

# Masterplan Mobilität Neumünster

PUA Sondersitzung

am 29.03.2023

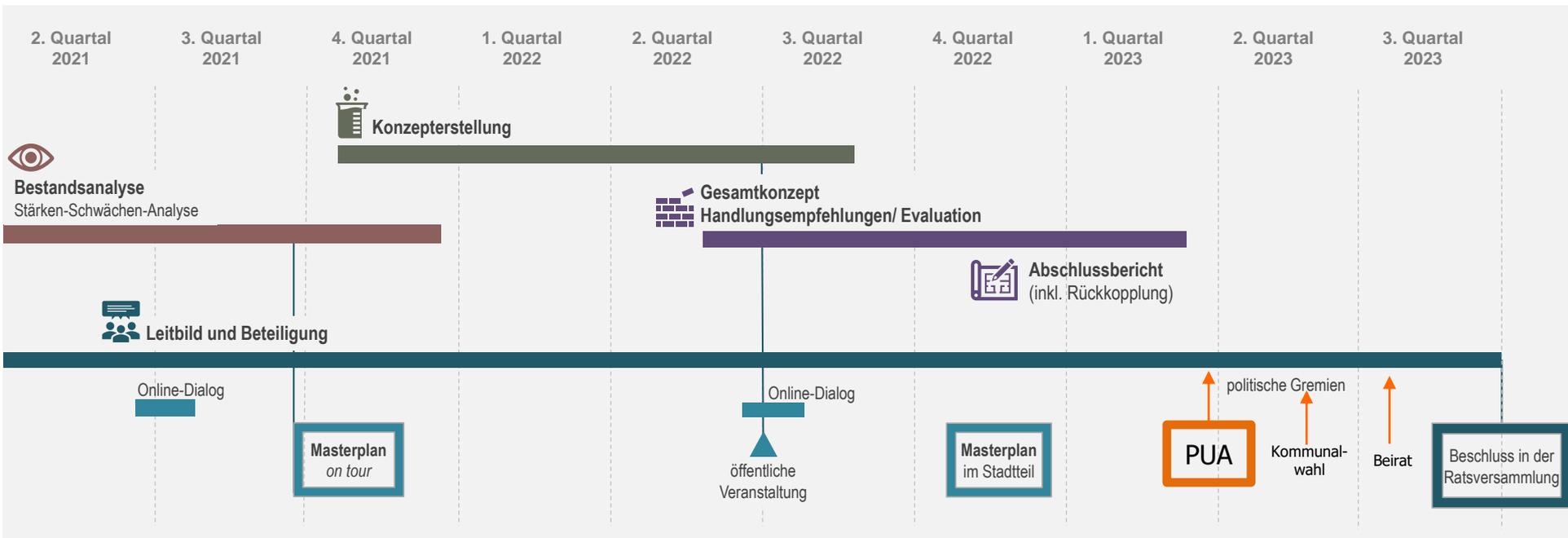


## Worum geht es heute?

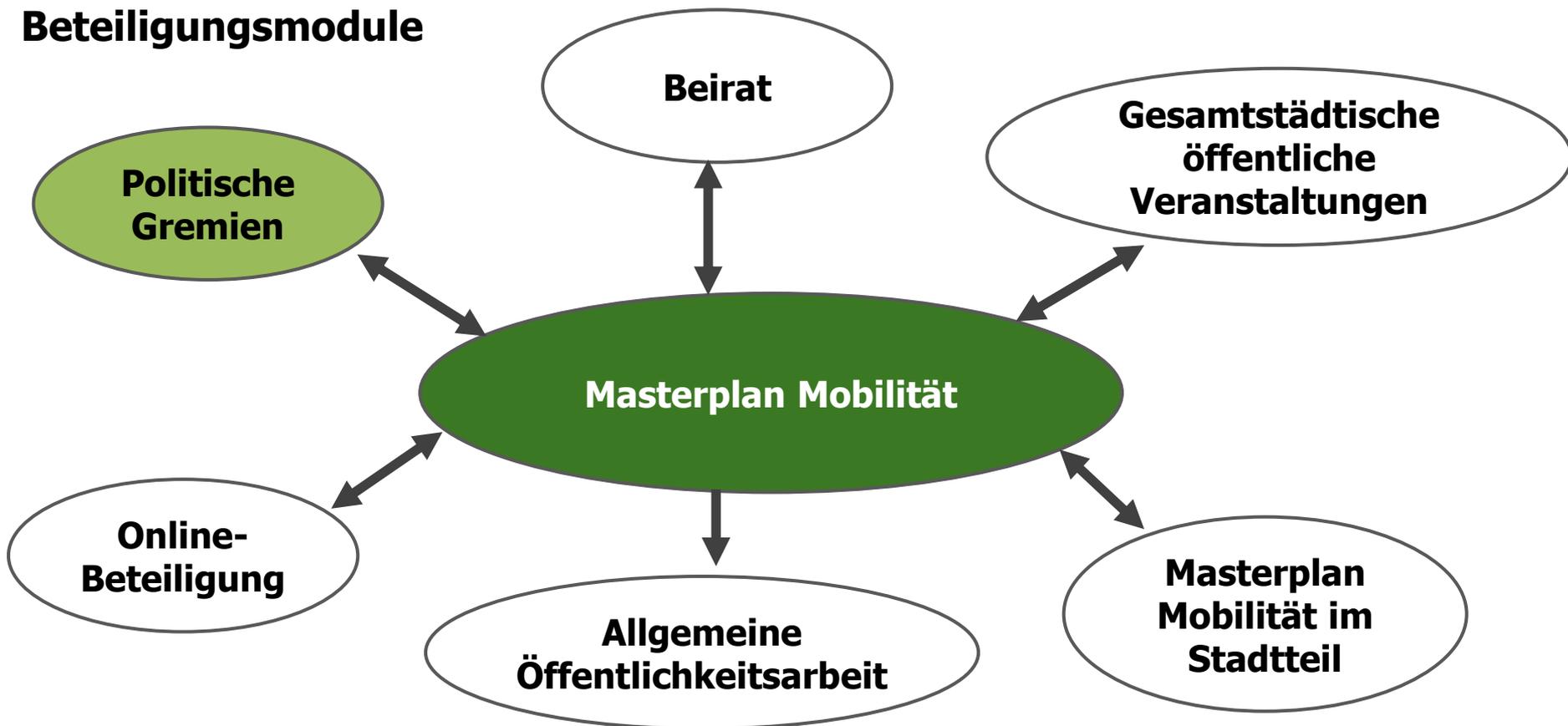
Besprechung der wesentlichen Inhalte und Kernaussagen des Masterplans Mobilität

- Block 1      Aufbau Masterplan Mobilität
- Block 2      integrierte Netzkonzeption
- Block 3      Handlungsansätze (Steckbriefe)

# Prozess-Rückblick Masterplan Mobilität



## Beteiligungsmodule



# Block 1

# Aufbau des Masterplans Mobilität

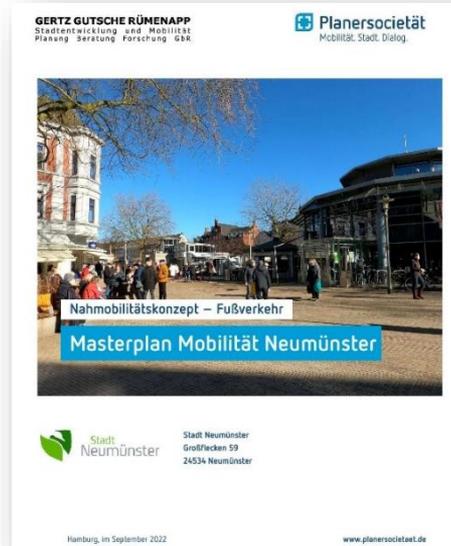
Endbericht, Teilkonzepte

# Masterplan Mobilität

## Endbericht



## Nahmobilitätskonzept Fußverkehr



## Radverkehr



# Bestandsanalyse

## Stärken-Schwächen-Analyse

Der Endbericht zeigt die Stärken-Schwächen-Analyse für 9 Themenfelder auf jeweils einer Seite; vertiefende Informationen sind im Anhang zu finden.

→ Aus der Stärken-Schwächen-Analyse der unterschiedlichen Themenfelder leiten sich Handlungserfordernisse und Ziele ab.

### 3.1 Raumstruktur

Neumünster liegt zwischen Hamburg und Kiel umgeben von den Nachbarkreisen Plön, Segeberg und Rendsburg-Eckernförde. Die Stadt ist eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein und daher zentralörtlich von großer Bedeutung für das Umland. Sie liegt verkehrsgünstig an der A<sup>7</sup> sowie der B<sup>430</sup> und B<sup>205</sup>. Außerdem ist sie ein wichtiger Bahnknotenpunkt. Das hohe Arbeitsplatzangebot zeigt sich auch daran, dass die Zahl der Einpendelnden mit rund 23.000 Personen im Jahr fast doppelt so hoch wie die Zahl der Auspendelnden ist<sup>3</sup>.

Die Einpendelnden kommen zu einem großen Teil aus Kiel, Hamburg und den umliegenden Gemeinden wie Boostedt, Nortorf, Bönebüttel, Wasbek und Padenstedt. Neumünster verfügt über ein Stadtzentrum sowie mehrere Stadtteilzentren. Aufgrund dieser dezentralen Struktur bietet die Stadt gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege. Die gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bahntrasse haben jedoch eine hohe Trennwirkung. Gleichwohl ist Neumünster ein attraktiver Wohnstandort mit einer aufgrund eines positiven Wanderungssaldos über die Jahre relativ gleichbleibenden Einwohnerzahl von knapp 79.500 im Jahr 2021 (bei rückläufiger natürl. Bevölkerungsentwicklung, Quelle: Destatis).

<sup>3</sup> Bundesagentur für Arbeit

#### Stärken

- Neumünster ist eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein
- Teilweise ausgeprägte Stadtteilstrukturen mit Stadtteilzentren
  - Versorgungsaspekt hinsichtlich des periodischen Bedarfs
  - Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit „ihrem“ Stadtteil
- Viele Arbeitsplätze im Stadtgebiet
- Attraktiver Wohnstandort



Stadtteilzentren



Bahntrasse als Barriere zwischen den Stadtteilen

#### Schwächen

- Viele Umlandkreise führen zu hohem Abstimmungsbedarf
- Bahntrasse als Barriere zwischen den Stadtteilen
  - Stauungen an den Bahnübergängen
- Vierspurige Hauptverkehrsstraßen (inkl. Ring) haben eine Trennwirkung zwischen den Stadtteilen
- Viele Einpendelnde und andere Stadt-Umland-Verflechtungen (Einzelhandel, ärztliche Versorgung etc.) erzeugen Verkehr

# Zielsystem – Woran darf sich das Handlungskonzept messen?

## Übergeordnete Ziele

- **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen**
  - 1,5-Grad-Ziel aus dem globalem Klimaschutzabkommen von Paris
  - 2019 Beschluss der Ratsversammlung zur Klimaneutralität bis 2035
- **Verkehrssicherheit:** Verpflichtung auf die „Vision Zero“ entsprechend dem „Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021-2030“
- **Neumünster ist Oberzentrum** in Schleswig-Holstein.

# Zielsystem – Woran darf sich das Handlungskonzept messen?

Ein Zielsystem für Neumünster wurde im Frühjahr 2022 beschlossen:

## Oberziele

### OBERZIELE MASTERPLAN MOBILITÄT NEUMÜNSTER

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

## Zielkonkretisierung: Modal Split im Binnenverkehr

Verhältnis  $\frac{1}{3}$  **MIV** zu  $\frac{2}{3}$  **Umweltverbund**



**Verdopplung**



**deutliche Steigerung**

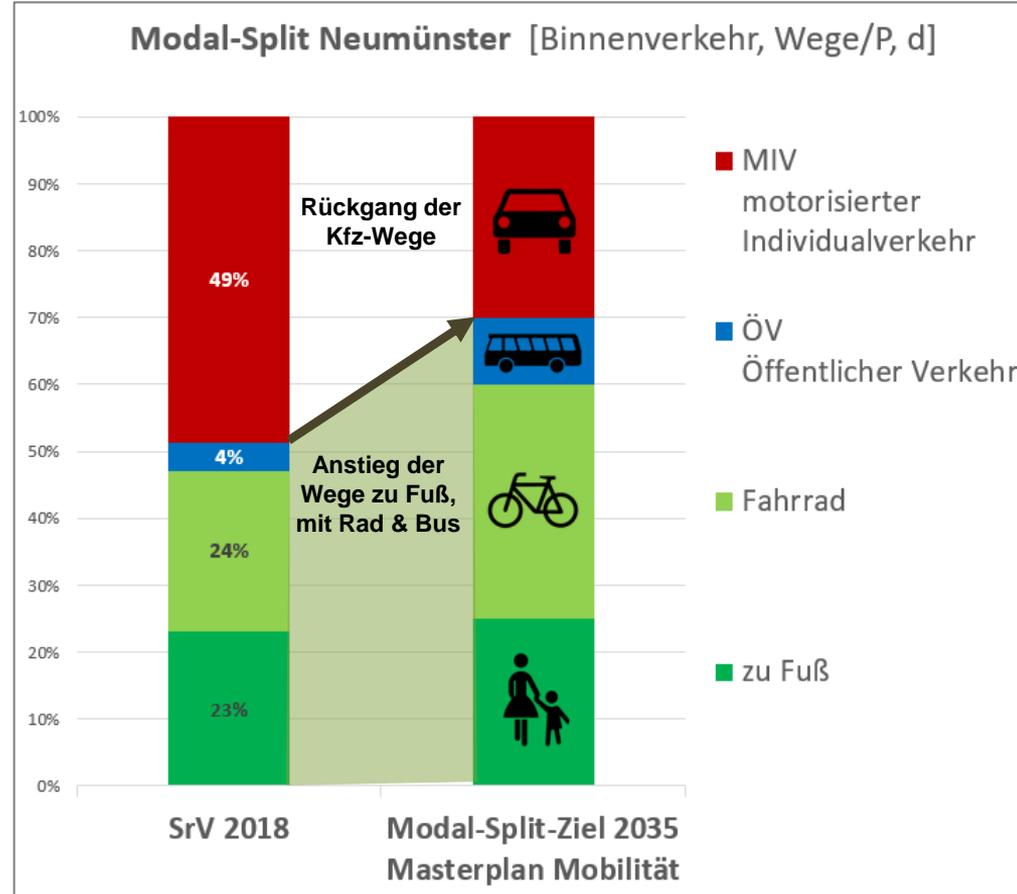


**konstant bis leichte Steigerung**

*Binnenverkehr = Wege der Neumünsteraner/ Neumünsteranerinnen innerhalb des Stadtgebiets  
→ größere Einflussmöglichkeiten der Stadt*

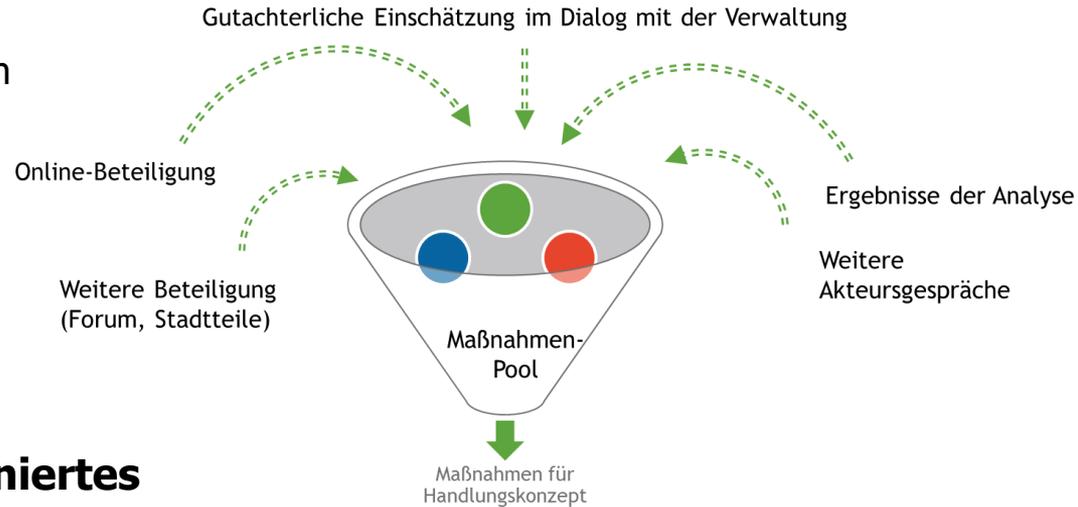
# Zielkonkretisierung

Modal Split im  
Binnenverkehr



## Entwicklung des Handlungskonzeptes – Welche Funktion hat es? Wie wurde es entwickelt?

- Integriertes Handlungskonzept als strategischer Leitfaden für die Maßnahmenplan & Maßnahmenkonkretisierung
- Arten von Handlungsansätzen:  
Maßnahmenprogramme, Einzelmaßnahmen
- „Türöffner“ für Fördermöglichkeiten  
in den kommenden Jahren



**Ziel: Politischer Grundsatzkonsens,  
jedoch Bewusstsein für ein ambitioniertes  
Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre**

# Block 2

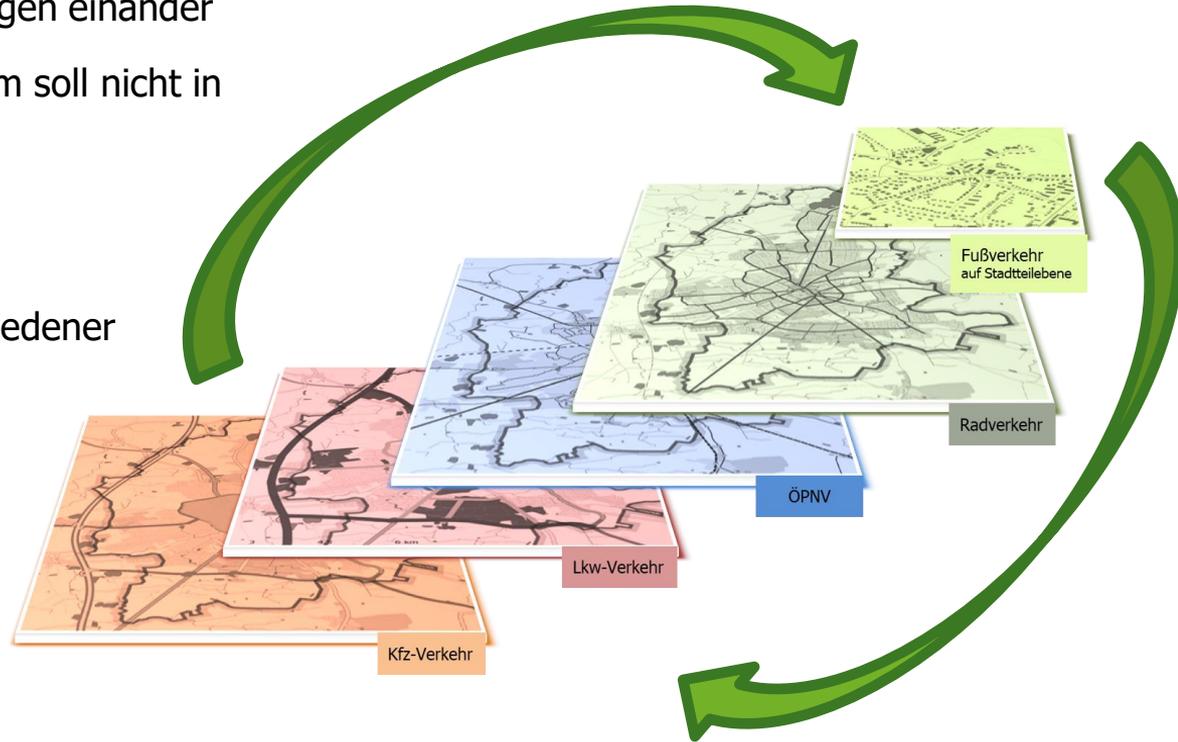
# integrierte Netzkonzeption

Betrachtung aller Verkehrsträger

## Netzkonzeption: integrierte Betrachtung der Verkehrsträger

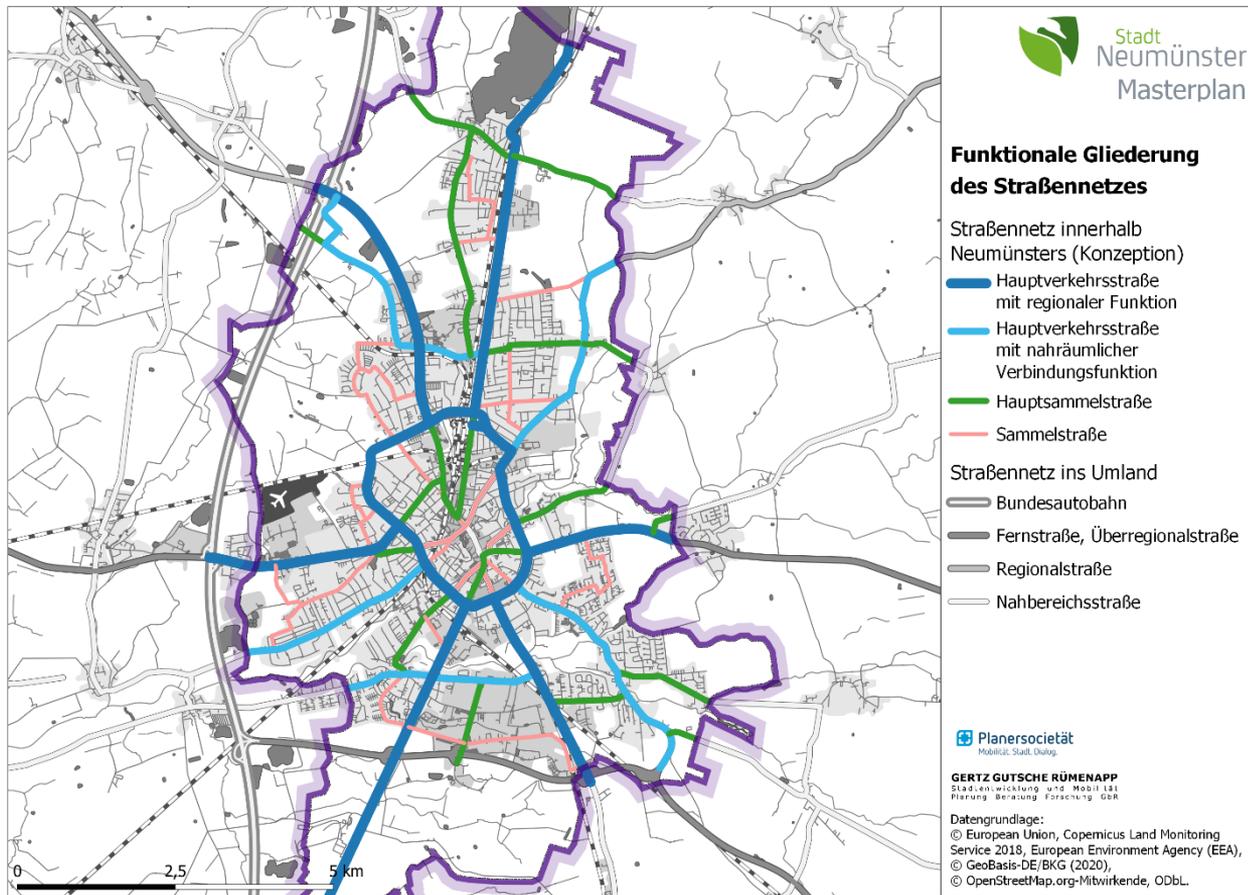
- Verkehrsträger ergänzen und bedingen einander
- Nutzungsdruck im öffentlichen Raum soll nicht in Konkurrenz zueinander stehend

→ Daher integrierte Betrachtung,  
um ein verträgliches Miteinander verschiedener  
Verkehrsmittel zu ermöglichen.



# Funktionale Gliederung des Straßennetzes

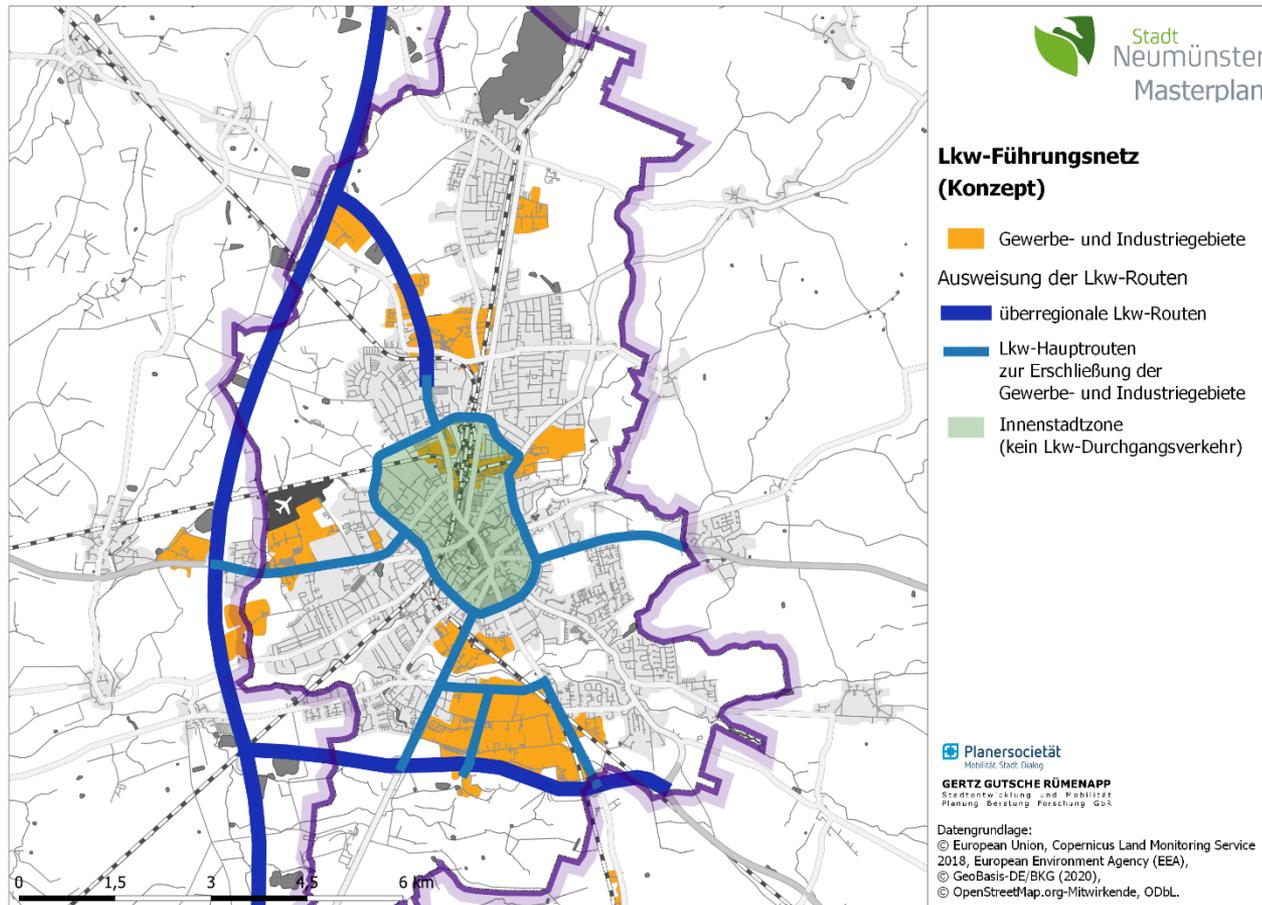
- Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen aus allen Richtungen und auf dem Ring
- Bereich innerhalb des Rings von Durchgangsverkehren freigehalten



Kfz-Verkehr

## Lkw-Haupttrouten

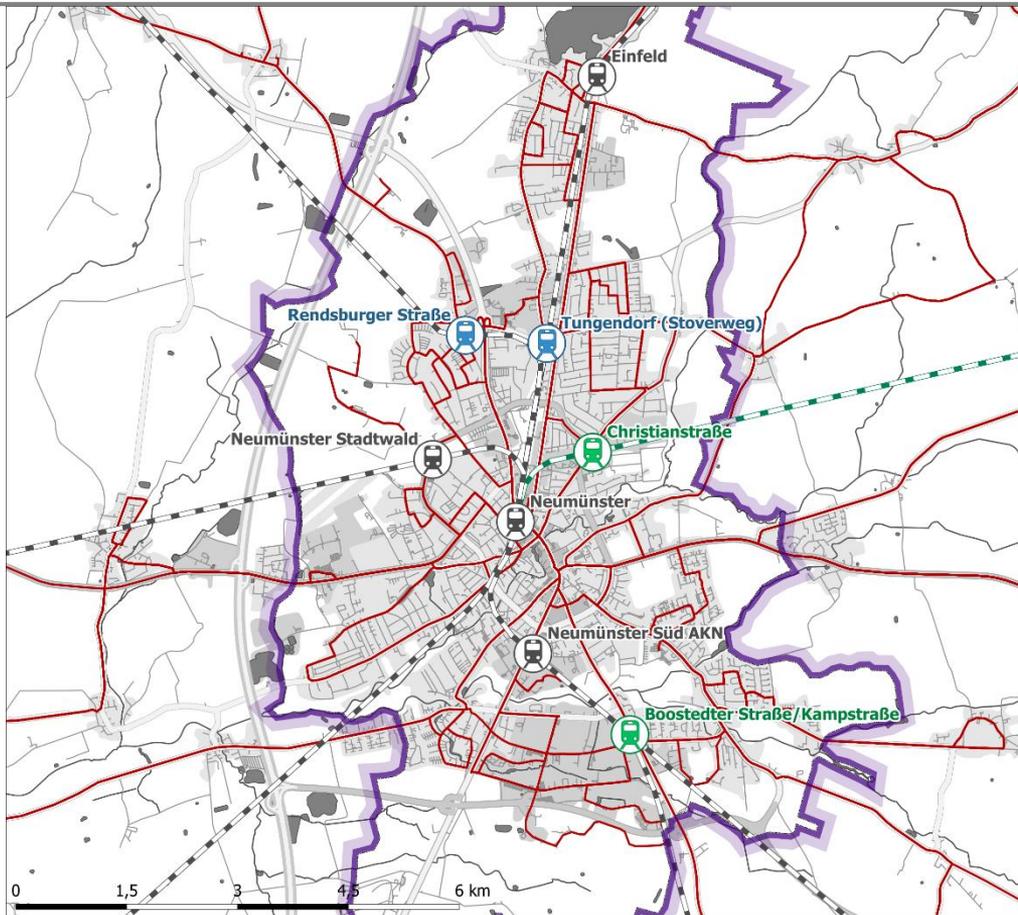
- überregionale Erreichbarkeit weiterhin über A7 und B205
- Bündelung des Schwerververkehrs auf Haupttrouten



Lkw-Verkehr

# ÖPNV

- Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus
- ÖPNV-Konzeption erfolgt im neuen regionalen **Nahverkehrsplan** → Aufstellung 2023



## SPNV-Verknüpfungspunkte

-  bestehender Haltepunkt
-  neuer Haltepunkt LNVP 2021
-  weiterer potentieller Haltepunkte

 Planersocietät  
Mobilität, Stadt, Dialog

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

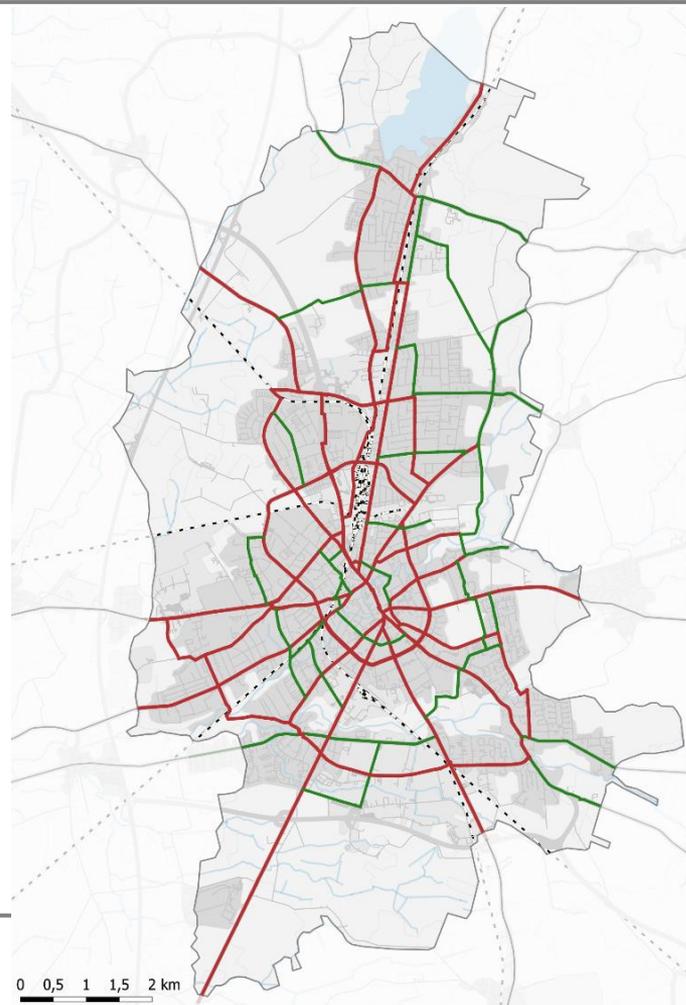
Datengrundlage:  
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018, European Environment Agency (EEA),  
© GeoBasis-DE/BKG (2020),  
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

ÖPNV

## Radverkehrsnetz (Konzeption)

- Übernahme des Netzes aus dem Entwurf des Radverkehrskonzeptes
- Anpassungen: Kategorien und Netzergänzungen
- **Hauptnetze:**
  - Anbindung der Ortschaften und Verknüpfung des Umlands
  - Verbindung der Stadtteile untereinander
  - Erschließung zahlreiche öffentliche Ziele des Alltags
  - Priorisierung der Radvorrangrouten
- **Nebenrouten:**
  - Alternativen im Nebenstraßennetz
  - vorrangige Funktion in den verdichteten Siedlungsbereichen: Radverkehr innerhalb der Wohnquartiere zu sammeln und zielgerichtet auf das Hauptnetzenetz weiterzuleiten

Radverkehr



### Radverkehrsnetz

— Hauptnetz

— Nebennetz

 Planersocietät  
Mobilität: Stadt: Dialog

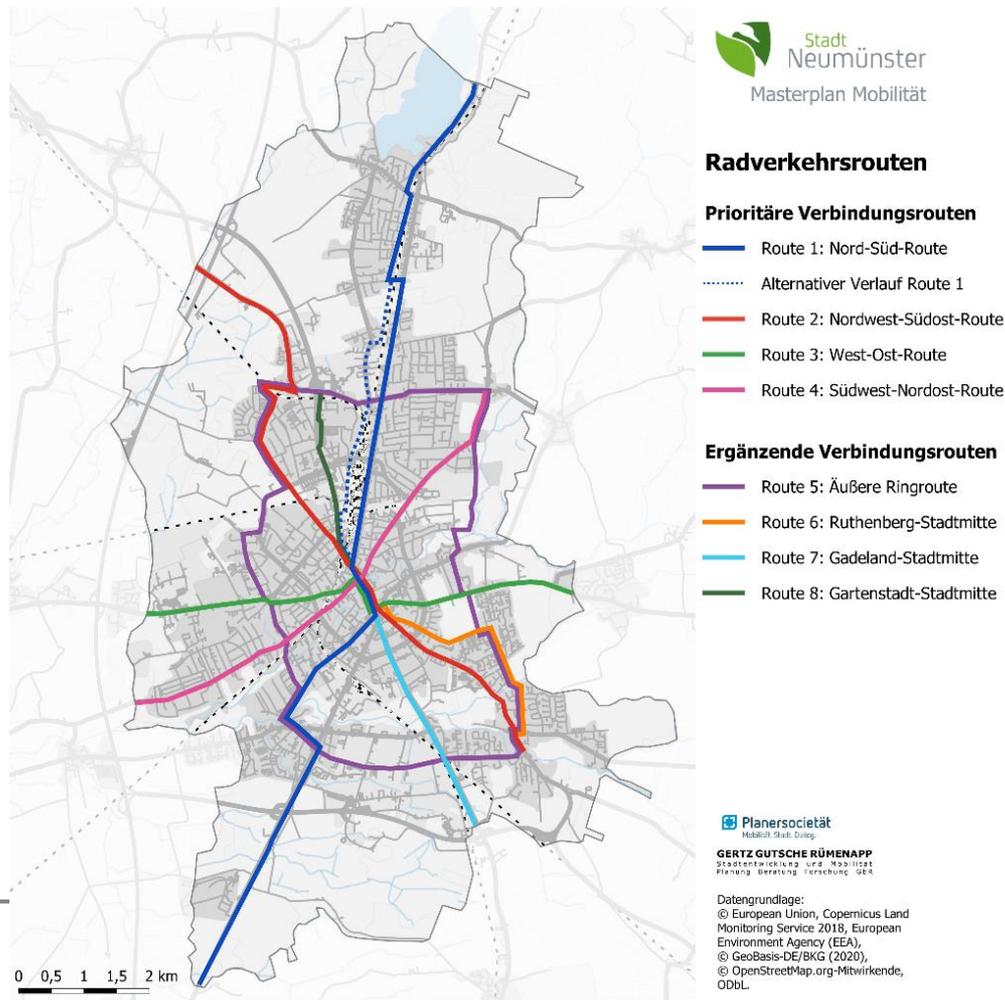
**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung UStB

Datengrundlage:  
© European Union, Copernicus Land  
Monitoring Service 2018, European  
Environment Agency (EEA),  
© GeoBasis-DE/BKG (2020),  
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende,  
Obbl.

## Radrouten (Konzeption)

- Orientierung an den Routenverläufen aus dem Entwurf des Radverkehrskonzeptes
- Prüfung und zum Teil Anpassungen
  - Geringfügige Netzanpassungen, v.a. zur Anbindung aller Schulen im Stadtgebiet
- Anbindung der relevanten Ziele des Alltags- und Freizeitradverkehrs
- Aktueller „Stand der Technik“ der Netzkonzeption

Radverkehr



# Beispiel: Detaillierungsgrad im Routensteckbrief Radverkehr (Teilkonzept)

Route 2

Nordwest-Südost-Route



## Haart

**Abschnitt:**

Sachsenring bis Am Geilenbek

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 1.500 m
- Verkehrsstärke: 15.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 12,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radweg, beidseitig
- Maßnahme: Komplette Überplanung und Sanierung der Verkehrsanlagen mit dem Ziel: Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 4 auf 2-3 Spuren, Herstellung von ausreichenden Radverkehrsanlagen entweder Radfahrstreifen oder Radwege, Streckenweise Einbeziehung des ruhenden Verkehrs



## Segeberger Straße

**Abschnitt:**

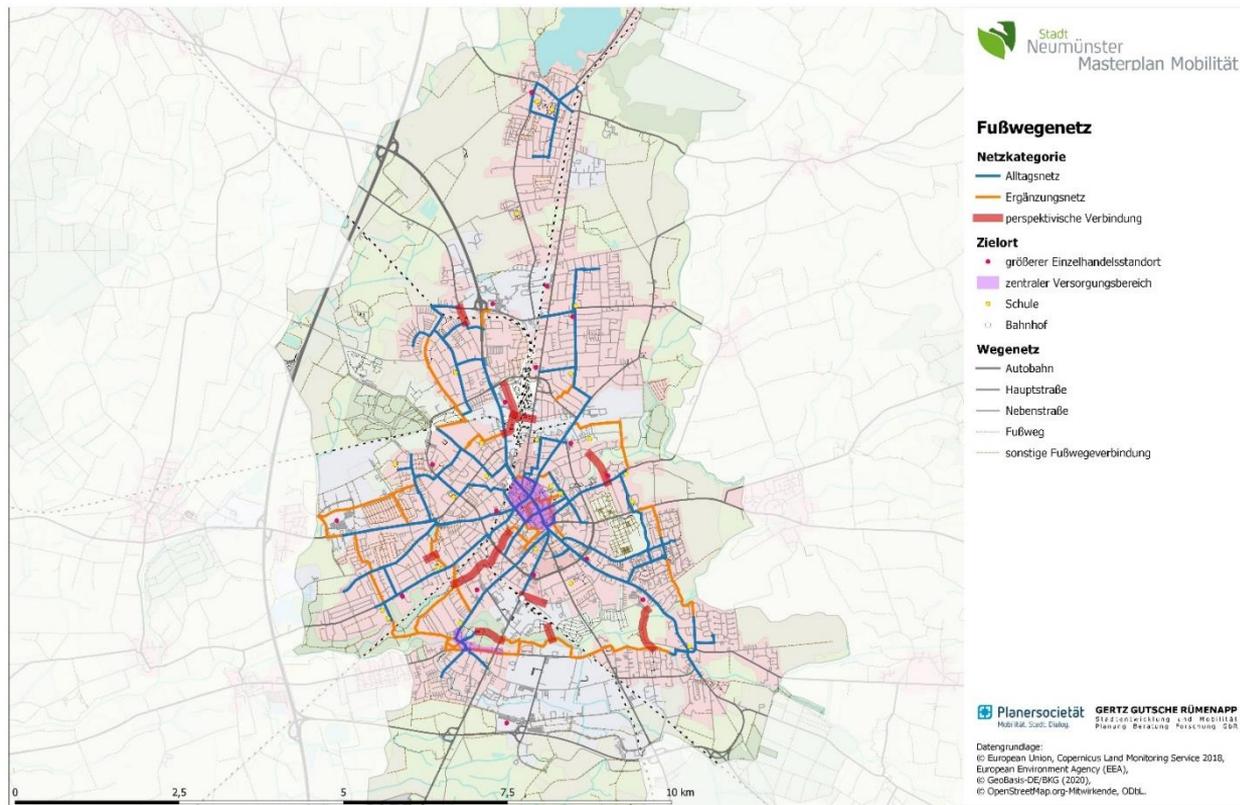
Am Geilenbek bis Kummerfelder Straße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 700 m
- Verkehrsstärke: 12.700 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 12,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radweg, beidseitig
- Maßnahme: Komplette Überplanung und Sanierung der Verkehrsanlagen mit dem Ziel: Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 4 auf 2-3 Spuren, Herstellung von ausreichenden Radverkehrsanlagen entweder Radfahrstreifen oder Radwege, Streckenweise Einbeziehung des ruhenden Verkehrs



# Fußwegenetz (Konzeption)

- Orientierung an den Alltagsorten (soziale Infrastruktur, Einkaufen, ...) sowie den Alltagswegen
- Weitere Kategorie: Ergänzende Wegeverbindungen (zumeist abseits des Kfz-Verkehrs und z.T. im „Grünen“)



Fußverkehr  
auf Stadtteilebene

## Beispiel: Lupe Tungendorf

### Gehwege attraktivieren

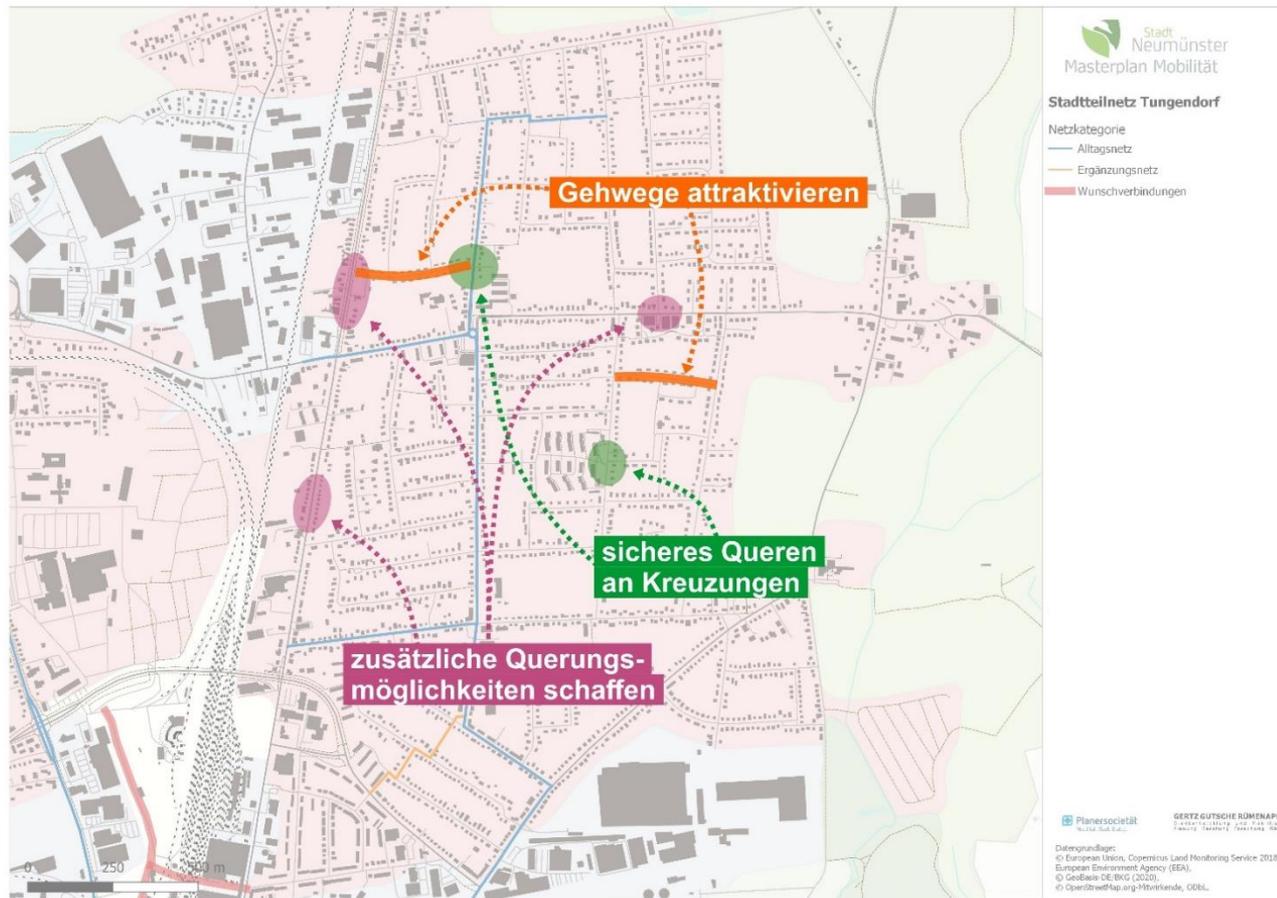
- Ellernkamp
- Aternweg

### Sicheres Queren an Kreuzungen

- Mitteljörn/ Oberjörn
- Ellernkamp/ Rüschtahl

### zusätzliche Querungsmöglichkeiten schaffen

- Kieler Straße (H  
Wilhelminenstr.)
- Kieler Straße (H 270)
- Am Kamp/ Wookerkamp



## Beispiel: Lupe Wittorf

Konflikte zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Fußverkehr abbauen

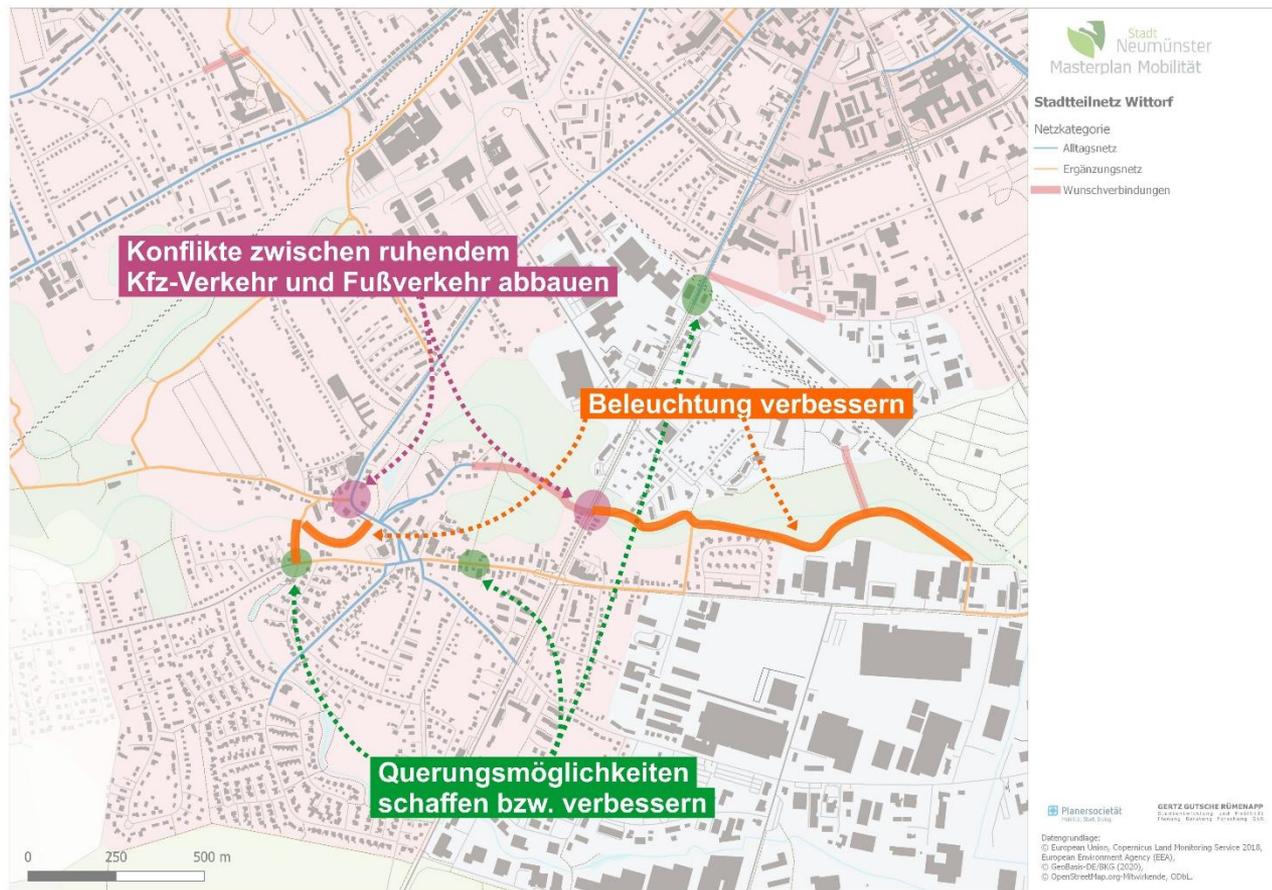
- Altonaer Str.  
(auf Höhe der Stör)
- Mühlenstr./ Burgstr.

Beleuchtung verbessern

- Wege entlang der Stör
- Weg entlang der Wührenbek

Querungsmöglichkeiten schaffen bzw. verbessern

- Padenstedter Landstr.  
(Höhe Wührenbek)
- Mühlenstr.
- Bahnhof Neumünster Süd



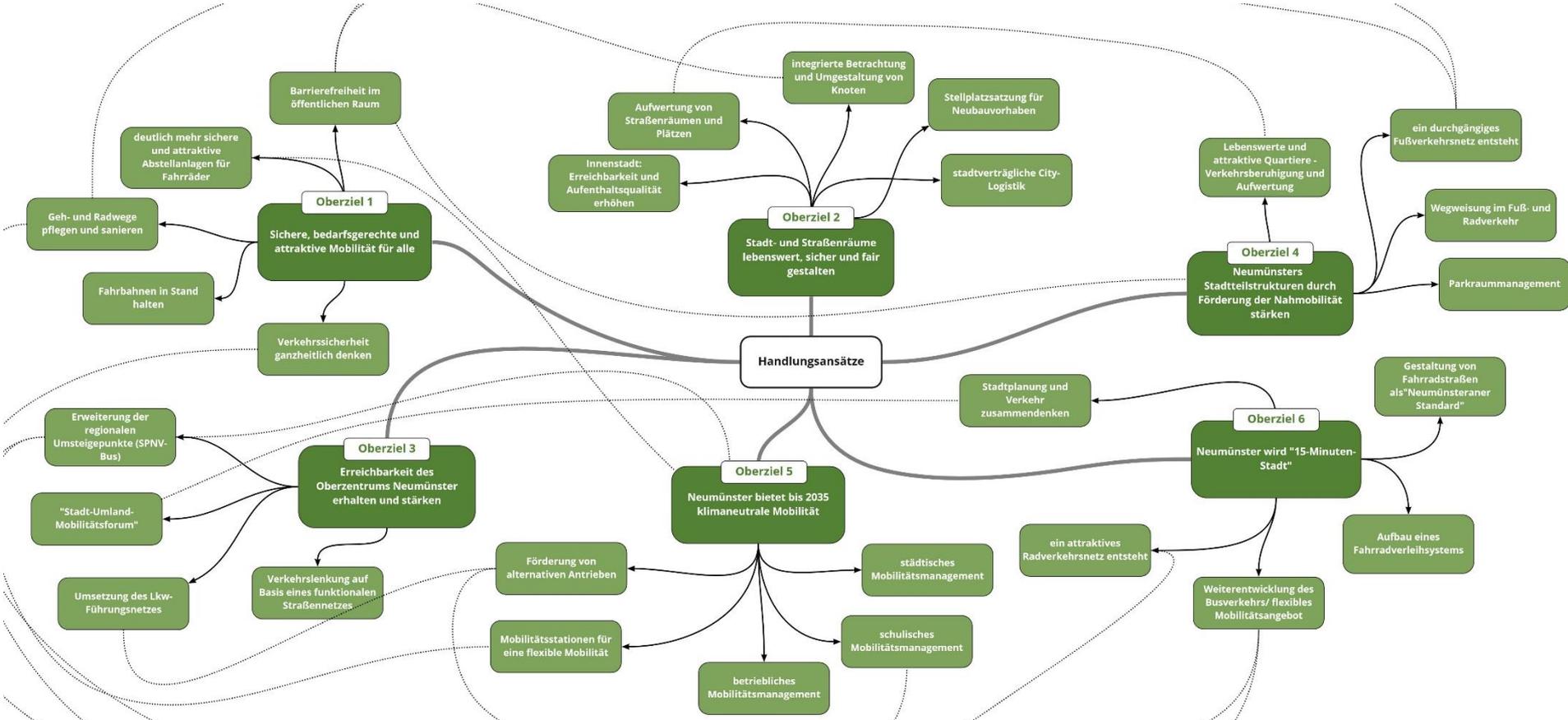
# Block 3

# Handlungsansätze

Austausch zu Steckbriefen

# Übersicht Handlungsansätze

28 Steckbriefe mit Zuordnung zu den 6 Oberzielen;  
gleichwohl Verflechtungen und Wirkungen auf mehrere Zielfelder



## Übersicht Steckbriefe

### Oberziel 1

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle

### Oberziel 2

Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten

### Oberziel 3

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken

### Oberziel 4

Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken

### Oberziel 5

Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität

### Oberziel 6

Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

Nr.	Oberziel	Leucht-turm	Titel Maßnahme
1	1		Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
2	1	LT	Verkehrssicherheit ganzheitlich denken
3	1		Fahrbahnen in Stand halten
4	1		Geh- und Radwege pflegen und sanieren
5	1		Deutlich mehr sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder
6	2	LT	Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen
7	2	LT	Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen
8	2		Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben
9	2		Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten
10	2		Stadtverträgliche City-Logistik
11	3		Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes
12	3		Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNV-Bus)
13	3	LT	"Stadt-Umland-Mobilitätsforum"
14	3		Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes
15	4		Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht
16	4		Parkraummanagement
17	4	LT	Lebenswerte und attraktive Quartiere
18	4		Wegweisung im Fuß- und Radverkehr
19	5	LT	Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität
20	5		Förderung von alternativen Antrieben
21	5		Schulisches Mobilitätsmanagement
22	5		Betriebliches Mobilitätsmanagement
23	5		Städtisches Mobilitätsmanagement
24	6		Stadtplanung und Verkehr zusammendenken
25	6		Weiterentwicklung des Busverkehrs/ flexibles Mobilitätsangebot
26	6		Ein attraktives Radroutennetz entsteht
27	6	LT	Gestaltung von Fahrradstraßen "als Neumünsteraner Standard"
28	6	LT	Aufbau eines Fahrradverleihsystems

## Übersicht Steckbriefe Auswahl

### Oberziel 1

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle

### Oberziel 2

Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten

### Oberziel 3

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken

### Oberziel 4

Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken

### Oberziel 5

Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität

### Oberziel 6

Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

Nr.	Oberziel	Leucht-turm	Titel Maßnahme
1	1		Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
2	1	LT	Verkehrssicherheit ganzheitlich denken
3	1		Fahrbahnen in Stand halten
4	1		Geh- und Radwege pflegen und sanieren
5	1		Deutlich mehr sichere und attraktive Abstellanlagen für Fahrräder
6	2	LT	Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen
7	2	LT	Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen
8	2		Stellplatzsatzung für Neubauvorhaben
9	2		Integrierte Betrachtung und Umgestaltung von Knoten
10	2		Stadtverträgliche City-Logistik
11	3		Verkehrslenkung auf Basis eines funktionalen Straßennetzes
12	3		Erweiterung der regionalen Umsteigepunkte (SPNV-Bus)
13	3	LT	"Stadt-Umland-Mobilitätsforum"
14	3		Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes
15	4		Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz entsteht
16	4		Parkraummanagement
17	4	LT	Lebenswerte und attraktive Quartiere
18	4		Wegweisung im Fuß- und Radverkehr
19	5	LT	Mobilitätsstationen für eine flexible Mobilität
20	5		Förderung von alternativen Antrieben
21	5		Schulisches Mobilitätsmanagement
22	5		Betriebliches Mobilitätsmanagement
23	5		Städtisches Mobilitätsmanagement
24	6		Stadtplanung und Verkehr zusammendenken
25	6		Weiterentwicklung des Busverkehrs/ flexibles Mobilitätsangebot
26	6		Ein attraktives Radroutennetz entsteht
27	6	LT	Gestaltung von Fahrradstraßen "als Neumünsteraner Standard"
28	6	LT	Aufbau eines Fahrradverleihsystems

# Steckbrief Nr. 1

## Auswahl

### 1 Masterplan Mobilität Neumünster Steckbriefe

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten

**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünster's **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der **Nahmobilität** stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „**15-Minuten-Stadt**“

### Beschreibung und Ziel der Maßnahme

**In Neuplanungen und bei Umbauten werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen in vielfältiger und angemessener Weise beachtet, was die Daseinsvorsorge Aller beinhaltet.**

In Neumünster besteht im Zuge von Neuplanungen bereits ein gewisser baulicher Standard hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung. Zudem ist es ausgesprochenes Ziel der Stadt, dass alle Kreuzungen in Neumünster barrierefrei werden.

Im Fokus steht dabei die Verbesserung der Mobilität von Kindern, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Seniorinnen und Senioren – jedoch sind Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit stets als Verbesserungen für Alle und als Qualitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur zu sehen. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt sich auch daraus, dass die Umsetzung der Barrierefreiheit eine gesetzlich festgehaltene Pflichtaufgabe einer Kommune ist, wie bspw. der im Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene Umbau von Bus- und Bahnhofsteilen.

Die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums soll weiter intensiviert werden und als Ergänzung sollten auch an zukünftig wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes im „Altbestand“ Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchgeführt werden.

Dabei sollen auch die Voraussetzungen geschaffen werden, um bereits im Zuge von Unterhaltungsmaßnahmen Verbesserungen umzusetzen, etwa beim Absenken von Bordsteinen. Hierzu sind die verantwortlichen Akteure wie das TBZ sowie der Fachdienst Tiefbau und Grünflächen entsprechend zu sensibilisieren.

## Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zielt vor allem auf Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Schulen und Kitas, Altersheime sowie Zuwegungen zu öffentlichen Haltestellen) ab. Orientierung bieten dazu die Nahmobilitätskonzepte sowie die darin genannten Regelwerke zur barrierefreien Ausgestaltung der Infrastruktur. Folgende Themen sind hierbei von Bedeutung:

- Querungen (Umsetzung des Zwei -Sinne-Prinzips)
- Gehwege (Breite, Oberflächengestaltung und -qualität)
- Umgang mit Stadtmobiliar (Schilder, Werbetafeln, Außengastronomie oder Verkaufsstände im Gehbereich)
- Umgang mit Steigungen, Treppen und Rampen
- Leitsysteme, Beleuchtung, Beschilderung und Wegweisung (Durchgängigkeit, Verständlichkeit, Gestaltung)
- Sitzgelegenheiten (gestalterischer Mix, Zugänglichkeit, Räume ohne Konsumzwang) sowie
- Öffentliche Toiletten und Behinderten -WCs, Anforderungen Bus - und Bahnhofsteilen, Parken für Menschen mit Behinderungen und der Zugang zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften
- Bordsteinabsenkungsprogramm

### Bausteine

- Jährlicher Haushaltstitel für ein Bordsteinabsenkungs -/ Barrierefreiheitsprogramm, mit dem eigenständige, d.h. von anderweitig veranlassten Baumaßnahmen unabhängige Maßnahmen umgesetzt werden können.
- Personalkapazitäten des Ordnungsamts aufstocken zur Kontrolle ausreichender Gehwegbreiten beim Einsatz von Stadtmobiliar etc.
- Bereitstellung von Mitteln für die barrierefreie Umgestaltung von 2 -3 Kreuzungen pro Jahr

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig angehen, verstetigen



### Kosten



Bordsteinabsenkungsprogramm: ca. 50.000 -60.000 € pro Jahr

Mögliche Förderung über: Förderprogramm „IKK -Barrierearme Stadt“ der KfW

### Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: Polizei, FD Technisches Betriebszentrum, Kommunaler Beirat für Menschen mit Behinderung/ Behindertenbeauftragte/r

### Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Querungen (Umsetzung des Zwei -Sinne-Prinzips) Gehwege (Breite, Oberflächengestaltung und -qualität)

### Verstetigung durch Fußverkehrs-Checks

Die Notwendigkeit, den öffentlichen Raum möglichst barrierearm, bestenfalls barrierefrei auszugestalten wird eine Daueraufgabe in den kommenden Jahren sein.

Regelmäßig stattfindende Spaziergänge in Stadtteilen und Quartieren sollen dabei verstetigt werden, um sich regelmäßig ein Bild von aktuellen Problemen und Fragestellungen zu machen. So können laufend gemeinsam mit der Öffentlichkeit kurz- und mittelfristige Handlungsnotwendigkeiten identifiziert werden.

# Steckbrief Nr. 7

## Auswahl

7 Masterplan Mobilität Neumünster Steckbriefe

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive <b>Mobilität</b> für alle	Stadt- und <b>Straßenräume</b> lebenswert, sicher und fair gestalten
<b>Erreichbarkeit</b> des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken	Neumünster's <b>Stadtteilstrukturen</b> durch Förderung der <b>Nahmobilität</b> stärken
Neumünster bietet bis 2035 <b>klimaneutrale Mobilität</b>	Neumünster wird „ <b>15-Minuten-Stadt</b> “

## Innenstadt: Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität erhöhen

### Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Die Erreichbarkeit der Neumünsteraner Innenstadt ist einerseits für alle Neumünsteranerinnen und Neumünsteraner als auch für die Besucherinnen und Besucher aus dem Umland von großer Bedeutung. Gleichwohl hat sich in den letzten Jahren eine Diskussion entwickelt, wie gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten v.a. auf dem Großflecken erhöht werden können und der Kfz-Verkehr vertraglich abgewickelt werden kann. Heute ist es v.a. für zu Fuß Gehendeschwierig am Großflecken sicher die Straßenseite zu wechseln. Auch finden aufgrund der Kurzzeitparkplätze häufig Parkvorgänge statt und führen in Kombination mit den Busverkehren zu unübersichtlicher Situation für alle Verkehrsteilnehmenden. Mithilfe eines Verkehrsmodells wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung in der Innenstadt im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit und ihre Auswirkungen betrachtet und bewertet.



### Bausteine

Zunächst wurden folgende zwei Varianten untersucht und bewertet: Variante „Großflecken als verkehrsberuhigter Bereich mit Mischverkehrsfläche“ und Variante „Großflecken als Einbahnstraße“. Im Ergebnis zeigt sich bei beiden Varianten, dass

- zwar eine weitere, allerdings begrenzte Verkehrsentslastung des Großflecken möglich ist,
- mit beiden Varianten nur eine sehr bedingte Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden kann,
- gleichzeitig jedoch erhebliche zusätzliche und unverträgliche Verkehrsbelastungen auf Nebenstraßen zu erwarten sind.

**Aufgrund dieser Punkte stellen sich diese zwei Varianten aus verkehrlicher Sicht als nicht vorteilhaft dar und sollten nicht weiterverfolgt werden.**

Darüber hinaus wurde eine vollständige und dauerhafte Sperrung des Großflecken für den Kfz-Durchgangsverkehr sowie die Varianten „Nur zeitweise Sperrung des Großflecken“ und „Weitere Verkehrsberuhigung und/oder Durchfahrtspernung durch die Marienstraße“ untersucht. Die Ergebnisse der Variantenbetrachtungen zeigen, dass

- eine wirksame Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Großflecken für Kund/innen und Besucherinnen und Besucher der Innenstadt nur mit einer Sperrung des Großflecken für den Durchgangsverkehr erreicht werden kann.
- Verkehrsverlagerungen auf das angrenzende Nebenstraßennetz sowie etwaige negative Auswirkungen auf den Lieferverkehr sowie Ver- und Entsorgungsverkehr durch eine tageszeitlich begrenzte Sperrung reduziert werden können.
- eine Anpassung des Parkleitsystems erforderlich ist, um Umfahrungen des Großflecken durch das Nebenstraßennetz zu reduzieren.

**Ausgehend von den im Rahmen des Masterplans durchgeführten Analysen, stellt sich eine tageszeitlich begrenzte Sperrung des Großflecken für den Kfz - Durchgangsverkehr als verkehrlich sinnvolle und umsetzbare Lösung dar, die im weiteren Prozess mit den entsprechenden Akteur/innen vertieft werden sollte.**

### Priorisierung



### Umsetzungshorizont mittelfristig



### Besondere Umweltwirkung



### Kosten



Änderung der Verkehrsführung (z.B. tageszeitlich begrenzte Sperrung des Großflecken) ist kostengünstig und sollte durch kostengünstige, temporäre Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität begleitet werden.

„Große Lösung“ inkl. städtebauliche Umplanung des Bereichs Großflecken mit Aufwertung der Aufenthaltsqualität ist deutlich teurer und bedarf diverser Vorplanungen und Beteiligungen.

### Wer macht was?

Koordination: FD Tiefbau und Grünflächen, FD Stadtplanung und Stadtentwicklung

weitere Akteur/innen: LBV.SH, Gewerbetreibende

### Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen  
Parkraummanagement

## Steckbrief Nr. 13

## Auswahl

13 Masterplan Mobilität Neumünster  
SteckbriefeSichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alleStadt- und **Straßenräume** lebenswert, sicher und fair gestalten**Erreichbarkeit** des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärkenNeumünsters **Stadtteilstrukturen** durch Förderung der **Nahmobilität** stärkenNeumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

**Beschreibung und Ziel der Maßnahme**

Verkehr hört nicht an der Stadtgrenze auf – im Gegenteil: Neumünster nimmt als Oberzentrum eine wichtige Rolle als Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Erledigungsort ein. Viele Bewohnerinnen und Bewohner aus den angrenzenden Gemeinden pendeln in die Stadt oder fahren zum Einkaufen oder zu Freizeitzielen nach Neumünster. Dabei findet ein Großteil der Stadt-Umland-Wege mit dem privaten Auto statt. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität müssen die Angebote des Umweltverbundes, d.h. insbesondere des ÖPNV und Radverkehrs auf regionaler Ebene deutlich attraktiver und flexibler gestaltet werden.

Daher ist eine enge Kooperation und Abstimmung zwischen Neumünster und ihren Umlandgemeinden und Kreisen anstrebenswert.

Ziel des Stadt-Umland-Mobilitätsforums ist der stete/regelmäßige Austausch über aktuelle Verkehrsthemen und strategische Fragen bezüglich der zukünftigen Mobilität („Wo wollen wir hin?“).

Bestehende Strukturen aus der vorhandenen Stadt-Umland-Kooperation (Regionalkonferenz) können genutzt werden.

## „Stadt-Umland-Mobilitätsforum“

**Bausteine**

Denkbar sind themenspezifische Foren, beispielsweise zum ÖPNV; regionalen Radrouten oder auch zu Thema kooperative Stadtplanung und Anstellungspolitik.

Für eine koordinierte Stadt-Umland-Kooperation kann das Abschließen bzw. gemeinsame Aufstellen von Leitzielen und -fragen hilfreich sein (z.B. in Form einer Kooperationsvereinbarung).

Folgende Fragestellungen sollten in dem Forum betrachtet werden:

- Wie lassen sich die Hürden interkommunaler Kooperation überwinden?
- Wie kann der ÖPNV zwischen Neumünster und den angrenzenden Kommunen attraktiver, zuverlässiger und flexibler gestaltet werden?
- Wie können Regional- und Stadtverkehr stärker vernetzt und ggf. in Teilen auch integriert werden?
- Welche regionalen Radrouten sollen gestärkt werden?
- Gibt es Verbindungen mit Radschnellweg -Potential?

**Weg in die Umsetzung:**

1 bis 2x jährlich stattfindende Treffen auf Ebene der Fachbereichsleiter/innen bzw. Bürgermeister/innen

Klärung des Personenkreises/Teilnehmendenkreises (vgl. relevante Akteurinnen und Akteure)

Die Stadt Neumünster koordiniert das „Stadt-Umland-Mobilitätsforum“. Die Treffen können wechselnd an unterschiedlichen Standorten stattfinden, um einen Fokus auf bestimmte Situationen und Problemfelder vor Ort zu legen.

**Priorisierung****Umsetzungshorizont**

kurzfristig angehen, verstetigen

**Kosten**

jährliches Budget

**Wer macht was?**

Koordination: FD Zentrale Verwaltung und Personal

weitere Akteur/innen: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, Bürgermeister/innen bzw. Fachplanungsebene der angrenzende Gemeinden, Kreise, SWN

**good practices**

INZELL -Initiative München: <https://www.mvz-muenchen.de/mvz-und-service/die-mvz-gmbh/projekte/inzell-initiative/index.html>

SUM -Forum Wien -Umland: <https://www.stadt-umland.at/dialog/sum-forum>

# Steckbrief Nr. 17

## Auswahl

17 Masterplan Mobilität Neumünster  
Steckbriefe

Lebenswerte und attraktive Quartiere – Verkehrsberuhigung und Aufwertung

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive **Mobilität** für alle

Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten

Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken

Neumünster Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken

Neumünster bietet bis 2035 **klimaneutrale Mobilität**

Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

### Beschreibung und Ziel der Maßnahme

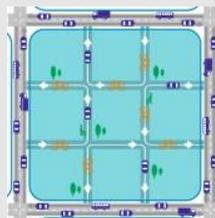
**In mehreren Stadtteilen sollen in Zukunft Bereiche entstehen, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen und quartiersfremde Durchgangsverkehre vermieden werden.**

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohnenden. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr im Zuge des Leitbildes der autogerechten Stadt sind viele Wohnstraßen sowohl optisch als auch funktional unattraktiv. Neumünster ist historisch durchaus gewachsen und weist starke Stadtteile auf, allerdings wird deren Gestaltung der Funktion als attraktive Lebensräume bislang nur unzureichend zurecht.

Aus diesen Gründen sollen Räume identifiziert und umgestaltet werden. Dabei gilt es, die identifizierten Räume hinsichtlich der Lebensqualität und Barrierefreiheit aufzuwerten und in ihnen Durchgangs- und Ausweichverkehre zu verhindern (z. B. mittels modaler Filter). Somit beschränkt sich die Ein- und Ausfahrt der Quartiere auf ausgewählte Orte. Gleichzeitig wird das zulässige Tempo reduziert und ggf. ehemals zulässige Fahrbeziehungen unterbunden, sodass vorrangig Anlieger-, Handwerks- und Lieferverkehre innerhalb der dann geschützteren Quartiersblöcke stattfinden. Auch die Zugänglichkeit für Einsatz- und Müllfahrzeuge bleibt unbeeinträchtigt.

### Bausteine

- Analyse u. Potenzialermittlung geeigneter Räume auf Grundlage des gutachterlichen Vorschlags
- Einbettung in Stadtteilkonzepte – Verknüpfung mit Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die identifizierten Quartiere unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche
  - Mögliche Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung: Fahrbahnmarkierung, Poller, Fahrradbügel, Modale Filter, Beschilderungskonzept, Diagonalsperren, Bodenschwellen/ -kissen, Belagwechsel, Fahrbahneinengungen, Micro Hubs
  - Mögliche Einzelmaßnahmen der Aufwertung: Begrünung, Stadtmobiliar, Spielgeräte, Aufenthaltsbereiche, niveaugleicher Ausbau, Verlagerung des Parkens in den privaten Raum oder gekennzeichnete Flächen
- Einbezug der Anliegenden und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, als eigenes Projekt oder als Verkehrsversuch
- Begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit: Erfolgskontrolle, Verkehrsüberwachung, Info -Materialien, Info-Veranstaltungen, Straßenfest
- Potenzielles Pilotprojekt in Form eines Verkehrsversuches: Vicelinviertel zwischen Bismarckstraße, Christianstraße, Kuhberg und Kieler Straße



### Priorisierung



### Umsetzungshorizont



### Besondere Umweltwirkung



### Kosten



erhöhte Personalintensität



### Wer macht was?

Koordination: FD Stadtplanung und Stadtentwicklung, FD Tiefbau und Grünflächen

weitere Akteur/innen: lokale Initiativen, Polizei, Feuerwehr, Ver- und Entsorgung, Schulen, Unternehmen/Betriebe/ Einzelhandel

### Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Temporeduzierung, Bewohnerparken  
Micro Hubs, Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Spielgeräte, Begrünung etc.

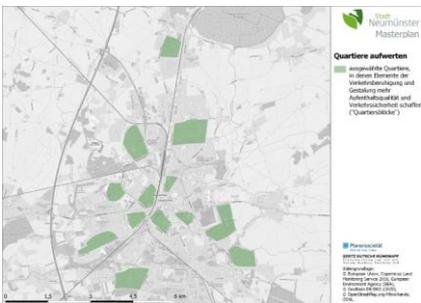
### good practices

„Circulation Plan“ von Gent, „Superblocks“ von Barcelona

### Es wird konkret

Die Stadt könnte alle zwei Jahre ein Wohnquartier lebenswerter gestalten. Dafür sollte zunächst ein Stadtteilrahmenplan aufgestellt werden. Dieser kann dann konkrete Aussagen zur verkehrlichen Erschließung, verkehrsberuhigenden Maßnahmen und weiteren Elementen der Straßenraumgestaltung und Aufwertung beinhalten. Darüber hinaus möchte die Stadt Neumünster Aktive und Initiativen bei der Etablierung von neuen Ideen oder Verkehrsversuchen/Reallaboren unterstützen.

17 Masterplan Mobilität Neumünster Steckbriefe Lebenswerte und attraktive Quartiere – Verkehrsberuhigung und Aufwertung



# Steckbrief Nr. 20

## Auswahl

20 Masterplan Mobilität Neumünster  
Steckbriefe

### Förderung von alternativen Antrieben

Sichere, bedarfsgerechte und attraktive <b>Mobilität</b> für alle	Stadt- und <b>Straßenräume</b> lebenswert, sicher und fair gestalten
<b>Erreichbarkeit</b> des Oberzentrums Neumünster erhalten & stärken	Neumünster's <b>Stadtteilstrukturen</b> durch Förderung der <b>Mobilität</b> stärken
Neumünster bietet bis 2035 <b>klimaneutrale Mobilität</b>	Neumünster wird „15-Minuten-Stadt“

#### Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist ein deutlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur für Kfz & E-Räder sowie der Unterstützung und Etablierung von alternativen Antrieben.

Für eine flächendeckende Grundversorgung müssen einerseits Lademöglichkeiten sowohl für Besuchende, Handwerker etc. als auch zusätzliche Anreize für Ladevorrichtungen auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden. Hinzu kommen Standorte an hoch frequentierten/nachfragestarken Orten des Stadt-Umland-Verkehrs sowie Fernverkehrs.

Dabei gibt die Stadt Neumünster die Strategie und den Rahmen für den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur vor, während die Umsetzung durch die SWN oder ggf. auch andere privatwirtschaftliche Betreiber erfolgt. Parallel kann die Stadt ihren eigenen Fuhrpark umstellen und die SWN die Stadtbusflotte elektrifizieren.

#### Bausteine

Neumünster setzt sich aktiv für die Nutzung von alternativen Antrieben ein und geht mit gutem Beispiel voran:

- Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum wird flächendeckend ausgebaut (inkl. Angebote für Lieferverkehre, EBikes etc.).
- dafür wird ein E-Ladesäulenkonzept aufgestellt
- die Stadtbusflotte wird elektrifiziert
- der städtische Fuhrpark wird mit EFahrzeugen ausgestattet
- Grüner-Wasserstoff-Tankstelle im IG-Süd für Lkws
- Bestehende Tankstellenstandorte werden bei Eignung des Standorts planungsrechtlich gesichert, um als zentrale Versorgungspunkte für Ladestationen bzw. für Grünen Wasserstoff oder EFuels genutzt werden zu können.

#### Weg in die Umsetzung:

Abstimmung mit SWN zu aktuellem Ladesäulenkonzept

#### Priorisierung



#### Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig



#### Besondere Umweltwirkung



#### Kosten



#### Wer macht was?

Koordination: FD Umwelt und Bauaufsicht

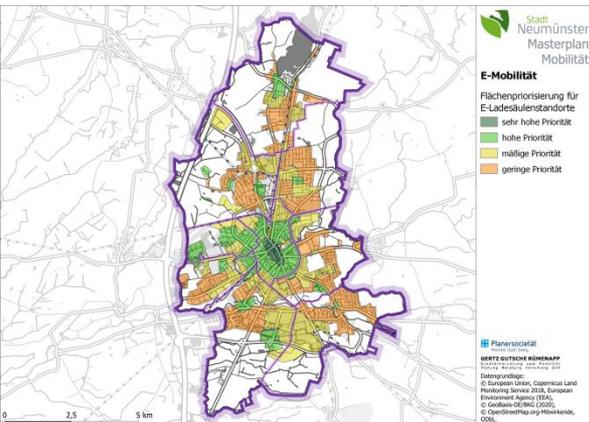
weitere Akteur/innen: SWN, Unternehmen, Private

#### Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Mobilitätsstationen, betriebliches Mobilitätsmanagement

#### Hinweis

Eine Antriebswende durch klimaneutrale und emissionsfreie Fahrzeuge ist ein zentraler, aber nicht ausreichender Baustein für die Verkehrswende. Elektroautos fahren lokal emissionsfrei und reduzieren so die NOx- und Feinstaubemissionen sowie die Lärmbelastung. Gleichwohl produzieren auch Elektrofahrzeuge Feinstaubemissionen durch Reifenabrieb und bei hohen Geschwindigkeiten Lärmemissionen durch Rollgeräusche. Auch entstehen bei der Produktion von E-Fahrzeugen circa doppelt so viele CO<sub>2</sub>-Emissionen als für die Produktion eines Verbrenners. Zudem benötigt auch ein E-Fahrzeug Parkraum und damit wertvolle Fläche z.B. im öffentlichen Straßenraum. Daher empfiehlt sich zwar die Umstellung und Förderung von alternativen Antrieben, gleichwohl sind weiterführende, regulierende Maßnahmen (wie hier im Masterplan beschrieben) erforderlich, um eine Verkehrswende zu erreichen.



# Austausch zu Steckbriefen

**Bei welchen Steckbriefen haben Sie Rückfragen oder sehen besonderen Diskussionsbedarf?**

## Ausblick – Wie geht es weiter bis zum Beschluss?

- Umsetzungskonzept wird noch bis zur Beschlussvorlage im September abgestimmt  
→ v.a. hinsichtlich der Prioritätensetzung weitreichender Austausch mit Diskussionsmöglichkeit
  - **HEUTE** 29.03.2023 PUA-Sondersitzung zum Masterplan Mobilität  
→ kein Beschluss, nur Austausch + Diskussion
  - Anfang Juli letzte Beiratssitzung  
→ Austausch und Diskussion der Prioritäten/Umsetzungskonzept
  - August 2023 Versand überarbeiteter Endbericht Masterplan Mobilität
  - ab Sept. 2023 Weitere Befassung im PUA und der Ratsversammlung  
→ Beschluss des Masterplans durch die Ratsversammlung

**Vielen Dank für den Austausch.**