

Bahnhofsumfeld Neumünster: Verkehrliche Machbarkeitsstudie

Input für den Lenkungskreis
Online, 17.02.2021

Roland Neumann (Agentur BahnStadt)

- **Inhalt**

1. Planungsgrundlagen und Analyse
2. Variantendiskussion und Vorzugsvariante

1. Planungsgrundlagen und Analyse

- Bestand: Bahnhofstraße und Busbahnhof



- Bestand: Westseite und Friedrichstraße/Post



- **Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Busverkehr**
 - Insgesamt ca. 14 Haltestellen; Differenzierung in Stadt- und Regionalverkehr (inkl. Fernbus und „Kielius“); davon:
 - Stadtverkehr: 10 Haltestellen und 4-5 Pausenplätze (teilweise für 18-m-Busse) auf der Westseite
 - Regional- und Überlandverkehr: 4 Haltestellen und 2-3 Pausenplätze (nur 12-m-Busse) auf der Ostseite
 - Zusätzliche Haltestellen für den Stadtbusverkehr am Konrad-Adenauer-Platz (beidseitig: Busbucht für einen 18-m-Bus)
 - Verkürzung der Wege/Zeiten durch zusätzliche Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten für Fahrgäste in/aus Richtung Großflecken und Innenstadt

■ Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Taxiverkehr

- Betrieblich-funktionale Sicht der Taxiunternehmer/-fahrer:
 - Standort der Taxis möglichst nah am Haupt-Bahnhofszugang am Konrad-Adenauer-Platz
 - Wichtig: kurze, direkte Umsteigebeziehung zum „Kielius“ (viele Fahrgäste mit Gepäck); da der Flughafenzubringer zum Überlandverkehr gehört (→ Haltestellen auf der Ostseite) spricht dies für eine Taxiverknüpfung auf der Ostseite
 - keine Aufteilung der Taxistellplätze auf Ost- und Westseite → Vermeidung von Verwirrung (Fahrgäste) und Konflikten unter den Taxifahrern
- Vorgaben zum Mengengerüst:
 - ca. 6 Stellplätze am Vorplatz; Fahrgast-Einstieg am Gehweg (nicht auf der Fahrbahn)
 - Beibehaltung der heutigen Anzahl an Nachrückern in der Kaiserstraße

■ Mengengerüste und funktionale Vorgaben: Bike+Ride

- Ableitung aus prognostizierten Fahrgastzahlen und Modal-Split-Anteilen; dabei: Berücksichtigung unterschiedlicher Szenarien („konservativ“ / „Verkehrswende“)
- Daraus resultierender Bedarf an Bike+Ride-Stellplätzen: ca. 920 (aktuell: 344); dabei ist wichtig:
 - ausreichende Anzahl an gesicherten Stellplätzen (Sammelschließanlage)
 - Serviceeinrichtungen (Schließfächer, Reparaturservice, ggf. Fahrradstation/Verleih)
 - Berücksichtigung von Infrastruktur für E-Bikes
- Funktionale Vorgaben:
 - Verteilung auf beide Bahnhofsseiten
 - Gute Erreichbarkeit
 - Minimierung von Behinderungen und Konflikten mit Fußgänger- und Pkw-Verkehr

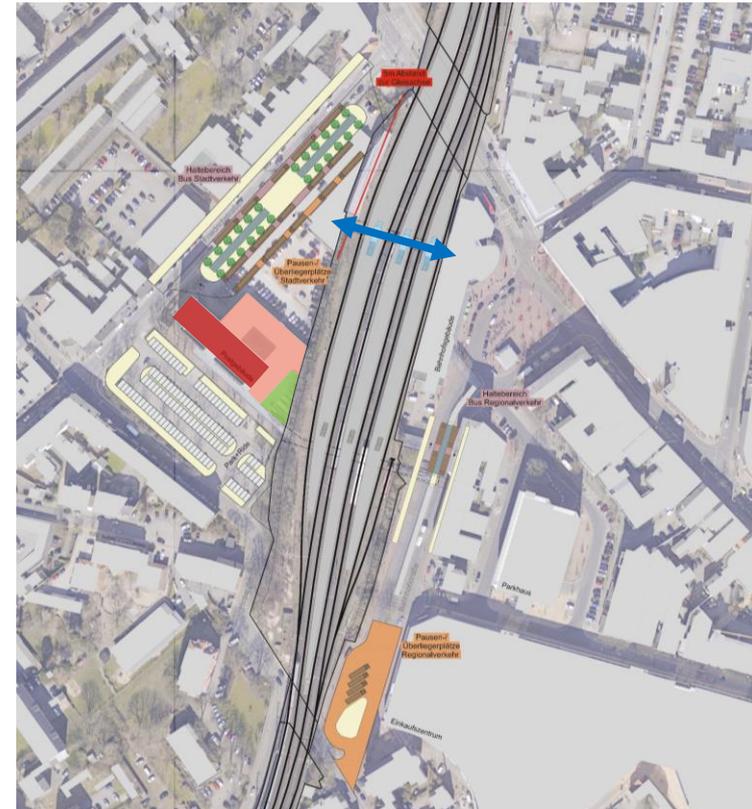
■ Mengengerüste: Pkw-Stellplätze

- Die Anzahl der Pkw-Stellplätze ist von der Nachfrage, aber in hohem Maße auch von der verkehrspolitischen Zielsetzung abhängig; neben dem Wunsch, den Pendlern ein adäquates Angebot zur Verfügung zu stellen, steht das Ziel, keine zusätzlichen Verkehre in die Innenstadt zu ziehen
- Konsequenz:
 - keine grundlegende Änderung des Status Quo (heutige Situation: kein ausgewiesenes P+R-Angebot)
 - Stellplätze für Bringen und Abholen („Kiss+Ride“) mindestens auf der Ostseite, ggf. (variantenabhängig) auf beiden Bahnhofsseiten
- Darüber hinaus:
 - Angebote für alternative Mobilitätsformen: Car-Sharing, Mitfahrangebote, nicht liniengebundener Verkehr („On-Demand-Service“) etc.
 - Berücksichtigung von Elektromobilität

- **Umgang mit der Verkehrsstation und dem Empfangsgebäude**
 - Grundlagen:
 - Verlängerung („Durchstich“) der Haupt-Personenunterführung (Zugang durch das Empfangsgebäude)
 - Überlegungen der DB Station & Service AG zur Entwicklung des Empfangsgebäudes (Flach- und Hochbau) und des westlichen PU-Zugangs
 - Konsequenzen:
 - Berücksichtigung des „Durchstichs“ mit untergeordnetem Service- und Dienstleistungsangebot (Imbiss/Backshop, Bahnhofsmission)
 - Berücksichtigung der Planungsüberlegungen für das EG → Nutzungskonzept, Erschließung und Anlieferung

1. Planungsphase: „Variantenfamilien“ und Testentwürfe

- Zentrales Thema: Aufteilung des Busverkehrs auf die Ost- und Westseite
- Drei Szenarien:
 - Variantenfamilie A: Verlagerung des Stadtverkehrs auf der Westseite und Beibehaltung des Regional-/Überlandverkehrs auf der Ostseite
 - Variantenfamilie B: Verlagerung des Regional-/Überlandverkehrs auf der Westseite und Beibehaltung des Stadtverkehrs auf der Ostseite
 - Variantenfamilie C: Verlagerung des gesamten Busverkehrs (Stadt- und Regional-/Überlandverkehr) auf die Westseite
- **Konsequenz aus der Analyse des Platzbedarfs: Variantenfamilie A als Grundlage der weiteren Variantendiskussion**

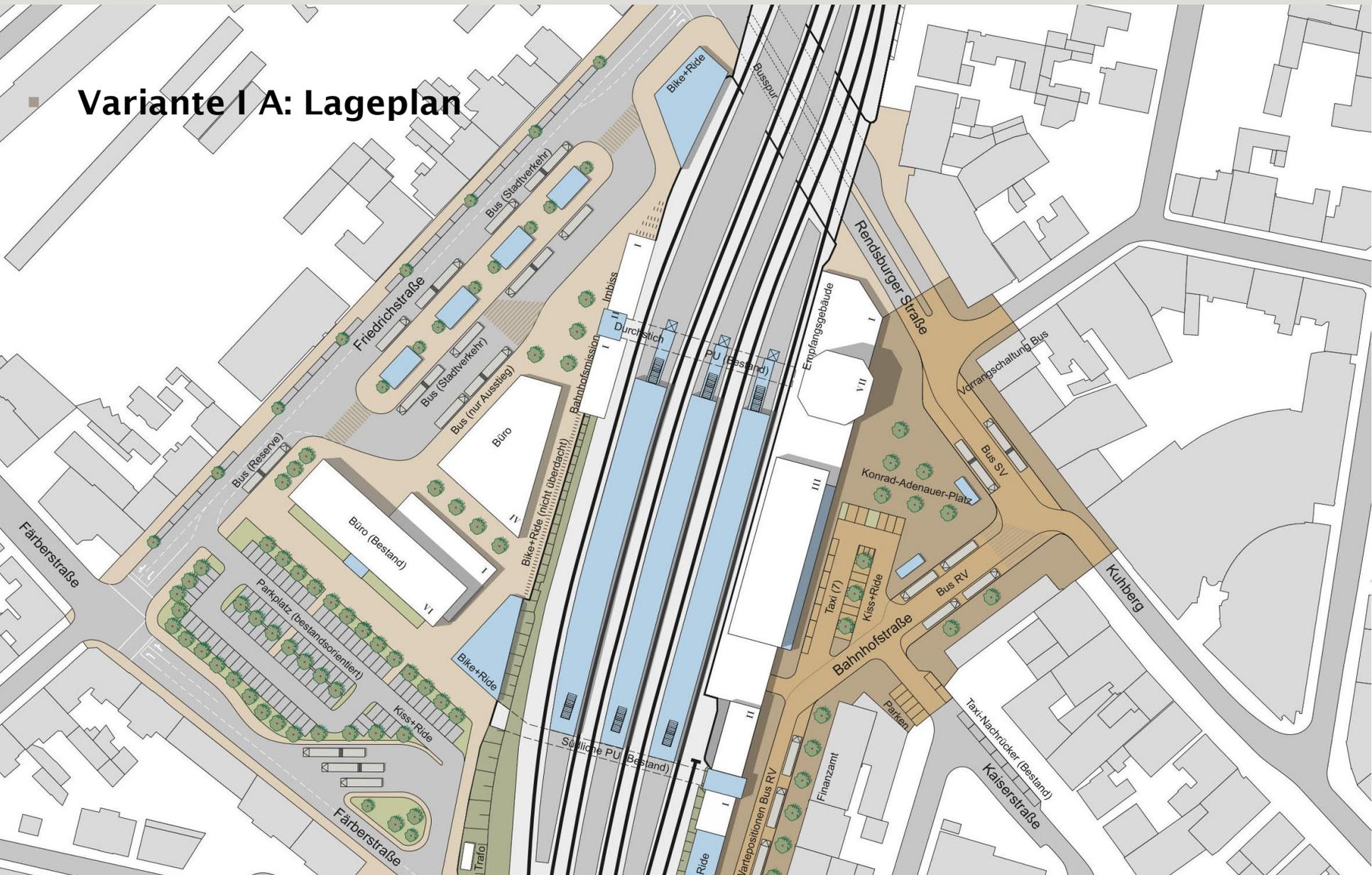


2. Variantendiskussion und Vorzugsvariante

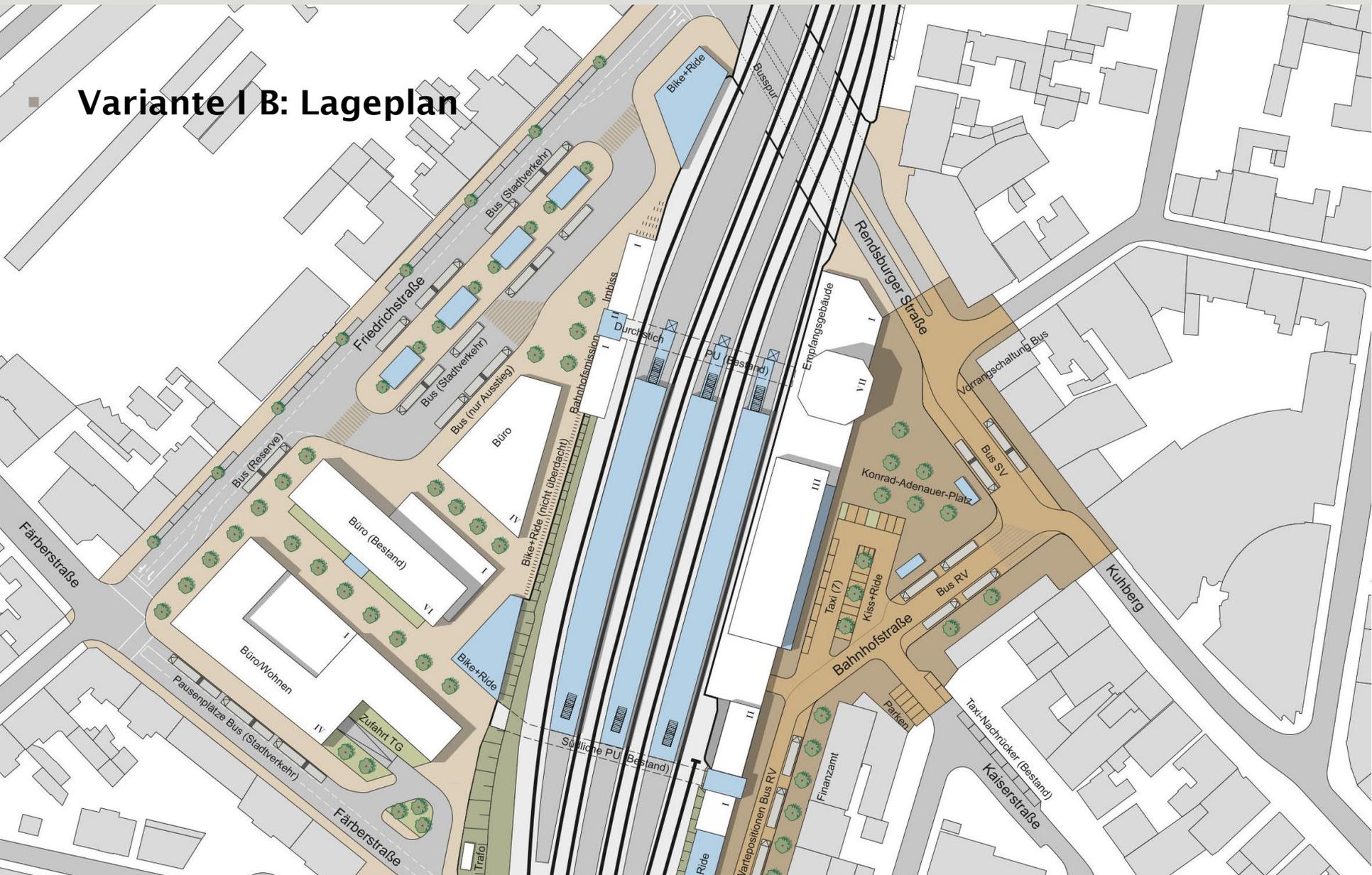
■ Städtebauliche Entwicklungsszenarien

- Fokussierung auf die Varianten I (Erhalt des Post-Hochbaus) und II (Ersatz für den Post-Hochbau); dabei jeweils: Untervarianten A und B (Erhalt bzw. Bebauung des Parkplatzes an der Färberstraße)
- Bandbreite:
 - Variante I A: Erhalt Postgebäude / Erhalt Parkplatz
 - Variante I B: Erhalt Postgebäude / Bebauung Parkplatz
 - Variante II A: Ersatz Postgebäude / Erhalt Parkplatz
 - Variante II B: Ersatz Postgebäude / Bebauung Parkplatz
- Konsens: eine Entscheidung zwischen den Varianten I und II hängt vor allem von der Frage ab, ob eine Kernsanierung oder ein Abriss/Neubau des Postgebäudes wirtschaftlicher ist
- Unabhängig davon ist die Bebauung der Parkplatzfläche eine längerfristige städtebauliche Option, deren Bewertung vor allem von den damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten (Ideen: Verwaltungs-/Hochschulcampus) abhängt; die Auswirkungen auf das Zentrum am Großflecken sind dabei zu berücksichtigen

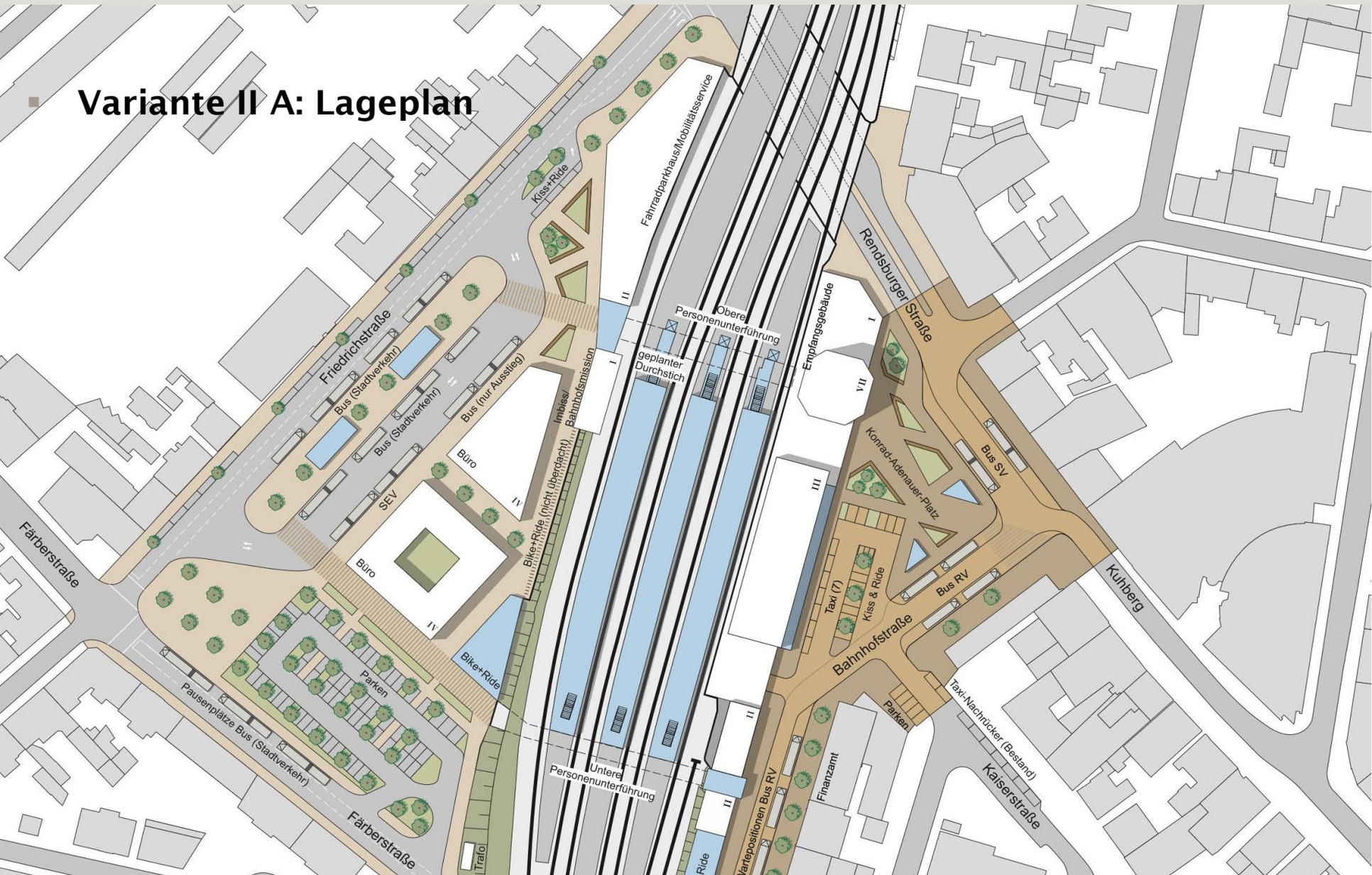
Variante I A: Lageplan



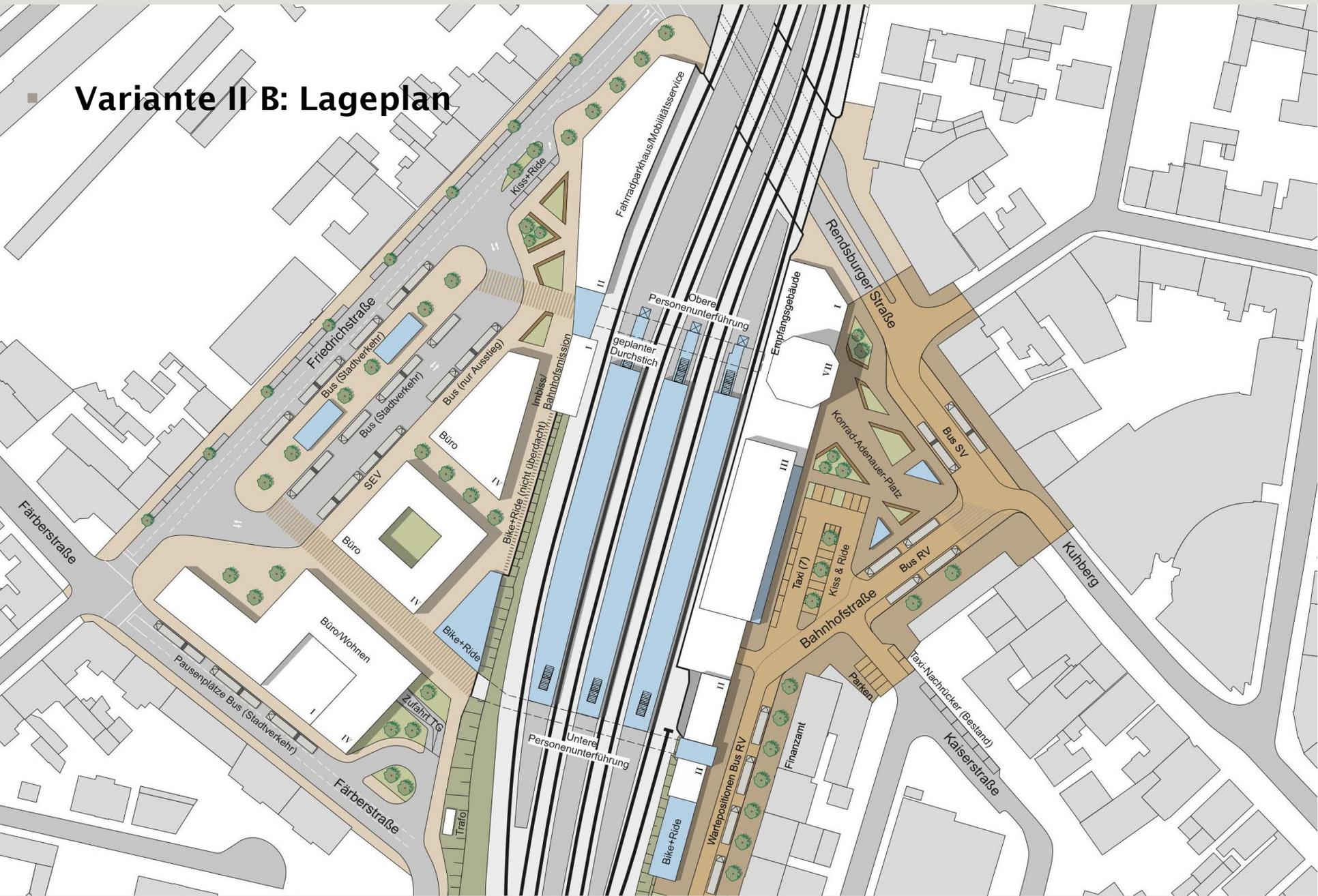
Variante I B: Lageplan



Variante II A: Lageplan



Variante II B: Lageplan

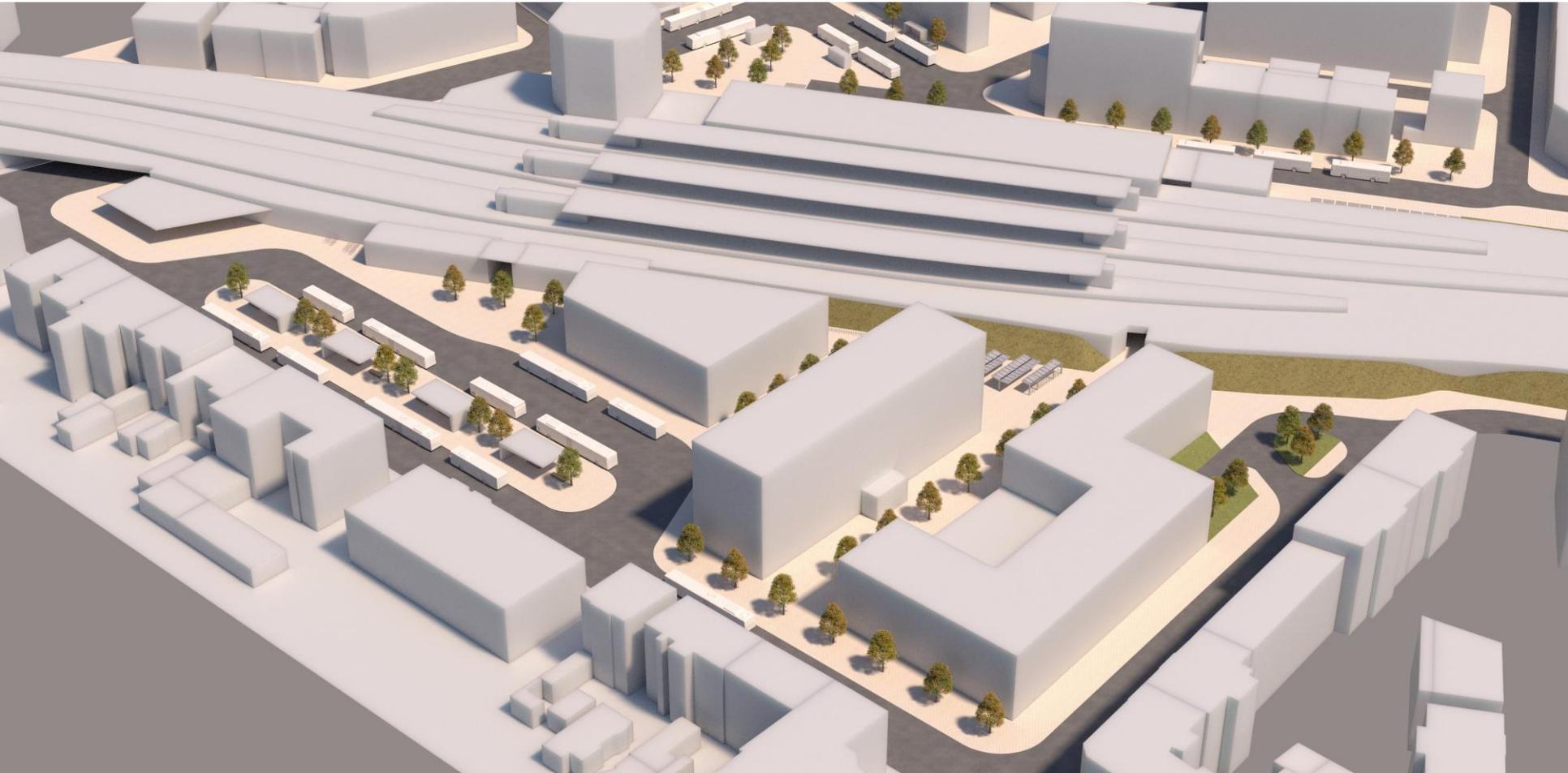


- **Visualisierung: Variante I A**



Blick von Südwesten

- **Visualisierung: Variante I B**



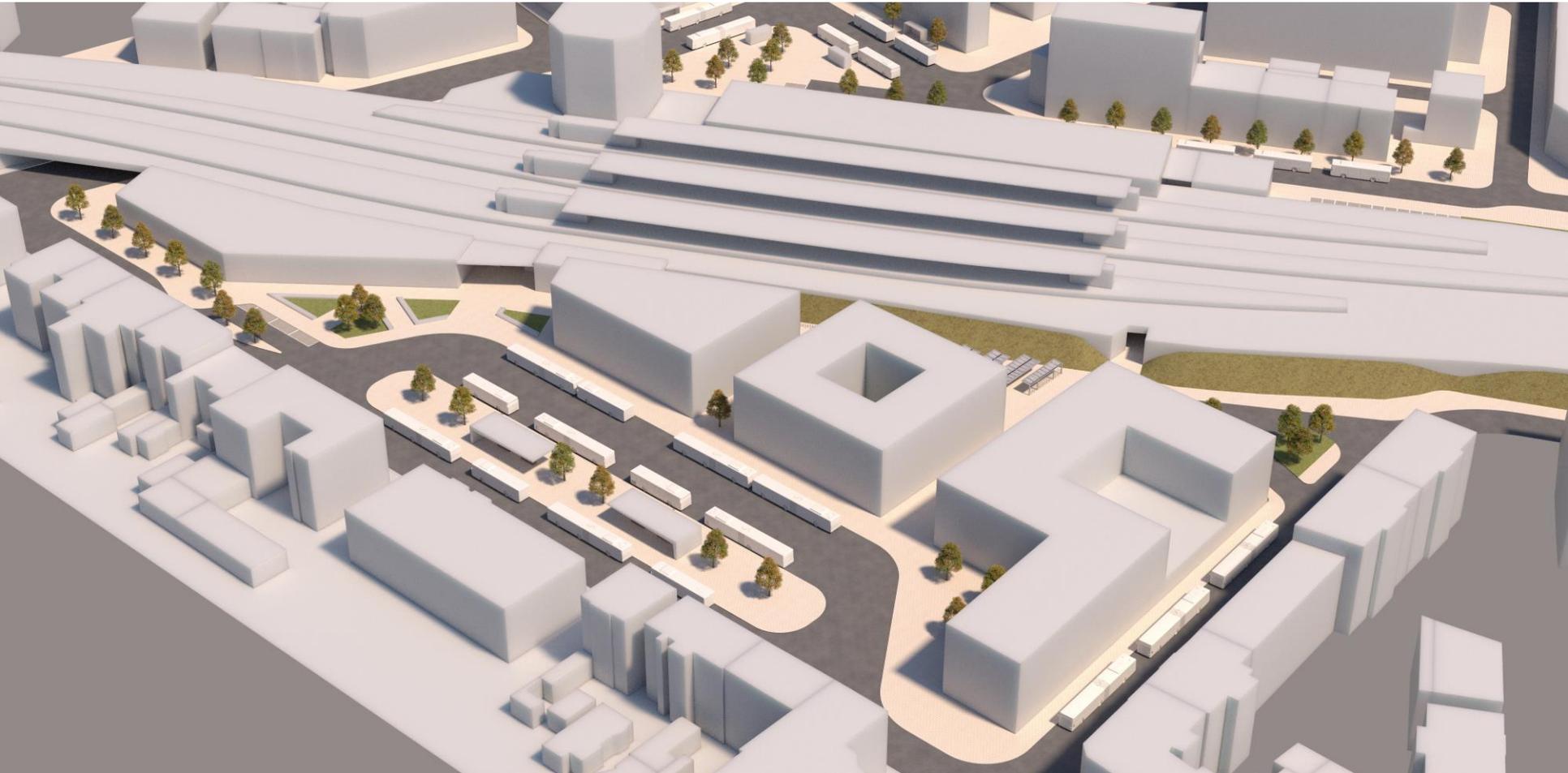
Blick von Südwesten

- **Visualisierung: Variante II A**



Blick von Südwesten

- **Visualisierung: Variante II B**



Blick von Südwesten

■ Verkehrliche Zusammenfassung

- Die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der Kernvarianten I und II ist mit der Stadt Neumünster und der Stadtwerke Neumünster GmbH abgestimmt; alle Varianten sind mit den Planungen der DB Station&Service AG vereinbar (Variante I entspricht weitgehend der aktuellen DB-Planung)
- Die Lösung für die Ostseite bzw. den Konrad-Adenauer-Platz ist in allen Varianten weitgehend identisch
- Die Optimierung des Busverkehrs (Kapazität Busbahnhof; Busspur in der Rendsburger Straße und Vorrangschaltung am Konrad-Adenauer-Platz) ist in allen Varianten enthalten
- Die Kapazität für den Busverkehr ist in allen Varianten ausreichend
- Variante II hat geringfügige Vorteile in Bezug auf die Einmündungssituation Friedrichstraße / Rendsburger Straße; diese sind jedoch nicht entscheidungsrelevant
- Die Lage der großen Fahrradabstellanlage (Variante I) bzw. des Fahrradparkhauses (Variante II) ist günstig; ein Unterschied besteht in der dezentraleren Lösung für Bike+Ride (Variante I) bzw. der zentraleren Lösung mit dem Fahrradparkhaus (Variante II)

- **Städtebauliche Zusammenfassung und Ableitung der Vorzugsvariante**
 - Eine Entscheidung zwischen den Varianten I und II hängt v.a. von den Entwicklungschancen des Post-Hochbaus ab
 - Nach der derzeitigen Erkenntnislage stellt ein Erhalt und eine (Kern-)Sanierung des Gebäudes, das weiterhin durch das Job-Center genutzt werden soll, die wirtschaftlichere Lösung dar
→ **Variante I als Vorzugsvariante**
 - Sollte sich herausstellen, dass ein Abriss und Neubau doch wirtschaftlicher ist, stellt Variante II eine adäquate Lösung dar; diese Lösung kann v.a. dann interessant sein, wenn das westliche Bahnhofsumfeld im Sinne des Leitbildes „Neues Stadtquartier“ entwickelt wird (inkl. Bebauung der Parkplatzfläche an der Färberstraße)

A 3D architectural rendering of a railway station and its surrounding urban environment. The scene is dominated by a large, multi-track railway station with a prominent octagonal structure on the left. The station is surrounded by various buildings, including a large rectangular structure on the right and several smaller buildings in the foreground. The area is landscaped with trees and walkways. The overall style is clean and modern, with a focus on the layout and scale of the infrastructure.

■ **Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Roland Neumann
Agentur BahnStadt GbR
Bötzowstraße 38
10407 Berlin
Tel.: 030 - 4050577-13
neumann@bahnstadt.de
www.bahnstadt.de