

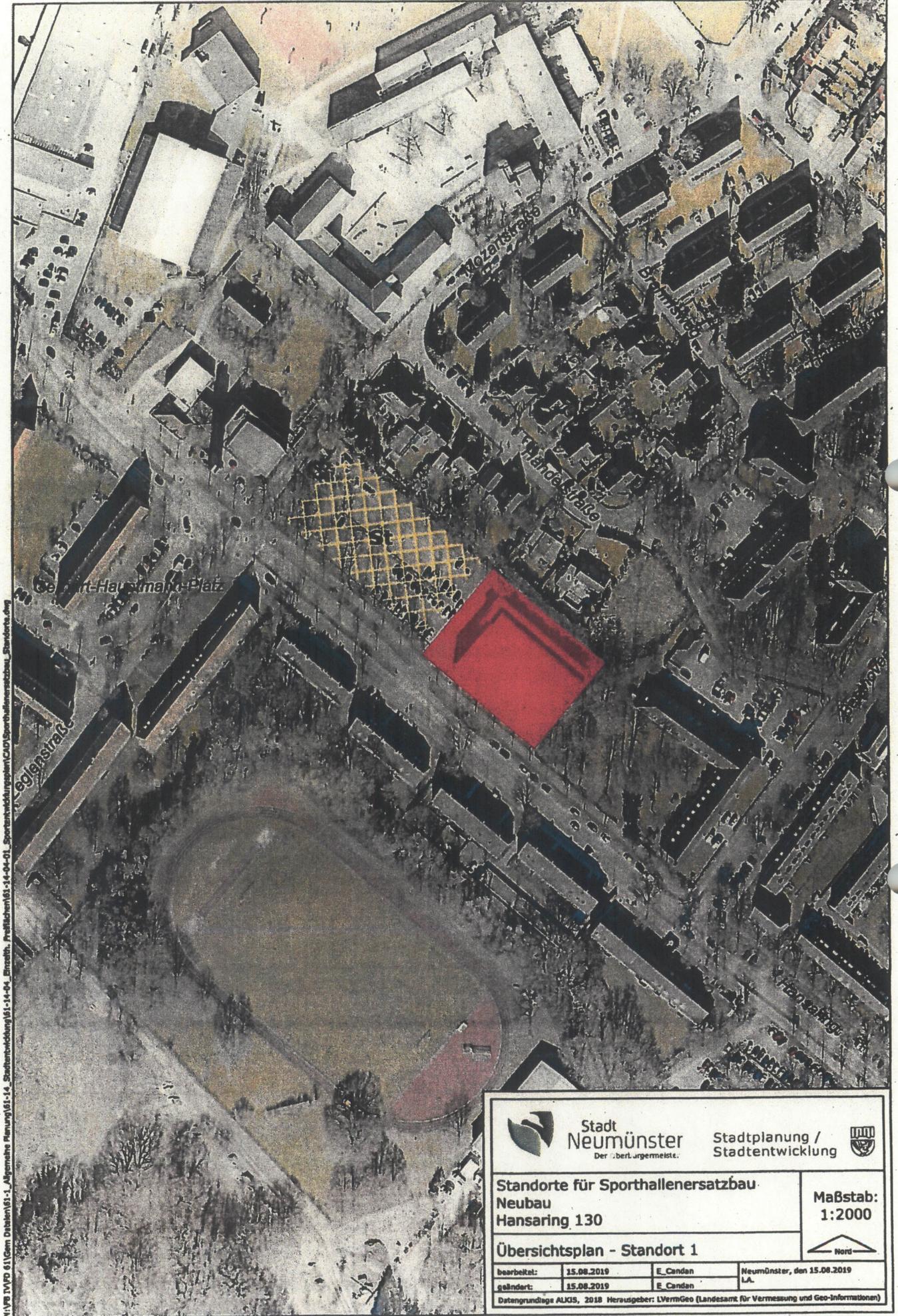
		Standorte			
	Neubau Hansaring (Standort KSV- Halle)	FTN-Sportplatz	Walther-Lehmkuhl- Schule / Roonstraße	Alexander-von- Humboldt-Schule / Einfeld	Messeachse / Max- Johannsen-Brücke
Lage	Hansaring 130	Stettiner Straße 38	Roonstraße / Ecke Hansaring	Roschdohler Weg 11, ca. 4,5 km vom Stadtring entfernt	Nördlich der Brückenstraße unterhalb der Max-Johannsen-Brücke
Größe	ca. 7.100 m ²	ca. 33.000 m ²	ca. 15.000 m ²	ca. 10.000 m ²	ca. 20.000 m ²
Verfügbarkeit	Das Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster und ist Standort der KSV-Halle	Das Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster Fläche wird vom Sportverein FTN genutzt Es bestehen vertragliche Vereinbarungen (Erbbaurecht) Bereitschaft des Vereins Flächen abzugeben	Das Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster. Es handelt sich um eine bewaldete Fläche, die als militärischer Schießstand genutzt worden ist. Eine Beräumung ist erforderlich.	Das Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster und wird derzeit als Schulsportplatz genutzt	Das Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster und wird derzeit als Kleingartenanlage der Eisenbahnlandwirtschaft genutzt.
Erreichbarkeit / Erschließung	Gute Erreichbarkeit durch Lage am Ring Direkte Anbindung an den Hansaring ÖPNV-Anbindung über die Linie 4 s. Anl.2 – Standort 1	Das Gelände liegt am Ende der Stettiner Straße, die in den Hansaring mündet. ÖPNV-Anbindung über die Linie 4 s. Anl.2 – Standort 2	Gute Erreichbarkeit über Roonstraße und Hansaring Zusätzliche Ausfahrt über die Gerhard-Fugh-Strasse denkbar ÖPNV-Anbindung über die Linie 9 s. Anl.2 – Standort 3	Der Standort befindet sich am nördlichen Siedlungsrand des Stadtgebietes Erschließung über eine Hauptverkehrsstraße (Roschdohler Weg) ÖPNV-Anbindung über die Linien 1 und 5 s. Anl.2 – Standort 4	Erschließung des Geländes über Herstellung einer neuen Erschließung zwischen Max-Eyth-Strasse und Brückenstraße (Messeumfahrung) Keine ÖPNV-Anbindung vorhanden. s. Anl.2 – Standort 5

		Standorte			
	Neubau Hansaring	FTN-Sportplatz	Walther-Lehmkuhl-Schule / Roonstraße	Alexander-von-Humboldt-Schule / Einfeld	Messeachse / Max-Johannsen-Brücke
Synergien mit Schulen	Immanuel-Kant-Schule, direkt Hans-Böckler-Schule, 700 m Johann-Hinrich-Fehrs-Schule, 800 m	Hans-Böckler-Schule, 300 m Immanuel-Kant-Schule, 600 m Walther-Lehmkuhl-Schule, 1.000 m	Walther-Lehmkuhl-Schule, direkt (Doppelnutzung Stellplatzanlage) Immanuel-Kant-Schule, 500 m Hans-Böckler-Schule, 800 m Johann-Hinrich-Fehrs-Schule, ca. 600 m	Alexander-von-Humboldt-Schule, direkt Grund- und Gemeinschaftsschule Einfeld, 200 m	Gartenstadtschule, 1.200 m
Synergien mit Sportvereinen		FTN, PSV, VfR, Olympia		TSE	
Planungsrecht	Zulässigkeit ist gegeben	Das Planungsrecht ist über Bauleitplanung herzustellen	Aufgrund der vorhandenen Schulbauten ist eine Beurteilung nach § 34 BauGB zu prüfen.	Das Planungsrecht ist über Bauleitplanung herzustellen	Das Planungsrecht ist über Bauleitplanung herzustellen
Restriktionen	Kosten für Abbruch der Halle Während der Bauzeit steht keine entsprechende Sporthalle zur Verfügung Zusätzliche Flächen für Stellplätze erforderlich	Teilkündigung von Verträgen hinsichtlich der Nutzung des Sportgeländes Erreichbarkeit bei Großveranstaltungen	Zur Aufbereitung der Fläche ist ein Antrag auf Waldumwandlung zu stellen, Ausgleich für den Wald ist zu erbringen. Das Gelände ist auf Altlasten zu untersuchen, ggf. sind Sanierungsmaßnahmen erforderlich.	Deutlich vom Stadtzentrum abgesetzte Lage. Geringe Identifikation der Gesamtstadt mit neuer Großsporthalle.	Umwandlung einer Teilfläche einer Kleingartenanlage Die Erschließung ist herzustellen. Derzeit abseitige Lage unterhalb der Max-Johannsen-Brücke
Bewertung des FD Stadtplanung und -entwicklung	Der Standort ist aufgrund des Verlustes einer Sporthalle während der Bauzeit und fehlender Stellplätze bedingt geeignet.	Aufgrund der abseitigen Lage und problematischen Erschließungssituation bei Großveranstaltungen ist der Standort bedingt geeignet.	Der Standort ist städtebaulich herausragend, jedoch aufgrund des Waldbestandes und der Vorbelastung durch einen Altlastenverdacht bedingt geeignet.	Der Standort ist aufgrund der Randlage im Stadtgebiet bedingt/nicht geeignet.	Der Standort kommt nur in Betracht, wenn im Zusammenhang mit den Holsteinhallen der Fokus auf Sportveranstaltungen deutlich hervorgehoben werden soll.

n:\FB\I\VP\61\Dem\Debiten\61-1_14_04-01_Sportentwicklung\61-14-04-01_Sportentwicklung\CAD\Sportentwicklung_2.dwg



 Stadt Neumünster <small>der Kreis Neumünster</small>		Stadtplanung / Stadtentwicklung	
Standorte für Sporthallenersatzbau			Maßstab: 1:50000
Übersichtplan			
bearbeitet:	07.08.2019	E. Candan	Neumünster, den 07.08.2019
geändert:	07.08.2019	E. Candan	LA.
Datengrundlage ALKIS, 2018 Herausgeber: LVermGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)			



K:\VB\IVFD\61\Com Daten\61-1_Aggregate Planung\61-1-14_Sachbereich\61-1-14-04_Einzeiln. Freizeitanlagen\61-14-04-01_Sportstättenplanung\CAD\Sportstättenersatzbau_Standorte.dwg

 Stadt Neumünster <small>Der .berl. argemeiste.</small>		Stadtplanung / Stadtentwicklung	
Standorte für Sporthallenersatzbau Neubau Hansaring 130			Maßstab: 1:2000
Übersichtsplan - Standort 1			
bearbeitet:	15.08.2019	E.Candan	Neumünster, den 15.08.2019
geändert:	15.08.2019	E.Candan	L.A.
<small>Datengrundlage ALGIS, 2018 Herausgeber: LVermGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)</small>			

N:\FA IVPO 611\Gem. Daten\61-1_Algemeine Planung\61-14_Stadtentwicklung\61-14-04_Ersatzb. Freizeitanlagen\61-14-04-01_Sportstättenplanung\CAD\Sportstättenplanung_Standort_2.dwg



Stadt
Neumünster
Der Otharingermeister

Stadtplanung /
Stadtentwicklung



Standorte für Sporthallenersatzbau
FTN Sportplatz
Stettiner Straße 38

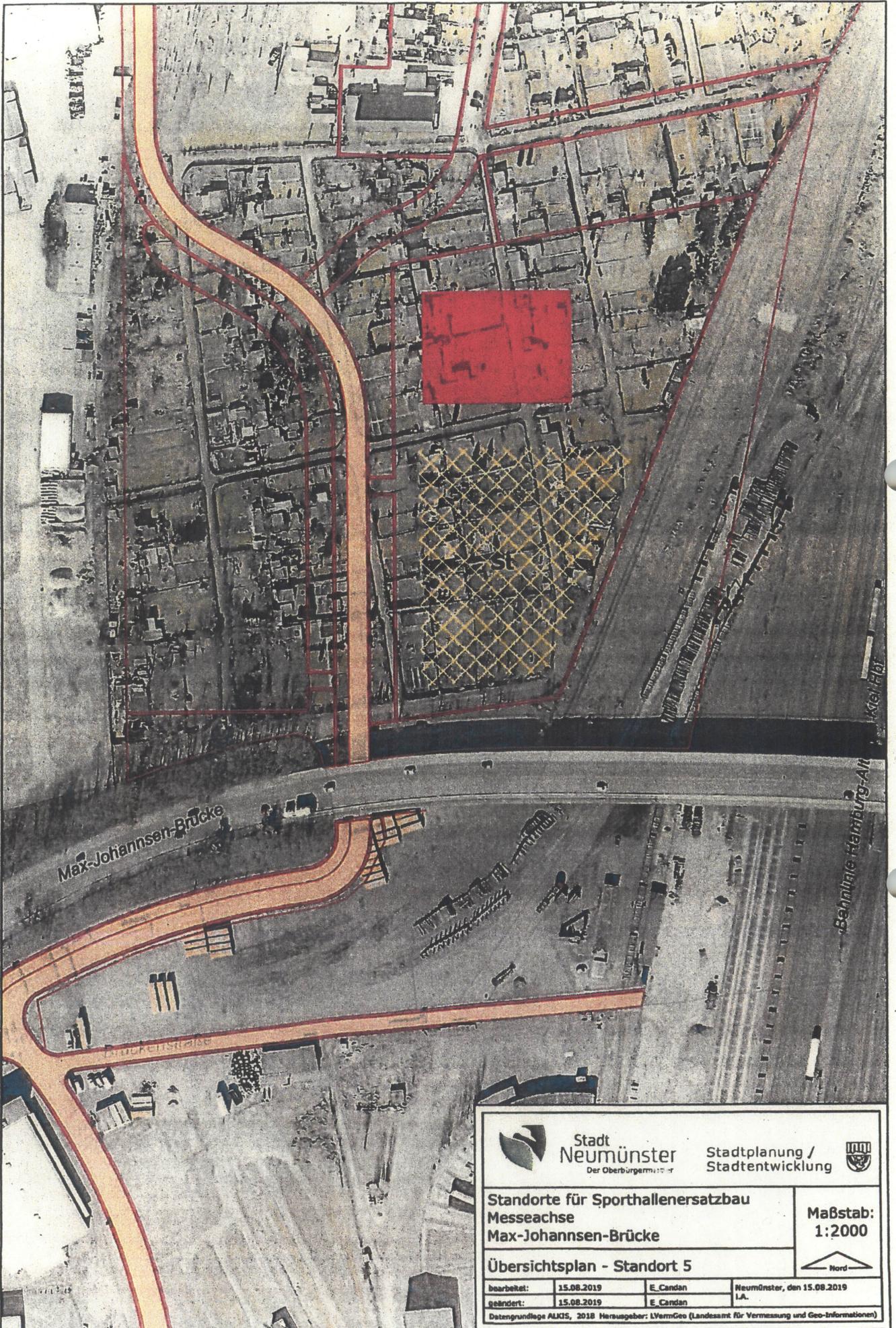
Maßstab:
1:2000

Übersichtsplan - Standort 2



bearbeitet:	15.08.2019	E. Candan	Neumünster, den 15.08.2019
geändert:	15.08.2019	E. Candan	L.A.
Datengrundlage ALKIS, 2018 Herausgeber: LVermGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)			

N:\FB_NWD_61\Gem Daten\61-1_Algemeine Planung\61-14_Stadtbildung\61-14-04_01_Sportstättenersatzbau\CAD\Sportstättenersatzbau_Baueinfügung



	Stadt Neumünster Der Oberbürgermeister	Stadtplanung / Stadtentwicklung	
Standorte für Sporthallenersatzbau Messeachse Max-Johannsen-Brücke			Maßstab: 1:2000
Übersichtsplan - Standort 5			
bearbeitet:	15.08.2019	E.Candan	Neumünster, den 15.08.2019
geändert:	15.08.2019	E.Candan	I.A.
Datengrundlage ALKIS, 2018 Herausgeber: LVermGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)			

FD 61

Verkehrsplanung

Vermerk

Verkehrliche Stellungnahme zu 5 potentiellen Standorten für eine Sporthalle mit maximal 1000 Besucherplätzen bei Veranstaltungen.

Vorbemerkung:

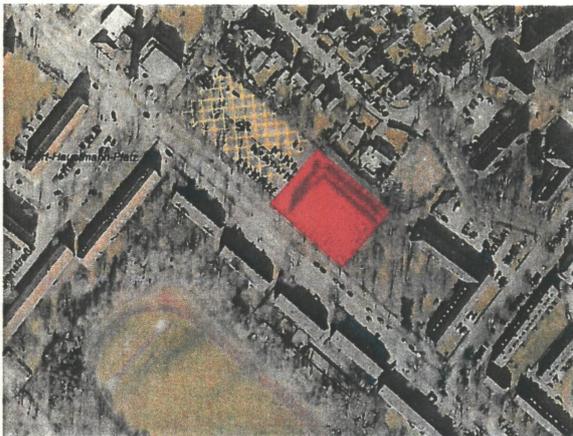
Die Stadt Neumünster möchte eine neue Sporthalle errichten. Diese soll einerseits ein Defizit im Schulsport abdecken, andererseits auch für optionale größere Sportereignisse dienen und eine Tribüne für bis zu 1000 Besucher beinhalten.

Dafür gibt es 5 vorgeschlagene Standorte (s. Anlage 1), die im Folgenden verkehrlich einer grundsätzlichen Erstbewertung unterzogen werden sollen. Hierbei kann es sich aber nur um eine erste Grobeinschätzung handeln, da

- genaue Parameter der späteren Nutzung einschließlich geplanter Frequenzen und der bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze noch nicht vorliegen
- nicht überall Verkehrsbelastungszahlen im Bestand vorliegen
- In diesem Stadium noch keine dezidierten verkehrstechnischen Berechnungen durchgeführt werden

Sollte man sich für einen Standort entscheiden, ist daher bei den nachfolgenden Planungsschritten in jedem Fall eine verkehrstechnische Untersuchung nachzuschalten.

Standort 1 Hansaring 130:



Der Standort ist über vorhandene Hauptverkehrsstraßen gut angebunden. Es ist zu erwarten, dass der größte Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs durch Zu- und Abflüsse über die nahegelegene BAB 7- AS Neumünster Mitte gekennzeichnet sein wird. Daher wird die Leistungsfähigkeit des benachbarten Knotenpunktes Roonstraße/ Hansaring maßgeblich sein. Dort wurden im Zuge einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012 die Leistungsfähigkeit und die Signalisierung des Knotens näher betrachtet. Danach ergaben sich im Bestand in der maßgeblichen Spitzenstunde Leistungsdefizite bei den

Linksabbiegern aus Richtung nördliche Roonstraße und bei den Fußgängern in Hauptrichtung (Hansaring). Die Schaltung wurde mittlerweile modifiziert, so dass eine bessere Qualitätsstufe erreicht werden konnte. Insgesamt ist angesichts der Verkehrsmengen der Verkehrsablauf an der Kreuzung als stabil zu bezeichnen. Temporäre Engpässe sind angesichts der Verkehrsmengen im innerstädtischen Bereich oftmals nicht zu vermeiden. Außerdem werden die Großveranstaltungen in der Regel außerhalb der werktäglichen Spitzenzeiten stattfinden. Es wäre aber zu prüfen, ob für Großveranstaltungen ggf. temporär angepasste LSA- Schaltungen an den benachbarten signalisierten Knotenpunkten zum Einsatz kommen könnten.

Die Leistungsfähigkeit für die direkte Anbindung der Stellplatzanlage müsste zudem ggf. genauer untersucht und berechnet werden. Im Zuge einer Realisierung sollte außerdem die Zufahrt baulich angepasst werden und unter Aufhebung des begrünten Mittelstreifens auch ein Linksabbiegestreifen auf dem Hansaring realisiert werden, um Rückstaus auf dem Hansaring zu vermeiden. 2012 wurden in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf dem Hansaring 1.270 Kfz ermittelt. Problematisch könnten die geringen Rückstaulängen auf der Stellplatzanlage zu Spitzenzeiten werden (Ende der Veranstaltungen). Außerdem ist fraglich, ob die zur Verfügung stehende Fläche für den erforderlichen Stellplatznachweis ausreicht.



Hansaring, Höhe Grundstückszufahrt Blick Nordwesten



Hansaring, Höhe Grundstückszufahrt Blick Südosten

Erschließung ÖPNV: Linie 4 Hauptbahnhof – Böcklersiedlung

Der Standort ist zurzeit durch die Buslinie 4 erschlossen. Die Haltestellen sind in der Beethovenstraße gelegen, einer durch Wohnbebauung geprägten Straße. Die fußläufige Entfernung zum Standort ist akzeptabel. Die Haltestelle auf der südöstlichen Seite ist barrierefrei ausgebaut und mit einem Wartehäuschen ausgestattet. Auf der nordwestlichen Straßenseite ist lediglich ein Haltemast vorhanden. Außerdem ist in unmittelbarer Nähe auf dem Gerhart-Hauptmann-Platz eine Haltestelle vorhanden, die in Richtung Innenstadt genutzt werden kann



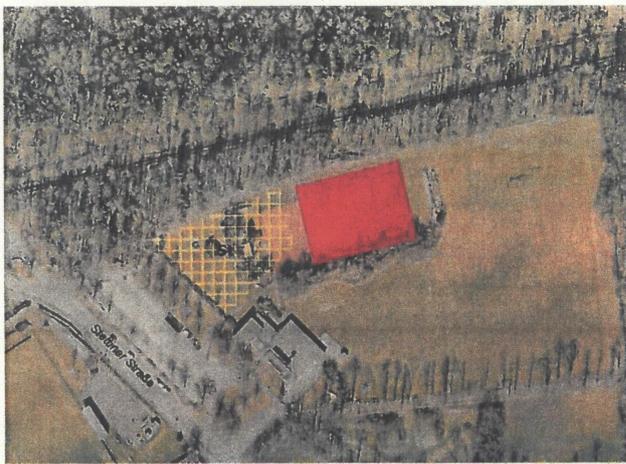
Haltestellen Beethovenstraße

Anbindung Radverkehr

Der Standort liegt an einer innergemeindlichen Radhauptverbindung. Am Hansaring sind bauliche Radwege mit einer Benutzungspflicht vorhanden. Die Breite der Radwege entspricht nicht den Empfehlungen nach RAS06/ERA.

FAZIT Standort 1: Grundsätzlich ist der Standort verkehrlich recht gut geeignet. Sollte man sich aber für den Standort entscheiden, müssten im weiteren Planungsverlauf detailliertere Untersuchungen zur Anbindung an den Hansaring erfolgen (optionale Linksabbiegespur), und die Leistungsfähigkeit und maximale Wartezeiten in der Grundstückszufahrt ermittelt werden, sowie die Signalsteuerung des Knotens Roonstraße /Hansaring überprüft werden. Die ÖPNV Anbindung sollte beidseitig barrierefreie Haltepunkte aufweisen, ein Umbau auf der nordwestlichen Seite (Fahrtrichtung Hansaring) wird angeregt.

Standort 2 Stettiner Straße



Die äußere Erschließung über den Hansaring ist grundsätzlich gut. Die Einmündung Stettiner Straße/ Hansaring ist auf der Hauptverkehrsstraße gut ausgebaut, der Linksabbiegestreifen in die Stettiner Straße bietet mit rd. 70 m Länge eine Aufstellfläche für ca. 13 Pkw. Von Norden kommend führt ein separater Rechtsabbiegestreifen in die Stettiner Straße. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts (insbesondere aus der Nebenrichtung Stettiner Straße) müsste im Falle einer weitgehenden Planung dennoch noch genauer untersucht und nach HBS berechnet werden.

Die Stettiner Straße ist eine Wohnerschließungsstraße mit angrenzenden Geschosswohnungsbauten, die im östlichen Abschnitt bis zur Einmündung Breslauer Straße eine Sammelfunktion übernimmt. Im westlichen Abschnitt ist für Kfz nur noch eine Erschließungsfunktion für die dortige Bebauung gegeben, es ist eine Wendeanlage vorhanden, die auch für Busse nutzbar ist. Für Fußgänger und Radfahrer ist eine Durchlässigkeit über einen beschränkten Bahnübergang in das Erholungsgebiet „Stadtwald“ vorhanden. Die Stettiner Straße liegt in einer Tempo 30 Zone, hat eine ca. 6,00 m breite Fahrbahn und beidseitig Geh- und Radwege. Die Radwege sind ohne eine Benutzungspflicht, d.h. man kann als Radfahrer frei zwischen Radweg und Fahrbahnnutzung wählen. An einigen Stellen im westlichen Bereich ist keine wirkliche bauliche Trennung zwischen Radweg und Fußweg vorhanden.



westliche Stettiner Straße, nicht eindeutige bauliche Trennung zwischen Rad- und Fußweg

Üblicherweise sollen Radfahrer in Tempo 30 Zonen im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, so ist das auch in den angrenzenden Straßen (Breslauer Straße etc.) ohne alternative Angebote durch bauliche Radwege geregelt.

In der Stettiner Straße darf im östlichen Abschnitt auf der südlichen Straßenseite am Fahrbahnrand und im westlichen Abschnitt auf der nördlichen Straßenseite geparkt werden (auf den Grundstücken sind aber auch Stellplätze/Garagen vorhanden). Diese Konstellation würde im Falle von erhöhten Verkehrsaufkommen aufgrund der verbleibenden einspurigen Verkehrsfläche bei Großveranstaltungen zu Problemen führen.

Das könnte folgendermaßen gelöst werden:

1. Aufhebung des nördlichen baulichen Radweges und Herstellung eines Längsparkstreifens, entweder nur ab der Einmündung Breslauer Straße oder im gesamten Straßenverlauf. Da die Nebenanlagen - vorbehaltlich einer Vermessung - ca. 4 m breit sind, könnten 2 m breite Parkstreifen und ein ca. 2 m breiter Gehweg realisiert werden. Das Parken am Fahrbahnrand wird generell untersagt. Hier könnte auch eine „Mischlösung“ in Betracht kommen, Herstellung eines Längsparkstreifens im Westen und Einrichten eines temporären Haltverbots im Osten.



Prinzipskizze Längsparkstreifen

2. Nur bei Großveranstaltungen wird temporär ein absolutes Haltverbot auf der gesamten Stettiner Straße angeordnet. Es wird kein Längsparkstreifen gebaut.

3. Eine alternative Erschließung vom Hansaring ausgehend nördlich der Badanstalt und südlich der Bahntrasse. Diese Lösung würde einen hohen Eingriff erforderlich machen. Eine dezidierte verkehrstechnische Untersuchung müsste eingeschaltet werden, um die Leistungsfähigkeit in Abhängigkeit mit dem benachbarten beschränkten Bahnübergang und der signalisierten FF- Ausfahrt zu berechnen. Die Sichtverhältnisse sind durch den kurvigen Verlauf der Straße schlecht, durch den eher außerörtlichen Charakter der Straße wird außerdem relativ schnell gefahren; es müssten die erforderlichen Sichtdreiecke frei gelegt werden. Ggf. wäre aus Sicherheitsgründen eine LSA vorzusehen. Der Hansaring ist als Bundesstraße 430 klassifiziert daher wäre der LBV (Landesbetrieb für Straßenbau und Straßenverkehr Schleswig –Holstein) zu beteiligen. Insgesamt sollte aus verkehrsplanerischer Sicht aufgrund der schwierigen Gemengelage und der voraussichtlich sehr kostenintensiven Ausführung von dieser Lösung Abstand genommen werden.

Der Standort selber bietet die Möglichkeit ausreichend Stellplätze für Pkw und Fahrräder und eine Warteposition für Busse auf der dafür schon vorhandenen Fläche zu schaffen. Durch die schon vorhandenen Stellplätze kann sich bei Veranstaltungen sicher auch ein Synergieeffekt durch Doppelnutzungen ergeben.



Vorhandene Fläche für Mannschaftsbusse etc.

ÖPNV: Der Standort ist zurzeit nicht optimal durch den ÖPNV erschlossen. Es verkehrt dort zwar die Linie 4 Hauptbahnhof – Böcklersiedlung (eine Richtung) allerdings ist die Haltestelle mit einer Entfernung von ca. 300 m Luftlinie recht weit für die beabsichtigte Nutzung entfernt. Das ist eine Entfernung, die für gehbeeinträchtigte Menschen schon schwer zu überwinden ist. Die Haltestelle liegt in der Breslauer Straße und ist barrierefrei ausgebaut.



Haltestelle Breslauer Straße

Anbindung Radverkehr

Der Standort liegt in Weiterführung einer innergemeindlichen Radverkehrsverbindung, außerdem ist ein Anschluss an Freizeitwege (Stadtwald) gegeben.

FAZIT Standort 2:

Grundsätzlich ist der Standort verkehrlich geeignet, wenn im Vorfeld Maßnahmen ergriffen werden. Sollte man sich für diesen Standort entscheiden, wird aus verkehrsplanerischer Sicht vorgeschlagen, den Radverkehr im Mischverkehr zu führen einen Längsparkstreifen auf der nördlichen Seite der Stettiner Straße zu errichten. Es müssten im weiteren Planungsverlauf detailliertere Untersuchungen zur Anbindung an den Hansaring erfolgen und die Leistungsfähigkeit berechnet werden. Daraus könnten sich weitere Maßnahmen ergeben. Die ÖPNV Anbindung sollte außerdem verbessert werden, denkbar wären bei Veranstaltungen zusätzliche Fahrten direkt zum Standort und der Bau einer barrierefreien Haltestelle.

Ob der zu erwartende Zu- und Abgangsverkehr im Wohngebiet aus Lärmschutzgründen zulässig ist, wäre im Bauleitplanverfahren oder im bauordnungsrechtlichen Verfahren zu klären.

Eine Leistungsfähigkeitsberechnung für die Grundstückszufahrt der Stellplatzanlage in der Sackgassenlage ist entbehrlich, da nicht auf eine Hauptverkehrsstraße zu – und abgefahren wird.

Standort 3 Walter- Lehmkuhl-Schule, Roonstraße



Die verkehrliche Erschließung für den MIV ist durch die direkte Anbindung über die B 430 an die BAB 7 AS Neumünster Mitte sehr gut. Die Roonstraße ist dort außerdem vierspurig ausgebaut, die Verkehrsbelastungen lassen dort zurzeit das Parken auf der Fahrbahn zu, so dass an diesen Stellen faktisch nur eine Zweispurigkeit vorliegt. Da das Parken ohne weitere flankierende Maßnahmen (Markierung, Baumkübel etc.) zugelassen ist, könnte zu größeren Veranstaltungen dort ein Haltverbot angeordnet werden, so dass z.B. Linksabbieger zur Stellplatzanlage den Geradeausverkehr nicht beeinträchtigen würden. Außerdem würden damit die Sichtverhältnisse der Zufahrt zur Stellplatzanlage verbessert.

Aufgrund der großzügigen Flächenverfügbarkeiten könnten große Stellplatzanlagen sowohl für Pkw als auch für Fahrräder errichtet werden.

Auch hier sollte die Signalsteuerung des Knotens Roonstraße /Hansaring und auch der Knotenpunkt Wasbeker Straße/ Roonstraße auf eine optionale Anpassung der Signalprogramme überprüft werden.

ÖPNV: Der Standort ist gut durch den ÖPNV erschlossen, die Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe. Es verkehrt dort die Linie 9 Hauptbahnhof – Wasbek, allerdings zurzeit nur im 60-Minuten Takt. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut.



Haltestellen Roonstraße

Anbindung Radverkehr

Der Standort liegt an einer innergemeindlichen Radhauptverbindung. In der Roonstraße sind bauliche Radwege mit einer Benutzungspflicht vorhanden. Die Breite der Radwege entspricht nicht den Empfehlungen nach RAS06/ERA.

FAZIT Standort 3:

Der Standort ist verkehrlich sehr gut erschlossen. Regelungsbedarfe, die sich aus der Sporthallennutzung ergeben, könnte man relativ einfach vor Ort lösen. Die Leistungsfähigkeit der Grundstückszufahrt/Ausfahrt sollte allerdings vor Realisierung berechnet werden, außerdem die benachbarten Knotenpunkte auf ggf. angepasste Signalprogramme betrachtet werden. Zudem wäre anzuregen, dass die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden und Taktverdichtungen erfolgen.

Standort 4 Alexander-von-Humboldt-Schule/Einfeld



Die verkehrliche Erschließung erfolgt über den Roschdohler Weg. Hier handelt es sich um eine Sammelstraße mit Erschließungs- aber auch Verbindungsfunktion. Die Straße ist relativ schmal, es ist keine Fläche für eine Linksabbiegespur zur Stellplatzanlage möglich. Auch die zuführenden Straßen - Dorfstraße, Looper Weg sind trotz der Verbindungsfunktion schmal und haben eher dörflichen Charakter. Der Anschluss an die maßgebliche überörtliche Verkehrsinfrastruktur für den MIV (hier BAB 7) ist nicht optimal, da überwiegend Fahrten durch die Stadt – in erster Linie über den Roschdohler Weg und Kieler Straße - impliziert werden.

Die vorhandene Stellplatzanlage ist für den zu erwartenden Bedarf nicht ausreichend dimensioniert und müsste erweitert werden. In diesem Zusammenhang wäre auch die Zufahrt zu überplanen.



jetzige Zufahrtssituation

ÖPNV: Der Standort ist zurzeit durch zwei Buslinien in akzeptabler fußläufiger Entfernung durch den ÖPNV erschlossen. Es verkehren dort zwar die Linien 1 – Hauptbahnhof – Einfeld und 5 Hauptbahnhof – Holstenhallen – Einfeld. Die Linie 5 hat eine Haltestelle direkt am Standort, südlich der Grundstückszufahrt. Diese Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut. Für den SPNV gibt es in Einfeld einen Haltepunkt. Dort hält der RE 7 von Hamburg nach Kiel im einstündigen Takt. Der Haltepunkt befindet sich in einem Abstand von ca. 1 km zum Sporthallenstandort.



Haltestelle am Roschdohler Weg

Anbindung Radverkehr

Der Standort ist über die Kieler Straße mit Weiterführung über die Straße Enenvelde und den Roschdohler Weg (beides innergemeindliche Radhaupt- bzw. sogar Radschnellverbindungen nach der Netzkategorie) an die Innenstadt angebunden. In der Kieler Straße und dem Roschdohler Weg sind bauliche Radwege vorhanden, die streckenweise sehr weit hinter den empfohlenen Ausbaustandards zurückbleiben. Um diesem Missstand entgegen zu treten, wird im Entwurf des Radverkehrskonzepts in einem Teilabschnitt eine neue parallele Veloroute über die Straße Enenvelde empfohlen.

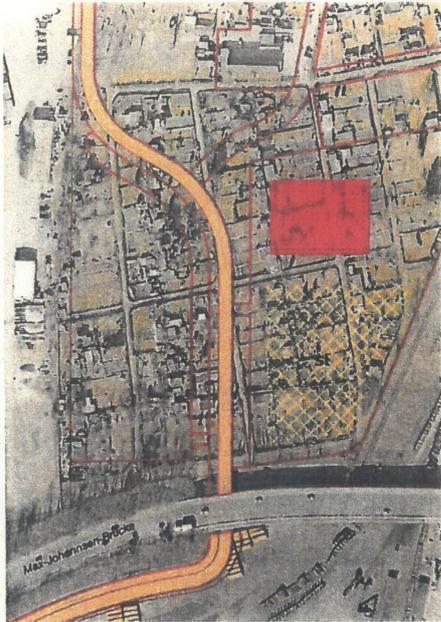
FAZIT Standort 4:

Aufgrund der Randlage werden viele Kfz- Fahrten durch die Stadt erfolgen. Es ist ebenfalls zu vermuten, dass bei diesem Standort aufgrund der abseitigen Lage mehr MIV- Fahrten als bei den übrigen Standorten erfolgen werden. Auch wenn in fußläufiger Entfernung Bushaltestellen vorhanden sind, wäre speziell für Besucher aus dem regionalen Umfeld durch die Entfernung zum Hauptbahnhof, der ÖPNV wahrscheinlich nicht so attraktiv wie bei zentraler gelegener Standorte. Die am nächsten gelegene Bushaltestelle der Linie 5 sollte ggf. barrierefrei ausgebaut werden.

Das Straßennetz in Einfeld – eher dörflich geprägt - weist insgesamt keine sehr hohe verkehrliche Grundbelastung auf, wenn nicht sehr hochkarätige Sportveranstaltungen dort stattfinden werden, ist daher zu vermuten, dass sich der Verkehr dort „arrangieren“ wird, allerdings zu temporären Engpässen und spürbaren Belastungen im Gebiet führen wird. Hier wäre die Verträglichkeit im Rahmen der Bauleitplanung bzw. bauordnungsrechtlicher Verfahren zu prüfen.

Die Radverkehrsanbindung ist zurzeit mangelhaft.

Standort 5 Messeachse



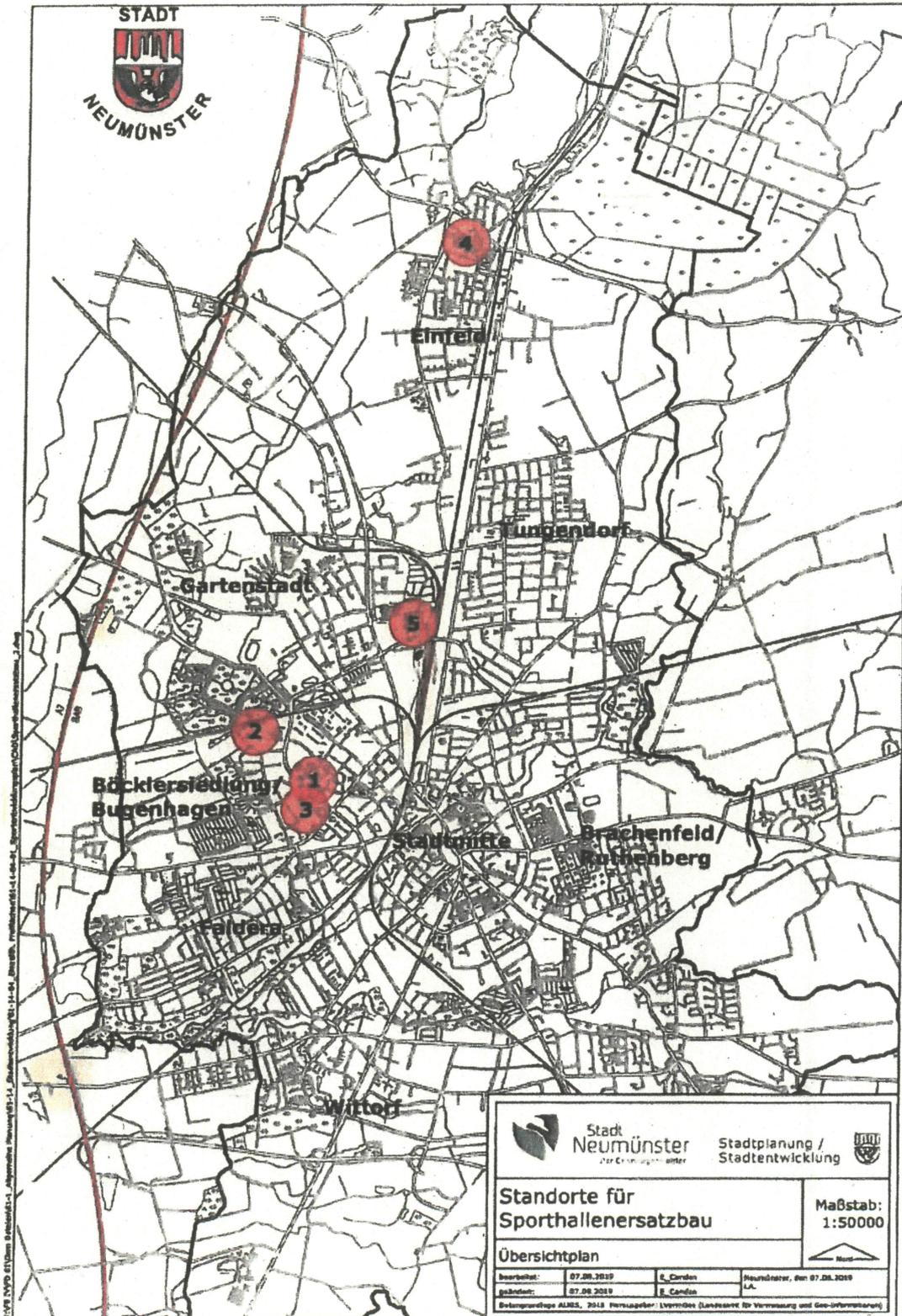
Dieser Standort befindet sich im Entwicklungsgebiet Messeachse. Daher wird im Rahmen der künftigen Entwicklung eine potentielle Sporthallennutzung im Kontext der zu erstellenden Planungen zu beurteilen sein.

Die äußere Erschließung über die L 328 an die BAB 7 und der Anschluss an den Stadtring ist für den MIV grundsätzlich erst einmal leistungsfähig. Durch die geplante Haupteerschließung des Gebiets an die Max-Johannsen-Brücke kommt dieser Anbindung sowie dem benachbarten Knotenpunkt Rendsburger Straße/Max-Johannsen-Brücke und der Anbindung der Max-Eyth-Straße an die Rendsburger Straße aber die höchste Bedeutung zu. Details wären in den nachfolgenden Untersuchungen unter Berücksichtigung aller Nutzungen in dem Gebiet zu bearbeiten. Sowohl die Radverkehrsanbindung als auch die Fußverkehrsanbindung sind zurzeit im Umfeld sehr unattraktiv, aber unabhängig vom Standort Sporthalle werden diese Missstände ebenso wie eine ÖPNV- Anbindung in der weiteren Planung zur Messeachse betrachtet.

FAZIT Standort 5:

Da sich der Standort in der Entwicklung befindet, wären Details im weiteren Verfahren zu lösen, wichtig aus verkehrsplanerischer Sicht ist die mögliche Umfahrung durch die Anbindung der künftigen Erschließungsstraße an die Max-Eyth-Straße.

Anlage1 Übersichtsplan





Kreisssportverband
Neumünster e.V.

Stadt Neumünster
Fachdienst Schule, Jugend, Kultur und Sport
z. H. Fachdienstleiterin
Frau Gabriele Bartelheimer
Neues Rathaus – Großflecken 59

24534 Neumünster

05. Nov. 2019

Standort Ersatzbau KSV-Halle – dortige E-Mail vom 28. Okt. 2019 –

Sehr geehrte Frau Bartelheimer,

in Kooperation mit dem Kreissportverband ist im Jahre 2018 im Zuge der laufenden Sportentwicklungsplanung das **Hallensportstättenkonzept** verabschiedet worden. Zu verweisen ist hierzu auf die vorliegenden Beschlüsse der Ratsversammlung vom 03.07.2018 und zuletzt vom 06.11.2018.

In der 1. Priorität wurde neben dem Bau einer neuen Dreifeld-Halle an der Freiherr-vom-Stein-Schule der Prüfauftrag eines Ersatzbaus für die KSV-Halle mit einer Tribüne und einer Kapazität von ca. 800-1000 Zuschauern an geeigneter Stelle (Standortfrage) beschlossen. Damit einhergehend naturgemäß die Prüfung der entsprechenden verkehrlichen Erfordernisse an geeigneter Stelle.

Mit Ihrer E-Mail vom 28. Okt. 2019 haben Sie dem KSV die aus der **Sicht der Stadtplanung** in Frage kommenden 5 Standorte aufgegeben. In die Prüfkriterien sind die Faktoren Lage, Größe, Verfügbarkeit, Erreichbarkeit/Erschließung, Synergien mit Schulen und das Planungsrecht aufgenommen worden.

Unter Hinweis auf die im Hallensportstättenkonzept unter Ziffer 5 enthaltenen Thesen und Handlungsempfehlungen ist für den KSV als Dachorganisation für die Neumünsteraner Vereine und Fachverbände die **Zentrumsnähe** des neuen Standortes von besonderer Bedeutung, Wertigkeit und Priorität. Des Weiteren ist die Nachbarschaft zu Schulen und Vereinen (Schule + Verein) wichtig.

Als künftigen Standort für einen Sporthallenersatzbau (KSV-Halle) spricht sich der KSV für den **Standort 3 Walter-Lehmkuhl-Schule/ Roonstraße** aus. Dieser Bereich mit seiner zentrumsnahen Lagegunst, der günstigen Erschließung, der Synergien mit immerhin 4 Schulen und dem aufgezeigten Planungsrecht (keine Aufstellung eines evtl. aufwendigen Bebauungsplanes erforderlich) erfüllt u. E. am sinnvollsten die relevanten Aspekte bzw. Kriterien. Benachbarte Vereine sind der Polizei-Sportverein Union Neumünster und die FT Neumünster; damit eine Symbiose von Schul- und Vereinssport. Auch ein „neues Zuhause“ für die Geschäftsstelle des KSV einschließlich der Verwaltung (wie in der bisherigen Praxis) könnte damit ebenfalls zentrumsnah mit abgedeckt und angeboten werden.

Als weitere Alternative wird ebenfalls wegen der **Zentrumsnähe** die Nr. 2 FTN-Sportplatz vorgeschlagen.

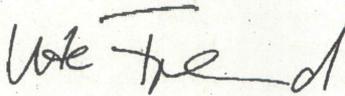
Bezüglich der geplanten Erhöhung der Zuschauerkapazität auf 1000 Sitzplätze nehmen wir ergänzend noch wie folgt Stellung:

In der Neumünsteraner Sportlandschaft gibt es keine Sporthalle mit dieser Kapazität. Eine solche Größenordnung fehlt für den höherklassigen Wettkampfbetrieb (Bundesliga Badminton, 3. Liga Handball, größere Turniere, wie z.B. Fußball, Handball, Judo, Karate) und besondere sportliche Veranstaltungen (Landesmeisterschaften, Norddeutsche Meisterschaften, Bundesfinale TGW und Showakrobatik). Hier ist neben der großen Attraktivität für das Publikum auch eine hohe Teilnehmerzahl zu berücksichtigen. Auch zentrumsnahe Übernachtungsmöglichkeiten (Kiek In, Schulen) wären gegeben.

Weitere Veranstaltungen mit überregionaler Bedeutung sind erst mit einer solchen Zuschauerkapazität darstellbar. Die Holstenhallen-Betriebe können nur sehr begrenzt in Anspruch genommen werden, da dort die Kapazitäten zu groß und die Auslastung zu hoch ist.

Für weitere Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung; wir bitten Sie uns weiterhin über den Stand dieser Angelegenheit auf dem Laufenden zu halten.

Mit sportlichen Grüßen



(Ute Freund)
1. Vorsitzende