

Synopse der Stellungnahmen zum 4. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Stadt Neumünster

Im Folgenden werden die nach der offiziellen Anhörung zum 4. RNVP eingegangenen Stellungnahmen aufgeführt und bezüglich ihrer Relevanz für den RNVP in einer Synopse kommentiert.

Es wurde versucht den Originaltext, soweit wie möglich unverändert zu übernehmen. Innerhalb einzelner Stellungnahmen wurden aber sehr lange Ausformulierungen gekürzt, ohne dass der Sinn der Stellungnahme verändert wurde. Zudem wurden Stellungnahmen mit Namensgebung verändert und anonymisiert.

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
<p>A: Stadtteilbeirat Gartenstadt am 25.01.24</p>	<p>Aus dem Publikum</p> <ul style="list-style-type: none"> wurde die allgemeine Meinung geäußert, dass die Pünktlichkeit von Hin & Wech zu wünschen übriglasse. Es wurde eingeräumt, dass es vorkommen könne, dass Abholfenster nicht eingehalten werden könnten. Man arbeite aber insbesondere auch an einer besseren Koordination des Hin & Wech mit den Fahrplänen von (Fern-)Bus und Bahn. wurde von einem Mitarbeiterin des DRK aus dem Hahnknüll erhebliche Bedenken angemeldet, das die Linie 16 den Hahnknüll nicht mehr anfahren soll, Sie bemängelt das die MitarbeiterInnen nicht mehr pünktlich und zuverlässig zum Dienst kommen können und das ca. 180 BewohnerInnen (Menschen mit Handycap) von der Mobilitätsteilhabe abgehängt werden. Es wird Gesprächsbereitschaft angeboten. <p>Das Publikum</p> <ul style="list-style-type: none"> betont noch einmal, dass die im Nahverkehrsplan vorgesehene maximale Wartezeit beim Hin&Wech von 30 Minuten unbedingt einzuhalten sei. erläutert die Entstehung der stündlichen Schleife der Linie 5 durch die Gartenstadt im letzten (3) RNVP, vor dem Hintergrund, dass im Kerngebiet der Gartenstadt kein Nahversorger vorhanden ist. Zum 3. RNVP wurde auf Initiative der Kirchengemeinde, des Senioren- und des Stadtteilbeirats die Schleife der Linie 5 durch die Gartenstadt gefordert und realisiert. Diese sollte weiterhin erhalten bleiben, unter dem Motto „Wenn der Kaufmann nicht im Stadtteil ist, muss der Stadtteil mit dem ÖPNV zum Kaufmann kommen“ weist darauf hin, das im Entwurf des 4.RNVP die Linie 155 zum Gewerbepark Eichhof (u.a. EDEKA) nur erhalten bleiben soll (Seite 73 4.RNVP). Dies erscheint nicht ausreichend, da der größte Teil der EDEKA erst in 2024 in Betrieb gehen wird. Er regt an das der Aufgabenträger Stadt NMS mit dem Aufgabenträger Kr. RD-ECK Synergieeffekte der Zusammenarbeit ausloten soll. Die Linie 155 SWN/Stadt und die Linie 782 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Hier hat es Gespräche mit dem DRK und dem Tierpark gegeben. Im Ergebnis der Abstimmung wird es ein bedarfsgerechtes Angebot für beide Einrichtungen geben.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Durch Hin&Wech werden gerade Tangentialverbindungen ermöglicht, die das direkte Erreichen von Einkaufsmöglichkeiten erlauben</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Das Fahrtenangebot der Linie 155 soll bei steigender Nachfrage angepasst werden. Des Weiteren wird in Abstimmung mit dem Kreis</p>	<p>Kap. 6.5</p> <p>Kap. 6.5</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Autokraft/Kreis RD ECK bedienen die Strecke jeweils unabgestimmt und könnte bei einer besseren Abstimmung deutlich erweitert werden, auch zum Nutzen der AnwohnerInnen nördlich der Bahnlinie.</p>	<p>Rendsburg-Eckernförde geprüft, inwiefern die beiden Linien besser aufeinander abgestimmt werden können.</p>	
<p>B: Kreis Plön 27.03.24</p>	<p>1.3.2 Masterplan Mobilität der Stadt Neumünster: Die Anbindung der Umlandgemeinden erfolgt nicht nur durch das Bedarfsverkehrsangebot „Hin&Wech“ sondern im Kreis Plön neben dem regulären Linienverkehr auch täglich bis ca. 23h durch das Bedarfsverkehrsangebot „ALFA“.</p> <p>3.1.2 On-Demand-Angebot „Hin&Wech“ Die Umlandgemeinden im Kreis Plön sind neben dem regulären Linienverkehr auch durch das Bedarfsverkehrsangebot „ALFA“ täglich bis ca. 23h an Neumünster angebunden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anbindung der Umlandgemeinden im Kreis Plön betrifft nicht den Aufgabenträger Neumünster und daher wird im RNVP nicht thematisiert.</p> <p>Kenntnisnahme Die Anbindung der Umlandgemeinden im Kreis Plön betrifft nicht den Aufgabenträger Neumünster und wird daher im RNVP nicht thematisiert.</p>	
<p>C: ADFC 21.03.24</p>	<p>Seit Jahren fordern Radfahrende, dass Neumünster, als Mitglied der Metropolregion, dem Hamburger Verkehrs Verbund (HVV) beiträgt, da insbesondere die Konditionen wie kostenlose Fahrradmitnahme den Radfahrenden (ob Pendler, Touristen oder Ausflügler) sehr zu gute kommen. Die Stadt Neumünster soll neben der Mitgliedschaft in der Tarifgemeinschaft NAH.SH auch Mitglied des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) werden damit der Anteil der NutzerInnen des ÖPNV steigt.</p> <p>Die Stadt Neumünster wird aufgefordert sich im NAH.SH Verbund dafür einzusetzen, dass die Fahrradmitnahme im ÖPNV (wieder) kostenfrei wird. In vielen Bundesländern und Kommunen ist die Fahrradmitnahme (zumindest temporär) kostenfrei</p> <p>Der Faktor Zeit und Verlässlichkeit hat für Pendler, die (täglich) von A nach B wollen, ob zu Fuß, mit dem Rad oder im ÖPNV eine sehr hohe Bedeutung, um zur Schule zur Arbeit oder nach Hause zu kommen. Da ist gute und durchgängige Infrastruktur für zu Fußgehende, für Radfahrende und Nutzer des ÖPNV sehr förderlich und letztendlich unerlässlich – auch um nicht in das Auto steigen zu müssen</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es existiert keine Beschlusslage für den Beitritt zum HVV.</p> <p>Kenntnisnahme Dies ist nicht Gegenstand des RNVP.</p> <p>Kenntnisnahme Mit dem geplanten Angebot ist diese Verlässlichkeit weiterhin gegeben.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Eine im 4. RNVP geplante Reduzierung von mehreren Buslinien in den Stadtteilen Faldera, Böcklersiedlung und Gartenstadt (Tagzone West mit ca. 21.000 EW) kann aus unserer Sicht nicht befürwortet werden.</p> <p>Ein OnDemandVerkehr (Hin&Wech) kann und darf keinen verlässlichen Linienverkehr ersetzen, denn dies verschlechtert die Situation, gerade für Pendler, maßgeblich.</p> <p>Aus Sicht der aktiv Radfahrenden verschlechtert sich die Situation durch Einführung und Ausweitung von OnDemandVerkehr, da im Hin&Wech eine Fahrradmitnahme, anders als im Linienverkehr, nicht möglich ist.</p> <p>Sollte es zur Reduzierung von Linienverkehren zu Gunsten von Hin&Wech kommen, sind insbesondere die (Anlauf)Bushaltestellen mit entsprechenden sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten für Radfahrende auszustatten, denn wenn die Wege zur nächsten Bushaltestelle wieder mehr als 1 km lang werden, spielt das Rad deutlich mehr eine Rolle als der OnDemandVerkehr.</p>	<p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt. „Hin&Wech“ stellt eine sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr dar, das die Möglichkeit bietet, in Räumen sowie Tageszeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. „Hin&Wech“ fährt daher als alleiniges ÖPNV-Angebot nur im Spätverkehr, zur Schwachverkehrszeit morgens sowie sonntags. In der Hauptverkehrszeit verkehrt „Hin&Wech“ nur in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehrsangebot und erweitert daher das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.</p> <p>Kenntnisnahme Durch die flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets durch Hin&Wech wird das Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV nicht benötigt.</p> <p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt, so dass die</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Der ADFC Neumünster hat sich aktiv an der Erstellung und Ausgestaltung des Masterplan Mobilität beteiligt. Wir waren kontinuierliche Teilnehmer und Gesprächspartner im von der Ratsversammlung eingesetzten Projektbeirat (Mobilitätsbeirat). Dieser soll in der Umsetzung des Mobilitätsplanes laut Beschluss (Drs. 073/2023/DS) den Prozess der Verkehrswende begleiten und befördern. Leider ist dieser bisher von der Verwaltung nicht einberufen worden um über den Entwurf des 4. RNVP zu beraten und befinden. Hier werden sträflich Chancen der Beteiligung vergeben. Dies ist nicht akzeptabel.</p> <p>Der ADFC Neumünster regt an, vergleichbar wie der Fahrgastbeirat auf Landesebene (in dem der ADFC mitarbeitet), einen Fahrgastbeirat für/in Neumünster einzurichten. Aktuell ist deutlich zu spüren, dass die Planung und Ausgestaltung des 4. RNVP häufiger an den Interessen und Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger oder vielmehr der Kundinnen und Kunden des ÖPNV in Neumünster vorbei geht. Die Chancen einer zielorientierten Beteiligung beim Aufgabenträger (Stadt Neumünster) müssen genutzt werden. Ein Fahrgastbeirat ist zu installieren.</p>	<p>kurze fußläufige Erreichbarkeit des ÖPNV weiterhin gewährleistet sein wird.</p> <p>Kenntnisnahme Die Interessensvertreter sind im Zuge der Anhörung beteiligt worden.</p> <p>Kenntnisnahme Dies ist nicht Gegenstand des RNVP.</p>	
<p>D: AKN 29.02.24</p>	<p>1.3.1 Landesweiter Nahverkehrsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Zeitplan zur Umsetzung des Schnell-Langsam-Konzepts zwischen Neumünster und Norderstedt Mitte ist noch nicht abschließend festgelegt. <p>3.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seit 20. August 2023 fährt die AKN Eisenbahn GmbH mit der Linie A2 von Neumünster über Kaltenkirchen nach Norderstedt Mitte (mit Halt in Neumünster Süd) <p>5.2.4 Intermodale Verknüpfungspunkte (B+R/P+R)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrradabstellanlage in Neumünster Süd wird gut genutzt, zusätzlich werden Fahrräder häufig außerhalb dieser abgestellt. Insofern wäre eine Erweiterung bzw. ein Neubau der B+R-Anlage zu prüfen. Wir weisen darauf hin, dass es über das Bike+Ride-Programm der NAH.SH die Möglichkeit gibt, Großteile der Kosten für den B+R- Ausbau an Bahnhöfen fördern zu lassen. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme Neumünster Süd verfügt seit 2022 über eine aus dem Bike+Ride-Programm der Nah.sh geförderten überdachte Fahrradabstellanlage mit 72 Stellplätzen. Die Auslastung der Anlage wird regelmäßig erhoben. Bislang sind noch stets frei Kapazitäten vorhanden.</p>	<p>Kapitel 1.3.1</p> <p>Kapitel 3.3.2</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>6.3 „Anschlüsse an die Bahn verbessern“</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anschlusssituation am Bahnhof Neumünster Süd findet im Konzept bisher keine Erwähnung. Wir bitten darum, diese aufzunehmen. Die Durchbindung nach Norderstedt Mitte und die Erhöhung des Takts der Buslinien 7/77 ergeben neue Möglichkeiten der ÖPNV- Nutzung, die herausgestellt werden sollten. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>	<p>Kapitel 6.3</p>
<p>E: Kreis Rendsburg - Eckernförde 27.03.24</p>	<p>Für die Linie 12 sind soweit ersichtlich keine nennenswerten Änderungen der Anbindung Padenstedts vorgesehen, mit einem unterbrochenen 20-Min-Takt.</p> <p>Für die Linie 9 wird vorgeschlagen, die Linie bis zum Freesencenter einzukürzen, womit Wasbek nicht mehr an die Stadtverkehrslinie angebunden wäre.</p> <p>Aus Sicht des Kreises Rendsburg-Eckernförde ist es wünschenswert, sich vor einer Umsetzung der im RNVP Entwurf skizzierten Ideen unter den Aufgabenträgern über die weitere und zukünftige Gestaltung der Stadt-Umland-Verkehre auszutauschen und abzustimmen. Hierbei sind wir gerne bereit, auch Synergien durch eine bessere Verzahnung mit dem Regionalverkehr, der aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde in die Stadt fährt, herzustellen.</p> <p>Wichtig ist es aus unserer Sicht, dass auch weiterhin direkte Verbindungen aus den anliegenden Gemeinden Wasbek und Padenstedt in Stadtverkehrsqualität bestehen bzw. gemeinsam verbessert werden können. Dies könnte beispielsweise durch eine Abstimmung zwischen Regional- und Stadtverkehrslinien oder auch durch Ausweitung der ODV-Zonen erfolgen.</p> <p>Eine Bedienung allein über den Linie 781, die Werktags im 2h-Takt, am Wochenende im 4h-Takt verkehrt, ergibt ohne weitere Ergänzung zumindest allein aus unserer Sicht kein hinreichendes Angebot für Wasbek, wie es bspw. mit der Linie 12 für Padenstedt gegeben ist.</p> <p>Ergänzend verweisen wir noch auf die Stellungnahme der Gemeinde Wasbek, die als Anlage beigefügt ist.</p> <p>Gerne sehen wir einem Austausch über die weitere Perspektive der Stadt-Umland-Anbindung entgegen und bieten dabei an, unter Einbeziehung des einbrechenden Regionalverkehrs gemeinsam an einer weiteren Optimierung zu arbeiten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Gemeinsam mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wird die Stadt Neumünster mit den SWN über eine betriebliche Möglichkeit der gemeinsamen Bedienung von Wasbek nach Neumünster durch den Regionalverkehr und den Stadtverkehr prüfen. Dabei soll der Schülerverkehr mit Linienbussen möglichst erhalten bleiben.</p>	<p>Kapitel 6.5</p>
<p>F: Stadt Neumünster, Fachdienst Bürgerservice, öffentliche Sicherheit und Ordnung (32) 13.03.24</p>	<p>Auf Seite 57 des Entwurfes des 4. Regionalen Nahverkehrsplans der Stadt Neumünster werden die Ausstattungsmerkmale der im On-Demand-Betrieb eingesetzten Fahrzeuge beschrieben. Dort heißt es, dass mindestens „50 % des Fuhrparks [...] barrierefreie Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe oder niederflurigem Einstieg“ sein sollen. Diese Fahrzeuge sollen gezielt in der App gebucht werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Vorliegen einer Schwerbehinderung kann von den Hin&Wech-Nutzern beim Anlegen des eigenen Profils in der App angegeben werden. Dadurch wird im</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Seitens der Bürger wurde uns mitgeteilt, dass insbesondere Fahrzeuge die für Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, häufig ausgebucht sind. Ob dies der Realität entspricht oder nur der subjektiven Wahrnehmung, ist uns allerdings nicht bekannt. Laut Seite 31 des Entwurfes des RNVP heißt es, dass schon bereits jetzt 50 % des Fuhrparks die genannten Kriterien erfüllen. Insofern plädieren wir für eine Überprüfung der angedachten Prozentanzahl und eventuelle Erhöhung. Insbesondere zu den Zeiten, zu denen keine anderen Möglichkeiten bestehen müssen auch für diese Gruppe der Bevölkerung ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stehen.</p> <p>Zudem erscheint uns die auf Seite 56 genannte Wartezeit von höchstens 30 Minuten als sehr lang. Interessant wäre aus unserer Sicht die durchschnittliche Wartezeit und hierfür entsprechende Vorgaben, evt. mit einer Höchstdauer verbunden.</p>	<p>Falle einer Buchung automatisch ein barrierefreies Fahrzeug angefordert.</p> <p>Kenntnisnahme Derzeit sind diese Probleme nicht mehr festzustellen, da der Anteil der niederflurigen Fahrzeuge über 50% hoch ist.</p> <p>Kenntnisnahme Durch entsprechende Vorausbuchung kann die Wartezeit reduziert werden. Auch im Linienverkehr bedingt das Taktangebot Wartezeiten.</p>	
<p>G: Beirat für Menschen mit Behinderung 02.04.24</p>	<p>Im ersten Teil des RNVP wird auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verwiesen, das in § 8 Absatz 3 Satz 3 den 1. Januar 2022 als Zieltermin für eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr nennt. In den „Zielen der Stadt Neumünster“ wird aber nicht auf eine Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten der ÖPNV-Angebote für mobilitätseingeschränkte Menschen eingegangen. Deshalb sollte unbedingt eine entsprechende Ergänzung vorgenommen werden.</p> <p>Außerdem wird auch nicht auf die Ziele des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG) eingegangen, dass „Bei allen Planungen, besonders für die Infrastruktur, den Einsatz von Fahrzeugen, betriebliche Maßnahmen und andere Angebote, die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit als verpflichtend angesehen wird“</p> <p>Die Anforderungen laut §4 BGG sind hinlänglich bekannt, werden aber noch zu wenig beachtet und umgesetzt: § 4 BGG: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise,</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. In Kapitel 5.3 sind die gestellten Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV ausführlich beschrieben.</p> <p>Kenntnisnahme Mit dem Ziel der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden die weiteren Vorgaben aus den Bundes- und Landesgesetzen aufgenommen und müssen nicht zusätzlich erwähnt</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig“.</p> <p>In dritten Teil des RNVP sollten auch Informationen über Anzahl und Standorte von stufenlos zugänglichen Haltestellen mit und ohne Leitsystem für blinde und sehbehinderte Menschen enthalten sein.</p> <p>Bei der „Entwicklung von Sommerbuslinien“ bleibt unklar, inwieweit barrierefrei zugängliche Fahrzeuge eingesetzt werden.</p> <p>Es wird angeregt, eine Erhebung zum Stand der Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer durchzuführen. Zusätzlich kann eine Analyse der Bedarfe von Menschen mit Behinderung, die bisher nicht den ÖPNV nutzen, für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans hilfreich sein.</p> <p>Trotz der Ausführungen im fünften Teil des RNVP bleibt unklar, wie viele barrierefreie Haltepunkte es aktuell tatsächlich gibt. Eine Information über ihre genaue Anzahl ist nötig, genauso wie Anzahl von Haltestellen, die mit Kasseler Sonderborden als Bordstein, mit einer kontrastreichen Bordsteinkante für blinde und sehbehinderte Personen sowie mit ausreichender Breite der Wartefläche und ausreichendem Wetterschutz ausgestattet sind. Mit gleichem Detaillierungsgrad sollten Angaben zur zeitlichen Realisierung für den Umbau der übrigen Haltestellen benannt werden. Die Aussage „Der Umbau.....ist ausnahmslos vorgesehen“ ist unpräzise.</p> <p>Zum on-demand-Angebot Hin & Wech: Eine leicht erreichbare und gut verständliche Information für alle (künftigen) NutzerInnen des on-demand-Angebotes Hin&Wech dient allen Bürger*Innen. Eine breite Kampagne, um Änderungen wie z.B. dem Entfall von Linienführungen bis in die Siedlungen hinein frühzeitig bekannt zu machen, ist erforderlich. Gleichzeitige, Personenkreisbezogene Information und ggf. Übungsmöglichkeiten, sowie erweiterte Hotline-Zeiten sind hier möglicherweise hilfreich für die Bürger*Innen. Die Mitnahme von</p>	<p>werden.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der RNVP ist hierfür nicht geeignet, da die Liste der barrierefreien Haltestellen jährlich zu aktualisieren wäre.</p> <p>Kenntnisnahme Für die Sommerbuslinien werden die herkömmlichen Linienbusse eingesetzt, die zu 100% barrierefrei sind.</p> <p>Kenntnisnahme Es findet jährlich eine Kundenbefragung statt. Es wird geprüft, inwiefern diese erweitert werden kann. Dies ist aber nicht Gegenstand des RNVP.</p> <p>Kenntnisnahme Im RNVP werden die Haltestellen benannt, die barrierefrei ausgebaut werden. Die detaillierte zeitliche Reihung des Haltestellenausbaus wird nach dem RNVP vorgenommen und steht in konkreter Abhängigkeit der finanziellen Kapazitäten.</p> <p>Kenntnisnahme Informationsveranstaltungen in den einzelnen Stadtteilen finden statt und können abgefragt werden. Über das Servicetelefon können alle konkreten Fragen geklärt werden.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Assistenzhunden muss gewährleistet sein. Auf der Internetseite ist dazu keine Information zu finden. Wir empfehlen die Erklärvideos im Internet und auf der Homepage mit Gebärdensprachdolmetschung und Untertiteln zu unterlegen. Es muss sichergestellt werden, dass keine Personenkreise ausgeschlossen oder nicht entsprechend ihrer Bedarfe informiert werden z.B. Menschen die nicht geübt oder in der Lage sind, die digitalen Medien und Informationswege für sich zu nutzen. Sinnvoll wäre eine Evaluierung der erreichten Barrierefreiheit des ÖPNV in Neumünster unter Beteiligung des Beirats für Menschen mit Behinderung nach fünf Jahren.</p>	<p>Assistenzhunde werden mitgenommen</p>	
<p>H: Kinder- und Jugendbeirat der Stadt Neumünster 26.03.24</p>	<p>Der Shuttle-Service „Hin und Wech“, der zum Teil des ÖPNV der Stadt Neumünster gehört, soll weiter ausgebaut werden. Aktuell ist „Hin und Wech“ ein attraktives Angebot für die Tageszeiten, zu denen keine Busse fahren. Weiter soll das On-Demand Angebot nun auch tagsüber ausgebaut werden, unter anderem als Ersatz für Buslinien. Das „Hin und Wech“ Angebot bietet allerdings keine sonderlich attraktive Alternative zu festen Linienbussen. Natürlich verstehen wir den Aspekt der finanziellen Ressourcen, jedoch bietet das Anruftaxi aufgrund unspontaner Buchung und nicht zuverlässigem Erscheinen kein zuverlässiges Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche.</p> <p>Im Sinne der Inklusion ist es dem Kinder- und Jugendbeirat ebenfalls ein Anliegen, dass ein Barrierefreies Ein- und Aussteigen an allen Haltestellen ermöglicht wird, was durch den Masterplan weiter gefördert werden soll. Außerdem ist es wichtig, dass die Haltestellen von allen Wohnorten aus gut erreichbar sind.</p>	<p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt. „Hin&Wech“ stellt eine sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr dar, das die Möglichkeit bietet, in Räumen sowie Tageszeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. „Hin&Wech“ fährt daher als alleiniges ÖPNV-Angebot nur im Spätverkehr, zur Schwachverkehrszeit morgens sowie sonntags. In der Hauptverkehrszeit verkehrt „Hin&Wech“ nur in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehrsangebot und erweitert daher das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Als bedenklich sieht der Kinder- und Jugendbeirat ebenfalls die Einkürzung der „Linie 9“, die im Rahmen der neuen Planung aufgrund von geringer Nachfrage nicht mehr nach Wasbek, sondern nur noch bis zum Freesencenter fahren soll. Der Regionalbus nach Wasbek fährt allerdings nur im 2-Stunden-Takt. Hier sieht der Kinder- und Jugendbeirat ein Problem bei dem Transport derjenigen, die von Wasbek aus nach Neumünster pendeln, um in der Stadt eine Schule zu besuchen. Wir wissen, dass diesbezüglich schon Gespräche mit dem Kreis stattfinden und sprechen uns dafür aus, dass diese weitergeführt werden und man eine sinnvolle Lösung finden kann, unter denen nicht die Leiden, die auf den Transport angewiesen sind.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. (siehe auch Stellungnahme aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde) Gemeinsam mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wird die Stadt Neumünster mit den SWN über eine betriebliche Möglichkeit der gemeinsamen Bedienung von Wasbek nach Neumünster durch den Regionalverkehr und den Stadtverkehr prüfen. Dabei soll der Schülerverkehr mit SWN-Linienbussen möglichst erhalten bleiben.</p>	<p>Kapitel 6.5</p>
<p>I: Pro Bahn 27.03.24</p>	<p>Für den 4. RNVP der Stadt Neumünster fordern wir eine ambitionierte Strategie, den Modal Split des Stadtverkehrs Neumünster bis zum Jahr 2035 auf 15 Prozent zu steigern</p> <p>Für den 4. RNVP der Stadt Neumünster fordern wir eine aktive Ausgestaltung der Rolle der</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Neumünster als ÖPNV-Aufgabenträger durch die Schaffung eines Eigenbetriebes der Stadt Neumünster und die Anstellung der erforderlichen Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder • die Beteiligung an einer kreis- oder kreisfreie Städte übergreifenden ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft <p>Auch der neue SH-Tarif 2025 mit niedrigeren Preisen, deutlich einfacherem Angebot und der Möglichkeit, die Preise in der Kommune selber zu gestalten, hätte berücksichtigt werden müssen.</p> <p>Auf der Grundlage des vom Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH für das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) konzipierten Taktschemas im 15-/ 30- und 60-Minuten-Takt fordern wir für den 4. RNVP der Stadt Neumünster einen Ausbau des Angebotes im Stadtverkehr Neumünster mit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchmesser-Linien im 15-Minuten-Takt und • Tangential-Linien im 30-Minuten-Takt 	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Das Ziel des Modal Splits ist aus dem Masterplan Mobilität übernommen und in der Ratsversammlung beschlossen.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme In Kapitel 5.3.5 steht beschrieben, dass der SH-Tarif angewandt wird.</p> <p>Kenntnisnahme Die Anregung wird zur Prüfung in den nachfolgenden RNVP aufgenommen.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Die 40-Minuten-Takte sind schlicht unattraktiv und nicht mehr zeitgemäß Für den 4. RNVP der Stadt Neumünster fordern wir eine Analyse der Verkehrsströme im Durchmesser- und im Tangential-Verkehr der Stadt Neumünster und auf dessen Grundlage eine Einführung eines neuen Liniennetzes im Stadtverkehr Neumünster mit Durchmesser- und Tangential-Linien.</p> <p>Denn auch hier gilt: für eine Bewertung des neuen Angebots werden Zahlen. Im Gutachten wird nur eine Presseberichterstattung zitiert, aber so gut wie keine Zahlen genannt. Es ist nur davon die Rede, dass das On-Demand-Angebot an Sonntagen von nur 400-500 Personen genutzt wird. Das sind weniger als 5 Prozent der werktäglichen Fahrgäste. Solange keine Vergleichszahlen aus der Zeit davor genannt werden, bleibt offen, ob das Angebot ein Gewinn oder eine Einsparmaßnahme ist.</p> <p>Für den 4. RNVP der Stadt Neumünster fordern wir, dass die Stadt Neumünster als ÖPNV-Aufgabenträger mit der Planung des Angebotes und der Einführung eines neuen Liniennetzes im Stadtverkehr Neumünster mit Durchmesser- und Tangential-Linien sicherstellt, dass die Umsteigezeit zwischen SPNV und Stadtverkehr an den bestehenden Verknüpfungspunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neumünster Bahnhof/ ZOB • Einfeld • Neumünster Stadtwald • Neumünster Süd <p>und an den geplanten Verknüpfungspunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neumünster-Rendsburger Straße • Tungendorf • Neumünster-Christianstraße • Neumünster-Boostedter Straße <p>maximal 10 Minuten umfasst.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Zielstellung des RNVP ist eine Verdoppelung des Modal Split-Anteils des ÖPNV in den kommenden 10 bis 15 Jahren. Die beschriebenen Maßnahmen sollen das Angebot verbessern und für die ÖPNV-Nutzer attraktiver machen.</p> <p>Kenntnisnahme Die Optimierung der Umsteigezeiten ist stetige Aufgabe der Betriebsplanung.</p>	
<p>J: Stadtteilbeirat Brachenfeld/Ruthenberg 15.02.24</p>	<p>Keine Anmerkungen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>K: Stadtteilbeirat Einfeld 08.02.24</p>	<p>Keine Anmerkungen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>L: Stadtteilbeirat Wittorf</p>	<p>Linie 12</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
16.01.24	<p>Die Linie 12 fährt heute zwischen dem ZOB Ober die Lindenstraße und die Padenstedter Landstraße nach Padenstedt. Über den Tag fährt sie im Wechsel zwischen 40-Min-Takt, 30-Min-Takt und 20-Min-Takt, dazwischen auch mit Taktlücken. In Wittorf bedient sie eine Schleife im Bereich Iltisweg /Marderweg, wo von den SWN nur eine geringe Nachfrage verzeichnet wird. Zur Straffung der Reisezeiten für die übrigen Fahrgäste wird von SWN vorgeschlagen, diese Haltestellen nur noch in jeweils einer Richtung zu bedienen jeweils in der Lastrichtung): Die Linie 12 verkürzt die Linienweg im Bereich Wührenbeksweg/Kälberweg. Das wird von betroffenen Bürgern sehr kritisch gesehen.</p>		
<p>M: Stadtteilbeirat Böcklersiedlung- Bugenhagen 24.01.24</p>	<p>NN fragt zum Wegfall der Linie 44. Ist der Verkehr zum Freesencenter durch Hin&Wech abfangbar? Dies wird bejaht.</p> <p>NN kritisiert die Verfügbarkeit / Planbarkeit aus seiner Erfahrung bei Abfahrt zum Beispiel ab Bahnhof. Es wird erklärt insbesondere die Problematik van August-Dezember (unter anderem Deutschlandticket). Dienstplane wurden umgestellt, Fuhrpark wird ausgeweitet. In den Tageszone inzwischen sicher. Randzeiten gelegentlich schwieriger, insbesondere bei Veranstaltungen. Informationen auch über die Hotline.</p> <p>NN berichtet von seinen Problemen ein Fahrzeug zu bekommen. NN schlägt vor, dass eine der Linien (z.B. Linie 9) ins Freesencenter zu jeder zweiten Tour den Kantplatz mit einbinden könnte. Antwort: Verfügbarkeitsprobleme seien ab Januar eingestellt. Auch Busfahrer werden in geringen Teilen für Hin&Wech eingesetzt. Linie 9 steht auch auf dem Prüfstand.</p> <p>NN fragt, ab wann die Linie 44 entfallen soll. Antwort: vermutlich ab 2tes Halbjahr 2024.</p> <p>NN fragt zu den Beweggründen für die Linienführung durch die Roonstraße statt der Beethovenstraße: Antwort: Es ist eine bessere Verkehrsführung (Parkende Fahrzeuge, Gegenverkehr etc., zusätzliche Anbindung von weiteren Straßen im Umfeld der Roonstraße inkl. Vicelinstift.</p> <p>NN empfiehlt mehr Beleuchtung an Haltestellen, die in Teilen nicht beleuchtet sind.</p> <p>Herr Meyer fragt nach den Softwarehintergründen von Hin&Wech. Antwort: Man bediene sich hier eines israelisch-amerikanischen Anbieters namens Dieser sei sehr weit verbreitet und die SWN übernehmen eine Vorreiterrolle bei der Mitentwicklung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>NN berichtet, dass die Installation der App nicht Seniorenfreundlich sei: Antwort: Die SWN bietet an in diverse Vereine, zur Kirche, zum Stadtteilbeirat zu kommen und zu unterstützen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>N: Stadtteilbeirat Faldera 07.02.24</p>	<p>NN kritisiert eine zu geringe Berücksichtigung der Bürgerinteressen zu Lasten wirtschaftlicher Interessen der SWN. NN hebt hervor, dass der geplante zwanzig-Minuten-Takt keine Verbesserung darstellt. Linien 3 und 33 sind jeweils gegenläufig alle vierzig Minuten getaktet, woraus sich schon heute ein Zwanzig-Minuten-Takt ergibt. Weiter wird Linie 9 mitnichten sicher durch Faldera West geführt. Denn weder die dafür nötige Voraussetzung einer Verkürzung (Abschnitt Wasbek) liegt vor, noch ist die Linienführung über Schwarzer Weg und Wernershagener Weg in den Plänen überhaupt dargestellt. Mithin erscheint Faldera West durch den Wegfall der Linie 33 und die Halbierung der Linie 3 besonders benachteiligt.</p> <p>NN berichtet von Problemen mit der Barrierefreiheit und Verfügbarkeit Rollstuhlgerechter Fahrzeuge bei Hin&Wech. Antwort: SWN war von der Nachfrage überfordert, was sich aber inzwischen gebessert habe.</p> <p>NN moniert einen anderen Aspekt von Barrierefreiheit, nämlich dass man zum Nutzen von Hin&Wech zwingend ein Internet-Konto benötigt. NN greift den Punkt auf und fragt, warum man Hin&Wech nicht genauso anonym nutzen kann wie den Bus, beispielsweise indem eine Buchung ohne Internet-Konto akzeptiert wird.</p> <p>Verschiedene Bürger kritisieren andauernde Störungen bei Hin&Wech. Insbesondere fallen Fahrten kurzfristig aus. Man kann auch nicht spontan buchen sondern nur mehrere Stunden oder sogar Tage im Voraus. Antwort: Es handelt sich um Anlauf-Schwierigkeiten im zweiten Halbjahr 2023, die jetzt behoben sind. Weiter führt sie aus, dass zukünftig ein Hin&Wech-Fahrzeug in Faldera stationiert werden soll. Zum Standort können noch keine Angaben gemacht werden.</p> <p>Verschiedene Bürger bemängeln, dass man den Fahrschein nur über das Internet-Konto, nicht aber beim Fahrer vor Ort bezahlen kann.</p> <p>NN fragt, ob das Angebot nur für Einheimische oder auch Touristen die mit der Bahn anreisen gilt. Antwort: Auch Ortsfremde können über das Internet ein Konto einrichten und dann Hin&Wech nutzen. Zu beachten sei allerdings, dass die Nutzung von Hin&Wech auf die Tagzonen beschränkt ist. Man kann sich</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Bereich um den Wernershagener Weg wird weiterhin mit dem Linienverkehr bedient.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Kapitel: 6.5</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>beispielsweise trotz Internet-Konto nicht von einer Haltestelle abholen lassen, die außerhalb einer Tagzone liegt.</p> <p>NN fragt nach weiteren Werkzeugen abgesehen von Hin&Wech, mit denen das Ziel (Verdopplung der Fahrgastzahlen) erreicht werden kann, konkret nennt sie die Stichworte Parkgebühren und Busvorrang.</p> <p>NN fragt nach dem konkreten Linienweg der zukünftigen Linie 9 Antwort: Es handelt sich um einen groben Entwurf handelt und Details noch nicht bekannt sind. Insbesondere steht alles noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Kreis Rendsburg-Eckernförde (wegen der aktuellen Linienführung bis Wasbek).</p>	<p>Kenntnisnahme Dies ist nicht Gegenstand des RNVP.</p> <p>Kenntnisnahme (siehe auch Stellungnahme aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde) Gemeinsam mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde wird die Stadt Neumünster mit den SWN über eine betriebliche Möglichkeit der gemeinsamen Bedienung von Wasbek nach Neumünster durch den Regionalverkehr und den Stadtverkehr prüfen. Dabei soll der Schülerverkehr mit SWN-Linienbussen möglichst erhalten bleiben.</p>	
<p>O: NAH.SH 27.03.24</p>	<p>3.1.1 Stadtbuslinien Tabelle 7: Betrifft Kleinbuslinien 155, 177, 199. Im Zuge der im Verbundausschuss beschlossenen einheitlichen Neuordnung Liniennummernsystematiken sind für die Linien des Stadtverkehrs Neumünster ein- bis zweistellige Liniennummern vorzusehen.</p> <p>3.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Seit August 2023 wird der Bahnhof Neumünster dauerhaft durch die Linie A2 Neumünster - Kaltenkirchen - Norderstedt bedient. Die Linie A1 fährt nicht mehr nach Neumünster.</p> <p>5.3.1.2 Ausstattung der Haltestellen Leitstreifen: Ein Leitstreifen ist keine zwingende Anforderung der Barrierefreiheit, es sei denn er verbindet mehrere Elemente, z.B. verbinden mehrerer Einstiegsfelder bei komplexen Busanlagen. Gemäß Leitfaden barrierefreie Bushaltestellen der NAH.SH empfiehlt Leitstreifen grundsätzlich nur dort vorzusehen, wo bedingt durch die Haltestellenlänge mehrere Busse hintereinander halten können, aber nur ein Einstiegsfeld markiert ist.</p> <p>5.3.1.2 Ausstattung der Haltestellen</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Kapitel 6.5 Liniennummernsystematik</p> <p>Kapitel 3.3.2</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>6.3 Prüfaufträge aus dem Beteiligungsverfahren zum Masterplan Mobilität „40-Minuten-Takt ist unattraktiv und schwer zu merken“ Im Zuge der Planung für diesen RNVP werden Takte entsprechend umgestellt, grundsätzlich soll zukünftig eine weitere Taktverdichtung verfolgt werden im Zuge der Umsetzung des Modal-Split-Ziels." --> An dieser Stelle möchten wir anregen auch über die generelle Wahl der Taktfamilie 20/10 vs. 15/30 Minuten Takt nachzudenken. Es ist geplant, dass ab Fahrplanwechsel Dezember 2025 bis auf weiteres die Fahrlage des RE70 so verschoben wird, dass sich RE7 und RE70 in Neumünster zu einem ungefähren Halbstundentakt nach Kiel und Hamburg ergänzen. Momentan sind die Abfahrten von RE7 und RE70 in einem 20/40 Minuten Versatz, der gut zur derzeitigen 20 Minuten Taktfamilie des Stadtverkehrs passt. Ein 30 Minuten Takt im SPNV ist mit einem 20 Minuten Takt im Busverkehr nicht kompatibel und kann im Zweifel nur einmal pro Stunde einen zeitlich attraktiven Bus-Bahn Anschluss herstellen.</p> <p>6.4 Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots Im Sinne eines integrierten Angebotes vgl. Kapitel 7.1.3 ist das Hin&Wech Angebot auch in die landesweiten Auskunftssysteme zu integrieren, damit Ortsunkundige auch Hinweise bekommen, das Sonn- und Feiertags sowie zu allen anderen ausschließlichen Betriebszeiten von Hin&Wech in Neumünster ein ÖPNV Angebot bereitgestellt wird.</p> <p>6.5 Linienplanung zur Erreichung des Modal-Split-Ziels Die Linien 155 und 782 benutzen nahezu den selben Linienweg. Hier besteht ein Überangebot durch nicht abgestimmte Fahrpläne</p>	<p>Kenntnisnahme Die Anregung wird zur Prüfung in den nachfolgenden RNVP aufgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme Hierzu sollen von den verantwortlichen Stellen zeitnah Gespräche geführt werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
<p>P: Stadtteilbeirat Tungendorf 02.04.24</p>	<p>Der Stadtteilbeirat Tungendorf wurde am 4. RNVP beteiligt und nimmt den Inhalt nach Vorlage des Dokuments und Präsentation während der Stadtteilbeiratssitzung am 27.03.2024 zur Kenntnis und gibt folgende Stellungnahme ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angesichts einer Zahl von 192 Schülern, die sich schultäglich auf den Weg zur Gemeinschaftsschule Brachenfeld machen, wünscht sich der Stadtteilbeirat Tungendorf die wohlwollende Prüfung einer Winterbuslinie „Tungendorf – Gemeinschaftsschule Brachenfeld • Der Stadtteilbeirat Tungendorf spricht sich für eine direkte Busanbindung des Stadtteils über die Christianstraße aus. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme Im Bereich Christianstraße sind bis auf Weiteres keine Änderungen in der Linienführung vorgesehen. Das entsprechende Kapitel 6.7 ist aus dem RNVP herausgenommen.</p>	<p>Kapitel 6.5</p> <p>Ehem. Kapitel 6.7</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
<p>Q: IHK 27.03.24</p>	<p>Grundsätzlich begrüßen wir das Ziel, im Rahmen der Verkehrswende ein einheitliches, leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Netz für ganz Neumünster zu schaffen, allerdings dass dies (noch) nicht auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgen. Wir vertreten den Standpunkt, dass bevor es zu signifikanten Einschränkungen des MIV kommen darf, zuerst eine attraktive Alternative geschaffen werden muss.</p> <p>Wir sehen die Pläne, einige Buslinien zu kürzen, zu streichen oder zu unterbrechen, äußerst kritisch. Jedwede Einschränkung des regelmäßigen Busverkehrs führt zu einer abnehmenden Zuverlässigkeit und somit auch zu sinkender Attraktivität.</p> <p>Die Verwendung des On-Demand Angebotes „Hin und Wech“ als Allheilmittel für sämtliche Unzulänglichkeiten des Busnetzes einzusetzen ist weder erstrebenswert noch realistisch umsetzbar.</p> <p>Des Weiteren stößt das Angebot insbesondere zu den HVZ auch immer wieder an seine Kapazitätsgrenzen. Vor allem Wege, die nur bedingt planbar sind und dementsprechend nicht rechtzeitig gebucht werden können, müssen dann häufig doch mit dem MIV zurückgelegt werden. Um dies zu verhindern, müssten die Kapazitäten des On-Demand Angebotes signifikant ausgeweitet werden. Da pro Fahrzeug nur eine geringe Anzahl an Fahrgästen befördert werden kann, entsteht hierdurch jedoch ein enormer Personalbedarf.</p> <p>In Angesicht der oben beschriebenen Unzulänglichkeiten, die zurzeit im ÖPNV in Neumünster bestehen und auch nach der Umsetzung des Nahverkehrsplans in seiner aktuellen Form bestehen werden, haben Maßnahmen wie die geplante Reduktion des Parkraumes in der Innenstadt erhebliche negative Auswirkungen. Vor dem Hintergrund der prekären Situation, in der sich die Innenstadt befindet, muss die komfortable Erreichbarkeit mit dem MIV zumindest mittelfristig noch sichergestellt werden, um eine weitere Verödung zu verhindern.</p> <p>Darüber hinaus sind uns trotz des in der Einleitung des RNVP formulierten Grundsatzes, zuerst Alternativen zu schaffen, bevor der MIV eingeschränkt wird, einige geplante Maßnahmen aufgefallen, die erhebliche negative Auswirkungen auf den MIV haben können und denen wir demnach kritisch gegenüberstehen. Als erstes sind hier die geplanten Umweltfahrspuren zu</p>	<p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt wird. „Hin&Wech“ stellt eine sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr dar, das die Möglichkeit bietet, in Räumen sowie Tageszeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. „Hin&Wech“ fährt daher als alleiniges ÖPNV-Angebot nur im Spätverkehr, zur Schwachverkehrszeit morgens sowie sonntags. In der Hauptverkehrszeit verkehrt „Hin&Wech“ nur in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehrsangebot und erweitert daher das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.</p> <p>Kenntnisnahme Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz ist nicht Gegenstand des RNVP.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>nennen, die eine Benutzung durch den MIV und den Lastverkehr ausschließen. Um diese Fahrspuren zu etablieren, müssten bestehende Straßen entweder verbreitert werden, was einen signifikanten finanziellen und zeitlichen Aufwand mit sich bringen würde, oder es müssten bereits bestehende Fahrspuren umgewidmet werden. Da die Verkehrsbelastung aktuell bereits, insbesondere zu den HVZ, auf zahlreichen Straßen, wie z.B. dem Ring, sehr hoch ist, hatte diese Umwidmungen für diese bereits bestehenden Problemgebiete potenziell katastrophale Auswirkungen. Auch die geplante Verlagerung von Bushalteezonen auf die Fahrbahn, wird den Verkehrsfluss zum Teil stark behindern und durch potenziell riskante Überholmanöver auch nur bedingt zur Verkehrssicherheit beitragen.</p> <p>Des Weiteren sehen wir auch die im Raum stehende Verengung und damit einhergehende Umwandlung in eine Einbahnstraße der Christianstraße äußerst kritisch. Zusätzlich zu den Einschränkungen für den Busverkehr führen Einbahnstraßen grundsätzlich zu längeren Wegen und erhöhen so die allgemeine Verkehrsbelastung. Hier sollte ein Blick auf Rendsburg geworfen werden, wo aktuell geplant wird, mehrere Einbahnstraßen wieder für den Zweirichtungsverkehr zu öffnen, um das allgemeine Verkehrsaufkommen im Innenstadtbereich zu reduzieren.</p> <p>Abschließend mochten wir noch darauf hinweisen, dass eine Park and Ride Möglichkeit für Pendler mit dem Endziel Neumünster zwar nicht attraktiv sein mag, es sich unserer Ansicht nach trotzdem anbietet, P + R Parkplätze in Stadtrandlage mit eng getakteter Busverbindung zum Bahnhof zu etablieren. Durch das Abfangen des Verkehrs am Stadtrand steigt die Verkehrsbelastung in der Innenstadt nicht, sondern wird ggf. sogar gesenkt und Pendlern aus Umlandgemeinden ohne eigenen Bahnhof steht trotzdem die Möglichkeit offen, den ÖPNV für den Großteil ihres Arbeitsweges zu nutzen.</p>	<p>Kenntnisnahme In der Christianstraße ist bis auf Weiteres keine Veränderung der Verkehrsführung vorgesehen. Das entsprechende Kapitel 6.7 ist aus dem RNVP herausgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
<p>R: Stadt Neumünster / Seniorenbeirat 04.03.24</p>	<p>Dem Seniorenbeirat ist nicht nachvollziehbar, warum einige Änderungen vorgenommen werden mussten. Dazu fehlen die konkreten statistischen Entscheidungsgrundlagen. Weitere Anregungen des Seniorenbeirates:</p> <ul style="list-style-type: none"> • - Aufstellung von Fahrkartenautomaten in allen Stadtteilen • - Einführung eines Senientickets, mit dem Personen ab 60 Jahre kostenlos den ÖPNV nutzen können. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der Fahrscheinverkauf erfolgt direkt in den Bussen. Zeitkarten sind in den Vorverkaufsstellen erhältlich.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Dies bedarf eines Beschlusses der</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
<p>S: Stadtteilbeirat Gadeland 23.02.24</p>	<p>Der Stadtteilbeirat hat in früheren Sitzungen folgende Forderungen aufgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Buslinie 6 sollte einen Haltepunkt in der Nähe des neuen Ärztehauses erhalten. Die Linie 66 hat einen solchen Halt in Höhe Hotel Kühl. Es kommen Patienten auch aus anderen Stadtteilen und daher mit dem Linienbus zu diesen Ärzten. Das Ärztehaus liegt ziemlich in der Mitte zwischen zwei bestehenden Haltestellen. • Die im Nahverkehrsplan beschriebene mögliche Ausstattung von Haltestellen ist sehr zu begrüßen, aber sicher nicht überall umsetzbar. Der Stadtteilbeirat fordert eine Mindestausstattung mit einer haltestellennahen Sitzbank, da für ältere Menschen ein minutenlanges Stehen während der Wartezeit sehr anstrengend ist. 	<p>Selbstverwaltung, dem eine Prüfung, insbesondere der finanziellen Auswirkungen, vorzuschalten wäre.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Dies ist aber nicht Gegenstand des RNVP.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Das Anforderungsprofil definiert den Ausstattungsstandard, wonach Sitzmöglichkeiten nur in Zusammenhang mit Fahrgastunterständen vorgesehen sind.</p>	
<p>T: VCD Ortsgruppe Neumünster 26.03.24</p>	<p>Ein gut abgestimmter Linienbusverkehr muss in der Lage sein, Anschlüsse zu gewährleisten. Spätestens bis zur Vollendung von Stuttgart 21 wird die Zugverbindung Hamburg/ Kiel bzw. Kiel/ Hamburg in einem festen halb Stunden Takt bedient. Mit sieben Minuten Umstiegszeit am Hauptbahnhof in Neumünster müssen Busse von/ in die Gewerbegebiete und zum Friedrich-Ebert-Krankenhaus in Lastrichtung ankommen und bereit stehen. Morgens fahren Busse zu Minute 07/ 37 vom Bahnhof in die Industriegebiete. Danach fahren sie weiter in die Wohngebiete mittels Linienwechsel oder Schleifenfahrt. Nachmittags und zu Schichtende haben Busse von den Arbeitsstätten am Bahnhof bei Minute 22/ 52 Anschluss. Idealerweise ist eine Mobilitätsgarantie zu den Arbeitsplätzen vereinbart.</p> <p>Anreize zum Umstieg für PendlerInnen, zum Beispiel durch die Finanzierung des Deutschlandtickets sind an zu raten.</p> <p>Im Kernnetz sollte tagsüber durch Linienüberlagerung ein 15 Minuten Takt gewährleistet sein. Der Abendverkehr sollte zur Minute 07/ 37 am Hauptbahnhof bis 22.00 Uhr gehen, dann sollte bis 0 Uhr in der erweiterten Innenstadt, aus wirtschaftlichen Gründen mit Kleinbussen halbstündig gefahren werden. Danach kommt der Fahrdienst „Hin und Wech“ zum Einsatz.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Für Pendler besteht die Möglichkeit zur Nutzung des Jobtickets von NAH.SH.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die sehr geringe Fahrgastnachfrage in den Schwachlastzeiten erfordert kein Linienverkehrsangebot. Mit „Hin&Wech“ können die bestehenden</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>An allen anderen Bahnhöfen im Stadtgebiet, am Stadtrand und in den Nachbargemeinden muss der Anschluss bei ankommenden Zügen auch gewährleistet sein. Eine gute Abstimmung und Verknüpfung mit den Regionalbussen muss ebenfalls erfolgen.</p> <p>Weitere Lichtsignalbeeinflussung in der erweiterten Innenstadt dienen der Busbeschleunigung. Die zügige Einrichtung von Umweltspuren in der Innenstadt (durch die Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr) und die Bevorrechtigung von Bussen über Abbiegespuren nach Züricher Vorbild entlastet die viel befahrenen Straßen ebenso, wie ein separater innerer Fahrradring über die Schützenstraße. Neue, hochwertige Fahrradstraßen dienen generell der Verkehrsentslastung und Verkehrssicherheit. Links- und Rechtsabbiegespuren sollen dort zur Bevorrechtigung genutzt werden, wo die Einrichtung von Umweltspuren auf Grund von baulicher Enge nicht möglich ist. Wenn die Fahrbahn durch parkende Autos so weit verengt ist, dass ein Bus nur noch schwer durch kommt, ist das eine Gefahr für alle VerkehrsteilnehmerInnen! Wir empfehlen dringend in diesem Fall die betroffenen Parkflächen zu begrenzen, damit im Notfall Rettungsdienst und Feuerwehr durch kommen und Anwohnerpark- und Lieferzonen einzuführen! Auf Nebenstraßen ist außerdem eine Einbahnstraßenregelung an zu raten. Zur Busbeschleunigung schlagen wir in den Hauptverkehrszeiten einzelne Schnellbusse über den Ring zu benachbarten oder gegenüberliegenden Stadtteilen in die Industriegebiete vor, ohne den Umstieg am Hauptbahnhof.</p> <p>Der On-demand Fahrdienst „Hin und Wech“ bietet eine Ergänzung zur Nutzung privater Taxiunternehmen und dem motorisierten Individualverkehr zum günstigen SH-Tarif. Er bedient optimal moderne, individualisierte Nutzungsgewohnheiten. Verlässlichkeit im Anschluss zum Linienbus und zur Bahn, Komfort und Kapazität reichen jedoch nicht an den Linienverkehr heran. Für bestimmte Personengruppen, zum Beispiel Ortsunkundige und Menschen mit Seh- oder Bewegungseinschränkungen wird die Benutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination (multimodal) erschwert oder sogar verhindert. Mit Ausfällen, mangelnder Verfügbarkeit und langen Wartezeiten muss gerechnet werden. Nachts ab 21.00 Uhr sollte ein Fahrtende bis vor die eigene Haustür aus Sicherheitsgründen möglich sein. Für Ortsunkundige, die von außerhalb kommen gibt es keinen Hinweis auf das On-Demand Angebot „Hin und Wech“. Hier sollte nach gebessert werden, so dass ein Hinweis auf</p>	<p>Fahrtwünsche wesentlich flexibler bedient werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt wird. „Hin&Wech“ stellt eine sinnvolle</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>das Angebot bei Nah SH, an den Bahnhöfen und im DB Navigator (abgebildet als fiktiver 30 Minuten Takt der Rufbusse) erscheint. Es bestehen allgemeine Barrieren bei der Buchung und bei der Nutzung der Hin-und-Wech-App. Durch häufigeres Umsteigen wird die Nutzung von körperlich und geistig eingeschränkte Menschen erschwert. Deshalb sehen wir den großen Einsatz in der Stadt eher als Notlösung, die zu der bisherigen, schwachen Nutzung des ÖPNV passt. Problematisch bei der Ausweitung in ganze Stadtteile und dem ganzen Stadtverkehr am Sonntag anstatt des Linienverkehrs ist, dass es zu keiner Verkehrsreduktion oder -vermeidung kommt: Verkehrsströme werden von der individuellen privaten auf die individuelle öffentliche Nutzung verlagert. Straßen und Parkraum können so nicht entlastet, Emissionen nicht reduziert werden, denn es kommt nicht immer zu Ridepooling (Sammelfahrten). Die Aufenthaltsqualität kann so nicht verbessert werden. „Hin und Wech“ hat seine Stärken bei sehr schwacher Nutzung in Gadeland und Tungendorf und als Ergänzung zum Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen.</p> <p>Die CO2- und Emissionsreduktion soll nach den Vorgaben schrittweise erfolgen. Wie immer bei der Energiewende, muss die Transformation vom Ende hergedacht werden, um Investitionen in teure Übergangslösungen zu vermeiden (Stichwort: Technologieoffenheit). Wir schlagen als letztendlich günstigste und beste Lösung batterie- elektrische Busse mit Unterstützung von Oberleitungen auf den Hauptstrecken vor, wie im laufenden Koalitionsvertrag des Landes Schleswig-Holstein erwähnt. Das hat den Vorteil, dass die Batterien wesentlich kleiner und leichter sind (deutlich unter 8 Tonnen). Das vermeidet langfristig viele Straßenschäden. Die Chancen auf Bundesmittel für O-Busse/ Trollies mit Solarstrom stehen gut. Der Strom aus den Oberleitungen kann ohne Energieverlust direkt voll genutzt werden (ohne große Verluste wie bei E-Fuels und Brennstoffzellentechnik/Wasserstoff). Masten für die Oberleitung können begrünt werden und mit der Straßenbeleuchtung kombiniert werden. In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn kann der Solarstrom von der Bahntrasse direkt in die Busoberleitung abgeleitet werden. Während der Fahrt unter der Oberleitung nutzt der Bus den Strom aus der Leitung und lädt zugleich die Batterie auf. Auf den Strecken ohne Oberleitung fährt er dann mit Strom aus der Batterie. Der große Vorteil der Kombination: Man braucht nur ein kleines Oberleitungsnetz, braucht keine Standzeiten fürs Laden, die Batterie ist klein und Kosten werden so gespart.</p> <p>https://www.dw.com/de/klimaschutz-strom-f%C3%BCr-bus-und-lkw-statt-dieselbatterie-oberleitung-tesla-e-truck-wasserstoff/a-52698152</p> <p>Zur Realisierung ist die Installation von eigenen Solarflächen zum Beispiel auf dem Parkhaus und der Holstengalerie sinnvoll. Die Bushaltestelle am Kuhberg müsste dafür allerdings vergrößert werden.</p>	<p>Ergänzung zum Linienverkehr dar, das die Möglichkeit bietet, in Räumen sowie Tageszeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. „Hin&Wech“ fährt daher als alleiniges ÖPNV-Angebot nur im Spätverkehr, zur Schwachverkehrszeit Samstag morgens sowie sonntags. In der Hauptverkehrszeit verkehrt „Hin&Wech“ nur in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehrsangebot und erweitert daher das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Am Kuhberg und auch der Großflecken könnten zur Kommunaltrasse für den Umweltverbund ausgebaut werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> • (https://www.hamburg.de/innenstadt/14362140/moenckebergstrasse-undsteinstrasse/). Investitionen in diese Richtung würden sich langfristig auszahlen. 	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Dies ist nicht Gegenstand des RNVP.</p>	
<p>U: SVG Südwestholstein / Fachabteilung des Kreis Segeberg 28.02.24</p>	<p>Die SVG als ÖPNV-Fachabteilung (u.a.) des ÖPNV-Aufgabenträgers Kreis Segeberg (SE) nimmt wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Kap. 3.2 Regionalverkehr (Seite 33): In Tabelle 8 ‚Regionalbuslinien in Neumünster‘ wird die Linie 454 mit dem Linienweg „Wankendorf – Rendswühren - Husberg – Neumünster“ dargestellt. Die Linie bedient statt Wankendorf im Kreis Plön aber „Schmalensee/Trappenkamp – Bornhöved – Rendswühren – Neumünster“. Wir bitten um eine Korrektur. 2.) Kap. 6.5 Linienplanung zur Erreichung des Modal-Split-Ziels (Seite 70): Im zweiten Absatz zur Linie 8 wird darauf hingewiesen, dass die Betrachtung zuständigkeitsbedingt auf das Stadtgebiet beschränkt wird. Im darauffolgenden Absatz wird aber die Ausdehnung auf einen ganztägigen 30-Min.-Takt Mo-Fr durch Auffüllen des vormittäglichen 60-Min.-Takts bis Boostedt im Kreis SE angeregt. Dieser Widerspruch sollte mit einem Hinweis auf die erforderliche einvernehmliche Abstimmung mit dem Kreis SE (vgl. letzter Absatz des Kap. 7.1.2, Seite 80) aufgelöst werden. 3.) Kap. 6.6.2 Weitere Planungen (Seite 74): Tabelle 16 ‚Kosten, Defizit und Fahrgastwirkungen der weiteren Planungen‘ nimmt Bezug auf die in Kap. 6.5 dargestellten Entwicklungsmaßnahmen, darunter das Auffüllen vormittäglicher Taktlücken Mo-Fr auf der Linie 8 von/nach Boostedt zum 30-Min.-Takt. Es bleibt aber offen, wie sich die erwarteten Effekte territorial verteilen. Da der Kreis SE die Linie 8 territorial finanziert, sollte hier eine konkretisierende Erläuterung erfolgen (vgl. dazu auch die Anmerkungen zu Kap. 8). 4.) Kap. 8 Finanzierung (Seite 82): An dieser Stelle fehlt ein Hinweis auf die territoriale Finanzierung der in SE stattfindenden Leistungsanteile der Linie 6/66 in der Gemeinde Groß Kummerfeld und der Linie 8 in der Gemeinde Boostedt. Geregelt ist dies in der „Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (ÖRV) über die Finanzierung von ÖPNV-Leistungen der SWN Verkehr GmbH (SWN) auf dem Gebiet des Kreises Segeberg im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007“ für den Zeitraum 2016-2025. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Möglichkeit der Ausweitung des 30-Minuten-Taktes bis Boostedt wird mit dem zuständigen Aufgabenträger abgestimmt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>	<p>Kapitel 3.2</p> <p>Kapitel 6.5</p> <p>Kap. 6.5</p> <p>Kap. 8</p>

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>5.) Kap. 8 Finanzierung (Seite 82): Wir bitten außerdem um eine Ergänzung einer Aussage zur bisher nicht vertraglich geregelten territorialen Finanzierung der in NMS stattfindenden Leistungsanteile der Regionalbuslinie 7915 Rickling – Willingrade – Neumünster. Analog zur Finanzierung der SE-Anteile der unter 4.) genannten Stadtbuslinien erscheint eine Refinanzierung der NMS-Anteile der aus SE finanzierten Regionalbuslinie folgerichtig und geboten. Vorbereitende Gespräche hierzu haben verwaltungsseitig stattgefunden und sollten noch 2024 erfolgreich abgeschlossen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die laufenden Gespräche werden fortgesetzt.</p>	
<p>V: Stadteilbeirat Stadtmitte 29.02.2024</p>	<p>Vorstellung der aktuellen Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans in Neumünster für den Bereich Stadtmitte: Herr Köwer erläutert die Planung. Der Anteil des ÖPNV beträgt bisher 4 % und soll bis 2025/2030 möglichst verdoppelt werden. Frau Kessal erläutert Hin & Wech und stellt die geplante Weiterentwicklung vor. Sie beantwortet Fragen und bleibt bis zum Ende der Sitzung für weitere Beratung und Fragen.</p> <p>Aussprache zum RNVP. ggf. Beschluss zur Stellungnahme des Stadteilbeirats: Der Stadteilbeirat begrüßt die Planung nach kurzer Diskussion und rät der Ratsversammlung zur Zustimmung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	
<p>W: Verdi 15.04.2024</p>	<p>Als zuständige Fachgewerkschaft bedanken wir uns für die Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des 4. RNVP in Bezug auf die Stadt Neumünster. Wir erinnern einleitend daran, dass mit dem Beschluss der VMK vom 26.02.2021, bestätigt am 15./ 16.04.2021 und abschließend konkretisiert per Beschluss der Sonderverkehrsministerkonferenz am 29.06.2021 ehrgeizige Ziel, zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 die Fahrgastzahlen im ÖPNV und SPNV vom Stand 2019 (Vor-Corona-Zahlen) aus zu verdoppeln, der Maßstab ist, an dem sich am Ende alles messen lassen muss. Dieser VMK-Beschluss ist elementar für alle Weichenstellungen, die nun erfolgen sollen. In einem Positionspapier begrüßten sodann 115 Gebietskörperschaften und Verkehrsverbünde - darunter auch die NahSH - dieses Ziel. Die 115 Unterzeichner gelobten, sich diesem Ziel zu verschreiben, es nach Kräften zu unterstützen und sie mahnten bei dieser Gelegenheit auch an, dass sie von Bund und Ländern verbindliche gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen benötigen würden. Es geht um die Reduzierung von Treibhausgasemission von 165 Mio. t/a in 1990 auf 85 Mio. t/a bis 2030 Dieses Ziel sei erreichbar durch eine Antriebswende bei PKW und LKW und eine Verlagerung auf den</p>	<p>Kenntnisnahme Linienkürzungen finden nur im Bereich sehr geringer Fahrgastnachfrage, insbesondere an ausgewählten Linienenden statt. Damit sind keine Qualitätseinbußen im ÖPNV-Angebot verbunden. Zudem wird in den fraglichen Bereichen das Linienbusangebot mit dem on Demand-Verkehr „Hin&Wech“ ergänzt wird. „Hin&Wech“ stellt eine sinnvolle Ergänzung zum Linienverkehr dar, das die Möglichkeit bietet, in Räumen sowie Tageszeiten mit sehr geringer Fahrgastnachfrage ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Umweltverbund und speziell den ÖPNV. Vom Stand 1990 aus geht es um eine zu erreichende Einsparung von 65% Treibhausgasemissionen bis 2030 und im nächsten Schritt um eine Einsparung um 88% bis 2040 (Novelle des Klimaschutzgesetzes, beschlossen vom Bundestag am 24.06.2021).</p> <p>Nun steht vor dem Hintergrund diverser weiterer Extremereignisse auf unserem Planeten wie langanhaltende Hitzewellen, Starkregenvorkommnisse, Stürme usw. zu befürchten, dass diese oben genannten Ziele nicht mehr ausreichen werden. Insbesondere der Verkehrssektor liegt bisher weit hinter den Zielen zur Treibhausgasreduzierung zurück.</p> <p>Nun vergegenwärtigen wir uns, dass mit dem nun vorliegenden Entwurf des 4. RNVP im Jahr 2026 bereits die Halbzeit seit der Novelle des Klimaschutzgesetzes erreicht sein wird. Vor diesem Hintergrund erscheint aus unserer Sicht das verkehrspolitische Ziel einer „Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split auf 8%“ (Seite 37) deutlich zu niedrig angesetzt, um die Ziele der Treibhausgasreduktion für die Stadt Neumünster zu erreichen.</p> <p>Nun sind im vorgelegten Bericht zur Weiterentwicklung des RNVP für die Stadt Neumünster verschiedene Maßnahmen genannt, die eine Verbesserung der Nutzung des ÖPNV bewirken sollen. Diese bestehen aus angebotsseitigen Verbesserungen der ÖPNV-Leistung (Linienoptimierung, Taktung, On-Demand-Angebot) und sogenannten Vergrämuungsmaßnahmen beim motorisierten Individualverkehr (Parkraumbeschränkung u.ä.).</p> <p>Zunächst würden wir es begrüßen, wenn als verkehrspolitisches Ziel ein ÖV-Anteil von mindestens 10% zulasten des motorisierten Individualverkehrs festgelegt wird, da nur so die Klimaziele (Treibhausgasreduktion) für Neumünster erreicht werden können.</p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich, dass die neuerliche Direktvergabe an die SWN Verkehr GmbH vorgesehen ist und bereits vorbereitet wird. Damit werden die Leistung und das Engagement der Beschäftigten des städtischen Unternehmens gewürdigt.</p> <p>Die in 5.3.3.2 beschriebenen Qualitätsparameter sind insbesondere mit Blick auf das Höchst- und Durchschnittsalter des Fahrzeugparks nicht ausreichend. Sie unterlaufen das Ziel der klima-neutralen Stadt Neumünster. Zudem betreibt die SWN Verkehr bereits heute Fahrzeuge, die deutlich jünger sind. Eine maßvolle Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen der Klasse M3 würde den ÖV deutlich in Richtung Emissionsfreiheit voranbringen.</p>	<p>„Hin&Wech“ fährt daher als alleiniges ÖPNV-Angebot nur im Spätverkehr, zur Schwachverkehrszeit morgens sowie sonntags. In der Hauptverkehrszeit verkehrt „Hin&Wech“ nur in Ergänzung zum bestehenden Linienverkehrsangebot und erweitert daher das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Das Ziel des Modal Splits ist aus dem Master Mobilität übernommen und in der Ratsversammlung beschlossen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um Durchschnitts- bzw. Maximalwerte, die natürlich auch unterschritten werden können.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Hier empfehlen wir, wie in anderen Ausschreibungen üblich, das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge auf 10-12 Jahre und das Durchschnittsalter nicht über 6 Jahre festzulegen</p> <p>Es fehlen in der Auflistung Parameter zur Ausstattung des Fahrerarbeitsplatzes, wie z.B.: geschlossene Fahrerkabine mit separater Klimatisierung, Sitze mit eigener Belüftung, Sicherheits-ausstattung wie Kameraüberwachung des Fahrgastraumes, Kameraausstattung zur Verringerung des „toten Winkels“ etc.</p> <p>Der in 5.3.3.3 beschriebene Transformationsprozess hin zu einer Elektrifizierung des Busnetzes fehlt es an abrechenbaren Zielparametern. Diese sind auch unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Stadt Neumünster erforderlich, um einem privaten Betreiber für den Fall eines eigenwirtschaftlichen Antrages die Bedingungen nachvollziehbar vorzugeben.</p> <p>Zur Problematik der Laufzeit der Verkehrsverträge und der Dauer der Amortisierung der Betriebshofinfrastruktur für E-Busbetriebshöfe merken wir an, dass Art. 4 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 eine Länge des Verkehrsvertrages von 15 Jahren zulässt. Hier ist keine Beschränkung auf Eisenbahnunternehmen gemeint, denn die Grundlaufzeit dieser Verträge ist bereits in Abs. 3 mit 10 Jahren für Busverkehre und 15 für Schienenverkehre geregelt. Diese Laufzeiten dürfen im Fall von Abs. 4 auf 15 (Bus) bzw. 21,5 Jahre (überwiegend Schiene) ausgedehnt werden.</p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich den Verzicht auf eine Untervergabe. Eine Untervergabe sollte nicht höher sein als 5%, die als Dispositionsreserve vollkommen ausreichend wäre. Untervergaben fördern maßgeblich das Unterlaufen von Standards in jedweder Hinsicht und verschieben Verantwortlichkeiten. Negative Aus-wirkungen auf Sicherheit, Qualität und Einhaltung von Sozial-standards sind bei einer Untervergabe deutlich wahrscheinlicher und treten immer wieder im ganzen Land über lange Zeit-räume auf.</p> <p>Bei den Parametern, die für das eingesetzte Personal gelten sollen, fällt auf, dass hier zwar die Kundenbeziehung beschrieben ist (Orts-, Sprachkenntnis, Tarifkenntnisse Dienstkleidung aber bei den Sozialstandards lediglich die Bezahlung nach TV-N SH genannt ist die übrigen Bedingungen des TV-N werden nicht genannt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es besteht keine rechtliche Grundlage, die seitens der Stadt Vorgaben gegenüber eigenwirtschaftlichen Verkehren ermöglichen könnte.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass eine Laufzeit von 15 Jahren hier nicht zulässig ist.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Fahrerinnen und Fahrer werden nach dem gültigen TV-N SH bezahlt.</p>	

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in RNVP
	<p>Wir empfehlen an dieser Stelle die wesentlichen Rahmenbedingungen des TV-N SH in der aktuellen Fassung aufzulisten: (...)</p> <p>Der im Bericht vorgesehene Personalaufwuchs im On-Demand- Verkehr darf nicht zu einer Verschlechterung der sozialen Arbeitsbedingungen führen. Deshalb wird der On-Demand- Verkehr als integraler Bestandteil des ÖPNV nach § 44 PBefG Teil der Direktvergabe und des ÖDA in der kommenden Vergabeperiode ab Januar 2026.</p> <p>Der On-Demand-Verkehr ist deshalb von den Beschäftigten des beauftragten Unternehmens zu leisten. Die Beschäftigten sollen vorrangig in sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen angestellt sein. Der im Bericht vorgezeichnete Ausbau des On-Demand-Angebotes darf nicht zu einer Ausweitung sozialversicherungs-freier Beschäftigungsverhältnisse führen.</p> <p>Den Beschäftigten ist auf Wunsch der Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse D zu ermöglichen.</p> <p>Auch für die Beschäftigten, die den On-Demand-Verkehr leisten, müssen die Tarifstandards gelten, wie sie unter 5.3.6 aufgeführt sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	