



PTV GROUP

4. Regionaler Nahverkehrsplan Neumünster

Ausschuss für Bauen, Stadtplanung und Umwelt

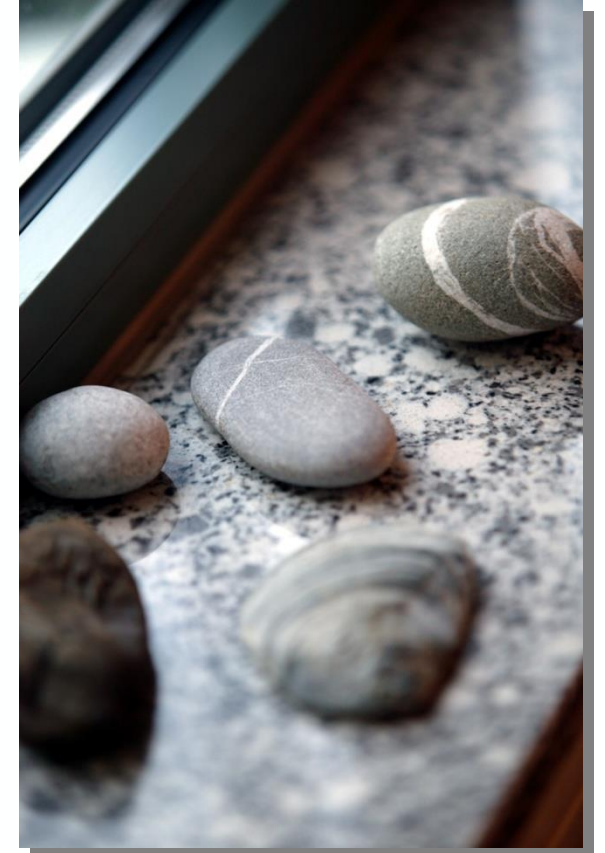
23.05.2024



- 01 Bisherige Arbeitsschritte
- 02 Anforderungen und Analysen
- 03 Anhörungsverfahren
- 04 Wesentliche Änderungen im RNVP

Bisherige Arbeiten

- Aktualisierung des bestehenden Regionalen Nahverkehrsplan
 - Bestandsanalyse
 - Überprüfung der Anforderungen / Standards
 - Entwicklung von Maßnahmen
- Erstellung des RVP im Entwurf
- Durchführung der Anhörung
- Einarbeitung der relevanten Hinweise und Anmerkungen in den Regionalen Nahverkehrsplan



Definition von Anforderungen

Betriebszeiten

Betriebszeiten			
Verkehrszeit	Zeitfenster Montag - Freitag	Zeitfenster Samstag	Zeitfenster Sonn- und Feiertage
Schwachverkehrszeit morgens (SVZ)	04:00 bis 06:00 Uhr	04:00 – 09:00 Uhr*	SVZ 0:00 – 24:00 Uhr*
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:00 bis 08:30 Uhr	-	
Normalverkehrszeit (NVZ)	08:30 bis 18:30 Uhr	09:00 bis 17:30	
Schwachverkehrszeit abends (SVZ)	18:30 bis 20:00 Uhr	17:30 bis 18:30	
Spätverkehr	20:00 bis 01:00 Uhr Freitag: bis 02:00 Uhr*	18:30 bis 24:00 Uhr*	

Montag-Freitag

die SVZ, NVZ und HVZ werden Mo.-Sa. von den Linien im Tagesbetrieb bedient

*Spätverkehr: Bedienung im On-Demand-System „Hin&Wech“

Samstag

09:00-18:30 Uhr werden die SVZ und NVZ von den Linien im Tagesbetrieb bedient

*04:00-09:00 Uhr und 18:30-24:00 Uhr On-Demand-System „Hin&Wech“

Sonn- und Feiertag:

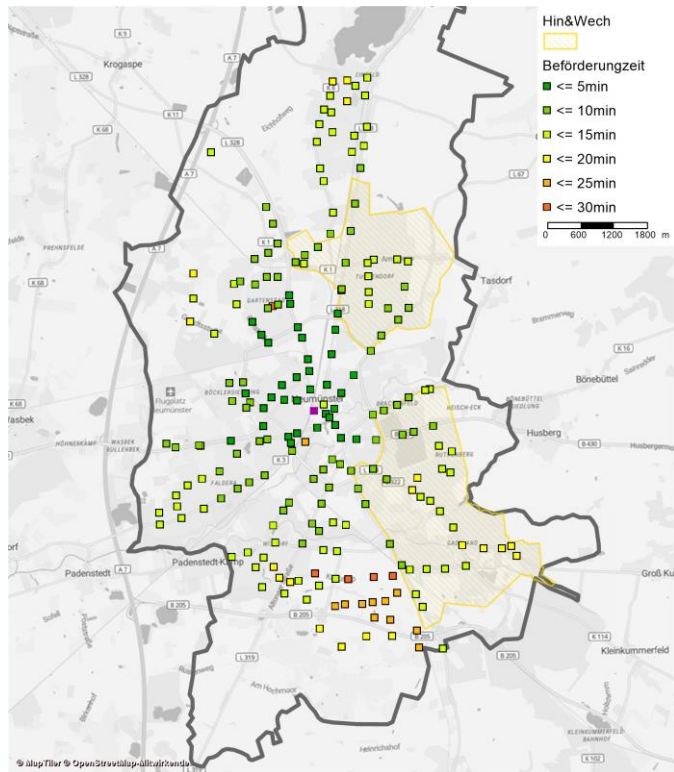
Bedienung ganztags im on-Demand-System „Hin&Wech“.

Fahrzeugstandards

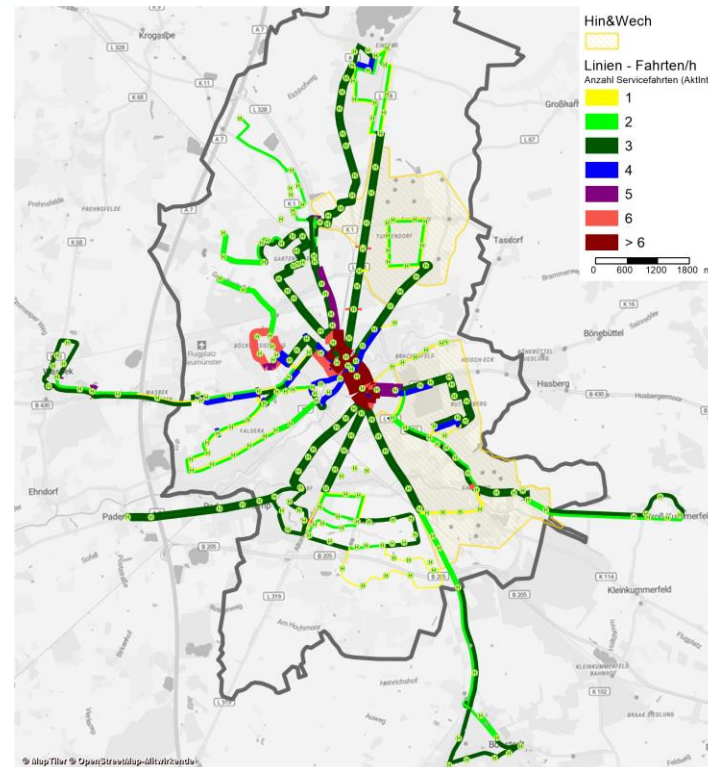
Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Alter	<ul style="list-style-type: none"> Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse: 14 Jahre Durchschnittsalter: 7 Jahre
Fahrzeugtyp	100 % Standard-Niederflur Linienbus (auch Low-Entry-Bus)
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/ oder Kinderwagen an Tür 2 Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2 Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche Haltewunschtasten in ausreichender Zahl
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrzeuge sollen ausreichend Platz für die Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren vorsehen. Die minimale Sitzplatzanzahl darf im Standard-Niederflur Linienbus 20 Plätze nicht unterschreiten.

Bewertung (Auszug)

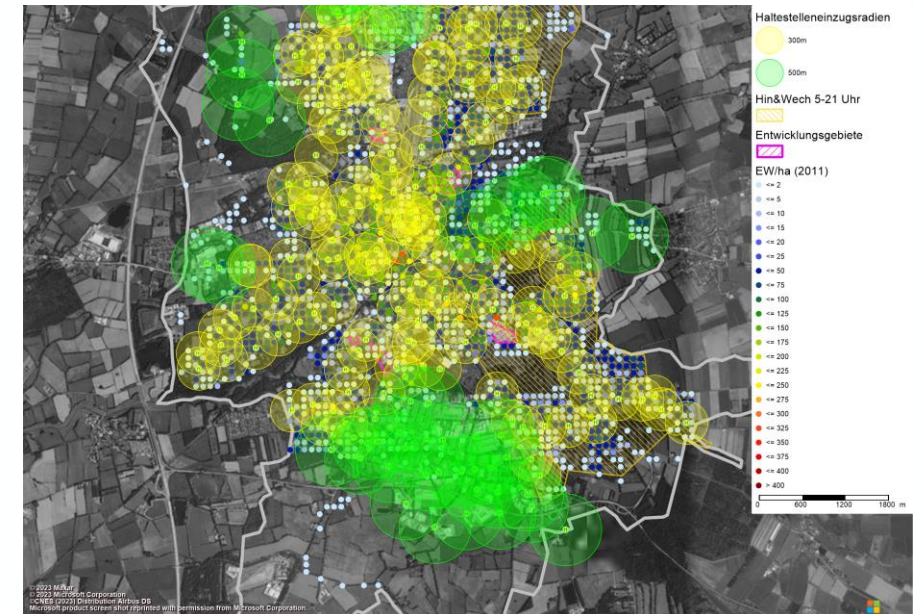
Beförderungzeit



Bedienungshäufigkeit

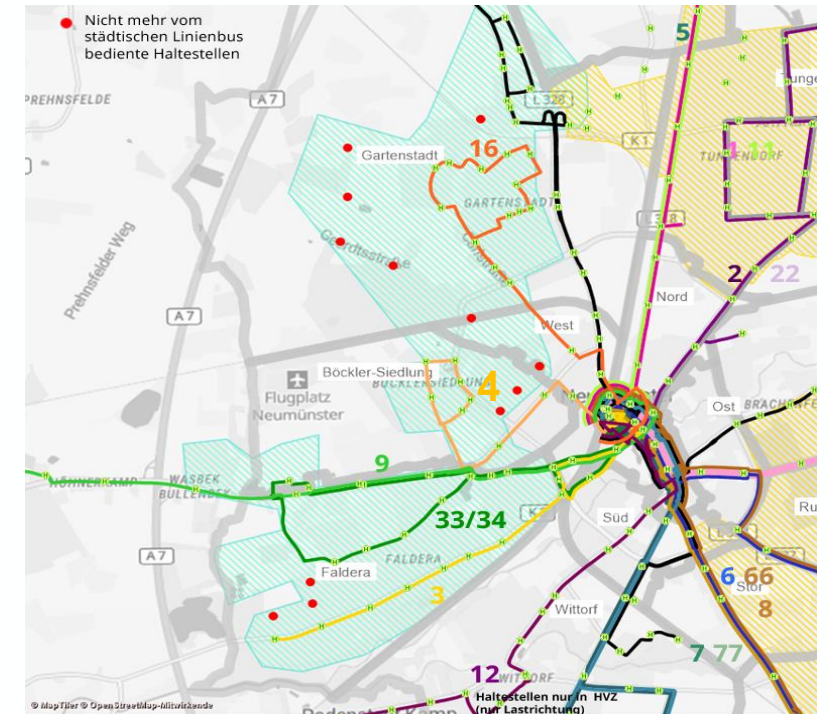


Erschließung



Maßnahmen im ÖPNV

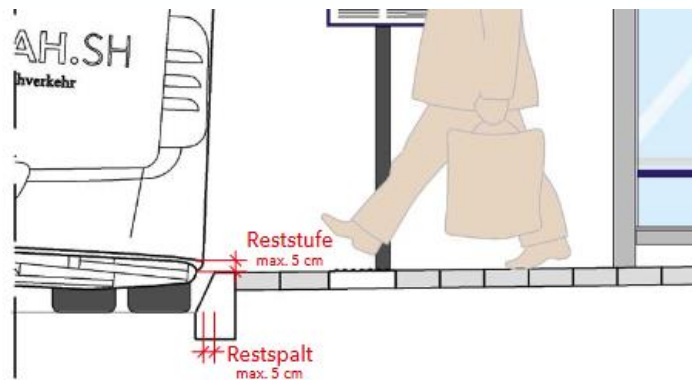
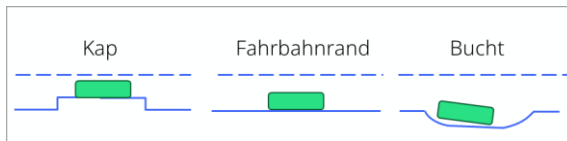
- Wegfall der Linie 44 und Reduzierung des Linienwegs der Linie 4 bei einem 20-Minuten-Takt
- Wegfall der Schleife Gartenstadt auf der Linie 5
- Verdichtung des Angebots auf der Linie 7/77 auf einen 10-Minuten-Takt
- Schließung der Taktlücken auf der Linie 8
- Kürzung der Linie 16 bis Haltestelle Prehnsfelder Weg im 30-Minuten-Takt
- Einführung der Linie 8a zur Erschließung des geplanten Wohngebiets (ehem. Scholtz-Kaserne) und besserer Bedienung des Krankenhauses
- *Weiterentwicklung des On-Demand Angebots und Ausweitung der Tagzone (Gartenstadt / Böcklersiedlung-Bugenhagen / Faldera)*
- *Umstrukturierung der Linien 3, 33/34 und 9 im Zuge der neuen Tagzone „Gartenstadt / Böcklersiedlung-Bugenhagen / Faldera“*
- Weiterer sukzessiver Ausbau der Haltestellen
- Ausbau der Busbeschleunigungsmaßnahmen (LSA-Anlagen)



Barrierefreiheit im ÖPNV

Haltestellen

- Barrierefreier Zugang, sichere Querung der Straße
- Kasseler Sonderborde + Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe
- Bodenindikatoren optisch-taktile Orientierung
- ...



Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein"

Fahrzeuge

- Niederflur (+Kneeling, Rampe)
- Umfängliche Details zu
 - Ein-Ausstieg,
 - Sitz- und Stehplätze
 - Informationsmedien



Das Anhörungsverfahren

- Offizieller Verfahrensschritt im Zuge der Erarbeitung des regionalen Nahverkehrsplans
- Zeitraum der Anhörung: Januar bis April 2024
- Insgesamt 23 Stellungnahmen sind eingegangen
- Teilnehmer der Anhörung
 - Alle Stadtteile der Stadt Neumünster
 - Benachbarte Kreise und Gemeinden
 - Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund
 - Verbände



Das Anhörungsverfahren

- Überprüfung der Anforderungen / Standards
- Entwicklung von Maßnahmen

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in NVP
D: AKN 29.02.24	1.3.1 Landesweiter Nahverkehrsplan	In den NVP aufnehmen	Kapitel 1.3.1
	<ul style="list-style-type: none"> Der Zeitplan zur Umsetzung des Schnell-Langsam-Konzepts zwischen Neumünster und Norderstedt Mitte ist noch nicht abschließend festgelegt. 		
	3.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	In den NVP aufnehmen	Kapitel 3.3.2
	<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) 		
	5.2.4 Intermodale Verknüpfungspunkte (B+R/P+R)	In den NVP aufnehmen	Kapitel 5.2.4
	<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. 		
	6.3 „Anschlüsse an die Bahn verbessern“	In den NVP aufnehmen	Kapitel 6.3
	<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. 		

Stelle / Datum	Hinweis	Kommentar PTV	Einarbeitung in NVP
Q: IHK 27.03.24	<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 Plane, 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>Grundsätzliche 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</p>	

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

