



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
01	<u>Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Abt. VII 4, Verkehr und Straßenbau - 06.09.2017</u> Vielen Dank für die Übersendung des Entwurfes Ihres 3. RNVP. Ich werde mich hierzu jedoch erst im Rahmen des Verfahrens nach § 5 Abs. 5 ÖPNVG-SH äußern.	
02	<u>Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Abt. VII 4, Verkehr und Straßenbau, über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Rendsburg - 25.08.2017</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
03	<u>Industrie- und Handelskammer zu Kiel, Zweigstelle Neumünster – 11.08.2017</u> Wir bedanken uns für die Einbindung in das Beteiligungsverfahren und die damit verbundene Gelegenheit, eine Stellungnahme zur Wahrung der Interessen der gewerblichen Wirtschaft abzugeben. Zunächst möchten wir auf zwei fehlerhafte Darstellung im Planentwurf hinweisen: In der Abbildung 1 auf Seite 16 (wie auch in Abbildung 3 auf Seite 18) des Entwurfes ist der Stadtteil Gadeland nicht berücksichtigt. In Tabelle 2 auf Seite 26 wird die Taktung der Linie 1 falsch dargestellt. Wie bei Linie 4 beträgt sie: 20; 20; 60. Damit dürften sich auch die unter 5.6 „Fazit der Analyse“ getroffenen Aussagen zur 40er Taktung etwas relativieren. Wir befürworten ausdrücklich die vorgeschlagene Anfahrt des Tierparks durch die Linie 4 statt Linie 16. Die bessere und schnellere Erreichbarkeit des Tierparks erhöht dessen Attraktivität und stärkt damit den Tourismusstandort Neumünster. Nicht ausreichend berücksichtigt wird im Planentwurf die Entwicklung im Industriegebiet Süd. Entgegen den Ausführungen auf Seite 72 zeichnet sich die Nutzung der Erweiterungsflächen durch konkrete Investitionsmaßnahmen inzwischen sehr deutlich ab. In Verbindung mit der positiven Entwicklung des in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Designer-Outlet-Centers regen wir eine entsprechende verbesserte Bus-Anbindung dieser beiden für die Stadt so wichtigen Wirtschaftsstandorte an die Innenstadt an.	Die fehlenden Daten für den Stadtteil Gadeland werden nachgetragen. Die entsprechende Angabe wird verändert (obgleich der 20-Minütige-Takt nicht für alle Haltestellen auf der Linie 1 gilt). Für eine Veränderung der wertenden Zusammenfassung wird keine Notwendigkeit gesehen. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Erreichbarkeit des DOC mit den Linien 7 und 77 (einschließlich der neuen Linie 624) ist in den letzten Jahren fortlaufend verbessert worden. Auf die Notwendigkeit der zukünftigen ÖPNV-Erschließung im Zuge der weiteren Umsetzung des RNVP wird ausdrücklich hingewiesen.



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
04	Auch für das aufstrebende Gewerbegebiet Eichhof dürfte in absehbarer Zeit die Linientaxi-Verbindung nicht mehr ausreichen bzw. die Einrichtung einer Busverbindung notwendig sein. <u>SWN Verkehr GmbH – 16.08.2017</u> Vielen Dank für die offizielle Beteiligung der SWN Verkehr GmbH an der Aufstellung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes 2017 – 2022 der Stadt Neumünster gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG. Von einer schriftlichen Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens sehen wir ab. Wir werden unsere Anregungen wie bisher im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe von Stadt Neumünster, Gutachter PTV Group und SWN Verkehr einbringen. Wir danken Ihnen für die bisherige konstruktive Zusammenarbeit bei diesem Projekt.	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Der Abschnitt 7.10.2 enthält den Hinweis, im Zeitraum der Gültigkeit des Regionalen Nahverkehrsplanes das Erschließungsbedürfnis mit der Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen und -zeiten im Gewerbegebiet Eichhof abzugleichen. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
05	<u>Autokraft GmbH – 30.08.2017</u> Wir danken Ihnen für die Übersendung des Entwurfes des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes 2017 – 2022 der Stadt Neumünster. Gerne möchten wir Ihnen im Rahmen der Beteiligung unsere Stellungnahme übermitteln. Die „Analyse der derzeitigen ÖPNV-Angebotsstruktur“ berücksichtigt unter Kapitel 5.1 neben dem SPNV und dem SPfV lediglich den Stadtverkehr Neumünster. Ein- und ausbrechende Verkehre der Autokraft, der Verkehrsbetriebe Kreis Plön und weiterer Verkehrsunternehmen, die ebenfalls eine wichtige Rolle in der Anbindung Neumünsters an weitere Kommunen spielen, bleiben unberücksichtigt. Auch wird Sonderverkehren wie Fern- oder Schnellbussen (explizit nennen wir hier den Flughafenbus Kielius, der Neumünster sowohl an Kiel als auch an Hamburg und den dortigen Flughafen anbindet) keine Erwähnung eingeräumt. Wir bitten hier um Nachbesserung. In Kapitel 6.3.5 wird die Bezahlung des Personals nach TV-N SH aufgeführt. Wir widersprechen dieser Aussage und bitten um Streichung des Stichpunktes aus folgenden Gründen: Eine der beiden gesetzlichen Befugnisnormen, auf deren Grundlage der Aufgabenträger im Bereich des Nahverkehrsplanes (NVP) tätig werden kann, ist § 8 Abs. 3 PBefG. Nach dieser Regelung definiert der Aufgabenträger im NVP die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, die Umweltqualität sowie die Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Es wird ein neuer Unterpunkt 5.2 „Regionalbusverkehr“ eingestellt. <u>Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.</u> Nach Art. 4 Abs. 5 Satz 2 und Erwägungsgrund 17 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die Stadt Neumünster berechtigt, den Betreiber eines öffentlichen Personenbeförderungsdienstes zur Einhaltung bestimmter Sozialstandards, z. B. Mindestarbeitsbedingungen, zu verpflichten. Ferner bestimmt § 4 Abs. 2 Satz 1 Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein (TTG), dass öffentliche Aufträge im Bereich des ÖPNV nur an Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Schleswig-Holstein für diese Leis-



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
	Weiter ist das Ziel der Barrierefreiheit erwähnt. Dagegen finden Sozialstandards bzw. bestimmte Tarifverträge keine Erwähnung. Auch wird man sie nicht unter die Begriffe „Umfang und Qualität“ der Verkehrsleistung fassen können Weitere Regelungen finden sich in § 5 Abs. 2 ÖPNVG SH. Aber auch im dortigen Katalog der Inhalte eines NVP findet sich nicht ein bestimmter Tarifvertrag. Schließlich ist zu beachten, dass als Ermächtigungsgrundlage für die Vorgabe von Sozialstandards im Allgemeinen die Regelung des Art. 5 Abs. 5 EU-VO 1370/2007 angesehen wird. Diese gilt aber nur bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, d. h. nur dort können solche Vorgaben gemacht werden. Dagegen fehlt für die Vorgabe auch für eigenwirtschaftliche Verkehre über den NVP unseres Erachtens eine vergleichbare Grundlage. Selbst wenn man aber zu dem Ergebnis gelangen sollte, dass Tarifverträge vorgegeben werden können, wird eine Auswahl, die ohne sachlichen Grund nicht alle repräsentativen Tarifverträge berücksichtigt, bereits aus dem auch bei der Erstellung des NVP zu beachtenden Gleichbehandlungsgrundsatzes rechtsfehlerhaft sein. Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass seit dem 25.07.2016 der Lohntarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in SH für allgemeinverbindlich erklärt wurden. Letztlich möchten wir noch darauf hinweisen, dass Regionalbusverkehre (genannt unter 7.12) von Fahrgästen selbstverständlich auch im Innenstadtbereich genutzt werden können. Ein Bedienungsverbot existiert hier nicht.	tung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die darin tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren. Da eine entsprechende Verpflichtung im Rahmen des Vergabeverfahrens ausgesprochen werden kann, wird in Ziffer 6.3.5 klargestellt, dass sich die Forderung nach tarifvertraglichen Bindungen auf diese Fälle beschränkt. Mit der Aussage hinsichtlich der Mindestarbeitsbedingungen bringt die Stadt Neumünster die Bedeutung der Qualität des eingesetzten Personals zum Ausdruck, die für die Realisierung des anspruchsvollen Anforderungsprofils für den ÖPNV unentbehrlich ist. Die hohe Qualität des Personals kann grundsätzlich nur bei einer entsprechenden Vergütung gesichert werden. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Formulierungen auf Seite 75 („Regionalbusverkehr“) werden entsprechend verändert.
06	<u>Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH – 09.08.2017</u> Auf Seite 75 des RNVP-Entwurfs befindet sich ein Passus zum Thema Regionalbusverkehre, der sachlich nicht korrekt ist. Ein ausschließliches Bedienungsrecht der Stadtwerke innerhalb des Stadtgebietes von Neumünster existiert de facto nicht. So hält beispielsweise die Linie 360 der VKP im Stadtgebiet Neumünster an acht Haltestellen (Bönnebütteler Weg, Heischredder, Waldwiesenweg, Südfriedhof, Ringstraße, Rathaus, Teich Brücke, Bahnhof), an denen auch ein- und ausgestiegen werden kann.	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Formulierungen auf Seite 75 („Regionalbusverkehr“) werden entsprechend verändert.



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
07	Ich bitte darum, diesen Absatz zu korrigieren. <u>Eisenbahngesellschaft Altona - Kaltenkirchen – Neumünster – 21.08.2017</u> Zum Entwurf des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes 2017 – 2022 der Stadt Neumünster nehmen wir wie folgt Stellung: 5.1 Anbindung im Schienenpersonennahverkehr In der Auflistung fehlt die Bedienung der AKN-Linie Neumünster – Eidelstedt im Stundentakt mit Taktverdichtungen. 7.10.1 Erschließung Industrie- und Gewerbegebiet Süd – Prüfauftrag Die AKN betreibt und bedient die Station Neumünster Süd, die ggf. als Teil der Erschließung für das Gewerbegebiet benannt werden sollte. Wir bitten Sie, die genannten Punkte bei der Erstellung des RNVP zu berücksichtigen, danken Ihnen für Ihre Bemühungen und verbleiben...	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die AKN-Linie wird hinzugefügt.
08	<u>Regionalbahn Schleswig-Holstein</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
09	<u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abt. Natur und Umwelt – 03.08.2017</u> Aus Sicht der Abt. Natur und Umwelt sehen wir bei uns keine Zuständigkeit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	<u>Fachdienst Schule, Jugend, Kultur und Sport, Abt. Schule und Sport – 31.08.2017</u> Mit dem Hinweis, dass aus Sicht des Fachdienstes 40 keine Stellungnahme abgegeben wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11	<u>Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
12	<u>Stadt Neumünster, Fachdienst Stadtplanung für die Gemeinde Wasbek – 08.09.2017</u> Die Gemeinde Wasbek begrüßt die Festschreibung der SWN-Buslinie 9 im Entwurf des 3. RNVP der Stadt Neumünster. Diese Linie stellt eine gute Verbindung zwischen der Gemeinde und den Handels-, Dienstleistungseinrichtungen sowie weiterführenden Schulen der Stadt dar. Die Gemeinde regt eine weitere Verdichtung des	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
13	derzeit stündlichen Taktes in den Hauptverkehrszeiten an. <u>Amt Mittelholstein für die Gemeinden Ehndorf und Padenstedt – 19.09.2017</u> Ich habe den mit Schreiben vom 02.08.2017 übersandten Entwurf des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes 2017 – 2022 der Stadt Neumünster zur Stellungnahme an die Gemeinden Arpsdorf, Ehndorf und Padenstedt weitergeleitet. Die Gemeinde Padenstedt weist auf das Oberzentrum Neumünster im Landesentwicklungsplan mit der gebotenen Daseinsvorsorge hin. Diese Stellungnahme der Gemeinde Padenstedt ist im Einvernehmen mit den Gemeinden Arpsdorf und Ehndorf erfolgt und wird als solche abgegeben. Der Bürgermeister der Gemeinde Padenstedt ist autorisiert, für die beiden Gemeinden zu sprechen. 1. Die Linien 3, 33 und 12 die Bereiche der Gemeinden Padenstedt, Arpsdorf und Ehndorf gem. Seite 29 des Nahverkehrsplanes anfahren sollten. Dies könnte derart erfolgen, dass die Linien 3 und 33 an der Stadtgrenze nicht zurück fahren, sondern über die Trasse der Linie 12, die durch die Gemeinde Padenstedt führen würde, Padenstedt-Dorf mit einbezieht, 2. die Linie 12 von Padenstedt-Kamp nicht in die Stadt zurück fährt sondern über Padenstedt-Dorf über die Trassen der Linien 3 und 33 in die Stadt zurück fährt, 3. die Linien 9 und 12 von Wasbek bzw. Padenstedt-Kamp über die Gemeinden Ehndorf und Arpsdorf bzw. Arpsdorf und Ehndorf angefahren wird und danach in die Stadt zurück fährt.	<u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die Gemeinden Arpsdorf, Ehndorf und Padenstedt nimmt der Kreis Rendsburg-Eckernförde die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV wahr. Für die Stadt Neumünster besteht somit auch kein Gebot der Daseinsvorsorge. Es wird den Gemeinden empfohlen, hinsichtlich der Ausweitung des ÖPNV-Angebotes zunächst in Verhandlungen mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde einzutreten.
14	<u>Landrätin des Kreises Plön, Kreisplanung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
15	<u>Stadt Neumünster, Fachdienst Stadtplanung für die Gemeinde Bönebüttel</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
16	<u>Landrat des Kreises Segeberg, Kreisbauamt</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
17	<u>Amt Boostedt-Rickling für die Gemeinde Groß Kummerfeld</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.

- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
18	<u>Amt Boostedt-Rickling für die Gemeinde Boostedt – 21.08.2017</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
19	<u>Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Abteilung IV 6 – Landesplanung und ländliche Räume</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
20	<u>Fachdienst Stadtplanung und –entwicklung, AG Erschließung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
21	<u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Tiefbau, AG Straßenbau</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
22	<u>nah.sh GmbH – 31.08.2017</u> Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Stadt Neumünster sich mit dem dritten RNVP 2017-2022 wieder einen Rahmenplan zum Thema ÖPNV gibt. Seit der Erstellung des zweiten RNVP 2003-2007 haben sich die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Schleswig-Holstein wesentlich verändert. Der SH-Tarif wurde eingeführt, die EU-Verordnung 1370 hat neue Rahmenbedingungen für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen gesetzt, der Verkehrsverbund NAH.SH wurde gegründet um Bus- und Bahnverkehr Schleswig-Holstein weit zu koordinieren und das neue PBefG setzt schärfere Ziele in Punkto Barrierefreiheit, um nur einige Beispiele zu nennen. Da der Nahverkehrsplan bis einschließlich 2022 gültig sein soll, ist das Thema Barrierefreiheit auch entsprechend mit besonderer Sorgfalt zu bearbeiten, um den Anforderungen die sich aus §8 (3) PBefG ergeben und ab 1.1.2022 gelten zu genügen. Als generelle Anregung empfehlen wir, die Strukturierung der Kapitel noch einmal zu überarbeiten / ergänzen. Viele wichtige Themen und Inhalte sind nicht als eigene Kapitel aufgeführt, sondern sind etwas versteckt als Unterpunkte aufgeführt. Dies erschwert das direkte Nachschlagen konkreter Themen. Als Orientierung können die RNVP anderer Gebietskörperschaften in Schleswig-Holstein herangezogen werden. Des Weiteren gibt Anlage 1 der ÖPNVFinV SH 2013 Anhaltspunkte, welche wichtigen Inhalte möglichst als eigenständige Kapitel bzw. Unterkapitel in den RNVP einfließen sollten. Die Mindestaussagen gemäß §5 ÖPNVG SH in Verbindung mit Anlage 1 der ÖPNVFinV SH 2013 werden derzeit nicht erfüllt: Bei der Darstellung des gesamten ÖPNV-Netzes (§ 5	<u>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Angaben sind ergänzt worden.</u>



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	Abs. 2 Nr. 2 ÖPNVG) fehlen Aussagen zu geleisteten Fahrplankilometern und eingesetzten Fahrzeugen (Anzahl, Durchschnittsalter, Ausstattung) Bei der Darstellung des Bestandes und der zukünftigen Entwicklung des Fahrgastaufkommens (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 ÖPNVG) fehlt insbesondere die Anzahl der Fahrgäste, die jährlich befördert wird. Zumindest ein grober Schätzwert dürfte auf Basis der Ticketverkäufe möglich sein. Zum Finanzierungsrahmen (§ 5 Abs. 2 Nr. g ÖPNVG) gehört eine Beschreibung der Entwicklung der Finanzmittel. Es fehlen Aussagen zum Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen im Regionalbusverkehr, die nach Neumünster einbrechen. Hierzu wäre es hilfreich wenn entsprechend eine Übersicht über alle Konzessionsinnehabenden Unternehmen, die Neumünster anfahren gegeben wird, ggf. ergänzt um Subunternehmen. Als Bitte in eigener Sache würden wir uns freuen, wenn NAH.SH im gesamten Dokument mit Großbuchstaben geschrieben würde. <u>S. 13 Kapitel 2.1 Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP):</u> Es werden zentrale Inhalte des vierten LNVP aufgegriffen. Ergänzt werden könnte hier noch das Szenario Plus 50 % mit für Neumünster relevanten Inhalten wie: Aufwertung der Buslinie Neumünster - Plön als Schnellbus oder Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster - Ascheberg für den SPNV mit Bedienung im Stundentakt. <u>S. 23 Kapitel 4.2</u> Das nicht mehr Vorhandensein von automatischen Fahrgastzählgeräten ist sehr bedauerlich. Sie liefern wichtige Daten für das Verkehrsmanagement und zur Steuerung der Angebotsqualität. <u>S. 25 Kapitel 5.1</u> Schienenpersonennahverkehr: Bitte Liniennummern ergänzen, das Produkt NBE gibt es in unserer Klassifizierung nicht: - NMS- KI: RE 70, RB 77 - NMS - HH: RE 7, RE 70 - NMS - FL: RE 7 - NMS - OD: RB 82 - NMS - HEI: RB 63 Ergänzung:	<u>Die Angabe ist ergänzt worden.</u> Die Darstellung in Kapitel 8 „Finanzierung und Investitionsplanung“ genügt dem gesetzlichen Rahmen. Wie bekannt, hängt die Entwicklung der Finanzmittel ganz wesentlich von der seitens der Stadt seit längerem geforderten Änderung des Schlüssels der FinanzVO ab. <u>Ein Abschnitt 5.2 „Regionalbusverkehr und weitere Busverkehre“ einschließlich Übersicht ist eingefügt worden.</u> <u>Die Korrektur ist erfolgt.</u> <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> Initiativen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster – Ascheberg werden von der Stadt begrüßt und unterstützt. <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Es sind entsprechende Ergänzungen vorgenommen worden.



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	Verbesserung Verkehrsangebot NMS-HH und NMS-KI seit Dez 2014 durch Halbstundentakte; ab vsl. Dez 2017 weitere Verbesserung durch Einsatz neuer Fahrzeuge (Doppelstocktriebzüge). Verbesserung im Verkehrsangebot auf der RB63 an Sonn- und Feiertagen ab Dezember 2017 durch Einführung eines Stundentaktes zwischen Neumünster und Hohenwestedt. Schienenpersonenfernverkehr: Angaben stimmen nicht mit Jahresfahrplan 2017 überein. Es gibt ICE-Verbindungen nach München, Stuttgart, Zürich, Berlin, Wiesbaden. Es gibt IC/EC Verbindungen nach Prag, München, Passau, Köln sonntags gibt es einen IC nach Flensburg. Bitte Hinweis aufnehmen, dass Fernverkehrszüge aus und in Richtung Dänemark nicht in NMS halten. <u>S. 25 Kapitel 5.2 Liniennetz des Stadtverkehrs Neumünster</u> Es fehlt ein entsprechendes Kapitel zu den Regionalbusverkehren, die nach Neumünster einbrechen. Es ist darzustellen welche Linien in Neumünster verkehren, welches Unternehmen diese betreibt, wo sie verkehren (Linienweg) und wo sie halten. <u>S.27 Tabelle 2 bzw. 5. 50 Maßnahmenprüfung Abendverkehr:</u> 50 min Takt auf Linien 621-624: Hier sollte überlegt werden das Angebot als 60 Minuten Takt zu gestalten. Dieser ist für Fahrgäste leichter merkbar und systematisiert stündlich bestehende Anschlüsse zur Bahn, d.h. es bestehen bei jeder Fahrt die gleichen Anschlussbedingungen. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 werden voraussichtlich neue Fahrzeuge auf dem RE 7170 zum Einsatz kommen, damit kann ein Flügelungskonzept umgesetzt werden, bei dem zwei Einheiten von Hamburg bis Neumünster gekoppelt fahren und dann ab Neumünster getrennt nach Kiel und Flensburg weiterfahren. Neben den anderen Bahnlinien, die bereits jetzt vor der Minute 30 am Bahnhof Neumünster eintreffen und nach der Minute 30 abfahren werden auch die Fahrten der RE7 in den ITF-Knoten zur Minute 30 eingebunden. Die RE 7 Zugteile aus Flensburg und Kiel werden zur Minute 22 (FL) bzw. 26 (KI) in Neumünster eintreffen und zur Minute 28 gemeinsam nach Hamburg weiterfahren. In Gegenrichtung kommen die Züge aus Hamburg zur Minute 30 an und fahren zur Minute 32 nach Kiel und zur Minute 34 nach Flensburg. Optimal wäre daher eine Ankunft der Busse am Bahnhof zur Minute 20 und eine Abfahrt der Busse zur Minute 40. <u>S. 28 Tabelle 2:</u> Die Unterscheidung der Linientaxis nach Buchstaben	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Es ist ein Abschnitt 5.2 „Regionalbusverkehr und weitere Busverkehre“ ergänzt worden. <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Bei einem 60-Minuten-Takt und einer Ankunft der Busse zur Minute 20 und Abfahrt zur Minute 40 käme für jede Linie auf ca. 30 Minuten Fahrzeit eine unproduktive Standzeit von ebenfalls ca. 30 Minuten. Der 50-Minuten-Takt ermöglicht derzeit einen Abendverkehr mit relativ geringem Betriebsaufwand. <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u>



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	irritiert sehr! L.T.-S und A.L.T.-B liest sich, wenn man es nicht weiß, nicht wie ein ÖPNV-Angebot. Wir empfehlen eine konsequente Nutzung der Begrifflichkeiten ALT (als Produktkennzeichen und ohne Punkte) und arabische Ziffern als Unterscheidung der verschiedenen Linien. Es bietet sich an die ALT's in Anlehnung an benachbarte Buslinien bzw. die Buslinien, die es ersetzt/ergänzt zu benennen, z.B. ALT 66 statt A.L.T.-G. Statt Linientaxi präferieren wir die Bezeichnung Taxibus. Es ist zu überlegen die Vor- und Nachmittagsangebote des L.T.-S entsprechend der Angebotsform auch begrifflich zu trennen: Nachmittag ALT, Vormittag Linientaxi / Taxibus. Vgl. auch Werkzeugkasten zur Einführung und Weiterentwicklung von flexiblen Bedienformen und Bürgerbussen in der Metropolregion Hamburg Kapitel 3.1. <u>S. 30 Erster Satz:</u> Tippfehler, hier muss es statt 324 624 heißen. <u>S.33</u> Bitte eigene Kapitel zum Thema Tarif und Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing als Bestandsaufnahme einfügen. Vorschlag (Kapitel 5.6 - 5.8 neu): <u>5.6 Tarif und Vertrieb</u> <u>5.6.1 Tarife</u> In Schleswig-Holstein und Hamburg gilt der Schleswig-Holstein-Tarif für Busse und Bahnen (SH-Tarif). Fahrgäste haben die Möglichkeit, in Bussen, an Automaten und in Service-Stellen durchgehende Fahrkarten von ihrem Einstieg bis zu ihrem Ziel zu erwerben, mit denen sie alle Verkehrsmittel im Nahverkehr nutzen und beliebig oft umsteigen können. Fahrkarten innerhalb Neumünsters gelten daher im Stadtgebiet grundsätzlich sowohl in den Bussen als auch in den Zügen (mit Ausnahme von Sonderangeboten). Fährt der Fahrgast ausschließlich innerhalb des Gebietes des Hamburger Verkehrsverbundes, das ist Hamburg sowie in Schleswig-Holstein die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg, gilt der Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV-Tarif), z. B. zwischen Boostedt und Norderstedt. Eigene Tarife außerhalb des SH-Tarifs bestehen zudem für Busfahrten innerhalb der Region Flensburg-Schleswig, innerhalb des Inselverkehrs Sylt und auf den Nordseeinseln Föhr, Amrum und Pellworm. Fahrgäste innerhalb Neumünster sind von diesen Tarifen nicht betroffen, sie fahren im SH-Tarif. Boostedt ist Teil des Kreises Segeberg und damit Teil des HVV. Für Fahrten von Boostedt in Richtung Hamburg gilt deshalb der HVV-Tarif. Der Ortsver-	Die schon länger eingeführten Linienbezeichnungen haben bislang bei den Fahrgästen zu keinen Beanstandungen geführt. Sie können als bewährt angesehen werden. Ob die vorgeschlagenen neuen Bezeichnungen zu einer Verdeutlichung beitragen, darf bezweifelt werden. <u>Die entsprechende Korrektur ist erfolgt.</u> <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u>



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	kehr mit Bussen innerhalb von Boostedt wird von der SWN abgewickelt. Hier gilt der HVV-Tarif nicht. Für Fahrten innerhalb von Boostedt und von Boostedt nach Neumünster gilt der SH-Tarif. Züge des Fernverkehrs (ICE, IC und EC) sind nicht Teil des SH-Tarifs. Auch der Flughafenbus Kielius und Fernbuslinien sind nicht Teil des SH-Tarifs, sondern bieten einen eigenen Tarif an. <u>5.6.2 Vertrieb</u> In Neumünster können Fahrkarten für den Stadtverkehr in allen Stadt- und Regionalbussen erworben werden, an den Automaten an den Bahnhaltestellen, in den Servicestellen der SWN und im DB-Reisezentrum. Zusätzlich können Fahrkarten auch online zum Selbstaussdruck erworben werden, z.8. auf der Seite des Verkehrsverbundes www.nah.sh. Auch per App lässt sich eine Fahrkarte des SH-Tarifs erwerben. Solche Handy-Tickets gibt es per NAH.SHApp sowie bei Verkehrsunternehmen, die solches anbieten. <u>5.6.3 Tarifprodukte</u> In Neumünster profitieren Fahrgäste vom umfangreichen Sortiment des SH-Tarifs. Neben Einzel- und Tageskarten wird für Gruppen- oder Familienausflüge mit Bus und Bahn die Kleingruppenkarte angeboten. Häufignutzer können die SH-Card erwerben, die 25 % Rabatt auf Einzelkarten gewährt. Auch für Inhaber einer BahnCard wird ein Rabatt von 25 % auf Einzelkarten gewährt. Für Pendler gibt es neben den Wochen- und Monatskarten auch die Möglichkeit ein Jahresabonnement zu erwerben, welches gegenüber der Monatskarte vergünstigt ist. Unternehmen können einen Rahmenvertrag über ein FirmenTicket abschließen, welcher den Mitarbeitern den Erwerb eines zusätzlich rabattierten Firmen-Abos ermöglicht. Auch für Schüler/innen werden vergünstigte Wochen- und Monatskarten sowie Abo-Monatskarten angeboten. In Neumünster werden außerdem Sonderfahrkarten mit Geltung in den Bussen der SWN sowie deren Auftragnehmern angeboten, z. B.: Bus-Bad-Bus-Ticket: gilt für den Eintritt ins Bad und die Hin- und Rückfahrt. Bus-Tierpark-Bus-Ticket: Gilt für den Eintritt in den Tierpark und die Hin- und Rückfahrt. 9-Uhr-Monatskarte: gilt im gesamten Stadtbereich Neumünster oder im Stadtbereich Neumünster und einer umgebenden Zone. Neben diesen auf Neumünster zugeschnittenen Angeboten gelten weiterhin die Sonderangebote des SH-Tarifs, z. B. das Nachbarticket für Fahrten nach Dänemark oder das Sommerferienticket für Fahrgäste bis zu 18 Jahre.	



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	In Neumünster gelten Fernverkehrsfahrkarten der OB mit City-Ticket auch in den Stadtbussen. <u>5.7 Fahrgastinformation</u> Informationen zum Fahrtenangebot erhalten Fahrgäste an den Bus- und Bahnhaltestellen und in den Service-Stellen von SWN und OB. Im Internet erhalten Fahrgäste Informationen auf den Seiten der Verkehrsunternehmen und auf der Seite des Verkehrsverbundes NAH.SH. Mit der NAH.SH-App und auf www.nah.sh können sich Fahrgäste in Echtzeit über die Abfahrt ihres Busses bzw. ihrer Bahn informieren. Eine Echtzeit-Auskunft für Busse des Stadtverkehrs Neumünster ist in Vorbereitung. Mit dem Routenplaner von NAH.SH können Fahrgäste ohne Kenntnis von Haltestellen, Linien oder bedienendem Verkehrsunternehmen ihre Fahrt von Tür zu Tür planen. Dabei werden sowohl Abfahrtszeiten und notwendige Umstiege angegeben, als auch Informationen zur Barrierefreiheit und zum Tarif für die gewählte Strecke. SWN und OB betreiben Service-Stellen in Neumünster und Umgebung, an denen Fahrgäste beraten werden. Die NAH.SH berät Fahrgäste auch telefonisch über den NAH.SH-Kundendialog. <u>5.8 Marketing</u> Das Land, die Kreise und kreisfreien Städte haben 2015 vereinbart, dass für den öffentlichen Auftritt der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger das NAH.SH Design angewendet wird. Fahrzeuge, Haltestellen und übergreifende Kommunikationsmedien sollen als zum System zugehörig erkennbar sein. Werbemedien sollen sich am NAH.SH-CD orientieren und Busse CD-konform gestaltet werden. Ziel ist ein einheitlicher Auftritt des Nahverkehrs im ganzen Land, um Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und wirkungsvoller um Kunden werben zu können. Als Marketingmaßnahme bietet der Verbund die NAH.SH-Garantie an Fahrgäste, die 20 Minuten oder später an ihrem Ziel ankommen, erhalten eine Entschädigung, die bis zu 50 % des Fahrkartenwerts beträgt. Diese Garantie gilt derzeit nur für Bahnfahrten. <u>S. 39 Kapitel 6.2.3</u> Ergänzen: In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.	<u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Das derzeitige Radial-(Sternsystem) des Stadtbusverkehrs findet u. a. seine Begründung in den guten Umsteigebeziehungen am ZOB. Sowohl in der Hauptverkehrszeit als auch im Abend-



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	Bus-Bahn Anschlüsse: Für Fahrten im Früh- und Spätverkehr sind nach Möglichkeit immer limitierte Anschlüsse zu gewährleisten, d. h. Busse warten bis zu einer vorab definierten Zeit auf verspätete Züge des SPNV. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt. Die Sicherung der Anschlüsse zwischen den Linien des übrigen ÖPNV sowie zu und von den Angeboten des SPNV soll unter Anwendung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems erfolgen, das die Zusammenführung von Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne und deren Vergleich unterstützt. <u>S. 40 Kapitel 6.3 Bedienungsqualität und Barrierefreiheit</u> Der Begriff Bedienungsqualität sollte durch Angebotsqualität ersetzt werden. Bedienungsqualität, ist als die Qualität der räumlichen und zeitlichen Bedienung definiert und wird im Kapitel nicht inhaltlich behandelt. <u>S.41 Text + Tabelle 5:</u> Anstatt "Probleme" zu benennen, sollte von "Anforderungen" Mobilitätseingeschränkter Nutzergruppen gesprochen werden. Die Formulierungen sind entsprechend als Anforderungen zu formulieren. Jedes Problem kann auch durch eine funktionale Anforderung ausgedrückt werden, z. B. Überwindung von Stufen -7 Stufenloser Zugang etc. <u>S. 42 Barrierefreie Haltestellen</u> Hinweis ergänzen: Die NAH.SH entwickelt im AK Barrierefreie Bushaltestellen zusammen mit Aufgabenträgern, Straßenbaulastträgern, Betroffenenverbänden und Verkehrsunternehmen einen landesweiten Mindeststandard für Barrierefrei Bushaltestellen. Dieser soll zum Jahresende vorliegen. <u>S.42 Barrierefreie Haltestellen 2. Satz:</u> Ersetze sollen durch müssen: Haltestellen müssen barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. -7 Kausalzusammenhang besteht unabhängig von einer realen Umsetzbarkeit der Barrierefreiheit. <u>S.42 Barrierefreie Haltestellen 3. Satz:</u> Ersetze sollten durch sollen. Was sind die wichtigsten Ziele, wo werden diese definiert?	verkehr könnte die vorgeschlagene Anschlusssicherung mit dem SPNV zu erheblichen Betriebsstörungen des Stadtbusverkehrs führen. Im Übrigen enthält der Abschnitt 6.2.3 einen Hinweis auf die zu einem späteren Zeitpunkt zu untersuchenden Fahr- und Umsteigebeziehungen. <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Die von nah.sh vorgenommene Definition des Begriffes „Bedienungsqualität“ steht keinesfalls fest. <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Aus der Gesamtdarstellung ergibt sich, dass der Begriff „Problem“ richtig gewählt ist. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Der vorgeschlagene Text wird aufgenommen (siehe Seite 47 oben). <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die vorgeschlagene Textänderung wird vorgenommen (nunmehr Seite 44).



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	<u>S.43 Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:</u> Es gibt sowohl einen Zusammenhang zwischen Bordhöhe und erforderlichem Einsatz einer Klapprampe wie im Text dargestellt, als auch einen Zusammenhang mit der Einsetzbarkeit einer Klapprampe und der verfügbaren Warteflächenbreite. Nach UN ECE 106 Busnorm ist die Einstiegshöhe eines Linienbusses auf 27 cm genormt. Ohne Rampeneinsatz wird der 5cm Restspalt nur eingehalten, wenn das Bord mindestens 22 cm hoch ist. 22 cm sollte als Mindestmaß für das Kasseler Sonderbord angegeben werden. Nach DIN 18040- 3 gilt für Rampen eine Maximalneigung von 12 % bei einer Länge von maximal 1 m. Bei Busrampen muss der Bord daher mindestens 15 cm hoch sein um einen barrierefreien Einstieg über eine Rampe zu ermöglichen. Des Weiteren muss vor der 2. Bustür (i. d. R. Standort der Klapprampe) ein Bewegungsspielraum von 2,50 m x 2,50 m freigehalten werden. Das Maß ergibt sich in der Breite aus 1 m Rampenlänge + 1,50 x 1,50 m Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer. Die Länge von 2,50 m beinhaltet Bremsungenauigkeiten des Fahrers. Sofern die erforderliche Warteflächenbreite von 2,5 m nicht hergestellt werden kann muss zwingend ein mindestens 22 cm hohes Bord eingebaut werden, um einen Einstieg ohne Rampe zu ermöglichen. <u>S.43 Leitstreifen:</u> Wir empfehlen die Verwendung eines Leitstreifens (da nicht zwingend erforderlich) ausschließlich an Mehrfachhaltestellen, wo es vorkommen kann, dass mehrere Busse hintereinander halten. So bekommt der Sehbehinderte über das Vorhandensein des Leitstreifens die zusätzliche Information, dass der Einstieg auch weiter hinten erfolgen könnte. <u>S. 45 Fahrzeugrampen</u> Maximalneigung der Busrampe kann nach DIN 18040-3 bis zu 12 % betragen. <u>S. 46 Kapitel 6.3.2 Fahrzeugausstattung</u> Aus unserer Sicht ist es sehr empfehlenswert einen gewissen Anteil der Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählgeräten auszustatten. <u>S. 47 Sondernutzungsflächen</u> Ist das Maß von 900 x 1.300 mm nicht widersprüchlich zum Flächenbedarf von 1 ,50 x 1 ,50 m für Rollstühle und Kinderwagen auf S. 45? <u>S. 47 Heizung / Klimatisierung:</u> Wir begrüßen ausdrücklich die Ausstattung der Busse mit Klimaanlage! <u>S.48WLAN:</u> Wir begrüßen ausdrücklich die Ausstattung der Bus-	<u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> Im Rahmen der Aufstellung eines Regionalen Nahverkehrsplanes werden die bestehenden Formulierungen zum Ausbau der Haltestellen für völlig ausreichend gehalten. <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Der Hinweis ist ergänzt worden (siehe Seite 47).</u> <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Das Maß 1,50 m x 1,50 m bezieht sich auf einen Wende-, nicht Aufstellbereich.</u>



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	se mit WLAN! <u>S. 48 Kapitel 6.3.3 Haltestellenausstattung:</u> Wie wird eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle in Neumünster definiert? Welche Haltestellen sind das? Besitzt Neumünster ein Haltestellenkataster? Eine Liste der bereits umgebauten Haltestellen sowie der noch nicht barrierefreien Haltestellen sollte beigefügt werden. Nach welchen Prioritäten erfolgt der Haltestellenumbau bis 2026? Nach §8 (3) PBefG müssen Ausnahmen von der Frist 01.01.2022 konkret benannt werden. Wir interpretieren das Gesetz so, dass ein konkreter Plan vorgelegt wird, welche Haltestelle bis 2022 nicht barrierefrei umgebaut ist und nach welchen Prioritäten die fehlenden Haltestellen bis 2026 umgebaut werden. Als Beispiel ist das Vorgehen im aktuellen Nahverkehrsplan der LH Kiel zu nennen. <u>S. 70 Kapitel 7.8</u> Maßnahmenuntersuchung Anschluss Bus an Bahn "Die Anschlusssicherung ist auch in Zukunft sicherzustellen" - Wie wird dieser Anschluss derzeit "gesichert"? Welche technischen Möglichkeiten zur Anschlusssicherung bestehen? <u>S.74 Kapitel 7.12 Sonstige Maßnahmen</u> Das Kapitel enthält mit Qualitätsmanagement, Marketing, Regionalbusverkehren und Busbeschleunigung sehr wichtige Themen, die nicht als "sonstiges" abgetan werden sollten. Bitte eigene Kapitel erstellen. Vorschläge:	Das Kapitel 6.3.1 „Barrierefreier ÖPNV“ enthält sehr ausführliche Beschreibungen des Ausbaustandards der Haltestellen. Eine Liste der bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen wird beigefügt. Der weitere Ausbau orientiert sich an folgenden Kriterien: - Nähe zu betreuenden und versorgenden Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen - Nähe zu zentralen öffentlichen, Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen mit intensivem Publikumsverkehr - Nähe zu Schulen und Weiterbildungseinrichtungen - Zentrale Haltestellen in den Stadtteilen. Hinsichtlich der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit hält die Stadt Neumünster die Beschreibung der weiteren Vorgehensweise für ausreichend. <u>Der Punkt 7.8 „Maßnahmenprüfung Anschluss Bus an Bahn (Hauptbahnhof)“ bezieht sich auf einen umfangreichen Prüfauftrag der Ratsversammlung.</u> Die Verbesserung der Anschlüsse zwischen den Stadtbussen und den als wichtig angesehenen Regionalzügen nach Kiel und Hamburg erfolgte bereits bei einer jüngst vorgenommenen Fahrplanänderung. In dieser Form sollen die Anschlüsse weiterhin gesichert werden. <u>Das Kapitel 5. wird um einen Abschnitt „Regionalbusverkehr“ ergänzt. Ansonsten wird die Anregung nicht berücksichtigt.</u> Das Kapitel 6.3 „Bedienungsqualität und Barrierefreiheit“ des RNVP enthält den Abschnitt 6.3.4 „Information und Vertrieb“, der die für die Stadt Neumünster notwendigen Aussagen enthält. Die für „Tarif und Vertrieb“ sowie „Fahrgastinformation und Marketing“ vorgeschlagenen Formulierungen bezie-



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<u>7.12. Tarif und Vertrieb</u> Die Aufgabenträger in Schleswig-Holstein und Hamburg streben an, den SHTarif mittelfristig technisch weiterzuentwickeln ("SH-Tarif 2.0"). Dadurch wird es möglich, die bestehenden Ausnahmen im Geltungsbereich (z.B. im Busverkehr in Schleswig-Flensburg) weitestgehend zu beseitigen und den Tarif flexibler zu gestalten. Durch das neue technische Hintergrundsystem wird es möglich, die Preise bestehender Fahrkarten besser auf das Verkehrsangebot zuzuschneiden. Die bewährte Durchtarifierung für Bus und Bahn bleibt erhalten. Für die Verkehrsunternehmen besteht so die Chance, neue Kundengruppen zu gewinnen und zusätzliche Erlöse zu erwirtschaften. Der SH-Tarif soll so einfacher, moderner und leichter kommunizierbar werden. Die Einführung einer Verkaufsfunktion für Handy-Tickets in der der NAH.SH-App ist ein erster Schritt zur Digitalisierung des Tarifs auf Verbundebene. Langfristig prüfen die Verbundgesellschaft NAH.SH und die Verkehrsunternehmen des SHTarifs die Umsetzung von Check-in / Be-out-Systemen, bei denen Fahrgäste auf den Kauf von Fahrkarten komplett verzichten können und stattdessen automatisch über eine App auf ihrem Smartphone erfasst und abgerechnet werden. <u>7. 13 Fahrgastinformation und Marketing</u> Es wird angestrebt, die heute zur Verfügung stehende Echtzeitauskunft über Busse und Bahnen landesweit auf alle Verkehrsmittel aller Unternehmen auszuweiten. Die NAH.SH bietet derzeit ein Förderprogramm an, mit dem die landesweite Echtzeitauskunft ausgebaut wird. Förderfähig sind auch Anzeiger zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI), die die Kunden an den Haltestellen in Echtzeit über die Abfahrten ihrer Busse informieren. Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft streben an, den Nahverkehr einheitlicher und stärker integriert zu kommunizieren. Gegenwärtig wird die verbundweit einheitliche Gestaltung von Haltestellenschildern und Fahrplanaushängen vorbereitet. <u>S.74 Qualitätsmanagement und Zertifizierung</u> "Eine kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Fahrgastzahlen wird angestrebt". Sehr schwach formuliert. Vorschlag: Das Ziel des Qualitätsmanagement und der Zertifizierung ist eine	hen sich weitgehend auf landesweit bzw. im Bereich von nah.sh zu realisierende Maßnahmen. Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Die Inhalte der Aussage gleichen sich. Die vorgeschlagene Formulierung bedürfte zumindest einer angedeuteten Strategie zur Zielerreichung. Im Üb-



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung
	kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Fahrgastzahlen. <u>S. 75 Regionalbusverkehre</u> Im Sinne des ÖPNV-Gesamtsystems ist eine integrierte Betrachtung von Stadt- und Regionalbusverkehren voranzutreiben. Neben einer Ergänzung des Stadtverkehrs auf Achsen mit niedrigfrequenten Takten ist auch ein Schnell -Langsam-Konzept auf wichtigen Achsen vorstellbar. Mit der Tendenz bzw. Absicht der Umlandkreise Neumünsters Regionalbusverkehre zu vertakten ergeben sich so neue Potenziale für den ÖPNV. <u>S. 76 Problematik des ZOB</u> Einen funktionalen Umbau des ZOB am jetzigen Standort begrüßen wir ausdrücklich. Die derzeit optimalen kurzen Umsteigewege sind beizubehalten.	rigen verwundert der schulmeisterliche Ton in einem öffentlichen Anhörungsverfahren. <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Wegen der relativ geringen Fahrtenanzahl und im Stadtgebiet zurückgelegten Fahrtstrecke wird für ein derartiges Konzept derzeit keine Basis gesehen, zumal die wenigen echten Verkehrsachsen in der Hauptverkehrszeit durch den Individualverkehr stark belastet und somit stauanfällig sind. <u>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</u>
23	<u>NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
24	<u>VCD Schleswig-Holstein e. V.</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
25	<u>BUND Schleswig-Holstein</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
26	<u>Kreisfachberaterin für Verkehrserziehung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
27	<u>Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen – 16.08.2017</u> Ich bedanke mich ganz herzlich für Ihr Schreiben vom 2. August 2017, in dem Sie eine Stellungnahme zum 3. Regionalverkehrsplan vom Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung des Landes Schleswig-Holstein erbeten. Aus dem Schreiben geht für den Landesbeauftragten nicht hervor, auf welcher Rechtsgrundlage eine Stellungnahme des Landesbeauftragten erforderlich wird. Daher möchte ich Sie bitten, sich an den Kommunalen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen der Stadt Neumünster, Herrn Hartmut Florian, zu wenden. Selbstverständlich stehe ich für weitere Fragen gerne zur Verfügung.	Nach entsprechender Übersendung keine Stellungnahme eingegangen.
28	<u>VDV Landesgruppe Nord</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	<u>Stadtteilbeirat Wittorf – 19.07.2017</u> Der Stadtteilbeirat begrüßt, dass die Linienführung der Linie 12 im Bereich des Wührenbeksweges mit der Schleife erhalten wurde und begrüßt ausdrücklich den Früh- und Spätverkehr. <u>Stadtteilbeirat Tungendorf – 07.09.2017</u> Der Stadtteilbeirat empfiehlt einstimmig die Variante 3 des Nahverkehrsplanes für die Linien 2 / 22 umzusetzen. Zu prüfen ist hierfür eine Bedarfsampel Kieler Straße / Ecke Preetzer Landstraße und eine Verlegung der Haltestelle Wilhelminenstraße. Eine Vertaktung der Linien 1 / 2 / 22 in der Kieler Straße wäre – wenn möglich – zu begrüßen. <u>Stadtteilbeirat Gadeland – 12.09.2017</u> Beschluss des Stadtteilbeirates: 1. Der Stadtteilbeirat wünscht eine Überprüfung der Linienführung. 2. Der Stadtteilbeirat wünscht eine Rückkehr zur alten Linienführung mit folgenden Modifikationen: - Die Fahrt von zwei Bussen hintereinander durch das Wohngebiet Würen / Op de Wisch wird folgendermaßen geändert: - Jeder 2. Bus fährt die Schleife durch den Krummredder und die Hartwigswalder Straße.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Bei Umsetzung der geänderten Linienführung werden die gewünschten Prüfungen vorgenommen. <u>Eine Überprüfung der Linienführung ist erfolgt.</u> <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Grundsätzlich tritt von 34 Fahrten je Fahrtziel (Kampstraße oder Hauptbahnhof) nur bei 5 Fahrten am Morgen der Umstand auf, dass Fahrten verschiedener Fahrziele direkt hintereinander (mit 1 Minute Abstand) erfolgen. Dies ergibt sich aus betrieblichen Anforderungen und ist hinsichtlich der Bedienung des Gebietes ohne Auswirkung auf die Qualität des Fahrtenangebotes, da die Busse unterschiedliche Ziele ansteuern. Einen Teil dieser Fahrten auf die Strecke über den Krummredder umzuleiten erscheint nicht sinnvoll: Der Wunsch, jede 2. Fahrt aus dem Bereich Kummerfelder Straße / Grellenkamp / Op de Wisch herauszunehmen würde eine Reduzierung des Angebotes auf einen 40-Minuten-Takt bedeuten. Dies würde dem Ziel der Stadt, den ÖPNV-Anteil zu stärken, entgegenlaufen. Würde man dies nur in der Zeit von 6.30 Uhr und 8.15 Uhr umsetzen, in der die Busse kurz nacheinander verkehren, würde dies ausgerechnet die Hauptverkehrszeit treffen, dadurch ist mit Fahrgastverlusten zu rechnen. Erschließungswirkung im Bereich Krummredder /



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	3. Der Stadtteilbeirat begrüßt die Anbindung des Altenheimes am Sachsenring. <u>Stadtteilbeirat Gartenstadt – 13.09.2017</u> Der Stadtteilbeirat nimmt die Planung betreffend des Stadtteiles Gartenstadt zur Kenntnis und bekundet positive Resonanz auf die verbesserte Erreichbarkeit des a & b Centers. Die schlechtere Erreichbarkeit des Tierparks wird aus Sicht des Stadtteils bedauert. <u>Seniorenbeirat – 20.09.2017</u> In dem vorgelegten Regionalplan wird an der Linieneinführung der Linie 6 (Gadeland) trotz zahlreicher Beschwerden von Anliegern / Senioren über hintereinander fahrende Busse durch ein reines Wohngebiet festgehalten. Im Gegenzug ist eine andere Wohnbebauung in Gadeland, hier z. B. Karl-Gattermann-Straße sehr weit von der Verkehrserschließung durch den Busverkehr entfernt (lt. Google-Maps: Haltestelle Voßgang – Mittelpunkt Gattermann-Straße ca. 800 m).	Hartwigswalder Straße: Heute ist nur der kleine Teil des Gewerbegebietes im südlichen Teil des Krummredders nicht durch den 300 m-Radius erschlossen, im 500 m-Radius ist jedoch auch dieser heute schon mit einem 20-Minuten-Takt erschlossen. Von der Führung der Linie würden zudem nur etwa 120 bis 350 Einwohner profitieren (je nach anzusetzendem Radius), somit ist – auch aufgrund der niedrig frequenten Taktung – mit nur sehr wenigen Fahrgästen zu rechnen. Verständlichkeit / Übersichtlichkeit des Angebotes Der Vorschlag widerspricht einem verständlich gestalteten Angebot. Beispielsweise müssten die Fahrzeuge der Linie 6 ab Hauptbahnhof mit dem Ziel Kampstraße und umgekehrt mit unterschiedlichen Linienwegen bezeichnet werden (z. B. „über Krummredder“ oder über „Kummerfelder Straße“). Eine Merkbarkeit der Linienzeiten und erreichbaren Ziele wäre damit ebenfalls weniger klar. Da die Linienführung beibehalten wird, besteht weiterhin eine Anbindung des Altenheimes am Sachsenring. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Grundsätzlich tritt von 34 Fahrten je Fahrtziel (Kampstraße oder Hauptbahnhof) nur bei 5 Fahrten am Morgen der Umstand auf, dass Fahrten verschiedener Fahrtziele direkt hintereinander (mit 1 Minute Abstand) erfolgen. Dies ergibt sich aus betrieblichen Anforderungen und ist hinsichtlich der Bedienung des Gebietes ohne Auswirkung auf die Qualität des Fahrtenangebotes, da die Busse unterschiedliche Ziele ansteuern. Einen Teil dieser Fahrten auf die Strecke über den Krummredder umzuleiten erscheint nicht sinnvoll: Der Wunsch, jede 2. Fahrt aus dem Bereich Kummerfelder Straße / Grellenkamp / Op de Wisch herauszunehmen würde eine Reduzierung des Angebotes auf einen 40-Minuten-Takt bedeuten. Dies würde dem Ziel der Stadt, den ÖPNV-Anteil zu stärken,



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	Die Mitglieder des Seniorenbeirats, siehe einstimmiger Beschluss der Sitzung vom 20.09.2017, empfehlen eine Bedarfsplanung; z. B. Antwortbrief, für die Bewohner der Straßen: Krummredder, Karl-Gattermann-Straße und hinterer Teil der Hartwigswalder Straße zu erstellen. Als Ziel wird hier an eine Aufteilung der Linie 6 in A + B mit zwei voneinander unabhängigen Endschleifen gedacht. <u>Stadtteilbeiräte Faldera, Böcklersiedlung / Bugenhagen – 21.09.2017</u> Die jetzige Linienführung Gartenstadt / Böcklersiedlung über Tierpark / Stadion / Stadtwald findet die Zustimmung des Stadtteilbeirates Böcklersiedlung. Für Faldera wird die alternierende Linienführung der Linien 3 bzw. 33 als positiv erachtet. Es wird dadurch die Mobilität innerhalb des Stadtteiles erhöht. Dieses sollte erhalten bleiben. <u>Stadtteilbeirat Einfeld – 26.09.2017</u> 1. Der Stadtteilbeirat nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass seine Anregung, den Parkplatz an der Einfelderschanze in eine der Einfeldersbuslinie einzubeziehen, bislang nicht berücksichtigt wurde. Die Verkehrssituation an der Schanze ist bei schönem Wetter durch wildparkende Autos unbefriedigend. Eine direkte Busverbindung an die beliebteste Badestelle am See könnte in den Sommermonaten – so sie als attraktive Badelinie beworben würde – hier zum Umsteigen auf Busverkehr anregen und somit die Parksituation entlasten.	entgegenlaufen. Würde man dies nur in der Zeit von 6.30 Uhr und 8.15 Uhr umsetzen, in der die Busse kurz nacheinander verkehren, würde dies ausgerechnet die Hauptverkehrszeit treffen, dadurch ist mit Fahrgastverlusten zu rechnen. Erschließungswirkung im Bereich Krummredder / Hartwigswalder Straße: Heute ist nur der kleine Teil des Gewerbegebietes im südlichen Teil des Krummredders nicht durch den 300 m-Radius erschlossen, im 500 m-Radius ist jedoch auch dieser heute schon mit einem 20-Minuten-Takt erschlossen. Von der Führung der Linie würden zudem nur etwa 120 bis 350 Einwohner profitieren (je nach anzusetzendem Radius), somit ist – auch aufgrund der niedrig frequenten Taktung – mit nur sehr wenigen Fahrgästen zu rechnen. Verständlichkeit / Übersichtlichkeit des Angebotes Der Vorschlag widerspricht einem verständlich gestalteten Angebot. Beispielsweise müssten die Fahrzeuge der Linie 6 ab Hauptbahnhof mit dem Ziel Kampstraße und umgekehrt mit unterschiedlichen Linienwegen bezeichnet werden (z. B. „über Krummredder“ oder über „Kummerfelder Straße“). Eine Merkbarkeit der Linienzeiten und erreichbaren Ziele wäre damit ebenfalls weniger klar. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Die Einrichtung eines Wendeplatzes für einen Gelenkbus ist nur mit erheblichen Aufwendungen möglich (umfangreiche und teure Aufhöhungs- und Abfangmaßnahmen zur Verbreiterung des vorhandenen Parkplatzes, da dessen Breite nicht ausreicht). Als Alternative wäre die Einrichtung eines Anruf-Linientaxis zu prüfen, welches dann die Fahrt zum „Strand“ fortsetzen könnte. Aus verkehrlicher Sicht ist Folgendes anzumerken: Um die Linie so attraktiv zu gestalten, dass sie eine



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung / Begründung</u>
	2. Die unter 7.9 angeführte „Maßnahmenprüfung Anschluss Bus an Bahn (Einfelder Bahnhof)“ ist grundsätzlich begrüßenswert. Bei der Planung sollte jedoch beachtet werden, dass es misslich wäre, wenn einem Haltestellenneubau Stellflächen des P & R-Platzes zum Opfer fielen. Als Sofortmaßnahme wäre es sinnvoll, die vorhandene Haltestelle vom Bahnhof aus deutlich auszuschildern. <u>Stadtteilbeirat Stadtmitte – 11.10.2017</u> Auf die Frage von Herrn Iwers, ob die Leistungsfähigkeit des ZOB nicht bereits erreicht sei, antwortet Herr Heilmann, dass eine Entzerrung der Verkehrsströme nördlich des Bahnhofs im Zuge des Ausbaus der Messeachse beabsichtigt sei. (Anmerkung: Gemeint ist die Herstellung eines zweiten Bahnhofsvorplatzes.) Herrn Fellmann wird bestätigt, dass es zu Takungsproblemen durch den hohen Durchgangsverkehrsanteil auf dem Großflecken kommt. Durch den Bürgerentscheid sei daran zur Zeit nichts zu ändern. Verspätungen würden durch Ersatzbusse aufgefangen. Beschluss: Kenntnisnahme <u>Stadtteilbeirat Brachenfeld-Ruthenberg – 08.11.2017</u> Der Stadtteilbeirat regt an, anstelle des ALT Brachenfeld einen regelmäßigen Buslinienverkehr einzurichten sowie die Linie 14 bis zum Störpark zu verlängern.	adäquate Alternative zum Pkw sein könnte (und damit die Parksituation entlastet), müsste sie dicht getaktet verkehren. Hierdurch würden erhebliche Kosten entstehen. Selbst bei einem Betrieb nur in den Sommermonaten ist davon auszugehen, dass sie nur an einer – wetterabhängigen – geringen Zahl von Tagen entsprechend angenommen würde. Grundsätzlich ist ein Teil des Seeufers durch den Bahnhof Einfeld (500 m Radius) gut erschlossen. <u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</u> <u>Die Anregung wird nicht berücksichtigt.</u> Aufgrund der niedrigen Einwohnerzahl und –dichte ist die Bedienung mit dem ALT angemessen. Eine Erschließung und eine ausreichende Fahrtenhäufigkeit sind gegeben. Die Nachfrage ist gering, das ALT wird jedoch regelmäßig angenommen. Ein Linienverkehr mit einem Bus im Stundentakt wäre sehr kostenaufwendig, und es wäre nur mit geringer Nachfrage zu rechnen. Die Linie 14 endet in der Noldestraße (Haltestelle Pechsteinstraße). Von dort sind es fußläufig ca. 350 m bis zum Störpark. Der Störpark befindet



- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
		sich auf Privatgelände. Das Befahren des Störparks ist insbesondere während der Haupteinkaufszeiten durch das hohe Pkw-Aufkommen sehr zeitaufwendig. Zusätzlich wird der ausfahrende Verkehr durch eine Ampel geregelt, wobei dem Verkehr der Hauptverkehrsstraße Vorrang gegeben wird. Bei einer Verlängerung der Linie 14 über die Pechsteinstraße hinaus ist die bestehende Fahrzeit nicht mehr zu halten. Die Anbindung des Störparks würde 10 Minuten reguläre Fahrzeit erfordern. Somit ist ein zusätzliches Fahrzeug mit Fahrer notwendig, um alle Fahrten leisten zu können.



NEUMÜNSTER

FACHDIENST

**3. Regionaler Nahverkehrsplan 2017 - 2022
der Stadt Neumünster**

- Beteiligung nach § 5, Abs. 3 ÖPNV-SH

Anregungen

Vorschlag zur **Berücksichtigung** / Begründung