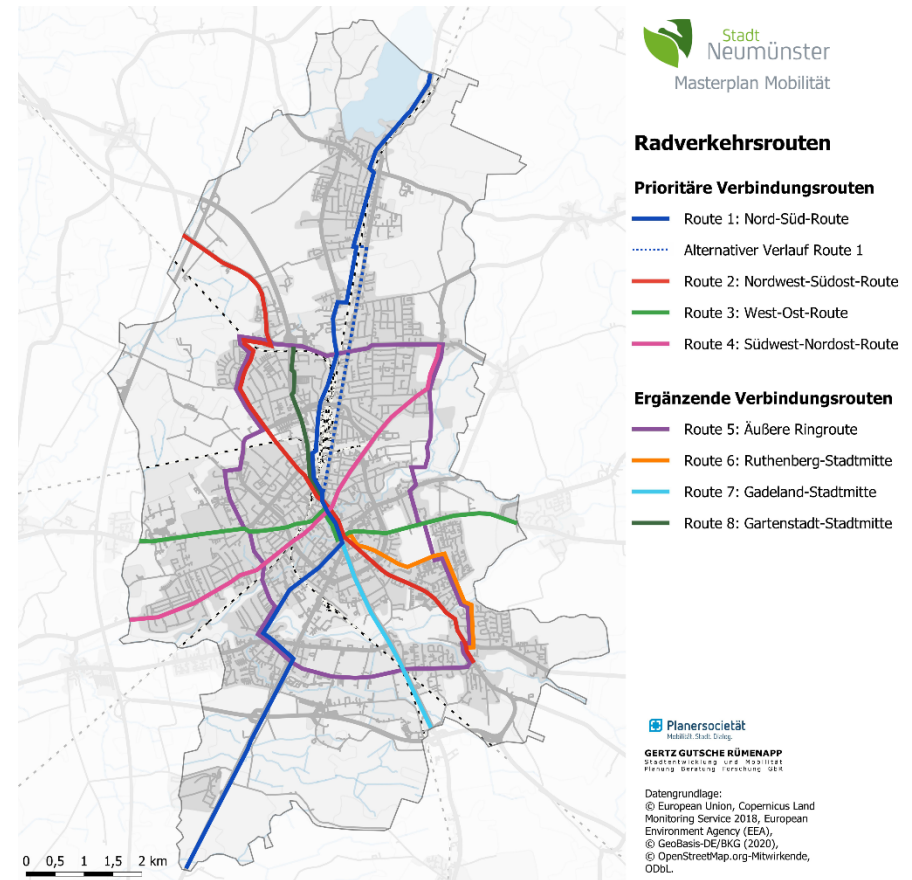
Radverkehrsrouten

Aufgrund des erheblichen Umfangs des Zielradverkehrsnetzes der Stadt Neumünster wurden im Zuge der Analyse und Maßnahmenentwicklung innerhalb des Netzes acht Verbindungsrouten definiert (vgl. Abbildung 27). Die bereits im Entwurf des 2020 ausgearbeiteten Radverkehrskonzeptes entwickelten Radrouten wurden geprüft und aus fachlicher Sicht als gute Verbindungen zwischen Quellen und Zielen der Stadt befunden. In der Anlage II ist im Nahmobilitätskonzept der Bestand der acht Routen detailliert untersucht worden. Darauf aufbauend werden in Routensteckbriefen abschnittsweise infrastrukturelle Maßnahmen vorgeschlagen.

Die definierten Radrouten werden in prioritäre Verbindungsrouten und ergänzende Verbindungsrouten unterschieden. Die prioritären Verbindungsrouten 1 bis 4 bedienen dabei jede Himmelsrichtung des Stadtgebiets und weisen ein besonders hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr auf. Sie werden verdichtet durch die ergänzenden Verbindungsrouten 5 bis 8. Alle acht Routen laufen in der Innenstadt zusammen.

Die Qualitätsstandards und konkreten Führungsformen werden im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes Teilkonzept Radverkehr definiert. Die Routensteckbriefe mit den detaillierten Handlungsempfehlungen für die Situation vor Ort befinden sich im Anhang des Teilkonzepts (vgl. Anlage II).

Abbildung 27: Radverkehrsrouten



Quelle: eigene Darstellung

5.5 Fußwegenetz

Das zukünftige Fußwegenetz Neumünsters soll v.a. auf der Stadtteilebene kurze Wege ermöglichen, gleichzeitig jedoch auch die Verbindungen von den Stadtteilen zur Innenstadt sowie zwischen den Stadtteilen stärken. Dabei wird ein Alltags- und ein Ergänzungsnetz definiert. Darüber hinaus werden perspektivische Verbindungen aufgezeigt, die das Fußwegenetz sinnvoll ergänzen und vervollständigen würden (vgl. Teilkonzept Anlage I).

Alltagsnetz

- Verknüpfung der Wohngebiete mit ihren jeweiligen Stadtteilzentren
- Führung innerhalb der Stadtteile vorwiegend in Nebenstraßen
- Außerdem: radialförmig angelegt - Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt
- Führung außerhalb der Stadtteilzentren auch entlang der Hauptverkehrsstraßen, da dort viele Zielorte liegen
- allem als Teilstücke bzw. in Abschnitten für den Fußverkehr relevant
- Sensibilisierung für Belange des Fußverkehrs entlang von Achsen mit hoher Nutzungskonkurrenz

Ergänzungsnetz

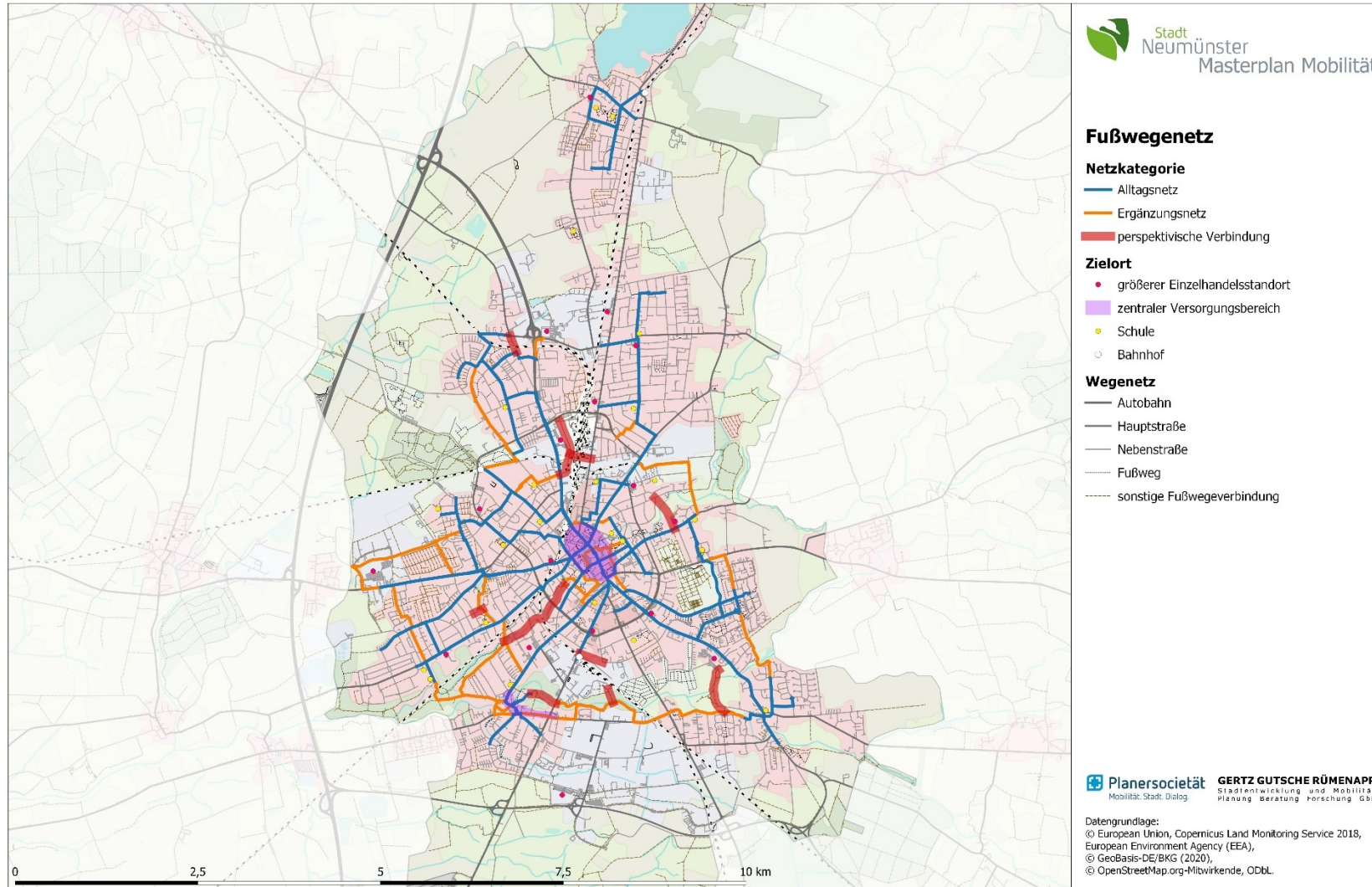
- tangentialförmig angelegt: Verbindung der Stadtteile untereinander
- Führung vorwiegend im Nebenstraßennetz sowie entlang von Grünflächen mit hohem Freizeitwert
- teilweise Führungen parallel zum Alltagsnetz (Alternativen zu Hauptverkehrsstraßen entstehen, Bsp. „Schleichweg“ entlang der Schwale parallel zur Ehndorfer Straße

- zum Teil abweichende Qualitätsstandards zum Alltagsnetz (z.B. hinsichtlich Führung mit Radverkehr und Oberflächenbeschaffenheit; vgl. dazu auch Nahmobilitätskonzept Fußverkehr, Anlage I)

perspektivische Verbindungen

- Bereiche an denen gegenwärtig noch keine Fußwege existieren, jedoch z.T. schon geplant sind (Bsp.: Weg entlang der Schwale)
- Schließung von bestehenden Netzlücken, etwa aufgrund von natürlichen Barrieren oder Gleisanlagen (Bsp. Rendsburger Str. in der Gartenstadt)

Abbildung 28: Fußwegenetz



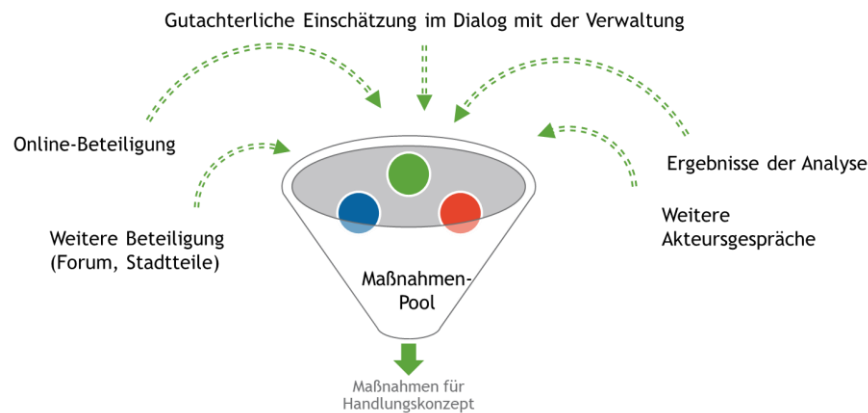
Quelle: eigene Darstellung

6 Handlungskonzept

6.1 Entwicklung des Handlungskonzeptes

Aufbauend auf den Ergebnissen der Stärken- und Schwächenanalyse und dem entwickelten Zielkonzept wurden Handlungs- und Maßnahmenfelder gebildet. Die maßgeblichen Einflussfaktoren ergaben sich aus dem gesamten Prozess: Bereits während der Analyse- und Beteiligungsphasen wurden Ideen, Handlungsansätze und Maßnahmen gesammelt, entwickelt und zwischen Gutachter-Team und Stadtverwaltung diskutiert.

Abbildung 29: Überblick der Einflussfaktoren auf Maßnahmen und Handlungskonzept



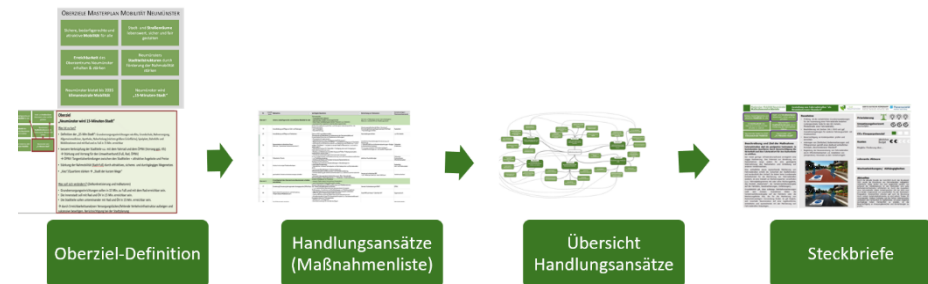
Quelle: eigene Darstellung

Bereits in der Diskussion zum Zielkonzept wurden allen Zielfeldern beispielhafte Maßnahmen zur Konkretisierung zugeordnet. Diese bilden neben der netzseitigen Betrachtung den maßgeblichen Pool von Handlungsansätzen des Masterplans Mobilität.

Dieses integriertes Handlungskonzept bildet den strategischen Leitfaden für die Netze und Maßnahmen. Dabei handelt es sich sowohl um program-

matische Ansätze als auch Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen. Die Handlungsansätze werden im Nachgang an den Masterplan-Prozess weiter ausgearbeitet.

Abbildung 30: Vorgehen bei der Maßnahmenkonzeption



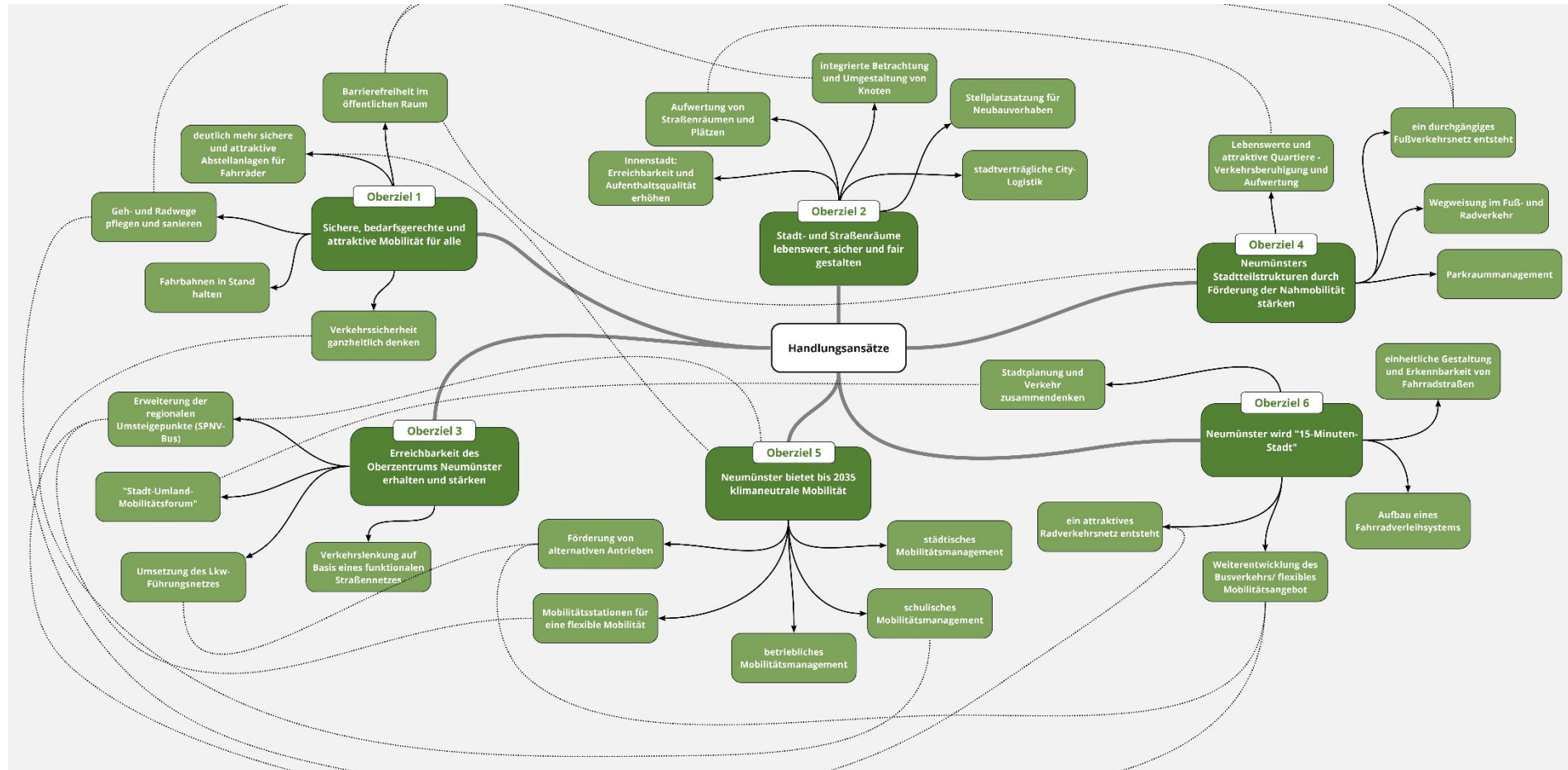
Quelle: eigene Darstellung

Nachdem eine Reihe von Ansätzen und Maßnahmen zusammengetragen wurden, wurden diese für das Handlungskonzept strukturiert: Jeder Handlungsansatz wurde einem der sechs Oberziele zugeordnet (vgl. Abbildung 31, inkl. Querbeziehungen der Handlungsansätze untereinander) und für jeden Ansatz wurde ein Steckbrief mit weiteren Informationen entwickelt. Dabei ist die „Flughöhe“ nicht immer gleich, da in einigen Steckbriefen konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten sind und andere zunächst als Strategie beschrieben werden. In allen Fällen bedarf es vertiefender Detailplanungen und weiterer Konkretisierungen, um die Handlungsansätze in unmittelbar umsetzbare Einzelmaßnahmen zu überführen. Hierfür zeigt der Masterplan mit den Steckbriefen v.a. für die Verwaltung die nächsten Schritten auf dem Weg zur Umsetzung auf.

Das Handlungskonzept stellt die Grundlage für ein ambitioniertes Arbeitsprogramm dar, um die Mobilitätswende sowie das Modal-Split-Ziel zu erreichen. Gleichzeitig bildet das integrierte Handlungskonzept die **Grundlage für Fördermöglichkeiten** einzelner Maßnahmen.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Handlungsansätze des Masterplans mit dem jeweiligen Bezug zu den Oberzielen und diversen Querbezügen untereinander.

Abbildung 31: Übersicht Handlungsansätze des Masterplans Mobilität mit der Zuordnung zu den Oberzielen und wesentlichen Querbezügen



Quelle: eigene Darstellung

6.2 Steckbriefe zu den Handlungsansätzen

Die Steckbriefe enthalten Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Maßnahmen und Projekte. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben und potenzielle Förderzugänge benannt. Außerdem werden die Handlungsansätze und Maßnahmen den Oberzielen zugeordnet. Ergänzt werden die Steckbriefe durch grafische Darstellungen in Form von Karten oder Best-Practice Fotos.

Neben der Beschreibung der jeweiligen Maßnahme(n) beinhalten die Maßnahmensteckbriefe folgende **Symbole und Bewertungskriterien**:



Besonders gekennzeichnet sind die so genannten **Leuchttürme**. Dies sind Maßnahmen, die eine besondere Strahlkraft und Sichtbarkeit für die Umsetzung des Masterplans darstellen. Zudem sind es Maßnahmen, die eine besonders hohe Priorisierung und Zielerreichung innehaben.

Jeder Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihrer Priorität ein **Zeitraumen für die Implementierung** zugewiesen:



kurzfristig (1 bis 2 Jahre)



mittelfristig (2 bis 7 Jahre)



langfristig (7 bis 15 Jahre bzw. darüber hinaus)

Maßnahmen, denen die Angabe „*Daueraufgabe*“ zugeordnet sind, betreffen in der Regel laufendes Verwaltungshandeln bzw. konsequent zu verfolgende Strategien, Planungsansätze oder auch Maßnahmen, die Schritt für Schritt über den Zeitraum des Masterplans zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind.



mittlere Priorität



hohe Priorität



sehr hohe Priorität

Die Einteilung ist als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und – ebenso wie die weiteren Kategorien – nicht bindend. Eingeflossen in die gutachterliche Bewertung sind unterschiedliche Aspekte:

- Wirkung auf die Erreichung der Ziele des Masterplans
- finanzieller Ressourcenbedarf und Fördermöglichkeiten
- planerische Machbarkeit und Berücksichtigung der Notwendigkeit eventueller Vorplanungen/Detailplanungen
- politische Machbarkeit/Zustimmung der Stadtgesellschaft
- Umsetzungshorizont und Dauer der Implementierung/ Wirkungseffekte

Wichtig: Grundsätzlich ist jeder Handlungsansatz von gewisser Bedeutung, um die ambitionierten Oberziele und das Modal-Split-Ziel zu erreichen.



Jeder Maßnahme werden grob **geschätzte Kosten** zugeordnet und durch Eurozeichen auf einer dreistufigen Skala dargestellt (€ bis €€€). Viele Maßnahmen enthalten Strategien und Planungsansätze die sukzessive über mehrere Jahre umgesetzt werden, Daher ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Haushaltsplanungen jährliche Posten bzw. Abschreibungen oder laufende Kosten anzusetzen sind. Wenn möglich, werden in den Steckbriefen auch Angaben zu Kostenschätzungen von konkreten Maßnahmen aufgeführt. Einige Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht bewertet werden, da z.B. der Umfang noch nicht ausreichend

definiert ist oder die Kostenbeteiligung der Stadt Neumünster unklar ist. Weiterführend ist bei einigen Maßnahmen angegeben, ob bei der Finanzierung von Maßnahmen die Inanspruchnahme von **Fördermitteln** in Frage kommt. Die Lage und Rahmenbedingungen von Fördermitteln ist dynamisch und auf eine längere Zeit nicht abschließend festzuhalten, da sich politische Rahmenbedingungen, inhaltliche Handlungserfordernisse oder auch die Finanzlage von EU, Bund und Land Schleswig-Holstein ändern können. Aussagen zu konkreten Förderprogrammen oder Fördersätzen können erst bei genauer inhaltlicher Ausgestaltung einer Maßnahme und bei der Fördermittelbeantragung getroffen werden.



Erhöhter Personalaufwand/ erhöhte Personalintensität



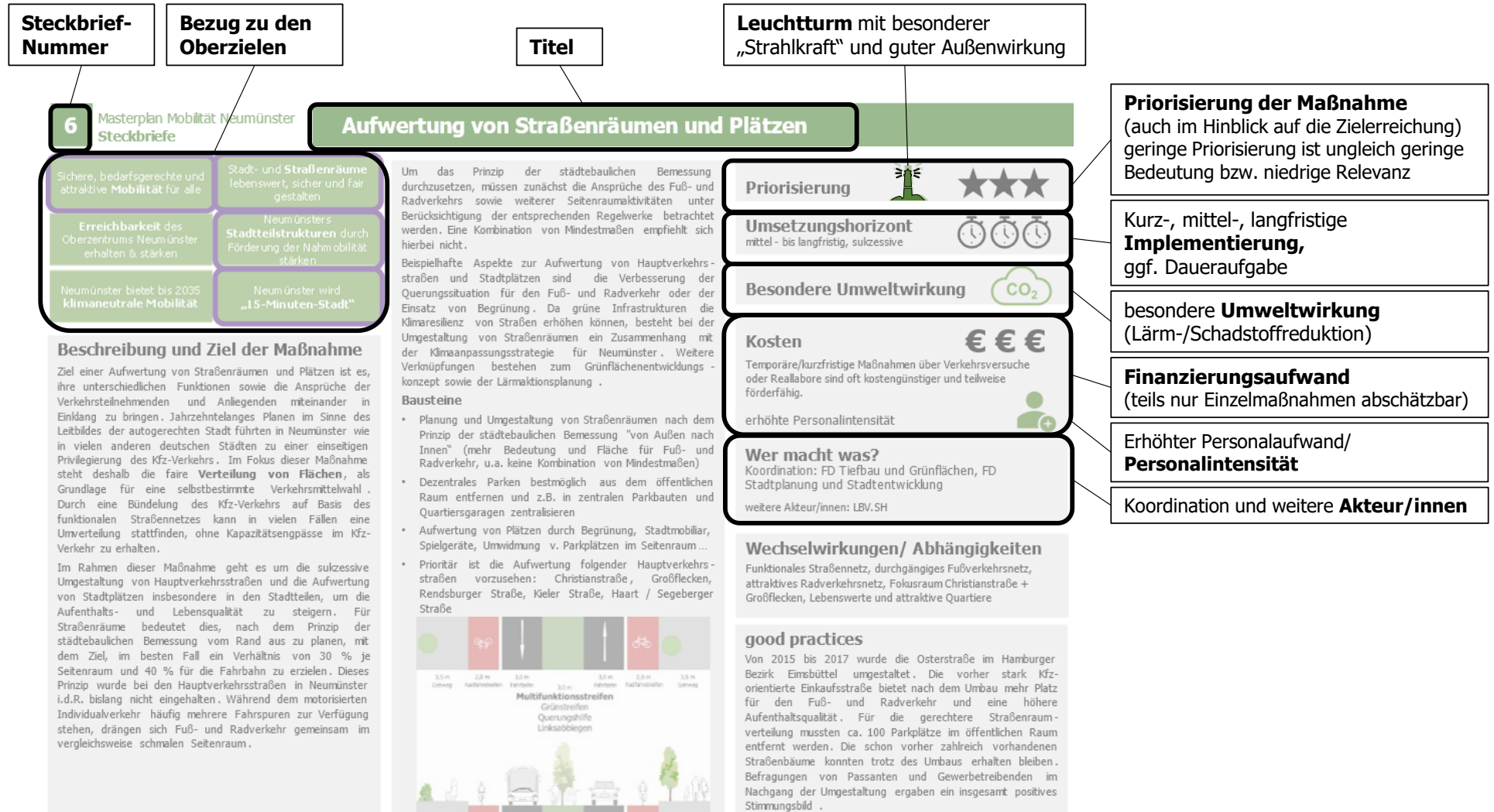
Von Maßnahmen mit diesem Symbol geht eine **besondere Umweltwirkung** aus, sprich sie mindern die Luft- und Schadstoffemissionen. Konkret geht von diesen Maßnahmen entweder ein ausgeprägtes CO₂-Einsparpotential aus und/oder sie führen zu einer Lärmreduktion auf lokaler Ebene (z.B. im Straßenraum). In den Steckbriefen sind nur besonders wirksame Maßnahmen gekennzeichnet.

Wer macht was?

In diesem Feld werden die **wesentlichen Akteure und Akteurinnen** angegeben, die für die Umsetzung bzw. Initiierung einer Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. Die **Koordination** obliegt den unterschiedlichen Fachdiensten der Stadt Neumünster.

An vielen Stellen kann und muss ggf. Unterstützung durch externe Gutachter, Dienstleister etc. erfolgen, dies ist nicht explizit vermerkt. Einige Maßnahmen erfordern zudem die aktive Beteiligung der Stadtgesellschaft und bspw. des örtlichen Gewerbes oder der Schulen (z.B. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement). In der Regel sind die Maßnahmen jedoch jeweils durch die Stadt Neumünster mindestens zu initiieren und zu koordinieren.

Abbildung 32: exemplarischer Steckbrief-Aufbau



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 33: Steckbriefsammlung: Übersicht Handlungsansätze und deren Zuordnung zu den Oberzielen

	Nr.	Oberziel	Leuchtturm	Titel
Oberziel 1 Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle	1	1		Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
	2	1	LT	Verkehrssicherheit ganzheitlich denken
	3	1		Fahrbahnen in Stand halten
	4	1		Geh- und Radwege pflegen und sanieren
	5	1		Deutlich mehr sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder
Oberziel 2 Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten	6	2	LT	Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen
	7	2	LT	Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen
	8	2		Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben
	9	2		Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten
	10	2		Stadtverträgliche CityLogistik
Oberziel 3 Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken	11	3		Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes
	12	3		Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNBus)
	13	3	LT	"Stadt-Umland-Mobilitätsforum"
	14	3		Umsetzung des LkwFührungsnetzes
	15	4		Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht
Oberziel 4 Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken	16	4		Parkraummanagement
	17	4	LT	Lebenswerte und attraktive Quartiere
	18	4		Wegweisung im Fuß und Radverkehr
	19	5	LT	Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität
	20	5		Förderung von alternativen Antrieben
Oberziel 5 Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität	21	5		Schulisches Mobilitätsmanagement
	22	5		Betriebliches Mobilitätsmanagement
	23	5		Städtisches Mobilitätsmanagement
	24	6		Stadtplanung und Verkehr zusammendenken
	25	6		Weiterentwicklung des Busverkehrs/ flexibles Mobilitätsangebot
Oberziel 6 Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“	26	6		Ein attraktives Radverkehrsnetz entsteht
	27	6	LT	Einheitliche Gestaltung und Erkennbarkeit von Fahrradstraßen
	28	6	LT	Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Quelle: eigene Darstellung

1 Masterplan Mobilität Neumünster
SteckbriefeSichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

In Neuplanungen und bei Umbauten werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen in vielfältiger und angemessener Weise beachtet, was die Daseinsvorsorge Aller beinhaltet.

In Neumünster besteht im Zuge von Neuplanungen bereits ein gewisser baulicher Standard hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung. Zudem ist es ausgesprochenes Ziel der Stadt, dass alle Kreuzungen in Neumünster barrierefrei werden.

Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Mobilität von Kindern, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Seniorinnen und Senioren – jedoch sind Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit stets als Verbesserungen für Alle und als Qualitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur zu sehen. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt sich auch daraus, dass die Umsetzung der Barrierefreiheit eine gesetzlich festgehaltene Pflichtaufgabe einer Kommune ist, wie bspw. der im Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Umbau von Bus- und Bahnhalttestellen.

Die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums soll weiter intensiviert werden und als Ergänzung sollten auch an zukünftig wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes im „Altbestand“ Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchgeführt werden.

Dabei sollen auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um bereits im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen Verbesserungen umzusetzen, etwa beim Absenken von Bordsteinen. Hierzu sind die verantwortlichen Akteure wie das TBZ sowie der Fachdienst Tiefbau und Grünflächen entsprechend zu sensibilisieren.

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zielt vor allem auf Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Schulen und Kitas, Altersheime sowie Zuwegungen zu öffentlichen Haltestellen) ab. Orientierung bieten dazu die Nahmobilitätskonzepte sowie die darin genannten Regelwerke zur barrierefreien Ausgestaltung der Infrastruktur. Folgende Themen sind hierbei von Bedeutung:

- Querungen (Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips)
- Gehwege (Breite, Oberflächengestaltung und -qualität)
- Umgang mit Stadtmobiliar (Schilder, Werbetafeln, Außengastronomie oder Verkaufsstände im Gehbereich)
- Umgang mit Steigungen, Treppen und Rampen
- Leitsysteme, Beleuchtung, Beschilderung und Wegweisung (Durchgängigkeit, Verständlichkeit, Gestaltung)
- Sitzgelegenheiten (gestalterischer Mix, Zugänglichkeit, Räume ohne Konsumzwang) sowie
- Öffentliche Toiletten und Behinderten-WCs, Anforderungen Bus- und Bahnhalttestellen, Parken für Menschen mit Behinderungen und der Zugang zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften
- Bordsteinabsenkungsprogramm

Bausteine

- Jährlicher Haushaltstitel für ein Bordsteinabsenkungs-/ Barrierefreiheitsprogramm, mit dem eigenständige, d.h. von anderweitig veranlassten Baumaßnahmen unabhängige Maßnahmen umgesetzt werden können.
- Personalkapazitäten des Ordnungsamts aufstocken zur Kontrolle ausreichender Gehwegbreiten beim Einsatz von Stadtmobiliar etc.
- Bereitstellung von Mitteln für die barrierefreie Umgestaltung von 2-3 Kreuzungen pro Jahr

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig angehen, verstetigen



Kosten



Bordsteinabsenkungsprogramm: ca. 50.000-60.000 € pro Jahr

Mögliche Förderung über:
Förderprogramm „IKK-Barrierearme Stadt“ der KfW

Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Polizei, FD Technisches Betriebszentrum, Kommunaler Beirat für Menschen mit Behinderung/ Behindertenbeauftragte/r

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Querungen (Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips)
Gehwege (Breite, Oberflächengestaltung und -qualität)

Verstetigung durch Fußverkehrs-Checks

Die Notwendigkeit, den öffentlichen Raum möglichst barrierearm, bestenfalls barrierefrei auszugestalten wird eine Daueraufgabe in den kommenden Jahren sein.

Regelmäßig stattfindende Spaziergänge in Stadtteilen und Quartieren sollen dabei verstetigt werden, um sich regelmäßig ein Bild von aktuellen Problemen und Fragestellungen zu machen. So können laufend gemeinsam mit der Öffentlichkeit kurz- und mittelfristige Handlungsnotwendigkeiten identifiziert werden.

2 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Verkehrssicherheit ganzheitlich denken

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Mobilität befindet sich ständig im Wandel. Es ist notwendig, das Thema Verkehrssicherheit ganzheitlich anzugehen und eine übergreifende Verkehrssicherheitsstrategie zu verfolgen.

Aus der **Unfallanalyse** geht hervor, dass Neumünster im Vergleich zu anderen Städten Schleswig-Holsteins deutlich höhere Unfallzahlen aufweist. V.a. der Anteil der Unfälle zwischen Radfahrenden und Kfz ist vergleichsweise hoch, was u.a. an der autogerechten Gestaltung der Straßenräume liegt, die oft zu schlechten Sichtverhältnissen und hohen Kfz-Geschwindigkeiten führen.

Darüber hinaus belegt Neumünster seit Jahren den letzten Platz beim bundesweiten Ranking der Kinderunfälle in vergleichbaren Städten und Gemeinden. Die Schulwegesicherheit soll daher ein thematischer Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrssicherheitsstrategie Neumünsters bilden.

Bausteine

Die Verkehrssicherheit ist entsprechend der übergeordneten rechtlichen Vorgaben als oberstes Abwägungskriterium für alle verkehrsplanerischen Maßnahmen zu berücksichtigen. Dabei sollen insbesondere die Belange der sogenannten „verletzlichen“ Verkehrsteilnehmer (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Senioren, Kinder) in den Fokus gerückt werden.

Eine **übergreifende Verkehrssicherheitsstrategie** umfasst folgende Punkte:

- Öffentlichkeitsarbeit, z.B. in Form von Aktionen zur Bewusstseins- und Verhaltensänderung,
- über neue oder geänderte Verkehrsführungen und laufende Projekte/Maßnahmen informieren und
- Perspektivwechsel aus Sicht der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sowie
- pro Jahr zwei Schulwegpläne überprüfen und auf digitaler Basis fortschreiben
- Verkehrserziehung und Verkehrsbildung (Prävention) in allen Bevölkerungsschichten durchführen (Sensibilisierung) und
- Verkehrssicherheitsaudits bei Neuplanungen und bei Bedarf im Bestand durchführen.

Für die übergreifende Verkehrssicherheitsstrategie braucht es eine Koordination, jemanden, der „den Hut auf hat“, d.h. eine Person, die sich querschnittsartig über einzelne Verwaltungssäulen mit dem Thema Verkehrssicherheit ganzheitlich auseinandersetzt und eine koordinierende Funktion hat.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

Daueraufgabe

Kosten

jährliches Budget



30.000 EUR pro Jahr für Sachmittel

erhöhte Personalintensität

**Wer macht was?**

Koordination: Stadt Neumünster

weitere Akteur/innen: Polizei, Stadtgesellschaft, Schulen, Vereine, Verbände...

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

zu allen Maßnahmen des Masterplans

good practices

Mobilnetzwerk Hannover: Zusammenschluss von Akteur/innen für mehr Verkehrssicherheit

Eltern-Drop-Off-Zonen (Elterntaxi vermeiden)

3 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Fahrbahnen in Stand halten

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„15-Minuten-Stadt“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Eine konsequente Instandhaltung von Fahrbahnen im Rahmen eines Erhaltungsmanagements ist Grundlage für eine sichere Nutzung von Verkehrsanlagen und damit Aufgabe der Verkehrssicherungspflicht einer jeden Kommune.

Ein laufend aktualisiertes Erhaltungs- und Instandhaltungsprogramm zum Neumünsteraner Straßennetz sorgt für einen umfassenden Überblick über den gegenwärtigen Zustand der Verkehrswege und ermöglicht eine zielgerichtete und kosteneffiziente Planung künftiger Instandhaltungsmaßnahmen. Zudem kann damit eine Priorisierung der Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen abgeleitet werden. Mit der Befahrung des Straßennetzes, bei der u.a. die Breite und Zustand von Fahrbahnen, Gehwegen und Radwegen aufgenommen wurden, sind in Neumünster bereits wichtige Grundlagen für die Ausweitung eines Instandhaltungsprogramms gelegt.



Weiterhin ermöglicht ein Instandhaltungsprogramm eine vorausschauende Budgetplanung, sodass Haushaltsmittel rechtzeitig und bedarfsgerecht bereitgestellt werden können. Die vorausschauende Instandhaltung verhindert darüber hinaus, dass Straßen vollständig sanierungsbedürftig werden und ein entsprechend hoher Kostenaufwand entsteht. Regelmäßige Straßenzustandsberichte ermöglichen ggf. notwendige Anpassungen am Erhaltungsmanagement.

Als wichtige Maßnahme zur Lärminderung ist im Zuge geplanter Sanierungsarbeiten außerdem der Einsatz lärmreduzierender Straßenbeläge zu prüfen, insbesondere im Bereich sensibler Einrichtungen und Wohngebieten. Im Vergleich zu einer Kopfsteinpflasterung würde dies zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation für Betroffene führen.

Darüber hinaus umfasst die Maßnahme auch Verbesserungen im Bereich von Baustellen: Dabei ist auf eine sichere und verständliche Baustellenführung zu achten mit im Vorfeld verfügbaren Informationsmöglichkeiten über die städtische Website und über eine App.

Bausteine

- Aufstellung und laufende Aktualisierung eines Erhaltungs- und Instandhaltungsprogramms/-managements
- Regelmäßige Evaluierung durch Straßenzustandsberichte
- Prüfung Einsatz lärmreduzierender Asphalt im Zuge von Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen
- Rechtzeitige und öffentlichkeitswirksame Kommunikation von Sanierungsarbeiten und Baustellen
- Winterdienst (auch in Quartieren und Gewerbegebieten)



Priorisierung



Umsetzungshorizont

Daueraufgabe

Kosten



Detaillierte Kostenabschätzung nicht möglich, jedoch muss der Haushaltsanteil erhöht werden.

Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: Straßenbaulastträger

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Geh- und Radwege pflegen und sanieren, funktionales Straßennetz

good practices

Die Stadt Passau in Bayern ließ 2019 im Rahmen von anstehenden Sanierungsarbeiten einen Straßenzug mit einer speziellen Asphaltdecke ausstatten. Neben der Reduzierung von Luftschadstoffen soll der neue Oberflächenbelag auch für eine spürbare Reduzierung der Lärmemissionen sorgen.

4 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Geh- und Radwege pflegen und sanieren

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimate neutrale Mobilität**Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Die konsequente Pflege und Sanierung von bestehenden Geh- und Radwegen stellt eine wichtige Grundvoraussetzung für die komfortable und sichere Nutzung dieser Wege durch zu Fuß Gehende und Radfahrende dar.

Neben dem nötigen Ausbau des Rad- und Fußverkehrsnetzes gilt es auch die bestehenden Rad- und Fußwege konsequent zu sanieren und zu pflegen. Zugewucherte Wege, fehlende Räumung von Schnee im Winter sowie weitere Einschränkungen wie Wurzelaufbrüche und Verschmutzungen sorgen nicht nur für einen eingeschränkten Fahrkomfort sondern verhindern auch eine sichere Nutzung der betroffenen Wege. In Neumünster besteht dabei ein erheblicher baulicher und funktionaler Instandhaltungsrückstand vieler Geh- und Radwege.

Die Beseitigung dieser Rückstände und Mängel im Rahmen eines Pflege- und Sanierungsprogramms stellt deshalb eine wichtige Daueraufgabe in Neumünster dar und trägt zudem dazu bei, insbesondere die Nutzung des Fahrrads auch unter ungünstigen Witterungsbedingungen zu attraktivieren.

Mit der Befahrung des Straßennetzes, bei der u.a. die Breite und Zustand Gehwegen und Radwegen aufgenommen wurden, sind in Neumünster bereits wichtige Grundlagen für die Ausweitung eines Instandhaltungsprogramms gelegt.

Während Bau- und Sanierungsarbeiten im Straßennetz ist zudem auf eine sichere und intuitiv nachvollziehbare Baustellenführung zu achten. Das betrifft insbesondere den Fuß- und Radverkehr, der in der Vergangenheit nicht immer angemessen berücksichtigt wurde. Neben entsprechenden Hinweisschildern mit Umfahrungshinweisen und temporären Markierungen sollten alle Baustellen bereits im Vorfeld über die städtische Website und App-gestützt einsehbar sein.

Auf Grundlage des konzipierten Rad- und Fußverkehrsnetzes für Neumünster ist entlang dieser Routen vorrangig für ausreichend gepflegte und sanierte Rad- und Fußwege zu achten, um für möglichst viele Menschen Nutzen zu bringen.

Bausteine

- Systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln im Rad- und Fußverkehrsnetz im Rahmen eines Monitorings durch die Stadtverwaltung
- Etablierung eines Reinigungs- und Winterdienstes für Rad- und Fußwege in Neumünster
- Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen und ähnlichem freihalten (vgl. Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)
- rechtzeitige und öffentlichkeitswirksame Kommunikation von Sanierungsarbeiten und Baustellen

**Priorisierung****Umsetzungshorizont**

Daueraufgabe

Kosten

Detaillierte Kostenabschätzung nicht möglich, jedoch muss der Haushaltsanteil deutlich erhöht werden.

Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: FD Technischen Betriebszentrum, Fuß- und Radverkehrsverbände, Ver- und Entsorgung, Straßenbaulastträger (LBV)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Attraktives Radroutennetz, durchgängiges Fußverkehrsnetz, Fahrbahnen in Stand halten

good practices

Mit einem Mängelmelder können Bewohnende Darmstadts gefährliche Stellen auf den städtischen Rad- und Gehwegen der Stadt melden. Mitarbeitende des Bereichs Straßenunterhaltung berücksichtigen diese Mängelmeldungen dann bei ihrer Arbeit.

5 Masterplan Mobilität Neumünster
SteckbriefeSichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimate neutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“

Deutlich mehr sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen ist eine wichtige infrastrukturelle Rahmenbedingung für die Fahrradnutzung. Ein solches Angebot gewinnt vor allem vor dem Hintergrund des angestrebten steigenden Radverkehrsanteil und den wachsenden Nutzungsansprüchen von Lastenrädern und Pedelecs an Bedeutung.

An einigen Orten in Neumünster befinden sich bereits anwendungsgerechte Radabstellanlagen, z.B. die B+R-Anlage am Bahnhof Neumünster Süd oder am Hauptbahnhof. An den meisten Quell- und Zielorten des Radverkehrs fehlt bislang jedoch ein ausreichendes Angebot. Je nach Ort und erwarteter Abstelldauer sind beim Ausbau des Angebots unterschiedliche Merkmale zu beachten. Sichere und attraktive Abstellanlagen sollen Radfahrenden aber nicht nur an ÖPNV-Umsteigepunkten, in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren zur Verfügung stehen, sondern auch an Bildungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie in Wohnquartieren, v.a. für Mehrfamilienhäuser.

Das Rad soll an den Quell- und Zielorten in Neumünster sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abgestellt werden können. Radabstellanlagen sollten an zukünftig steigende Ansprüche angepasst und mit Anlehnbügeln ausgestattet sein, um ein sicheres und schonendes Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Insbesondere an Orten mit erwartbarer höherer Standzeit sollten weitere Ausstattungsmerkmale ergänzt werden.

Ein witterungsgeschützter Unterstand ist dringend zu empfehlen, ebenso ein Kontingent an Radabstellanlagen mit erhöhtem Sicherheitskomfort, wie Fahrradboxen, die auch für Elektrokleinstfahrzeuge geeignet sind und Ladevorrichtungen aufweisen. An wichtigen multimodalen Umstiegs- und Zielpunkten sollten Fahrradabstellanlagen in Mobilstationen integriert werden, die auch Warte- und E-Lademöglichkeiten bieten.

Neben der Schaffung neuer Radabstellanlagen ist auch die Unterhaltung bestehender Anlagen ein wichtiger Bestandteil für ein dichtes und attraktives Netz aus Radabstellanlagen. Die bestehenden Anlagen sollten regelmäßig geprüft und bei Bedarf modernisiert bzw. an die zu entwickelnden Kriterien angepasst werden.

Bausteine

- Definition von Mindestqualitätsstandards für Radabstellanlagen (siehe Nahmobilitätskonzept)
- Qualitativer und quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen unter Berücksichtigung bestehender und neuer Anforderungen (Fahrradtypen) an zentralen Orten sowie in urbanen Wohnquartieren
- Integration von Vorgaben in Bezug auf den Radverkehr in kommunale Stellplatzsatzung, um den Aufbau von Radabstellanlagen auf Privatgrundstücken voranzutreiben
- Dauerhafte Instandhaltung bestehender und neu geschaffener Radabstellanlagen



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig



Kosten



Mögliche Förderung über:

NAH.SH für Radabstellanlagen an Bahnhöfen,

Kommunalrichtlinie: Klimaschutzinitiative -
Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (BMUV)

Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Gebäudemanagement, FD Tiefbau
und Grünflächen, NAH.SH, Schulen, Wohnungsunternehmen,
Gewerbetreibende, Eigentümer

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Mobilstationen, Straßenraumgestaltung, Inter- und
Multimodalität, Schulwegsicherheit, Erweiterung der
regionalen Umsteigepunkte

Umsetzungshinweis

Eine Übersicht über die Ausstattungsmerkmale von Radabstellanlagen befindet sich im Nahmobilitätskonzept. Dort werden auch Qualitätsstandards für das Fahrradparken in Abhängigkeit von Ort und Nutzung vorgeschlagen und Radabstellanlagen im Bezug auf den Ausbau priorisiert.

6 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

 Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

 Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

 Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

 Neumünster bietet bis 2035 **klimate neutrale Mobilität**

 Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Ziel einer Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen ist es, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Anliegender miteinander in Einklang zu bringen. Jahrzehntelanges Planen im Sinne des Leitbildes der autogerechten Stadt führten in Neumünster wie in vielen anderen deutschen Städten zu einer einseitigen Privilegierung des Kfz-Verkehrs. Im Fokus dieser Maßnahme steht deshalb die faire **Verteilung von Flächen**, als Grundlage für eine selbstbestimmte Verkehrsmittelwahl. Durch eine Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Basis des funktionalen Straßennetzes kann in vielen Fällen eine Umverteilung stattfinden, ohne Kapazitätsengpässe im Kfz-Verkehr zu erhalten.

Im Rahmen dieser Maßnahme geht es um die sukzessive Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen und die Aufwertung von Stadtplätzen insbesondere in den Stadtteilen, um die Aufenthalts- und Lebensqualität zu steigern. Für Straßenräume bedeutet dies, nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung vom Rand aus zu planen, mit dem Ziel, im besten Fall ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Dieses Prinzip wurde bei den Hauptverkehrsstraßen in Neumünster i.d.R. bislang nicht eingehalten. Während dem motorisierten Individualverkehr häufig mehrere Fahrspuren zur Verfügung stehen, drängen sich Fuß- und Radverkehr gemeinsam im vergleichsweise schmalen Seitenraum.

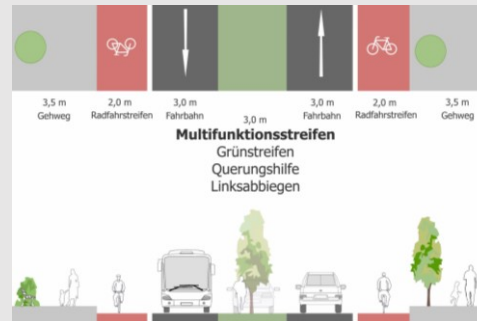
Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen

Um das Prinzip der städtebaulichen Bemessung durchzusetzen, müssen zunächst die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie weiterer Seitenraumaktivitäten unter Berücksichtigung der entsprechenden Regelwerke betrachtet werden. Eine Kombination von Mindestmaßen empfiehlt sich hierbei nicht.

Beispielhafte Aspekte zur Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen und Stadtplätzen sind die Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr oder der Einsatz von Begrünung. Da grüne Infrastrukturen die Klimaresilienz von Straßen erhöhen können, besteht bei der Umgestaltung von Straßenräumen ein Zusammenhang mit der Klimaanpassungsstrategie für Neumünster. Weitere Verknüpfungen bestehen zum Grünflächenentwicklungskonzept sowie der Lärmaktionsplanung.

Bausteine

- Planung und Umgestaltung von Straßenräumen nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung "von Außen nach Innen" (mehr Bedeutung und Fläche für Fuß- und Radverkehr, u.a. keine Kombination von Mindestmaßen)
- Dezentrales Parken bestmöglich aus dem öffentlichen Raum entfernen und z.B. in zentralen Parkbauten und Quartiersgaragen zentralisieren
- Aufwertung von Plätzen durch Begrünung, Stadtmobiliar, Spielgeräte, Umwidmung v. Parkplätzen im Seitenraum...
- Prioritär ist die Aufwertung folgender Hauptverkehrsstraßen vorzusehen: Christianstraße, Großflecken, Rendsburger Straße, Kieler Straße, Haart / Segeberger Straße


Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig, sukzessive


Besondere Umweltwirkung

Kosten


Temporäre/kurzfristige Maßnahmen über Verkehrsversuche oder Reallabore sind oft kostengünstiger und teilweise förderfähig.

erhöhte Personalintensität


Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: LBV.SH

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Funktionales Straßennetz, durchgängiges Fußverkehrsnetz, attraktives Radverkehrsnetz, Fokusraum Christianstraße + Großflecken, Lebenswerte und attraktive Quartiere

good practices

Von 2015 bis 2017 wurde die Osterstraße im Hamburger Bezirk Eimsbüttel umgestaltet. Die vorher stark Kfz-orientierte Einkaufsstraße bietet nach dem Umbau mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr und eine höhere Aufenthaltsqualität. Für die gerechtere Straßenraumverteilung mussten ca. 100 Parkplätze im öffentlichen Raum entfernt werden. Die schon vorher zahlreich vorhandenen Straßenbäume konnten trotz des Umbaus erhalten bleiben. Befragungen von Passanten und Gewerbetreibenden im Nachgang der Umgestaltung ergaben ein insgesamt positives Stimmungsbild.

7 Masterplan Mobilität Neumünster
SteckbriefeSichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimate neutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Die Erreichbarkeit der Neumünsteraner Innenstadt ist einerseits für alle Neumünsteranerinnen und Neumünsteraner als auch für die Besucherinnen und Besucher aus dem Umland von großer Bedeutung. Gleichwohl hat sich in den letzten Jahren eine Diskussion entwickelt, wie gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten v.a. auf dem Großflecken erhöht werden können und der Kfz-Verkehr verträglich abgewickelt werden kann. Heute ist es v.a. für zu Fuß Gehende schwierig am Großflecken sicher die Straßenseite zu wechseln. Auch finden aufgrund der Kurzzeitparkplätze häufig Parkvorgänge statt und führen in Kombination mit den Busverkehren zu unübersichtlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmenden. Mithilfe eines Verkehrsmodells wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung in der Innenstadt im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit und ihre Auswirkungen betrachtet und bewertet.

**Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen****Bausteine**

Zunächst wurden folgende zwei Varianten untersucht und bewertet: Variante „Großflecken als verkehrsberuhigter Bereich mit Mischverkehrsfläche“ und Variante „Großflecken als Einbahnstraße“. Im Ergebnis zeigt sich bei beiden Varianten, dass

- zwar eine weitere, allerdings begrenzte Verkehrsentslastung des Großflecken möglich ist,
- mit beiden Varianten nur eine sehr bedingte Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden kann,
- gleichzeitig jedoch erhebliche zusätzliche und unverträgliche Verkehrsbelastungen auf Nebenstraßen zu erwarten sind.

Aufgrund dieser Punkte stellen sich diese zwei Varianten aus verkehrlicher Sicht als nicht vorteilhaft dar und sollten nicht weiterverfolgt werden.

Darüber hinaus wurde eine vollständige und dauerhafte Sperrung des Großfleckens für den Kfz-Durchgangsverkehr sowie die Varianten „Nur zeitweise Sperrung des Großfleckens“ und „Weitere Verkehrsberuhigung und/oder Durchfahrtsperre durch die Marienstraße“ untersucht. Die Ergebnisse der Variantenbetrachtungen zeigen, dass

- eine wirksame Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Großflecken für Kund/innen und Besucherinnen und Besucher der Innenstadt nur mit einer Sperrung des Großflecken für den Durchgangsverkehr erreicht werden kann.
- Verkehrsverlagerungen auf das angrenzende Nebenstraßennetz sowie etwaige negative Auswirkungen auf den Lieferverkehr sowie Ver- und Entsorgungsverkehr durch eine tageszeitlich begrenzte Sperrung reduziert werden können.
- eine Anpassung des Parkleitsystems erforderlich ist, um Umfahrungen des Großflecken durch das Nebenstraßennetz zu reduzieren.

Ausgehend von den im Rahmen des Masterplans durchgeführten Analysen, stellt sich eine tageszeitlich begrenzte Sperrung des Großflecken für den Kfz-Durchgangsverkehr als verkehrlich sinnvolle und umsetzbare Lösung dar, die im weiteren Prozess mit den entsprechenden Akteur/innen vertieft werden sollte.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

**Besondere Umweltwirkung****Kosten**

Änderung der Verkehrsführung (z.B. tageszeitlich begrenzte Sperrung des Großflecken) ist kostengünstig und sollte durch kostengünstige, temporäre Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität begleitet werden.

„Große Lösung“ inkl. städtebauliche Umplanung des Bereichs Großflecken mit Aufwertung der Aufenthaltsqualität ist deutlich teurer und bedarf diverser Vorplanungen und Beteiligungen.

Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: LBV.SH, Gewerbetreibende

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen
Parkraummanagement

8 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Der ruhende Verkehr prägt maßgeblich das Straßenbild einer Stadt und nimmt bei der Diskussion um eine attraktivere Straßenraumgestaltung eine bedeutende Rolle ein. Durch das Stellplatzangebot vor Ort wird die Zugänglichkeit und Einfachheit zur Pkw-Nutzung und damit auch das Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmenden maßgeblich bestimmt. Da es bisher für Neumünster keine Stellplatzsatzung gibt, diese aber ein wichtiger Baustein eines Parkraum-managements ist, wird im Masterplan Mobilität die Aufstellung einer entsprechenden Verordnung empfohlen.

Insbesondere bei größeren Neubauvorhaben kann das Aufstellen integrierter Mobilitätskonzepte unter Einbezug von Quartiersgaragen den jeweiligen Stellplatzschlüssel reduzieren (inkl. Car-Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen).

Was ist eine Stellplatzsatzung und wofür wird sie gebraucht?

Eine Stellplatzsatzung ist eine örtliche Bauvorschrift und regelt die Stellplatzpflicht für Kfz und Fahrräder bei Neubauten und wesentlichen Änderungen im Bestand. Die Richtzahlen für Stellplätze beziehen sich jeweils auf ein bestimmtes Nutzungsmaß, beispielsweise auf die Anzahl der Wohneinheiten, und können je nach Stadtteil oder Qualität der ÖPNV-Erschließung variieren. Neben der festgelegten Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze können in Innenstädten auch eine Stellplatzbeschränkung vorgegeben werden, um die Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Was ist das Ziel einer Stellplatzsatzung?

Mit einer Stellplatzsatzung soll der öffentliche Straßenraum vom ruhenden Verkehr durch Stellplätze im privaten Raum entlastet werden. Die Stellplatzsatzung bildet damit einen Baustein eines integrierten Parkraummanagements. Gleichwohl können durch die Stellplatzsatzung andere Verkehrsmittel, wie z. B. das Fahrrad gefördert werden, indem Anforderungen an Radabstellanlagen in der Stellplatzsatzung verankert werden.

Was soll die Stellplatzsatzung Neumünsters festsetzen?

- Berücksichtigung der Lage im Stadtgebiet bei der Bemessung der erforderlichen Stellplatzzahlen, d.h. geringere Kfz-Stellplatzschlüssel bei:
 - innerstädtischen bzw. stadtteilzentralen Bauvorhaben (in Abhängigkeit der Versorgungsstrukturen)
 - guter ÖV-Erschließung, u.a. Berücksichtigung der Nähe zu Bahnhaltelpunkten und vorhandener Busanbindung)
 - vorhandenen flexiblen Mobilitätsangeboten, z.B. in Form von Mobilitätsstationen mit Leihsystem etc.
- Bei den Vorgaben für Pkw-Stellplatzschlüssel, sind auch Vorgaben zu E-Lademöglichkeiten erforderlich
- Ggf. gesonderte Vorgaben für Wohnmobil-Stellplätze treffen
- konkrete Vorgaben für die Anzahl und Ausstattung der Fahrradabstellanlagen (Art der Halterung, Überdachung etc.)

nächster Schritt:

Aufstellung und Beschluss einer stadtweiten Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig

**Besondere Umweltwirkung****Kosten****Wer macht was?**

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Umwelt und Bauaufsicht

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Parkraummanagement, Mobilitätsstationen

good practices

Stellplatzsatzungen der Städte Flensburg, oder Elmshorn

Bremen: „Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz“ seit 2022, das auch den Anteil des erforderlichen Mobilitätsmanagements benennt:
<https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>

9 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

In Neumünster gibt es eine Reihe überdimensionierter Knoten bei denen v.a. die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer nicht immer selbsterklärend und gut erkennbar ist. Insbesondere entlang des Innenstadtrings, z.B. am Knoten Wasbeker Str./ Hansaring, oder an der Kreuzung Wasbeker Str./ Roonstraße/ Werneshagener Weg sowie der Anbindung Stoverweg zur L°328. Dort entstehen unklare und unübersichtliche Situationen, die maßgeblich die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Auch an kleineren, unsignalisierten Knotenpunkten in den Stadtteilen gibt es Defizite z.B. bezüglich eingeschränkter Sichtverhältnisse (u.a. durch parkende Kfz) oder auch das Fehlen von abgesenkten Bordern. Dies beeinträchtigt v.a. das Zu Fuß Gehen und Radfahren.

Zur Verbesserung der Situationen an signalisierten Knotenpunkten gehört auch die Prüfung und bei Bedarf Anpassung von Lichtsignalanlagen.

**Bausteine**

Alle Kreuzungen und Einmündungen bei denen Instandhaltungsmaßnahmen anstehen, sind zukünftig nach folgenden Prinzipien umzubauen:

- die Belange aller Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten berücksichtigen (Abwägung von Gestaltungsoptionen und Flächenverteilungen)
- gute Sichtverhältnisse
- angemessene Geschwindigkeiten (kleinere Abbiegeradien)
- Barrierefreiheit
- selbsterklärende Gestaltung

Da dies eine teilweise eine nur sehr langfristig umsetzbare Maßnahme darstellt, sollte zunächst die sukzessive Prüfung der Knoten im Hinblick auf diese Kriterien angegangen werden. Teilweise können schon mit kleinen Maßnahmen, beispielsweise der Wegnahme von Hindernissen oder Markierung der Furten, die Situationen verbessern. Ein besonderer Schwerpunkt sollte vor dem Hintergrund einer übersichtlichen Radverkehrsführung auf den Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes gelegt werden. Zudem können Gestaltungselemente zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität integriert werden.

Folgende Knoten sollten prioritär umgestaltet werden (ergänzend dazu sind auf der nachstehenden Karte Knoten mit besonderem Handlungsbedarf aufgezeigt):

- Knoten im Zusammenhang mit der zukünftigen Verkehrsführung in der Innenstadt (z.B. Großflecken/ Altonaer Straße/ Plöner Straße)
- Knoten entlang des Rings (z.B. Wasbeker Straße/ Hansaring/ Am Brunnenkamp oder Altonaer Straße/ Holsatenring)
- "Wittorfer Spinne" (Padenstedter Landstraße/ Mühlenstraße, Umplanung zum Kreisverkehr läuft)
- Einmündungen und Kreuzungen in Quartieren sukzessive im Hinblick auf Prüfkriterien prüfen (Sichtverhältnisse, Radian, ...)

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis langfristig,
je nach Einzelmaßnahme

**Kosten**

In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Umplanung kompletter, größerer Knoten ist kostenintensiv, kleinere Maßnahmen günstiger (Beispiele auf der nächsten Seite).

erhöhte Personalintensität

**Wer macht was?**

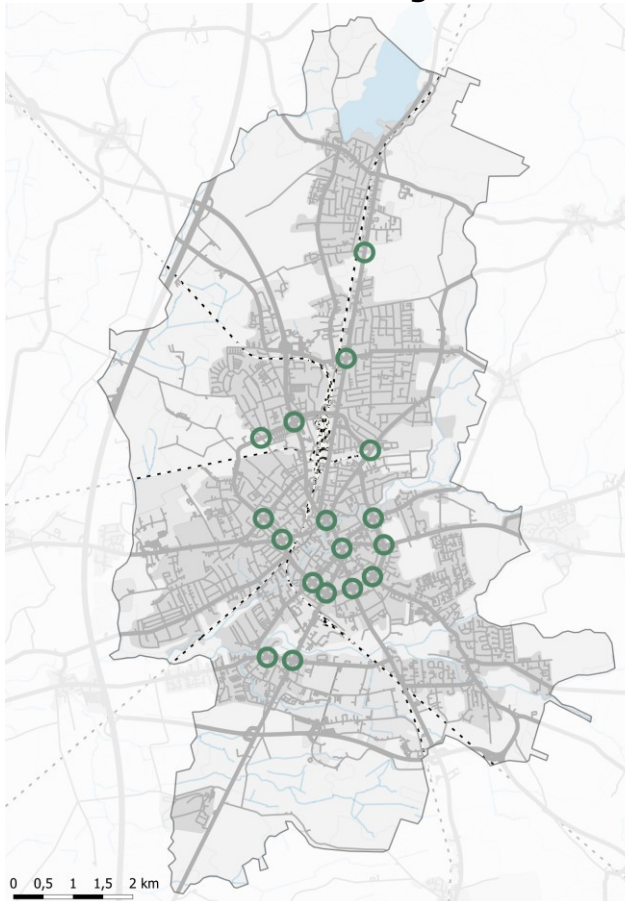
Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: weitere Fachdienste, ggf. LBV.SH

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Barrierefreiheit (Bordsteinabsenkungsprogramm), Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen, Parkraummanagement, Verkehrssicherheitsstrategie, u.a.

Knotenpunkte mit besonderem Handlungsbedarf



Kostenschätzung* für Maßnahmen an Knotenpunkten

Herstellen einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	1.500 – 2.500 €
Markierungstechnische Maßnahmen am Knoten	3.000 – 5.000 €
Aufpflasterung eines Knotenpunkts	10.000 – 15.000 €
Neubau einer Fahrbahneinengung	12.000 – 17.000 €
Bau einer Querungshilfe	30.000 – 60.000 €
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (geringer Aufwand)	15.000 – 25.000 €
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (mittlerer Aufwand)	40.000 – 80.000 €
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)	100.000 – 200.000 €
Bau eines Minikreisverkehrs	70.000 – 100.000 €
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: 26-30 m)	400.000 – 600.000 €
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: 31-40 m)	500.000 – 700.000 €
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: >40 m)	800.000 – 900.000 €
Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (geringer Aufwand)	50.000 – 80.000 €
Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (mittlerer Aufwand)	100.000 – 150.000 €
Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)	150.000 – 250.000 €
Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (geringer Aufwand)	80.000 – 100.000 €
Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (mittlerer Aufwand)	150.000 – 180.000 €
Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)	200.000 – 230.000 €
Bau einer Überführung	1.500.000 – 3.000.000 €
Bau einer Unterführung	2.000.000 – 4.000.000 €

*Netto-Kosten zzgl. MwSt und Planungskosten

10 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Stadtverträgliche City-Logistik

 Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

 Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

 Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

 Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

 Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“
Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Handels der letzten Jahre und gleichzeitig der Zielsetzung Neumünsters eine klimaneutrale Mobilität zu ermöglichen, wird die Frage zentral, wie die Warentransporte in der Innenstadt und den Stadtteilen Neumünsters umweltfreundlich und stadtverträglich organisiert werden können.

Insbesondere im Innenstadtbereich und den verdichteten Quartieren erhöht sich das Lieferdienst-Aufkommen in den letzten Jahren deutlich und die Wagen unterschiedlicher Dienste halten häufig (auch aufgrund von Zeitmangel) in „zweiter Reihe“. Dies behindert den übrigen Verkehrsablauf und geht v.a. zulasten der Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus geht von diesen Lieferdienstfahrzeugen aufgrund der vielen Start-Stop-Vorgänge eine vergleichsweise hohe (lokale) Emissionsbelastung aus (plus Problematik der Kaltstart-Emissionen).

Daher sollte eine stadtverträgliche und umweltverträgliche City-Logistik möglichst gebündelt und mit klimaneutralen Fahrzeugen (Lastenräder etc.) abgewickelt werden.

**Bausteine**

Die Stadt Neumünster kann regulierend vorgeben, an welchen Stellen in der Innenstadt, den Quartieren, auf Plätzen und im Straßenraum der Lieferverkehr verträglicher gegenüber heute abgewickelt werden kann.

- Definition und Einrichten von Lade- und Lieferzonen (bevorzugtes Parken für emissionsfreie Fahrzeuge)
- Zufahrtsbeschränkung (ggf. zeitlich begrenzt) für nichtemissionsarme Fahrzeuge
- KEP-Dienstleister-übergreifende Paket-Boxen/ Stadtteilboxen an Verknüpfungspunkten, z.B. in Verbindung mit Mobilitätsstationen, an Stadtteilplätzen, Einkaufszentren/ -Märkten)
- Förderung von emissionsfreien Antrieben auch in Betrieben (Handwerksbetrieben)
- Einrichten von Micro-Hubs, von wo aus die Verteilung im Quartier mit Lastenrädern/emissionsfreien Kleinfahrzeugen übernommen wird.

Was ist ein „Micro-Hub“?

Dabei handelt es sich um Umschlagpunkte für die Logistik vor der „letzten Meile“, um Pakete umzuladen und gegebenenfalls zwischen zu lagern, bevor sie an den Kunden geliefert werden. Ziel ist es, Verkehrsströme zu reduzieren, Emissionen einzusparen und nachhaltige Mobilitätslösungen vor allem innerstädtisch umzusetzen. Aus städtebaulicher Sicht lassen sich an Micro-Hubs durch Kombinationen mit Paketstationen neue Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsräume schaffen, sowie neuartige „Social Hubs“ in den Stadtquartieren installieren. Mikrodepots können sowohl als stationäre als auch mobile Infrastrukturen - zum Beispiel Container - oder im Rahmen einer Umnutzung des baulichen Bestandes - unter anderem Einzelhandels-Leerstände, Parkhäuser, Garagen - betrieben werden.

Weg in die Umsetzung:

- Paket/Stadtteilboxen an zentralen Plätzen etablieren
- Definition Einrichten von Ladezonen, Ladebereichen in den Quartieren, ggf. Micro-Hub-Container auf Quartiersparkplätzen
- Programm zur Förderung von Lastenrädern bei Handwerksbetrieben und Lieferdiensten

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

mittelfristig

**Besondere Umweltwirkung****Kosten****Wer macht was?**

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Tiefbau und Grünflächen, Straßenverkehrsbehörde, Unternehmen, KEP-Dienstleister...

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Betriebliches Mobilitätsmanagement

good practices
 temporärer
City-Logistik-Hub
Berlin

 Ladezone
Hamburg-Ottensen


11 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimate neutrale Mobilität**Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Der Masterplan Mobilität definiert ein Zielnetz nach der Funktion der jeweiligen Straße. In erster Linie sollen auf den Hauptverkehrsstraßen die Kfz-Verkehre gebündelt werden, während den (Haupt)Sammelstraßen eine Erschließungsfunktion in den Quartieren zukommt.

Im Umkehrschluss bedeutet das eine höhere Gestaltungsfreiheit für das Nebennetz bzw. die Straßen mit nicht regionaler oder nähräumlicher Verbindungsfunktion. Daher sollten hier weiterführende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Geschwindigkeitsreduktionen (z.B. auf Tempo 30) geprüft werden, um das Ziel einer fairen, sichereren und lebenswerten Straßenraumgestaltung zu entsprechen.

Dabei entspricht die vorgeschlagene funktionale Gliederung nicht der Gliederung eines klassifizierten Straßennetzes, sondern orientiert sich vielmehr an der Funktion der jeweiligen Straße.

Bausteine

Für das Stadtgebiet Neumünsters gliedert sich das funktionale Straßennetz wie folgt (vgl. Karte):

- Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Funktion
- Hauptverkehrsstraßen mit nähräumlicher Verbindungsfunktion
- Hauptsammelstraßen
- Sammelstraßen

Dieser Entwurf des funktionalen Straßennetzes zielt auf folgende Aspekte ab:

- die Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen aus allen Richtungen und aus dem Ring
- der Bereich innerhalb des Rings soll von Durchgangsverkehren freigehalten werden - so ergeben sich weiterführende Gestaltungsmöglichkeiten
- eine umweltsensitive Verkehrssteuerung und ein integriertes Verkehrsleitsystem.

Weg in die Umsetzung:

Definition und Beschluss des funktionalen Straßennetzes als Netzkonzeption und damit formale Abwägungsgrundlage für straßenplanerische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

**Besondere Umweltwirkung****Kosten****Wer macht was?**

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, LBV.SH

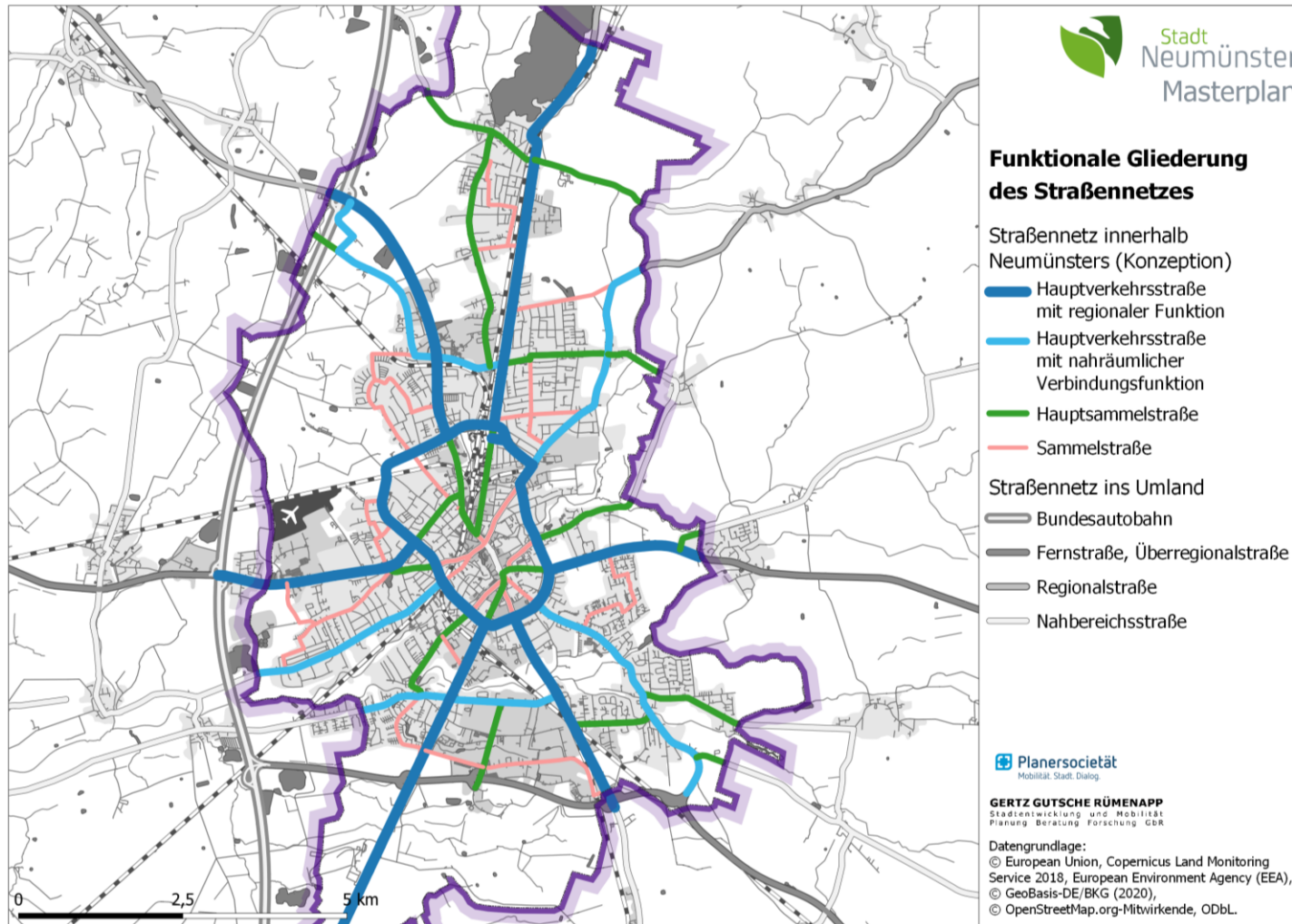
Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Gestaltung von Knoten, Straßenraumgestaltung, Lkw-Führungsnetz, Radwegenetz, Fußwegenetz, ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie, lebenswerte Quartiere etc.

11 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes

Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Konzept)



12 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNV-Bus)

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimate neutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Die Stadt Neumünster setzt sich dafür ein, dass entsprechend der Überlegungen im aktuellen landesweiten Nahverkehrsplan* an folgenden Punkten neue Bahnhöfe eingerichtet werden (vgl. Karte):

- Christianstraße
- Boostedter Straße / Kampstraße
- Rendsburger Straße
- Tungendorf/ Stoverweg

** vgl. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein/ NAH-SH GmbH: Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027*

Bausteine

Die neuen Bahnhöfe sollten gut in das Stadtbusnetz und bestehende Wegeverbindungen (in die direkt angrenzenden Stadtteilen) integriert sein. Außerdem empfehlen sich weitere Mobilitätsangebote für eine flexiblen und zügigen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrssystemen (vgl. Mobilitätsstationen Kategorie "Premium" mit Bike & Ride- oder Park & Ride-Angeboten, Carsharing oder Leihfahrräder etc.).

Die neuen Bahnhöfe können zudem auch als Ausgangspunkt für neue städtebauliche Entwicklungen und innovative Quartiere verstanden werden (beispielsweise Bahnhaltapunkt Christianstraße). Diesbezüglich sollten verdichtete und neue bzw. ergänzende Nutzungen geprüft und bei Bedarf frühzeitig Flächen freigehalten und gesichert werden.

Weg in die Umsetzung:

- Aufwertung des Bahnhofs Stadtwald, z.B. attraktive Fahrradabstellanlagen, sichere Querungen über den Hansaring etc.
- Bekenntnis der Politik zu potentiellen Haltepunkten
- Aufstellung von städtebaulichen Rahmenplänen für geplante Stationen, sprich Bahnhofsumfeldentwicklung frühzeitig planen, ggf. Flächen freigehalten.

Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig



Besondere Umweltwirkung



Kosten



Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: NAH.SH, SWN

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Mobilitätsstationen, Weiterentwicklung des Busverkehrs

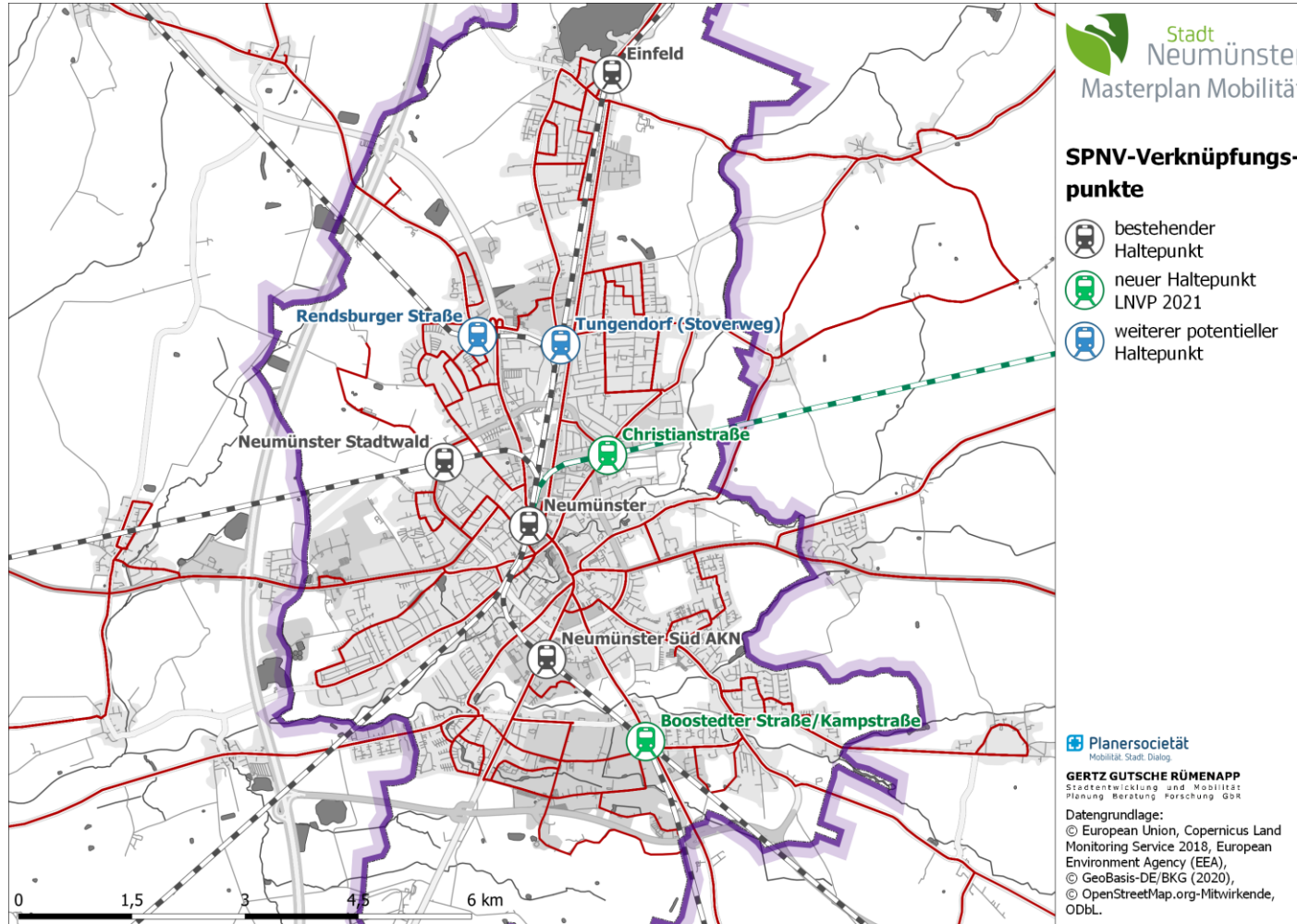
Umsetzungshinweis

Bei der Erweiterung und Einbindung neuer regionaler Umsteigepunkte ist die stadtplanerische Flächensicherung von großer Bedeutung und sollte frühzeitig mitgedacht werden.

12 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNV-Bus)

SPNV-Verknüpfungspunkte (Konzept)



13 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

„Stadt-Umland-Mobilitätsforum“

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Verkehr hört nicht an der Stadtgrenze auf – im Gegenteil: Neumünster nimmt als Oberzentrum eine wichtige Rolle als Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Erledigungsort ein. Viele Bewohnerinnen und Bewohner aus den angrenzenden Gemeinden pendeln in die Stadt oder fahren zum Einkaufen oder zu Freizeitzielen nach Neumünster. Dabei findet ein Großteil der Stadt-Umland-Wege mit dem privaten Auto statt. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität müssen die Angebote des Umweltverbundes, d.h. insbesondere des ÖPNV und Radverkehrs auf regionaler Ebene deutlich attraktiver und flexibler gestaltet werden.

Daher ist eine enge Kooperation und Abstimmung zwischen Neumünster und ihren Umlandgemeinden und Kreisen anstrengenswert.

Ziel des Stadt-Umland-Mobilitätsforums ist der stetige/regelmäßige Austausch über aktuelle Verkehrsthemen und strategische Fragen bezüglich der zukünftigen Mobilität („Wo wollen wir hin?“).

Bestehende Strukturen aus der vorhandenen Stadt-Umland-Kooperation (Regionalkonferenz) können genutzt werden.

Bausteine

Denkbar sind themenspezifische Foren, beispielsweise zum ÖPNV; regionalen Radrouten oder auch zu Thema kooperative Stadtplanung und Ansiedlungspolitik.

Für eine koordinierte Stadt-Umland-Kooperation kann das Abschließen bzw. gemeinsame Aufstellen von Leitzielen und – fragen hilfreich sein (z.B. in Form einer Kooperationsvereinbarung).

Folgende Fragestellungen sollten in dem Forum betrachtet werden:

- Wie lassen sich die Hürden interkommunaler Kooperation überwinden?
- Wie kann der ÖPNV zwischen Neumünster und den angrenzenden Kommunen attraktiver, zuverlässiger und flexibler gestaltet werden?
- Wie können Regional- und Stadtverkehr stärker vernetzt und ggf. in Teilen auch integriert werden?
- Welche regionalen Radrouten sollen gestärkt werden?
- Gibt es Verbindungen mit Radschnellweg-Potential?

Weg in die Umsetzung:

1 bis 2x jährlich stattfindende Treffen auf Ebene der Fachbereichsleiter/innen bzw. Bürgermeister/innen

Klärung des Personenkreises/Teilnehmendenkreises (vgl. relevante Akteurinnen und Akteure)

Die Stadt Neumünster koordiniert das „Stadt-Umland-Mobilitätsforum“. Die Treffen können wechselnd an unterschiedlichen Standorten stattfinden, um einen Fokus auf bestimmte Situationen und Problemfelder vor Ort zu legen.

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig angehen, verstetigen

**Kosten**

jährliches
Budget

**Wer macht was?**

Koordination: FD Zentrale Verwaltung und Personal

weitere Akteur/innen: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, Bürgermeister/innen bzw. Fachplanungsebene der angrenzenden Gemeinden, Kreise, SWN

good practices

INZELL-Initiative München: <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/die-mvv-gmbh/projekte/inzell-initiative/index.html>

SUM-Forum Wien-Umland: <https://www.stadt-umland.at/dialog/sum-forum>

14 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Umsetzung des LKW-Führungsnetzes

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Im Masterplan Mobilität wird ein Lkw-Hauptrouthenetz definiert, über das die Schwerverkehre die Industrie- und Gewerbegebiete erreichen können.

Das Ziel ist es, die Schwerverkehre auf definierten Routen zu konzentrieren und durch eine entsprechende Gestaltung dieser Routen eine gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen. Gleichzeitig sollen sensible Bereiche von Schwerverkehren und damit den einhergehenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entlastet werden.

Neben den überregionalen Lkw-Routen A7 und B205 werden **Lkw-Haupttrouten** festgelegt, die in der nachstehenden Karte dargestellt sind.

Die Erschließung der Innenstadtzone erfolgt über den Ring. Für die Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes empfehlen sich - neben einer entsprechenden Ausschilderung - weitere Maßnahmen wie geringere Höchstgeschwindigkeiten oder Fahrverbote für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr (Lärmschutz).

Bausteine

Straßenverkehrsbehörde prüft die Abschnitte, die nicht als „Lkw-Haupttrouten“ definiert sind, dahingehend, welche Verkehrsregelungsmaßnahmen geeignet und erforderlich sind, um die Lkw-Verkehr entsprechend auf den Haupttrouten zu führen.

Denkbare Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen

- eine zusätzliche Wegweisung / ein Lkw-Leitsystem,
- Anpassung der Routenempfehlung über Navigationssysteme
- Verkehrsverbote, z.B. Fahrverbote für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr (Lärmschutz)
- (streckenweise) Geschwindigkeitsreduktionen

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurzfristig angehen, verstetigen

**Besondere Umweltwirkung****Kosten****Wer macht was?**

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, FD Tiefbau und Grünflächen, Gewerbe- und Industriebetriebe (Logistiker), Wirtschaftsagentur

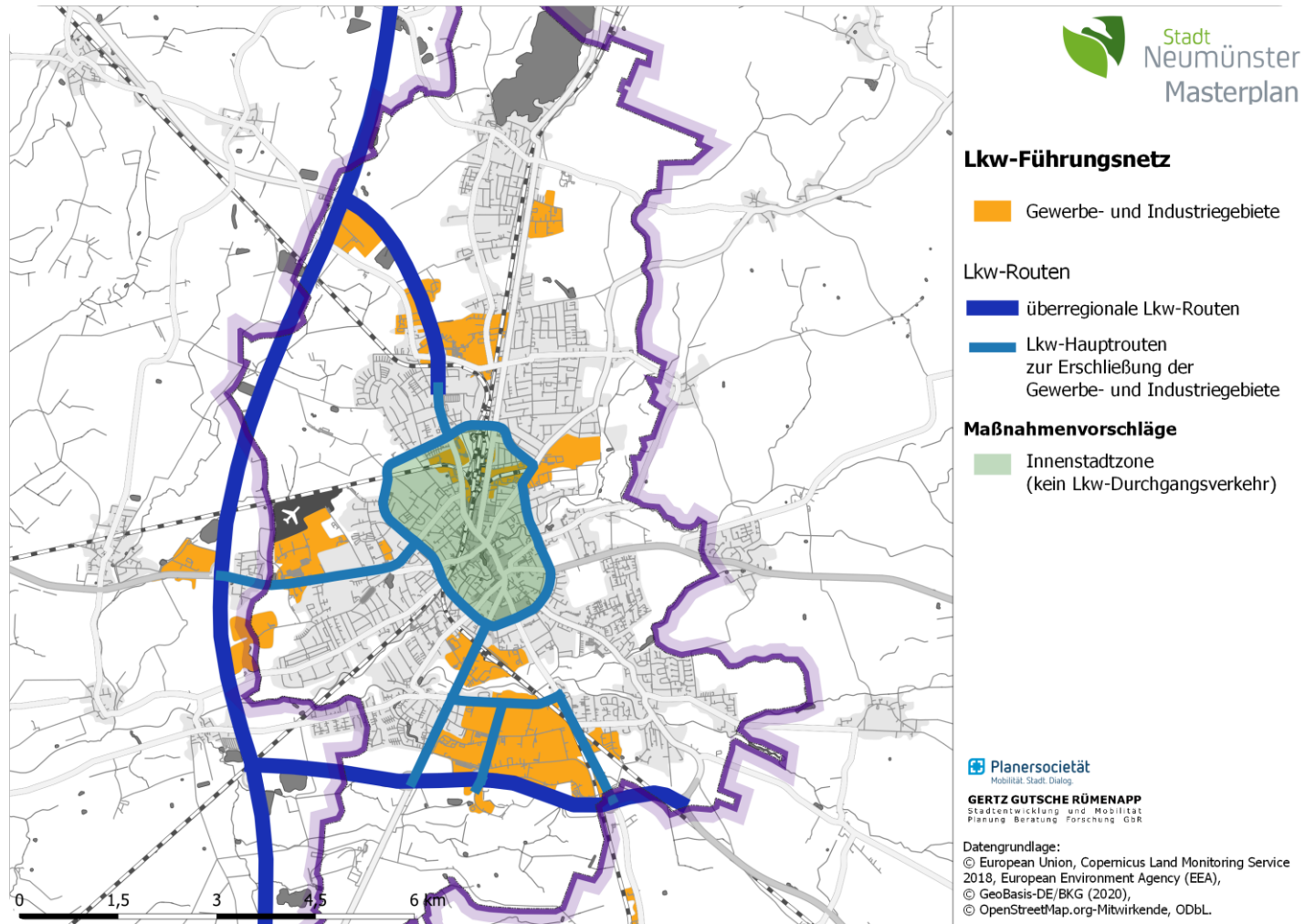
Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes

14 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Umsetzung des LKW-Führungsnetzes

Lkw-Führungsnetz (Konzept)



15 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Mit der Schaffung eines durchgängigen und engmaschigen Fußverkehrsnetzes für die Stadt Neumünster werden bestehende Netzlücken geschlossen und die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur entlang des Netzes an hohen Qualitätsstandards ausgerichtet.

Die Definition eines Fußverkehrsnetzes in Verbindung mit hohen Qualitätsstandards gewährleistet einen effizienten Einsatz begrenzter Haushaltsmittel, indem jene Gehwege prioritär umgestaltet werden, die aufgrund ihres Netzcharakters und ihrer Bedeutung als Verbindung mit vielen Zielorten von besonders vielen zu Fuß Gehenden genutzt werden: So sollen durch das Fußverkehrsnetz möglichst viele relevante Zielorte für zu Fuß Gehende angebunden sein. Dazu zählen etwa Kitas, Schulen, Alten- und Pflegeheime, Einzelhandelsstandorte, Bus- und Bahnhofstestellen sowie Freizeiteinrichtungen.

Die dabei zum Einsatz kommenden Qualitätsstandards orientieren sich an gängigen technischen Standards und Regelwerken (EFA, RAS 06 und DIN-Normen) und definieren dabei unter anderem Anforderungen an Barrierefreiheit in Kreuzungsbereichen, der notwendigen Gehwegbreite, zu verwendenden Oberflächenbelägen sowie an das Zusammenspiel mit Flächen für den Radverkehr.

Für den gezielten und effektiven Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur sind gleichzeitig organisatorische Anpassungen zu prüfen, damit das Thema in der Verwaltung weiter institutionalisiert wird.

Im Rahmen der Erstellung des Masterplan Mobilität wurde in einem partizipativen Verfahren ein Fußverkehrsnetz entwickelt, das aus zwei Kategorien (Alltagsnetz und Ergänzungsnetz) besteht. Zudem wurden Netzlücken identifiziert, die aufgrund ihrer wichtigen Verbindungsfunktion perspektivisch ebenfalls Teil des Fußverkehrsnetzes werden sollten.

Durch die Definition von Qualitätsstandards werden entlang des Netzes sichere und attraktive Fußwegeverbindungen geschaffen.

Bausteine

- Bereitstellung von Mitteln für den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur entlang des definierten Fußverkehrsnetzes
- Bereitstellung jährlicher Haushaltsmittel für ein konsistentes Aus- und Umbauprogramm entlang des definierten Netzes
- Abstimmung mit weiteren Maßnahmen(-bestandteilen) des Masterplans: Bordsteinabsenkungsprogramm, barrierefreie Verkehrsinfrastruktur, Geh- und Radwege pflegen und sanieren, Umgestaltung von Knoten
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Umgestaltung und Sanierung öffentlichkeitswirksam kommunizieren



Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig, sukzessive



Besondere Umweltwirkung



Kosten



Kostenschätzungen auf der nächsten Seite

erhöhte Personalintensität



Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung
weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, LBV.SH

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Bordsteinabsenkungsprogramm
Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur
Geh- und Radwege pflegen und sanieren
Umgestaltung von Knoten

good practices

Die nordhessische Gemeinde Baunatal hat 2022 die Fortführung des seit 15 Jahren bestehenden Programms „Barrierefreies Bauen“ beschlossen. Im Zuge des Programms wurden zahlreiche Bordsteinabsenkungen vorgenommen und zentrale Kreuzungen im Innenstadtbereich mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Kostenschätzung* für Maßnahmen an Streckenabschnitten im Fußverkehrsnetz

Rückbau Seitenraum	50 – 80 € je m ²
Neubau Gehweg	150 - 250 € je m ²
Umgestaltung Gehweg	100 – 150 € je m ²
Oberflächensanierung (Gehweg)	50 – 70 € je m ²
Herstellen Apsaltschicht	100 € je m ²
Bau Querungshilfe	30.000 – 60.000 €
Taktils Leitsystem	30 € je m
Versetzen von LSA-Masten	10.000 €
LSA-Programm anpassen	45.000 – 55.000 €
FGÜ (inkl. Beleuchtung & Beschilderung)	6.500 – 8.000 €
Markierung	50 – 70 € je m
Demarkierung	15 – 25 € je m
Verkehrsschild inkl. Mast	500 €
Begleitgrün	25 – 30 € je m ²
Baum fällen	800 €
Spiel- und Sitzelemente	900 – 1.700 €
Gehwegnase	17.000 - 23.000 €
Bordsteinabsenkung	1.000 €
Barrierefreie Umgestaltung von Querungen	10.000 € je Querungsrelation
Ausbau barrierefreie Bushaltestelle	30.000 € je Richtung/Seite

**Netto-Kosten zzgl. MwSt und Planungskosten*

16 Masterplan Mobilität Neumünster Steckbriefe

Parkraummanagement

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Durch ein aktives Parkraummanagement soll der ruhende Verkehr in Neumünster nachhaltig und verträglich abgewickelt werden. Hierbei steht die weiterhin gute Erreichbarkeit der Innenstadt sowie parallel die Priorität des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr im Vordergrund. Bei einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung inkl. bei Bedarf Ausweitung von Bewohnerparkbereichen in der Innenstadt sollte das Ziel verfolgt werden, die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und in zentrale Parkbauten bzw. an den Rand der Innenstadt zu verlagern.

Die Analyse des Parkraums hat gezeigt, dass in der **Innenstadt** ein Überangebot an Parkplätzen vorhanden ist, sowohl in Parkbauten, als auch im öffentlichen Raum. Damit besteht die Möglichkeit, das Parkraumangebot vorrangig in Parkbauten zu konzentrieren, um damit Flächen im öffentlichen Raum umzunutzen und damit aufzuwerten sowie Parksuchverkehre zu reduzieren.

In den **Stadtteilen** finden sich Bereiche, in denen der Seitenraum durch Gehwegparken blockiert ist, so dass hier Defizite für die Nahmobilität entstanden sind. Im Sinne dieser Maßnahme soll das Gehwegparken unterbunden werden, um mehr Platz für den Fußverkehr zu schaffen.

Grundsätzlich sollen die freiwerdenden Räume der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität zu Gute kommen und v.a. die subjektive und objektive Verkehrssicherheit erhöhen.

Bausteine

Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (mit Fokus auf die Innenstadt):

- Zentralisiertes Parken in der Innenstadt: Prämisse hierbei ist eine weiterhin starke Erreichbarkeit der Innenstadt
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (→ kein kostenfreies Parken)
- Erhöhung der Gebühren für das Parken im Straßenraum, so dass dieses grundsätzlich teurer als auf/in Sammelanlagen ist
- Sukzessiver Abbau von Gehwegparken im Sinne einer Stärkung der Nahmobilität (v.a. auch in den Stadtteilen)
- Neuordnung der Parkbereiche in den Stadtteilen (z.B. durch Abmarkierung)
- Programm zur Entsiegelung von nicht benötigten Parkplätzen/Parkmöglichkeiten am Straßenrand u.a. auch in den Wohngebieten: jährliche Entsiegelung und Begrünung von 100 Parkständen im Stadtgebiet

Dabei kann das vorhandene Parkleitsystem genutzt und angepasst werden, um eine gezielte und umweltsensitive Verkehrslenkung zu den zentralen Parkbauten in der Innenstadt zu gewährleisten. (Durchgangsverkehr/Schleichverkehre in Wohngebieten vermeiden).

Auch eine Neuorganisation und ggf. Überbauung von Großparkplätzen (Waschpohl) sollte bei den zukünftigen Überlegungen zur Neuordnung des Parkens eine Rolle spielen. Da in der Neumünsteraner Innenstadt kein Parkplatzmangel besteht, können an diesen Stellen städtebauliche Entwicklungsperspektiven genutzt werden.

Die Zentralisierung des Parkraumangebots steht in engem Zusammenhang zu Maßnahmen rund um den Großflecken. Darüber hinaus ergeben sich Wechselwirkungen im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts. Der durch Zentralisierung eingesparte Straßenraum kann so stärker als bislang durch den Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig



Besondere Umweltwirkung



Kosten



erhöhte Personalintensität



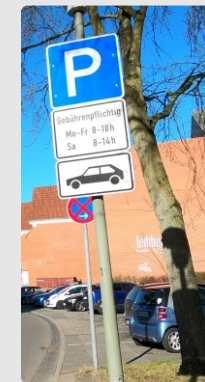
Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, FD Tiefbau- und Grünflächen

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, Kommunaler Ordnungs- und Verkehrsdienst

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Stellplatzsatzung, Nahmobilitätskonzept



17 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Lebenswerte und attraktive Quartiere – Verkehrsberuhigung und Aufwertung

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„15-Minuten-Stadt“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

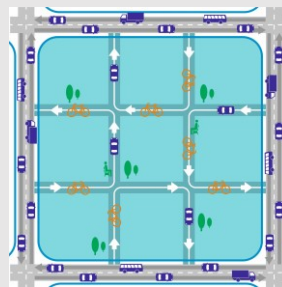
In mehreren Stadtteilen sollen in Zukunft Bereiche entstehen, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen und quartiersfremde Durchgangsverkehre vermieden werden.

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohnenden. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr im Zuge des Leitbildes der autogerechten Stadt sind viele Wohnstraßen sowohl optisch als auch funktional unattraktiv. Neumünster ist historisch durchaus gewachsen und weist starke Stadtteile auf, allerdings wird deren Gestaltung der Funktion als attraktive Lebensräume bislang nur unzureichend zurecht.

Aus diesen Gründen sollen Räume identifiziert und umgestaltet werden. Dabei gilt es, die identifizierten Räume hinsichtlich der Lebensqualität und Barrierefreiheit aufzuwerten und in ihnen Durchgangs- und Ausweichverkehre zu verhindern (z. B. mittels modaler Filter). Somit beschränkt sich die Ein- und Ausfahrt der Quartiere auf ausgewählte Orte. Gleichzeitig wird das zulässige Tempo reduziert und ggf. ehemals zulässige Fahrbeziehungen unterbunden, sodass vorrangig Anlieger-, Handwerks- und Lieferverkehre innerhalb der dann geschützteren Quartiersblöcke stattfinden. Auch die Zugänglichkeit für Einsatz- und Müllfahrzeuge bleibt uneingeschränkt.

Bausteine

- Analyse u. Potenzialermittlung geeigneter Räume auf Grundlage des gutachterlichen Vorschlags
- Einbettung in Stadtteilkonzepte – Verknüpfung mit Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die identifizierten Quartiere unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche
 - Mögliche Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung: Fahrbahnmarkierung, Poller, Fahrradbügel, Modale Filter, Beschilderungskonzept, Diagonalsperren, Bodenschwellen/-kissen, Belagwechsel, Fahrbahneinengungen, Micro Hubs
 - Mögliche Einzelmaßnahmen der Aufwertung: Begrünung, Stadtmobiliar, Spielgeräte, Aufenthaltsbereiche, niveaugleicher Ausbau, Verlagerung des Parkens in den privaten Raum oder gekennzeichnete Flächen
- Einbezug der Anliegenden und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, als eigenes Projekt oder als Verkehrsversuch
- Begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit: Erfolgskontrolle, Verkehrsüberwachung, Info-Materialien, Info-Veranstaltungen, Straßenfest
- Potenzielles Pilotprojekt in Form eines Verkehrsversuches: Vicelinviertel zwischen Bismarckstraße, Christianstraße, Kuhberg und Kieler Straße



Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig



Besondere Umweltwirkung



Kosten



erhöhte Personalintensität



Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: lokale Initiativen, Polizei, Feuerwehr, Ver- und Entsorgung, Schulen, Unternehmen/Betriebe/ Einzelhandel

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Temporeduzierung, Bewohnerparken
Micro Hubs, Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Spielgeräte, Begrünung etc.

good practices

„Circulation Plan“ von Gent , „Superblocks“ von Barcelona

Es wird konkret

Die Stadt könnte alle zwei Jahre ein Wohnquartier lebenswerter gestalten. Dafür sollte zunächst ein Stadtteilrahmenplan aufgestellt werden. Dieser kann dann konkrete Aussagen zur verkehrlichen Erschließung, verkehrsberuhigenden Maßnahmen und weiteren Elementen der Straßenraumgestaltung und Aufwertung beinhalten.

Darüber hinaus möchte die Stadt Neumünster Aktive und Initiativen bei der Etablierung von neuen Ideen oder Verkehrsversuchen/Reallaboren unterstützen.

17 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Lebenswerte und attraktive Quartiere – Verkehrsberuhigung und Aufwertung



Quartiere aufwerten

■ ausgewählte Quartiere,
in denen Elemente der
Verkehrsberuhigung und
Gestaltung mehr
Aufenthaltsqualität und
Verkehrssicherheit schaffen
("Quartiersblöcke")

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Datengrundlage:
© European Union, Copernicus Land
Monitoring Service 2018, European
Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende,
ODBL.



18 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Wegweisung im Fuß- und Radverkehr

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„15-Minuten-Stadt“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Die Wegweisung für den Radverkehr ist nicht nur für den Freizeitverkehr wichtig, sondern auch für den Alltagsradverkehr. Eine flächendeckende und verständliche Wegweisung kann dazu beitragen, Bürgerinnen und Bürger zum alltäglichen, gewohnheitsmäßigen Radfahren zu bewegen. Im Fußverkehr liegt der Schwerpunkt der Wegweisung hingegen auf Besuchende und Ortsunkundige.

Als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung hilft die Radwegweisung dabei, das Radverkehrsnetz und die Verbindungsrouten für die Öffentlichkeit sichtbar zu machen und die Nutzerinnen und Nutzer sicher und bequem zu leiten. Besonders durch das neu geschaffene Radverkehrsnetz und die Verbindungsrouten besteht ein Bedarf nach zusätzlicher Beschilderung, die die Wegweisung zu alltagsrelevanten Zielen ermöglicht. Deshalb sollten neben Ortschaften und dem öffentlichen Verkehr auch weitere Alltagsziele wie beispielsweise Gewerbegebiete, Schulen, wichtige Arbeitgeber, Radabstellanlagen, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie oder Ärzte in die Wegweisung aufgenommen werden.

Im Bereich des Fußverkehrs soll die Wegweisung hingegen v.a. touristisch und für Freizeit Zwecke relevante Ziele einbeziehen. Das konzipierte Fußwegenetz als solches wird hingegen nicht explizit beschildert, da es für die einzelnen Nutzenden v.a. in Teilstücken relevant ist und weniger als zusammenhängende Routen wie im Radverkehr.

Bei der Umsetzung der Beschilderung für den Rad- und Fußverkehr ist auf leichte und verständliche Wegweisung zu achten, damit möglichst viele Menschen sich an ihr orientieren können. Dabei sollte die Wegweisung einheitlich, verständlich und systematisiert erfolgen. Dadurch ermöglicht sie eine gute Orientierung und wirkt gleichzeitig insb. für das Radfahren. Die jeweiligen Wegweisungssysteme für Rad- und Fußverkehr sollten hinsichtlich des Designs aufeinander abgestimmt sein.

Während die Beschilderung für den Fußverkehr aus Zielwegweisern an ausgewählten und hochfrequentierten Orten bestehen soll, wird die Radwegweisung darüber hinaus auch entlang der Routen in Form von Zwischenwegweisern ergänzt. Farblich entsprechend gestaltete Einschubplaketten zeigen zudem mögliche Themenrouten an.

Im Bereich des Fußverkehrs kann auf das bestehende Leitsystem aufgebaut werden, das bisher an 13 Standorten in der Innenstadt vorhanden ist: Es besteht aus Wegweisungstafeln zu touristisch relevanten Zielorten und wird darüber hinaus an drei Standorten von Stadtplanstafeln ergänzt. Neben der Erweiterung um weitere Standorte sollten perspektivisch zusätzliche Elemente ergänzt werden, wie z.B. ergänzende Bodenmarkierungen, die sich auch in die historischen Oberflächenbeläge im Bereich des Großfleckens integrieren lassen.

Bausteine

- Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts mit relevanten Zielorten: z.B. Identifikation weiterer Standorte des bestehenden Fußwegeleitsystems (z.B. Bahnhöfe Stadtwald, Süd und Einfeld)
- Bewerbung der Maßnahme durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit: z.B. Einweihung eines weiteren Standortes für Fuß- oder Radwegweisung
- Ausweisung der prioritären und ergänzenden Verbindungsrouten im Radverkehr (z.B. mit Einschubplaketten)
- Einrichtung eines (online) Wegweisungskatasters
- regelmäßige Qualitätskontrolle (ein- bis zweimal pro Jahr) und Mängelbeseitigung

Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig, sukzessive



Kosten



Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: Verbände (VCD, Fuss e.V.), Deutsche Bahn, Citymanagement, Tourismusbeauftragter

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Fußwegenetz
Radrouthenetz

Regelwerke und Handbücher

- Handbuch für Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein (MWVATT 2011)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV 1998)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (FGSV 2007)



19 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität

 Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

 Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

 Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

 Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

 Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Mobilitätsstationen bilden wichtige Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten. Die Kategorie "Premium" beinhaltet z.B. weiterführende Mobilitätsangebote für einen flexiblen Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln an Bahnhöfen.

Mobilitätsstationen nach 4 Kategorien:

Ausstattungsmerkmal	Premium-Plus (Hbf.)	Premium	Standard	Mini
Bahn-Anbindung	x	x		
Bus-Anbindung	x	x	x	(x)
P+R-Stellplätze	x	(x)		
Dynamische Fahrgastinfo	x	x	x	(x)
Informationsstelle	x	x		
Barrierefreier Zugang	x	x	x	X
Ladesäule PKW	x	x	x	
WLAN-Punkt	x	x	x	
Sitzgelegenheit	x (überdacht)	x (überdacht)	X	(x)
Radabstellanlagen	x (Fahrradparkhaus)	x (B+R)	X	x (Anlehnbügel)
- überdacht	x	x	X	
- gesichert	x	x		
- Akku-Ladboxen	x	x		
Sharing Angebote	x	x	x	X
- Carsharing	x	X	X	(x)
- Fahrradverleih	x	x	X	X
- Lastenradverleih	x	x	(x)	
Service Angebote	x	x	x	
- Fahrradwerkstatt	x	x		
- Radpumpstation	x	x	x	(x)
- Paketstation	x	x		
- Kiosk/Bäckerei	x	x		
- Supermarkt/Nahversorgung	x			

Die Stadt Neumünster bietet zukünftig flexible Mobilitätsangebote, damit die Nutzenden je nach Bedarf auf das entsprechende Verkehrsmittel wechseln können. Dafür bietet ein stadtweites Netz aus Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen eine gute Grundlage. Zu den Angeboten können beispielsweise Sharing-Angebote (inkl. stadtweites Leihradsystem, Car-Sharing) aber auch Service-Angebote wie Fahrradreparaturen, E-Lademöglichkeiten, Radabstellanlagen oder auch kleinere Versorgungsangebote.

Weg in die Umsetzung:

- Standortfestlegung in Abhängigkeit von Ausstattungsmerkmalen
- Gespräche mit Sharing-Anbietern
- Hinsichtlich Gestaltung und Ausstattung sollte sich die Stadt Kooperationspartner suchen.

Priorisierung

Umsetzungshorizont

mittelfristig


Besondere Umweltwirkung

Kosten


erhöhte Personalintensität


Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Tiefbau und Grünflächen, Mobileteam von NAH.SH, SWN, Sharing-Anbieter, Unternehmen...

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

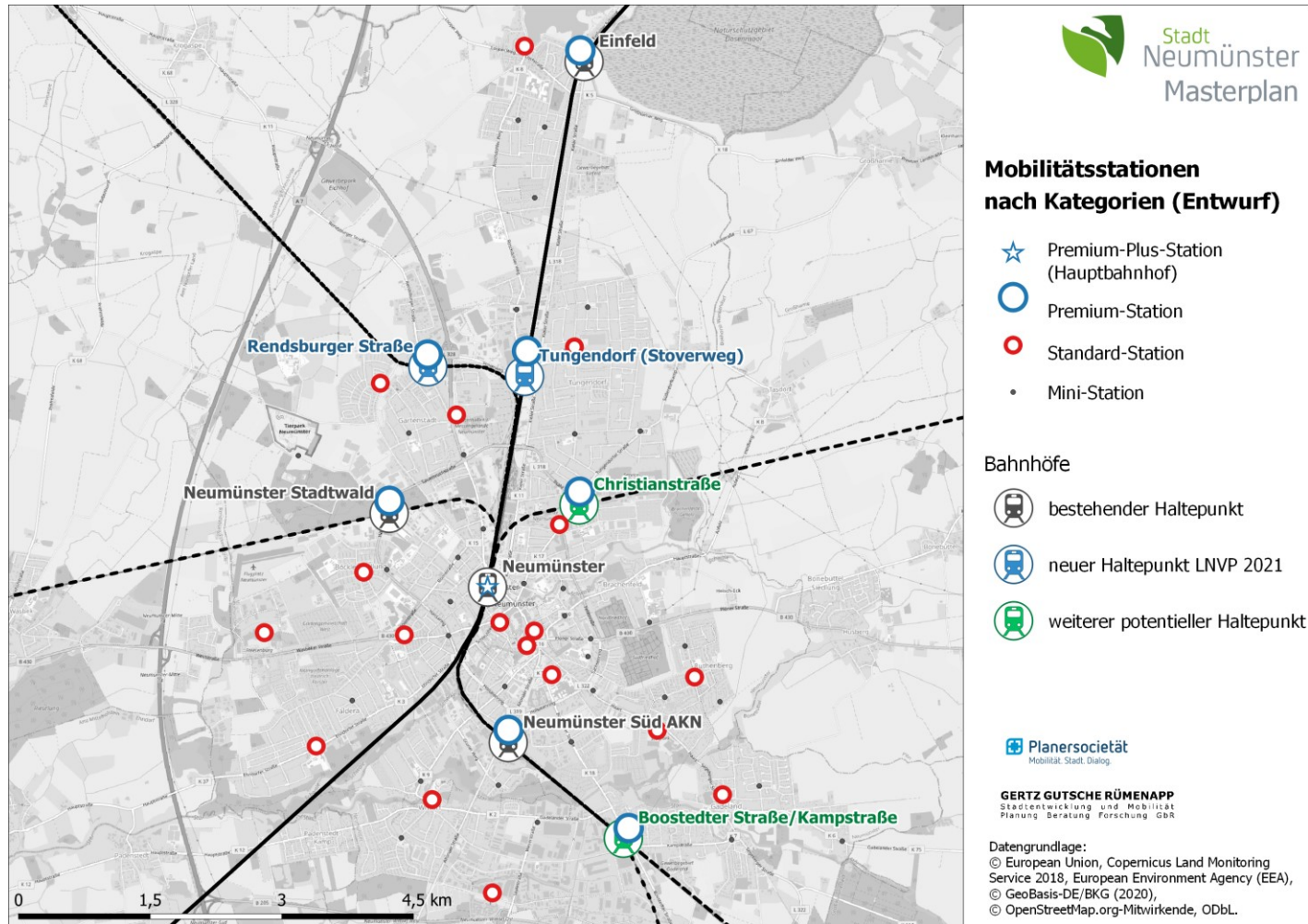
Ladesäulenkonzept

good practices


19 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität

Übersicht zu denkbaren Mobilitätsstationen und deren Ausstattungsmerkmalen



20 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Förderung von alternativen Antrieben

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Ziel dieser Maßnahme ist ein deutlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur für Kfz & E-Räder sowie der Unterstützung und Etablierung von alternativen Antrieben.

Für eine flächendeckende Grundversorgung müssen einerseits Lademöglichkeiten sowohl für Besuchende, Handwerker etc. als auch zusätzliche Anreize für Ladevorrichtungen auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden. Hinzu kommen Standorte an hoch frequentierten/nachfragestarken Orten des Stadt-Umland-Verkehrs sowie Fernverkehrs.

Dabei gibt die Stadt Neumünster die Strategie und den Rahmen für den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, während die Umsetzung durch die SWN oder ggf. auch andere privatwirtschaftliche Betreiber erfolgt. Parallel kann die Stadt ihren eigenen Fuhrpark umstellen und die SWN die Stadtbusflotte elektrifizieren.

Bausteine

Neumünster setzt sich aktiv für die Nutzung von alternativen Antrieben ein und geht mit gutem Beispiel voran:

- Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum wird flächendeckend ausgebaut (inkl. Angebote für Lieferverkehre, E-Bikes etc.).
- dafür wird ein E-Ladesäulenkonzept aufgestellt
- die Stadtbusflotte wird elektrifiziert
- der städtische Fuhrpark wird mit E-Fahrzeugen ausgestattet
- Grüner-Wasserstoff-Tankstelle im IG-Süd für Lkws
- Bestehende Tankstellen-Standorte werden bei Eignung des Standorts planungsrechtlich gesichert, um als zentrale Versorgungspunkte für Ladestationen bzw. für Grünen Wasserstoff oder E-Fuels genutzt werden zu können.

Weg in die Umsetzung:

Abstimmung mit SWN zu aktuellem Ladesäulenkonzept

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

kurz- bis mittelfristig

**Besondere Umweltwirkung****Kosten****Wer macht was?**

Koordination: FD Umwelt und Bauaufsicht

weitere Akteur/innen: SWN, Unternehmen, Private

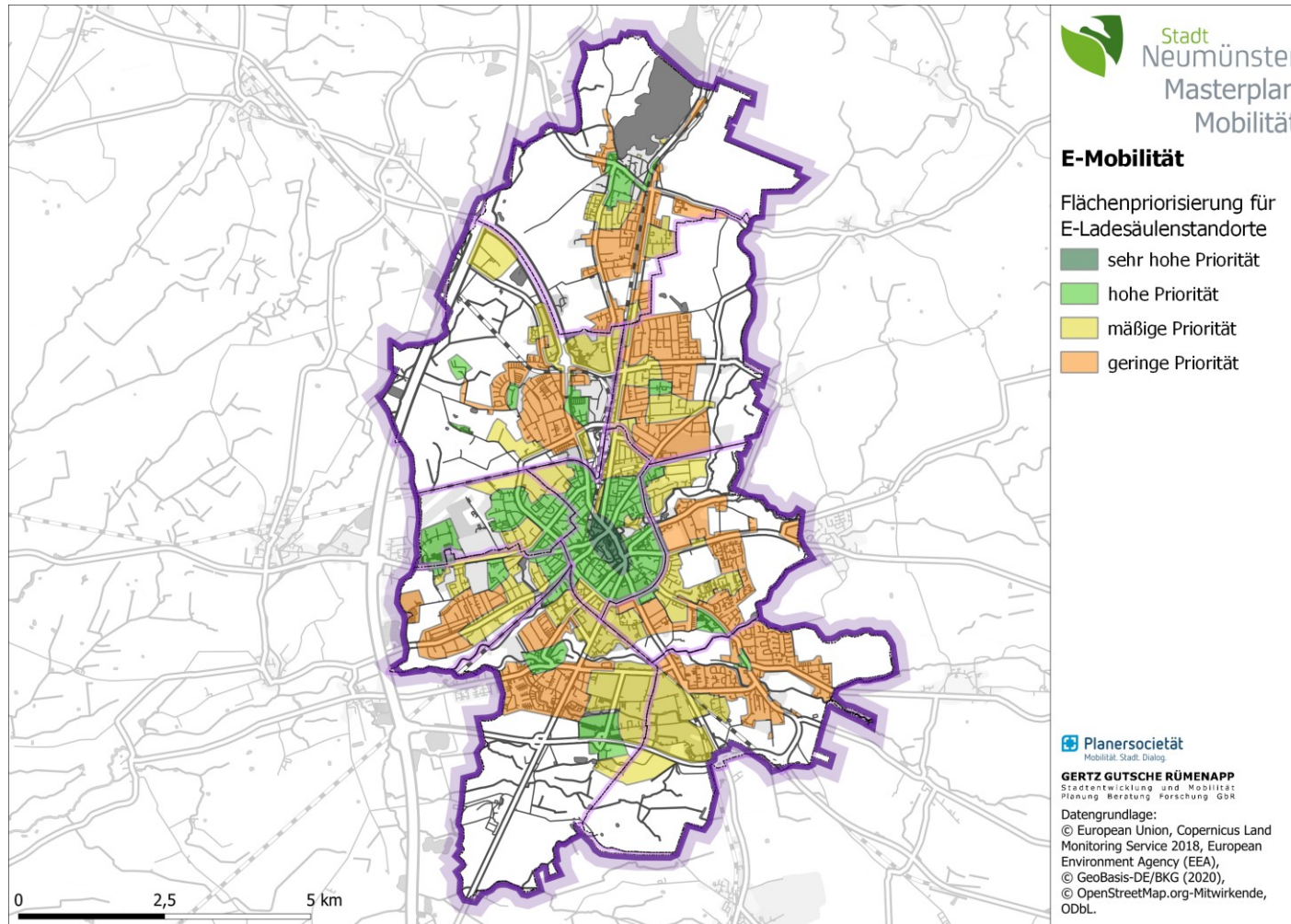
Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Mobilitätsstationen, betriebliches Mobilitätsmanagement

Hinweis

Eine Antriebswende durch klimaneutrale und emissionsfreie Fahrzeuge ist ein zentraler, aber nicht ausreichender Baustein für die Verkehrswende. Elektroautos fahren lokal emissionsfrei und reduzieren so die NOx- und Feinstaubemissionen sowie die Lärmbelastung. Gleichwohl produzieren auch Elektrofahrzeuge Feinstaubemissionen durch Reifenabrieb und bei hohen Geschwindigkeiten Lärmemissionen durch Rollgeräusche. Auch entstehen bei der Produktion von E-Fahrzeugen circa doppelt so viele CO₂-Emissionen als für die Produktion eines Verbrenners. Zudem benötigt auch ein E-Fahrzeug Parkraum und damit wertvolle Fläche z.B. im öffentlichen Straßenraum. Daher empfiehlt sich zwar die Umstellung und Förderung von alternativen Antrieben, gleichwohl sind weiterführende, regulierende Maßnahmen (wie hier im Masterplan beschrieben) erforderlich, um eine Verkehrswende zu erreichen.

Flächenpriorisierung für E-Ladesäulenstandorte



21 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Schulisches Mobilitätsmanagement

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimate neutrale Mobilität**Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Durch schulisches Mobilitätsmanagement werden Impulse gesetzt, die Mobilität der Schülerinnen und Schüler sicher, selbstständig und nachhaltig zu gestalten. Bereits im frühen Alter soll dadurch ein bewusstes Mobilitätsverhalten gefördert werden.

Auf diese Weise können Kinder frühzeitig Verkehrskompetenzen aufbauen und ein Gefühl für die Umwelt erlangen. Es wird ein sicheres Verhalten der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr gefördert, was zur Prävention von Unfällen beiträgt. Die Auseinandersetzung mit den alltäglichen Schulwegen kann zudem nachhaltig zu einem klimafreundlicheren Mobilitätsverhalten beitragen. Studien belegen, dass die eigenständige Mobilität von Kindern neben gesundheitlichen Vorteilen auch den Zugang zu verschiedenen Erfahrungs-, Spiel- und Sozialräumen eröffnet und somit auch die Entwicklung der geistigen Fähigkeiten fördert.

Die Mobilität der Kinder und Jugendlichen ist in starkem Umfang von den Eltern (beim Holen und Bringen) abhängig, welche über die Kinder und Jugendlichen erreicht und zum Umdenken bewegt werden sollen. Alternativen zum so genannten Elterntaxi ermöglichen Schülerinnen und Schülern selbstständige Mobilität sowie eine alltägliche, gesundheitsfördernde Bewegung. Denkbar sind darüber hinaus die Einrichtung einer Rad-Werkstatt-AG oder eines Reparaturservices, die Ausweisung einer Elternhaltestelle, die Einführung von Laufbussen sowie die Organisation von Wettbewerben.

Ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in Kitas und Schulen steht und fällt insbesondere auch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Einrichtungen. Daher werden sie in die Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung von Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagement einbezogen. Die Stadt Neumünster fungiert dabei als Ansprechpartnerin, Koordinatorin und Vermittlerin. Dabei ist es ebenfalls wichtig, mit den Schülerinnen und Schülern zu interagieren, um ein Verständnis zu schaffen und die Motivation aufrecht zu erhalten z.B. durch gemeinsame Begehungen, die Integration der Inhalte in den Unterricht und das Festhalten von Ergebnissen auf Plakaten o.ä.

Mitunter finden bereits Einzelmaßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagement in Neumünster statt, z. B. das Projekt „Fahrradwege für eine sichere, klimafreundliche Zukunft“ im Rahmen des Wahlpflichtkurses Nachhaltigkeit an der Holstenschule oder die Teilnahme der Schulen an der jährlichen Kampagne STADTRADELN. Im Rahmen der Maßnahme gilt es, derartige Einzelmaßnahmen auf alle Schulen im Stadtgebiet auszuweiten und ggf. die Ergebnisse in Planungen zu berücksichtigen.

Bausteine

- Einrichtung einer lokalen Arbeitsgruppe mit den relevanten Akteur/innen (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- Initiierung von ersten Pilotprojekten
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und Übertragung auf andere Schulen
- Mobilitätsbildung und Fahrradtraining als Präventionsaufgabe
- Sicherheitsaudits und koordinierte Aufstellung von einheitlichen Schulwegplänen auf digitaler Basis
- Sichere Schulwege durch Aktionen, Walking-Bus-Angebote, Eltern-Drop-off-Zonen...

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig angehen, verstetigen



Kosten



erhöhte Personalintensität



Wer macht was?

Koordination: FD Schule, Jugend, Kultur und Sport

weitere Akteur/innen: MRH, FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, Straßenverkehrsbehörde, Schulen, Polizei, Unfallkommission

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie, Umgestaltung von Knoten, Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen

good practices

Schul-Express der Timm Kröger Schule:
Bei dem Prinzip „Laufbus“ legen mehrere Kinder den Schulweg gemeinsam unter der Begleitung einer oder mehrerer erwachsenen Personen zurück. Dabei wird wie bei einer realen Buslinie eine feste Route abgelaufen und die Kinder können an vereinbarten Haltestellen eingesammelt werden. Das Prinzip kann auch auf das Verkehrsmittel Fahrrad übertragen werden, wodurch gemeinsam weitere Entfernungen zurückgelegt werden können.



22 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Betriebliches Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität für Arbeits- und Dienstwege zu fördern. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ergibt sich außerdem das Ziel einer klimafreundlichen Mobilität. Somit soll vor allem die Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, aber auch alternativer Antriebsformen, im Fokus stehen.

Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber zu rücken, was in Form von Informationsveranstaltungen der IHK und der Handwerkskammer stattfinden kann. Als Hauptakteurin ist die Wirtschaftsagentur Neumünster, die kommunale Wirtschaftsförderung der Stadt, in weitere Planungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit einzubeziehen.

Wichtig ist es, in den Betrieben und Unternehmen die Leitungsebenen zu erreichen, da deren Hebelwirkung zu einer zügigen Maßnahmenumsetzung führen kann. Zu betonen sind in der Kommunikation somit auch die unternehmerischen Vorteile wie eine Attraktivitätssteigerung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich aus einem betrieblichen Mobilitätsmanagement ergeben können.

Um ein breites Arbeitnehmerspektrum anzusprechen sind multimodale Angebote zu schaffen. Eine verstärkte Nutzung des ÖPNV kann durch ein flexibles Angebot von Firmentickets sowie durch eine Einrichtung von Busshuttles erreicht werden, wobei hier ein intensiver Dialog mit den Verkehrsverbünden und weiteren Mobilitätsanbietern des ÖPNV notwendig ist.

Im Bereich der Radverkehrsförderung ist neben Infrastrukturverbesserungen, wie ausreichend geeigneter und sicherer Abstellmöglichkeiten, das Dienstradleasing (JobRad) relevant. Hier ist in erster Linie eine Informationskampagne notwendig, um über die entsprechenden Umsetzungsmöglichkeiten aufzuklären.

Neben den Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes kann auch im Bereich der Pkw-Nutzung eine Optimierung stattfinden. Eine Möglichkeit bietet die Förderung von alternativen Antriebsformen durch den Ausbau von entsprechenden Ladeinfrastrukturen. Zudem kann gerade für jüngere Arbeitnehmer ein betrieblicher Carpool unter Umständen das eigene Fahrzeug ersetzen. Für kleinere Betriebe in Gewerbegebieten bietet sich auch ein betriebsübergreifendes Carpool-System an, da so die Kapazitäten besser ausgenutzt und die Fixkosten gesenkt werden können.

Die Stadt Neumünster möchte als großer Arbeitgeber dabei eine Vorreiter-Rolle einnehmen und das Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung ausbauen. Sie setzt sich zudem dafür ein, den Kontakt zwischen Wirtschaftsverbänden und Betrieben verschiedener Größen herzustellen und Möglichkeiten zur Beratung und Unterstützung vor- und aufzubereiten. Gleichzeitig kann die Stadt dabei auf bestehende bzw. sich im Aufbau befindende Strukturen zurückgreifen und darauf weiter aufbauen: So ist Neumünster Teil des Reallabors „Betriebliches Mobilitätsmanagement“, dessen Ziel es ist, ein systematisches betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Hierzu wird ein Unternehmensnetzwerk zum Austausch und zur Wissensweitergabe aufgebaut. Gleichzeitig sollen „Best Practices“ im Bereich der Anbindung von Gewerbegebieten durch umweltfreundliche Mobilitätsalternativen geschaffen werden.

Bausteine

- Koordinierung weitergehender Schritte mit relevanten Akteur/innen: Wirtschaftsagentur Neumünster (ggf. IHK und Handwerkskammer)
- Organisation und Durchführung von Informationsveranstaltungen und -kampagnen
- Beratung und Unterstützung der Betriebe bei der Schaffung entsprechender Angebote
- Kontinuierlicher Dialog mit den relevanten Akteur/innen

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig



Besondere Umweltwirkung



Kosten



erhöhte Personalintensität



Wer macht was?

Koordination: FD Umwelt und Bauaufsicht

weitere Akteur/innen: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, IHK, Kreishandwerkerschaft, lokal ansässige Unternehmen, Wirtschaftsagentur

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Schulisches und städtisches Mobilitätsmanagement, Weiterentwicklung des Busverkehrs, Abstellanlagen für Fahrräder

good practices

Der Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB) bietet interessierten Unternehmen ein Angebot zur Nutzung eines Job-Tickets an. Hierfür sind von Seiten der Unternehmen mindestens 50 Bestellungen notwendig. Viele Arbeitgebende vor Ort nehmen das Angebot wahr, wie z.B. das Klinikum, die Bundesarbeitsagentur oder Volkswagen.

23 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Städtisches Mobilitätsmanagement

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle	Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten
Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken	Neumünsters Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken
Neumünster bietet bis 2035 klimate neutrale Mobilität	Neumünster wird „ 15-Minuten-Stadt “

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Das Städtische Mobilitätsmanagement dient als strategischer Ansatz dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und führt zu einer effizienteren Nutzung von Mobilitätsangeboten.

Das Städtische Mobilitätsmanagement bezieht sich angebotsseitig auf die Gewährleistung einer ausreichenden Infrastruktur und attraktiven Mobilitätsangeboten und nachfrageseitig auf die Öffentlichkeitsarbeit und weitere Servicedienstleistungen. Neben allgemeinem Informationsmaterial gilt es insbesondere vor dem Hintergrund von dem Zuzug von Neubürgerinnen und Neubürger frühzeitig über bestehende Mobilitätsangebote in Neumünster zu informieren sowie Nutzungsanreize zu schaffen (z.B. Schnupperticket, Testzeitraum Carsharing). Bisher gibt es in Neumünster diesbzgl. lediglich eine Informationsmappe ohne spezifische Informationen oder Angebote in Hinblick auf Mobilitätsthemen. Ein zukünftiges städtisches Mobilitätsmanagement kann hieran anknüpfen und die Informationsmappe um entsprechende Aspekte erweitern.

Eine Regelmäßigkeit in der öffentlichkeitswirksamen Vermarktung (z.B. auf Veranstaltungen) der Mobilitätsangebote zusammen mit kooperierenden Akteuren führt zudem zu einer nachhaltigen Verstetigung der Informationen und Angebote im Kopf der Bürgerinnen und Bürger. In Kombination beider Varianten der Ansprachen (zielgruppenspezifisch) kann eine grundlegende Kommunikations- und Marketingstrategie im Bereich Mobilität mit Monitoring- und Evaluationsmöglichkeiten verstetigt werden.

Die Umsetzung eines Städtischen Mobilitätsmanagements erfordert einerseits entsprechende Strukturen in der Verwaltung, andererseits aber auch eine effiziente Zusammenarbeit mit externen mobilitätsrelevanten Akteur/innen. Der Erfolg eines Städtischen Mobilitätsmanagements ist von diesen Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung abhängig, darum sollten diese kontinuierlich gestärkt und modifiziert werden.

Die Stadt Neumünster sollte zwischen den unterschiedlichen Akteur/innen die Rolle als Initiatorin einnehmen und alternative Mobilitätslösungen unterstützen und kommunizieren. Beispielsweise empfiehlt sich eine öffentlichkeitswirksame Kommunikation und Information über aktuelle Projekte und Konzepte (sowohl digital als auch in Dialog-Angeboten vor Ort oder Stadtteilgesprächen).

Ebenfalls wird hier die Verstetigung des Masterplans zugeordnet, denn durch den Masterplan soll auch eine Art Marke entstehen, welche die verschiedenen Themenfelder nach Außen hin sichtbar macht und laufend über Fortschritte in der Umsetzung informiert und auch Barrieren der Nutzung neuer Mobilitätsangebote abbaut.

Bausteine

- Etablierung entsprechender Strukturen in der Verwaltung
- Neubürgerinnen-Marketing
- Regelmäßige öffentlichkeitswirksame Kampagnen
- Verstetigung Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit „Mobilität“
- Verstetigung des Masterplans

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig angehen, verstetigen



Kosten



erhöhte Personalintensität



Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Bürgerservice, Öffentliche Sicherheit und Ordnung, externe Mobilitätsdienstleistende, SWN

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

grundsätzlich alle Maßnahmen des Masterplans

good practices

Die Gemeinde Kornwestheim in Baden-Württemberg bietet Hinzuziehenden neben einer Broschüre mit wichtigen Infos zu Bus-, Bahn- und Carsharing-Angeboten auch eine persönliche Beratung zur Gestaltung der eigenen Mobilität an.

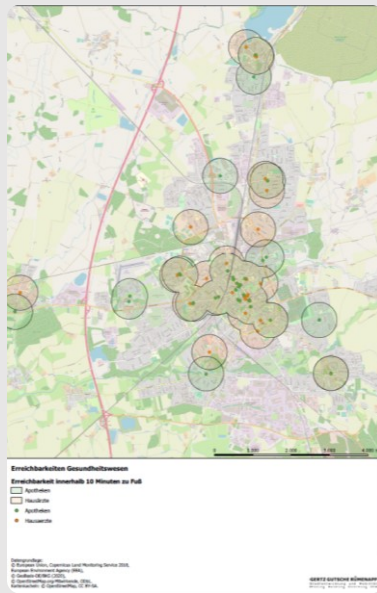
24 Masterplan Mobilität Neumünster Steckbriefe

Stadtplanung und Verkehr zusammendenken

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle	Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten
Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken	Neumünsters Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken
Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität	Neumünster wird „ 15-Minuten-Stadt “

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Zielsetzung: In einer "Stadt der kurzen Wege" lassen sich tägliche Ziele zu Fuß und mit dem Rad erreichen. Bei neuen Quartieren und Nachverdichtungen müssen dafür integrierte Mobilitätskonzepte erstellt werden, die dies sicherstellen.



Analyse-Karten
siehe Anhang

Im Sinne des integrierten Planungsgedankens ist die in Neumünster bereits praktizierte gemeinsame Betrachtung von Stadt- und Verkehrsplanung fortzusetzen, auszubauen und insbesondere auch gegenüber der Politik und Öffentlichkeit zu verdeutlichen. Insbesondere sollen die Auswirkungen und verkehrlichen Effekte von baulichen Maßnahmen und städtebaulichen Entscheidungen immer mitgedacht und mitdiskutiert werden.

Beispielsweise bei Nachverdichtungen im Bestand, der Ausweisung von Gewerbe- oder Wohngebieten, der Bahnhofsumfeldentwicklung (auch neue Bahnhöfe mitdenken und Flächen strategisch freihalten) und auch der Freiraumplanung.

Integrierte Mobilitätskonzepte für neue Quartiere:

Um die Verkehrsbelastungen durch die neuen Quartiere zu minimieren, können diese von Anfang an als autoarme Quartiere geplant werden. Hierzu gehören:

- Bus- bzw. Bahnanbindung des Quartiers
- Funktionsmischung und Versorgungsangebote
- Hohe Aufenthaltsqualitäten, viel Grün und Platzgestaltung, die zum Verweilen einlädt
- Zufahrt in das Quartier nur zum Be- und Entladen
- Keine Pkw-Stellplätze im Inneren der Quartiere, sondern die Stellplätze konzentrieren sich am Rand oder in Quartiersgaragen
- Fußgänger- und radfreundliche Gestaltung
- Sichere, gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten in/an den Wohngebäuden
- Aufstellen eines Mobilitätskonzeptes mit Sharing-Angeboten
- Entkopplung von Wohneigentum und Stellplatzmiete
- Reduzierung Stellplatzschlüssel in dem Quartier

Weg in die Umsetzung:

Aufstellung von Stadtteilrahmenplänen
Regelmäßigen Austausch zu aktuellen Planungsvorhaben
zwischen Fachämtern verbessern

Priorisierung



Umsetzungshorizont

Daueraufgabe

Besondere Umweltwirkung



Kosten

Keine, Planungsgrundsatz überall mitdenken

Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: FD Umwelt und Bauaufsicht, FD Tiefbau und Grünflächen

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Stellplatzsatzung, stadtverträgliche City-Logistik,
Mobilitätsstationen, Umsteigepunkte, Weiterentwicklung
Busverkehr etc.

25 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Weiterentwicklung des Busverkehrs/ flexibles Mobilitätsangebot

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Nur ein sehr geringer Teil der Wege in Neumünster werden derzeit mit dem Bus zurückgelegt. Der Stadtbusverkehr muss zukünftig deutlich attraktiver und v.a. flexibler gestaltet werden.

Werktags bietet das derzeitige Stadtbusnetz zwar ein gutes Angebot (Hauptverkehrszeit 20 Min.-Takt), jedoch bestehen v.a. in den Abendstunden und am Wochenende Defizite. Außerdem fehlen eine Durchbindung über den Hauptbahnhof Neumünster sowie direkte Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen.

Die heutigen Tarife sind im Vergleich zu den Pkw-Kosten nicht attraktiv, sodass es diesbezüglich zukünftig auch um die Frage der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNVs gehen muss. Ein Hebel kann hier die Anpassung der Parkgebühren in der Innenstadt sein.


Bausteine

Im Zuge der Neuaufstellung des regionalen Nahverkehrsplans sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Angebotsausweitung: Schwerpunkt auf Tangenten zur besseren Verknüpfung zwischen den Stadtteilen legen
- Einsatz von Minibussen in Stadtteilen (mehr Flexibilität)
- Angebotsverbesserung in Nebenverkehrszeiten
→ Ausweitung Hin- und Wech-Angebot (flexibles Bediensystem, gleichwohl Zugangshürden wie der ausschließliche Online-Ticket-Erwerb prüfen bzw. Alternativen eruieren)
- Einführung Stadtbustarif (sozial gerecht und zielgruppenspezifisch, Abbau von System-Zugangsbarrieren; perspektivisch: "BestPreis"-Tarif?)
- Tarifliche Maßnahmen zur Gewinnung von Neukunden: 49-Euro-Ticket
- Umstellung auf klimaneutrale Antriebe
- Anbindung und Verknüpfung Bus/Bahn an neuen Bahnhaltspunkten in Form von Mobilitätsstationen (inkl. gutes P+R- und B+R-Angebot)
- Fahrradmitnahme von Bussen
- Busvorverrechtigung/ Umweltschulung
- Stadt- und Regionalverkehr besser vernetzen und auf gemeinsamen Strecken auch stärker integrieren

Weg in die Umsetzung:

Neuaufstellung Regionaler Nahverkehrsplan 2023
Deutliche Erhöhung des Haushaltsbudget für ÖPNV

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig


Besondere Umweltwirkung

Kosten


Budget ggü. heute deutlich erhöhen (politische Diskussion)

Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, SWN, Nah.SH, Umlandkommunen, benachbarte Kreise

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Verknüpfungsbahnhöfe, Mobilitätsstationen, Parkraummanagement

good practices

Hin&Wech-Shuttle Neumünster



Sprinti Region Hannover



26 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Ein attraktives Radverkehrsnetz entsteht

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimaneutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Ein attraktives Radverkehrsnetz hat das Ziel, den Radverkehr im Alltag vieler Menschen stärker zu etablieren und alltagsrelevante Ziele besser an den Umweltverbund anzubinden. Denn je besser das Angebot ist, desto mehr Menschen fahren Fahrrad. Radfahrende müssen dabei vom Start bis zum Ziel sicher, komfortabel und möglichst zügig fahren können.

Das entwickelte Radverkehrsnetz besteht aus den zwei Kategorien Haupt- und Nebennetz. Verbindungen im Hauptnetz stellen im Alltagsverkehr auf größeren Entfernungen zum einen die Anbindung der Ortschaften und die Verknüpfung des Umlands sicher. Daher verläuft ein großer Teil des Hauptnetzes entlang von Hauptverkehrsstraßen. Zum anderen dient das Hauptnetz dazu, die einzelnen Stadtteile untereinander zu verbinden. Somit werden zahlreiche öffentliche Ziele des Alltags unmittelbar erschlossen. Das Nebennetz verdichtet das Hauptnetz, verläuft teilweise in Nebenstraßen und bietet damit etwas umwegigere Alternativen für Radfahrende, die hohen Wert auf wenige Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr legen. Es erschließt dabei ebenfalls Alltagsziele und schafft zusätzliche Anbindungen an das regionale Radwegenetz. In den verdichteten Siedlungsbereichen besitzt es darüber hinaus die vorrangige Funktion, den Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und diesen zielgerichtet auf das Hauptnetz weiterzuleiten

Zusätzlich werden innerhalb des Netzes thematische Verbindungsrouten ausgewiesen, die die Anbindung jeder Himmelsrichtung des Stadtgebiets gewährleisten und anhand derer sich die Priorisierung für die Umsetzung ableiten lässt.

Das Radverkehrsnetz soll sukzessive umgesetzt werden und gilt als Bedarfsplan für die Radverkehrsplanung. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur muss sich dabei mindestens an den aktuellen Standards der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientieren. Die Entscheidung über die Wahl der Führungsform orientiert sich dabei an den Kfz-Belastungsbereichen sowie den örtlichen Gegebenheiten. Zu betonen ist, dass grundsätzlich häufig mehrere Führungsformen möglich sind. Im Sinne der Radverkehrsförderung zu empfehlen sind insbesondere komfortable, schnelle und sichere Radverkehrsführungen. So sind beispielsweise Radfahrstreifen gegenüber Schutzstreifen, sofern die räumlichen Gegebenheiten dies zulassen, zu bevorzugen. Diese schaffen ein höheres Sicherheitsgefühl und weisen dem Radverkehr einen eigenen Raum zu. Generell ist zudem eine Trennung vom Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen zu empfehlen. Seitenabstände zum ruhenden Verkehr (Dooring-Zone) sind in jedem Fall bei Führung im Straßenraum einzuhalten. Sind Führungen im Seitenraum aufgrund hoher Verkehrsstärken erforderlich, bieten sich bauliche Radwege getrennt vom Fußverkehr an. Auf gemeinsame Geh- und Radwege sollte insbesondere in stark frequentierten Bereichen eher verzichtet werden. Bei hohen Verkehrsbelastungen sind auch Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr zu prüfen, um die Geschwindigkeiten anzupassen und den Radverkehr auf der Straße führen zu können. Hierbei sollte die Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr durch weitere Maßnahmen verdeutlicht werden, beispielsweise durch die Markierung von Piktogrammketten.

Weg in die Umsetzung:

Sukzessive Umsetzung des Radverkehrsnetzes inklusive der thematischen Verbindungsrouten gemäß den Qualitätsstandards

Priorisierung**Umsetzungshorizont**

langfristig, sukzessive

**Besondere Umweltwirkung****Kosten**

Kostenschätzungen auf der nächsten Seite

erhöhte Personalintensität

**Wer macht was?**Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD
Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde, LBV

Wechselwirkungen/ AbhängigkeitenGestaltung von Fahrradstraßen, Integrierte
Knotenpunktgestaltung, Verkehrssicherheit, Wegweisung im
Radverkehr, Sanierung und Pflege von Radwegen**Hinweis**Ausführliche Erläuterungen zur Netzentwicklung und den
Qualitätsstandards sowie die konkreten infrastrukturellen
Maßnahmen entlang der Verbindungsrouten sind dem
Nahmobilitätskonzept zu entnehmen.

Kostenschätzung* für Maßnahmen an Streckenabschnitten im Radverkehrsnetz

Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung	1.500 – 2.500 €
Neubau nach ERA-Standard	300 – 500 € je m
Ausbau nach ERA-Standard (unbefestigte Fläche)	100 – 150 € je m
Ausbau nach ERA-Standard (Straßenraum)	250 - 350 € je m
Einrichtung einer Fahrradstraße	60 – 90 € je m
Herstellung Standardknoten Fahrradstraße	4.500 – 5.500 €
Markierung Radfahrstreifen beidseitig	100 – 150 € je m
Markierung Radfahrstreifen einseitig	60 – 80 € je m
Markierung Schutzstreifen beidseitig	40 – 60 € je m
Markierung Schutzstreifen einseitig	30 – 50 € je m
Oberflächensanierung abschnittsweise	70 – 100 € je m
Oberflächensanierung vollständig	150 – 220 € je m
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	50 – 60 € je m
Grundausrüstung herstellen (Fahrbahnrandmarkierung, Kennzeichnung)	20 – 40 € je m
Standardbeleuchtung vollständig neu	100 – 120 € je m
Standardbeleuchtung abschnittsweise ergänzen	70 – 90 € je m
Dynamische Beleuchtung vollständig neu	120 – 150 € je m
Dynamische Beleuchtung abschnittsweise ergänzen	100 – 125 € je m

**Netto-Kosten zzgl. MwSt und Planungskosten*

27 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünster's **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Fahrradstraßen sind in bestehenden Quartieren ein geeignetes Instrument, um durch Bevorrechtigung die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr zu erhöhen.

Die begrenzten Straßenräume in Neumünster bieten häufig wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum. Auf Strecken mit einer Netzbedeutung für den Radverkehr ist die Führung im Mischverkehr jedoch oft nicht ausreichend. In diesem Fall sind Fahrradstraßen (oder Fahrradzonen) ein geeignetes Instrument, um den Radverkehr gezielt zu fördern. Der meist geringe infrastrukturelle Aufwand ermöglicht eine zügige Realisierung. Das Potenzial zur Bündelung von Radverkehren sorgt zudem für eine gesteigerte Wahrnehmung des Radverkehrs und Entlastung auf anderen Verkehrsachsen. Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen 244 der StVO wird eine Straße ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Zusatzschilder erlauben ggf. auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmende, es wird jedoch Tempo 30 vorausgesetzt. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende.

Eine einheitliche sowie ausreichende Markierung von Fahrradstraßen erhöht die Sicherheit der Radfahrenden und verdeutlicht den Verlauf.

Einheitliche Gestaltung und Erkennbarkeit von Fahrradstraßen

Bisher gibt es keine bundesweite Einheitlichkeit für die Markierung von Fahrradstraßen und daher ist eine Vielzahl an Markierungsarten, die in der Praxis vorzufinden sind.

Grundsätzlich gilt, dass zulässige Fahrbahnmarkierungen weiß sein müssen. Ausnahmen bilden die Verkehrsschildwiedergabe auf der Fahrbahn oder die Markierungsfarbe Rot, die für die Markierung von Radverkehrsanlagen Verwendung findet.

Es ist zu erwarten, dass auf Bundesebene zeitnah einheitliche Gestaltungsvorgaben gemacht werden, an denen sich die Stadt Neumünster orientieren kann.

Bausteine

- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO und ggf. Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten prüfen und einrichten
- Bauliche Gestaltung und Anbringen von (farblichen) Bodenmarkierungen
- Begleitung der Neuausweisung von Fahrradstraßen durch Öffentlichkeitsarbeit z.B. Installation von (temporären) Hinweisen zu den Verkehrsregeln



Gestaltungsbeispiel für eine Fahrradstraße

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig



Kosten



Mögliche Förderung über:

Gewährung von Zuwendungen aus dem Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in Schleswig -Holstein

Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Straßenverkehrsbehörde

Verortung auf den Verbindungsrouen

(entsprechend dem Radverkehrskonzept): Helmoldstraße, Wiesenstraße, Norderstraße, Pestalozziweg, Rembrandtstraße, Brüggemannstraße, Neue Straße, Ennenvelde, Carlstraße

Umsetzungshinweis

Durch die Novelle der VwV-StVO durch den Bundesrat 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Darüber hinaus wurden 2020 Fahrradzonen in die StVO mit aufgenommen. Diese stellen eine flächenmäßige Erweiterung der nur streckenmäßig anzuordnenden Fahrradstraßen dar. Im Hinblick auf die Geschwindigkeitsbegrenzung, das Nebeneinanderfahren und die Freigabe für andere Verkehrsteilnehmende durch Zusatzzeichen gelten in Fahrradzonen die gleichen Regelungen wie für Fahrradstraßen. Wenn es nicht anders ausgewiesen ist, gilt in Fahrradzonen „rechts vor links“.

28 Masterplan Mobilität Neumünster
Steckbriefe

Aufbau eines Fahrradverleihsystems

Sichere, bedarfsgerechte und
attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume**
lebenswert, sicher und fair
gestalten**Erreichbarkeit** des
Oberzentrums Neumünster
erhalten & stärkenNeumünsters
Stadtteilstrukturen durch
Förderung der Nahmobilität
stärkenNeumünster bietet bis 2035
klimate neutrale MobilitätNeumünster wird
„**15-Minuten-Stadt**“

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Zur Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und zur Erleichterung einer multimodalen Organisation von Wegeketten wird der Aufbau eines Fahrradverleihsystems in Neumünster empfohlen. Mithilfe eines Fahrradverleihsystems als leicht nutzbare und niedragschwelliges Angebot kann zudem eine verstärkte Sharingkultur etabliert werden.

Das Fahrradverleihsystem sollte stationsbasiert sein, um Nutzungskonflikte durch „wild“ abgestellte Fahrräder auf Gehwegen zu vermeiden. Der Verleih- und Rückgabeort kann bei einer Ausleihe allerdings voneinander abweichen. Als Standorte für die Stationen des Fahrradverleihsystems bieten sich große Schnittstellen wie die Bahnhöfe und weitere wichtige Zielorte wie die Innenstadt und die Stadtteilzentren an. Bei der Errichtung der Stationen ist auf Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen des Masterplans zu achten, wie zum Beispiel der Aufbau einer Mobilitätsstation.

Neben einfachen Fahrrädern sollte das Ausleihangebot auch um Pedelecs und Lastenfahrräder erweitert werden, um die Nutzung der Leihräder für längere Strecken und größere Einkäufe komfortabler zu machen und dadurch abstrahlende Effekte auf die Pkw-Nutzung zu erzielen. Im Vergleich zu konventionellen Fahrrädern sind Pedelecs und Lastenräder mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden und das sichere Parken kann zu einer Herausforderung werden. Durch das Verleihen und Teilen der Fahrräder entfallen für die Nutzenden diese Hürden.

Bausteine

- Abstimmung mit potenziellen Anbietern / Betreibern
- Identifizierung von geeigneten Standorten für das Fahrradverleihsystem (z.B. Bahnhöfe, Innenstadt, Stadtteilzentren)
- Ausbau des Fahrradverleihsystems durch Errichtung der Stationen (z.B. Überdachung, Markierung, Aufstellbereiche, sichere Abstellmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur, usw.)
- Integration in Mobilstationen
- Bewerbung des Fahrradverleihsystems
- Evaluation und Wartung des Fahrradverleihsystems



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig



Kosten



Wer macht was?

Koordination: FD Umwelt und Bauaufsicht

weitere Akteur/innen: FD Stadtplanung und
Stadtentwicklung, externe Anbieter/Betreiber

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Schaffung einer Sharingkultur,
Förderung der Inter- und Multimodalität

good practices

Seit 2019 sind unter dem Namen SprottenFlotte in der KielRegion Leihräder im Betrieb. Begonnen hat das Verleihsystem in der Landeshauptstadt Kiel. Mittlerweile sind die rund 700 Leihräder auch im Kieler Umland sowie in Rendsburg, Eckernförde, Preetz und Plön verfügbar. Die Flotte des Verleihsystems beinhaltet neben konventionellen Rädern auch Pedelecs und Lastenräder und ist über die Betreiber-App Donkey Republic bedienbar. Die ersten 30 Minuten der Ausleihe von konventionellen Rädern sind für die Nutzerinnen und Nutzer kostenlos, danach fällt jeweils ein Euro für eine halbe Stunde an. Die Lastenräder kosten ab Beginn der Ausleihe einen Euro je 30 Minuten. Pedelecs kosten in den ersten 30 Minuten zwei Euro, anschließend einen.

7 Auftakt in die Umsetzung

Der Masterplan Mobilität zielt darauf ab, durch die Formulierung von Prioritäten und ersten Schritten die zuvor vorgestellten Maßnahmen in die Phase der Umsetzung zu bringen. Die in den Steckbriefen und in diesem Kapitel definierten Handlungsansätze bilden die Grundlage für die im Anschluss an den Masterplan-Prozess folgende Umsetzung. Mit der Priorisierung und der Formulierung eines zeitlichen Umsetzungshorizonts werden die zuvor erarbeiteten und abgestimmten Handlungsansätze aus den Steckbriefen mit einer Umsetzungsperspektive versehen. Die Priorisierungen sind Resultat der gutachterlichen Arbeit: die gemeinsam mit der Stadtverwaltung erarbeiteten Maßnahmen wurden in einem Diskussionsprozess mit der Wirkung auf die gesetzten Ziele des Masterplans rückgekoppelt. Als Ergebnis erhält die Stadt Neumünster eine Handlungsliste für die kommenden 10 bis 15 Jahre, aus der die sukzessive Umsetzung von Maßnahmen heraus geplant und in Teilen unmittelbar auch durchgeführt werden kann.

Jede Einzelmaßnahme des Masterplans ist notwendig, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Gleichwohl sind nahezu alle Maßnahmen miteinander verknüpft und bedingen sich zum Teil. Auch für mittel- oder langfristig eingestufte Handlungsansätze können und müssen bereits zeitnah die ersten Schritte vorbereitet und durchgeführt werden – diese ersten Schritte sind oftmals bereits durch die Steckbriefe definiert.

Auf den Steckbriefen und auf der nachfolgenden Übersicht ist jeweils kenntlich gemacht, mit welchem Finanzierungsaufwand und welcher Personalintensität zu rechnen ist. Deutlich ist dabei, dass die Umsetzung der Maßnahmen einen deutlichen Ressourceneinsatz beinhaltet, sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht.

Besonders hervorgehoben sind die so genannten Leuchtturmprojekte. Damit sind Maßnahmen kenntlich gemacht, die auf besonders viele der gesetzten Ziele haben und eine Strahlkraft innehaben.

Die Handlungsansätze sollen alle Alters- und Bevölkerungsgruppen der Stadt Neumünster adressieren, so dass die Themen Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit als einzelne Maßnahmen aufgeführt sind. Ebenso geht es darum, dass die konkreten Vorschläge einen Beitrag dazu leisten, dass der begrenzt zur Verfügung stehende Stadt- und Straßenraum für alle Gruppen sicher und attraktiv nutzbar ist – damit einher geht auch die Umverteilung der Straßenräume.

Generell soll die Infrastruktur einen spürbaren Schub bekommen. Investitionen in die Rad- und Fußwegeinfrastruktur sind daher unabdingbar, um Radfahren und Zufußgehen als umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilitätsform zu etablieren. Dieses Bestreben macht sich auch maßnahmenseitig bemerkbar, da sowohl zahlreiche Einzelmaßnahmen als auch die vertiefenden Nahmobilitätskonzepte des Fuß- und Radverkehrs auf die Verbesserungen (und das bessere Miteinander) dieser beiden Mobilitätsformen abzielen.

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt ist die bessere Verknüpfung bestehender und neuer Mobilitätsangebote. So sollen physisch (etwa durch Mobilstationen) oder digital die Einzelelemente des Verkehrsgeschehens sinnvoll verknüpft werden.

Doch nicht nur durch investive Maßnahmen in die Infrastruktur sollen die gesetzten Ziele des Masterplans erreicht werden, denn auch hinsichtlich Managements – sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch unterstützend in Betrieben und Schulen – soll das Thema Verkehrswende platziert und vor allem ermöglicht werden.

Im Folgenden sind die Steckbriefe tabellarisch hinsichtlich der Bewertung und Umsetzungsstrategie dargestellt. Diese stellen einen gutachterlichen Vorschlag zur vertiefenden Diskussion in den politischen Gremien dar. Es folgen zudem weitere Hinweise, die die Umsetzung des Handlungskonzeptes vorbereiten.

Abbildung 34: Steckbrief-Übersicht mit ausgewählten Bewertungskriterien (gutachterlicher Vorschlag zur Diskussion in den politischen Gremien)

Nr.	Oberziel	Leuch- turm	Handlungsansatz	Umsetzungshorizont	Finanzierungs - aufwand	Personalintensität (Vollzeitequivalente)
1	1		Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	kurz/mittel/langfristig	mittel	
2	1	LT	Verkehrssicherheit ganzheitlich denken	Daueraufgabe	gering	0,5 bis 1
3	1		Fahrbahnen in Stand halten	Daueraufgabe	hoch	
4	1		Geh- und Radwege pflegen und sanieren	Daueraufgabe	hoch	
5	1		Deutlich mehr sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder	kurz- bis mittelfristig	mittel	
6	2	LT	Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen	mittel- bis langfristig	hoch	Mehrbedarf?
7	2	LT	Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen	mittelfristig	gering/mittel/hoch	
8	2		Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben	kurzfristig	gering	
9	2		Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten	kurz/mittel/langfristig	gering/mittel/hoch	Mehrbedarf?
10	2		Stadtverträgliche City -Logistik	mittelfristig	gering	
11	3		Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes	kurz- bis mittelfristig	gering	
12	3		Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNV -Bus)	mittel- bis langfristig	hoch	
13	3	LT	"Stadt-Umland-Mobilitätsforum"	kurzfristig	gering	
14	3		Umsetzung des Lkw -Führungsnetzes	kurzfristig	gering	
15	4		Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht	langfristig	mittel	Nahmobilitätsbeauftragte/r
16	4		Parkraummanagement	kurzfristig	gering/mittel	Mehrbedarf Kontrollen?
17	4	LT	Lebenswerte und attraktive Quartiere	Mittel- bis langfristig	gering/mittel/hoch	Koordination/ Begleitung
18	4		Wegweisung im Fuß - und Radverkehr	langfristig	gering	
19	5	LT	Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität	mittelfristig	gering/mittel	0,5 (Mobilitätsmanager/in)
20	5		Förderung von alternativen Antrieben	kurz- bis mittelfristig	gering/mittel/hoch	
21	5		Schulisches Mobilitätsmanagement	kurzfristig	gering	0,5 bis 1 (s. Nr. 2)
22	5		Betriebliches Mobilitätsmanagement	kurzfristig	gering	0,5 (Mobilitätsmanager/in)
23	5		Städtisches Mobilitätsmanagement	kurzfristig	gering	Mehrbedarf?
24	6		Stadtplanung und Verkehr zusammendenken	Daueraufgabe	keiner	
25	6		Weiterentwicklung des Busverkehrs/ flexibles Mobilitätsangebot	kurz- bis mittelfristig	hoch	
26	6		Ein attraktives Radverkehrsnetz entsteht	langfristig	hoch	Nahmobilitätsbeauftragte/r
27	6	LT	Einheitliche Gestaltung und Erkennbarkeit von Fahrradstraßen	kurzfristig	gering	
28	6	LT	Aufbau eines Fahrradverleihsystems	Kurzfristig	gering	

Quelle: eigene Darstellung

7.1 Ausblick auf die nächsten Schritte

Der Masterplan Mobilität stellt eine strategische Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Neumünster dar. Auf dieser Grundlage wird wie eingangs beschrieben nach Beschlussfassung die Umsetzung eingeleitet. Mit der Erarbeitung des Masterplans und Vorliegen der Hinweise zur sukzessiven Umsetzung sind die Weichen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren in Neumünster gestellt. Nun gilt es, die Inhalte des Masterplans fortzuführen, in das Verwaltungshandeln einzupflegen und die Umsetzung sukzessive voranzutreiben.

Politischer Grundsatzbeschluss

Voraussetzung für die Umsetzung des Handlungskonzeptes ist der Beschluss der Ratsversammlung, mit dem die Verwaltung einen Handlungsauftrag erhält. Im Anschluss an den Grundsatzbeschluss folgt die Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen. Damit können weitere Planungsschritte initiiert, Abstimmungen mit handelnden Akteuren getätigt und kleinteilige Umsetzungen vorbereitet werden. Eine weitere Diskussion in den politischen Gremien der Stadt Neumünster und finale Abwägung z. B. im Rahmen von Interessenkonflikten sowie insbesondere bei umfangreichen Maßnahmen, ist laufender Bestandteil der Maßnahmenbearbeitungs- und Realisierungsphase. Zur Umsetzung aller Maßnahmen, die nicht Bestandteil des Verwaltungshandelns sind, sind weitere Beschlüsse der politischen Gremien erforderlich.

Finanz- und Personalressourcen

Die Stadt Neumünster kann das ambitionierte Handlungsprogramm des Masterplans nicht ohne finanzielle Unterstützung umsetzen. Jedoch sind aktuell, mit Stand 2022/23, vor dem Hintergrund des zunehmenden politischen und gesellschaftlichen Bewusstseins für Klimaschutz und umweltfreundliche Mobilität sowie der Problematik verkehrlicher Emissionen in städtischen Räumen, die Rahmenbedingungen des Bundes bzw. des Landes zur finanziellen Unterstützung vergleichsweise günstig. Dies kann eine Chance sein, in den kommenden Jahren die Realisierung vieler Maßnahmen einzuleiten oder sich

bereits qualifizierte Fachkonzepte fördern zu lassen. Insbesondere Vorhaben in den Handlungsbereichen der Nahmobilität, Maßnahmen aus dem Bereich der Digitalisierung im Verkehr sowie Maßnahmen, die im Besonderen der Luftreinhaltung und dem Lärmschutz dienen, werden derzeit in vielen Fällen gefördert. Die Förderlandschaft für Maßnahmen, die dem Klima- und Umweltschutz dienen, ist aktuell vielschichtig. Mit weiteren starken regionalen Partnern können auch Verbesserungen bspw. im ÖPNV realisiert werden. Weiterhin empfiehlt es sich zu beobachten und zu prüfen, ob Maßnahmen im Rahmen von Forschungs- oder Pilotprojekten getestet oder umgesetzt werden können. Kleinere verkehrliche Maßnahmen oder einzelne Maßnahmenbausteine können auch über Städtebaufördermittel eingebracht werden. Diese (lokalen) Maßnahmen können beispielsweise in Integrierte Stadt(teil)entwicklungskonzepte aufgenommen werden. Darüber hinaus können Maßnahmen aus dem Verkehrsbereich auch aus Förderprogrammen mit unterschiedlichen, breiteren Inhalten und Querschnittsthemen umgesetzt werden (z. B. aus den Bereichen Smart City und Digitalisierung, Wirtschaft, Innenstadt- und Quartiersmanagement, EU-Förderprogramme wie EFRE). Es bleibt so festzuhalten, dass die Förderlandschaft zum gegenwärtigen Zeitpunkt vielfältig und finanziell gut aufgestellt ist, jedoch insbesondere auf investive, weniger auf konsumtive Maßnahmen (also die Finanzierung des laufenden Betriebs [bspw. im ÖPNV] bzw. des Unterhalts von Infrastrukturen) abzielt. Zur Umsetzung der Maßnahmen sind zudem zusätzliche personelle Kapazitäten bei der Stadt Neumünster erforderlich. Diese personellen Kapazitäten sind einerseits zum Teil als eigenständige Maßnahme benannt (z. B. Stelle eines/einer Mobilitätsmanagers/in), andererseits muss die fortlaufende Umsetzung, Koordinierung und Evaluierung des Masterplans an sich mit entsprechendem Personalaufwand einkalkuliert werden. Eine zentrale Ansprechperson in der Verwaltung ist aus Sicht der Gutachter empfehlenswert. Diese ist geeignet, um zentral und nachhaltig die strategische Mobilitätsplanung zu koordinieren und in der Fachverwaltung zu streuen und zu vermitteln, bspw. gegenüber den verschiedenen Ämtern. Die zentrale Ansprechperson fungiert als Sprachrohr nach innen und außen.

Vorhaben und Entwicklungen sollten transparent gegenüber Bevölkerung und Politik dargestellt werden.

7.2 Monitoring und Evaluation

Mit dem Masterplan Mobilität der Stadt Neumünster sind die verkehrspolitischen Ziele für die kommenden Jahre gesetzt. Das Handlungskonzept beinhaltet neben kurzfristigen Maßnahmen auch programmatische Ansätze sowie Maßnahmen, die durch weiteren Planungsaufwand verfeinert werden müssen. Die Maßnahmen und der Zielerreichungsgrad sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien werden kontinuierlich gemessen bzw. überprüft.

Im Rahmen der Evaluation werden Umsetzungsfortschritte beschrieben und die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt. Der Masterplan ist nicht als abgeschlossenes Werk zu betrachten, sondern wird kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst.

Zusammenhänge und Auswirkungen von Einzelmaßnahmen und Planungsprozessen auf- und untereinander sind sehr komplex. Aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen (z.B. Energiekosten, Pkw-Besitz oder Bevölkerungsentwicklung) ist die wirksame Realisierung eines langfristig angelegten Handlungskonzepts keineswegs von vornherein garantiert, da verkehrs-relevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen und sozialen sowie ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen.

Damit bei der Umsetzung des Masterplans nachgesteuert werden kann ist eine kontinuierliche Prozessevaluation wichtig. Sie gliedert sich in eine Umsetzungsanalyse sowie die Wirkungsanalyse. Die Umsetzungsanalyse erfolgt laufend. Für das Monitoring sollte mindestens eine jährliche Abfrage in den Fachbereichen zu den Maßnahmenständen erfolgen. Die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen werden dokumentiert, systematisch aufbereitet, anhand der zum Zeitpunkt geltenden Rahmenbedingungen (z.B. rechtliche Grundsätze, Novellierungen von Regelwerken, aktualisierten übergeordneten

Zielwerten) eingeordnet sowie kommuniziert. Auf Basis dessen können u. a. Aussagen zu ergriffenen Umsetzungsschritten, zu Wirkungen und möglichen Tendenzen sowie zu abweichenden bzw. nicht erwarteten Wirkungen festgehalten und potenzieller Nachsteuerungsbedarf identifiziert werden. Die Ergebnisse sollten dann stets in einem Monitoringbericht zusammengefasst werden. Der Monitoringbericht wird regelmäßig vorgestellt, so dass auch ein politisches Nachsteuern jederzeit möglich ist. Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle zwei bis drei Jahre erfolgen und mit einem Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Eine größere Überprüfung soll nach ungefähr zwei bis drei Jahren erfolgen, um ein rechtzeitiges Nachsteuern zu ermöglichen. Hierbei soll neben der Evaluation der Umsetzung eine Wirksamkeitsanalyse stattfinden. Dafür sind Indikatoren notwendig, um überprüfen zu können, welche Wirkungen die Maßnahmen auf die gesetzten Ziele haben („Zielmonitoring“). In der folgenden Darstellung sind mögliche Indikatoren vorgestellt:

Ziel	Indikatoren
Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle	• Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/ Tote • Anzahl der jährlich hergestellten Bordsteinabsenkungen • Anzahl der Kreuzungen/Einmündungen und Übergängen mit taktilen Elementen • Anteil barrierefreier Bushaltestellen • Kontinuierliche Reduktion der getöteten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden auf 0
Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken	• Reisezeiten ÖV/Rad in die Nachbarkommunen • Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde) • Entwicklung der baulichen Kilometer im regionalen Radwegenetz • Besitzquote Pedelec • Modal-Split-Anteile bei Wegen zw. 5-10 & >10 km Länge
Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität	• Anteil der Nahmobilität am Modal Split bei Wegen unter 2 und unter 5 km Länge • Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Neumünster bzw. den Quartieren • Anteil Bürger/innen mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung
Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten	• Verkehrsunfälle, Schwerverletzte/ Tote • Kontinuierliche Reduktion der getöteten und schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden auf 0 • Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet (inkl. Lärmanalysen) • Anzahl umgewidmeter Parkplätze oder entsiegelter Flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität etc.
Neumünsters Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken	• Anteil Bürger/innen mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung • Zufriedenheit mit Wohn- und Mobilitätssituation in Neumünster bzw. den Quartieren • Anzahl der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren, umgestalteten Quartiersplätzen, etablierten Begegnungsräumen etc.

Neumünster wird 15-Minuten-Stadt

- Modal Split-Anteile bei Wegen zwischen 3 und 5 km Länge
- Reisezeitvergleiche aus allen Stadtteilzentren ins Zentrum (unterschieden zwischen den Verkehrsmitteln)

Das Zielmonitoring erfolgt je nach Indikator in unterschiedlichen Rhythmen, da nicht jedes Jahr für alle Indikatoren eine Aktualisierung vorgenommen werden kann, weil sich die Indikatoren aus drei unterschiedlichen methodischen Säulen ergeben:

- **Haushaltsbefragungen**, die über die Teilnahme an der SrV-Befragung alle 5 Jahre gegeben sind (Modal Split, Verkehrsleistung, Mobilitätsverhalten, Bekanntheit/Offenheit für neue Mobilitätsangebote)
- **Verkehrserhebungen** (Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten)
- **Befragungen von Verkehrsteilnehmenden** (Radfahrende, Zufußgehende, Schulen, ÖPNV-Fahrgäste)
- **Statistiken und Messungen**
 - Nachfragezahlen (ÖPNV-Abos, Lastenradsharing, Carsharing)
 - Auslastung (Radabstellanlagen, insb. an Bushaltestellen und an den Bahnhöfen)
 - Messungen (Verkehrsflussmessungen, Fahrzeitanalysen, Pünktlichkeitsanalysen, Tempoüberwachung, Luftschadstoffe)
 - Statistiken (Unfallstatistik, Strukturdaten [Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung], Pendlerstatistiken)

Die Mobilitätserhebung sollte in einem Fünf-Jahres-Rhythmus erfolgen, sodass das Verkehrsverhalten (Modal Split, Wegeaufkommen, Verkehrsleistung, etc.) zukünftig regelmäßiger gemonitort werden kann.

Entsprechend der Dokumentation der Selbstverwaltung zur Umsetzung von Beschlüssen im Rahmen des ISEK soll die regelmäßige Bilanzierung des Status

der Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans erfolgen (anhand der Kategorien „Maßnahme umgesetzt“, „Maßnahme in Planung/Vorbereitung“, „Maßnahme noch nicht umgesetzt“, „Maßnahme zurückgestellt/verworfen“).

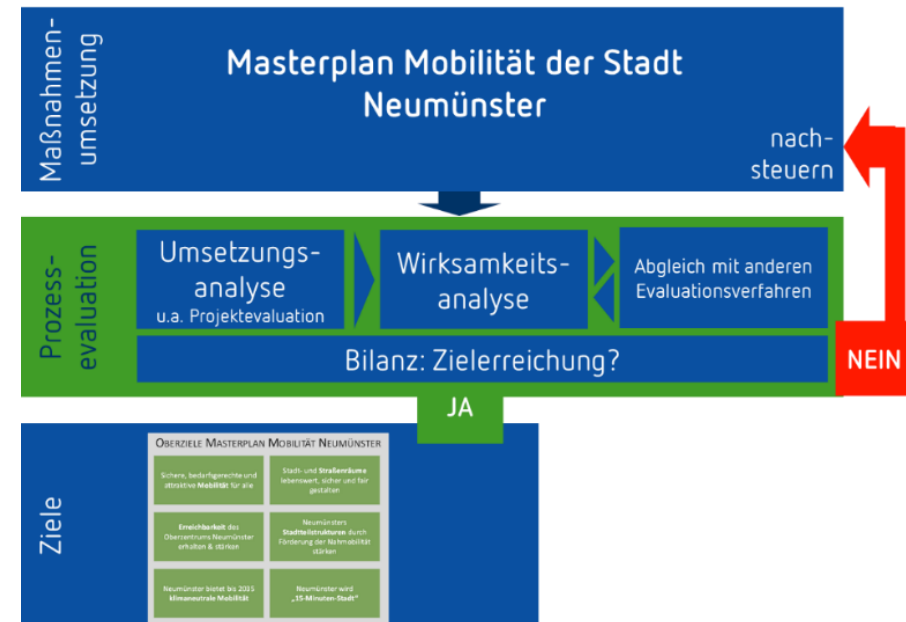
Zusammengefasste Evaluationsempfehlungen

Neben einer kommunikativen Begleitung der Umsetzung des Handlungskonzepts ist auch die Evaluation des Masterplans von Bedeutung. Dementsprechend wird für die Umsetzungsphase empfohlen, den Fortschritt der Umsetzung sowie die Maßnahmenwirkung kontinuierlich zu evaluieren. So soll der Erreichungsgrad der gesetzten Ziele überprüft werden, um gegebenenfalls nachjustieren (wurden die Ziele erreicht? Ja/Nein) und auch den Masterplan Mobilität anpassen/fortschreiben zu können. Das Konzept sollte vor diesem Hintergrund nicht als abgeschlossenes Planwerk betrachtet, sondern entsprechend als anpassbar und erweiterbar gehandhabt werden. Dazu sollte in regelmäßigen Abständen bestenfalls sowohl der Umsetzungsstatus als auch die Effekte des Masterplans erhoben und gemessen werden. Dies funktioniert beispielsweise anhand der Erhebung und Auswertung von Daten. Sofern diese nicht laufend vorliegen, kann hier ein gewisser Erhebungsaufwand entstehen. Daher ist eine aufwändigere Evaluation turnusmäßig, etwa alle fünf Jahre zu empfehlen.

Die beispielhaft vorgeschlagenen Indikatoren sind nicht als feststehend oder abschließend zu bewerten, sondern sollen einen Eindruck vermitteln, welche Möglichkeiten es gibt, den Fortschritt der Zielerreichung und damit die Umsetzung des Masterplans qualitativ sowie teilweise auch quantitativ zu überprüfen. Die Erhebung der einzelnen Indikatoren ist mit unterschiedlichem Aufwand verbunden. Grundsätzlich ist trotzdem zu empfehlen, im Umsetzungszeitraum von 10 bis 15 Jahren letztlich ausgewählte Indikatoren alle zwei bis drei Jahre zu erheben, um die Entwicklungstendenzen beobachten zu können und möglicherweise ungewünschten Aspekten entgegensteuern zu können.

Folgende Darstellung zeigt ein schematisches Vorgehen der Evaluation.

Abbildung 35: Evaluationsprozess



Quelle: eigene Darstellung

Es ist zu beachten, dass für den Evaluierungsprozess entsprechende Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten.

7.3 Zusammenfassende Bewertung der Maßnahmen und Handlungsansätze

Wie eingangs dieses Kapitels beschrieben, ist die Mischung der Maßnahmen zwar vielfältig, hat jedoch aufgrund der Zielsetzungen dieses Masterplans die deutliche Verbesserung der Bedingungen der umweltfreundlichen Verkehrsträger als Kern. Daher ist auch nochmal der Rückblick auf das gesetzte Leitbild wichtig, um ein zusammenfassendes Bild der gutachterlichen Vorschläge zur Priorisierung zu liefern.

Im Handlungskonzept priorisiert sind somit Maßnahmen, die vorrangig der Stärkung des Umweltverbunds sowie der im Leitbild formulierten Ziele dienen. Ein Fokus liegt dabei im Sinne des Leitbildes *fair und rücksichtsvoll sowie sicher und entspannt unterwegs zu sein* auf den Personen, die einen vergleichsweise höheren Schutz benötigen. Um dies zu erreichen ist die Pflege und Sanierung der vorhandenen Geh- und Radwege daher neben der Neuerrichtung von (Rad-)Wegeinfrastruktur und sicheren Querungsmöglichkeiten unabdingbar. Neben straßenbegleitenden Radwegen steht hier auch die stärkere Einbeziehung von Fahrradstraßen als neues Element in Neumünster zur Verfügung. Viele kleinteilige Maßnahmen, insbesondere jene, die einen deutlichen Qualitätssprung im Rad- und Fußwegenetz anstreben, können in den Stadtteilen die Nahmobilität verbessern. Um diesen Ansätzen einen stärkeren Rahmen zu geben, soll auch eine deutlich höhere Verkehrsberuhigung in den Quartieren angestrebt werden – zentral ist dabei die generelle Verringerung der Kfz-Verkehr, insbesondere aber der quartiersfremden Durchgangsverkehre. Ziel ist neben den bereits genannten hier eine Aufwertung der Quartiere.

Da die lokalen (und kleinräumigen) Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität aber alleine nicht reichen werden, muss auch die Stadtentwicklung die Quartiere und Stadtteile wieder stärker in den Blickpunkt nehmen. Das Zusammendenken von Stadtplanung und Verkehr ermöglicht erst, dass Strukturen (wie z.B. solche der Nahversorgung) vorhanden sind, um das Zufußgehen und Radfahren stärker als bislang in den Alltag integrieren zu können.

Mobilität findet zudem nicht nur lokal statt, sondern erfolgt auch über längere Strecken. So sollen die Maßnahmen des Radverkehrs auch durch ein sinnvolles stadtweites Netz implementiert werden und den Radverkehr auch im Reisezeitvergleich mit dem Pkw zwischen den Stadtteilen sowie von den Stadtteilen in die Innenstadt konkurrenzfähiger zu machen.

Fokus Innenstadt: Durch die Maßnahmen des Masterplans soll diese besser und effizienter erreicht und durch bewusste Steuerung (Verkehrslenkung, Parkraummanagement sowie außerhalb der Innenstadt auch das Lkw-Führungsnetz) attraktiver für den Rad- und Fußverkehr werden, jedoch weiterhin für den Individualverkehr erreichbar sein. Der Privat-Pkw wird weiterhin eine Rolle in Neumünster spielen, gleichwohl umweltfreundlicher und verträglicher abgewickelt werden. Der Individualverkehr kann durch die konsequente Förderung alternativer Antriebe ein neues Gesicht erhalten und stadtverträglicher ausgestaltet sein. Deutlich muss hierbei jedoch auch sein, dass selbst eine reine emissionsarme Fahrzeugflotte (privat und öffentlich) nur Teile der gesetzten Ziele erreicht und noch immer Platz im öffentlichen Raum benötigt. Unabdingbar ist daher ein attraktiver, flexibler und alternativer Mobilitätsmix.

Der Mobilitätsmix soll aber nicht nur mit Blick auf die klassischen Verkehrsmittel Fuß & Rad erhöht werden: ein Fahrradverleihsystem soll zukünftig auch spontane Systemwechsel ermöglichen, gebündelt werden sollen die verschiedenen Systeme (hier vor allem ÖPNV & Radverkehr) an neu zu errichteten Mobilitätsstationen.

Mobilstationen sollen in Zukunft auch regionale Umsteigepunkte darstellen, denn generell soll durch das Set an Maßnahmen die Verbindung zwischen Neumünster und dem Umland gestärkt werden. Neben infrastrukturellen Verbesserungen gilt es hier auch, etwa durch ein dauerhaft eingerichtetes Stadt-Umland-Forum, den Austausch in Planung und Ideenentwicklung zu verstetigen.

Damit durch das Handlungskonzept auch die Leitbilder innovativ, umwelt- und klimafreundlich stärker forciert werden, ist jedoch wie bereits erwähnt ein

neuer Weg im Management des Mobilitätsgeschehens notwendig. Städtisches, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement sollen zukünftig stärker umweltfreundliche Mobilität in den Alltag integrieren. Das Handlungskonzept soll dafür die Weichen stellen.

Ausblick: Wie gelingt die Verkehrswende mithilfe des Masterplans?

Das vorige Kapitel skizziert in Kurzform, welche wesentlichen Handlungsansätze durch den Masterplan auf die gesetzten Ziele aus Klima, Mobilitätswende & Aufenthaltsqualität einzahlen sollen. Jeder Handlungsansatz ist prinzipiell notwendig und auch die Intensität der Weiterentwicklung zu konkreten Umsetzungsmaßnahmen wird entscheidend für die Zielerreichung sein. Daher können auch nicht alle Handlungsansätze nacheinander *abgearbeitet* werden, sondern müssen stetig gemeinsam gedacht und auch implementiert werden. Dazu zählen auch die grundlegende Frage, die durch den Masterplan adressiert werden sollen: Mut zur Umverteilung von Flächen zur faireren Ausgestaltung des öffentlichen Raums und eine stetige Begleitung der Öffentlichkeit beim Erarbeitungsprozess sowie die stetige Evaluation.

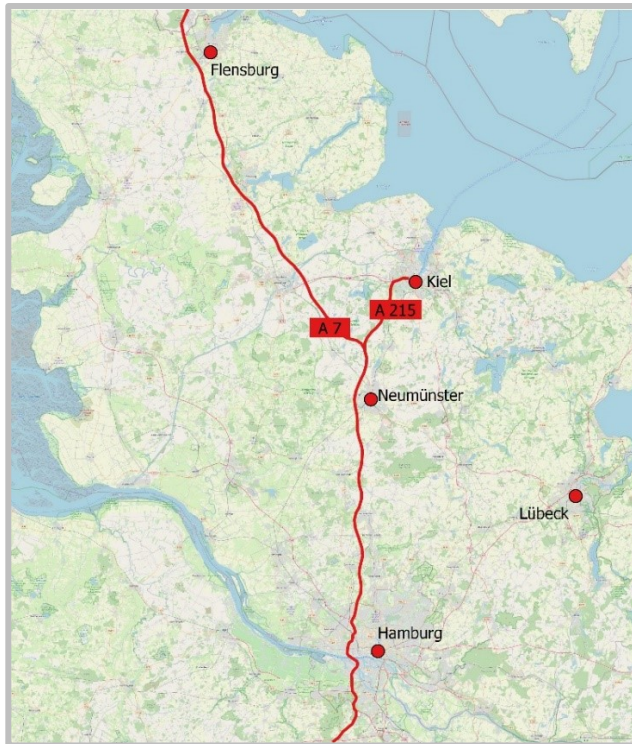
Mit einem Grundsatzbeschluss der Ratsversammlung zum Masterplan Mobilität ist die Arbeit an der Mobilitätswende in Neumünster bei weitem nicht getan. Es ist nur der erste Schritt hin zu einer in ihrer Mobilität und Lebensqualität gestärkten Stadt. Der politische Beschluss markiert jedoch den Startpunkt zur Umsetzung des Masterplans. Die konzeptionierten Handlungsansätze und Strategien müssen durch die Verwaltung in den kommenden Jahren, in Zusammenarbeit mit den politischen Gremien sowie der Stadtgesellschaft, vorangetrieben werden, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dazu wird empfohlen den begleitenden Projektbeirat weiterhin aufrecht zu erhalten und im Zusammenhang mit der Umsetzung des Masterplans regelmäßig zu beteiligen. Neben der verwaltungsinternen Kommunikation zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts bedarf es auch einer regelmäßigen Abstimmung mit den umliegenden Kommunen, um auch die Stadtgrenzen-überschreitende Mobilität mit alternativen Verkehrsmitteln zu stärken und die jeweilige Infrastruktur entsprechend auf- bzw. auszubauen. Eine dahingehende Kommunikations- bzw. Abstimmungsstruktur sollte sowohl auf Ebene der Verwaltung als auch auf politischer Ebene eingerichtet und mit regelmäßigen Terminen aufrechterhalten werden.

8 Anhang

8.1 Räumliche Lage des Untersuchungsraums

Neumünster ist eine kreisfreie Stadt mit 79.905 Einwohner*innen (Stand 31.12.2020) und liegt in der Mitte Schleswig-Holsteins etwa 30km von Kiel und 60km von Hamburg entfernt an der Bundesautobahn A7. Es grenzt an die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön im Norden sowie den Kreis Segeberg im Süden. Neumünster gehört zur Metropolregion Hamburg.

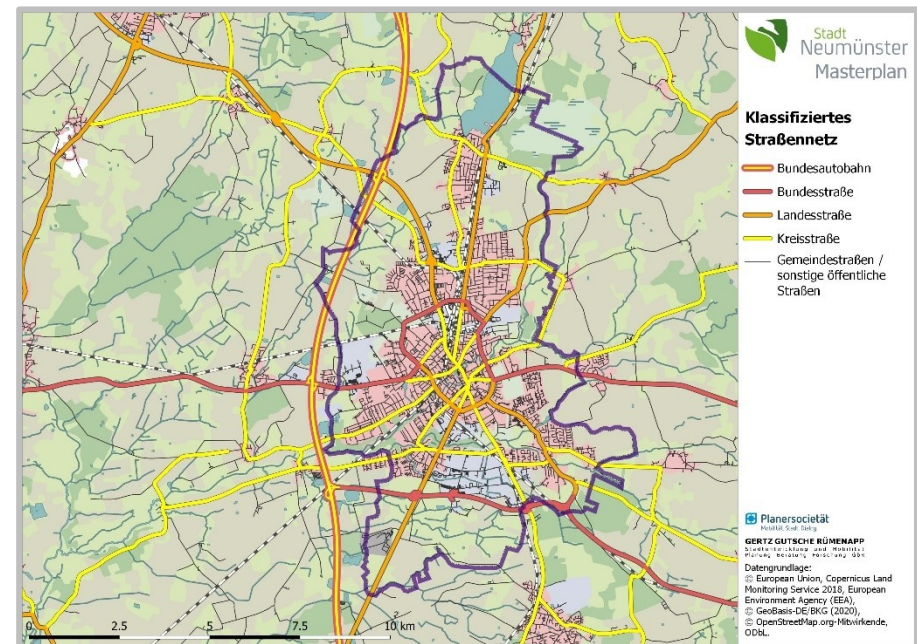
Abbildung 36: Lage Neumünsters



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)

In alle Himmelsrichtungen bestehen Verbindungen mit dem Schienenpersonenfern- oder -nahverkehr (SPNV) sowie mit dem Pkw über Bundesfernstraßen. In Nord-Süd-Richtung liegt Neumünster an der Bundesautobahn A7 (Hamburg-Flensburg/A215 Kiel). In West-Ost-Richtung durchquert die Bundesstraße B430 die Stadt mittig. Weiter südlich führt die B205 durch die Stadtteile Gadeland und Wittorf in ihrer Funktion als Verbindungsstraße zwischen der A7 und der A21. Darüber hinaus führen mehrere Landes- und Kreisstraßen durch bzw. nach Neumünster. Die L323 bildet zusammen mit der B430 einen Ring um die Stadtmittte.

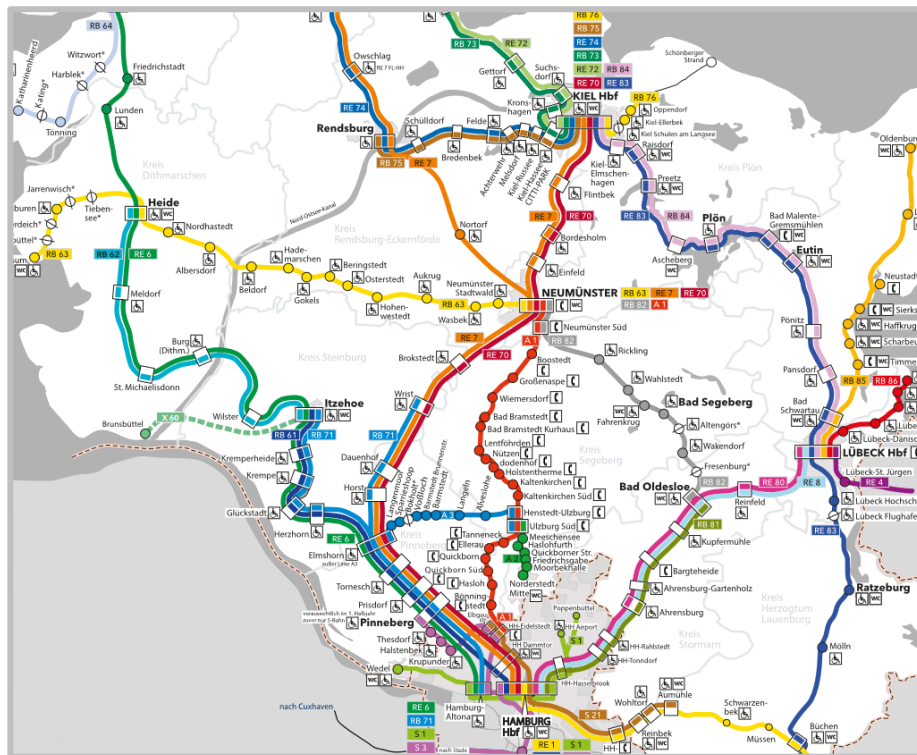
Abbildung 37: Klassifiziertes Straßennetz Neumünster



Quelle: eigene Darstellung und OSM

Neumünster ist außerdem ein wichtiger Knotenpunkt im Bahnverkehr. Die Linien RE7 und RE70 von Hamburg nach Kiel bzw. Flensburg treffen hier auf die Linie RB63 nach Büsum und die Linie RB82 nach Bad Segeberg/ Bad Oldesloe. Außerdem ist Neumünster Endhaltestelle der AKN A1 von Hamburg-Eidelstedt. Und schließlich liegt Neumünster auf den Fernverkehrsstrecken von Kiel über Hamburg bis nach Basel (Linie 20) oder München (Linie 25).

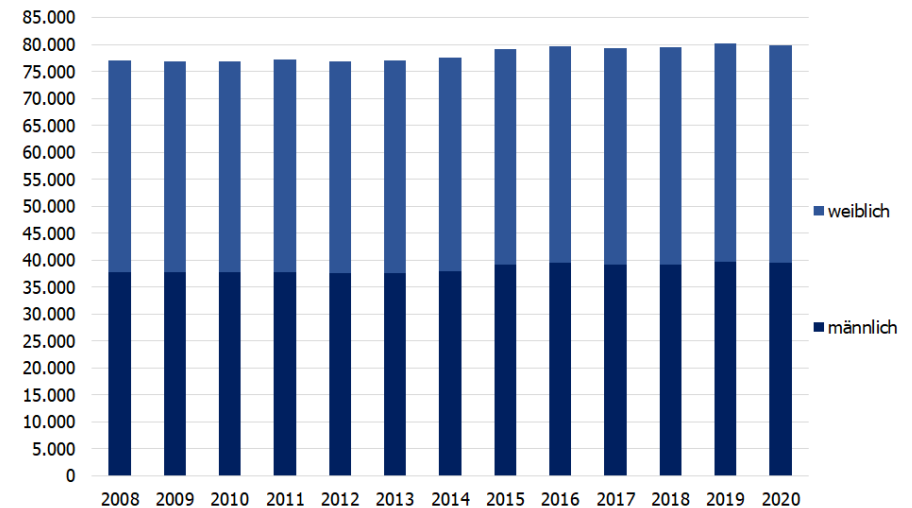
Abbildung 38: Liniennetzplan NAH-SH



Quelle: www.nah.sh

Die Bevölkerungsentwicklung in Neumünster seit dem Jahr 2008 ist relativ konstant. Es ist bloß ein leichter Anstieg von ca. 3.000 Personen zu verzeichnen. Wobei im Jahr 2019 mit knapp über 80.000 die höchste Einwohnerzahl verzeichnet wurde.

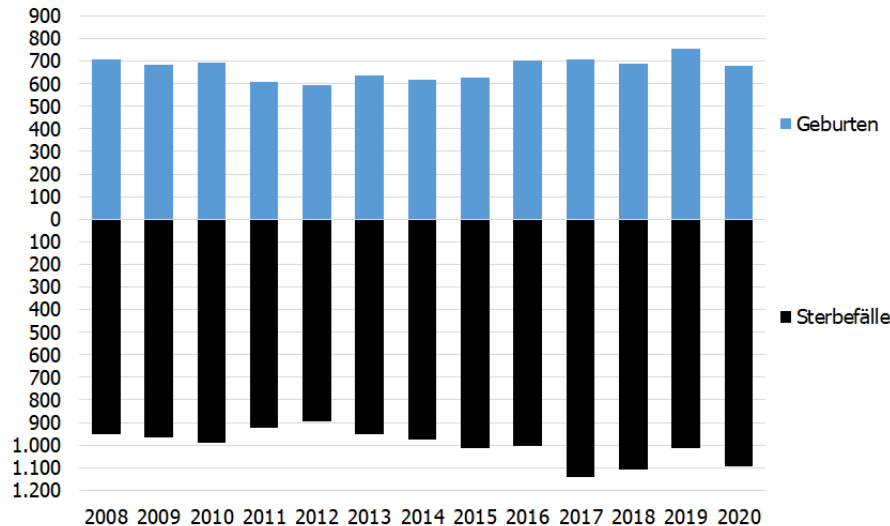
Abbildung 39: Bevölkerungsentwicklung Neumünsters von 2008-2020



Quelle: Daten: © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2022

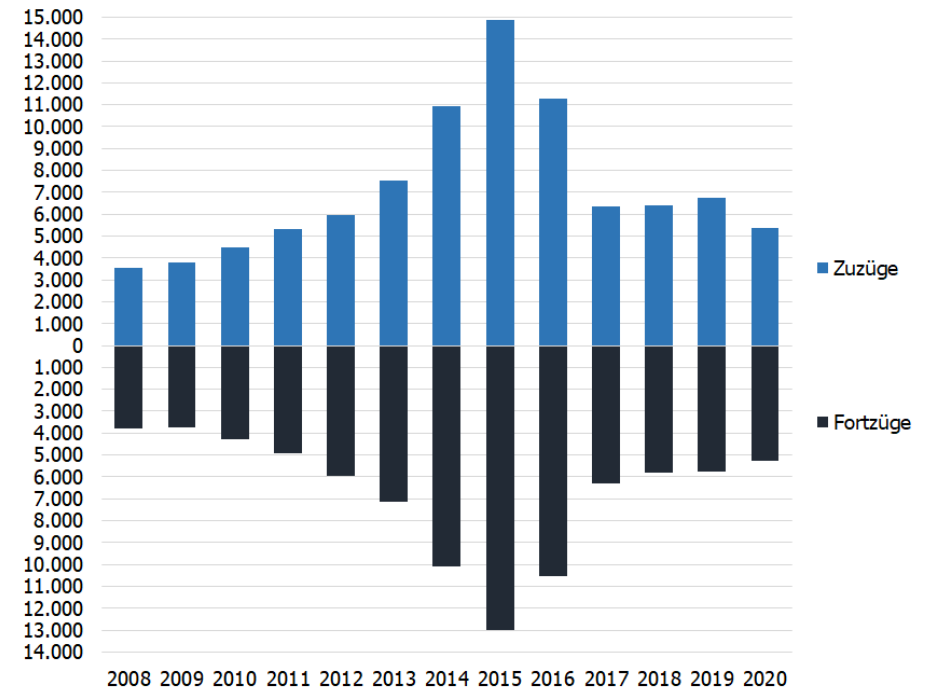
Die natürliche Bevölkerungsbewegung ist insgesamt rückläufig, d.h. es sterben in Neumünster mehr Personen als geboren werden. Doch aufgrund leichter Wanderungsgewinne lässt sich diese Entwicklung auffangen, so dass die Bevölkerungsentwicklung insgesamt nicht rückläufig ist (vgl. Abbildung 40 und Abbildung 41). Der starke Anstieg der Zu- und Fortzüge in den Jahren 2014 bis 2016 ist auf die Flüchtlingswelle aus Syrien, dem Irak und Afghanistan zurückzuführen.

Abbildung 40: Natürliche Bevölkerungsentwicklung Neumünsters von 2008-2020



Quelle: Daten: © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2022

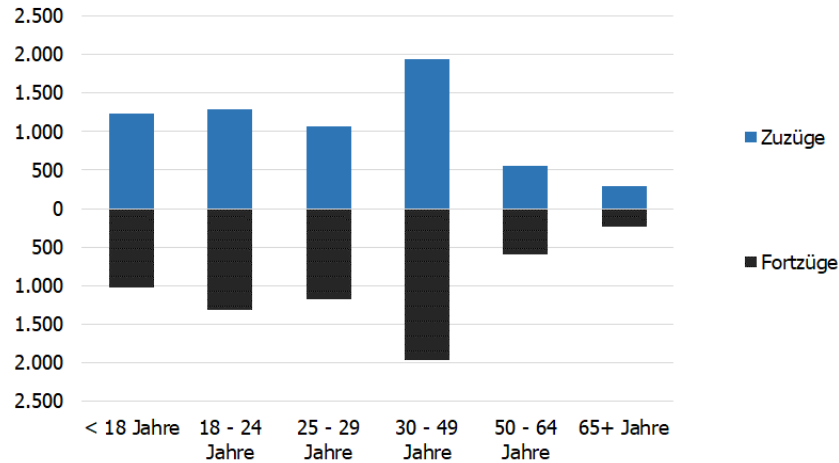
Abbildung 41: Wanderungsbewegungen über die Gemeindegrenzen Neumünsters von 2008-2020



Quelle: Daten: © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2022

Eine Differenzierung der Wanderungsbewegungen im Jahr 2020 nach Altersgruppen zeigt, dass vor allem die 30- bis 49-Jährigen am mobilsten sind, gefolgt von der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen – dies gleichermaßen in den Fortzügen aus wie auch den Zuzügen nach Neumünster. Im Alter der über 65-Jährigen ist die Zahl der Umziehenden zwar sehr viel geringer, jedoch überwiegen in dieser Altersgruppe vor allem die Zuzüge nach Neumünster denen der Fortzüge.

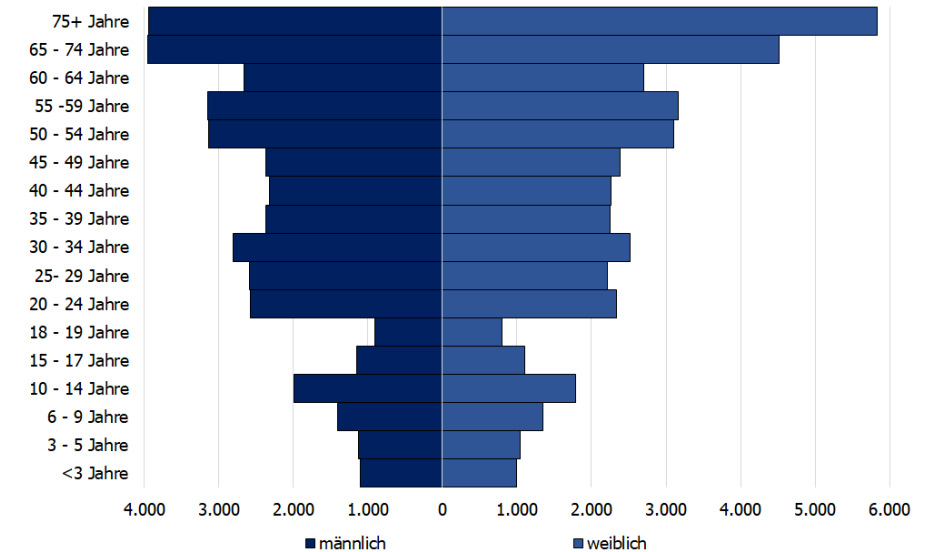
Abbildung 42: Wanderungsbewegungen in Neumünster im Jahr 2020 nach Altersgruppen



Quelle: Daten: © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2022

Die Alterspyramide (vgl. Abbildung 43) zeigt, dass der Anteil der über 65-Jährigen in Neumünster tatsächlich der größte ist. Dies hat natürlich auch mit dem generellen Phänomen der Überalterung zu tun und ist nicht nur in Neumünster auffällig.

Abbildung 43: Bevölkerungspyramide Neumünster 2020

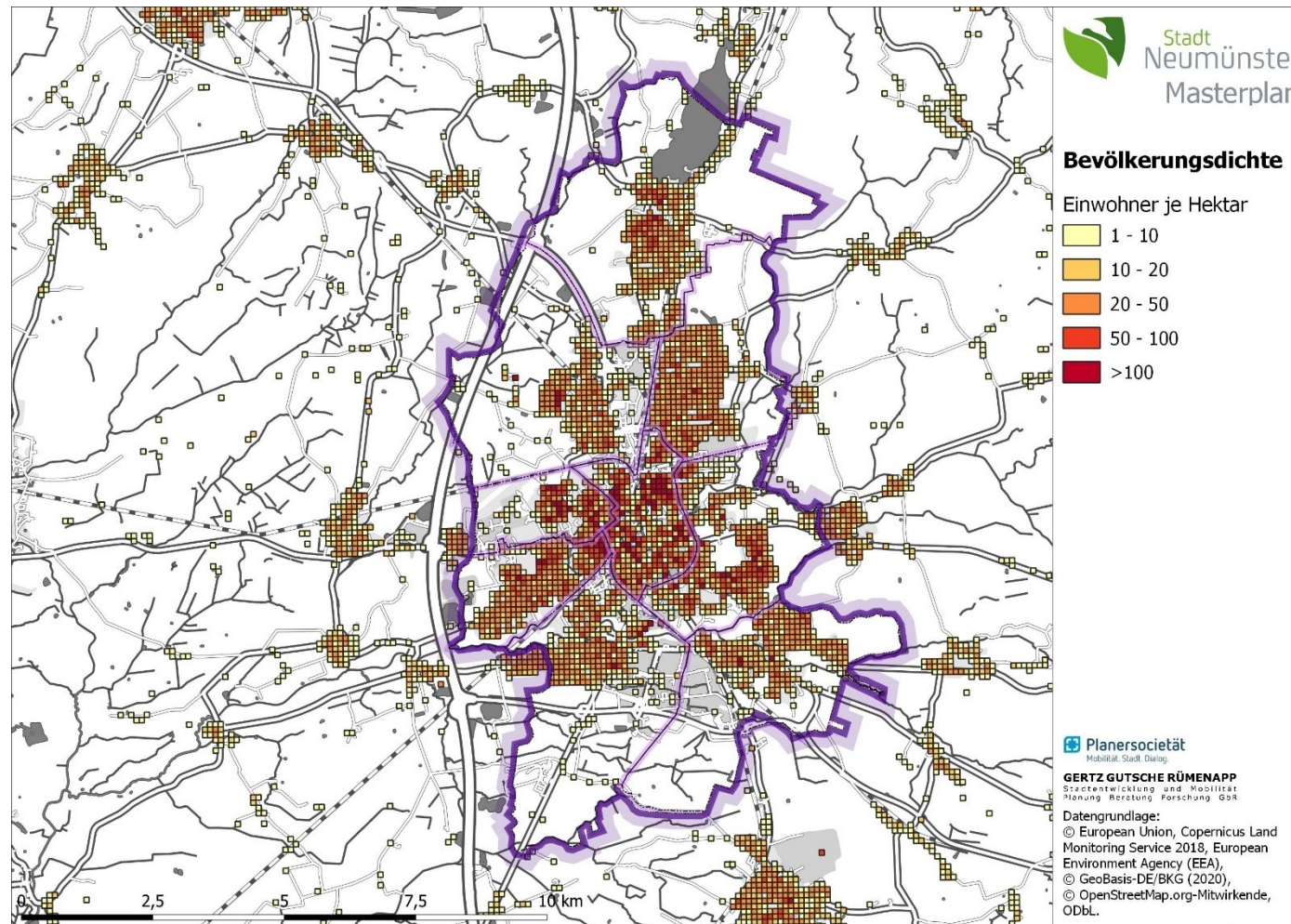


Quelle: Daten: © Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2022

Neumünster besteht aus den neun Stadtteilen Einfeld, Gartenstadt und Tungendorf im Norden, Böcklersiedlung-Bughagen, Faldera, Stadtmitte und Brachenfeld-Ruthenberg in der Mitte sowie Wittorf und Gadeland im Süden.

Die Bevölkerungsdichtekarte auf der folgenden Seite zeigt, dass die meisten Gebiete mit einer Einwohnerdichte von mehr als 100 Einwohner*innen je Hektar in der Mitte Neumünsters zu finden sind und hier vor allem in den Stadtteilen Stadtmitte und Böcklersiedlung-Bughagen. Aber auch im Stadtteil Brachenfeld-Ruthenberg und im östlichsten Teil des Stadtteils Faldera gibt es einige Siedlungen mit Mehrfamilienhäusern und dementsprechend höheren Einwohnerdichten. In den übrigen Gebieten Neumünsters dominieren meist Ein- bis Zweifamilienhäuser.

Abbildung 44: Bevölkerungsdichtekarte

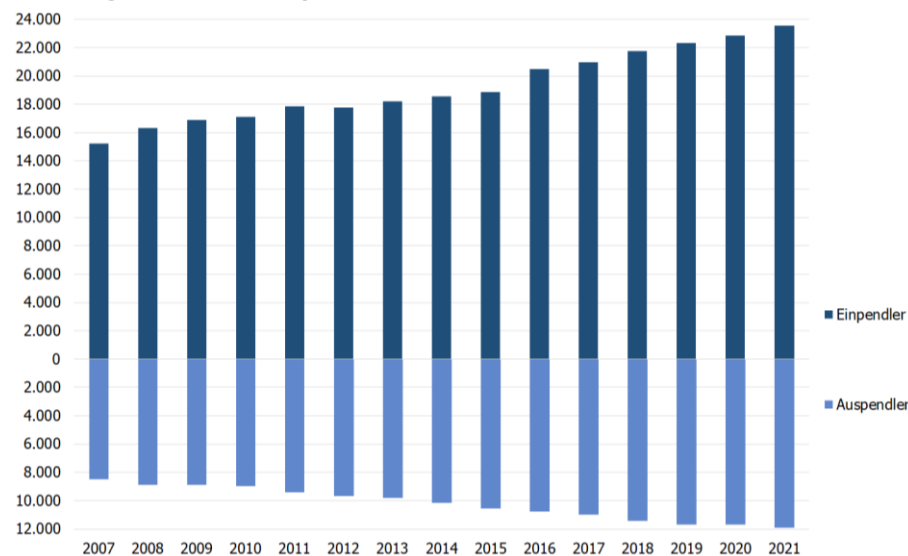


8.2 Stadt-Umland-Mobilität

Aufgrund seiner zentralen Lage und seiner Eigenschaft als Verkehrsknotenpunkt ist Neumünster ein bedeutendes Wirtschaftszentrum.

Untenstehendes Diagramm verdeutlicht Neumünsters Funktion als Wirtschaftszentrum. Die Zahl der Einpendelnden nach Neumünster ist fast doppelt so hoch wie die Zahl der Auspendelnden. Seit 2007 hat sich die Zahl der Einpendler*innen von rund 15.000 auf 23.000 erhöht – die der Auspendler*innen von 8.000 auf ca. 12.000.

Abbildung 45: Ein- und Auspendler Neumünsters von 2007-2021

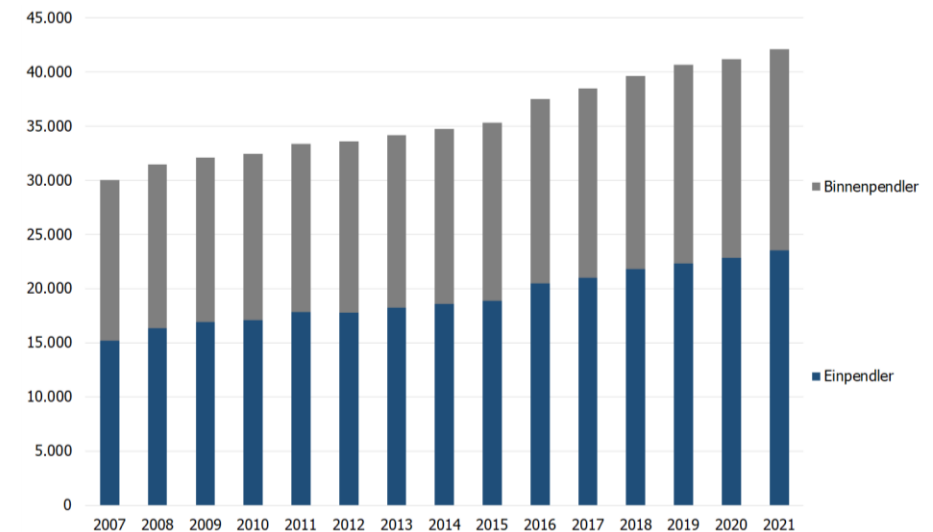


Quelle: Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Insgesamt gab es im Jahr 2021 ca. 42.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Neumünster (s. Abbildung 46), wobei die Zahl der Binnenpendler*innen geringer ist als die Zahl der Einpendler*innen und

außerdem seit 2007 weniger stark – nämlich um ca. 25% auf etwa 18.500 im Jahr 2021 – angestiegen ist.

Abbildung 46: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Neumünster (Einpendler + Binnenpendler)

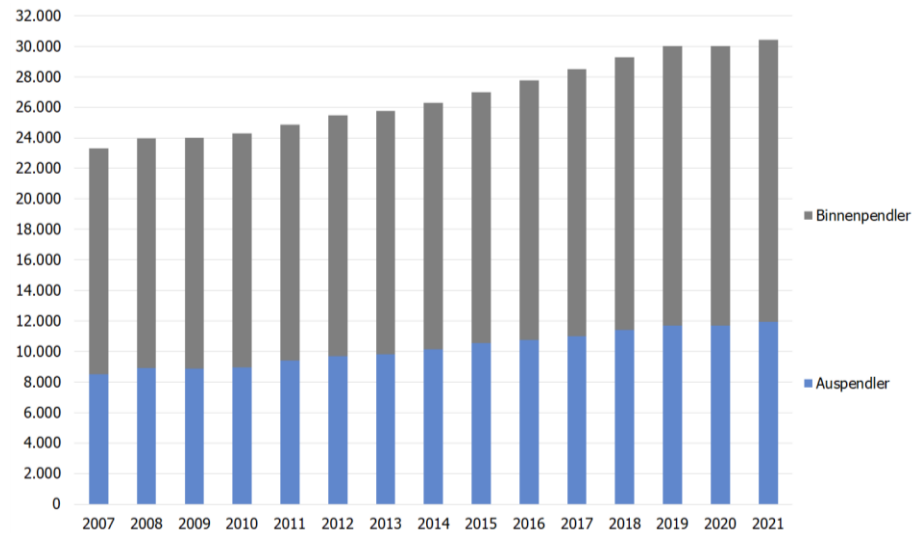


Quelle: Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abbildung 47 stellt die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort Neumünster dar. Die Gesamtzahl lag im Jahr 2021 bei ca. 30.000 Beschäftigten und ist seit 2007 um ca. 30% angestiegen. Nur im Jahr 2020 gab es eine kurze Stagnation, was aber wahrscheinlich mit den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zusammenhängt.

Die meisten der insgesamt 11.676 Auspendelnden Neumünsters arbeiteten im Jahr 2020 in Kiel (2.103 Auspendelnde) und Hamburg (1.612 Auspendelnde), gefolgt von Kaltenkirchen (529 Auspendelnde), Bordesholm (368 Auspendelnde) und Bad Bramstedt (290 Auspendelnde).

Abbildung 47: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort Neumünster (Auspendler + Binnenpendler)



Quelle: Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Die Wohnorte der Einpendelnden liegen zu einem großen Teil in direkter Nachbarschaft zu Neumünster. Zwar liegt an erster Stelle auch hier Kiel mit 1.984 Personen, die im Jahr 2020 täglich nach Neumünster einpendelten, doch an zweiter Stelle liegt bereits die Nachbargemeinde Boostedt mit 786 Einpendelnden. Hamburg liegt erst an dritter Stelle mit 757 Einpendelnden. Auch die Gemeinden Nortorf (470 Einpendelnde), Bönebüttel (459 Einpendelnde), Wasbek (441 Einpendelnde) und Padenstedt (416 Einpendelnde) sind bevorzugte Wohnorte der in Neumünster sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Abbildung 48: Arbeitsorte der Auspendelnden Neumünsters im Jahr 2020 (ab 30 Auspendelnde)

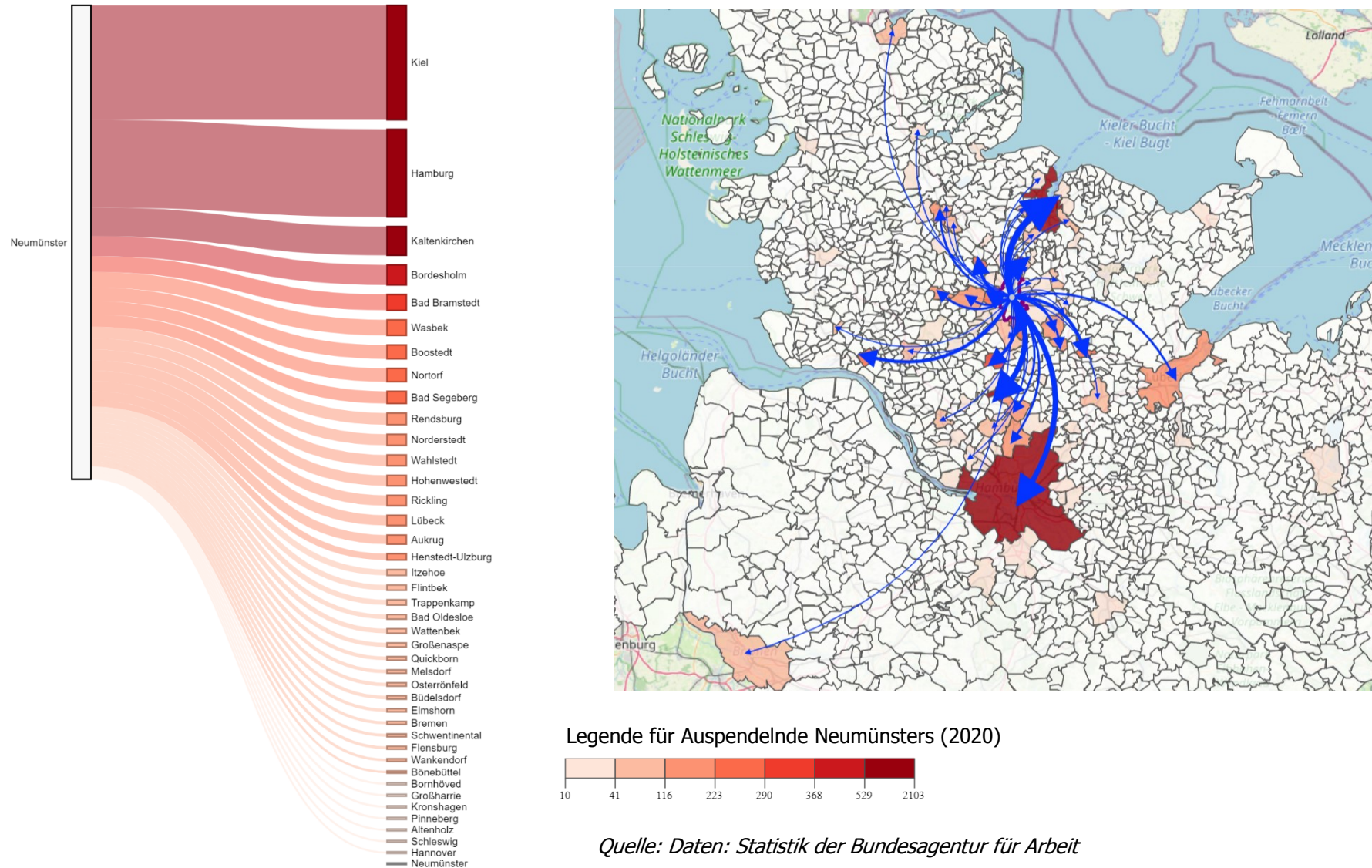
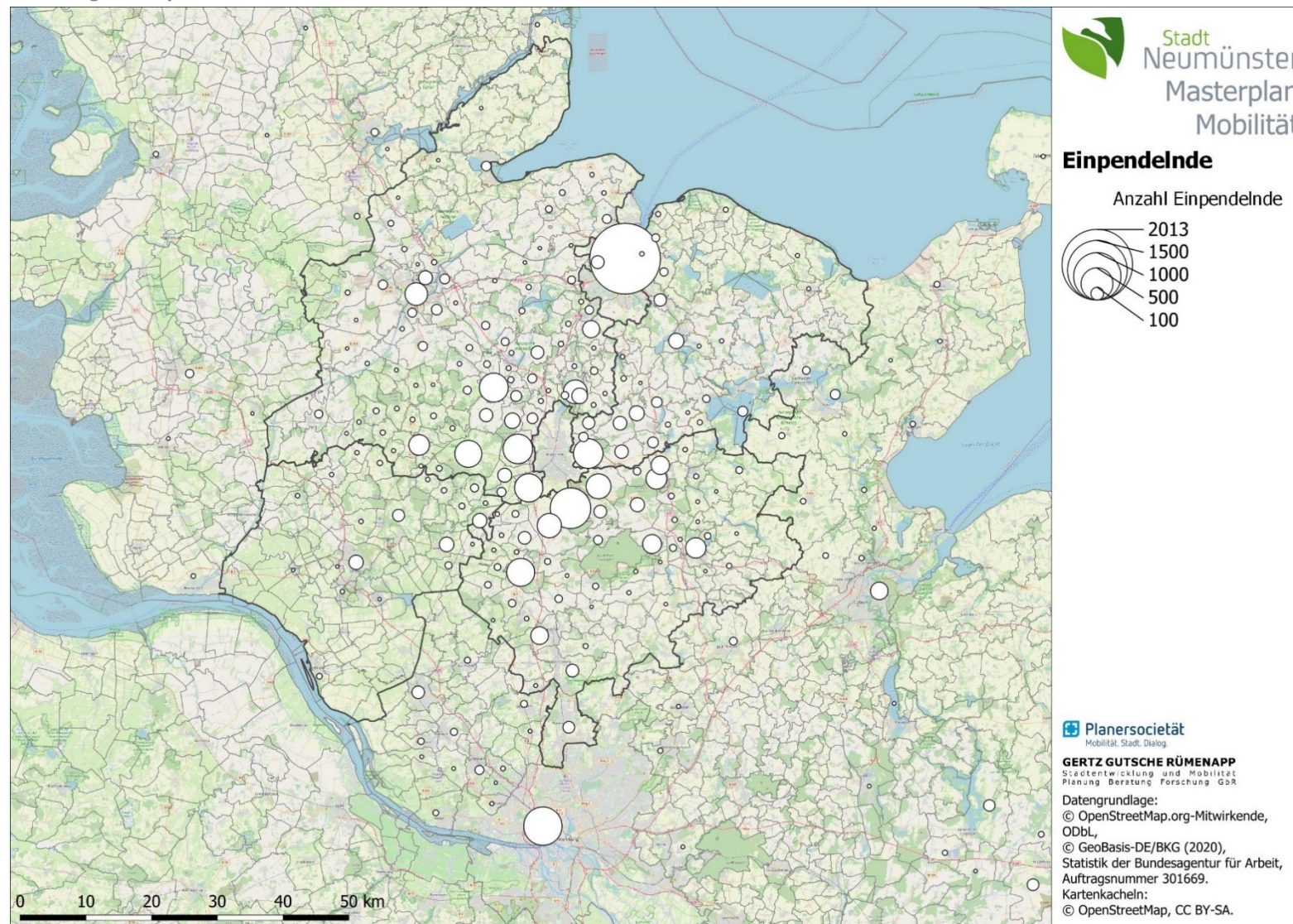


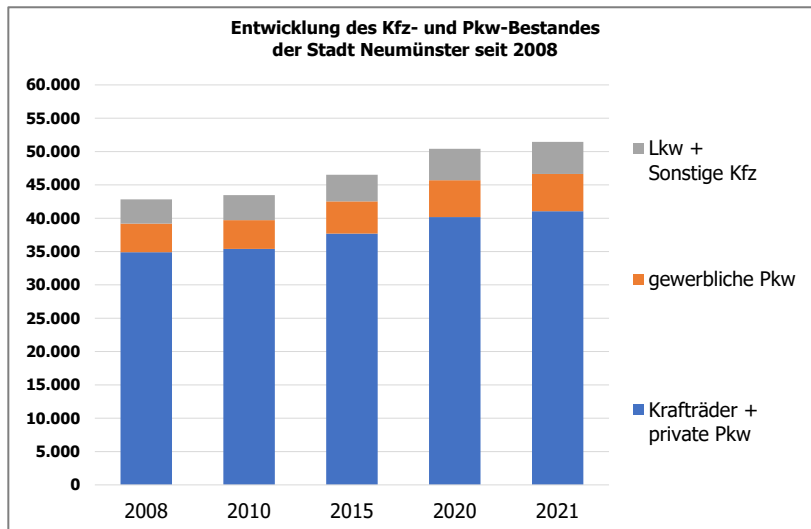
Abbildung 49: Einpendelnde nach Neumünster im Jahr 2020



8.3 Mobilitätskennzahlen und Mobilitätsverhalten

Entsprechend dem Bundestrend hat auch in Neumünster der Kfz- und Pkw-Bestand in den letzten Jahren stetig zugenommen (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 50: Entwicklung des Kfz-Bestandes der Stadt Neumünster seit 2008



Quelle: eigene Darstellung nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes¹⁷

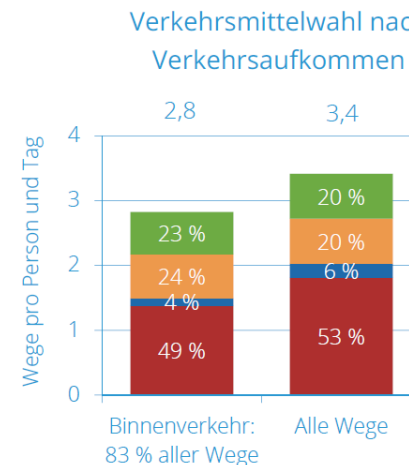
Die Stadt Neumünster nimmt regelmäßig an der Befragung „Mobilität in Städten“ (SrV) teil. Daher folgen an dieser Stelle ergänzend zu den Aussagen in Kapitel 3 weitere Kennzahlen und Informationen zum Mobilitätsverhalten der Neumünsteranerinnen und Neumünsteraner.

Die Betrachtung der Mobilitätskennzahlen aus der SrV-Befragung zeigt, dass Neumünster im Vergleich zu anderen Städten der gleichen Größenordnung

einen hohen Kfz-Verkehrsanteil und einen sehr niedrigen ÖV-Anteil am Modal Split aufweist. Auch die Zahl der privaten Pkw/ Dienstwagen pro Haushalt ist mit 1,2 in Neumünster vergleichsweise hoch. Zum Vergleich: Der Wert für die Privat-/Dienst-Pkw pro Haushalt liegt für die SrV-Städtegruppe „Oberzentrum bis unter 500.000 EW flach“ bei 0,94.¹⁸ Gegenüber der SrV-Erhebung 2013 konnte für Neumünster zudem ein weiterer Anstieg der privaten Pkw/Dienstwagen von 1,1, auf 1,2 pro Haushalt in 2018 beobachtet werden. Dies hat auch Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr, da die Fahrzeuge nicht immer auf privaten Grundstücken, sondern vielmehr im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.¹⁹

Es folgen weitere Mobilitätskennzahlen aus der SrV-Befragung 2018:

Abbildung 51: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen (SrV 2018)



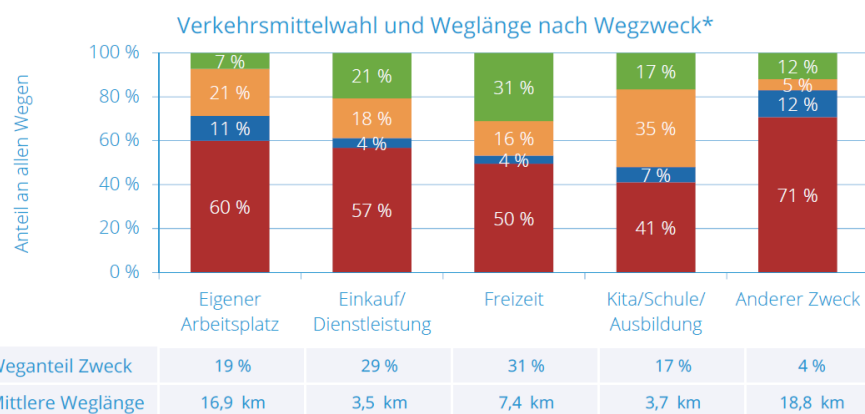
Quelle: Mobilitätssteckbrief für Neumünster der SrV 2018²⁰

¹⁷ © Kraftfahrt-Bundesamt – Flensburg: Fahrzeugzulassungen (FZ) der entsprechenden Jahre, Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0

¹⁸ SrV-Städtevergleich 2018

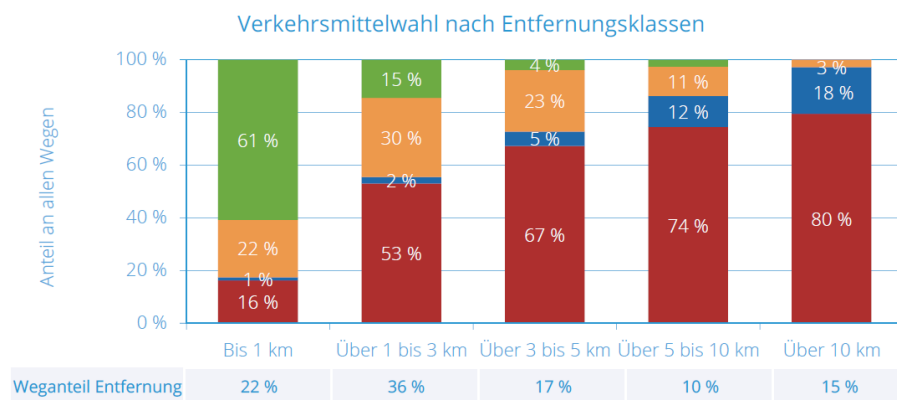
¹⁹ vgl. auch Mobilitätssteckbriefe für Neumünster 2013 und 2018, Abbildung 15 und Fußnote 18

²⁰ TU Dresden: System repräsentativer Verkehrsbefragungen „Mobilität in Städten 2018“, Mobilitätssteckbrief für Neumünster, S. 4, Nov. 2019



*Hinweis: Wegen zur eigenen Wohnung wurde der Zweck der vorangegangenen Aktivität zugeordnet.

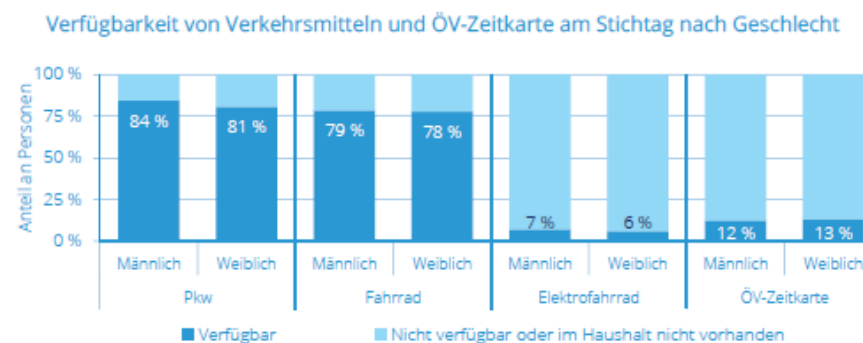
Quelle: Mobilitätsstreckbrief für Neumünster der SrV 2018²¹



Hinweis: Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

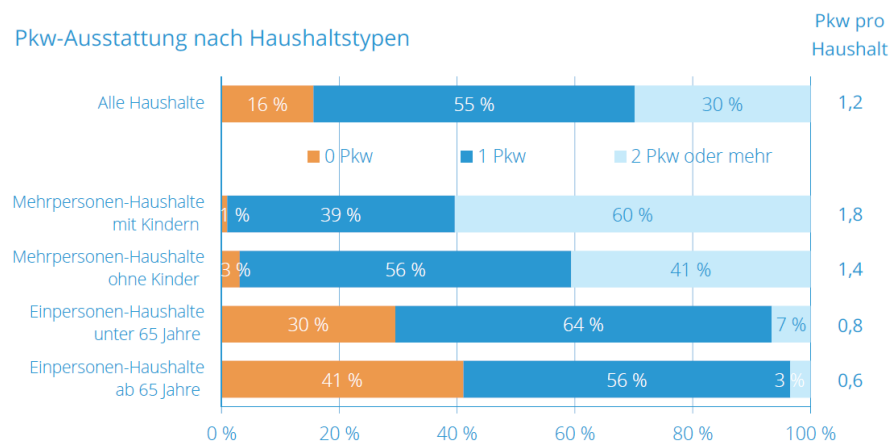
Quelle: Mobilitätsstreckbrief für Neumünster der SrV 2018²²

Abbildung 52: Verkehrsmittelverfügbarkeit und ÖV-Zeitkarte (SrV 2018)



Quelle: Mobilitätsstreckbrief für Neumünster der SrV 2018²³

Abbildung 53: Pkw-Ausstattung nach Haushaltstypen (SrV 2018)



Quelle: Mobilitätsstreckbrief für Neumünster der SrV 2018²⁴

²¹ ebenda, S. 4

²² ebenda, S. 4

²³ ebenda, S. 3

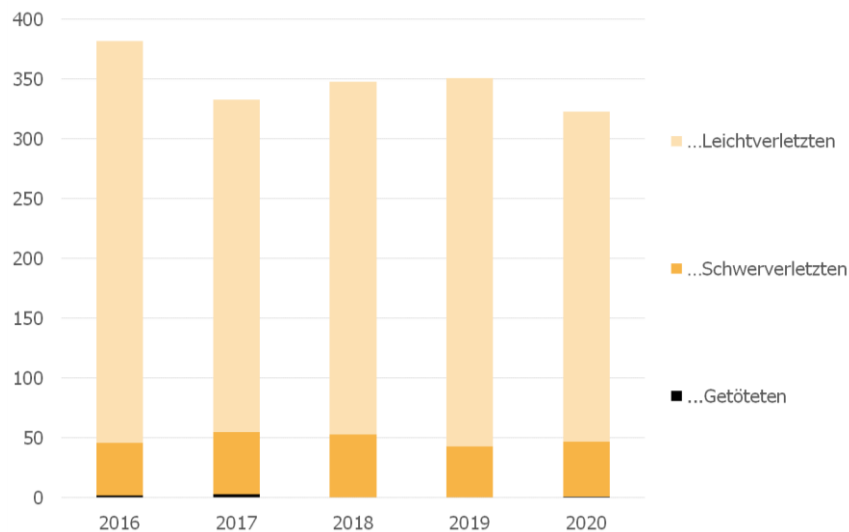
²⁴ ebenda, S. 5

8.4 Verkehrssicherheit

Unfallanalyse in Neumünster

Zur Analyse des Unfallgeschehens wurden für die Jahre 2016 - 2020 die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamts ausgewertet. Der Unfallatlas führt alle Unfälle mit Personenschaden in den genannten Zeiträumen auf. Die Auswertung des Unfallatlas für Neumünster ergibt zwischen 2016 und 2020 insgesamt 1.737 Unfälle innerhalb des Stadtgebiets (ausgenommen sind Unfälle auf der A7 und auf der autobahnähnlichen Bundesstraße B205). Die höchste Zahl von über 382 Unfällen gab es dabei im Jahr 2016. Insgesamt wurden im oben genannten Zeitraum bei 1.493 Unfällen Personen leicht verletzt, bei 238 Unfällen Personen schwer verletzt und es gab in den 5 betrachteten Jahren bei sechs Unfällen mindestens einen Getöteten (vgl. Abbildung 54).

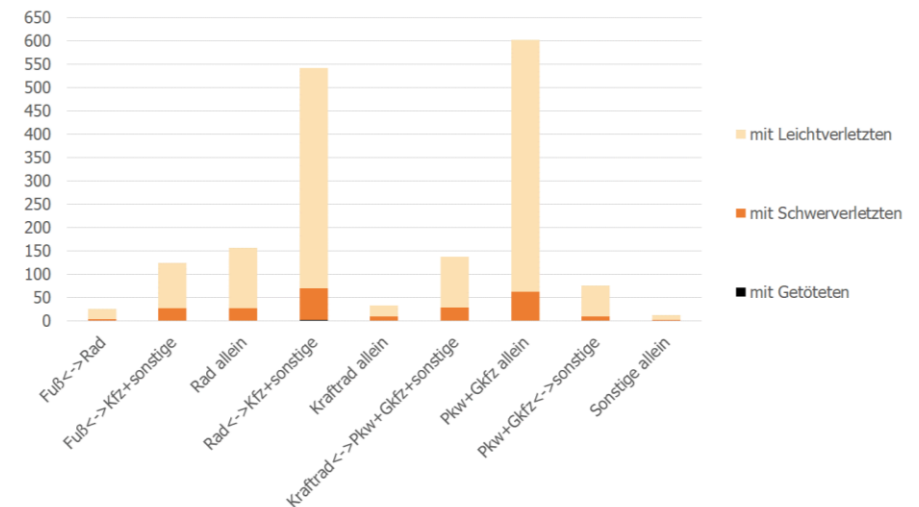
Abbildung 54: Unfälle in Neumünster der Jahre 2016 - 2020 mit...



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

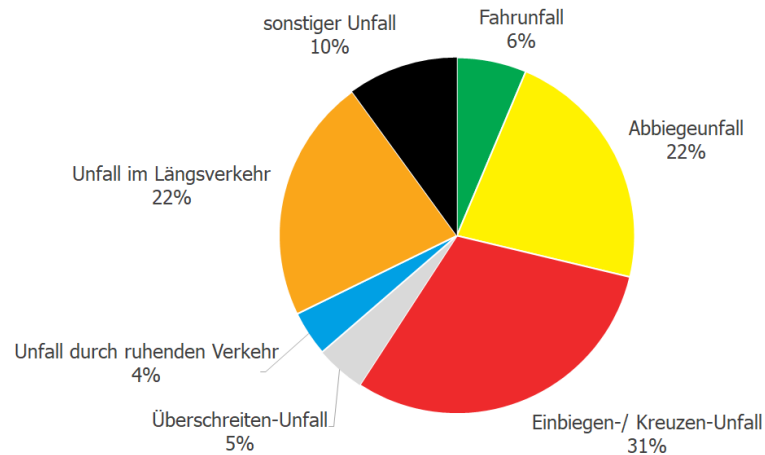
Abbildung 55 zeigt, dass die meisten Unfälle in den Begegnungsfällen zwischen zwei Pkws/GKfzs oder als Alleinunfall in dieser Gruppe passieren. GkFz bezeichnet die Unfälle, bei denen mindestens ein Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t beteiligt war. Aber auch die Begegnungssituation zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr führt zu einer großen Zahl an Unfällen im Stadtgebiet Neumünsters. Dieser Begegnungsfall ist mit knapp 550 Unfällen zwischen 2016 und 2020 die zweitgrößte Kategorie.

Abbildung 55: Unfälle der Jahre 2016 - 2020 in Neumünster nach Beteiligungsarten (differenziert nach Schwere)



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Abbildung 56: Anteil der Unfälle (2016 – 2020) in Neumünster nach Unfalltyp

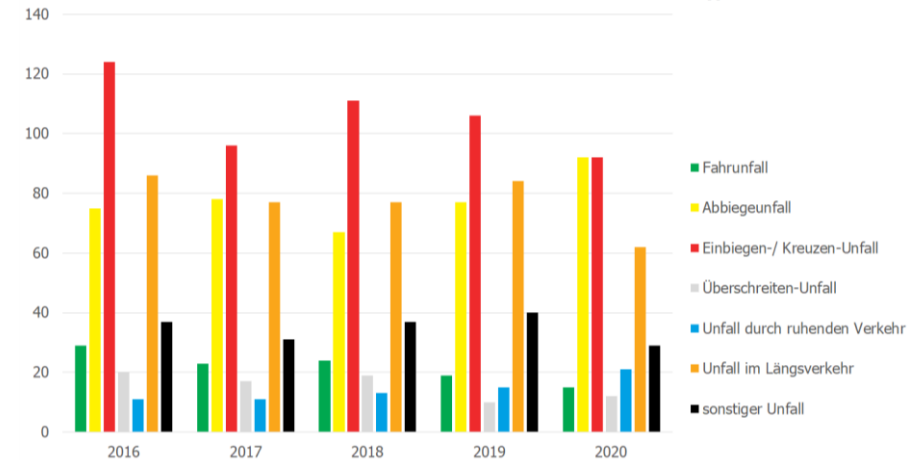


Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Die Situation, bei der die meisten Unfälle passieren, ist, wenn wartepflichtige Fahrzeuge in eine Straße einbiegen bzw. diese kreuzen und es dort zu einem Konflikt mit einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug kommt. In den Jahren 2016 – 2020 geschahen im Stadtgebiet Neumünsters insgesamt 529 sogenannter Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle, das sind 31% aller Unfälle (vgl. hierzu Abbildung 56). Bei Abbiege-Unfällen kommt das Fahrzeug von einer übergeordneten Straße und fährt in eine untergeordnete Straße. Auch diese Unfallsituation ist in Neumünster mit 389 Unfällen in dem Zeitraum sehr häufig (22% aller Unfälle). Beide Typen betreffen vor allem Kreuzungen, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten. Zusammen ergeben sie über die Hälfte aller Unfälle in Neumünster.

Unfälle im Längsverkehr, d. h. Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, liegen in Neumünster mit 386 Unfällen zwischen 2016 und 2020 an dritter Stelle.

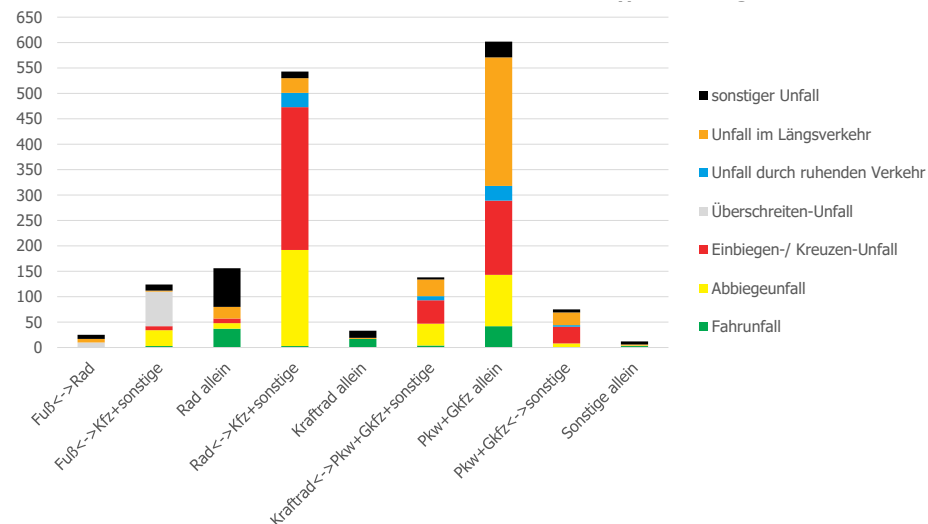
Abbildung 57: Unfälle in den Jahren 2016 - 2020 in Neumünster nach Unfalltyp



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Aus Abbildung 57 wird ersichtlich, dass die Zahl der Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle im Laufe der Jahre im Einklang mit dem generellen leichten Rückgang der Unfälle in Neumünster etwas gesunken ist. Stattdessen ist die Zahl der Abbiegeunfälle von 2016 bis 2020 von 75 auf 92 Unfälle pro Jahr gestiegen.

Abbildung 58: Unfälle der Jahre 2016 - 2020 in Neumünster nach Beteiligungsarten
(differenziert nach Unfalltyp)



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Abbildung 58 verdeutlicht, dass gerade bei den Unfällen im Begegnungsfall Fahrrad – Kfz die Zahl der Einbiegen- / Kreuzen-Unfälle und Abbiegeunfälle sehr hoch ist. Fast 90% aller Unfälle zwischen Fahrrad und Kfz gehen auf diese beiden Unfalltypen zurück. Dagegen dominieren im Begegnungsfall „Pkw+GkFz allein“ die Zahl der Unfälle im Längsverkehr.

Die nachfolgenden Karten (Abbildung 59 bis Abbildung 60) zeigen die räumliche Verteilung der Unfälle Neumünsters nach Unfallschwere und Unfalltyp.

Abbildung 59: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfallschwere

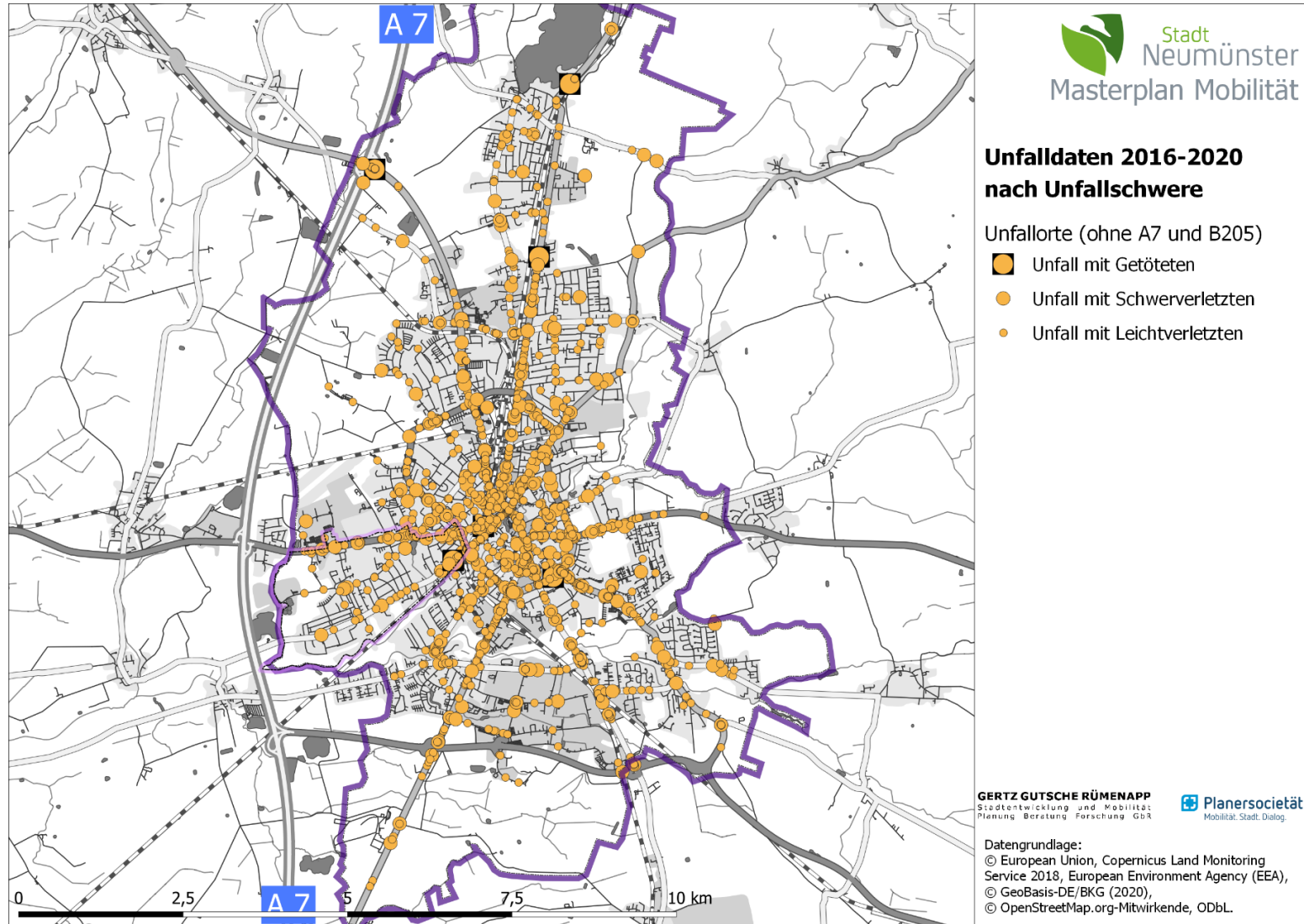
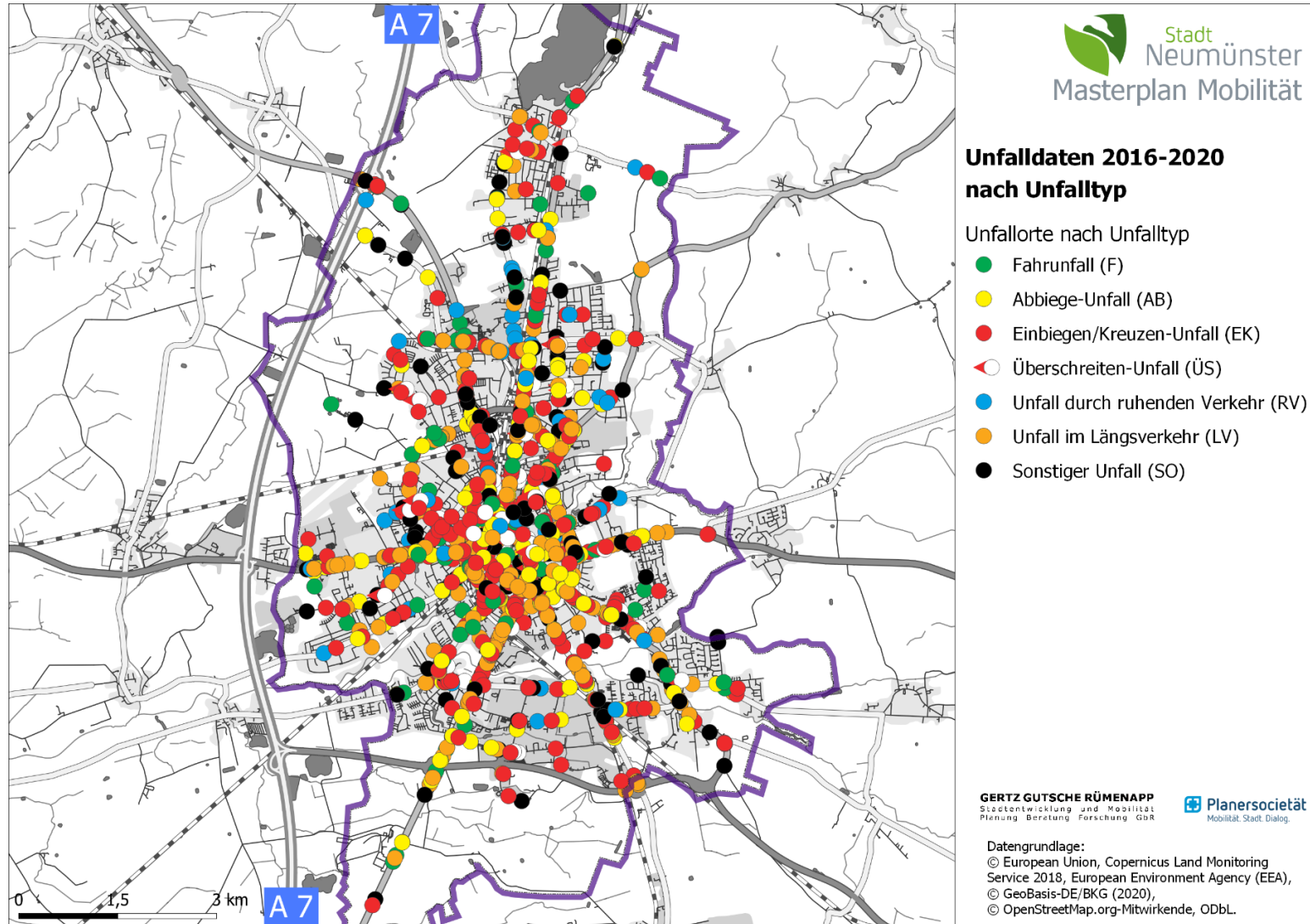


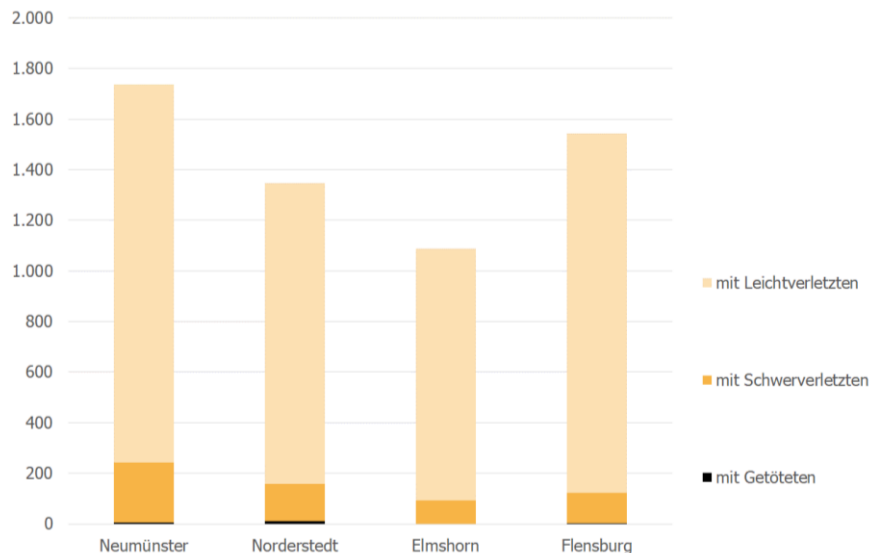
Abbildung 60: Unfälle 2016 - 2020 nach Unfalltyp



Vergleich des Unfallgeschehens Neumünsters mit anderen Städten in Schleswig-Holstein

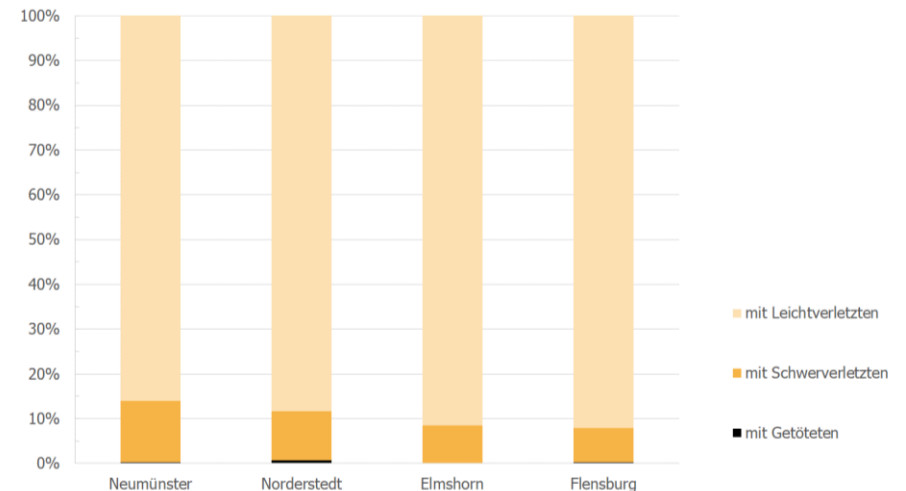
Ein Vergleich des Unfallgeschehens Neumünsters mit den Städten Norderstedt, Elmshorn und Flensburg zeigt, dass insgesamt in Neumünster zwischen 2016 und 2020 die meisten Unfälle geschehen sind (s. Abbildung 61). Rund 200 Unfälle verzeichnet Neumünster mehr als Flensburg im gleichen Zeitraum. Und auch gegenüber der von der Einwohnerzahl vergleichbaren Stadt Norderstedt sind in Neumünster rund 390 Unfälle mehr passiert. Auch ist der Anteil der Schwerverletzten mit 14% in Neumünster im Vergleich zu 11% in Norderstedt und jeweils 8% in Elmshorn und Flensburg sehr hoch (vgl. Abbildung 62).

Abbildung 61: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elmshorn und Flensburg nach Unfallschwere



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Abbildung 62: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elmshorn und Flensburg nach Unfallschwere [in %]

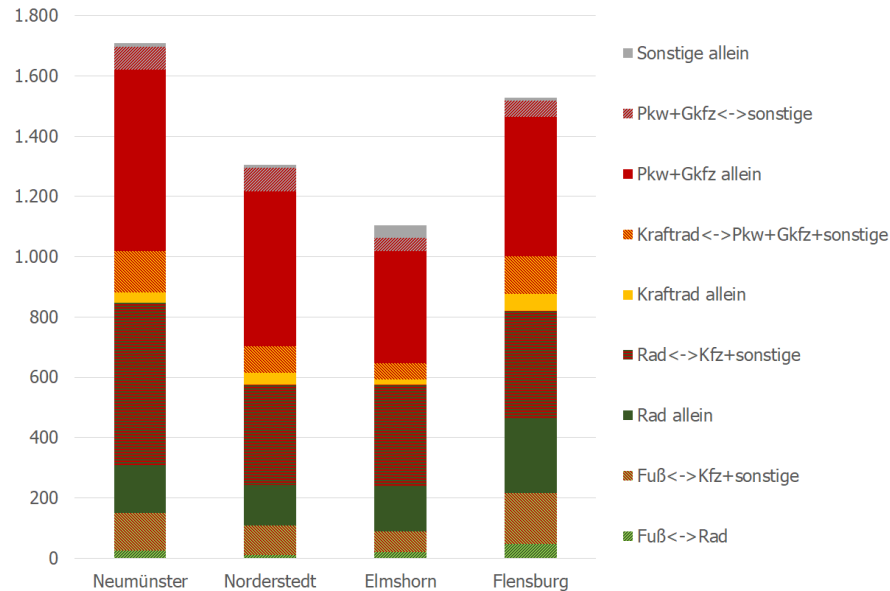


Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Abbildung 63 zeigt, dass in Neumünster die Zahl der Unfälle zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr im Zeitraum 2016 – 2020 auch im Vergleich zu den anderen Städten sehr hoch ist. Gleiches gilt für die Zahl der Unfälle in der Konstellation „Pkw+GKfz allein“, letztere Kategorie betrifft zum einen tatsächliche Alleinunfälle ohne Fremdverschulden aber auch Unfälle zwischen beispielsweise zwei Pkws oder einem Pkw und einem GKfz. In Neumünster und auch in Elmshorn liegen die beiden Kategorien „Pkw+GKfz allein“ und „Rad gegen Kfz“ sehr nah beieinander. Das heißt, dass der Anteil der Unfälle zwischen Radfahrenden und Kfz-Verkehr höher ist als in Norderstedt oder Flensburg.

In Flensburg passieren dagegen die meisten Unfälle zwischen einem oder mehreren Radfahrenden.

Abbildung 63: Vergleich der Unfälle (2016 - 2020) in Neumünster, Norderstedt, Elms-
horn und Flensburg nach Beteiligungskonstellationen

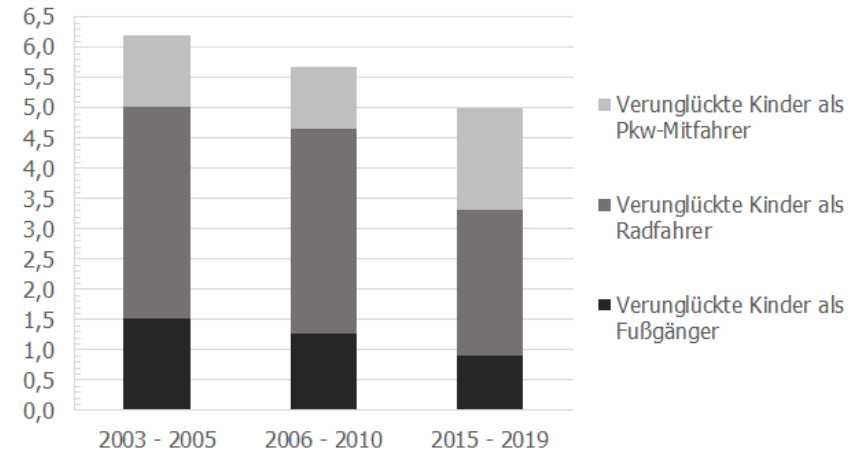


Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt, eigene Auswertungen

Analyse der Kinderunfälle

Bei der Analyse der Kinderunfallentwicklung zeigt sich, dass sich insgesamt die Zahl der Kinderunfälle in Neumünster seit 2003 zwar verbessert hat (vgl. Abbildung 64), doch im Vergleich des Kinderunfallgeschehens aller Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern in Deutschland wird deutlich, dass die Kinderunfallraten Neumünsters zu den höheren, wenn nicht gar höchsten innerhalb dieser Städte Kategorien zählen (vgl. Abbildung 65). Vor allem die Zahl der verunglückten Kinder als Radfahrende ist in Neumünster stark ausgeprägt.

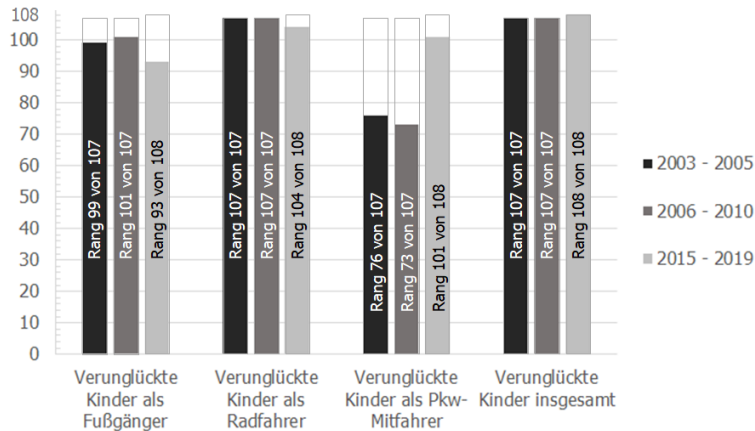
Abbildung 64: Verunglückte Kinder (< 15 Jahre) im Straßenverkehr je 1.000 Einwohner der Altersgruppe in Neumünster



Quelle: Daten: Bundesanstalt für Straßenwesen

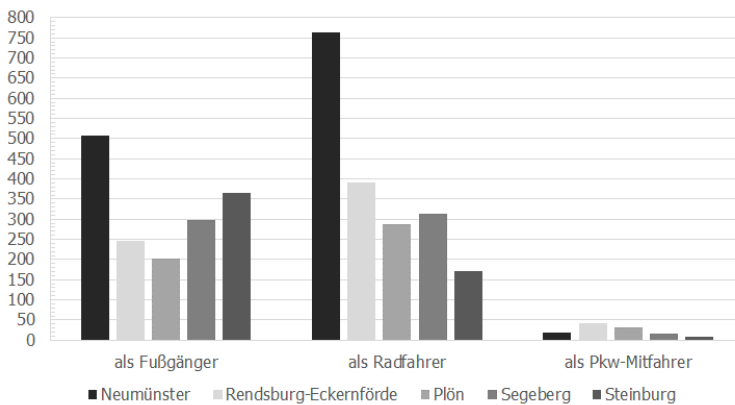
Im Kinderunfallatlas der Jahre 2015 bis 2019 wurde außerdem die Zahl der im Straßenverkehr schwer verunglückten oder getöteten Kinder auf die Verkehrsleistung von unter 15-Jährigen mit dem jeweiligen Verkehrsmittel bezogen. Ein Vergleich Neumünsters mit den umliegenden Kreisen zeigt, dass Neumünster auch hier die höchste Anzahl verunglückter Kinder als Fußgänger und Radfahrende aufweist.

Abbildung 65: Neumünster im Ranking der Kinderunfallraten (< 15 Jahre) im Straßenverkehr (je 1.000 Einwohner der Altersgruppe) aller Städte zwischen 50.000 bis 100.000 Einwohner in Deutschland



Quelle: Daten: Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 66: Verunglücktenrate (getötete und schwerverletzte Kinder) je 1 Mrd. km der Altersgruppe und Verkehrsmittelart (2015 - 2019) - Vergleich Neumünster und umliegende Kreise)



Quelle: Daten: Bundesanstalt für Straßenwesen

Analyse bisheriger Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

Im Jahr 2000 startete das Land Schleswig-Holstein die Kampagne „Sicher kommt an!“ und verfasste eine Verkehrssicherheitskonzeption mit dem Ziel im Jahr 2010 zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete pro Einwohner zu gehören. Dieses Ziel konnte – allerdings auch mit Hilfe von verbesserter Fahrzeugtechnik und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – erreicht werden. Die Kampagne „Sicher kommt an!“ ist heute noch aktiv. 2006 wurde die Verkehrssicherheitsarbeit an die Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW-SH) ausgegliedert. Die LVW-SH ist ein gemeinnütziger Verein, der aus Mitgliedern von insgesamt 20 Kreis- und Ortsverkehrswachten besteht. Es gibt auch eine Verkehrswacht Neumünster. Partner und Förderer der LVW-SH sind verschiedene Vereine wie der ADAC, ADFC, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. etc., die Landespolizei Schleswig-Holstein, das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur sowie das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein und schließlich verschiedene Sparkassen, Banken und Versicherungen. Die Projekte der LVW-SH fußen vor allem auf der Verhaltensänderung und Sensibilisierung des Menschen und sprechen die 5 Personengruppen

Abbildung 67: Kampagne "Sicher kommt an!"



Quelle: Verkehrsministerium S-H

- Eltern und Kinder,
- junge Menschen,
- ältere Menschen,
- Lehrer und Erzieher sowie
- Kraftfahrer an.

Relevante Aktionen in der Rubrik „Eltern und Kinder“ sind²⁵:

- Veranstaltungen in Kindergärten, Kindertagesstätten, Eltern-Kind-Gruppen, Spielkreisen, Krabbelgruppen im Rahmen des DVR-Programms „Kind und Verkehr“
- Einschulungsaktion: Broschüre und Materialien zum Thema Verkehr verstehen und sicher beherrschen mit kindgerechten Texten, Rätseln und Bildern (Broschüre „Das kleine Zebra“) inkl. Elternheft und Plakataktion „Schulanfänger = Verkehrsanfänger“ mit Unterstützung von den Sparkassen im Rahmen der Landeskampagne „Sicher kommt an!“ vom Verkehrsministerium des Landes
- Preisausschreiben für Schulklassen des 1. Schuljahres zum Thema „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ mit Unterstützung von den Volksbanken und Raiffeisenbanken im Rahmen der Landeskampagne „Sicher kommt an!“ vom Verkehrsministerium des Landes
- Sattelfest – theoretische und praktische Verkehrsausbildung der 4. Klassen, bei dem nach erfolgreichem Teilnehmen ein Fahrradführerschein ausgestellt wird – im Rahmen der Landeskampagne „Sicher kommt an!“ mit Unterstützung des Verkehrsministeriums und Polizei-verkehrslehrern
- Projekt „Bus-Schule“, „Bus-Engel“: Schulung zum Verhalten im Bus, an den Haltestellen und beim Ein- und Aussteigen; Gewinnung von älteren Schülern und Eltern als Schulwegbegleiter im Schulbus

Weitere Aktionen für unterschiedliche Personengruppen der LVW-SH sind z.B. Informationsveranstaltungen zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, es gibt Mofaschulen oder Pkw- und Motorradsicherheits-training, eine Beleuchtungsaktion für Kfz oder die Aktion „Toter Winkel“ für eine Vermeidung von Abbiegeunfällen.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein kümmert sich ebenfalls um die Verkehrserziehung von Kindern. Mit den Polizei-Handpuppenbühnen kommt sie in die Kindergärten und Kindertagesstätten und führt Handpuppen-theaterstücke auf, in denen schon den 3- bis 6-Jährigen spielerisch die wichtigsten Verhaltensregeln aus dem Verkehrsunterricht beigebracht werden. Und natürlich übernimmt sie die Verkehrserziehung an den Schulen.

Abbildung 68: Handpuppenbühne der Landespolizei Schles-



Quelle: Landespolizei S-H

Außerdem gibt es in Neumünster Schulwegpläne, welche in Zusammenarbeit von Polizei, Schulen, Eltern und der Verwaltung entwickelt wurden. Hier werden Wege aufgezeigt, welche Kinder möglichst sicher zur Schule führen, bzw. sie weisen auf Gefahrenstellen hin, an denen besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist.

²⁵ Quelle: <https://www.lvw-sh.de/projekte/fur-eltern-und-kinder/>

Auch die Ortsgruppe Neumünster des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) führte 2021 Wegeprüfungen durch. Diesmal wurden keine Schulwege untersucht, sondern die Wege zu den Haltestellen Störwiesen und Teichbrücke. Bei den so genannten Fußwege- und Haltestellenchecks wurden die Fußwege zu den beiden Haltestellen mit Freiwilligen abgelaufen und nach bestimmten Kriterien geprüft. Hier wurde ebenfalls das Thema Sicherheit – allerdings neben anderen Themen wie Barrierefreiheit, Komfort/ Aufenthalt und Orientierung – untersucht.

Und schließlich gehört auch das Konzept einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Neumünster zum Thema Verkehrssicherheit. Seit 1992 wurden immer mehr Wohngebiete als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, um so die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz-Verkehr und Radfahren zu verringern und ein verträglicheres Miteinander auf den Straßen zu ermöglichen. Nebenstehende Karte zeigt die vorhandenen Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet (Stand 2016). Ergänzt wird das Tempo-30-Zonen-Netz mit streckenweisen Tempo-30-Abschnitten im Bereich von Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnheimen im Hauptverkehrsstraßennetz.

Abbildung 69: Tempo 30-Zonen Neumünster



Quelle: <https://www.neumuenster.de/verkehr-umwelt/mobilitaet-verkehr/verkehrsplanung/verkehrsberuhigung/>

8.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Tarifsystem und Preisgestaltung (Stand 03/22)

In Neumünster gilt der Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein (Nah SH). Dieser Tarif gilt innerhalb des Nahverkehrs (Busse und Bahnen) in Schleswig-Holstein und auf Fahrten in den bzw. aus dem Tarifbereich des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) hinein bzw. hinaus. Am Start- und Zielort kann dann ohne Aufpreis mit dem jeweiligen ÖPNV innerhalb des Stadtgebietes weitergefahren werden (in Hamburg innerhalb der Zonen A und B).

Innerhalb des Stadtgebiets Neumünster gelten die Tarife der Zone 1 des SH-Tarifs. Das bedeutet eine Einzelfahrkarte kostet 2,10 Euro und Kinder ab 6 bis einschließlich 14 Jahren zahlen ermäßigt 1,30 Euro.

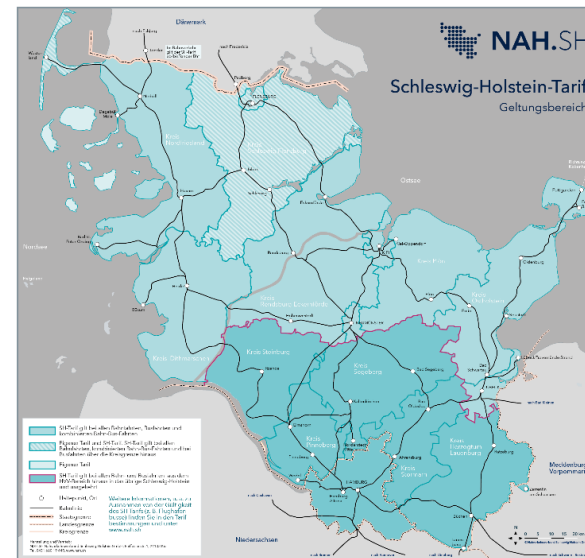
Für Fahrten auf den Relationen Neumünster Stadtgebiet – Boostedt, Wasbek, Padenstedt oder Groß Kummerfeld werden Fahrkarten über zwei Zonen benötigt. Hier kostet ein Einzelfahrschein dann 2,70 Euro bzw. ermäßigt 1,60 Euro. Insgesamt ist jede Gemeinde im Schleswig-Holstein-Tarifgebiet einer Tarifzone zugeordnet. Je weiter die Entfernung zwischen Startpunkt und Zielort bzw. je länger die Route, desto höher ist die Preisstufe, wobei es auch auf einer Relation verschiedene Preisstufen geben kann, wenn es mehrere Routen gibt. So kostet eine Einzelkarte in der 2. Klasse von Neumünster zum Hamburger Hauptbahnhof 16,80 Euro in der Preisstufe 11, wenn die Route über Elmshorn gewählt wird. Die gleiche Fahrkarte über die Route durch Henstedt-Ulzburg kostet aber nur 12,80 Euro in der Preisstufe 9. Die höchste Preisstufe ist die 21 bzw. 21+ (letzteres inkl. Busverkehr auf Sylt). Hier kostet eine Einzelfahrkarte 2. Klasse 31 € (Preisstufe 21) bzw. 35,10 € (Preisstufe 21+).

Im SH-Tarif gibt es verschiedene Ermäßigungen. Neben Rabatten für Besitzer einer BahnCard gibt es auch eine eigene SH-Card für jährlich 27,50 Euro, mit der beim Kauf einer Einzelkarte 25% gespart werden können. Außerdem gibt es für Vielfahrer Wochen- oder Monatskarten letzteres mit und ohne Abonnement für die verschiedenen Preisstufen oder das Gesamtnetz. Für Schüler und Auszubildende gibt es die Wochen- bzw. Monatskarten zum Sonderpreis und

Arbeitnehmer bzw. Auszubildende sparen durch Zuschüsse vom Arbeitgeber und Nah.SH-Rabatten mit dem Jobticket monatlich bis zu 50 Euro bei der Monatskarte. Und natürlich gibt es auch Tageskarten für beliebig viele Fahrten zwischen 0 Uhr und 6 Uhr am Folgetag für eine Person oder Kleingruppen bis zu 5 Personen sowie Kurzstreckenkarten.

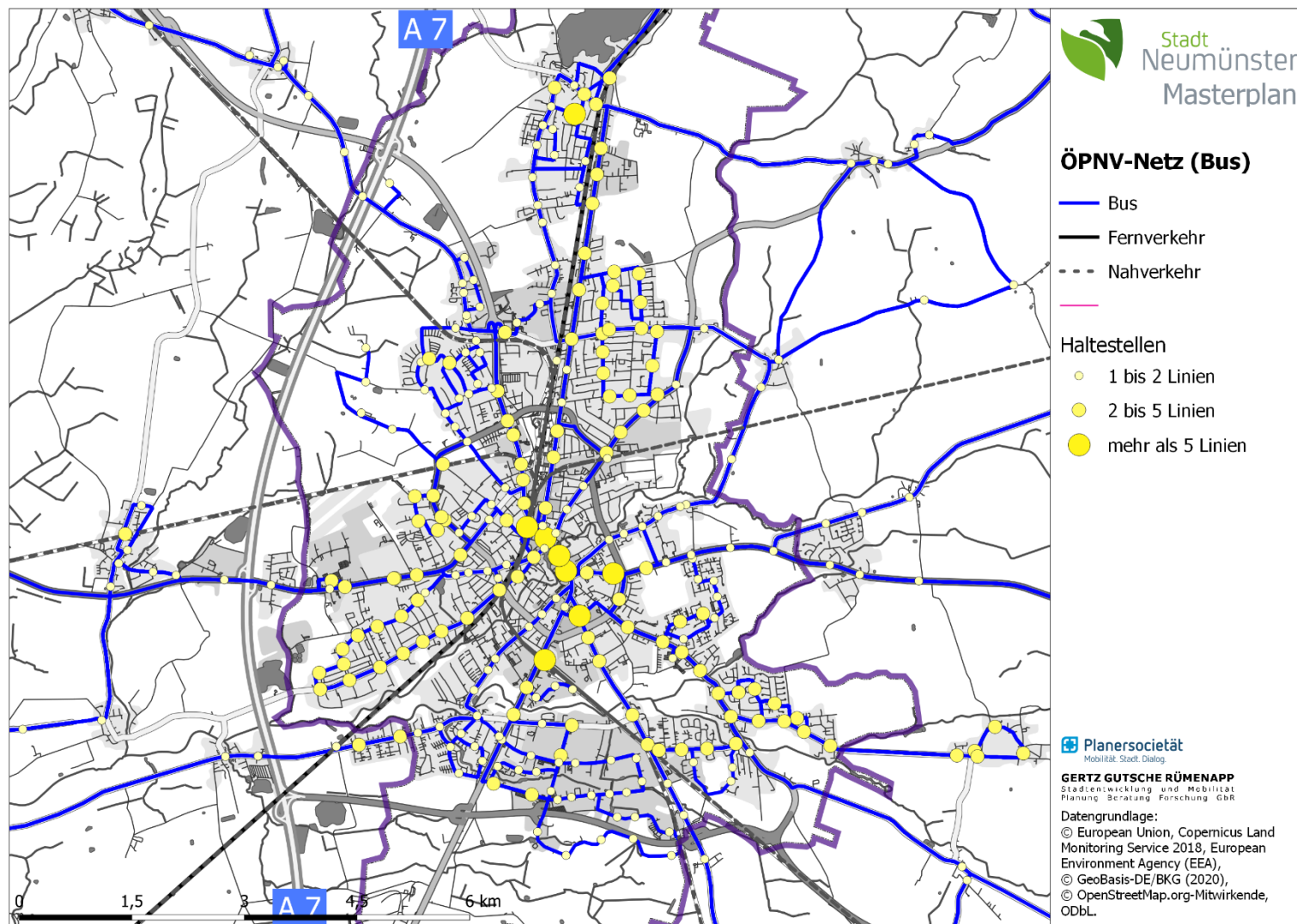
Fahrräder dürfen im Nah SH mitgenommen werden, sofern ausreichend Platz vorhanden ist – ausgenommen sind drei- oder mehrrädige Räder, Tandems und Lastenräder. Es muss aber eine Fahrradtageskarte für 4,50 Euro (für Preisstufen 1-20) bzw. 5,30 Euro (Gesamtnetz). Für kürzere Strecken gibt es auch günstigere Fahrradeinzelkarten. Innerhalb des HVVs gibt es Sperrzeiten für die Fahrradmitnahme.

Abbildung 70: Geltungsbereich NAH-SH-Tarif



Quelle: NAH-SH

Abbildung 71: Busnetz und Haltestellen in Neumünster



8.6 Fließender KFZ-Verkehr

Neumünster verfügt über eine gute überregionale und regionale Anbindung mit dem Kfz. Durch die Nähe zur A 7 und über die B 205 oder B 430 zur A 21 besteht eine kurze Anbindung an das übergeordnete Bundesautobahnnetz in Nord-Süd-Richtung sowie in Richtung Osten über die A 21 und A 20.

Die Anbindung des Stadtgebiets an die genannten übergeordneten Autobahnen erfolgt über die B 430, die B 205 sowie die L 328.

Tabelle 1: Reisezeiten und Distanzen von Neumünster zu ausgewählten Zielorten

	Ort/Ziel	Reisezeit in min.	Entfernung in km
Regional	Kiel	35	35
	Rendsburg	40	44
	Bad Segeberg	35	32
	Kaltenkirchen	30	33
	Itzehoe	46	44
Überregional	Hamburg	60	65
	Flensburg	60	95
	Lübeck	60	72
	Schwerin	105	140
	Wismar	85	130

Quelle: eigene Darstellung, Basis Google Maps 2021, Bing 2021, Werte gerundet

Abbildung 72: überregionale Anbindung Neumünsters



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 73: Straßennetz: Verkehrsregelungen an Kreuzungen

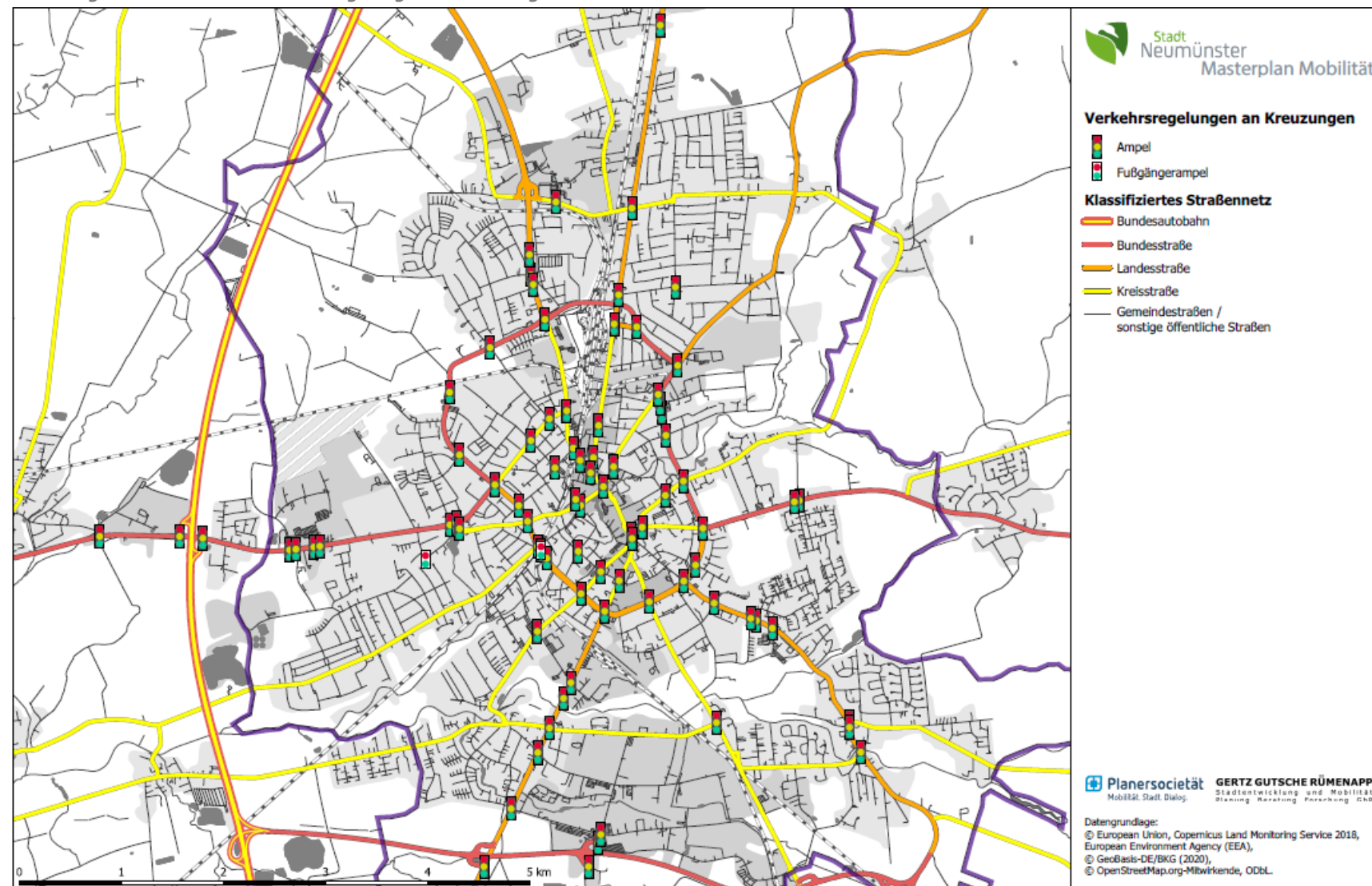
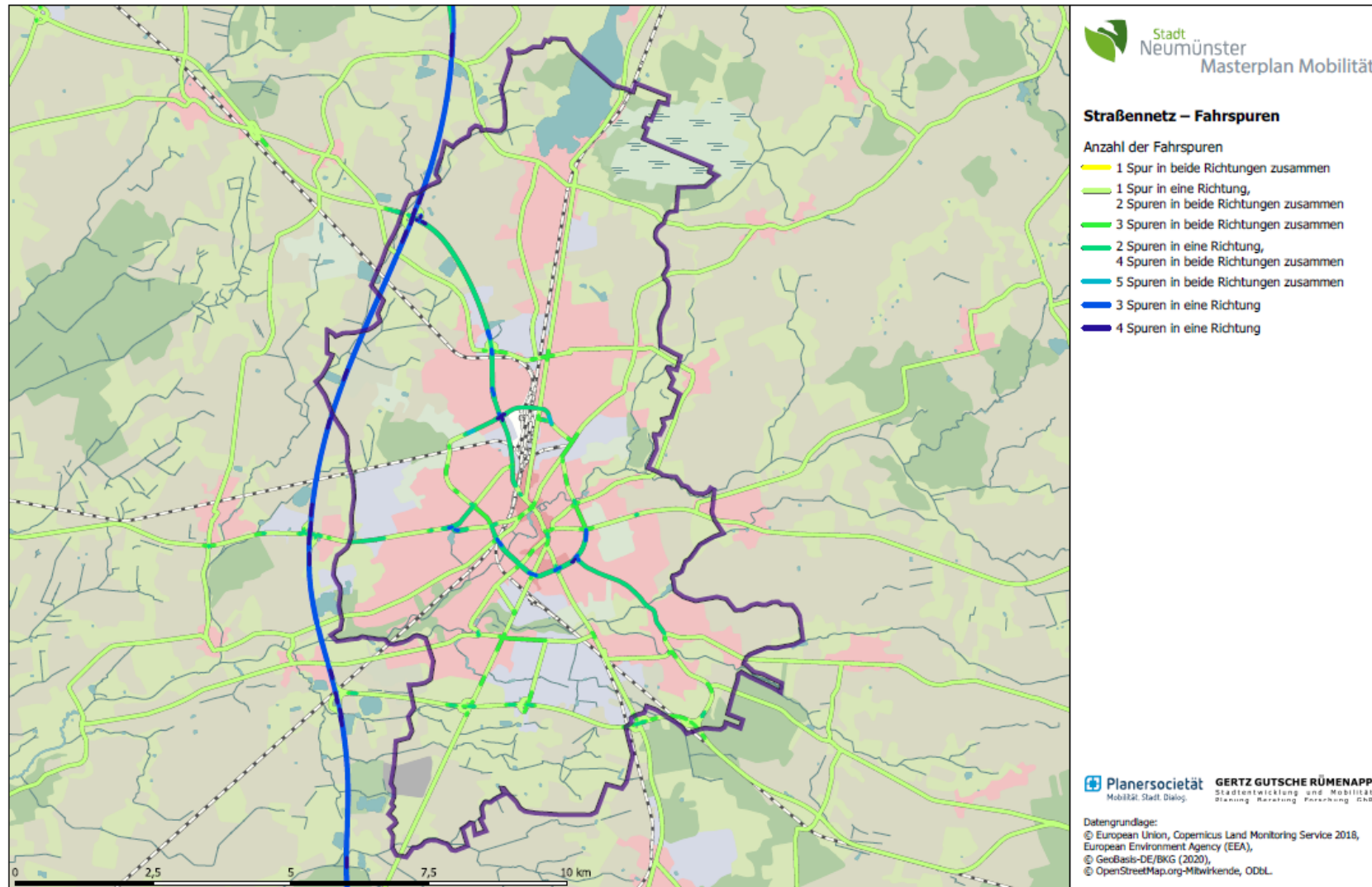


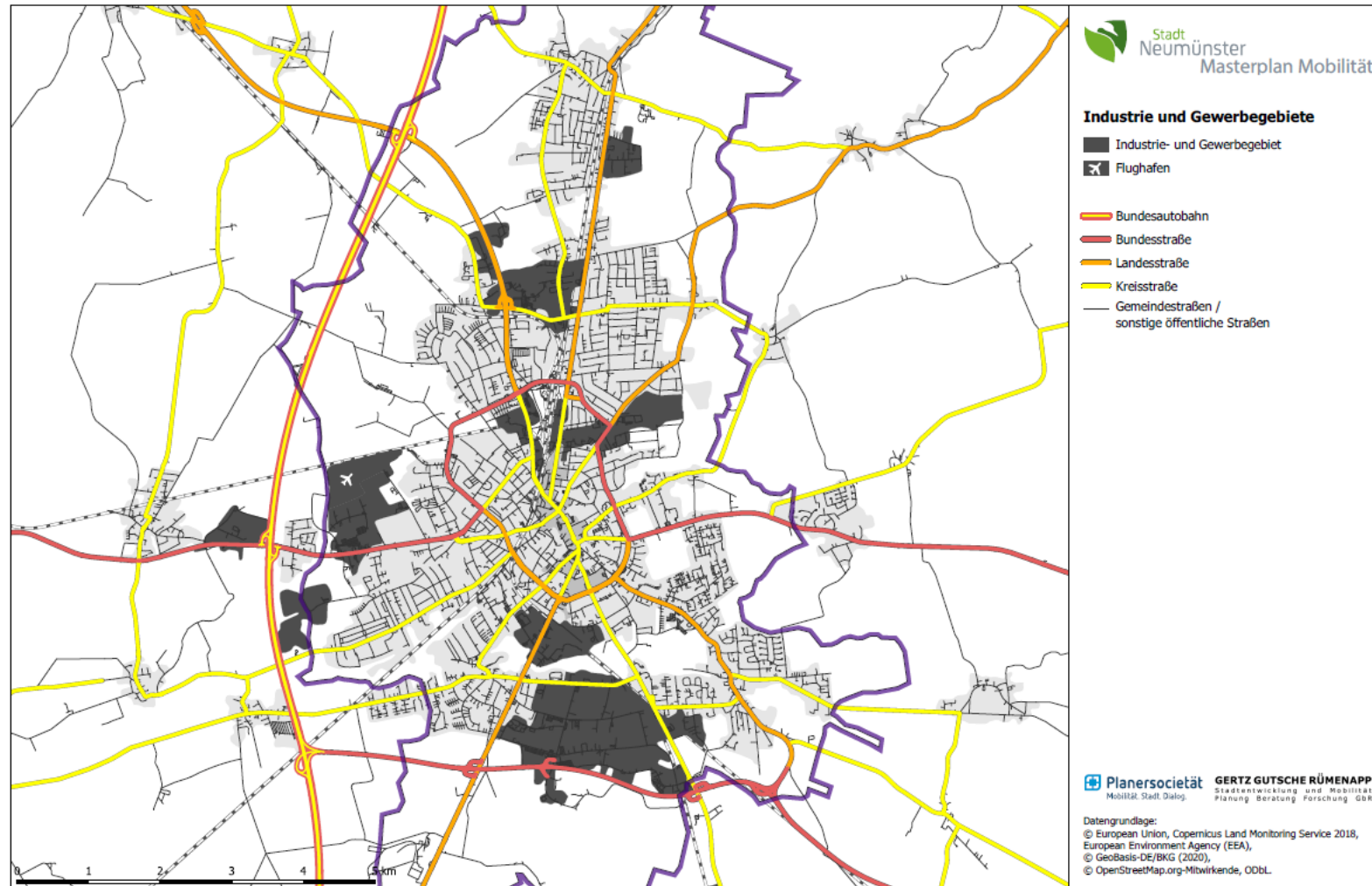
Abbildung 74: Hauptstraßennetz (Fahrspuren)



Quelle: eigene Darstellung, OSM

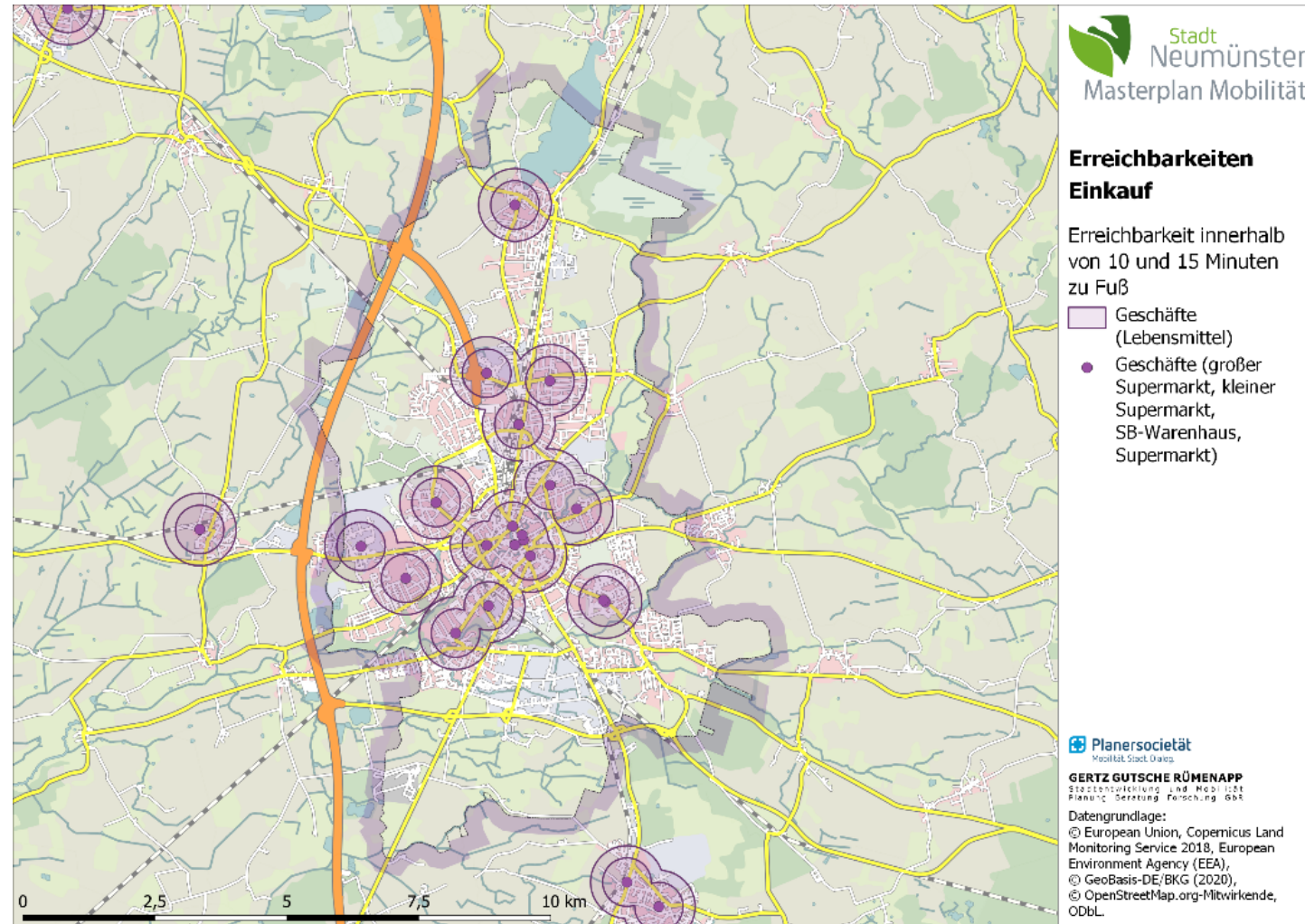
8.7 Wirtschaftsverkehr

Abbildung 75: Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete Neumünsters



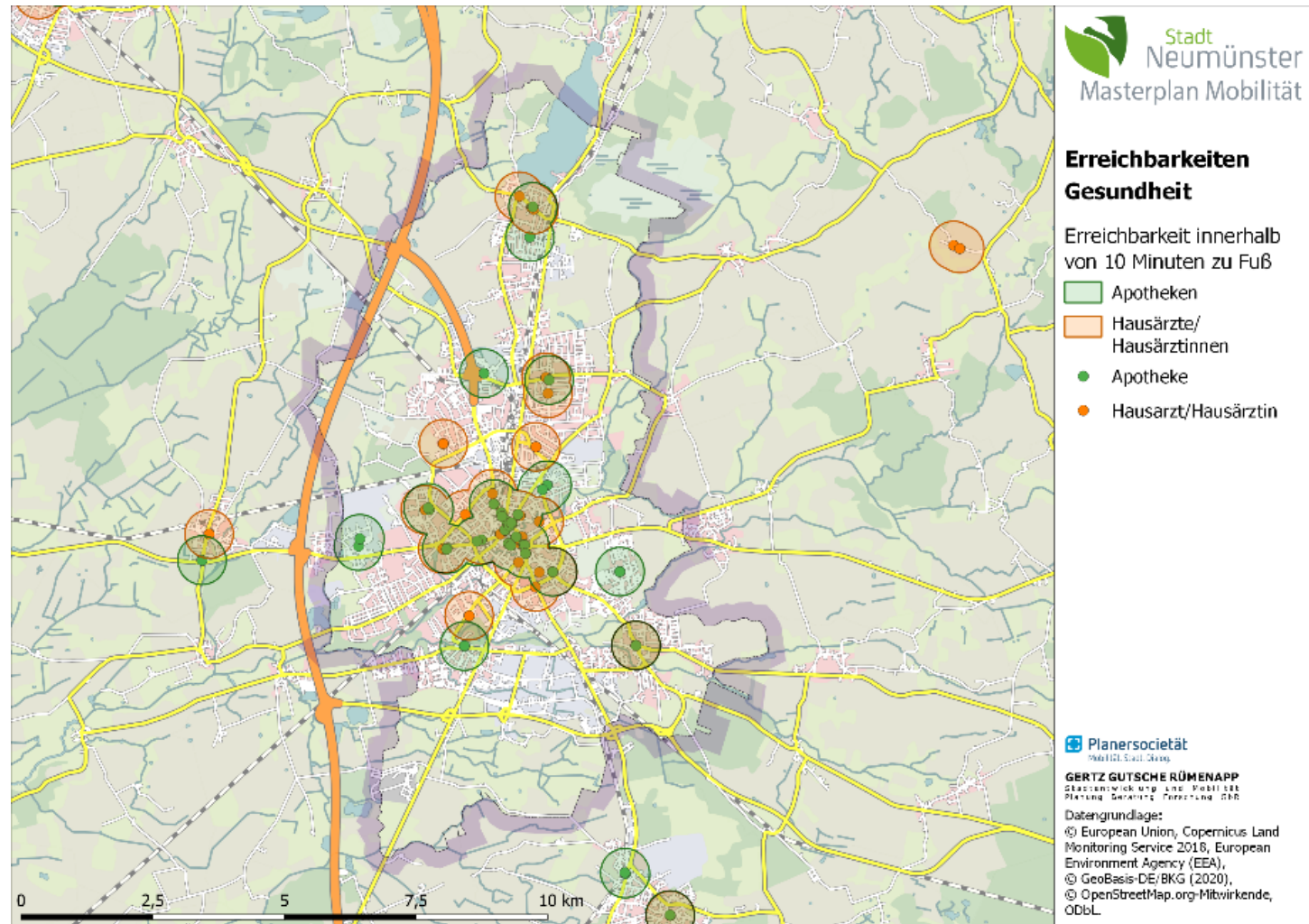
8.8 Erreichbarkeitsanalysen

Abbildung 76: Erreichbarkeit zu Fuß von Geschäften des täglichen Bedarfs in 10 und 15 Minuten



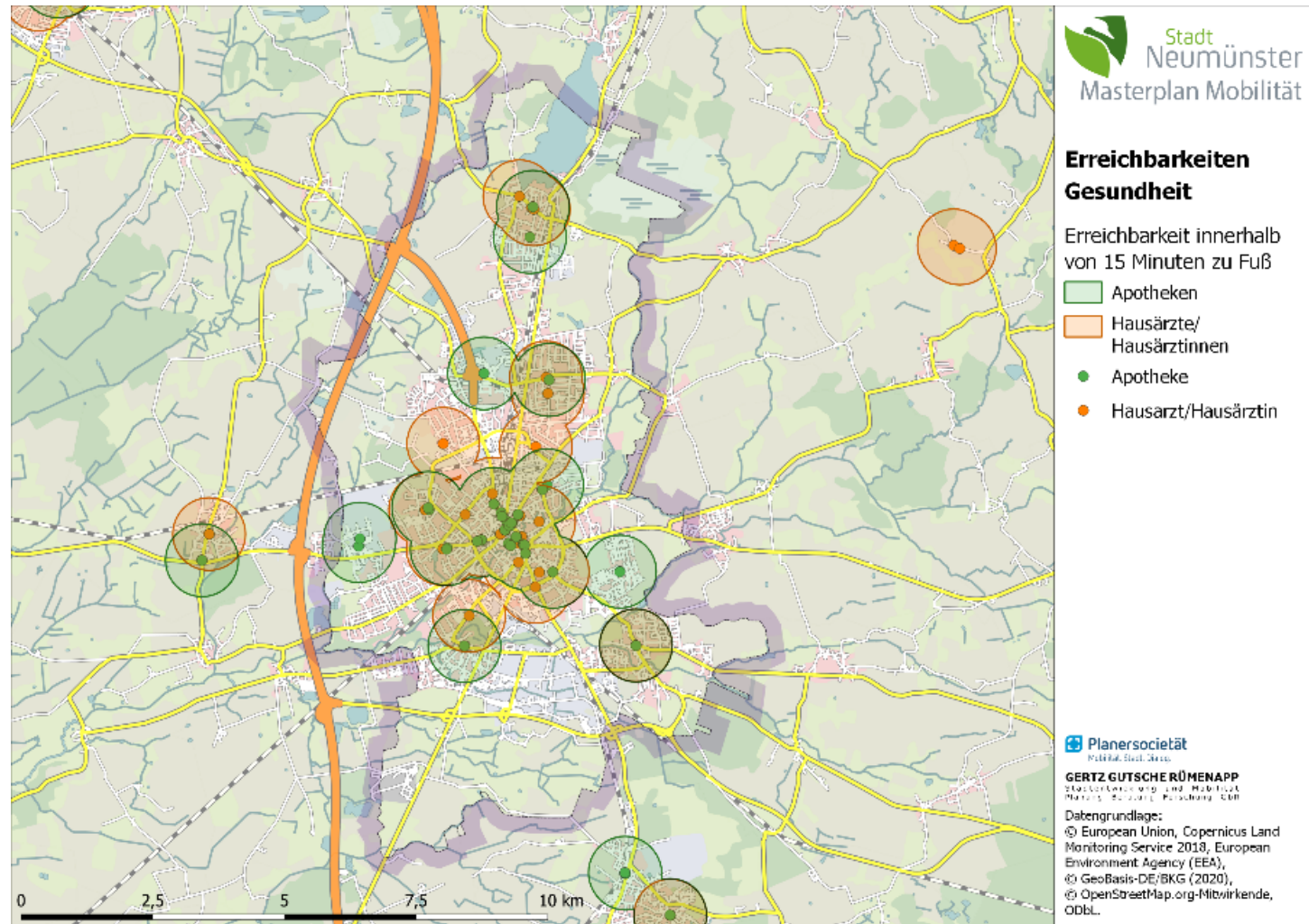
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 77: Erreichbarkeit zu Fuß von Apotheken und Hausarztpraxen in 10 Min.



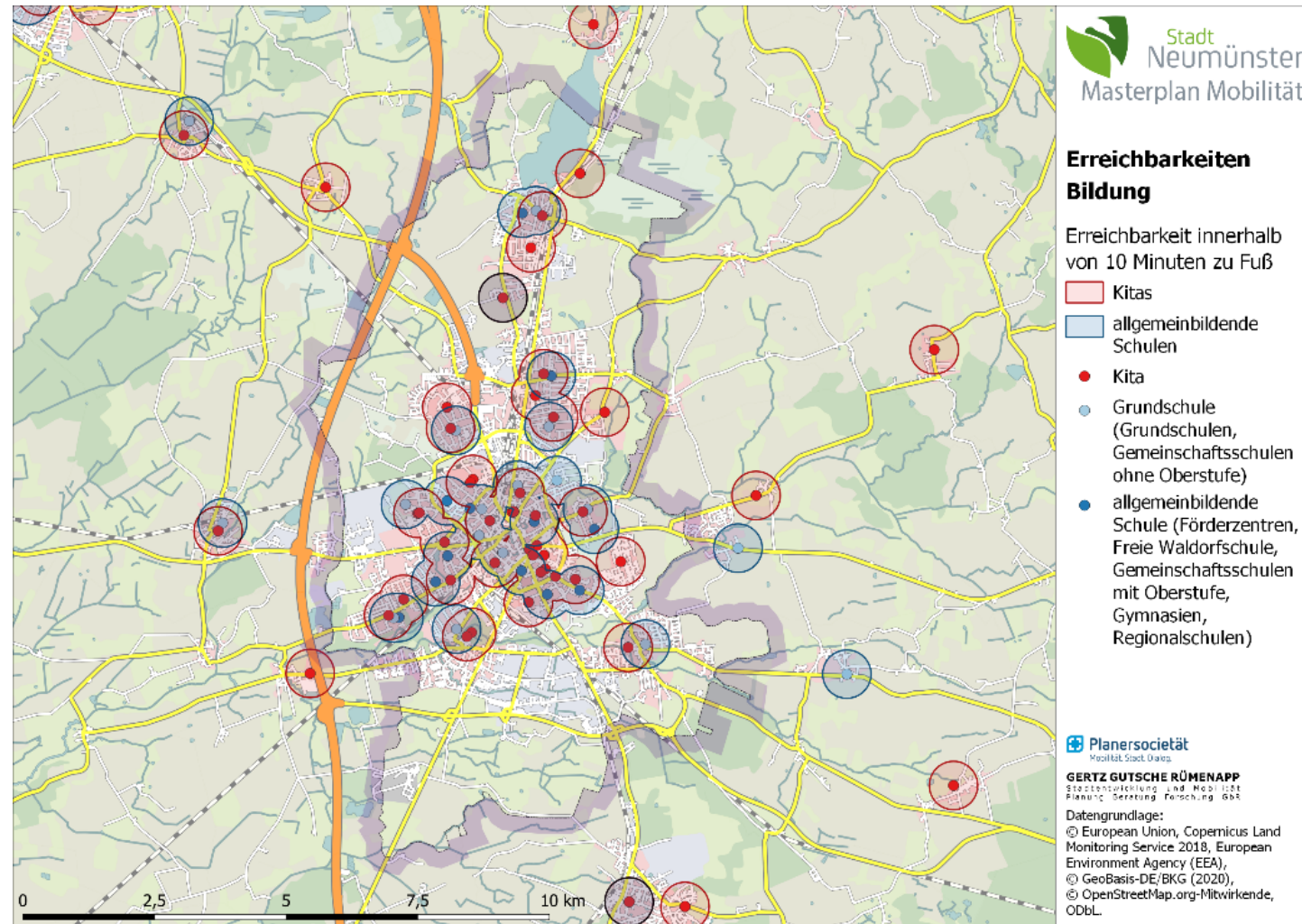
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 78: Erreichbarkeit zu Fuß von Apotheken und Hausarztpraxen in 15 Min.



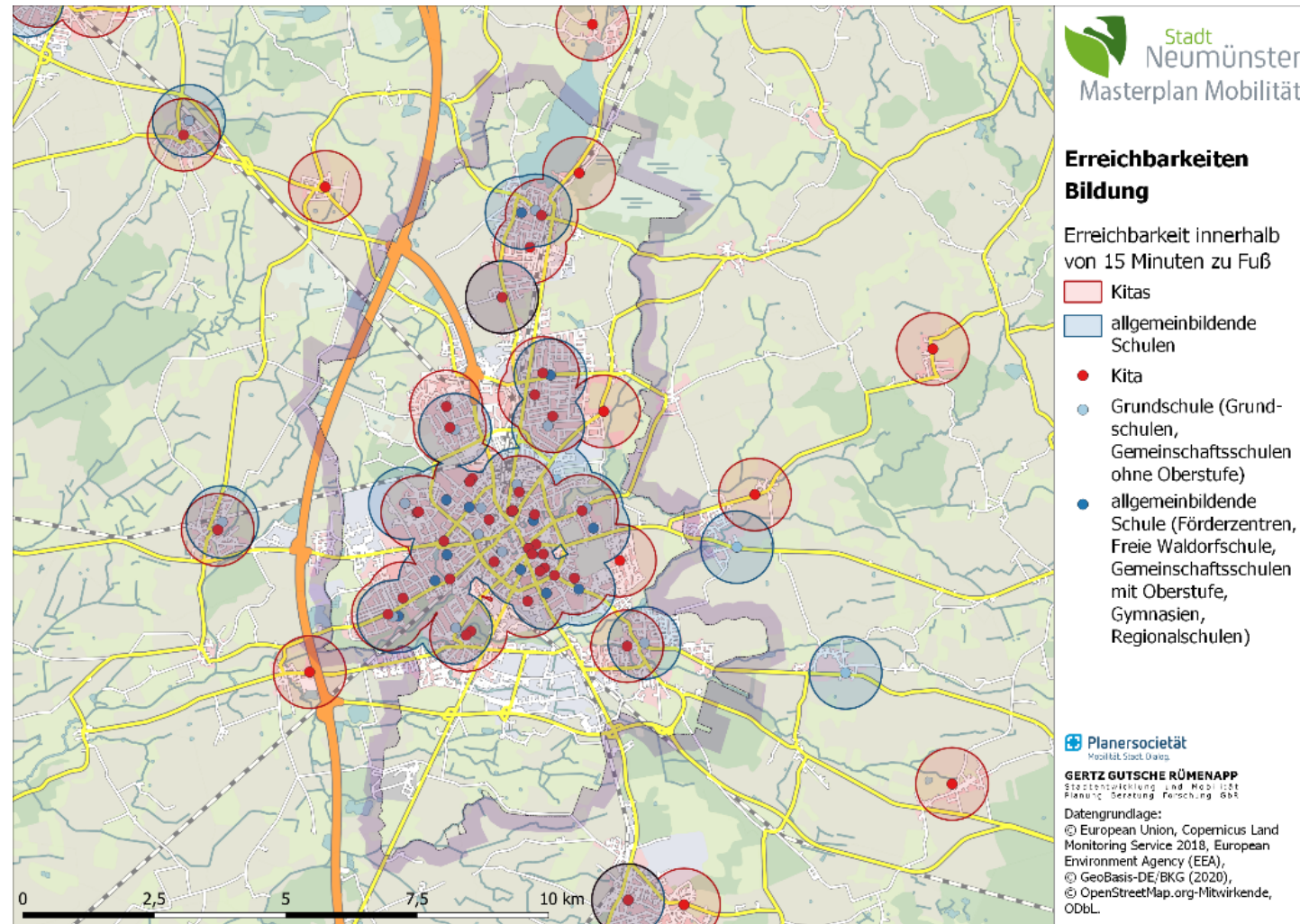
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 79: Erreichbarkeit zu Fuß von Kitas und allgemeinbildenden Schulen in 10 Min.



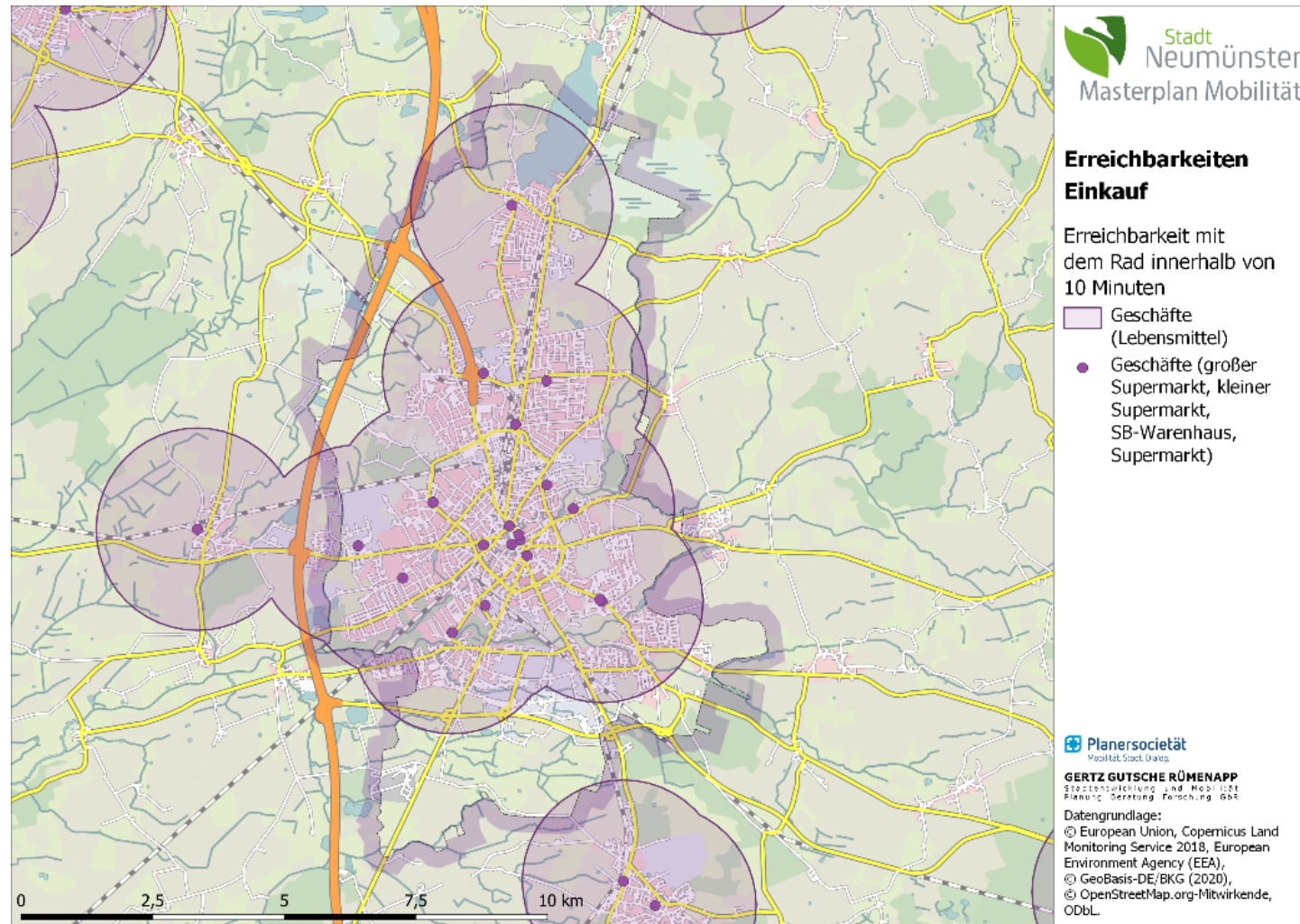
Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 80: Erreichbarkeit zu Fuß von Kitas und allgemeinbildenden Schulen in 15 Min.



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 81: Erreichbarkeit mit dem Rad von Einkaufsgelegenheiten des täglichen Bedarfs 10 Min.



Quelle: eigene Darstellung