

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
<b>01</b>	<p><b><u>Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, Abt. VII 4, Verkehr und Straßenbau</u></b> <b><u>07.04.2020</u></b></p> <p>Das Konzept wurde unsererseits geprüft, da keine baulichen Veränderungen auf der B 430, L 318, L 323, L 319, L 322, L 328, L 67 zu erkennen sind, bestehen seitens des LBV.SH Rendsburg keine Bedenken zur Änderung der Teilfortschreibung des 3. regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) 2017-2022 der Stadt Neumünster.</p> <p>Wenn auf der B 430 Hansaring eine zusätzliche Haltestelle (siehe Seite 72 letzter Absatz) eingerichtet wird und Umbaumaßnahmen dazu erforderlich sind, ist der LBV.SH Rendsburg zu beteiligen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<b>03</b>	<p><b><u>IHK zu Kiel</u></b> <b><u>28.04.2020</u></b></p> <p>Wir bedanken uns für die Einbindung in das Beteiligungsverfahren und die damit verbundene Gelegenheit, eine Stellungnahme zur Wahrung der Interessen der gewerblichen Wirtschaft abzugeben.</p> <p>Für die Bewertung des vorliegenden Entwurfs der Teilfortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplans der Stadt Neumünster sind für uns im Wesentlichen die Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierbarkeit unter dem Eindruck der Kosten und Folgekosten der Corona-Pandemie und der Entwicklung im SWN-Konzernverbund sowie</li> <li>- Vereinbarkeit mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Neumünster (Fortanschreibung 2016)</li> </ul> <p>von besonderer Bedeutung. Im Nachfolgenden gehen wir auf beide Aspekte etwas näher ein.</p> <p>Auf der letzten Seite des vorliegenden Entwurfs findet sich ein einziger kurzer Hinweis auf die mit der Teilfortschreibung zu erwartenden jährlichen Kostensteigerungen, demzufolge „das Gesamtpaket nach den Berechnungen der SWN mit ca. + 500.000 EUR/a zu beziffern ist“. Diese schon in Vor-Corona-Zeiten für das städtische Unternehmen nicht unerhebliche Kostenbelastung würde die SWN Verkehr GmbH zu den sich schon jetzt aus der Corona-Krise deutlich abzeichnenden Belastungen eine weitere aufbürden. Damit wären in der Folge auch negative Auswirkungen auf den sich in der Erholungsphase befindlichen SWN-Konzernverbund und schließlich auch den städtischen Haushalt zu befürchten.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Kosten der Angebotsausweitung wurden intensiv innerhalb des SWN-Konzerns und mit dem Aufsichtsrat abgestimmt. Sie sind in der Konzernstrategie und der Wirtschaftsplanung der Folgejahre bereits berücksichtigt. Negative Folgen, wie sie von der IHK befürchtet werden, sind somit nicht zu erwarten.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Fortschreibung 2016) finden sich auf den Seiten 101 bis 102 folgende Aussagen: „Auch zukünftig soll der Fokus der Einzelhandelsentwicklung auf den Neumünsteraner Hauptgeschäftsbereich gerichtet werden. Dieser Standort genießt oberste Priorität innerhalb der Standortstruktur der Stadt Neumünster, dem sich alle weiteren Standorte vor dem Hintergrund einer hierarchischen und arbeitsteiligen Gliederung unterzuordnen haben.“</p> <p>Dies wird auch im vorliegenden Entwurf der Teilfortschreibung auf Seite 65 durch folgenden Satz deutlich unterstrichen: „Damit ist es unerlässlich, dass die Innenstadt mit dem ÖPNV aus den Stadtteilen gut getaktet, schnell und ohne Umsteigenotwendigkeit erreichbar ist.“ Die zur Stärkung der Innenstadt und damit des Hauptgeschäftsbereichs notwendige direkte und schnelle Erreichbarkeit per Bus wird durch die mit der vorliegenden Planung erzwungenen Umstiege erschwert bzw. weniger attraktiv.</p> <p>Angesichts der noch unabsehbaren finanziellen und wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise und der kaum gegebenen Vereinbarkeit mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept empfehlen wir deshalb, die kostenträchtigen Maßnahmen 7.4 (Tungendorf) und 7.6 (Gadeland/Ruthenberg) erst mittelfristig bei der Aufstellung eines neuen Regionalen Nahverkehrsplans neu zu betrachten.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die notwendigen Umstiege wurden von der Gutachterin geprüft und als guter Kompromiss zwischen der weiteren Vorhaltung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Angebots und den Beschwerden der Anwohner über negative Auswirkungen des Busverkehrs bewertet. Auch seitens der betroffenen Stadtteilbeiräte findet diese Maßnahme Zustimmung.</p> <p>Eine Umsteigenotwendigkeit entsteht nur für die Fahrgäste eines kleinen Erschließungsbereiches mit verhältnismäßig geringen Fahrgastzahlen, auf Grund dessen dort zukünftig Kleinbusse eingesetzt werden können.</p> <p>In Folge dieser Liniensplittung verkürzen sich für die Hauptlinien die Fahrwege und die Fahrzeiten, wovon die Mehrzahl der Fahrgäste profitieren wird. In der Gesamtbetrachtung wird daher die Erreichbarkeitsqualität der Innenstadt mit den Linien 2/22 und 6/66 verbessert. Ein Widerspruch zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept liegt daher nicht vor.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Teilfortschreibung enthält keine Angaben zu den Kosten der einzelnen Maßnahmen. Nach Aussage der SWN Verkehr handelt es sich bei den Maßnahmen 7.4 und 7.6 nicht um besonders „kostenträchtige“ Maßnahmen. Vielmehr ist darauf hinzuweisen, dass durch die Umsetzung der Maßnahme 7.4 auf die entsprechend dem 3. RNVP zu verlegende Linienführung der Buslinien 2 und 22 auf die Kieler Straße verzichtet werden kann. Für diese Änderung der Linienführung wären bauliche Maßnahmen mit erheblichem finanziellem Aufwand erforderlich, auf die nun verzichtet werden kann.</p>
07	<p><b>AKN Eisenbahn GmbH</b> <b>04.05.2020</b></p> <p>Zum Entwurf der Teilfortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplans der Stadt Neumünster nehmen wir wie folgt Stellung.</p> <p>6.2.4 Intermodale Verknüpfungspunkte (B+R/P+R)</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass es seitens der NAH.SH die Möglichkeit gibt über einen entsprechenden Förderantrag Großteile der Kosten für den B+R-Ausbau an Bahnhöfen finanzieren zu lassen.</p> <p>7. Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</p> <p>Die AKN steht mit der NAH.SH im Austausch um zukünftig ein Expresszugkonzept anzubieten, welches die Städte Neumünster und Norderstedt verbinden soll. Damit würde der nördliche Bereich Hamburgs besser angebunden werden und die Reisezeit verkürzt werden. Dieses Konzept stünde, sofern es beauftragt wird, allerdings erst in ein paar Jahren zur Verfügung.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Der Stadtverwaltung sind die Fördermöglichkeiten durch die NAH.SH bekannt und nimmt sie für B+R-Maßnahmen am Hauptbahnhof und Südbahnhof bereits in Anspruch.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>7.9 Maßnahmenprüfung Anschluss Bus und Bahn (Hauptbahnhof) Die Anschlusssituation am Bahnhof Neumünster Süd findet im Konzept bisher keine Erwähnung. Wir bitten darum, diese aufzunehmen. Wir bitten Sie, die genannten Punkte bei der Erstellung des RNVP zu berücksichtigen, danken Ihnen für Ihre Bemühungen.</p>	<p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Der Bahnhof Neumünster Süd wird durch die Linien 7, 77, 177, 624 und 704 bedient. Mit den Linien 7 und 77 wird der Südbahnhof künftig im 20-Minuten-Takt bedient (Maßnahme 7.11.1).</p>
<p><b>09</b></p>	<p><b><u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht</u></b> <b><u>Abt. Natur und Umwelt</u></b> <b><u>20.04.2020</u></b> Zu dem o. g. Planvorhaben haben wir keine weiteren Anregungen, Änderungs- oder Ergänzungswünsche.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<p><b>10</b></p>	<p><b><u>Fachdienst Schule, Jugend, Kultur und Sport</u></b> <b><u>06.04.2020</u></b> In vorbezeichneter Angelegenheit danken wir für die Übersendung des Entwurfes und der Gelegenheit zur Stellungnahme. Grundsätzlich begrüßen wir die zahlreichen Änderungen und beabsichtigten, verkehrlichen Maßnahmen, die auf dem Gebiet der Schul- und Sportlandschaft Neumünsters Einzug in die Teilfortschreibung gefunden haben. Insbesondere die Steigerung der Standortnähe und der Verkehrssicherheit bei der Planung von Haltepunkten an Schulstandorten und dem Städtischen Stadion sind sinnvoll und zu unterstützen. Aus unserer Sicht bedarf jedoch das Kapitel 3.3 („Schulstandorte in Neumünster“) einer redaktionellen Überarbeitung: 1. Zunächst empfehlen wir der Übersicht halber, die Schularten getrennt nach reinen Grundschulen, den gemeinsamen Grund- und Gemeinschaftsschulen, den Gymnasien, den Förderzentren (Fröbelschule und Gustav-Hansen-Schule), den Privatschulen (Freie Waldorfschule Neumünster) und den regionalen Berufsbildungszentren auszuweisen. 2. Die Schulart „Regionalschule“ ist ausgelaufen und daher nicht mehr zeitgemäß; die Schulart ist daher zu streichen, die Pestalozzischule ist zusätzlich den Grundschulen zuzuschreiben. 3. Die Wichernschule (unter „Förderzentren“) wurde aufgelöst und ist daher aus der Übersicht der Schulstandorte zu streichen. 4. Der Förderschwerpunkt der Fröbelschule ist anzupassen in nunmehr „Förderschwerpunkt: geistige Entwicklung und Lernen“.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Es erfolgt eine redaktionelle Überarbeitung.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
11	<p><b>Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung</b> <b>27.05.2020</b></p> <p>Zur vorliegenden Planung, hier eingegangen am 02.04.2020, werden vom Kreis Rendsburg-Eckernförde keine Anregungen vorgebracht. Nach Abschluss des Verfahrens wird um Vorlage der von der Stadt verabschiedeten Teilfortschreibung gebeten.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
12	<p><b>Fachdienst Stadtplanung für die Gemeinde Wasbek</b> <b>23.04.2020</b></p> <p>Zur o.g. Teilfortschreibung werden von uns keine Anregungen vorgetragen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
16	<p><b>Kreis Segeberg</b> <b>27.05.2020</b></p> <p>Nach Anhörung meiner Fachabteilungen im Hause nehme ich zu der o.a. Planung wie folgt Stellung:</p> <p><b>Tiefbau</b> Keine Anmerkungen aus Sicht des Tiefbaus.</p> <p><b>Vorbeugender Brandschutz</b> Die Brandschutzdienststelle des Kreises Segeberg ist nicht betroffen!</p> <p><b>Kreisplanung i.A. SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg</b> <b>28.04.2020</b></p> <p>Kapitel 7.6 Ruthenberg/Gadeland Hier wird die Planung beschrieben, die Buslinien 6, 66 und das ALT-G in diesem Bereich auf eine neue Kleinbuslinie 166 umzustellen. Die bislang ebenfalls von den Linien 66 und ALT-G bediente Gemeinde Groß Kummerfeld/Kreis SE wird in diesem Kontext nicht erwähnt. Da die Verbindung zwischen Groß Kummerfeld und NMS aber weiterhin gebraucht wird, sollte dies im RNVP in geeigneter Weise dargestellt werden, vermutlich in dem die neue 166 auch hier die Bedienung übernehmen wird. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die SWN-Leistung auf SE-Territorium vertraglich zwischen NMS und SE geregelt ist und Änderungen einvernehmlich abzustimmen sind.</p> <p><b>Untere Denkmalschutzbehörde</b> Keine denkmalrechtlichen Bedenken.</p> <p><b>Wasser – Boden – Abfall</b></p> <p><i>SG Abwasser</i> Keine Betroffenheit gegeben.</p> <p><i>SG Gewässerschutz</i> Keine Betroffenheit von Oberflächengewässern im Kreis Segeberg erkennbar.</p> <p><i>SG Bodenschutz</i> Der Bodenschutz des Kreises Segeberg ist nicht betroffen.</p> <p><i>SG Grundwasserschutz</i> Keine Bedenken oder Hinweise.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Groß Kummerfeld wird künftig durch die Linie 166 bedient. Die Leistung erfolgt im gleichen Umfang wie heute durch das ALT-G und die Linie 66, jedoch als feste Linienverbindung und nicht mehr als Anruflinientaxi.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Entsprechende Abstimmungen sind einvernehmlich erfolgt.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>



Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p><i>SG Abfall</i> Keine Betroffenheit gegeben. <i>GW Geothermie</i> Nicht betroffen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> <b>Kenntnisnahme</b></p>
<b>18</b>	<p><b>Amt Boostedt-Rickling für die Gemeinde Boostedt</b> <b>06.04.2020</b> Im Namen des Bürgermeisters der Gemeinde Groß Kummerfeld teile ich Ihnen mit, dass seitens der Gemeinde keine Bedenken bestehen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<b>22</b>	<p><b>Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH</b> <b>29.05.2020</b> Wir freuen uns über die Weiterentwicklung des Busverkehrs in der Stadt Neumünster durch Ergänzung des Linienverkehrs in den Schwachverkehrszeiten und am Wochenende, das On-Demand-System sowie die Entwicklung der Tarif- und Vertriebsstruktur. Aus Sicht des Verkehrsverbundes stellen die angekündigten Maßnahmen eine sehr positive Entwicklung dar. Leider wird der regionale Busverkehr nach wie vor nur wenig in die Betrachtung einbezogen. Dies ist besonders bedauerlich, da zum Januar 2021 das Busliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde vollständig überarbeitet wird. Ein abgestimmtes Betriebskonzept zwischen Stadt- und Regionalverkehr kann für eine effiziente Bedienung der Wohn- und Gewerbegebiete entlang der Linienwege genutzt werden. Über die beschriebenen Marketing-Maßnahmen hinaus wäre es wünschenswert im Sinne des (vierten) LNVP das dort formulierte Ziel „Ausbau der Marke NAH.SH“ aufzugreifen und dieses Ziel als Partner im Verbund mit umzusetzen. Dazu gehört auch die Erkennbarkeit/Wiedererkennbarkeit des Erscheinungsbildes der Marke NAH.SH zu stärken. Erreicht wird dies u. a. mit der Anwendung des NAH.SH Corporate Designs. Wünschenswert wären im Besonderen die folgenden Festlegungen zur Anwendung des Corporate Designs des NAH.SH Verkehrsverbundes: eine einheitliche Gestaltung von Bushaltestellen sowie eine einheitliche Gestaltung von Bussen.  Wir weisen darauf hin, dass noch viele Rechtschreib- und Satzbaufehler im RNVP-Entwurf enthalten sind, gehen aber im Einzelnen nicht darauf ein. Der Entwurf sollte diesbezüglich noch einmal überarbeitet werden.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Der Kreis Rendsburg-Eckernförde wurde am Verfahren beteiligt. Es wurden keine Belange vorgebracht.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Busse und Bushaltestellen entsprechen der Mindestanforderung Corporate Design der NAH.SH. Eine Neugestaltung aller Haltestellen und Busse ist mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden. Im Sinne des Klimaschutzes wird zunächst in die Ausweitung des Angebotes investiert. Eine Festlegung der über die Mindestanforderungen hinausgehenden Anwendung des Corporate Design wird im Rahmen der Erstellung des 4. Regionalen Nahverkehrsplans erfolgen.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Eine redaktionelle Überarbeitung wird vorgenommen.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>Im Detail haben wir zur Teilfortschreibung des RNVPs folgende Anmerkungen:            S. 26, 4.1 Modal Split            Im Satz „Für Neumünster zeigten sich mit Stand der Untersuchung 2013 sich folgende Ergebnisse“: doppeltes „sich“ streichen.            S. 27, Kapitel 4.2 ÖPNV-Nachfrage und Entwicklungstendenzen            Wir begrüßen ausdrücklich den wiederkehrenden Einsatz von Zählanlagen.            S. 28, Kapitel 5.1 Anbindung im Schienenpersonenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linie RB 77 ist im Dezember 2017 in die Linie RE 7 aufgegangen. Die Strecke Neumünster – Kiel wird demnach von den Linien RE 7 und RE 70 bedient.</li> <li>• Die Linie Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt trägt die Liniennummer A1. Bitte ergänzen.</li> <li>• Die genannten Angebotsausweitungen im SPNV sind umgesetzt worden. Daher kann in die Vergangenheitsform gewechselt werden.</li> </ul> <p>S. 28, Kapitel 5.2 Regionalbusverkehr und weitere Busverkehre            Wie im Eingangstext erläutert befasst sich der RNVP zu gering mit dem Regionalverkehr. Eine Analyse der Linienwege und Bedienungshäufigkeiten sowie der weiteren Entwicklung wäre an dieser Stelle angebracht. Folgende Angebotsverbesserungen sind eingetreten bzw. geplant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Fahrtenangebot auf der Buslinie 360 der VKP nach Plön wurde stark ausgeweitet und vertaktet. Mo-Fr wird ein Stundentakt angeboten, am Wochenende ein Zweistundentakt.</li> <li>• Ähnliche Verbesserungen sind mit Betriebsaufnahme zum 1.1.2021 auch für Regionalbuslinien aus dem Kreis Rendsburg-Eckernförde geplant.</li> <li>• Es werden zunehmend Qualitätsstandards im Regionalverkehr eingeführt.</li> </ul> <p>S.29, Kapitel 5.3 Liniennetz des Stadtverkehrs Neumünster            Der Tarif heißt „SH-Tarif“, nicht NAH.SH-Tarif. Bitte ändern, ggf. auch an anderen Stellen.            S. 31, Kapitel 5.3 Liniennetz des Stadtverkehrs Neumünster            Ein 50 Minuten-Takt im Abendverkehr (Linien 621 – 624) ist ungünstig für die Bus-Bahn-Verknüpfung am Bf. Neumünster und nicht so leicht merkbar. Vergleiche dazu auch unsere Anmerkungen zu Kapitel 7.9.</p>	<p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Der Anregung wird z. T. gefolgt.</b>            Die Regionalbusverkehre liegen nicht in der Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Neumünster.            Unabhängig davon sollen im vierten Regionalen Nahverkehrsplan die Möglichkeiten einer verbesserten Verknüpfung zwischen den Fahrtenangeboten des Stadtbusverkehrs und des Regionalbusverkehrs in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern geprüft werden.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b>            Die Betroffenheit der Fahrgäste vom 50 Minuten-Takt ist verhältnismäßig gering, da dieser nur den Spätverkehr betrifft. Es handelt sich dabei Montag bis Freitag um zwei Abfahrten nach 21 Uhr bzw. an Samstagen um drei Abfahrten nach 20 Uhr.            Im Rahmen der Erarbeitung des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes erfolgt eine kritische Prüfung des 50 Minuten-Taktes.</p>



Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>S. 53, Kapitel 6.3.2, Tabelle 8, Punkt „Sondernutzungsflächen“ Neufahrzeuge sollten über eine Sondernutzungsfläche verfügen, die die Mitnahme von zertifizierten E-Scootern erlaubt.</p> <p>S. 54, Kapitel 6.3.2, Tabelle 8, Punkt „Fahrgastinformation im Fahrzeug“ Verbundweit beobachten wir die vermehrte Ausstattung von Fahrzeugen mit zwei nebeneinander hängenden TFT-Monitoren. Dies wird bei der Neuausschreibung von Busverkehrsleistungen in vielen Kreisen bereits verpflichtend gefordert. Der Zweite Monitor wird in der Regel für Fahrgastinformation wie z.B. der Darstellung von Anschlussinformationen und/oder gezielter Werbung genutzt. Es wäre zu überlegen, ob dies auch für Neumünster in Frage kommt.</p> <p>S. 54, Kapitel 6.3.2, Tabelle 9 Gelten die in Tabelle 8 gemachten Vorgaben auch für Kleinbusse und stellt Tabelle 9 dann nur eine Ergänzung von Tabelle 8 für Kleinbusse dar? Bitte eindeutiger darstellen.</p> <p>S. 55, Kapitel 6.3.4 Information und Vertrieb Wir bitten darum, im Einleitungstext folgende Inhalte mit aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den Fahrgästen steht neben der App der SWN Stadtwerke Neumünster auch die NAH.SH-App für Fahrplanauskünfte zur Verfügung.</li> <li>• Ebenso bietet der Kundendialog der NAH.SH Auskünfte zum Fahrplan und Tarif des SH-Tarifs.</li> </ul> <p>S. 55, Kapitel 6.3.4 „Fahrplanauskunft in Echtzeit“ Wir begrüßen ausdrücklich die technische Umsetzung von Echtzeitdaten für die Fahrplanauskunft.</p> <p>S. 56, Kapitel 6.3.4 „Tarif und Vertrieb“ Aus Gründen der technischen Genauigkeit bitten wir um die Korrektur folgender Textpassagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statt „muss er kurz die Einstiegshaltestelle bestätigen, die ihm die App automatisch anzeigt“ muss es heißen „muss er den Beginn der Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels in der App bestätigen“.</li> <li>• Statt „Beim Verlassen des Busses wird die Verbindung zum Sender getrennt und der Fahrgast automatisch ausgecheckt“ muss es heißen „Beim Verlassen des Busses wird, sofern nach einer vorgegebenen Zeit kein Umstieg und keine Weiterfahrt erfolgt, der Fahrgast automatisch ausgecheckt“.</li> </ul> <p>S. 63, Kapitel 7.2.1 Umstrukturierung der Buslinien am Sonntag mit Ausweitung der Betriebszeit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Inhalt des ersten Absatzes ist für uns nicht verständlich. Bitte anpassen.</li> <li>• Eine Ausweitung der Bedienungszeiten an Sonntag und Feiertagen begrüßen wir sehr.</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b> Die Busse der SWN Verkehr ab Baujahr 2014 verfügen über eine Sondernutzungsfläche, die die Mitnahme von zertifizierten E-Scootern erlaubt.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b> Die Ausstattung der Linienbusse mit einem zweiten TFT-Monitor wäre mit zusätzlichem finanziellem Aufwand verbunden. Aktuell ist der Mehrwert eines zweiten Monitors für den Stadtbusverkehr in Neumünster aus hiesiger Sicht nicht ausreichend erkennbar.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein 50-Minuten-Takt ist für Fahrgäste schlecht merkbar. Zudem entspricht er nicht den Taktzeiten des Bahnverkehrs. Eine Dehnung der Taktzeit auf 60 Minuten könnte hier ein merkbares und gleichmäßiges Angebot schaffen. Siehe auch Anmerkungen zu Kapitel 7.9.</li> <li>• In der Teilfortschreibung des RNVPs wird die Einführung eines separaten Liniennetzes, welches nur an Sonn- und Feiertagen gilt, präferiert. Dies wäre neben den Tageslinien und dem Spätverkehrslinien ein drittes Liniennetz. Wir möchten darauf hinweisen, dass Fahrgästen wechselnde Linienwege schwierig zu vermitteln sind.</li> </ul> <p>Kapitel 7.4 – 7.6 und 7.12 – 7.14 Die Einführung von Kleinbuslinien zur Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten mit geringer Fahrgastnachfrage und engen Straßen halten wir für sinnvoll. Mit dieser Maßnahme können zusätzliche Gebiete im Taktverkehr bedient werden und Zugangshemmnisse wie die Bestellung eines Anruf-Linien-Taxis abgebaut werden.</p> <p>Kapitel 7.4 und 7.6 Maßnahmen Tungendorf und Gadeland Hier wird vorgeschlagen, eine Kleinbuslinie durch die engen Wohnstraßen einzurichten. Am Wochenende sollen jedoch die aktuellen Linienwege beibehalten werden. Wir möchten darauf hinweisen, dass Fahrgästen wechselnde Linienwege schwierig zu vermitteln sind.</p> <p>Kapitel 7.5.2, 7.6, 7.10 und 7.11.2 Maßnahmen Linie 44, Gadeland, Bahnhof Einfeld und Industriegebiet Nord/Eichhof In diesen Maßnahmen sollten parallel verkehrende Regionalbuslinien in die Betrachtung mit einbezogen werden. Wir empfehlen sich mit den jeweiligen Aufgabenträgern abzusprechen, um eine hohe Bedienungsqualität zu erreichen.</p> <p>S. 78, Kapitel 7.9 Anschluss Bus an Bahn am Hauptbahnhof Aus Sicht der NAH.SH ist die Anschlusssituation am Bahnhof Neumünster weiterhin verbesserungswürdig. Anzustreben ist ein System, dass sowohl kurze Umsteigezeiten zwischen den einzelnen Linien des Stadtverkehrs sicherstellt, als auch bequeme und kurze Übergangszeiten zu den Zügen des Regionalverkehrs sicherstellt. Die Anschlusssystematik sollte nicht stündlich wechselnd sein. Maßgeblich ist hier der ITF-Knoten zur halben Stunde.</p>	<p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Im Sonntagsverkehr wird ein 60-Minuten-Takt angeboten.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Das Liniennetz der 700-er Linien entspricht dem der 600-er Linien. Ausnahmen ergeben sich nur durch die Anfahrt von Zielen des Freizeitverkehrs, wie z. B. dem Tierpark.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Die Linienführungen werden beibehalten. Es entfällt nur die Notwendigkeit des Umsteigens.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Wie bereits oben zu Kapitel 5.2 erwähnt sollen im vierten Regionalen Nahverkehrsplan die Möglichkeiten einer verbesserten Verknüpfung zwischen den Fahrtenangeboten des Stadtbusverkehrs und des Regionalbusverkehrs geprüft werden.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Die vorgesehene Angebotsausweitung durch Taktverdichtungen im Stadtbusverkehr wird zu weiteren Verbesserungen bei der Anschlusssituation führen. Die Thematik bleibt weiterhin im Fokus und wird auch im Rahmen der Erstellung des vierten Regionalen Nahverkehrsplanes zu behandeln sein.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur <b>Berücksichtigung</b></u> / Begründung
	<p>S. 79, Kapitel 7.11.1 Industrie- und Gewerbegebiet Süd            Perspektivisch könnte auch ein Haltepunkt entlang der Bahnstrecke Neumünster – Boostedt auf Höhe der Kampstraße die Erschließung des Gewerbegebiets verbessern.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>
<p><b>24</b></p>	<p><b><u>VCD Ortsgruppe Neumünster</u></b>  <b><u>27.05.2020</u></b>            vielen Dank für die Zusendung des 3. Regionalen Nahverkehrsplans und die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der Teilfortschreibung. Gerne nutzen wir die Gelegenheit zu einigen Punkten Stellung zu nehmen. Dabei haben wir uns auf Maßnahmen im Bereich des Liniennetzes konzentriert. Aus unserer Sicht könnten vor allem durch Linierverknüpfungen und Linienwechslern mit vertretbarem Aufwand deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste und für den wirtschaftlichen Betrieb erzielt werden.</p> <p>1. Übersichtlichkeit im Liniennetzplan            Für Ortsunkundige bietet der Liniennetzplan nicht die notwendige Übersicht und Transparenz. Wir schlagen deshalb zunächst vor, den Tagesverkehr und den Nachtverkehr getrennt darzustellen. Teilweise sind Linienwege und Haltestellen nicht transparent dargestellt. So erscheint die Hst. Stover (Linie 5/ LT-S) zwei Mal und um die Hst. Rintelstraße ist ein Linienweg (vermutl. Linie 5) nicht transparent dargestellt. Alle Übergangspunkte zum Schienenverkehr (Bhf. Wasbek, Einfeld, Am Stadtwald, Boostedt und Neumünster Süd) sollten im Liniennetzplan deutlich gekennzeichnet sein, so dass sich auch ortsunkundige Personen damit schnell zurecht finden.</p> <p>2. Taktverdichtung: sauberer Taktverkehr und Kompatibilität mit dem Deutschlandtakt            50-Minuten-Takte sehen wir nicht als attraktives Angebot, sondern allenfalls 40- oder besser 30-Minuten-Takte auf allen wichtigen Linien mit einem Taktsprung pro Tag, die dann auch mit dem Deutschlandtakt vereinbar sind. Der Nachtverkehr sollte um 20:30 Uhr beginnen. Für eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Schienenverkehr sollten in Lastrichtung Übergänge mit fünf bis sieben Minuten an den Bahnhöfen im Stadtgebiet Neumünster geschaffen werden. Ein früher Umstieg in den Bus könnte so Fahrzeiten verkürzen und den ZOB entlasten.</p>	<p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b>            Der Liniennetzplan wird im Zuge der Umsetzung überarbeitet, eine Aufteilung der Linien ist vorgesehen.</p> <p><b>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</b>            Im Sonntagsverkehr erfolgt die Änderung auf einen 60-Minuten-Takt statt des geplanten 50-Minuten-Taktes.            Das Vorziehen des Spätverkehrs auf 20:30 Uhr würde eine Verschlechterung des Angebotes bedeuten. An 20:30 Uhr als letzte Fahrt des Tagesverkehrs wird daher festgehalten.            Die vorgesehene Angebotsausweitung durch Taktverdichtungen im Stadtbusverkehr wird zu weiteren Verbesserungen bei der Anschlusssituation führen. Die Thematik bleibt weiterhin im Fokus und wird auch im Rahmen der Erstellung des vierten Regionalen Nahverkehrsplanes zu behandeln sein.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<p>3. Verknüpfungen und Linientausch für mehr Qualität und Wirtschaftlichkeit Es fehlen Verknüpfungen beispielsweise zwischen - Linie 5, Linie 16 (Klinik Hahnknüll, die Holstenhallen müssen angebunden werden, Carlstraße und Bahnhof am Stadtwald) und Linie 4, - Linie 9 (Wasbek Bahnhof und Faldera Schulen) und Linie 3/ 33, - sowie zwischen Linie 12 und Linie 7/ 77 (Padenstedt, Wittorf im Bereich Wiesenstraße und Krokamp direkt ins Industriegebiet Süd) mit einem Linientausch und der Verbindung zwischen - Industriegebiet Süd mit den Linien 7/ 77 und Gadeland, Linie 6/ Boostedt Linie 8 (Bahnhof Boostedt). Die Verknüpfungen entlasten den zentralen Busbahnhof. Wo das sinnvoll ist, können einzelne Busse auch an den Verknüpfungspunkten durchfahren. Die Linie 12 nach Padenstedt könnte bis nach Wasbek zur Linie 9 verlängert werden.</p> <p>4. Ringverkehre und unerwünschte Linienüberlagerungen Von einem Ringverkehr, wie auf den Linien 3 und 66 haben die Fahrgäste keinen oder nur geringen Nutzen. Genauso kommt es bei der Linie 13 zu einer unerwünschten Überlagerung mit den benachbarten Linien und auch bei Linie 16 mit Linie 5.</p> <p>5. Mittelfristig neue Tarifangebote für Arbeitnehmer*innen schaffen Der VCD regt ein innovatives, umlagefinanziertes Jobticket für Neumünster und Umland an, das für Arbeitnehmer steuer- und sozialabgabenfrei für 44 Euro im Monat ausgegeben werden könnte. Zusammen mit den Direktfahrten von den Bahnhöfen in die Gewerbegebiete könnten hier viele neue Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.</p> <p>6. Ziele bedarfsgerecht anbinden Die Anbindung von Zielen mit regionaler Bedeutung und hohem Verkehrspotential ist derzeit häufig ungenügend. So sollten beispielsweise die Holstenhallen mindestens mit einem an den regionalen Bahnverkehr angepassten 30 Minuten Takt angebunden werden. Für die Gewerbegebiete im Norden und Süden sollten schnelle Direktverbindungen vom Bahnhof und/oder den Bahnhöfen im Stadtgebiet eingerichtet werden. Dazu kann auch auf kleine Fahrzeuge oder Linientaxis zurückgegriffen werden.</p>	<p><b>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</b> Der Stadtbusverkehr Neumünster besteht aus einem bewährten Radialnetz mit Umsteigeverknüpfung am ZOB. Im Rahmen der Erstellung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes wurde eine Ringlinie geprüft. Als zusätzliches Angebot würde eine Ringlinie zur Verbesserung der Erreichbarkeit der im Bereich des Stadtrings gelegenen einwohnerstarken Gebiete sowie stark frequentierter Ziele wie das Krankenhaus und das Stadtbad beitragen. Angesichts geschätzter Kosten von ca. 500.000 Euro pro Jahr wurde aber von einer Umsetzung abgesehen. Eine verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen wird mit der vorliegenden Teilfortschreibung realisiert, weitere Maßnahmen können bei steigender Nachfrage in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden. Eine Verknüpfung zwischen den Linien 12 und 9 betrifft das Verkehrsgebiet des Kreises RD-ECK und liegt somit in dessen Aufgabenträgerschaft.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Linienüberlagerungen in den Stadtteilen sind erwünscht, um Umstiegspunkte zu schaffen, so z. B. zwischen den Linie 5 und 16 an den Haltestellen Ulmenweg und Röntgenstraße. Andere Linien tangieren sich nicht, wie z. B. die Linie 13, die ein reiner Schülerverkehr ist.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> In Neumünster wird der landesweit gültige Schleswig-Holstein-Tarif angewandt. Tarifangebote liegen daher in der Zuständigkeit der NAH.SH. Die Einführung eines Job-Tickets ist zeitnah vorgesehen.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Die Holstenhallen Neumünster sind mit der Linie 5 und einer Haltestelle direkt vor dem Eingang an den Hauptbahnhof angebunden. Die Linie 5 fährt künftig im 20-Minuten-Takt. Zu großen Veranstaltungen wie Nordbau oder RSH-Kindertag werden zusätzlich kostenlose Shuttleverkehre zum Bahnhof angeboten. Das Gewerbegebiet Süd wird durch die Linien 7 und 77 ebenfalls im 20-Minuten-Takt an den Hauptbahnhof und den Bahnhof Süd angebunden. Das Gewerbegebiet Nord wird durch die Linie 155 bedarfsgerecht im 60-Minuten-Takt bedient (05:30 bis 09:30 Uhr Hinfahrten, 14:00 bis 18:00 Uhr Rückfahrten). Mit der Fertigstellung des neuen Zentrallagers von Edeka wird von einem Anstieg</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
		der Fahrgastzahlen ausgegangen. Das Angebot wird dann bedarfsgerecht hinsichtlich Bedienungshäufigkeit und Fahrzeugkapazität ausgeweitet (Maßnahme 7.11.2)
26	<p><b><u>Kreisfachberaterin für Mobilitäts- und Verkehrserziehung der Schulen in Neumünster</u></b> <b><u>28.05.2020</u></b></p> <p>als Kreisfachberaterin für Mobilitäts- und Verkehrserziehung der Schulen in Neumünster habe ich die Teilfortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplan besonders auf die Belange der Schüler*innen hin durchgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu S. 23: Die Pestalozzischule ist inzwischen eine reine Grundschule. Es fehlt die Freie Waldorfschule, die einen hohen Anteil an auswärtigen Schüler*innen hat.</li> <li>• Für die weiterführenden Schulen, aber besonders für die Regionalen Berufszentren ist eine gut angepasste und immer aktualisierte Anbindung an den Schienenpersonenverkehr sehr wichtig.</li> <li>• Zu S. 40: Neben der Umsteigemöglichkeit am ZOB ist für den Schulverkehr auch die Haltestelle am Rathaus ein wichtiger Umsteigepunkt. Noch immer ist das Umsteigen am ZOB mit einer Schulklasse eine sehr gefährliche Angelegenheit, da es keinen Platz gibt, um sich zu sammeln. Hier muss genügend Aufenthaltsraum geschaffen werden.</li> <li>• Zu S. 55: Die Haltestellen „Ringstraße“ werden viel von Berufsschüler*innen der Außenstelle der Eily-Heuss-Knapp-Schule (Riemenschneiderstraße) genutzt. Es gibt aber noch keine überdachte Wartemöglichkeit. Ein Wetterschutz ist unbedingt notwendig.</li> <li>• Zu S. 70: Eine Frage zu dem Satz: „Ausnahmen bilden die nach wie vor notwendigen Schülerfahrten.“ Ist damit gemeint, dass für angemeldete Schülerfahrten große Busse eingesetzt werden oder dass generell zu Schulzeiten große Busse zum Einsatz kommen?</li> <li>• Zu S. 76: Eine Abstimmung mit der Grundschule Gadeland ist sehr positiv.</li> <li>• Zu S. 77: Eine verdichtete Taktung der Linie 5 ist für die anliegenden Schulen ein großer Vorteil.</li> <li>• Zu S. 84: Hier ist die Timm-Kröger-Schule erwähnt. Die Taktung der Linie sieht momentan vor, dass der erste Bus um 8.10 Uhr die TKS erreicht. Die 1. Unterrichtsstunde beginnt aber bereits um 7.30 Uhr. Hat die TKS auch die Möglichkeit, dass bei Bedarf auf der Linie ein großer Bus eingesetzt wird?</li> </ul>	<p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b> Die redaktionellen Änderungen werden vorgenommen.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Die bestehenden Platzverhältnisse am ZOB lassen keine zusätzliche Schaffung von Warteflächen zu. Mittelfristig ist der Neubau des ZOB im Bereich der Friedrichstraße vorgesehen. Hierbei sollen nach Möglichkeit ausreichend dimensionierte Warteflächen hergestellt werden.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Die Ausstattung weiterer Haltestellen mit Fahrgastunterständen wird geprüft. Die Haltestelle Ringstraße wird dabei berücksichtigt.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Es werden generell zu Schulzeiten große Busse zum Einsatz kommen.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b> Das Fahrtenangebot wird an die Schulanfangszeit angepasst.</p>

Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu S. 86: Die Schulen sind sehr froh, dass die Busschule weiter Bestand hat und für die Klassen kostenfrei bleibt. Diese Arbeit ist für die Kinder sehr wertvoll und nachhaltig. Auch nach Jahren kannten die Kinder die Regeln zum Verhalten im Bus und wussten, wo der gefährlichste Platz ist. Eine bevorrechtigte Fahrt des Busses ist insbesondere in Stoßzeiten sehr wichtig, gerade auch durch die radiale Ausrichtung des Busverkehrs, die oft ein Umsteigen am ZOB nötig macht.</li> <li>• Für die Schüler*innen in Neumünster ist der Busverkehr unverzichtbar. Daher sollte weiter daran gedacht werden, dass die Fahrkarten bezahlbar bleiben müssen.</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p>
29	<p><b>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abteilung Klima und Umweltqualität</b> <b>28.05.2020</b></p> <p>Aus Sicht des Klimaschutzmanagements wird die Erweiterung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes der Stadt Neumünster zur Optimierung des ÖPNV generell begrüßt. Zur Teilfortschreibung werden folgenden Anregungen eingebracht:</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezogen auf den Beschluss der Ratsversammlung zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035, sollte die CO2-Minderung auch im Regionalen Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. Beispielsweise werden durch den Einsatz von elektrisch angetriebenen Linien-, Gelenk- und Kleinbussen große Mengen CO2 eingespart. Dies ist bei Neuanschaffungen zu berücksichtigen und zu prüfen.</li> <li>- Haltestellenausbau: Sofern ein (barrierefreier) Ausbau von Haltestellen geplant ist, soll geprüft werden, ob eine Dachbegrünung der Haltestelle möglich ist.</li> </ul> <p>Werden elektrische Anlagen (Beleuchtung, Fahrgastinformationen, etc.) an den Haltestellen betrieben, sollten diese mit Strom aus Solaranlagen versorgt werden, die an den Haltestellen zu verorten sind.</p> <p>Zusätzlich sollen an den Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung gestellt werden. So wird die Möglichkeit des Übergangs vom individuellen Radverkehr zum ÖPNV gewährleistet.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU (2009/33/EG) gibt die Berücksichtigung umweltfreundlicher Antriebsarten bei der Beschaffung von Neufahrzeugen vor. Kommunale Busunternehmen müssen ab 2022 mindestens 50% der Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben beschaffen. Die SWN Verkehr wird ihre Unternehmensstrategie entsprechend ausrichten.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Fahrgastunterstände verfügen über ein Glasdach und sind folglich nicht für Dachbegrünungen geeignet.</p> <p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Beleuchtung der vorhandenen Fahrgastunterstände erfolgt mittels Stromanschlüsse. Bei der zukünftigen Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen wird die Möglichkeit einer Stromversorgung über Solaranlagen geprüft.</p> <p><b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p>Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Stadtbus soll gefördert werden. Daher sollen in den kommenden Jahren ausgewählte Haltestellen mit Radbügeln ausgestattet werden.</p>



Beteiligungsverfahren gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG

	Anregungen	<u>Vorschlag zur Berücksichtigung</u> / Begründung
<b>30</b>	<b><u>Fachdienst Bürgerservice, öffentliche Sicherheit und Ordnung, Abt. Straßenverkehrsangelegenheiten</u></b> <b><u>07.05.2020</u></b> Aus Sicht der Verkehrsaufsicht der Stadt Neumünster sind keine weiteren Ergänzungen hinsichtlich der o.g. Teilfortschreibung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) 2017 - 2022 der Stadt Neumünster vorzubringen.	<b>Kenntnisnahme</b>