

BERICHT

4. Regionaler Nahverkehrsplan der Stadt Neumünster - ENTWURF -

Auftraggeber/-in:

Stadt Neumünster
Fachdienst Stadtplanung und
Stadtentwicklung
Brachenfelder Str. 1-3
24534 Neumünster

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Stand: 23.11.2023

Dokumentinformationen

Kurztitel	4. RNVP der Stadt Neumünster
Auftraggeber/-in	Stadt Neumünster
Auftrags-Nr.	TC5000606
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Angebots-Nr.	202352060A
Autor/-in	Lic.rer.reg. Irene Burger
zuletzt gespeichert	23.11.2023

Inhalt

1	Rahmenbedingungen.....	7
1.1	Ziele der Stadt Neumünster	7
1.2	Rechtliche Grundlagen	7
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen	8
1.2.2	Bundesrecht	9
1.2.3	Landesrecht ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein (ÖPNVG).....	10
1.2.4	Saubere / energieeffiziente Straßenfahrzeuge	12
1.3	Weitere Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des RNVP	14
1.3.1	Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP).....	14
1.3.2	Masterplan Mobilität der Stadt Neumünster	14
2	Raumstruktur.....	18
2.1	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	18
2.2	Siedlungsplanung, Gewerbegebiete und Einzelhandel	21
2.3	Schulstandorte	23
3	ÖPNV-Angebot.....	26
3.1	Stadtverkehr	26
3.1.1	Stadtbuslinien.....	26
3.1.2	On-Demand-Angebot „Hin&Wech“	29
3.2	Regionalverkehr	33
3.3	Schienenverkehr	34
3.3.1	Fernverkehr	34
3.3.2	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	34
4	Nachfragepotenziale und Nachfrage im ÖPNV	35
4.1	Nachfragepotenziale und Entwicklungstendenzen	35
4.2	Modal-Split und Prämissen für eine Veränderung zugunsten des ÖPNV	36
4.3	ÖPNV-Nachfrage	38
5	Anforderungsprofil für den ÖPNV.....	40
5.1	Grundlage für die Direktvergabe.....	40
5.2	Erschließungs- und Angebotsqualität.....	40

5.2.1	Erschließungsstandard.....	40
5.2.2	Betriebszeiten / Verkehrszeiten	41
5.2.3	Beförderungszeiten und Umsteigenotwendigkeiten / Anschlüsse.....	42
5.2.4	Intermodale Verknüpfungspunkte (B+R/P+R)	43
5.3	Bedienqualität.....	44
5.3.1	Barrierefreier ÖPNV.....	44
5.3.1.1	Ausbau barrierefreier Haltestellen.....	44
5.3.1.2	Ausstattung der Haltestellen	47
5.3.2	Personalschulung zur Barrierefreiheit.....	50
5.3.3	Fahrzeuge im ÖPNV.....	50
5.3.3.1	Barrierefreie Fahrzeuge.....	50
5.3.3.2	Weitere Fahrzeugausstattung.....	51
5.3.3.3	Umsetzung der CVD /des SaubFahrzeugBeschG.....	54
5.3.4	Fahrgastinformation.....	54
5.3.5	Tarif und Vertrieb	55
5.3.6	Personal	56
5.4	Anforderungen an die On-Demand-Verkehre	56
6	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots.....	58
6.1	Umsetzungsbilanz des Sachstandes im 3. RNVP / Teilfortschreibung 2020 beschlossenen Maßnahmen	58
6.2	Maßnahmenprüfungen auf Basis der Analyseergebnisse.....	59
6.2.1	Analyse der Erschließung und der Angebotsqualität.....	59
6.2.2	Erschließung neuer Entwicklungsbereiche	60
6.2.3	Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit.....	62
6.3	Prüfaufträge aus dem Beteiligungsverfahren zum Masterplan Mobilität	63
6.4	Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots.....	65
6.5	Linienplanung zur Erreichung des Modal-Split-Ziels.....	67
6.6	Kostenübersicht der geplanten Maßnahmen	74
6.6.1	Planungen im Bereich der Tagzone West	74
6.6.2	Weitere Planungen	74
6.7	Buslinienführung in der Christianstraße.....	75
7	Definition eines Linienbündels / Organisation des ÖPNV	77

7.1	Netzcharakter	77
7.1.1	Stadtverkehr Neumünster	77
7.1.2	Netzdefinition	79
7.1.3	Integration On-Demand-Angebot „Hin&Wech“	80
7.1.4	Linien in der Stadt Neumünster ohne Integration in das Netz Stadtverkehr	81
8	Finanzierung	82
9	Anhang	84

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bilanz Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland	13
Tabelle 2:	Bevölkerung in den Stadtteilen 2021/2022	19
Tabelle 3:	Geplante oder in Umsetzung befindliche Wohngebiete	21
Tabelle 4:	Geplante oder in Umsetzung befindliche Industrie- und Gewerbegebiete	22
Tabelle 5:	Schulen und Schüler/innenzahlen in Neumünster	25
Tabelle 6:	Entwicklung der Grundschülerzahlen (Einschüler)	25
Tabelle 7:	Linien in Neumünster Fahrtenangebot Status quo (September 2023)	28
Tabelle 8:	Regionalbuslinien in Neumünster	33
Tabelle 9:	Modal-Split in Neumünster (Wege im Binnenverkehr der Stadt)	37
Tabelle 10:	Erschließungsstandards	41
Tabelle 11:	Verkehrs- und Betriebszeiten des Stadtverkehrs Neumünster	41
Tabelle 12:	Fahrzeugausstattung Busse (Standardlinienbusse und Gelenkbusse)	54
Tabelle 13:	Merkmal Mindestausstattung Kleinbus	54
Tabelle 14:	Merkmal Mindestausstattung On-Demand-Fahrzeuge	57
Tabelle 15:	Bilanz der Umsetzung der Teilfortschreibung des RNVP 2020	58
Tabelle 16:	Kosten, Defizit und Fahrgastwirkungen der weiteren Planungen	75
Tabelle 17:	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen - Kategorie und Priorität	89

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerung in den Stadtteilen 31.12.2022	18
Abbildung 2: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen 31.12.2022	20
Abbildung 3: Entwicklungsgebiete in Neumünster	23
Abbildung 4: Darstellung der Stadtverkehrslinien im Verkehrsmodell (Tagverkehr Stand Sept. 2023)	29
Abbildung 5: Kategorisierung der Haltestellen - Vorgehen	46
Abbildung 6: Erschließung in Neumünster (Nord)	59
Abbildung 7: Erschließung in Neumünster (Süd)	60
Abbildung 8: Erschließung des ehem. AEG-Geländes	61
Abbildung 9: Mangelnde Erschließung der Scholtz-Kaserne	61
Abbildung 10: Beförderungszeiten zum Hbf/ZOB	62
Abbildung 11: Tagzone (blau schraffiert) im Westen der Stadt und geplante Linienführungen	66
Abbildung 12: Linienweg neue Linie 8a	71

1 Rahmenbedingungen

1.1 Ziele der Stadt Neumünster

Die kreisfreie Stadt Neumünster ist Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und in dieser Funktion zuständig für die Neuaufstellung des 4. Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) der Stadt Neumünster.

Die Aufstellung des 4. RNVP ist im Gesamtkontext des Masterplans Mobilität zu betrachten, der im September 2023 beschlossen wurde. Dieser gibt Oberziele für die Entwicklung der Mobilität in Neumünster für die kommenden 10 bis 15 Jahre vor. Die Aussagen des Masterplans Mobilität, die den öffentlichen Stadtverkehr betreffen, beschränken sich auf ausgewählte Anregungen hinsichtlich möglicher Handlungsfelder, die teilweise nicht Inhalt des RNVP sind.

Als konkrete Zielvorgabe enthält der Masterplan Mobilität aber die Aussage, dass der Modal Split-Anteil des ÖPNV verdoppelt werden soll (aktuell: ca. 4%; SrV 2018). Dies bedeutet unter der Annahme, dass die Anzahl der Gesamtwege der Verkehrsteilnehmer in Neumünster sich nicht ändert, eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen, die heute bei ca. 9.700 täglichen Fahrgästen liegen (Montag-Freitag), auf nahezu 20.000 tägliche Fahrgäste.

Im RNVP sind daher Maßnahmen aufzuzeigen, die eine entsprechende Verkehrswende unterstützen. Der Modal Split lässt sich nur im Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsmittel beeinflussen.

Eine wichtige Entwicklung des ÖPNV in Neumünster ist das 2020 eingeführte und seitdem in mehreren Schritten erweiterte On-Demand-Angebot „Hin&Wech“, das weiter ausgebaut werden soll und daher einen wichtigen Part im RNVP einnimmt.

Der Stadtverkehr Neumünster wird vom städtischen Verkehrsunternehmen SWN Verkehr GmbH betrieben, das damit bis zum 31.12.2025 betraut ist. Eine Anschlussvergabe (als neuerliche Direktvergabe an das städtische Tochterunternehmen) ist von Seiten der Stadt Neumünster vorgesehen und wird parallel zur Erstellung des 4. RNVP vorbereitet. Die Vorabbekanntmachung, in der die Vergabeabsicht veröffentlicht werden muss, ist für den Zeitraum ab Juli 2024 vorgesehen. Als Grundlage soll der vorliegende 4. RNVP dienen.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Bei der Fortschreibung des RNVP sind rechtliche Anforderungen zu beachten.

Im Folgenden wird der für den RNVP maßgebliche Rechtsrahmen auf europäischer Ebene, Bundesebene und Landesebene im Überblick dargestellt.

1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen

Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden (in Deutschland die ÖPNV-Aufgabenträger) im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können. Ziel ist es, Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten. Die VO (EG) 1370/2007 gibt dafür den zuständigen Behörden Instrumente an die Hand, um den Betreibern von Verkehrsdiensten Ausgleichsleistungen und ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu gewähren.

Die Stadt Neumünster ist in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde für die Gewährleistung öffentlicher Personenverkehrsdienste nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007. Zur Sicherstellung der Erbringung des ÖPNV in ihrem Gebiet, hat sich die Stadt Neumünster zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages entschieden. Hierfür normiert die Verordnung vergabe- und beihilfenrechtliche Anforderungen und liefert die beihilfenrechtliche Legitimation für die öffentliche Finanzierung der Verkehrsdienste. Nach der VO (EG) 1370/2007 ist es der zuständigen Behörde unter anderem erlaubt, die Verkehrsdienste selbst zu erbringen oder durch einen internen Betreiber erbringen zu lassen.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EG) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Von besonderer Bedeutung im Zusammenhang mit dem RNVP ist dabei der neu eingefügte Art. 2a VO (EG) 1370/2007. Denn diese Vorschrift stellt eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“ her. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden geregelt werden, müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der RNVP kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der hiermit vorliegende 4. RNVP der Stadt Neumünster bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um. Sie definieren Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität der Verkehrsdienste, die von den zu betrauenden Betreibern im Stadtgebiet zu erfüllen sind.

1.2.2 Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBefG) regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen.

In § 8 Abs. 3 PBefG ist die Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger verankert.

Das PBefG wurde mit Wirkung zum 01.08.2021 novelliert. Es gab Anpassungen, die auch bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne relevant sind. Nach § 1a PBefG sind bei Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Zudem wurde mit dem Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG eine neue Verkehrsform des Linienverkehrs im ÖPNV eingeführt. Dies ist für die Stadt Neumünster und das dort eingesetzte On-Demand-System von besonderer Relevanz.

Die Stadt Neumünster ist nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Dazu definiert sie die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm konkretisiert die Stadt Neumünster die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgt gemäß § 8a PBefG durch Maßnahmen des Aufgabenträgers, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist. Hiernach ist die Stadt Neumünster in der Lage, öffentliche Dienstleistungsaufträge an Betreiber zu vergeben, um die Erbringung der Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen.

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Unter bestimmten Umständen können Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Das Gesetz stellt zudem Anforderungen an das Verfahren bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans:

- Vorhandene Verkehrsunternehmen sind frühzeitig zu beteiligen

- soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Weitergehende Regelungen überlässt § 8 Abs. 3 PBefG dem Landesrecht.

Verkehrsunternehmen benötigen vor Aufnahme eines Verkehrs eine Genehmigung durch die zuständige Genehmigungsbehörde. Der Nahverkehrsplan findet vor allem nach § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG Berücksichtigung. Nach dieser Vorschrift kann die Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag versagen, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht. Nach § 13 Abs. 2a PBefG kann zudem bei einer wesentlichen Abweichung von einer Anforderung aus einer Vorabbekanntmachung ein Genehmigungsantrag versagt werden.

Die ausreichende Verkehrsbedienung konkretisiert der Nahverkehrsplan. Von entscheidender Bedeutung ist zudem die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d PBefG, wonach eine Linienverkehrsgenehmigung versagt werden kann, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Der Nahverkehrsplan ist damit auch ein Steuerungsinstrument der Stadt, um eine beabsichtigte Vergabe von Verkehrsdiensten an einen Betreiber personenbeförderungsrechtlich abzusichern. Damit die Genehmigungsbehörde die Vereinbarkeit der beantragten Verkehre mit dem Nahverkehrsplan prüfen kann, sind entsprechend konkrete Aussagen erforderlich.

Ferner sind gemäß § 13 Abs. 2b die Festlegungen des Nahverkehrsplans bei der Bewerberauswahl im sogenannten Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen zu berücksichtigen.

1.2.3 Landesrecht ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein (ÖPNVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) trat am 26. Juni 1995 in Kraft. Es besagt: „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ (§1).

In §1 (2) ist ausgeführt: „Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen nach Möglichkeit zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden. Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“

Neben der Festlegung der kreisfreien Städte und Kreise als Aufgabenträger für den ÖPNV werden für die Ausgestaltung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) im § 5 ÖPNVG folgende Leitlinien festgelegt:

(2) Der RNVP muss mindestens Aussagen zu folgenden Punkten enthalten:

1. verkehrspolitische Ziele;
2. Bestand des gesamten ÖPNV-Netzes und zukünftige Entwicklung des übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren;
3. Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen;
4. Bestand und zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens;
5. zukünftige Anforderungen an
 - a) Fahrzeuge,
 - b) bauliche Anlagen,
 - c) Fahrpläne,
 - d) Linienführungen,
 - e) Serviceleistungen,
 - f) Tarifstrukturen;
 - g) Barrierefreiheit
6. Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung;
7. Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel;
8. Investitionsplanung für die öffentliche Infrastruktur im übrigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsmittel;
9. Finanzierungsrahmen;
10. Organisation.

Bei der Aufstellung des RNVP sollen alle Verkehrsunternehmen bei allen Verfahrensschritten mitwirken. Zu beteiligen sind darüber hinaus die Straßenbaulastträger, die Industrie- und Handelskammer, die Fachverbände der Verkehrsunternehmen, Fachgewerkschaften, Fahrgastverbände und Umweltverbände, der Fremdenverkehrsverband sowie Interessenvertretungen von Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, Berufstätigen, Frauen, alten

Menschen und behinderte Menschen. Über die Art und den Umfang der Beteiligung sowie die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der jeweilige Aufgabenträger.

Der RNVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen oder fortzuschreiben. Die Investitionsplanung ist jährlich fortzuschreiben.

1.2.4 Saubere / energieeffiziente Straßenfahrzeuge

Die Europäische Union führte im Jahr 2019 mit der Clean Vehicles Directive (CVD) neue Mindeststandards für die öffentliche Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Straßenfahrzeugen ein. Mit der nationalen Umsetzung der Vorgaben der CVD im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) stehen Bund, Länder und Kommunen seit August 2021 vor der gesetzlichen Verpflichtung, konkrete Quoten für die Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge zu erreichen.

Durch die Clean Vehicles Directive besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 02. August 2021 eingeleitet wurde.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen M1¹ und M2², die den Grenzwert für CO₂-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3³ gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh oder weniger als 1 g CO₂/km ausstößt“ (CVD Artikel 4 (5)).

¹ Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

² Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

³ Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

	Fahrzeugklassen M ₁ und M ₂		Busse (Fahrzeugklasse M ₃)	
	bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 31.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %

Tabelle 1: Bilanz Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen, bezogen auf Deutschland

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Einhaltung der Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG wurde vom Bund an die Bundesländer übertragen, so dass diese prinzipiell bestimmen, wie die Quoten im jeweiligen Bundesland erfüllt werden müssen. Neben der kleinteiligen Betrachtung auf Linienbündel-ebene oder sogar je Beschaffungsvorgang sind z. B. auch Zielsetzungen für größere Organisationsebenen denkbar, wie Regierungsbezirke oder Landkreise. Für den ÖPNV ist deswegen derzeit eine „Branchenvereinbarung“ in Erarbeitung, mit der die Erfüllung der Quoten im ÖPNV entweder auf der Ebene des jeweiligen Landes oder als gemeinsames Mindestziel zwischen den Ländern sichergestellt werden soll. Einen entsprechenden Entwurf haben die Bundesländer (mit Ausnahme von Berlin und Baden-Württemberg) im Februar 2023 unterzeichnet.

Eine solche Vereinbarung hilft, die Antriebswende effizienter und kostengünstiger durchzuführen, da auf diese Weise zuerst die leichter umzustellenden Verkehre mit emissionsarmen bzw. -freien Antrieben ausgerüstet werden können. Hierbei ist davon auszugehen, dass Stadtverkehre eher in der Lage sind, die Antriebswende umzusetzen. Zum einen sind die - verglichen mit dem Regionalbusverkehr - eher kürzeren Linienwege geeigneter für den Einsatz batterieelektrischer Busse. Außerdem kann die Einrichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur an zentralen Haltestellen, Betriebshöfen oder auch Endhaltestellen durch die dichtere städtische Bedienung besser genutzt werden. Da sich in einem Stadtbusverkehr der Linienbetrieb und die Infrastruktur in der Regel langfristig in einer Hand befinden, ist die Frage der Einrichtung der Infrastruktur leichter zu lösen als im Regionalverkehr.

1.3 Weitere Rahmenbedingungen für die Fortschreibung des RNVP

1.3.1 Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP)

Der Landesweite Nahverkehrsplan⁴ ist vorwiegend für Projekte des SPNV zuständig und zeigt hier die Strategie des Landes Schleswig-Holstein auf.

Zentrale Ziele sind eine Nachfragesteigerung, Pünktlichkeit und Qualität zu verbessern und der Ausbau der Barrierefreiheit mit einem verbesserten Zugang zum ÖPNV. Außerdem soll der ÖPNV klimaneutral werden.

Maßnahmen für Neumünster **bis Ende 2026** sind insbesondere:

- Die Modernisierung des Bahnhofs Neumünster
- Stammstrecke Kaltenkirchen-Neumünster Angebot: Verdichtung zu einem Schnell-Langsam-Konzept durch Einsatz einer zusätzlichen Regional-Express-Linie Nordstedt - Neumünster (später auch bis Kiel)

Als Maßnahmen für Neumünster **ab 2027** sind vorgesehen:

- Ausbau der Bahnstrecke Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe zur Stärkung der Resilienz der Bahnverbindung nach Hamburg und zur Ermöglichung eines direkten RE Kiel - Bad Segeberg - Bad Oldesloe - Ahrensburg - Hamburg mit vielen neuen umsteigefreien Verbindungen von und nach Neumünster.
- Reaktivierung der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg (unter Finanzierungsvorbehalt)
- Möglichen Ausbau einer S-Bahn Kiel mit neuem Halt in Tungendorf
- Beschleunigung und Taktverdichtung zwischen Neumünster und Heide

1.3.2 Masterplan Mobilität der Stadt Neumünster

Der Masterplan Mobilität beschäftigt sich mit allen Mobilitätsangeboten und verweist in vielen Fragen des ÖPNV auf den RNVP.

Grundsätzliche Ziele, die genannt werden, sind eine Modal-Split-Änderung hin zu einer Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) für zwei Drittel aller Binnenwege in Neumünster bis zum Jahr 2035 und Nutzung des MIV nur noch für ein Drittel aller Binnenwege.

⁴ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus; Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027; Stand 30.11.2021

Für den ÖPNV wird dabei das Ziel ausgegeben, den Fahrgastanteil am Gesamtverkehr zu verdoppeln von 4 % auf 8 %, ausgehend von den Ergebnissen der SrV⁵ 2018. Hierzu siehe auch Ausführungen zum Modal Split unter Kapitel 4.2.

Des Weiteren soll bis 2035 eine klimaneutrale Mobilität erreicht sowie Neumünster eine 15-Minuten-Stadt werden, so dass die Grundversorgungseinrichtungen mit dem Umweltverbund innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein sollen. Darüber hinaus sollen aber auch die Stadtteile untereinander besser mit Fahrrad und ÖPNV erreichbar sein.

Für den ÖPNV wird eine Stärken-Schwächen-Analyse dargestellt. Die **Stärken des ÖPNV** werden wie folgt festgestellt:

- Gute Anbindung an den Schienenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und an Fernbuslinien
- Gute räumliche Erschließung des gesamten Stadtgebiets,
- An der Stadtstruktur ausgerichtete radial verlaufende Stadtbuslinien
- Attraktiver 20-Min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten
- Hin&Wech-Angebot im Stadtgebiet und Umlandgemeinden in den Randzeiten

Die festgestellten **Schwächen des ÖPNV** beruhen zum Teil auf den Ergebnissen des umfangreichen Beteiligungsverfahrens:

- Keine Tangentialverbindungen
- Unattraktive Taktüberlagerungen bzw. 40-Min-Takt in Teilbereichen
- Fehlende Abstimmung / Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbusverkehren
- Unattraktive Verknüpfung am Hauptbahnhof/ZOB (Vertaktung Bahn-Bus, weite Umsteigewege, Gestaltung/Ausstattung)
- Ausbaufähige Beschleunigung
- Viele Bahnübergänge (führen teilweise zu Stauungen)
- Keine bzw. nicht funktionierende digitale Anzeigen an Bushaltestellen

Auf die genannten Schwächen wird hier im RNVP bei der Bearbeitung der konkreten Anregungen zum Masterplan Mobilität eingegangen. Allerdings sind die genannten Schwachstellen eher auf von einzelnen Bürgern genannte Anliegen zurückzuführen als auf strukturelle Schwächen des ÖPNV als Mittel zur Beförderung bündelbarer Nachfragepotenziale.

⁵ Technische Universität Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“ Städtevergleich, März 2018 und MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR NEUMÜNSTER, November 2019

Es sei bereits hier angemerkt, dass die Bahnübergänge keine Schwäche des ÖPNV sind, sondern des Straßenbaus, die Auswirkungen betreffen sowohl den MIV als auch die Buslinien.

Hinsichtlich der **inter- und multimodalen Angebote** werden vor allem fehlende Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen moniert.

Maßnahmenvorschläge für den ÖPNV im Masterplan Mobilität

Entsprechend den Planungen im landesweiten Nahverkehrsplan werden folgende **neue Bahnhöfe** vorgesehen:

- Christianstraße
- Boostedter Straße / Kampstraße
- Rendsburger Straße
- Tungendorf / Stoverweg

Im Falle einer Umsetzung ist der städtische Busverkehr entsprechend anzupassen und ggf. Mobilitätsstationen und Anknüpfungspunkte für die On-Demand-Angebote zu planen. Doch aufgrund der umfangreich notwendigen Vorprüfungen, Planungen und Entscheidungen zu Finanzierungsfragen wird die Umsetzung erst im Zeitraum einer weiteren Fortschreibung dieses RNVP von Bedeutung sein.

Daher wird dieses Thema im RNVP nicht als schon zu berücksichtigende Planungsgrundlage betrachtet.

Von großem Einfluss auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV sind die Überlegungen zum Parkraummanagement. Grundsätzlich sind neben dem Pullfaktor „Verbesserung des ÖPNV-Angebots“ auch Pushfaktoren notwendig, um gewohnte Bahnen des Verkehrsverhaltens zu verlassen. Hierbei sind aus Sicht der erwünschten gesteigerten ÖPNV-Nachfrage Maßnahmen wie Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (kein kostenfreies Parken), Erhöhung der Parkgebühren im Straßenraum, Abbau von Gehwegparken zu begrüßen.

Der Steckbrief Nr. 25 widmet sich konkreten Maßnahmen im ÖPNV. Bausteine, die hier genannt werden, sind:

„Bausteine

Im Zuge der Neuaufstellung des regionalen Nahverkehrsplans sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Angebotsausweitung: Schwerpunkt auf Tangenten zur besseren Verknüpfung zwischen den Stadtteilen legen

- Einsatz von Minibussen in Stadtteilen (mehr Flexibilität)
- Angebotsverbesserung in Normalverkehrszeiten ⇒ Ausweitung Hin&Wech-Angebot (flexibles Bediensystem, gleichwohl Zugangshürden wie der ausschließliche Online-Ticket-Erwerb prüfen bzw. Alternativen eruieren)
- Einführung Stadtbustarif (sozial gerecht und zielgruppenspezifisch, Abbau von System-Zugangsbarrieren; perspektivisch: "Best Preis"-Tarif?)
- Tarifliche Maßnahmen zur Gewinnung von Neukunden: 49-Euro-Ticket
- Umstellung auf klimaneutrale Antriebe
- Anbindung und Verknüpfung Bus/Bahn an neuen Bahnhaltdepunkten in Form von Mobilitätsstationen (inkl. gutes P+R- und B+R-Angebot)
- Fahrradmitnahme von Bussen
- Busbevorrechtigung/ Umweltpuren
- Stadt- und Regionalverkehr besser vernetzen und auf gemeinsamen Strecken auch stärker integrieren

Weg in die Umsetzung: Neuaufstellung Regionaler Nahverkehrsplan 2023 / Deutliche Erhöhung des Haushaltsbudget für ÖPNV“

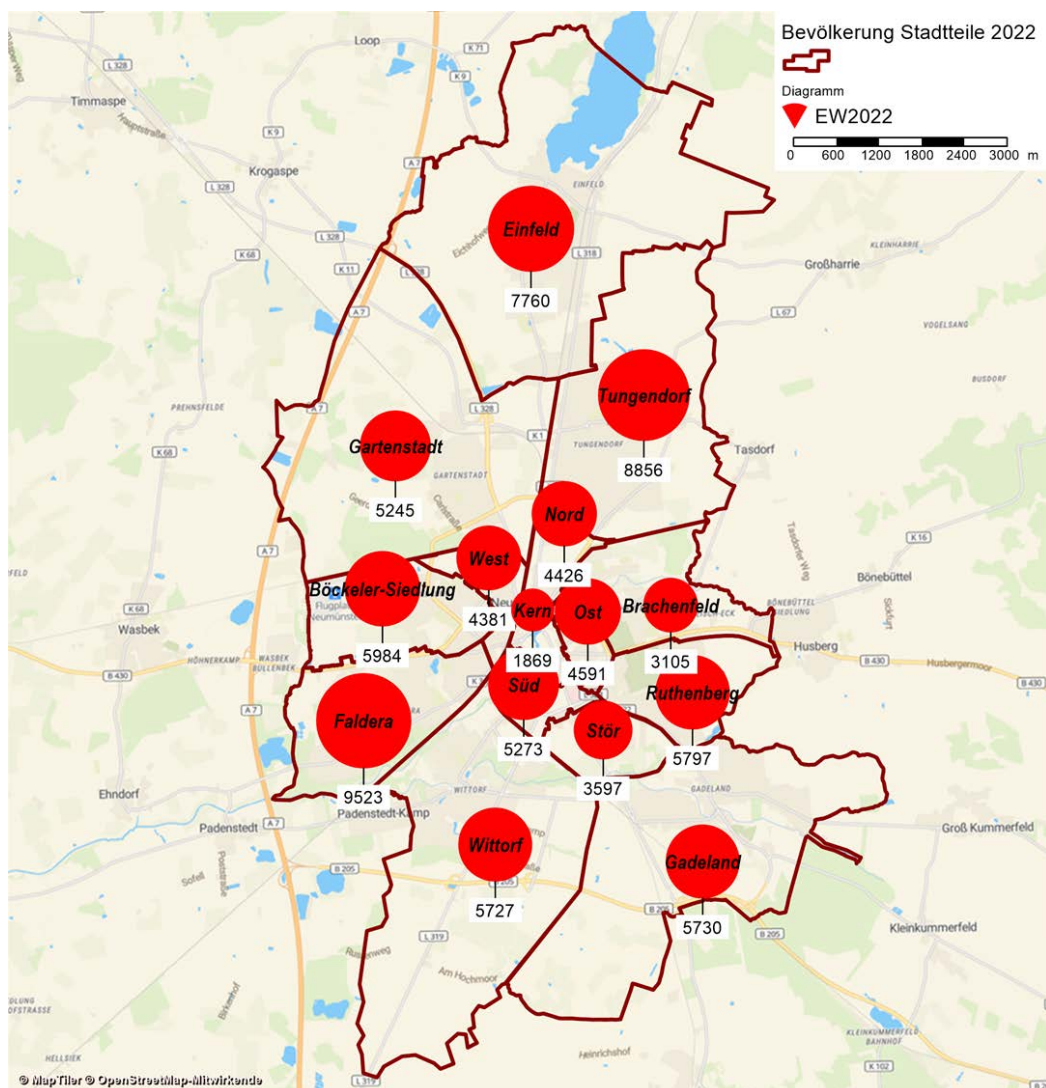
Die Punkte werden mit einer hohen Priorität und einem kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont gesehen mit Hinweis auf ihre gute CO2-Wirkung aber auch der hohen zu erwartenden Kosten.

2 Raumstruktur

2.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Zur Durchführung von Analysen zur Raumstruktur wurde bereits für den RNVP 2017 ein Verkehrsmodell erstellt, das hinsichtlich der Strukturdaten und der Fahrplanstände aller die Stadt Neumünster betreffenden Buslinien aktualisiert wurde. Es wurde der Fahrplanstand nach den Sommerferien 2023 aufgenommen und die Hin&Wech-Bediengebiete ergänzt.

Die statistischen Stadtteile von Neumünster wurden neu geordnet und auf 15 reduziert. Hier liegen Daten zur Bevölkerung vor. Die Einwohner der Stadtteile mit Stand 2022 sind in Abbildung 1 dargestellt.



Quelle: Stadt Neumünster, FD Haushalt und Finanzen, Abt. 20.1.03 Statistik, Darstellung PTV

Abbildung 1: Bevölkerung in den Stadtteilen 31.12.2022

Gegenüber den im Jahr 2016 ausgewiesenen Bevölkerungszahlen ergibt sich bis zum Jahr 2022 für die Gesamtstadt ein geringfügiger Rückgang um -0,2 % um insgesamt 124 Einwohner. Damit ist die Bevölkerungsentwicklung relativ konstant.

Für die einzelnen Stadtteile lassen sich aufgrund der geänderten Zuschnitte der Stadtteile Vergleiche nur zwischen 2021 und 2022 darstellen. Hier ergibt sich folgendes Ergebnis:

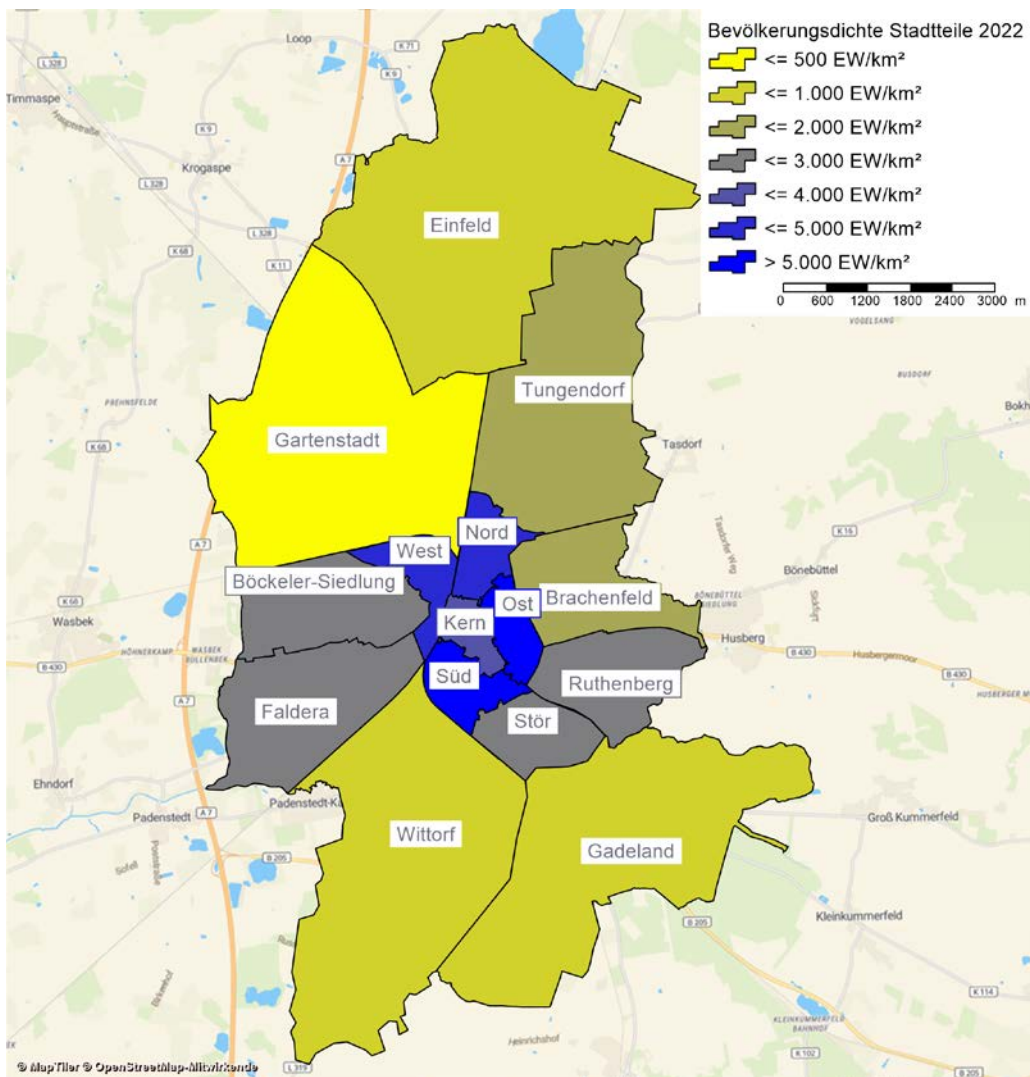
Stadtteil	2021	2022	Veränderung
Kern	1.841	1.869	1,5 %
Nord	4.227	4.426	4,7 %
Ost	4.547	4.591	1,0 %
Süd	5.160	5.273	2,2 %
West	4.317	4.381	1,5 %
Tungendorf	8.865	8.856	-0,1 %
Brachenfeld	3.006	3.105	3,3 %
Ruthenberg	5.773	5.797	0,4 %
Stör (mit EAE)	3.304	3.597	8,9 %
Gadeland	5.675	5.730	1,0 %
Wittorf	5.706	5.727	0,4 %
Faldera	9.540	9.523	-0,2 %
Böcklersiedlung	5.972	5.984	0,2 %
Gartenstadt	5.271	5.245	-0,5 %
Einfeld	7.672	7.760	1,1 %
Summe	80.876	81.864	1,2%

Tabelle 2: Bevölkerung in den Stadtteilen 2021/2022

Die Bevölkerungszahl der einzelnen Stadtteile ändert sich auch nur geringfügig. Einzige größere Änderung 2022 hat der Stadtteil Stör zu verzeichnen, weil dort die Erstaufnahmeeinrichtung für Asylsuchende der Stadt Neumünster verortet ist. Ansonsten ist vor allem der Stadtteil Nord um ca. 200 Einwohner angewachsen. Leichte Anstiege sind vor allem innenstadtnah zu verzeichnen, während die äußeren Stadtteile eher gleichbleiben oder leichte Rückgänge zu verzeichnen haben.

Bei der Bevölkerungsdichte (Abbildung 2) zeigt sich die hohe Einwohnerzahl vor allem in den flächenmäßig kleinen Innenstadt-Stadtteilen rund um den Kern, vor allem in den Stadtteilen Süd und Ost.

In den Stadtteilen Gartenstadt, Einfeld, Wittorf und Gadeland bedingen die großen unbebauten Flächen die niedrige Einwohnerdichte.



Quelle: Stadt Neumünster, eigene Berechnungen PTV

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen 31.12.2022

Aufgrund der Entwicklungen des demografischen Wandels mit der älter werdenden Bevölkerung ist das ÖPNV-Angebot im Sinne der Daseinsvorsorge auch bei geringfügig geänderten Bevölkerungszahlen von großer Bedeutung. Möglicherweise steigt damit auch das Fahrgastaufkommen geringfügig.

Entsprechend dem Wohnraumversorgungskonzept ist in den Jahren zwischen 2016 und 2035 mit einem Bevölkerungswachstum von 4,4 % zu rechnen.

Die weitere Entwicklung ist daher zu beobachten. Die Auswirkungen einer gegebenenfalls steigenden Bevölkerung für den ÖPNV schlägt sich zunächst in der Erschließungsnotwendigkeit neuer Wohngebiete nieder, grundsätzlich wird auch das Fahrgastaufkommen entsprechend steigen.

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Stadtteilen durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes ausgewertet, aus denen Grundlagedaten des Zensus 2011 für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt werden. Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden. Neuere Werte aus der Volkszählung 2021 liegen noch nicht vor.

2.2 Siedlungsplanung, Gewerbegebiete und Einzelhandel

Für folgende Flächen sind Baugebiete mit Wohnnutzung fest geplant oder bereits in der Entstehung (siehe Tabelle 3). Die Erschließung mit dem ÖPNV ist zu prüfen und ggf. zu planen.

BPlan/Gebiet/Lage	Nutzung	Wohneinheiten	Anmerkung
NR. 224 „Westlich Roschdohler Weg / nördlich Kreuzkamp“	Allgemeines Wohngebiet	100	
Nr. 95 "Grüner Weg"	Wohnquartier, Kindertagesstätte (60-80 Plätze)	180	
Nr. 181 "Fehmarnstraße"	Allgemeines Wohngebiet; Sozialstandort (Ärztehaus und/oder Lebenshilfe)	70	
Nr. 170 "Entwicklung Scholtz-Kaserne" (Störstraße)	Wohnquartier, Kindertagesstätte (6 Gruppen)	360	mit geplanter Mobilitätsstation und Bushaltestelle an der Störstraße
Nr. 175 "Ehemaliges AEG-Gelände" (Christianstraße/Berliner Platz/Goethestr./Th.-Storm-Str.)	Wohnquartier, Kindertagesstätte (130 Plätze), 4.000 qm Bürofläche	135	
Nr. 83 „Stock-Gelände - Rendsburger Straße - Ostteil“	Vorwiegend Gewerbe und Büroflächen, Pflegeheim	Max. 290	

Tabelle 3: Geplante oder in Umsetzung befindliche Wohngebiete

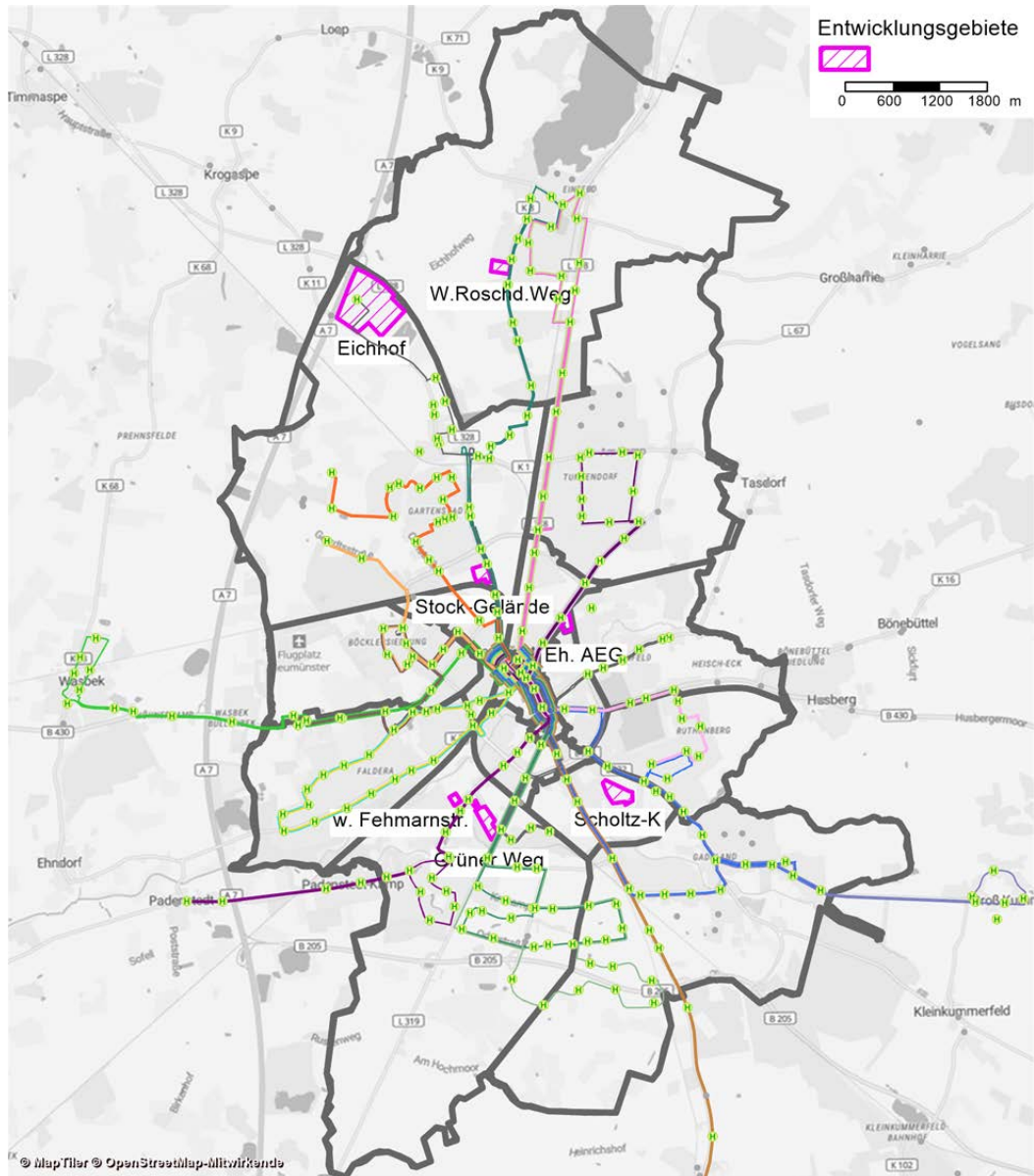
Darüber hinaus sind die in Tabelle 4 dargestellten Gewerbe- / Industriegebiete geplant. Das bereits bestehende Industriegebiet Eichhof wird durch die Buslinie 155 bereits erschlossen. Auf die geplante Verdoppelung der Arbeitsplätze wird entsprechend zu reagieren sein.

Das Stock-Gelände umfasst neben Büroflächen und Versorgungseinrichtungen auch Wohnnutzung, daher ist eine gute Erschließung mit dem ÖPNV zu prüfen.

BPlan/Gebiet/Lage	Nutzung	Arbeitsplätze
Nr. 177 "Industriegebiet Eichhof"	Industriegebiet	aktuell ca. 1.000 Arbeitsplätze; im Endausbau ca. 2.000 Arbeitsplätze (2024/2025)
Nr. 83 „Stock-Gelände - Rendsburger Straße - Ostteil“	Bürofläche 6.600 qm, Discountmarkt 1.400 qm, Pflegeheim	

Tabelle 4: Geplante oder in Umsetzung befindliche Industrie- und Gewerbegebiete

Die Lage aller Entwicklungsgebiete ist in Abbildung 3 dargestellt.



Quelle: Stadt Neumünster, Darstellung PTV
 Abbildung 3: Entwicklungsgebiete in Neumünster

2.3 Schulstandorte

Neumünster weist eine Vielzahl von Schulen auf (Tabelle 5) und hat damit eine wichtige Bedeutung als Schulstandort auch für das Umland. Dies spiegelt sich auch darin wider, dass mehr als ein Drittel der Schülerinnen und Schüler aus dem Umland in die Stadt kommt. Bei den Gymnasien sind dies fast die Hälfte der Schülerinnen und Schüler, bei den Berufsbildenden Schulen sogar fast zwei Drittel. Hierdurch entsteht ein bedeutender Teil der Nachfrage im ÖPNV, insbesondere auch für Regionalbusse aus dem Umland und für die Städtischen Verkehre ab dem Bahnhof.

Schulart/ Schulen (Schüler/ innen	davon auswärtige Schüler/innen	Anteil Auswärtige
Öffentliche Schulen			
Grundschulen			
Gartenstadtschule	267	1	<1 %
Grundschule an der Schwale	271	7	3 %
Grundschule Gadeland	322	2	<1 %
Grundschule Wittorf	268	16	6 %
Johann-Hinrich-Fehrs-Schule	306	2	<1 %
Mühlenhofschule	192	0	0 %
Pestalozzischule	248	3	1 %
Rudolf-Tonner-Schule	227	0	0 %
Timm-Kröger-Schule	263	2	<1 %
Vicelinschule	208	0	0 %
Grund- und Gemeinschaftsschule Einfeld	264	3	1 %
Hans-Böckler-Schule	101	1	<1 %
Gesamt:	2.937	37	1 %
Gemeinschaftsschulen			
Grund- und Gemeinschaftsschule Einfeld	404	21	5 %
Freiherr-vom-Stein-Schule	553	56	10 %
Hans-Böckler-Schule	437	44	10 %
Wilhelm-Tanck-Schule	361	12	3 %
Gemeinschaftsschule Neumünster-Brachenfeld	1151	264	23 %
Gemeinschaftsschule Faldera	764	151	20 %
Gesamt:	3.670	548	15 %
Gymnasien			
Alexander-von-Humboldt-Schule	1.039	697	67 %
Holstenschule	624	237	38 %
Immanuel-Kant-Schule	648	168	23 %
Klaus-Groth-Schule	781	283	36 %
Gesamt:	3.092	1.385	45 %
Förderzentren			
Gustav-Hansen-Schule (FSP L, SE, AU)	41	0	0 %
Fröbelschule (FSP G, L, KM)	139	0	0 %
Gesamt:	180	0	0 %

Schulart/ Schulen (Schüler/ innen	davon auswärtige Schüler/innen	Anteil Auswärtige
Berufsbildende Schulen			
Elly-Heuss-Knapp-Schule	2.238	1.464	65 %
Theodor-Litt-Schule	1.872	1.058	57 %
Walther-Lehmkuhl-Schule	2.450	1.561	64 %
Gesamt berufsbildende Schulen	6.560	4.083	62 %
Gesamtschülerzahl öffentliche Schulen	16.439	6.053	37 %
Freie Waldorfschule Neumünster	330	k.A.	k.A.
Quelle: Stadt Neumünster; (Stichtage: Allgemeinbildende Schulen: 16.09.2022 / Berufsbildende Schulen: 11.11.2022)			

Tabelle 5: Schulen und Schüler/innezzahlen in Neumünster

Die zu erwartende Entwicklung der Grundschülerzahlen, die sich aus den Geburtenzahlen ableitet, zeigt sich tendenziell mit einem geringen Rückgang, wo hier Veränderungen durch Wanderung nicht berücksichtigt sind (Tabelle 6).

Schuljahr	Einschüler	Diff ggü. 2023/24	Veränderung ggü. 2023/24
2023/24	720	0	0 %
2024/25	718	-2	0 %
2025/26	695	-25	-3 %
2026/27	707	-13	-2 %
2027/28	759	+ 39	5 %
2028/29	646	-74	-10 %
2029/30	674	-46	-6 %
Quelle: Stadt Neumünster, FD Haushalt und Finanzen, Abt. 20.1 Allgemeine Finanzwirtschaft AG Statistik			

Tabelle 6: Entwicklung der Grundschülerzahlen (Einschüler)

3 ÖPNV-Angebot

3.1 Stadtverkehr

Der Stadtverkehr Neumünster wird mit Buslinien betrieben, die über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) per Direktvergabe an die Stadtwerke Neumünster vergeben sind. In Umsetzung des RNVP Teilfortschreibung 2020 umfasst dieses Angebot inzwischen auch das gut angenommene On-Demand-System „Hin&Wech“.

3.1.1 Stadtbuslinien

Die Buslinien des Stadtverkehrs sind in Tabelle 6 mit ihrer Bedienung an den Verkehrstagen aufgelistet. Die meisten Linien verkehren getaktet und ganztägig am Werktag (Mo.-Fr. und Sa), jedoch in der Regel nicht mehr am Sonntag. Bei den Linien sind folgende Besonderheiten auffällig:

- Zur Bedienung einzelner Stadtteile ergänzen sich jeweils zwei Linien (Einfeld, Tungendorf, Gadeland/Groß Kummerfeld, Faldera und Wittorf / Industriegebiet Süd und Böcklersiedlung).
- Die Kleinbuslinien 177 und 199 sowie die Linie 155 ergänzen zu eingeschränkten Zeiten den Betrieb.
- Linie 13 verkehrt nur mit einzelnen Fahrten, die auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind.

Die Linien verkehren als Radiallinien mit dem Umsteigepunkt ZOB/Hauptbahnhof (Ausnahme Linie 13). Einige Linien werden in der Hauptverkehrszeit durch weitere Fahrten verdichtet.

Die Früh-/Spätverkehrslinien sowie das Angebot am Sonntag sind zugunsten des On-Demand-Angebots Hin&Wech entfallen.

Sonntags verkehren ausschließlich im Sommer, die Freizeitlinien S1 und S4 sowie an verkaufsoffenen Sonntagen die Linie 77 zum DOC.

Verkehrsleistung und Fahrzeuge⁶

Die Verkehrsleistung beträgt 2,0 Mio. Nutzkilometer pro Jahr, dabei wurden 2,7 Mio. Fahrgäste befördert.

⁶ Quelle: Homepage der SWN: <https://www.stadtwerke-neumuenster.de/verkehr/ueber-swn-verkehr> (Abruf am 15.11.2023)

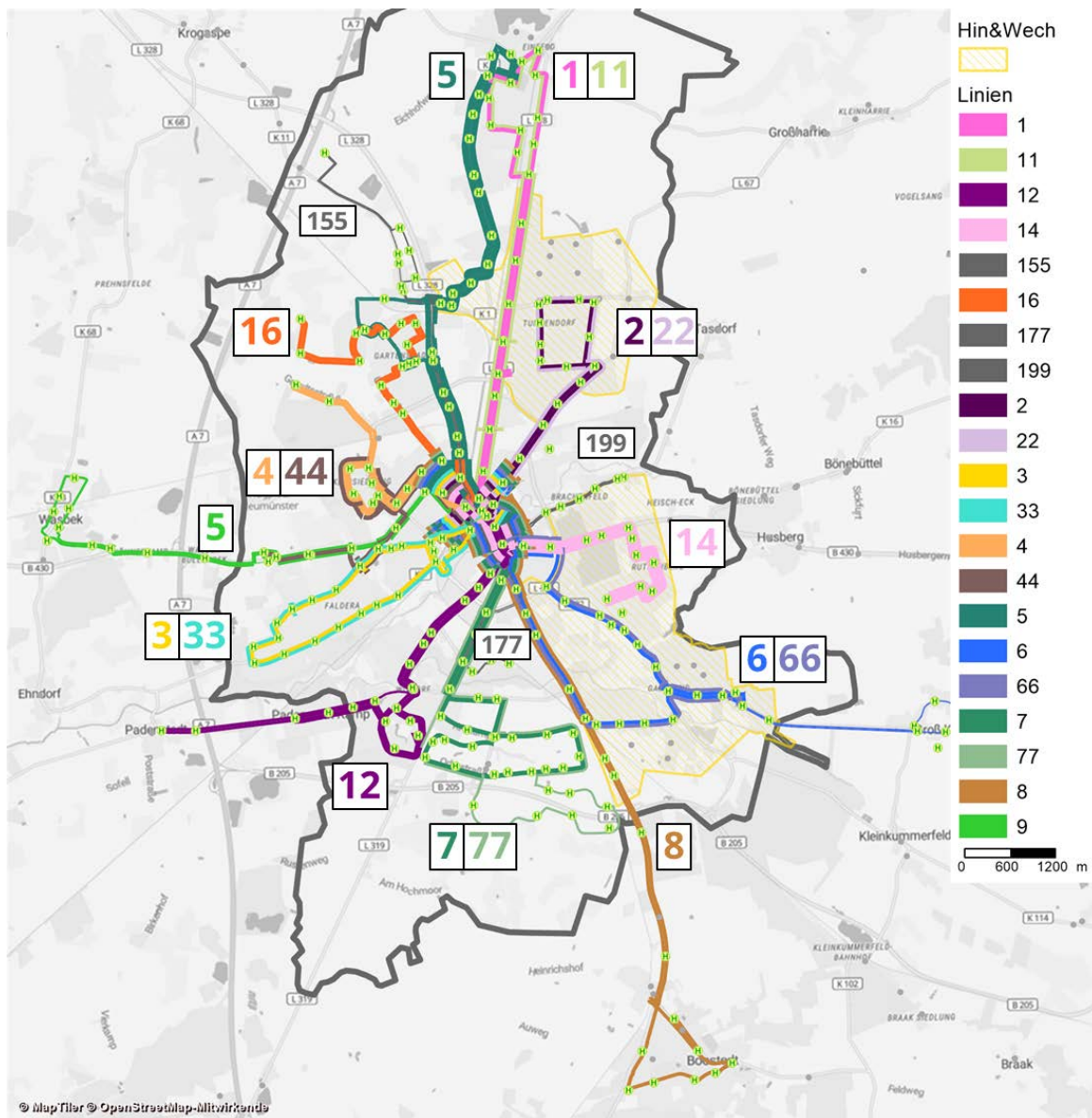
Die Leistung wird mit 32 Solobussen sowie 6 Gelenkbussen erbracht, die zu 100 % niederflurig sind. Außerdem sind 2 Sprinter-Kleinbusse mit Low-Entry-Einstieg im Einsatz. Die On-Demand-Leistung Hin&Wech wird mit 13 PKW, überwiegend E-Fahrzeuge, erbracht. Davon sind 5 Niederflurfahrzeuge, weitere 3 Fahrzeuge sind mit Rollstuhlrampe ausgestattet. (Stand November 2023).

Linie	Linienweg	Taktung		
		NVZ Montag-Freitag	NVZ Samstag	SVZ Sonntag
1	Hauptbahnhof - Kieler Straße - Einfeld über Hüttenkamp	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
11	Hauptbahnhof - Kieler Straße - Einfeld über Enenvelde			
12	Hauptbahnhof - Wittorf - Padenstedt	20-Min-Takt (unterbrochen)	30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
14	Hauptbahnhof - Ruthenberg	20-Min-Takt	30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
16	Hauptbahnhof - Gartenstadt - Klinik Hahnknüll	40-Min-Takt	30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
2	Hauptbahnhof - Hürsland - Tungendorf (- Graskamp)	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
22	Hauptbahnhof - Unterjörn (- Graskamp) - Tungendorf			
3	Hauptbahnhof - Ehndorfer Straße - Faldera	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
33	Hauptbahnhof - Wernershagener Weg - Faldera			
4	Hauptbahnhof - Böcklersiedlung - Tierpark	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
44	Hauptbahnhof - Böcklersiedlung - Freesencenter			
5	Hauptbahnhof - Holstenhallen (- Röntgenstraße) - Roschdohler Weg - Einfeld	20-Min-Takt (stündlich Umweg ü. Röntgenstr.)	30-Min-Takt (stündlich Umweg ü. Röntgenstr.)	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)

6	Hauptbahnhof - Gadeland über Segeberger Straße (- Groß Kummerfeld)	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
66	Hauptbahnhof - Gadeland über Boostedter Straße (- Groß Kummerfeld)			
7	Hauptbahnhof - Industriegebiet Süd über Altonaer Straße	Gemeinsam 20-Min-Takt	Gemeinsam 30-Min-Takt	Verkaufsoffene Sonntage 30-Min-Takt
77	Hauptbahnhof - Südbahnhof - Designer Outlet über Altonaer Straße			
8	Hauptbahnhof - Boostedt	30/60-Min-Takt	60-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
9	Hauptbahnhof - Wasbek	60-Min-Takt	60-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
155	Hauptbahnhof - Stover - Industriegebiet Nord/Eichhof	Nur HVZ	Keine Bedienung	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
177	Hauptbahnhof - Krankenhaus Störwiesen (Kleinbus)	6 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60- Min-Takt)	6 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60 Min-Takt)	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
199	Hauptbahnhof - Brachenfeld über Gerisch Park (Kleinbus)	60-Min-Takt zwischen 8 und 18 Uhr	7 Fahrten/Richtung zwischen 8 und 16 Uhr (60-/120- Min-Takt)	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
13	Tungendorf - Einfeld	Nur Schulfahrten		
Sommerbuslinie S1	ZOB - über Kieler Straße zum Einfeldsee - ZOB.	Keine Bus-Bedienung	Keine Bus-Bedienung	Fast durchgehend stündlich 10:00 - 17:00 Uhr April - September
Sommerbuslinie S4	ZOB - Bad am Stadtwald - Tierpark - Holstenhallen - ZOB	Keine Bus-Bedienung	Keine Bus-Bedienung	Stündlich 9:40 - 17:40 Uhr April - September

Tabelle 7: Linien in Neumünster Fahrtenangebot Status quo (September 2023)

Im Tagesverkehr bedienen die in Tabelle 7 dargestellten Linien die Stadt Neumünster. Sie sind auch in Abbildung 4 dargestellt.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 4: Darstellung der Stadtverkehrslinien im Verkehrsmodell (Tagverkehr Stand Sept. 2023)

3.1.2 On-Demand-Angebot „Hin&Wech“

Das Angebot „Hin&Wech“, als Linienbedarfsverkehr im Sinne des § 44 PBefG, nahm den Betrieb 2020 auf. Das PBefG definiert Verkehre dieser Art erst seit 2021 konkret.

Es ist in den ÖPNV integriert und unterliegt hinsichtlich seiner Genehmigung der Direktvergabe an die SWN. Entsprechend dem § 44 PBefG

- ist es ÖPNV-integriert und bietet die Möglichkeit zur Bündelung von Fahrtwünschen
- bestehen eine Bestellpflicht, eine Betriebspflicht und eine Beförderungspflicht
- muss das Angebot in den ÖPNV-Tarif integriert sein

- werden Zu- und Ausstiegspunkte definiert (virtuelle Haltestellen)
- besteht keine Rückkehrpflicht, darf also Fahrtwünsche nacheinander abarbeiten, ohne zum Standplatz zurückzukehren.

Der technische Ablauf wird wie folgt geregelt:

- Der Kunde fragt seine Fahrt an,
- Das System prüft, ob die Fahrt möglich ist und schickt dem Kunden im positiven Fall eine Bestätigung.
- Im Hintergrund ermittelt das System laufend, ob andere Fahrplananfragen mit der des Kunden kombinierbar sind und erstellt so eine effiziente Sammelfahrt.
- Als Haltestellen fungieren die Haltestellen der Buslinien und die virtuellen Haltestellen. Die virtuelle Haltestelle wird dem Kunden digital in der Buchungssapp angezeigt, im Straßenraum ist sie nicht durch einen Haltestellenmast gekennzeichnet. Im Regelfall sind dies Kreuzungen oder Straßenecken mit einer Haltemöglichkeit für ca. zwei Minuten. Eine Haustür-zu-Haustür-Bedienung ist nicht möglich.

Angebot 2020 und Entwicklung Folgejahre

Zunächst erfolgte eine Bedienung am Wochenende mit geringeren Bedienzeiten, dann wurde eine Ausweitung vorgenommen, da die Fahrgastzahlen kontinuierlich anstiegen trotz der Lockdowns während der Corona-Pandemie

- Ausweitungen erfolgten am Sonntag im Tagverkehr (bei Einstellung des Linienverkehrs am Sonntag)
- Am Samstag wurde der Linienbusverkehr auf die Betriebszeit 9:00-18:30 Uhr beschränkt
- Abends verkehrten seit 2020 bereits reduzierte Abendlinien und Sonntagslinien, die in der Folgezeit eingestellt wurden, da die Nutzung des On-Demand-Angebots bevorzugt wurde (inzwischen zugunsten Hin&Wech eingestellt).
- Das ausgedünnte Liniennetz in den Schwachlastzeiten führte zu Wünschen nach kürzeren Fahrzeiten und dichteren Takten, daher wurde auf On-Demand-Bedienung umgestellt.

Die Bevölkerung bewertet die Umstellung sehr gut. Nutzergruppen sind vor allem Jüngere aber auch ältere Personengruppen. Daher wurde zusätzlich ein analoges Bezahlsystem über Gutscheinkarten (Prepaid) eingeführt.

Seit 25.07.2021 sind auch die Umlandgemeinden Boostedt, Groß Kummerfeld, Padenstedt und Wasbek einbezogen.

Mindestens 50% des Hin&Wech-Fuhrparks besteht aus barrierefreien Fahrzeugen (Niederflurfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe). Diese sind gezielt in der App buchbar. Fahrgäste im Rollstuhl, mit Kinderwagen und Rollatoren können so mitgenommen werden.

Seit August 2022 sind auch telefonische Buchungen möglich, seit August 2023 steht die Hotline den Fahrgästen von Sonntag bis Freitag zwischen 08:00 und 20:00 Uhr zur Verfügung für telefonische Buchungen oder Fragen. Seit März 2023 sind zudem Vorbestellungen von Fahrten bis zu einer Woche im Voraus möglich.

Als Teil der Mobilitätswende, für die Ideen der NAH.SH zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen entwickelt wurden, wurden erste Schritte mit der Einführung des Angebots Hin&Wech verwirklicht. Mit Hin&Wech ist am Wochenende zwischen Samstag 18:30 und Sonntag um Mitternacht inzwischen ein Angebot rund um die Uhr gegeben. Eine Umstellung auf E-Fahrzeuge ist gestartet.

Angebot und Ausweitung 2023

Angebot im gesamten Stadtgebiet:

Die allgemeinen Servicezeiten von Hin&Wech im gesamten Stadtgebiet umfassen:

- Mo.-Do. 21:00-01:00 Uhr
- Fr. 21:00-02:00 Uhr
- Sa. 04:00-09:00 Uhr / 18:30-24:00 Uhr
- So. 00:00-24:00 Uhr

In diesen Zeiten verkehrt kein Linienbusverkehr.

Angebot in Tungendorf und Gadeland

In den Stadtteilen Gadeland und Tungendorf erfolgt die Bedienung seit August 2023 durch Hin&Wech mit Anschluss an die Buslinien. Im Gegensatz zu den Linien 155 (IG Stover), 177 (Störwiesen) und 199 (Brachenfeld) sind die Linien 122, 165 und 166 in den vergangenen zwei Jahren weniger stark als erwartet nachgefragt worden. In den Wohngebieten vor allem von Tungendorf kommt es immer wieder zu Beschwerden von Anwohnern über die Busse, obwohl die eingesetzten Sprinterbusse deutlich kleiner und leiser sind als die 12- und 18m-Busse. Zur optimalen Bedienung der Stadtteile wurden Hin&Wech-Fahrzeugstandorte auf dem Helmut-Loose-Platz und im Störpark auf dem Parkplatz von Famila eingerichtet.

Derzeit ist das Angebot in Tungendorf und Gadeland wie folgt gestaltet:

- Hin&Wech deckt den gesamten Stadtteil Tungendorf ab - alle Straßen

- Hin&Wech deckt den gesamten Stadtteil Gadeland sowie Teile von Ruthenberg und Brachenfeld ab.
- Die Betriebszeiten sind Mo.-Fr. 5:00 - 21:00 Uhr sowie am Wochenende, wenn das stadtweite Angebot genutzt werden kann.
- Es sind Direktfahrten innerhalb des Bedienungsgebietes von Tungendorf möglich sowie zum a&b Center, zu den Einkaufsmöglichkeiten in der Kieler Straße und zur jeweils nächsten Haltestelle der Linien 1/11, 2/22 und 5.
- Es sind Direktfahrten innerhalb des Bedienungsgebietes von Gadeland möglich sowie zum Störpark, zu Einkaufsmöglichkeiten in Brachenfeld, zum Ärztehaus Gadeland, zum FEK, zur Tagespflege am Haart und zu den Friedhöfen.

Entwicklung der Sommerbuslinien

Die Sommerbuslinien wurden eingerichtet, da die On-Demand-Angebote sonntags zu diesen Freizeitzielen überfordert waren:

- Bad am Stadtwald,
- Tierpark,
- Holstenhallen
- Einfelder See
- Hierfür wurden mit (nahezu) stündlichen Fahrten am Sonntag tagsüber ein Busangebot geschaffen (siehe Tabelle 7).

Marketing

Das Angebot wurde in allen Schritten durch ein umfangreiches Marketingkonzept begleitet:

- Alle Haushalte in Neumünster erhielten vorab ein Informationsschreiben.
- An jeder Haltestelle werden die Fahrgäste informiert. Am ZOB, im Bereich des Zugangs von den Zügen, hängen Schautafeln.
- Es wurde eine Hin&Wech-eigene Homepage eingerichtet, um Erklärvideos ergänzt und außerdem in den sozialen Medien geworben.
- In allen Bussen weisen Plakate und digitale Anzeigen auf die Änderung hin, einige Fahrzeuge haben zusätzlich Außenwerbung.
- Mobilitätsberater sprechen Menschen gezielt an den zentralen Haltestellen und auf den Wochenmärkten an.

- Die Presse hat bereits mehrfach berichtet, auch das Schleswig-Holstein-Magazin hat einen Beitrag gezeigt. Zusätzlich werden regelmäßig Anzeigen in den Printmedien geschaltet.
- Gemeinsam mit dem Seniorenbüro bietet die SWN Verkehr nun regelmäßig eine Seniorenbusschule mit dem Schwerpunkt Hin&Wech an.
- Spezielle Angebote wie die Bedienung in Tungendorf und Gadeland werden mit ausführlichen Flyern beworben.

Tarif

Es gilt der NAH.SH-Tarif. Jeder Fahrschein, der im Busverkehr gültig ist, kann genutzt werden. Bis zum Sommer 2023 war zusätzlich ein Komfortzuschlag zu entrichten. Zunächst betrug er einen Euro pro Person und Kilometer, seit 01.08.2022 einen Euro pro Person und Fahrt.

Seit Sommer 2023 ist die Nutzung ohne Komfortzuschlag möglich.

3.2 Regionalverkehr

Als Oberzentrum mit weiterführenden Schulen, zentralen Verwaltungseinrichtungen und einer großen Zahl an gewerblichen Arbeitsplätzen und Einzelhandelsbetrieben ist Neumünster am ZOB Ziel- und Ausgangspunkt von Regionalbuslinien. Dies sind im Einzelnen:

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
782	Nortorf - Krogaspe - Neumünster	Rendsburg-Eckernförde
781	Padenstedt-Kamp - Arpsdorf - Wasbek - Neumünster	Rendsburg-Eckernförde
783	Bordesholm - Groß Buchwald - Großharrie - Einfeld (Neumünster)	Rendsburg-Eckernförde
758	Hohenwestedt - Aukrug (- Neumünster) (einzelne Fahrten)	Rendsburg-Eckernförde
360	Plön - Ascheberg - Wankendorf - Neumünster	Plön
454	Wankendorf - Rendswühren - Husberg - Neumünster (zeitweise als Anruf-Linien-Fahrt)	Plön
451	Wankendorf - Großharrie - Tasdorf - Neumünster (zeitweise als Anruf-Linien-Fahrt)	Plön
7915	Rickling - Willingrade - Neumünster	Segeberg

Tabelle 8: Regionalbuslinien in Neumünster

Außerdem bestehen eine Reihe von Fernbusverbindungen, zum Teil mit Zielen im Ausland, sowie der Flughafenbus „Kielius“ zwischen Kiel und Hamburg-Fuhlsbüttel.

3.3 Schienenverkehr

3.3.1 Fernverkehr

IC/EC - und ICE-Züge bedienen den Bahnhof in Neumünster etwa alle ein bis zwei Stunden. Die ICE-Verbindungen führen nach Kiel bzw. über Hamburg in Richtung Süden nach München, Stuttgart, Zürich, Berlin und Wiesbaden. Es bestehen IC/EC-Verbindungen nach Prag, München, Passau, Köln sowie Kopenhagen, sonntags auch nach Flensburg.

3.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

RE und RB

RE7 / RE70: Flensburg / Kiel – Neumünster – Hamburg (RE70 mit Halt am Haltepunkt Einfeld)

RB 63: Büsum – Heide (Holstein) – Neumünster (mit Halt am Haltepunkt Stadtwald)

RB 82: Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe (mit Halt am Südbahnhof)

AKN Eisenbahn

A1: Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt (- Hamburg Hbf) (mit Halt am Südbahnhof)

4 Nachfragepotenziale und Nachfrage im ÖPNV

4.1 Nachfragepotenziale und Entwicklungstendenzen

Hinsichtlich der Nachfragepotenziale und deren Entwicklung kann auf die Ergebnisse der SrV⁷ zurückgegriffen werden sowie auf Auswertungen der geplanten Wohn- und Gewerbegebiete (siehe Kapitel 2.2). Neue Potenziale ergeben sich vor allem aus den größeren geplanten Wohngebieten, insbesondere das Bebauungsplangebiet „Entwicklung Scholtz-Kaserne“ an der Störstraße mit 360 Wohneinheiten, also etwa 500 bis 1.000 neuen Einwohnern, aber auch das Stock-Gelände an der Rendsburger Straße, das neben gewerblicher Nutzung auch Wohnnutzung aufweist.

Außerdem weist das ehemalige AEG-Gelände an der Christianstraße hohe Potenziale aufgrund der Wohn- und Büronutzung mit vielen zu erwartenden Berufspendlern. Auch wenn diese Gebiete teilweise erschlossen sind, werden sie die Nachfrage an ÖPNV-Leistung steigern. Teilweise sind sie auch unzureichend erschlossen, wie das Gelände der Scholtz-Kaserne.

Die SrV zeigt, dass Neumünster eine hohe Pkw-Affinität aufweist, so verfügen 85 % der Haushalte über einen oder zwei Pkws, Mehrpersonenhaushalte sogar zu nahezu 100 %. Damit sind die Potenziale hoch, die bei geeigneten Maßnahmen für den ÖPNV gewonnen werden können. Aufgrund des hohen Anteils an Einzelhausbebauung ist der Anteil der Stellplätze in eigenen Garagen, Carports oder auf privaten Stellplätzen sehr groß. Daher ist die Pkw-Nutzung sehr komfortabel. Dies wird unterstützt durch kostengünstig und umfangreich vorhandenen Parkraum in der Innenstadt. Das bedeutet, dass das Ziel des Masterplans, eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs zu erreichen, nur mit einer Qualitätsoffensive des ÖPNV, aber vor allem auch mit einer weniger attraktiven Infrastruktur und weniger Parkmöglichkeiten für den Pkw-Verkehr möglich wird.

⁷ Technische Universität Dresden: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“ Städtevergleich, März 2018 und MOBILITÄTSSTECKBRIEF FÜR NEUMÜNSTER, November 2019

4.2 Modal-Split und Prämissen für eine Veränderung zugunsten des ÖPNV

Wie die Untersuchung Mobilität in Städten - SrV 2018 zeigt, lag der Anteil der im Binnenverkehr zurückgelegten Gesamtwege bei 4,1 %, was im Vergleich mit etwa gleichgroßen Städten ein niedriger Wert ist. Hingegen liegt der Fahrradanteil vergleichsweise hoch.

Verkehrsmittelanteile			
Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
23,1 %	24,0 %	48,8 %	4,1 %
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018, Tabelle 14(a) Städtevergleich			

Tabelle 9: Modal-Split in Neumünster (Wege im Binnenverkehr der Stadt)

Ziel muss es daher sein, bei der im Masterplan Mobilität geforderten Verdoppelung des ÖV-Anteils auf ca. 8 %, die erforderlichen Verkehrsverlagerungen zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu gewinnen.

Eine Reihe wissenschaftlicher Untersuchungen hat gezeigt, dass begleitende Maßnahmen im MIV die angebotsseitigen oder tariflichen Maßnahmen des ÖPNV ergänzen müssen, um den Modal Split deutlich zu beeinflussen. Dabei wirken beschränkende Maßnahmen im MIV deutlicher auf den Modal Split als ÖPNV-Maßnahmen. ÖPNV-Maßnahmen allein können als „Pullfaktoren“ wirken, die durch ein attraktives Angebot im ÖPNV Fahrgäste vom MIV zum ÖPNV ziehen. Allerdings muss dann das ÖPNV-Angebot ähnlich komfortabel sein wie der Pkw-Verkehr. Die hohe Pkw-Dichte in Neumünster, die häufig vorhandene Möglichkeit den eigenen Pkw in unmittelbarer Nähe zur eigenen Wohnung zu parken, die schnellen Pkw-Verbindungen zur Innenstadt und zwischen den Stadtteilen sowie die gute Parkraumverfügbarkeit in Neumünster auch im Innenstadtbereich führen zu dem hohen Modal Split des MIV.

Daher kann der ÖPNV das im Masterplan gesteckte Ziel allein nicht erreichen, selbst wenn das bestehende Angebot deutlich verbessert werden würde. Wenn jedoch das Ziel durch andere Maßnahmen, zum Beispiel durch Restriktionen im MIV („Pushfaktoren“) erreicht würde, müsste der ÖPNV entsprechend aufgestellt sein, um die Fahrgäste komfortabel und mit ausreichender Kapazität zu befördern.

Als Beispiel für eine wissenschaftliche Untersuchung zu diesem Thema sei eine Untersuchung genannt, die im Rahmen der Erstellung des Regionalverkehrsplans in der Region Stuttgart durchgeführt wurde und bei der die Wirkungen verschiedener ordnungspolitischer Maßnahmen zur Beeinflussung des Modal Splits geprüft wurden⁸. Es zeigte sich, dass Maßnahmen wie Taktverdichtungen auf den ÖPNV-Linien allein nur eine geringe Wirkung zeigen, dass jedoch Maßnahmen, die den MIV einschränken, den Modal-Split maßgeblich beeinflussen. Mögliche Maßnahmen, die den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV beeinflussen, sind im Folgenden genannt. Sie sind jedoch nicht Thema dieses Regionalen Nahverkehrsplans und sollen nicht als hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Umsetzbarkeit

⁸ Regionalverkehrsplan Region Stuttgart, 2018, Kap 4.3 „Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen“, Abrufbar unter <https://www.region-stuttgart.org/de/bereiche-aufgaben/mobilitaet-regionalverkehrsplan/>

ungeprüfte Maßnahmenvorschläge verstanden werden, jedoch dienen sie dem Erreichen des Modal Split-Ziels:

- Verschärfung der Parkraumbewirtschaftung
- Reduktion des Parkraumangebots
- Rückbau von Straßen / Tempo 30
- Bus-/Umweltspuren statt Fahrstreifen
- Fußgängerzonen / Zonen Umweltverbund
- Grüne Welle für Rad und ÖPNV
- Einfahrverbote (z.B. kennzeichenbezogen - nur (un-)gerade) oder Begrenzung der Zuflussmengen einfahrender Verkehre („Pfortneranlagen“ mit LSA)
- City Maut

4.3 ÖPNV-Nachfrage

Hinsichtlich der Nachfrage im Busverkehr liegen Daten nur begrenzt vor. Die Erfassung durch Automatische Fahrgastzählssysteme ist im Aufbau, derzeit sind noch keine verlässlichen Daten vorhanden.

2018, dem Bezugsjahr der SrV und verlässliche Grundlage vor den Pandemie-Beschränkungen, lag die jährliche Fahrgastzahl im **Busverkehr** bei 2,74 Mio. Fahrgästen. Davon ausgehend kann für einen mittleren Werktag eine Fahrgastzahl von ca. 9.700 Fahrgästen angenommen werden.

Inzwischen wurde, wie oben dargestellt (siehe Kap. 3.1.2), das **On-Demand-Angebot Hin&Wech** eingerichtet. Hier liegen aufgrund der digitalen Buchungen verlässliche Fahrgastzahlen vor.

Insgesamt kann das System mit individueller Beförderung in kleineren Fahrzeugen nur eine vergleichsweise geringe Fahrgastzahl befördern. Hierdurch wird jedoch in sehr attraktiver Weise speziellen Fahrgastwünschen nachgekommen in Räumen und auf Relationen sowie in Zeiten, in denen die Nachfrage nur schwer zu bündeln ist, um sie mit dem Linienbus zu befördern.

Dies betrifft sowohl die Angebote in der Schwachlastzeit (abends und am Wochenende) als auch die Bedienegebiete in den umfänglichen Wohngebieten mit geringer Einwohnerdichte. So können beispielsweise Jugendliche nachts zielgenau befördert werden, aber auch ältere Einwohnerinnen und Einwohner in Tungendorf und Gadeland mit Verbindungswünschen zu Einkaufsmöglichkeiten oder Arztpraxen.

Aus den Fahrgaststatistiken lässt sich entnehmen, dass die Fahrgastzahlen nach Einführung stetig steigen, wenn der Bekanntheitsgrad zunimmt und die Hürden der digitalen Bestellung (die aber auch telefonisch möglich ist) überwunden sind. Derzeit (Stand Oktober 2023) ist somit davon auszugehen, dass werktäglich ca. 100 Personen befördert werden. Am Wochenende sind dies deutlich mehr, am Samstag ca. 300 und am Sonntag / Feiertag, an dem Hin&Wech das einzige ÖPNV-Angebot im Stadtverkehr darstellt, sind es 400-500 Fahrgäste täglich.

Auch in den neu eingerichteten Bedienebenen Tungendorf und Gadeland, in denen zusätzlich zum Schwachlastzeit-Angebot auch tagsüber ein Angebot eingerichtet wurde, steigen die Zahlen seit Einführung. Im Mittel sind es etwa 45 tägliche Beförderungen.

Die Hauptlast der ÖPNV-Nachfrage liegt jedoch mit einem Vielfachen von Fahrgästen beim Busverkehr mit den genannten ca. 9.700 werktäglichen Fahrgästen.

5 Anforderungsprofil für den ÖPNV

5.1 Grundlage für die Direktvergabe

Die Verkehre des Stadtverkehrs Neumünster werden vom städtischen Verkehrsunternehmen SWN Verkehr GmbH betrieben, das damit bis zum 31.12.2025 betraut ist. Das Anforderungsprofil soll als Grundlage für die Vorabbekanntmachung der geplanten erneuten Direktvergabe des Gesamtnetzes des öffentlichen Stadtverkehrs in Neumünster dienen.

Die die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gibt vor, dass die zuständige Behörde die Vergabeabsicht veröffentlichen muss.

Des Weiteren besteht die Absicht, dass der Stadtverkehr als eine Gesamtleistung vergeben wird, vgl. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG. Der 4. RNVP soll zu den Verflechtungen der Verkehrsdienste des Stadtverkehrs zu einem Linienbündel bzw. zu einer Gesamtleistung Aussagen treffen und auch hier als Grundlage für die Vorabbekanntmachung (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG) und im Fall etwaiger nur auf Teilleistungen gerichteter Anträge dienen (vgl. § 13 Abs. 2a PBefG). Das Gesamtnetz ist entsprechend eines Linienbündels im Kapitel 7 definiert.

5.2 Erschließungs- und Angebotsqualität

5.2.1 Erschließungsstandard

Zur Gewährleistung der Erschließung durch den ÖPNV in Neumünster werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert (Tabelle 10). Hierbei werden zunächst keine Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Brücken, Bahnstrecken, Gewässer oder Steigungen mit umwegiger Fußwegführung). Hierüber ist bei der Umsetzung im Einzelfall zu entscheiden.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebots an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen und bei den Betriebszeiten hinterlegt.

Bei Planung von Neubaugebieten und Gewerbegebieten ist rechtzeitig die Erschließung durch den ÖPNV mit einzuplanen (Durchfahrtsmöglichkeiten, straßenseitiger Anschluss an das Busnetz, Platz für barrierefreie Haltestellen).

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten Bushaltestelle	
Stadtgebiet	Radius
Stadtgebiet mit Wohnnutzung und geschlossener Bebauung	300 m
Randbereiche mit lockerer Bebauung und Gewerbeflächen	500 m
Begründete Ausnahmen sind zulässig	

Tabelle 10: Erschließungsstandards

5.2.2 Betriebszeiten / Verkehrszeiten

Folgende Betriebszeiten sollen für den ÖPNV in Neumünster angesetzt werden, unterschieden nach Busverkehr und On-Demand-Angebot:

Betriebszeiten			
Verkehrszeit	Zeitfenster Montag - Freitag	Zeitfenster Samstag	Zeitfenster Sonn- und Feiertage
Schwachverkehrszeit morgens (SVZ)	04:00 bis 06:00 Uhr	04:00 - 09:00 Uhr*	SVZ 0:00 - 24:00 Uhr*
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:00 bis 08:30 Uhr	-	
Normalverkehrszeit (NVZ)	08:30 bis 18:30 Uhr	09:00 bis 17:30	
Schwachverkehrszeit abends (SVZ)	18:30 bis 21:00 Uhr	17:30 bis 18:30	
Spätverkehr	21:00 bis 01:00 Uhr Freitag: bis 02:00 Uhr*	18:30 bis 24:00 Uhr*	

Montag-Freitag

die SVZ, NVZ und HVZ werden Mo.-Sa. von den Linien im Tagesbetrieb bedient
 *Spätverkehr: Bedienung im On-Demand-System „Hin&Wech“

Samstag

09:00-18:30 Uhr werden die SVZ und NVZ von den Linien im Tagesbetrieb bedient
 *04:00-09:00 Uhr und 18:30-24:00 Uhr On-Demand-System „Hin&Wech“

Sonn- und Feiertag:

Bedienung ganztags im on-Demand-System „Hin&Wech“.

Tabelle 11: Verkehrs- und Betriebszeiten des Stadtverkehrs Neumünster

Die Taktung der Linien in den einzelnen Zeiten unterscheidet sich nachfrageangepasst. Zunächst soll das Fahrtenangebot bei den unveränderten Linien wie im Status quo beibehalten werden. Änderungen gibt es aber für die in Kapitel 6 beschriebenen Konzepte und Maßnahmen. Dort werden alle Linien beschrieben. Verdichtungen in Schülerverkehrszeiten und gesonderte Fahrten zu Schulen sind nachfrageorientiert anzupassen.

Für die meisten Linien unterscheidet sich die Bedienungshäufigkeit zwischen Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) nur marginal. Im Sinne eines guten städtischen Verkehrs entstehen in den Normalverkehrszeiten gegenüber der Hauptverkehrszeit in der Taktung keine Einschränkungen.

- Linie 13 bedient Schülerverkehre nur im Winterhalbjahr und weist insgesamt wenige Fahrten auf, die auch flexibel an den Bedarf angepasst werden können. Die Linie wird im weiteren RNVP nicht behandelt.
- Linie 77 bedient das Designer-Outlet Center und ist damit eher auf Einkaufsverkehre ausgerichtet. Damit sind besonders der Samstag und verkaufsoffene Sonntage für die Bedienung wichtig.

Die Fahrten sollen pünktlich stattfinden, verfrühte Abfahrten gegenüber dem vorgesehenen Fahrplan sind auszuschließen.

5.2.3 Beförderungszeiten und Umsteigenotwendigkeiten / Anschlüsse

Wichtigstes Ziel für alle Linien ist der ZOB/Hauptbahnhof, weil hier die Verknüpfung zu den anderen Linien und zum SPNV und Fernverkehr sowie die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums gewährleistet wird.

Wie im derzeitigen Angebot bereits sichergestellt, soll die Beförderungszeit zum ZOB aus allen Stadtteilen 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit nicht überschreiten. Da aus allen Stadtteilen und fast allen Haltestellen eine Direktverbindung zum ZOB gewährleistet ist, ist diese Anforderung überall gut eingehalten. Ausnahmen bilden die Haltestellen, die nur über das On-Demand-Angebot bedient werden. Für Fahrgäste, die diese benutzen, ist zum ZOB oder andere Haltestellen der Innenstadt ein Umstieg notwendig, daher kann sich die Fahrzeit etwas verlängern. Allerdings bietet das On-Demand-System die Möglichkeit, pünktlich so befördert zu werden, dass der Umstieg zur Buslinie ohne längere Wartezeit geschehen kann. Zudem verkürzt sich der Zugangsweg zur Haltestelle.

Die Beibehaltung der bewährten Radialverbindungen mit Umsteigeverknüpfung am ZOB führt damit zu Fahrzeiten von maximal 60 Minuten zwischen fast allen Haltestellen der Stadt zu wichtigen Zielen wie Krankenhaus, Schulen etc.

Bei gesicherter Erkenntnis über die Fahrgastströme und ihre Umsteigebeziehungen sollte angestrebt werden, bei der Durchbindung von Linien bzw. der Anschlussabstimmung am ZOB wichtige Ströme, die über den ZOB hinausgehen, vorrangig zu berücksichtigen.

5.2.4 Intermodale Verknüpfungspunkte (B+R/P+R)

Attraktive Park+Ride- (P+R) und Bike+Ride-Anlagen (B+R) sind Voraussetzung, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen sind in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind.

P+R

Die Erstellung von P+R-Anlagen entlang der Stadtbushaltestellen für einbrechende Verkehre ist nur in Ausnahmefällen sinnvoll, da ein Umstieg so kurz vor dem Ziel nur dann attraktiv ist, wenn entsprechende Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr bestehen. Dazu gehören

- Staugefahr bei gleichzeitiger bevorrechtigter Trassierung oder Führung des Busverkehrs durch eigene Busspuren, Beeinflussung von Lichtsignalanlagen etc., die dem Bus ein deutlich schnelleres Vorankommen garantieren.
- Parkraumbeschränkung und Parkraumbewirtschaftung mit hohen Parkkosten.
- Die Nutzung von P+R-Anlagen ist grundsätzlich eher an Schienenhaltepunkten zu empfehlen, da die schnelle Beförderung mit der Bahn gegenüber dem Pkw attraktiv sein kann und auch weitere Strecken so überwunden werden können.

Die Eignung von Park+Ride wurde im Rahmen des Masterplans Mobilität untersucht. Dabei wurde vom Gutachter festgestellt, dass unter den gegenwärtigen Bedingungen eine P+R-Nutzung mit dem Fahrtziel Innenstadt weder einen Zeit- noch einen Kostenvorteil für die potenziellen Nutzer hätte. Folglich kann der Aufbau eines P+R-Angebotes in Neumünster nicht empfohlen werden.

B+R

Die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof wurden 2018 ausgebaut. Unter anderem wurde eine witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradsammelgarage mit 106 Stellplätzen hergestellt. Auch der Südbahnhof ist mit einer zeitgemäßen überdachten Abstellanlage ausgestattet. Darüber hinaus ist ein Ausbau der Anlagen an den Haltepunkten Stadtwald und Einfeld nach dem Vorbild der B+R-Anlage am Südbahnhof perspektivisch vorgesehen.

Grundsätzlich ist bei entsprechend vorhandenem Platz auch entlang dicht bedienter Linien, eine Abstellmöglichkeit für Fahrräder zu prüfen. B+R-Anlagen sollten sicher und geschützt sein.

Hinsichtlich weiterer Entwicklungen auch zum Thema Mobilstationen sei auf den Masterplan Mobilität verwiesen.

5.3 Bedienqualität

Aufbauend auf den RNVP 2020 werden jenseits der Angebotsstandards Mindestanforderungen an Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Haltestellen, Information und Personal sowie Vorgaben zur Sicherheit und Pünktlichkeit definiert. Auch sie stellen einen verbindlichen Rahmen für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Ziel ist ein einheitliches Leistungsniveau im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen, technische Ausstattung und Barrierefreiheit unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik.

5.3.1 Barrierefreier ÖPNV

Im PBefG wird in §8 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

In den weiteren Kapiteln zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, Information und Personal sind bei der Darstellung der Mindestqualität für den ÖPNV die Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit für alle Kriterien entsprechend aufgenommen.

5.3.1.1 Ausbau barrierefreier Haltestellen

Kategorisierung und Priorisierung

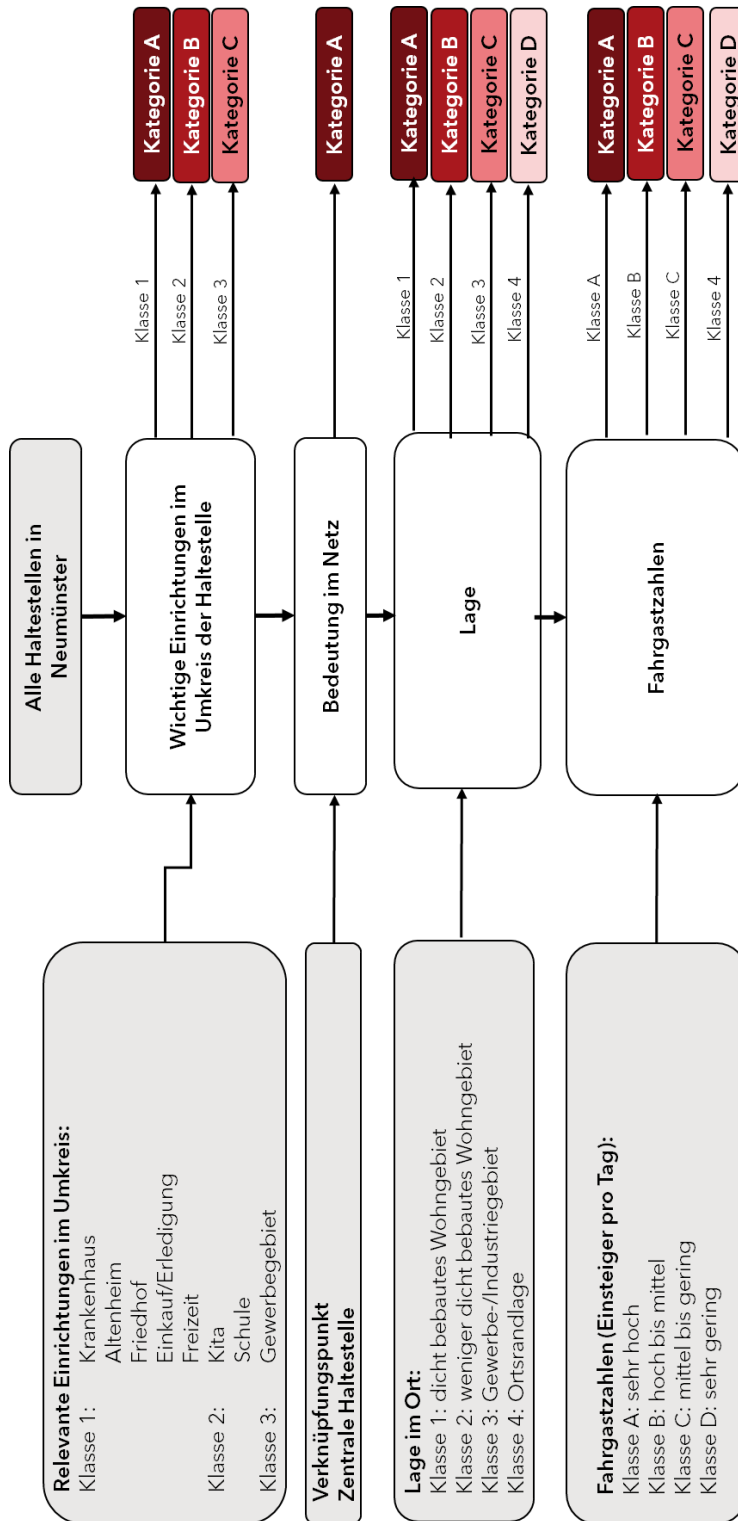
Bei der Einteilung der Haltestellen in vier Kategorien (A, B, C und D) werden die Ausprägungen unterschiedlicher Kriterien zu Grunde gelegt, um die Dringlichkeit und den Umfang des barrierefreien Ausbaus zu bestimmen.

Hierzu wurden folgende Einteilungen vorgenommen:

- Zuordnung der Haltestelle als wichtige Umsteigehaltestelle oder zentrale Haltestelle mit mehreren Linien.
- Aufnahme wichtiger Einrichtungen in der Umgebung der Haltestellen
- Einteilung der Haltestellen hinsichtlich ihrer Lage
 - in dicht bebauten Gebieten/Wohngebieten

- in weniger dicht bebauten Gebieten/Wohngebieten
- in Industrie-/Gewerbegebieten
- in Ortsrandlage
- Einsteigerzahlen an der Haltestelle, soweit verfügbar

In der Abbildung 5 wird dargestellt, welche Kriterien sich in welcher Weise auf die Kategorisierung auswirken.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 5: Kategorisierung der Haltestellen - Vorgehen

Priorisierung des Ausbaus, Definition von Ausnahmen

Die Priorisierung führt zur endgültigen Einteilung der Haltestellen zu Ausbauzeitfenstern. Die einzelnen Haltestellen mit ihrem vorgesehenen Ausbauzeitfenster und in Einzelfällen mit ihrer Einteilung als nicht auszubauen, sind im Anhang dargestellt.

Anhand der Kategorisierung und des Ausbauszustandes, der auf Grundlage der Erhebungsdaten der Stadt Neumünster festgestellt wurde, wurde eine Priorisierung vorgenommen.

Vordringlich sind zwar die Haltestellen hoher Kategorie umzubauen, allerdings haben dabei Haltestellen, die noch nicht umgebaut sind, eine höhere Priorität als Haltestellen, die schon teilweise ausgebaut sind oder bereits einen guten Ausbaustand aufweisen. Bei diesen weitgehend barrierefreien Haltestellen (wo bereits ein Hochbord und ein taktiler Leitstreifen besteht), soll der Ausbau, der auch den wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt entsprechend geplant werden muss, später stattfinden. Am dringlichsten umzubauen sind die Haltestellen hoher Kategorie, die bislang noch nicht ausgebaut sind. Durch dieses Vorgehen kann die Situation besonders schnell und ressourcenschonend verbessert werden.

Auf den letztlichen Ausbauzeitpunkt haben auch Straßenbaumaßnahmen, im Zuge dessen beispielsweise ein Ausbau vorgezogen werden kann, entscheidenden Einfluss.

Stand des Ausbaus

In Neumünster ist inzwischen deutlich mehr als die Hälfte (ca. 118) der Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut, zumindest an einem der Steige. Der Umbau der übrigen Haltestellen zu einem barrierefreien Zustand ist ausnahmslos vorgesehen.

5.3.1.2 Ausstattung der Haltestellen

Im Folgenden werden die Ausstattungsmerkmale einer Haltestelle dargestellt, unabhängig davon, ob sie speziellen Anforderungen einer barrierefreien Haltestelle entsprechen oder ob sie allen Fahrgästen zugutekommen.

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Sie müssen barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten:

Haltestellentyp:

Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind gegenüber Busbuchten zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle und damit günstigere Einstiegsverhältnisse

ermöglichen. Des Weiteren entfällt das Wiedereinordnen in den fließenden Verkehr, was sich positiv auf die Fahrzeit auswirken kann.

Erreichbarkeit:

Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.

Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:

Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Haltestellenwartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.

Als Bordsteine sind Kasseler Sonderborde einzubauen, die durch ihre Form dazu beitragen, dass der Bus sehr eng an den Bordstein heranfahren kann, ohne die Reifen zu beschädigen.

Bei einer Reststufenhöhe und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollten fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (zum Beispiel Hublift, Rampe, Überfahrbrücke etc.) angeboten werden.

Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV:

Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem, akustischem und visuellem Weg. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:

Auffang- / Auffindestreifen (Aufmerksamkeitsfeld): Zum Auffinden der Haltestelle und des Einstiegsbereichs dient der Auffang- / Auffindestreifen. Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den Einstiegsbereich hinzuweisen.

Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld): Der Auffang- / Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus- / Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Innerhalb des Einstiegsfeldes sollten keine Einbauten (Haltestellenmast, Papierkorb) platziert werden.

Leitstreifen: Der Leitstreifen besteht aus quer zum Steig verlaufenden Rippenplatten. Er sollte mindestens 30 cm breit sein und einen Mindestabstand von 60 cm zur Bussteig- / Bahnsteigkante aufweisen. Bei schwach frequentierten Haltestellen ohne separaten Wartebereich ist er nicht notwendig.

Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes:

Es ist eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen, um die Nutzung einer Klapprampe des Fahrzeuges zu ermöglichen. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.

- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Fester, rutschsicherer Bodenbelag

Wartehallen / Überdachungen:

- Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um Gehwegbereiche freizuhalten. Seiten- und Rückwände sind transparent und visuell kontrastreich gerahmt sowie mit visuell kontrastreichen Markierungstreifen gekennzeichnet.
- Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen einen maximalen Abstand von 15 cm zum Boden auf, da freischwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- Sitzgelegenheiten
- Einbauten und Möblierungen, wie zum Beispiel Fahrradständer, Papierkörbe sollen so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen.

Fahrgastinformation

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle. Um die visuellen Informationen auch für seheingeschränkte Menschen lesbar zu machen, ist auf folgende Faktoren zu achten:

- Leuchtdichtekontrast (hell / dunkel)
- Schriftgröße / Größe des Sehobjektes zum Beispiel Aushangfahrplan
- Form (zum Beispiel Schriftart)
- räumliche Anordnung des Sehobjektes (zum Beispiel Sichthöhe)
- ausreichende und blendfreie Belichtung bzw. Beleuchtung
- Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitruinen und Bedieneinrichtungen zum Beispiel Fahrkartenautomaten
- Wendefläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen

- Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, Mitte des jeweiligen Elements)
- Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente
- Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen

Die NAH.SH entwickelte im AK Barrierefreie Bushaltestellen zusammen mit Aufgabenträgern, Straßenbulasträgern, Betroffenenverbänden und Verkehrsunternehmen einen landesweiten Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen. Der daraus entstandene Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein" wird in Neumünster für die Planung von barrierefreien Haltestellen zugrunde gelegt.

5.3.2 Personalschulung zur Barrierefreiheit

Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung. Hierzu gehört auch die Beherrschung der deutschen Sprache.

5.3.3 Fahrzeuge im ÖPNV

5.3.3.1 Barrierefreie Fahrzeuge

Die Fahrzeuggestaltung hat wesentlichen Einfluss auf einen barrierefreien ÖPNV als Gesamtsystem. Es lassen sich einige allgemeingültige Grundanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen definieren. Darüber hinaus sind für die verschiedenen Fahrzeugtypen systemspezifische Unterschiede zu beachten und entsprechende Maßnahmen zu erarbeiten.

Allgemeingültige Grundanforderungen an Fahrzeuge sind:

- Niederflurfahrzeuge für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Kneeling, Rampe)
- Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 12 %
- Fahrzeugtüren mit einer hindernisfreien Durchgangsbreite von mindestens 90 cm für die von Rollstuhlfahrenden zu nutzende Tür, bei Doppeltüren mindestens 130 cm hindernisfreie Breite. Im Türbereich befinden sich zu erreichende Festhaltemöglichkeiten.

- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen)
- Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl- / Rollatornutzende, Fahrgästen mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck)
- Mehrzweckflächen in Tüرنähe, erreichbar über den barrierefreien Zugang
- Flächenbedarf für einen Rollstuhl oder Kinderwagen: 150 cm x 150 cm
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Tüرنähe
- Erreichbarkeit des Haltewunsch-tasters von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen aus
- Festhaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Ausführungen und Griffhöhen
- Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen)
- Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

5.3.3.2 Weitere Fahrzeugausstattung

Für alle Fahrzeuge gelten Mindestausstattungsmerkmale, die in folgender Tabelle 12 beschrieben sind. Hier werden auch Maßnahmen zur Barrierefreiheit weiter präzisiert.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Alter	<ul style="list-style-type: none"> • Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse: 14 Jahre • Durchschnittsalter: 7 Jahre
Fahrzeugtyp	100 % Standard-Niederflur Linienbus (auch Low-Entry-Bus)
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/ oder Kinderwagen an Tür 2 • Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite • Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2 • Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche • Haltewunsch-tasten in ausreichender Zahl
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrzeuge sollen ausreichend Platz für die Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren vorsehen. Die minimale Sitzplatzanzahl darf im Standard-Niederflur Linienbus 20 Plätze nicht unterschreiten.
Ausreichender Sitzabstand	<ul style="list-style-type: none"> mindestens 680 mm
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Sitzschale mit Sitzbezug Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“. Gemäß dieser Richtlinie sind in den Fahrzeugen mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorzuweisen. Diese Sitze sind nahe der zum Ein- / Ausstieg geeigneten Türen im vorderen Bereich anzubieten.
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> Für alle Körpergrößen und Armlängen der Fahrgäste sind bei Innenschwingtüren an Türblättern, bei Außenschwingtüren am Handlauf taktile vertikale Haltestangen sowie im Türbereich zusätzliche Haltegriffe anzuordnen.
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> Ausgewiesene flexible Sondernutzfläche ($\geq 900 \times 1.300$ mm) mindestens gegenüber von Tür 2 für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder o.ä. (Standard- und Gelenkbus) Ab Baujahr 2018 sind mindestens zwei Sondernutzflächen pro Fahrzeug auszuweisen (Standard- und Gelenkbus) Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> Alle Fahrzeuge müssen der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) entsprechen. In der Richtlinie werden zahlreiche technischen Details vorgegeben, die insbesondere die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten sollen. Wegfahrsperrung (Türsicherung) Fahrerarbeitsplatz und Fahrgastraum sind durch eine Schutzscheibe getrennt.
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Fahrgastraumbeleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Getrennt zuschaltbare für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten).
Belüftung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum sowie im Bereich des Fahrerplatzes.
Heizung / Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Heizung; Klimaanlage
Lärm-/ Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> • Altfahrzeuge: zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber EURO VI (Dieselfahrzeuge) • Fahrgeräusch von weniger als 80 db (A) (Dieselfahrzeuge) • Die CVD bzw. das „SaubFahrzeugBeschG“ sind einzuhalten
ITCS-Fähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem Intermodal Transport Control System • Beteiligung am ITCS der NAH.SH
Ausrüstung mit Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibilität des Systems mit dem vorhandenen ITCS • Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und Betriebsleitstelle (Sprech- und Datenfunk) • Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen.
WLAN	Ausstattung aller Fahrzeuge mit WLAN im Fahrgastraum
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Akustische Haltestellenansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät). • Haltewunschtasten in ausreichender Zahl • Stopp-Anzeige • Dynamische Anzeige des Linienverlaufs (TFT-Monitore im Bus) • Netzplan
Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphabetisch als elektrische Vollmatrizenanzeige): • Fahrzeugfront: Fahrtziel und Linienbezeichnung • Einstiegsseite: Linienverlauf und Linienbezeichnung • Fahrzeugheck: Linienbezeichnung
Erscheinungsbild der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Fahrzeugdesign als Stadtverkehr Neumünster • CD gemäß Vorgabe NAH.SH (Mindestanforderung)

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> Anforderungen an den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug richten sich nach den jeweils aktuellen Vorgaben des SH-Tarifes - insbesondere zum eTicket und elektronischen Fahrgeldmanagement.

Tabelle 12: Fahrzeugausstattung Busse (Standardlinienbusse und Gelenkbusse)

In Tabelle 13 werden abweichende Ausstattungsmerkmale für die Kleinbusse definiert.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Kleinbus
Fahrzeugtyp	<ul style="list-style-type: none"> Low-Entry-Kleinbus (derzeit Sprinter City 75)
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/ oder Kinderwagen an Tür 1 Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 1
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Die minimale Sitzplatzanzahl darf 12 Plätze nicht unterschreiten.

Tabelle 13: Merkmal Mindestausstattung Kleinbus

5.3.3.3 Umsetzung der CVD /des SaubFahrzeugBeschG

Die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG sind vom Verkehrsunternehmen umzusetzen. Da die Umsetzung einer Elektrifizierung des Busnetzes ein hohes Investitionsvolumen bedingt, soll sie sukzessive mit Erteilung des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages durch das Verkehrsunternehmen mit der Anschaffung entsprechender Fahrzeuge erfolgen. Für die Einrichtung der Ladeinfrastruktur ist ebenfalls das Verkehrsunternehmen zuständig.

Die Umstellung wird aufgrund der notwendigen technischen Voraussetzungen in den Betriebshöfen einige Jahre in Anspruch nehmen. Bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen ist zudem mit deutlich höheren Fahrzeugkosten zu rechnen.

5.3.4 Fahrgastinformation

Die Informationsmedien zum ÖPNV in Neumünster sind bereits vielfältig nutzbar. Neben einem Fahrplanheft besteht eine Auskunftsmöglichkeit über das Internet zu Linien, Tarifen und über eine Verbindungssuche. Ergänzend wird eine eigene App mit den entsprechenden Informationen angeboten.

Den Fahrgästen steht neben der App der SWN Stadtwerke Neumünster auch die NAH.SH-App für Fahrplanauskünfte zur Verfügung, einschließlich eines interaktiven Liniennetzplanes. Ebenso bietet der Kundendialog der NAH.SH Auskünfte zum Fahrplan und Tarif des SH-Tarifs. Darüber hinaus werden unter anderem Informationen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV dargestellt. Die Fahrplanauskunft ist auch über die Homepage von NAH.SH möglich. Außerdem besteht ein Kundencenter sowie die Möglichkeit einer telefonischen Fahrplanauskunft.

Fahrplanauskunft in Echtzeit

Die Verknüpfungspunkte am ZOB und am Großflecken sollen mit Dynamischen Fahrgastinformationen mit Echtzeitauskünften ausgerüstet sein. Am ZOB sind große dynamische Echtzeit-Anzeigen vorhanden. 2024 werden an den Bussteigen am ZOB kleinere DFI ergänzt, ebenso an den beiden Haltestellen am Großflecken.

Zudem ist bei der SWN eine entsprechende App in Vorbereitung, damit die Fahrgäste diese Information auch digital auf ihrem Smartphone erhalten können.

5.3.5 Tarif und Vertrieb

Im Stadtverkehr Neumünster gilt der Schleswig-Holstein-Tarif. Ergänzend werden Sondertickets außerhalb des Kernsortimentes angeboten, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen. Der Fahrscheinvertrieb erfolgt im Bus. Zeitkarten sind ausschließlich im Vorverkauf erhältlich. Dafür sind Vorverkaufsstellen an zentralen Punkten in der Stadt eingerichtet.

Die Möglichkeit des bargeldlosen Vertriebs ist in Planung.

Die Informationsmöglichkeiten und die Vertriebswege sollen weitergeführt und bei Bedarf dem neuesten technischen Stand entsprechend angepasst werden.

Die Fahrscheinpalette umfasst jeweils für die Stadtverkehrszone 1 und die erweiterte Zone 2

- Einzelfahrschein und Kurzstreckenfahrschein
- Tageskarten und Familien-/Kleingruppentageskarten
- Wochenkarten, Monatskarten (auch im Abonnement)
- 9-Uhr-Monatskarte
- Einzel- und Tageskarte für Fahrradmitnahme
- NAH.SH-Jobticket
- Kombitickets und Sozialticket

- Deutschlandticket
- Guthaben für Hin&Wech

Des Weiteren wird in der Zone 2 der Ortstarif Boostedt angeboten.

5.3.6 Personal

Über den genannten Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals und des Kontrollpersonals sichergestellt werden:

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zukommendes Fahrpersonal eingesetzt. Das Fahrpersonal ist insbesondere in der Ortskenntnis der Stadt Neumünster und des SH-Tarifs besonders geschult.
- Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift.
- Das Fahrpersonal im Einsatz trägt einheitliche Dienstkleidung.
- Im Rahmen von künftigen Vergabeverfahren im Bereich des ÖPNV soll das Personal gemäß einem für Stadtverkehre in Schleswig-Holstein gültigen Tarifvertrag (TV-N SH) bezahlt werden.

5.4 Anforderungen an die On-Demand-Verkehre

Das bestehende Angebot ist in Kapitel 3.1.2 beschrieben. Die dort beschriebenen Möglichkeiten für den Fahrgast sollen auch erfüllt werden.

Der On-Demand-Verkehr ist in den ÖPNV integriert. Entsprechend sollen Umsteigemöglichkeiten zum Busverkehr und auch zu den Regionalzügen berücksichtigt werden. Die Buchung und der Vertrieb geschehen in der Regel über die vorgesehene App. Allerdings sollen auch Prepaid-Karten sowie auch telefonische Buchungen möglich sein. Es gilt der Tarif für den ÖPNV.

Der Fuhrpark und das notwendige Fahrpersonal sind in ausreichender Zahl vorzuhalten, so dass gewährleistet werden kann, dass Fahrtenwünsche spätestens nach 30 Minuten bedient werden können. Längere Wartezeiten auf Grund von Kapazitätsengpässen sollen begründete Ausnahmen bleiben, z. B. an Tagen mit extremen Wetterbedingungen.

Auf regelmäßige Mehrbelastungen (wie 2023 die Sonntagsverkehre zu den Freizeiteinrichtungen) soll entsprechend reagiert werden, z.B. durch den Einsatz eines zusätzlichen, zeitlich begrenzten Busverkehrs.

In Tabelle 14 werden Ausstattungsmerkmale für On-Demand-Fahrzeuge definiert.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Mobility On-Demand-Fahrzeuge
Fahrzeugtyp	Es werden Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen eingesetzt, Höchstalter ist 7 Jahre.
Barrierefreiheit	Mindestens 50% des Fuhrparks sind barrierefreie Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe oder niederflurigem Einstieg. Diese Fahrzeuge können gezielt in der App gebucht werden. Das Fahrpersonal betreut Fahrgäste mit Geh-, Seh-, Hör- und kognitiven Beeinträchtigungen
Emissionsfreiheit	Neubeschaffungen erfolgen ausschließlich mit E-Antrieb oder mit Hybrid B/E-Antrieb (EURO VI).

Tabelle 14: Merkmal Mindestausstattung On-Demand-Fahrzeuge

6 Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

6.1 Umsetzungsbilanz des Sachstandes im 3. RNVP / Teilfortschreibung 2020 beschlossenen Maßnahmen

Im RNVP 2017 wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die bis zur Teilfortschreibung 2020 entweder bereits umgesetzt waren oder in einem in der Teilfortschreibung beschlossenen neuen SWN-Konzept berücksichtigt und modifiziert wurden.

In Tabelle 215 sind die Maßnahmen aus der Teilfortschreibung noch einmal dargestellt. Zwischenzeitlich wurden sie umgesetzt und teilweise auch schon weiterentwickelt. Dies betrifft vor allem die Umsetzung der Linien 155 und 122 in Tungendorf und Ruthenberg / Gadeland als Quartierslinien, die inzwischen in On-Demand-Angebote umgewandelt wurden. Der Umsetzungsstand bis 2023 ist in der Tabelle beschrieben.

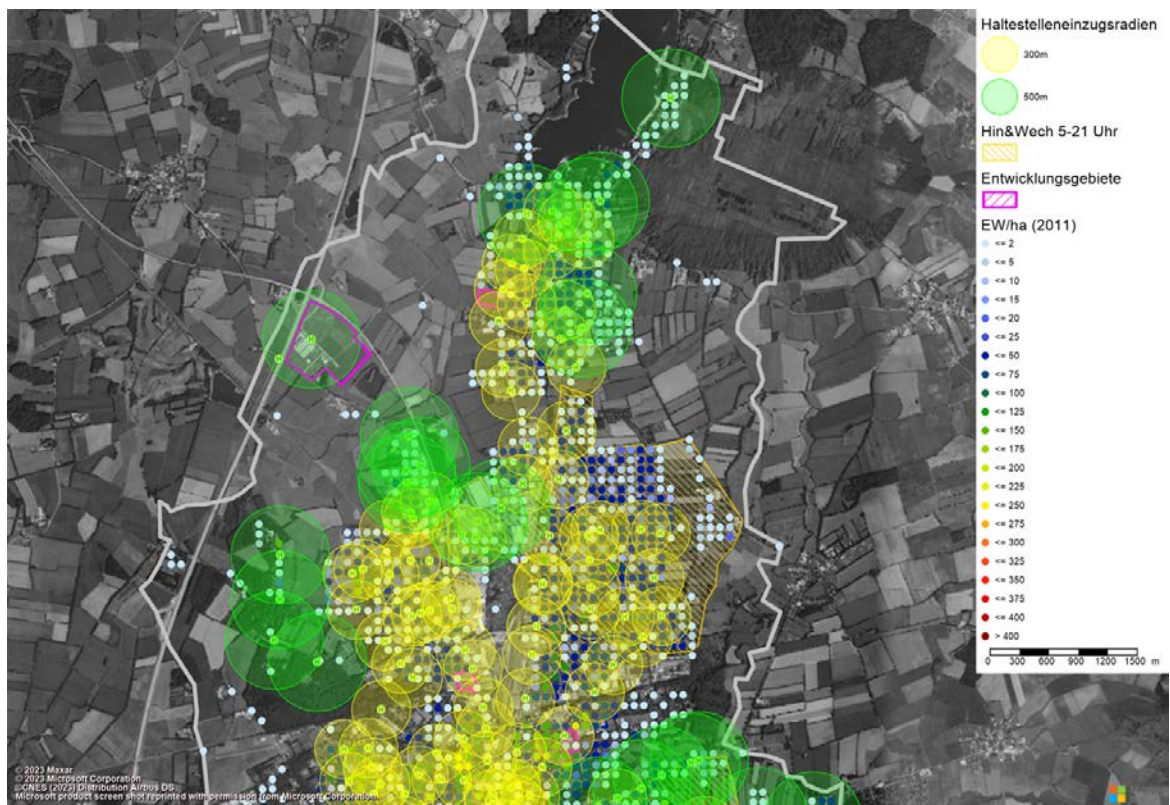
Maßnahme	Erläuterung	Sachstand Umsetzung 2023
Maßnahmen Bedienung Tungendorf	Verkürzung des Linienweges der Linien 2/22 und Ergänzung durch einen getakteten Kleinbusverkehr Linie 122	umgesetzt; seit August 2023 wird die Linie 122 durch Hin&Wech ersetzt
Maßnahmen Gartenstadt /Tierpark und Böcklersiedlung	Ausdünnung Linie 4, Ergänzung und neue Linienwege durch Linie 44	umgesetzt
Maßnahmen Ruthenberg / Gadeland	Verkürzung des Linienweges der Linien 6/66 und Ergänzung durch einen getakteten Kleinbusverkehr Linie 166 mit zusätzlicher Bedienung Ruthenberg, Störpark, Krummredder.	umgesetzt; seit August 2023 wird die Linie 166 durch Hin&Wech ersetzt
Verdichtung Linie 5 Einfeld/Gartenstadt	Verdichtung vom 40-Min-Takt auf 20-Min-Takt	umgesetzt
Erschließung Industrie- und Gewerbegebiet Süd	Neuerschließungen durch Linien 7/77 (DOC, Danfoss, Panasonic im 20-Min-Takt angeschlossen)	umgesetzt
Erschließung Industrie- und Gewerbegebiet Nord - Eichhof	Buslinie statt Linientaxi bei entsprechender Entwicklung des Gewerbegebietes	Kleinbuslinie 155 umgesetzt
Maßnahmen Brachenfeld	Kleinbuslinie 199 statt Linientaxi	umgesetzt
Kleinbus Störwiesen	Kleinbuslinie 177 - Neuerschließung	umgesetzt
Mobility on demand „Hin&Wech“	Flexible Bedienung in den Tagesrandlagen	umgesetzt mit mehrstufigen Erweiterungen
Sonn- und Feiertage: Umstrukturierung der Buslinien mit Ausweitung der Betriebszeit	Ganztägige Bedienung mit Taktvereinheitlichung auf 60-Min-Takt und Reduzierung der räumlichen Bedienungsdichte	Linienverkehr wurde durch Hin&Wech ersetzt

Tabelle 15: Bilanz der Umsetzung der Teilfortschreibung des RNVP 2020

6.2 Maßnahmenprüfungen auf Basis der Analyseergebnisse

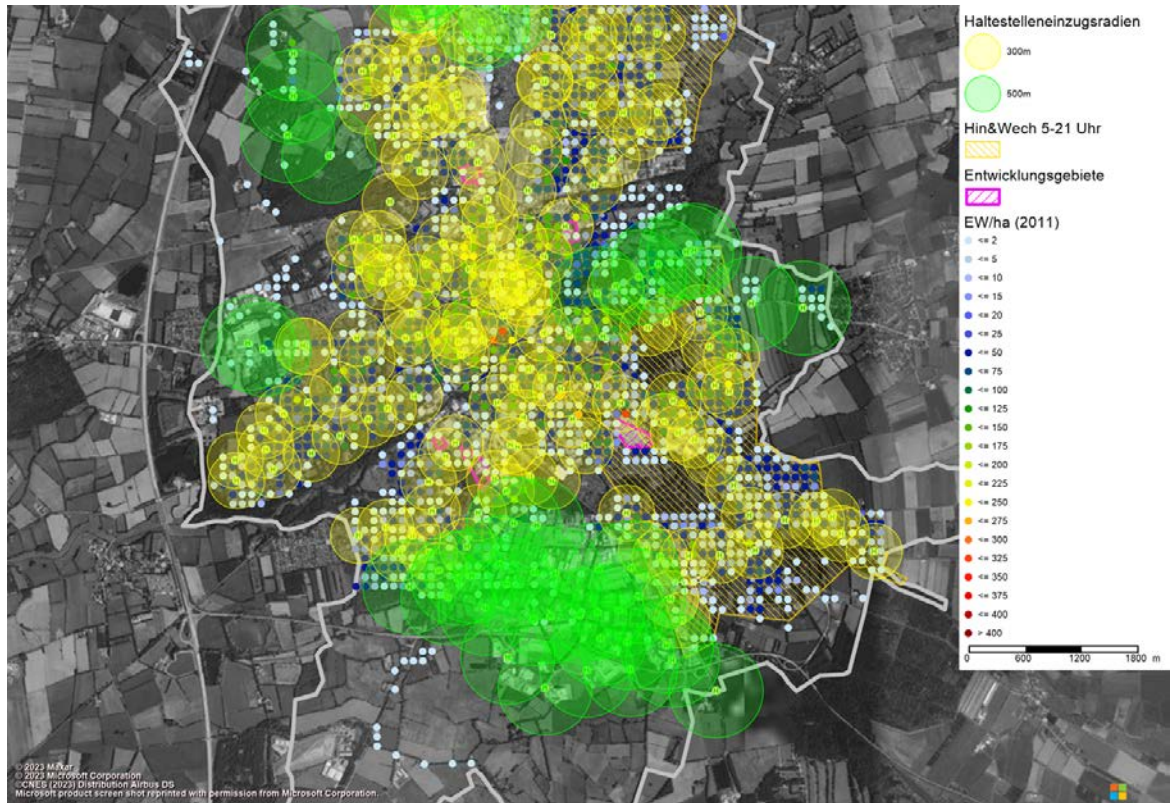
6.2.1 Analyse der Erschließung und der Angebotsqualität

Die Analyse der Erschließung zeigte, dass unter Anwendung der Einzugsbereiche im Anforderungsprofil keine Erschließungslücken bestehen. In den neuen Tagzonen des On-Demand-Angebots wird die Erschließung von den Hin&Wech-Fahrzeugen übernommen. Dies betrifft, wie der Abgleich mit der Einwohnerdichte (Einwohnern pro Ha) zeigt, ausschließlich Gebiete mit geringer Dichte. Kleine, nicht erschlossene Bereiche haben durchwegs weniger als 5 Einwohner je Ha (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7)



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 6: Erschließung in Neumünster (Nord)



Quelle: eigene Darstellung PTV

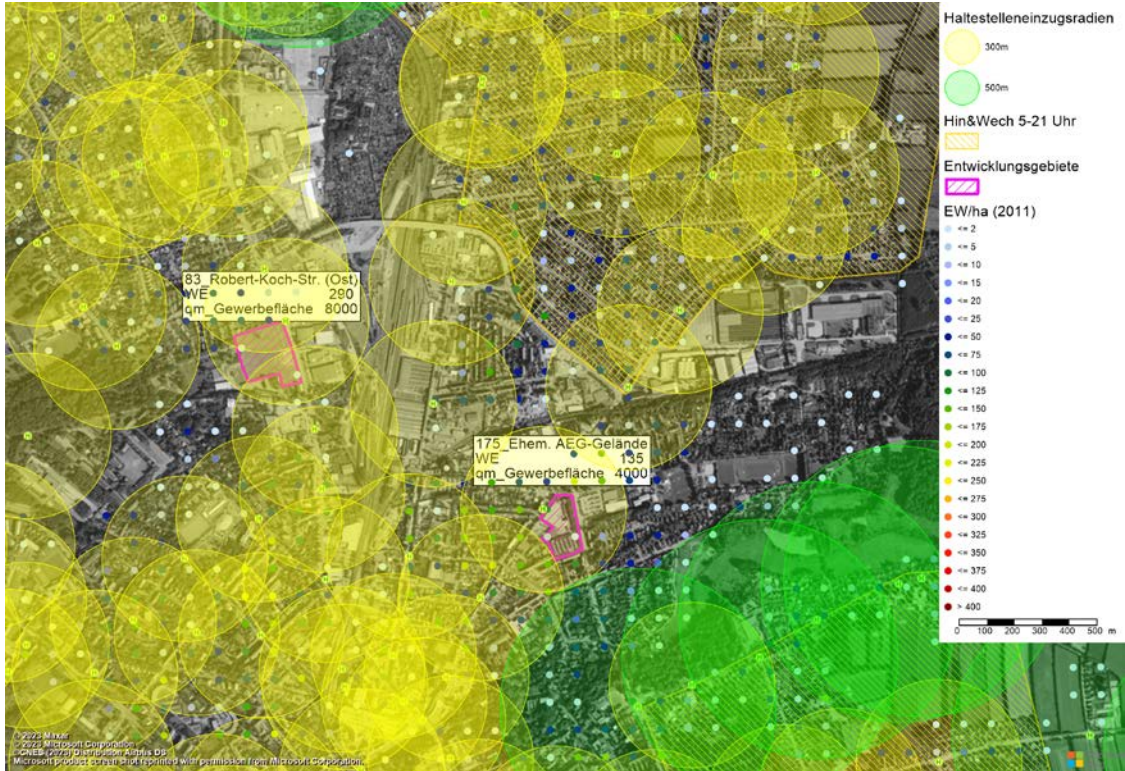
Abbildung 7: Erschließung in Neumünster (Süd)

6.2.2 Erschließung neuer Entwicklungsbereiche

Auch die geplanten Gebiete sind fast alle ausreichend erschlossen.

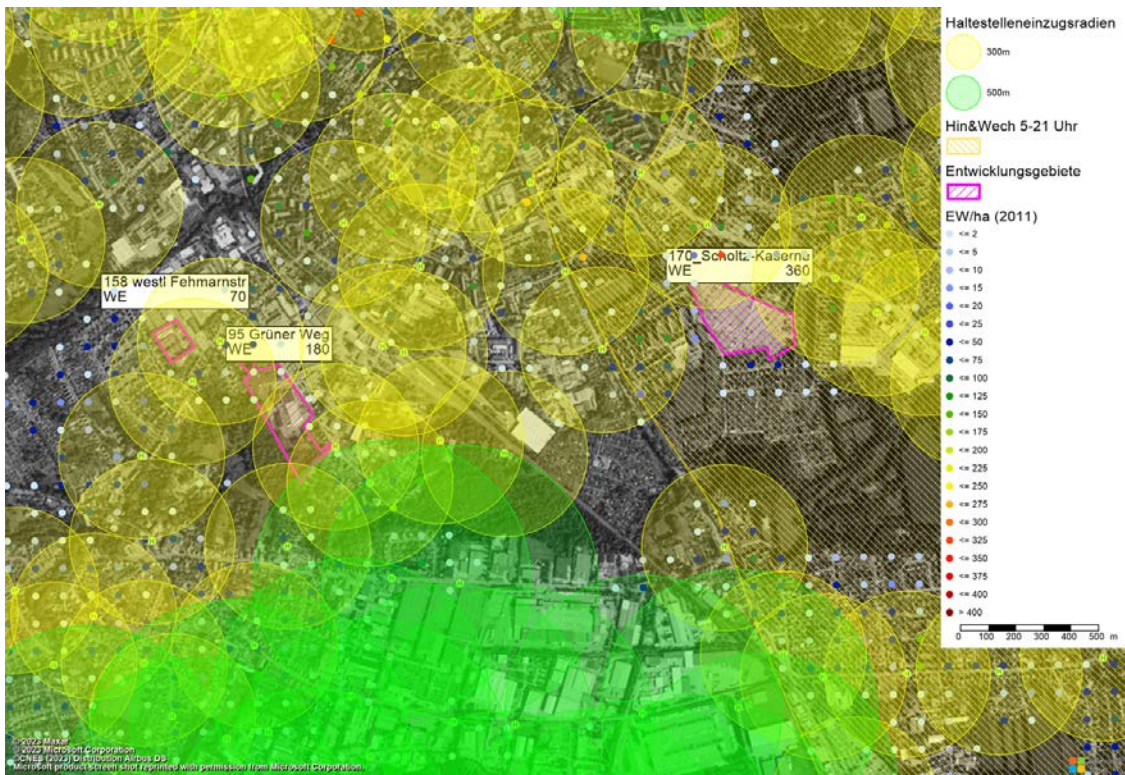
Dazu gehört auch das geplante Neubaugebiet (Wohnen und Gewerbe) auf dem ehemaligen AEG-Gelände (Abbildung 8). Dazu müssen die derzeit angefahrenen Haltestellen jedoch in beide Richtungen erhalten bleiben. Im Falle einer derzeit planerisch diskutierten Einbahnregelung in der Christianstraße entsteht hier eine deutliche Lücke zumindest bei der Bedienung in einer Richtung (siehe Kapitel 6.6).

Noch nicht ausreichend erschlossen ist das geplante Wohngebiet im Bereich der der ehem. Scholtz-Kaserne (Abbildung 9). Hier besteht Handlungsbedarf zur Erschließung durch einen Busverkehr, da die erwartete Einwohnerdichte zu hoch ist, um sie ausschließlich mit On-Demand zu bedienen.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 8: Erschließung des ehem. AEG-Geländes



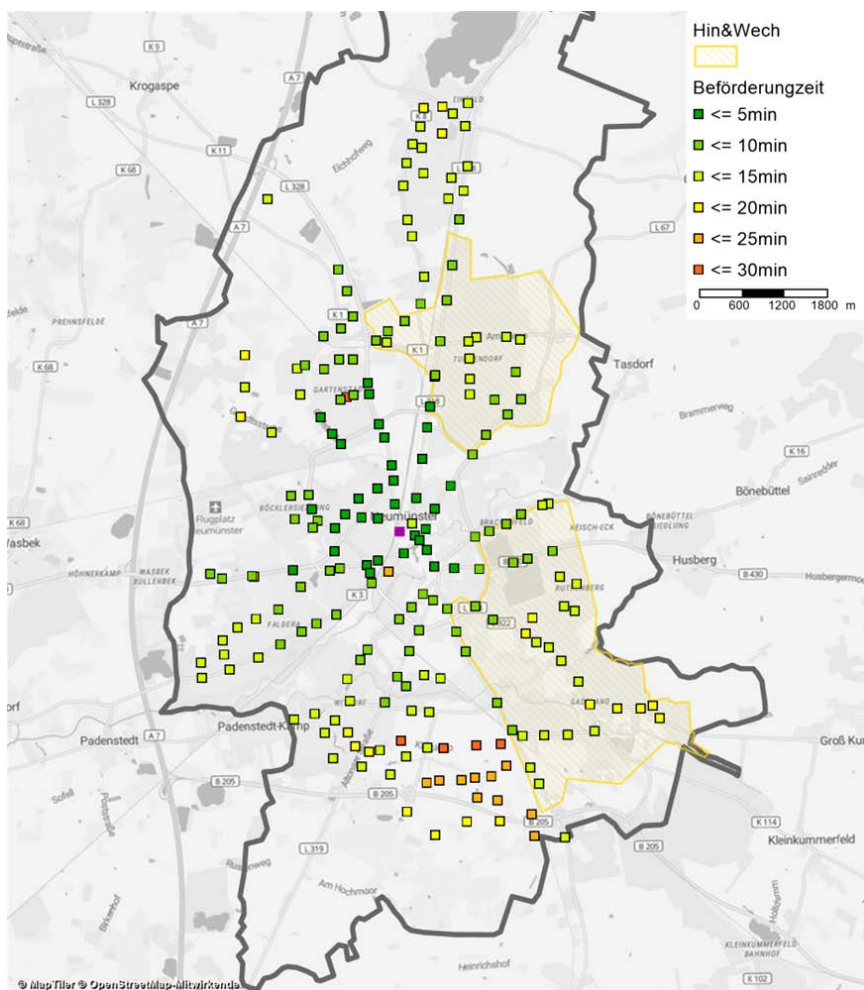
Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 9: Mangelnde Erschließung der Scholtz-Kaserne

6.2.3 Analyse der Beförderungszeiten und der Umsteigehäufigkeit

Die Beförderungszeiten im Busverkehr in Neumünster liegen im Bereich von 5 bis 20 Minuten. Eine Ausnahme bildet der Bereich des Industrie- und Gewerbegebietes im Süden der Stadt, aber auch hier liegen die maximalen Beförderungszeiten bei höchstens einer halben Stunde.

Es besteht kein Handlungsbedarf, allerdings ist bei den Gebieten, die nur noch mit On-Demand bedient werden, darauf zu achten, dass die Umsteigeverbindungen zu den Stadtbuslinien in Richtung Innenstadt gut abgestimmt werden können, insbesondere bei Taktungen der Buslinien, durch die lange Wartezeiten entstehen können. In den Tagzonen des Hin&Wech-Angebots (die Zeiten sind nicht dargestellt, da sie vom Abruf abhängen) wird sich die Gesamtbeförderungszeit leicht erhöhen. Dies kann durch die insgesamt höhere Flexibilität und geringere Zugangswege ausgeglichen werden.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 10: Beförderungszeiten zum Hbf/ZOB

Der ZOB ist in der Regel von allen Stadtteilen aus ohne Umstieg erreichbar. Die radiale Ausrichtung der Buslinien bedeutet einen großen Vorteil, da die Innenstadt so umsteigefrei erreicht werden kann.

6.3 Prüfaufträge aus dem Beteiligungsverfahren zum Masterplan Mobilität

Im Rahmen des Masterplans Mobilität wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren durchgeführt. Den ÖPNV betreffend wurden hier über 90 Anregungen aufgenommen. Ein Teil ist inzwischen durch bereits durchgeführte Verbesserungen nicht mehr aktuell, manche Klagen sind auch nicht zutreffend (Beispiel: Mangelnde Fahrradmitnahme). Manche Anmerkungen können auch im Tagesgeschäft der Verkehrsbetriebe erledigt werden oder betreffen den Straßenbau.

Viele der Anregungen sind jedoch in den RNVP eingeflossen, die wichtigsten seien hier genannt.

„Neubaugebiete und Industriegebiete“

Ein deutlicher Ausbau des ÖPNV in Neumünster ist vorgesehen, alle Neubaugebiete und Industriegebiete müssen mit attraktivem Takt an Busnetz angeschlossen sein. Es soll keine Bauplanung mehr ohne vorgesehenen ÖV- Anschluss geben. Dies ist im Anforderungsprofil berücksichtigt.

„Einführung von Schnellbussen“

Ein erster Schritt in Richtung Schnellbusse sind die Beschleunigungen der Buslinien durch die Führung auf dem Straßenhauptnetz und der Erschließung durch Hin&Wech-Angebote

Grundsätzlich soll die Einrichtung von Schnellbussen in Zukunft geprüft werden. Sie sind jedoch davon abhängig, nicht gemeinsam mit dem MIV im Stau zu stehen. Dienlich hierfür ist auch die Einrichtung von Buskaps statt Busbuchten, dann braucht sich der Bus nicht mehr in den fließenden Verkehr einfädeln.

Die Reduzierung des MIV-Verkehrs und zum Beispiel die Einrichtung von Busspuren/Umweltspuren ist eine Chance für zukünftige Schnellbusse.

„Anschlüsse an die Bahn verbessern“

Grundsätzlich ist es das Ziel, möglichst viele Anschlüsse zwischen Bus und Bahnverkehr zu gewährleisten. Auf Grund der Vielzahl an Bahnlinien und deren unterschiedlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind aber nicht für alle Ankünfte und Abfahrten kurze Umsteigezeiten herstellbar.

„Bessere Taktung der Busse“

Eine dichtere Taktung wird zukünftig angestrebt. In den Hin&Wech-Zonen und -zeiten kann die Beförderung jederzeit bestellt werden.

„Fahrgastunterstände“

Rund 70 Haltestellen sind mit Fahrgastunterständen mit integrierten Sitzgelegenheiten ausgestattet. Diese sind im Eigentum der Deutschen Plakat-Werbung GmbH auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung mit der Stadt Neumünster. Innerhalb der Vertragslaufzeit ist die zusätzliche Herstellung von bis zu 10 Fahrgastunterständen für die Stadt kostenfrei möglich.

„Bus-Beschleunigung“

Derzeit werden Maßnahmen zur Busbeschleunigung bereits hinsichtlich der Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen durchgeführt. Folgende Lichtsignalanlagen im Innenstadtbereich sind für eine LSA-Beeinflussung durch die Busse ausgerüstet:

- LSA 142 Rathaus
- LSA 145 Am Teich
- LSA 146 Gänsemarkt
- LSA 148 Kieler Straße / Kuhberg
- LSA 150 Bahnhof
- LSA 149 Kieler Straße / Johannisstraße

Es wird angestrebt, die Busbevorrechtigung auf weitere Lichtsignalanlagen auszuweiten.

Busspuren sind in Neumünster bislang nicht angelegt, mit Ausnahme der ausschließlich für den Busverkehr vorgesehenen Spuren am ZOB.

Zur Attraktivierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV sind grundsätzlich weitere Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV zu prüfen.

„WLAN im Nahverkehr“

Die Busse sind im Fahrgastraum alle mit WLAN ausgestattet (siehe auch Fahrzeugausstattung im Anforderungsprofil)

„40-Minuten-Takt ist unattraktiv und schwer zu merken“

Im Zuge der Planung für diesen RNVP werden Takte entsprechend umgestellt, grundsätzlich soll zukünftig eine weitere Taktverdichtung verfolgt werden im Zuge der Umsetzung des Modal-Split-Ziels.

„Ringbuslinie zur Bedienung von Tangentialverbindungen“

Tangentialverbindungen sollen in Zukunft eher durch On-Demand-Angebote punktgenau bedient werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.5).

Fehlende Haltestelle für Mitarbeiter des TBZ (Technisches Betriebszentrum)

Maßnahme ist vorgesehen: Die Erschließung wird durch Hin&Wech sichergestellt. Dafür wird die Tagzone West ausgeweitet.

6.4 Weiterentwicklung des On-Demand-Angebots

Es wurden bereits in den letzten Jahren immer wieder Ausweitungen des On-Demand-Angebots durchgeführt, sie sind in Kapitel 3.1.2 umfänglich beschrieben.

Neben der zeitlichen Ausweitung und dem Wegfall des Zuschlages im Tarif wurden insbesondere die Tagzonen eingerichtet in Gebieten mit geringerer Einwohnerdichte. Ebenso wurden die Abendlinien komplett ersetzt. Auch die Buslinien am Tag wurden an das erweiterte Angebot angepasst, insbesondere auch am Samstag

Die Einrichtung der Tagzonen soll nun erweitert werden, 2024 um eine Tagzone im Westen der Stadt in den Stadtteilen Faldera, Böcklersiedlung-Bugenhagen und Gartenstadt. Die Buslinien werden, wie im Folgenden auch dargestellt (Kapitel 6.6.1), entsprechend eingekürzt. Die Tagzone ist in Abbildung 11 in blau dargestellt. Ebenfalls dargestellt sind die dann ausschließlich vom On-Demand-Angebot bedienten Haltestellen.

Vorteile sind, wie bereits in Tungendorf und Gadeland, die Bedienung zu sehr erweiterten Betriebszeiten und die Verfügbarkeit zu jeder Zeit. Es werden Tangentialverbindungen realisiert, zum Beispiel, auch zwischen Faldera und Gartenstadt, aber auch zum a+b - Einkaufszentrum.

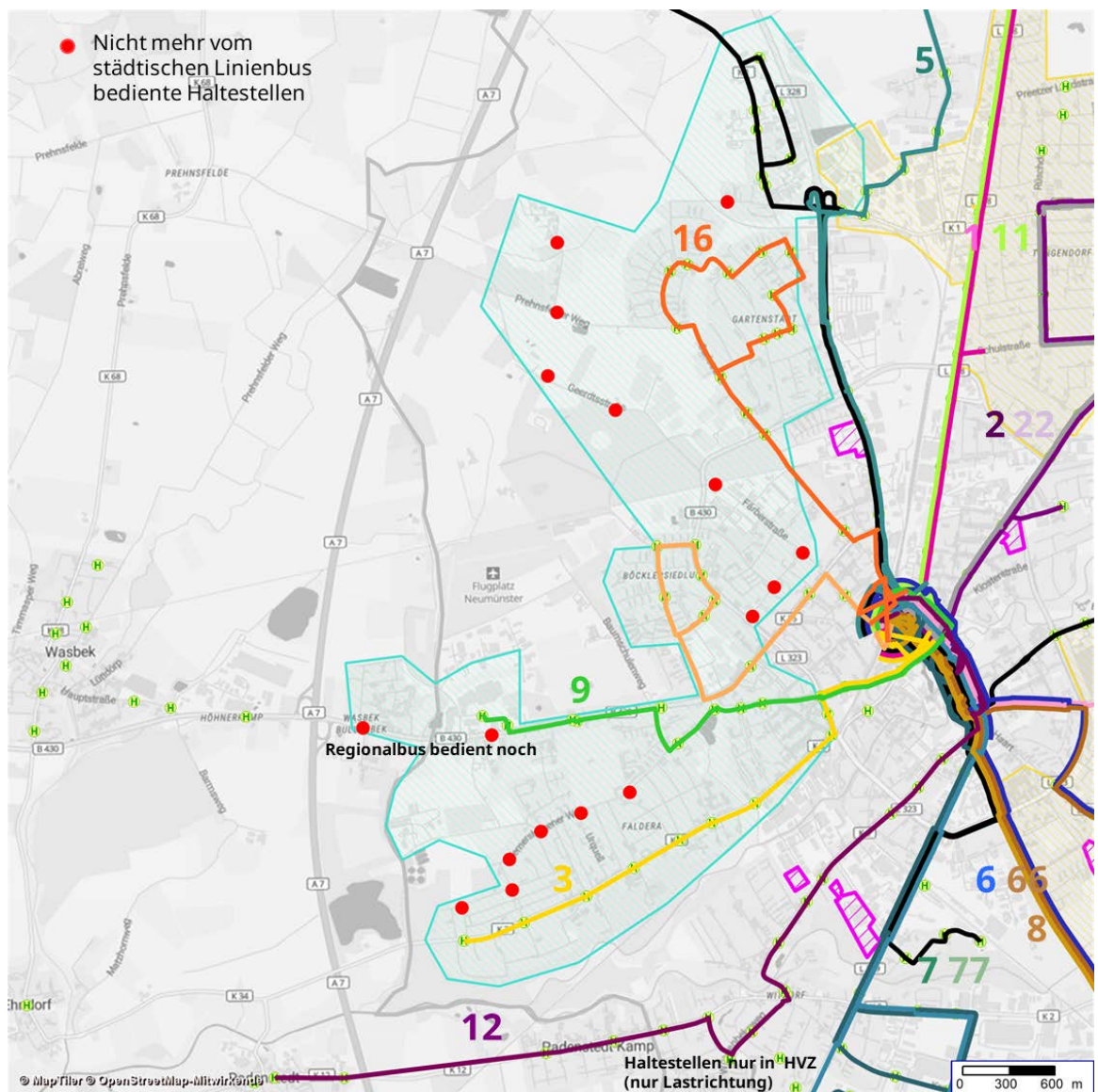
Nachteile sind die Umsteigenotwendigkeiten zur Innenstadt, allerdings liegt ein Teil der Wohngebiete auch in fußläufigem Abstand zu anderen Linien. Um in andere, nicht in der gleichen Tagzone liegende Stadtteile zu erreichen, müssen ggf. auch zwei Umstiege in Kauf genommen werden.

Die große Flexibilität der Bedienung macht die Nutzung des On-Demand-Systems attraktiv, insbesondere für junge Menschen in den Abend- und Nachtstunden, aber auch für Senioren, die zu Versorgungs- oder Freizeiteinrichtungen fahren wollen. Berufstätige haben in den Tagesrandzeiten die Möglichkeit, schnell und ohne Umwege zur Arbeit bzw. nach Hause zu gelangen. Für alle Gruppen ist auch eine hohe Sicherheit gewährleistet, da keine weiten Fußwege zur Haltestelle zurückgelegt werden müssen, sondern die

Vielzahl von virtuellen Haltestellen, die auf komfortable Weise in der App angezeigt werden, nutzen können.

Die Ausweitung der Tagzonen wird daher im RNVP unterstützt. Sie kann auch noch bessere Tangentialverbindungen realisieren, für die jedoch auch eine entsprechend geringe Nachfrage besteht. Daher muss zum Erreichen der Verkehrswende auch der Busverkehr weiter gefördert und hinsichtlich der Taktung verbessert werden.

Die On-Demand-Angebote bringen dem ÖPNV einen großen Imagegewinn, der sich hoffentlich durch geeignete Angebote und Marketingmaßnahmen auch auf den Busbereich übertragen lässt.



Quelle: Informationen SWN - Darstellung PTV

Abbildung 11: Tagzone (blau schraffiert) im Westen der Stadt und geplante Linienführungen

6.5 Linienplanung zur Erreichung des Modal-Split-Ziels

Zur Möglichkeit, engagierte Modal-Split-Ziele zu erreichen, wird auch auf das Kapitel 4.2 verwiesen, in dem erläutert wird, welche Faktoren den Modal-Split beeinflussen. Im Ergebnis kann gefolgert werden, dass Maßnahmen im ÖPNV allein hier nicht zum Erfolg führen können. So lange die Nutzung eines Pkws für einen Großteil der Bevölkerung für die Binnenwege deutlich komfortabler ist als die Nutzung auch eines dicht getakteten und flexiblen ÖPNV, ist nur bei wenigen Einwohnerinnen und Einwohnern mit einer Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zum ÖPNV zu rechnen.

Es wird also empfohlen, den ÖPNV sukzessive zu verbessern und einzelne Linien zu verdichten und dabei auch auf die Erfolge der Pushfaktoren, also der Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs zu reagieren. Daher sollte die Möglichkeit offengehalten werden, in Erfüllung der engagierten Modal Split-Ziele im Masterplan Mobilität den ÖPNV auch zwischenzeitlich weiter auszubauen, wenn durch Maßnahmen im MIV die ÖPNV-Nachfrage steigt.

Dies entspricht auch den **Zielen des Masterplans Mobilität** mit dem Ziel der Reduzierung des MIV durch folgende Maßnahmen:

- Parkraummanagement: konsequente Parkraumbewirtschaftung und -reduzierung, vor allem in der Innenstadt mit einem Überangebot an zu billigen Parkplätzen als kurzfristig vorgesehene Maßnahme
- Bevorrechtigung des Umweltverbundes im Straßenraum
- Busbevorrechtigung und Einrichtung Umweltspuren als kurz- bis mittelfristig vorgesehene Maßnahmen, hierdurch lässt sich der ÖPNV ggf. an der einen oder anderen Stelle gegenüber dem MIV attraktivieren, wenn er schneller ist und dies auch wahrgenommen werden kann.

Als erster Schritt wurde eine Reihe von Maßnahmen geprüft, mit denen Buslinien gezielt verbessert werden können. Im Folgenden sind sie beschrieben und mit einer Begründung und einer Empfehlung versehen.

Linie 1/11

Die beiden verbundenen Linien bedienen die Strecke zwischen der Innenstadt und Einfeld über die Kieler Straße mit einem durch die Linienüberlagerung entstehenden 20-Min-Takt ausreichend gut. Parallel bedient auch die Linie 5 die Relation ebenfalls im 20-Min-Takt auf einer anderen Strecke (Roschdohler Weg).

Linie 2/22

Die beiden verbundenen Linien 2 und 22 bedienen Tungendorf im gegenläufigen 40-Min-Takt. Seit August 2023 wird dieser Linienbusverkehr mit etwas reduziertem Einzugsbereich betrieben. Dafür wird er seit August 2023 in Tungendorf durch die neue Tagzone des On-Demand-Angebots (siehe Kapitel 3.1.2) ergänzt. Soweit hier die Evaluation des neuen Angebots nach angemessener Eingewöhnungsphase keine Anpassungen notwendig macht, sind hier zunächst keine Änderungen vorgesehen. Hin&Wech bietet hier den Anschluss an die Buslinien sowie Tangentialverbindungen insbesondere zum a&b Center.

Linie 3/33

Im Zuge der Neuplanung der Hin&Wech-Tagzone in den westlichen Stadtteilen durch die SWN wird die Linie angepasst. Die weniger nachgefragten Haltestellen werden zukünftig mit dem On-Demand-Angebot bedient (siehe Punkt 6.4). Ausnahme ist die besser nachgefragte Haltestelle Weberstraße, deren Einzugsbereich aber auch von der benachbarten Haltestelle Liegnitzer Straße bedient wird. Bislang bedienen die beiden Linien gegenläufig den Linienweg im 40-Min-Takt, in der Innenstadt zu einem 20-Min-Takt verdichtet.

Die Ringbedienung durch die Linie 33 entfällt zukünftig und die Linie 3 wird eingekürzt. Die Haltestellen zwischen Weberstraße und Tonderner Straße werden zukünftig durch Hin&Wech bedient.

Die Linie 3 bedient den Linienweg zwischen ZOB und Husumer Straße über die Ehndorfer Str. in beiden Richtungen im 20-Min-Takt.

Linie 4/44

Auch die Linie 4/44 wird im Zuge der Neuplanung der Hin&Wech-Tagzone in den westlichen Stadtteilen durch die SWN angepasst. Auch hier werden die schwach nachgefragten Haltestellen durch das On-Demand-Angebot bedient (siehe Punkt 6.5). Die Linie 44 entfällt.

Die Linie 4 fährt künftig zwischen Hauptbahnhof und Bugenhagenkirche einen veränderten Linienweg. Dieser verläuft über die Haltestellen Wilhelm-Tanck-Schule, Steinmetzstraße und Berufsschule. Von der B430 kommend biegt der Bus rechts in die Memellandstraße ab, von dort rechts in die Legienstraße, fährt zur Haltestelle Bugenhagenkirche und bedient dort nach wie vor die Schleife Breslauer Straße / Kantplatz. Der Rückweg verläuft ebenfalls über Berufsschule, Steinmetzstraße und Wilhelm-Tanck-Schule. Der Bereich Färberstraße / Beethovenstraße wird künftig durch Hin&Wech abgedeckt. Die Straßen sind auch dort sehr schmal und durch parkende Fahrzeuge zusätzlich verengt, so dass es häufig zu Verspätungen kommt. Die Schulkinder der Immanuel-Kant-Schule steigen dann

nicht mehr an der Haltestelle Beethovenstraße, sondern an der Haltestelle Bugenhagenkirche aus. Dadurch verkürzt sich ihr Fußweg.

Die Haltestellen Geerdsstraße und Tierpark werden durch Hin&Wech bedient. Gruppen zum Tierpark können angemeldet auch mit einer größeren Personenzahl bedient werden.

Die Linie 4 verkehrt auf dem neuen Linienweg im 20-Min-Takt.

Linie 5

Die Linie 5 bleibt weitestgehend unverändert. Lediglich die Schleife über die Gartenstadt entfällt, da dieser Teil in der Tagzone West liegt und von Hin&Wech bedient wird.

Dadurch wird die Taktung auf dem gesamten Linienweg einheitlicher und die gestrafften Fahrten werden zwischen Innenstadt und Einfeld schneller und direkter.

Die Linie 5 verkehrt auf gekürztem Linienweg nach wie vor im 20-Min-Takt.

Linie 6/66

Die Linie 6/66 verkehrt gegenläufig im 40-Min-Takt, in der Innenstadt verdichtet auf einen 20-Min-Takt unverändert. Weitgehend verkehrt sie innerhalb der Tagzone Gadeland mit Bedienung durch Hin&Wech.

Falls die untenstehende Linie 8a, die die Linie 8 teilweise verdichtet und zusätzlich die Erschließung der Störstraße gewährleisten soll, nicht umgesetzt wird, sollte diese Funktion die Linie 6/66 übernehmen und mit ihren Fahrten von Süden kommend durch die Störstraße fahren und durch die westliche Frankenstraße wieder zurück auf die Boostedter Straße fahren. Hierzu sind jedoch Maßnahmen in der westlichen Frankenstraße notwendig (Parkverbot etc.). Dies wäre vor der Umsetzung von der Stadt Neumünster zu prüfen. Empfohlen wird eher die Erschließung durch die Linie 8a (siehe unten), auch um die Linie 6/66 nicht langsamer zu machen.

Linie 7/77

Die Linie 7/77 verkehrt heute vom ZOB über die Altonaer Straße im 20-Min-Takt und spaltet sich im Süden in verschiedene Wege zur Erschließung des Industrie- und Gewerbegebietes einschließlich des DOC auf. Die Linie 77 erschließt dabei auch den südlichen, neueren Teil entlang der Isarstraße südlich der B 205. Aus den ersten Ergebnissen des Automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) der SWN lässt sich schließen, dass sie eine der nachfragestärksten Linien in Neumünster ist. Daher wurde für einen ersten Schritt zur systematischen Taktverdichtung, um eine Modal-Split-Veränderung zu erreichen, für diese Linien eine Taktverdichtung auf einen 10-Min-Takt auf der Strecke ZOB bis Haltestelle Krokamp geprüft und eine darauf aufbauende Verdichtung auf den beiden Linienwegen im Industrie- und Gewerbegebiet. Es ist sinnvoll, Taktverdichtungen auf Strecken hoher

Nachfragepotenziale durchzuführen, um entsprechend Anreize zu setzen, auf den ÖPNV umzusteigen.

Es profitieren hier vor allem Verkehrsteilnehmer, die zu Arbeits- und Versorgungszwecken in das Gebiet fahren und für die ein verdichtetes Angebot eine hohe Flexibilität bietet. Dort, wo der 10-Min-Takt realisiert ist, ist auch ohne Kenntnis des Fahrplans eine Nutzung des Busses ohne lange Wartezeit an der Haltestelle auch möglich. Der Komfortgewinn ist dadurch sehr groß. Andererseits ist die Anschlusssicherung zu anderen Linien durch einen 10-Min-Takt deutlich einfacher.

Daher wird vorgeschlagen, die Linie 7/77 auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten, das Angebot also im Wesentlichen zu verdoppeln.

Linie 8

Die Linie 8 bedient die Strecke vom ZOB über die Boostedter Straße bis nach Boostedt im Kreis Segeberg und erschließt dort den Ort.

Auch diese Linie hat eine hohe Fahrgastnachfrage, weswegen eine Verdichtung sinnvoll wäre. Aufgrund der Zuständigkeit der Stadt Neumünster in diesem Nahverkehrsplan wird sie jedoch zunächst auf dem Stadtgebiet Neumünster betrachtet.

Die Linie verkehrt im 30-Min-Grundtakt. Es bestehen vormittags zwischen 9:00 Uhr und 12:00 Uhr Taktlücken, die auch bis Boostedt geschlossen werden sollten. Dies dient nicht nur einer Verbesserung des Angebots, z. B. für den vormittäglichen Einkaufsverkehr, sondern auch einer besseren Merkbareit und Verlässlichkeit.

Eine grundsätzliche Taktverdichtung auf einen 15-Min-Takt auf dem Stadtgebiet wurde geprüft, jedoch ist die Nachfrage auf den letzten Haltestellen im Stadtgebiet heute eher gering, weswegen die Verdichtung dort nicht notwendig erscheint. Zudem sind die Wendemöglichkeiten im Bereich des Stadtrandes nur schwer einzurichten. Daher wird eine zusätzliche Linie (hier Arbeitstitel 8a) geprüft, die auch weitere Funktionen übernehmen kann.

Auf der Linie 8 sollen die bestehenden Taktlücken am Vormittag geschlossen werden.

Linie 8a (neu)

Eine neue Linie 8a soll im innenstadtnahen Bereich die Linie 8 verdichten (z. B. zur Bedienung des Krankenhauses). Sie soll jedoch auch einer Erschließung des neuen Wohngebietes (ehemalige Scholtz-Kaserne) über die vorgesehene Haltestelle in der Störstraße realisieren. Für die meisten der vorgesehenen 360 Wohneinheiten ist diese Haltestelle dann die nächstgelegene.

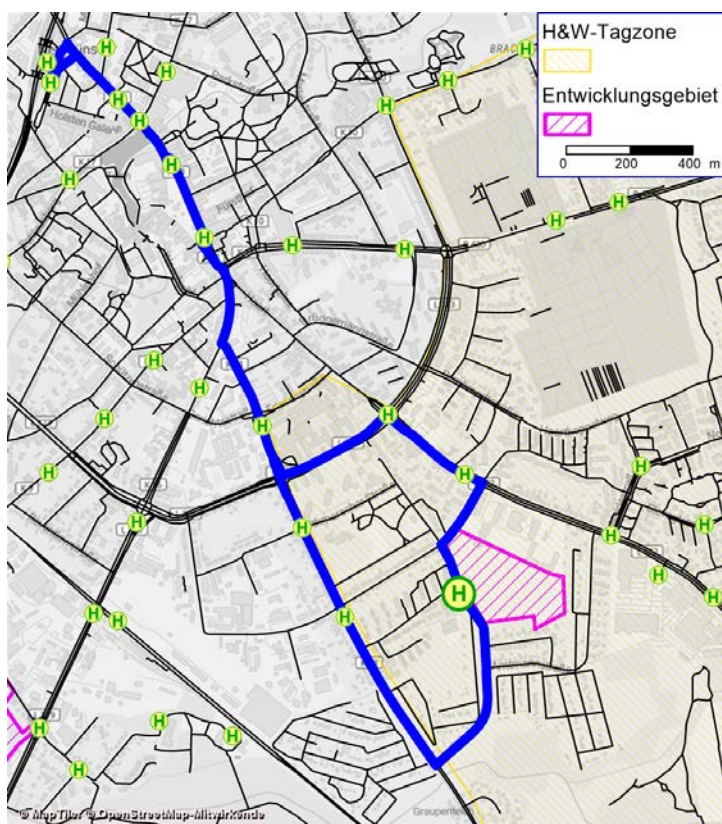
Der Linienweg soll wie folgt vorgesehen werden:

- ZOB bis zur Haltestelle Frankenstraße, südlich davon Einfahrt in die Störstraße, Bedienung der neuen Haltestelle am Neubaugebiet, Weiterführung über die östliche Frankenstraße, dann über Haart und Sachsenring zurück zum Krankenhaus und zum ZOB.

Der Planung (Umlauf und Kostenabschätzung) liegt hier zunächst ein 30-Min-Takt zugrunde.

Aufgrund des insgesamt kurzen Linienweges ist es sinnvoll, die Linie nur in einer Richtung zu bedienen, lediglich für die Haltestellen Frankenstraße und Dithmarscher Straße würden für die Nutzung dieser Linie etwas längere Fahrzeiten zur Innenstadt entstehen. In Fahrtrichtung Innenstadt können aber alternativ die auf direktem Weg verkehrenden Linien 6 und 8 genommen werden. Die Linie lässt sich mit nur einem zusätzlichen Fahrzeug bedienen.

Es wird vorgeschlagen, spätestens mit dem Bezug des neuen Wohngebietes (ehemalige Scholtz-Kaserne) die neue Linie 8a-Takt einzurichten. Vor Inbetriebnahme der neuen Linie 8a sind Linienverlauf und Taktzeiten unter den dann aktuellen Rahmenbedingungen festzulegen.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 12: Linienweg neue Linie 8a

Linie 9

Die Linie 9 verkehrt heute weitgehend im 60-Min-Takt vom ZOB über die Roonstraße und das Freesencenter bis nach Wasbek

Teilweise verkehrt sie innerhalb der geplanten Tagzone West mit Bedienung mit Hin&Wech. Deswegen und da die Nachfrage nach Wasbek gering ist, schlagen die SWN vor, die Linie einzukürzen bis zum Freesencenter und sie dafür im 30-Min-Takt zu bedienen.

Wasbek wird auch getaktet durch den Regionalbus mit der Stadt Neumünster bedient, was ausreichend erscheint. Zusätzlich besteht eine Bahnverbindung zwischen Wasbek und Neumünster Hauptbahnhof. Zu den Umplanungen sind entsprechende Abstimmungen mit dem Aufgabenträger Kreis Rendsburg-Eckernförde durchzuführen, der für die Regionallinie zuständig ist und der sich finanziell am Betrieb der Linie 9 beteiligt.

Die Linie 9 verkehrt auf dem verkürzten Linienweg im 30-Min-Takt.

Linie 12

Die Linie 12 fährt heute zwischen dem ZOB über die Lindenstraße und die Padenstedter Landstraße nach Padenstedt im Kreis Rendsburg-Eckernförde. Über den Tag fährt sie im Wechsel zwischen 40-Min-Takt, 30-Min-Takt und 20-Min-Takt, dazwischen auch mit Taktlücken. Im Stadtteil Wittorf bedient sie eine **Schleife im Bereich Iltisweg /Marderweg**, wo von den SWN nur eine geringe Nachfrage verzeichnet wird. Zur Straffung der Reisezeiten für die übrigen Fahrgäste wird von SWN vorgeschlagen, **diese Haltestellen nur noch in jeweils einer Richtung** zu bedienen (jeweils in der Lastrichtung).

Die Linie 12 verkürzt dem Linienweg im Bereich Wührenbeksweg/Kälberweg.

Linie 14

Die Linie 14 verkehrt im 20-Min-Takt zwischen ZOB und dem dichter bewohnten Stadtgebiet Ruthenberg. Demensprechend ist die vergleichsweise dichte und regelmäßige Bedienung der Nachfrage angemessen. Die Linie soll unverändert so erhalten bleiben.

Linie 16

Die Linie 16 verkehrt heute im 40-Min-Takt vom ZOB über die Carlstraße, erschließt die Gartenstadt über die Gartenstadtschule über Birkenweg/Carl-Barlach-Straße/Röntgenstraße bis zum Prehnfelder Weg und bedient dann noch die Haltestellen Ecke Hahnknüll und Klinik Hahnknüll. Jenseits der Haltestelle Carlstraße verkehrt sie innerhalb der geplanten Tagzone West der Hin&Wech-Bedienung.

Daher schlagen die SWN vor, die Linie einzukürzen bis zum Prehnsfelder Weg und die Haltestellen Ecke Hahnknüll und Klinik Hahnknüll nur noch mit Hin&Wech zu bedienen. Die Taktung soll im Gegenzug auf einen 30-Min-Takt verdichtet werden, was deutlich besser und übersichtlicher ist. Die Maßnahme ist dadurch etwa kostenneutral. Dadurch wird auch die entfallende stündliche Bedienung der Gartenstadt durch die Linie 5 ausgeglichen.

Die Linie 16 fährt auf verkürztem Linienweg im 30-Min-Takt.

Linien 155, 177 und 199

Die Linien ergänzen das Angebot teilweise nur in der Hauptverkehrszeit oder mit Kleinbussen. Sie sind auf die Nachfrage abgestimmt und sollen wie bestehend erhalten bleiben.

Prüfung einer Ringlinie

Aus der Bevölkerung wurde wie schon bei der Bearbeitung des letzten RNVP das Anliegen geäußert, eine Ringlinie einzuführen. Aus den Anliegen wird jedoch deutlich, dass damit beabsichtigt wird, Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu gewährleisten. Hier unterscheiden sich die unterschiedlichen Wünsche jedoch deutlich, welche Relation die Ringlinie letztlich bedienen soll. Zur Lösung der Anliegen wird langfristig vorgesehen, die Tagzonen der Hin&Wech-Bedienung auszuweiten. In einem ersten Schritt wird die Tagzone im Westen eingerichtet, langfristig besteht jedoch die Perspektive, einen „Hin&Wech-Ring“ über alle äußeren Stadtteile zu legen. In den Schwachlastzeiten ist eine entsprechende Nutzung bereits jetzt möglich. Diese Lösung ist einer starren Ringlinie vorzuziehen. Eine Ringlinie, die die äußeren Stadtteile miteinander verbindet, wäre mit sehr hohen Kosten verbunden bei zu erwartender sehr niedriger Nachfrage.

Daher wurde für diesen Nahverkehrsplan der Ringlinien-Vorschlag aus dem RNVP 2017 erneut geprüft, der über Sachsenring / Hansaring und B 430 führt. Zu Grunde gelegt wurde ein gegenläufiger 30-Min-Takt. Auch wenn die Bedienzeiten aufgrund des inzwischen vorhandenen Hin&Wech-Angebots gegenüber der Untersuchung 2017 reduziert werden können (zum Beispiel durch Wegfall der Bedienung am Sonntag), bleiben die Kosten auch wegen der inzwischen gestiegenen Preise noch im selben Niveau wie 2017, nämlich bei knapp 470.000 Euro im Jahr. Ein entsprechender Vorteil für die Fahrgäste wird nicht gesehen. Daher wird diese Maßnahme erneut nicht empfohlen, sondern die zielgenauere Bedienung durch Hin&Wech vorgezogen, die bereits auch im Ansatz mit diesem Nahverkehrsplan umgesetzt werden kann.

6.6 Kostenübersicht der geplanten Maßnahmen

6.6.1 Planungen im Bereich der Tagzone West

Bei den Einsparungsvorschlägen durch SWN, die durch die Tagzone West des Hin&Wech-Angebots aufgefangen werden, wird davon ausgegangen, dass sich die Fahrgastzahl nicht verringert. Es wird angenommen, dass die bisherigen Fahrgäste der wegfallenden Haltestellen dann zielgenauer das On-Demand-Angebot in Anspruch nehmen.

Nicht ausgewiesen werden von SWN die Kosten für das Hin&Wech-Angebot in der neuen Tagzone. Dies liegt daran, dass diese Angebote immer auch von der Abrufquote abhängig sind, die nur begrenzt prognostiziert werden kann. Die SWN geht aber davon aus, dass zumindest keine Mehrkosten durch die Umstellung der ÖPNV-Erschließung entsteht. Der Test des Betriebs ist in jedem Fall sinnvoll.

Bei der neuen Tagzone im Westen ist nach ersten Gewohnheitsumstellungen und der allmählichen Wirkung der Marketing-Maßnahmen und des Bekanntwerdens in der Bevölkerung so wie in den übrigen Tagzonen mit einem allmählichen Anwachsen der Nachfrage zu rechnen. Konkrete Prognosen sind hier nicht möglich, jedoch ist davon auszugehen, dass hier wie in den anderen Tagzonen mit maximal dreistelligen täglichen Nachfragezahlen zu rechnen ist. Damit machen sie an der Gesamtnachfrage nur einen geringen Teil aus. Andernfalls wäre die Nachfrage mit den kleinen Fahrzeugen auch nicht nachhaltig und klimaschonend zu befördern.

6.6.2 Weitere Planungen

Die Kosten für die einzelnen beschriebenen Linienmaßnahmen wurden berechnet und die Fahrgastnachfrage dort, wo es möglich war, grob abgeschätzt. Aufgrund fehlender verlässlicher, feinkörniger Fahrgastzahlen können Prognosen sich nur im Rahmen einer groben Abschätzung bewegen. Die Ergebnisse sind in dargestellt:

Planlinie	Maßnahme	Mehrkosten	Mehrerlöse	Zusätzliches Defizit	Fahrgastzuwachs
		EURO/a	EURO/a	EURO/a	
7/77	Verdichtung auf 10-Min-Takt	670.000	200.000	470.000	Ca. 630 pro Werktag
8	Verdichtung/Vereinheitlichung der Vormittagsfahrten (Berechnung für 30-Min-Takt)	50.000	20.000	30.000	Ca. 50 pro Werktag
Neue Linie 8a	Verdichtung Teilstrecke Linie 8, Erschließung Neubaugebiet Scholtz-Kaserne	210.000	30.000	180.000	Ca. 100 pro Werktag
Summe zusätzliches Defizit				680.000	

Planlinie	Maßnahme	Mehrkosten	Mehrerlöse	Zusätzliches Defizit	Fahrgastzuwachs
		EURO/a	EURO/a	EURO/a	
Summe zusätzliche Fahrgäste pro Werktag					780 FG pro Werktag
Entspricht einem Fahrgastzuwachs (bezogen auf die heutigen Zahlen eines Werktages von					8 %

Tabelle 16: Kosten, Defizit und Fahrgastwirkungen der weiteren Planungen

Fakultativ zur Einrichtung der Linie 8a müsste wie beschrieben die **Linie 6/66** durch die Störstraße geführt werden, hierfür sind neben Kosten für ggf. straßenbauliche Maßnahmen in der Frankenstraße auch zusätzliche Betriebskosten in Höhe von ca. **10.000 Euro pro Jahr** zu veranschlagen.

Die Kosten der **Ringlinie** sind mit ca. **470.000 Euro pro Jahr** zu veranschlagen, die Maßnahme wird nicht empfohlen und ist daher zunächst nicht in die obige Tabelle aufgenommen worden.

Der oben beschriebene Ansatz von 8 % Fahrgastzuwachs ist nur ein erster Versuch, mit Hilfe einer Angebotsverbesserung die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Durch die im Masterplan vorgeschlagenen Maßnahmen im MIV wie Parkraumbewirtschaftung, der Umwidmung von Fahrstreifen zu Umweltspuren etc. kann eine deutlichere ÖPNV-Nachfrage folgen, auf die der ÖPNV dann auch vorbereitet sein soll. Daher ist die Entwicklung zu beobachten und ggf. mit einer weiteren Ausweitung des ÖPNV zu reagieren.

6.7 Buslinienführung in der Christianstraße

Die Christianstraße ist Teil des Liniennetzes des Stadtbusverkehrs. Hier verkehren derzeit die Linien 2 und 22 jeweils im 40-Minuten-Takt und verbinden die Innenstadt (ZOB/Hbf) mit dem Stadtteil Tungendorf. Die Christianstraße liegt im Sanierungsgebiet Stadtteil West Vicelinviertel. Der städtebauliche Rahmenplan zum Vicelinviertel sieht eine umfassende gestalterische und funktionale Aufwertung der Christianstraße vor. Auch im Masterplan Mobilität wird die Christianstraße als Fokusraum für die Aufwertung des Straßenraumes benannt.

Daher wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um die Gestaltungsmöglichkeiten für den Straßenraum der Christianstraße zu identifizieren. Zielstellung ist u. a. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, die Steigerung einer Aufenthaltsqualität sowie die Verbesserung des Kleinklimas.

Die Machbarkeitsstudie befindet sich aktuell noch in der Bearbeitung, die Fertigstellung wird Anfang 2024 erfolgen. Es ist aber bereits absehbar, dass der Gutachter die Einrichtung einer Einbahnstraße empfehlen wird, um einen Rückbau der Fahrbahnbreite zu ermöglichen. Dies wiederum hätte Folgen für die Buslinienführung, die ggf. in einer Fahrtrichtung verändert werden müsste.

Sofern hierzu ein neuer Sachstand vorliegt und dieser relevant für den Entwurf des RNVP sein sollte, wird dieser entsprechend aktualisiert werden.

7 Definition eines Linienbündels / Organisation des ÖPNV

7.1 Netzcharakter

Im Gebiet der Stadt Neumünster verkehren vorwiegend Buslinien, die eine besonders enge Verflechtung aufweisen und als ein zusammengehöriges Netz vorrangig Verkehrsfunktionen für im Stadtgebiet wurzelnde Verkehrsbedürfnisse erfüllen. Sie bilden das Netz „Stadtverkehr Neumünster“, gemeinsam mit den die Linienbusse ergänzenden Linienbedarfsverkehrs gem. §44 PBefG („Hin&Wech“) als On-Demand-Verkehr. Daneben wird das Stadtgebiet von Regionalbussen und einzelne Rufbuslinien unter Aufgabenträgerschaft der benachbarten Kreise befahren. Sie dienen fast ausschließlich den Umlandgemeinden zur Anbindung an das Oberzentrum Neumünster.

Mit Blick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung für die städtischen Verkehrsbedürfnisse bildet der „Stadtverkehr Neumünster“ aus den im Folgenden beschriebenen Gründen eine Gesamtleistung i.S.v. § 8a Abs. 2 PBefG bzw. ein Linienbündel i.S.v. § 9 Abs. 2 PBefG.

7.1.1 Stadtverkehr Neumünster

Bei der Frage, inwieweit Linien einem Linienbündel zugeordnet werden können, sind die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien sowie die Möglichkeit der integrierten Bedienung auch im Hinblick auf alle Aspekte des Fahrgastkomforts zu beachten.

In städtischen Verkehrsräumen wie dem der Stadt Neumünster sind zum Zuschnitt von Linienbündeln neben räumlichen Kriterien vor allem auch betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien heranzuziehen. Dazu gehören unter anderem

stadtstrukturelle Kriterien:

- Grenzen der Stadt und der Stadtteile
- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung

verkehrliche Kriterien:

- Liniennetz- und Verknüpfungssystematik vor allem zwischen Bussen und Linienbedarfsverkehr
- ÖPNV-Nachfragestrukturen und deren Potenziale
- Verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien (Haupt-/ Zubringerlinien, insbesondere im Verhältnis Bus und zubringendes On-Demand-Angebot)

betriebliche Kriterien:

- Betriebsplanerische Aspekte (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung)
- Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien

Kriterien der integrierten Bedienung:

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
- Kundenservice
- Marketing

Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt. Eine Aufteilung des Gesamtnetzes in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren ist aus folgenden Gründen in Neumünster nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt (siehe hierzu „Netzdefinition“)
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich gegenseitig und sind aufeinander abgestimmt. Erst durch die Kombination verschiedener Verkehrsarten und Linien wird das gesamte Stadtgebiet erschlossen.
- Die Buslinien erschließen den Verkehrsraum vorwiegend als Radiallinien, die sich am ZOB/Hbf. treffen. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte und bilden gemeinsam ein verdichtetes Angebot.
- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien und Verkehrsarten können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden.
- Die Linien weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf, so dass die Zusammenfassung eine Querfinanzierung ertragsschwacher Linien durch ertragsstarke Linien erlaubt.
- Ein integrierter Betreiber ist bei betrieblichen Störungen in der Lage, ein übergreifendes, die Stadt und ihre Verkehrsbedürfnisse insgesamt in den Blick nehmendes Störungsmanagement zu betreiben.
- Der einheitliche Betreiber kann zudem Synergien bei der Nutzung betrieblicher Infrastruktur heben, zum Beispiel, weil nur eine zentrale Leitstelle erforderlich ist, weniger Betriebshöfe erforderlich sind etc.
- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb personelle Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals potenziell im gesamten Stadtgebiet.

- Dadurch, dass nur ein einzelnes Verkehrsunternehmen die gesamte Stadt bedient, kann den Fahrgästen ein einheitliches Gesamtprodukt angeboten werden. Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte andernfalls aufwändiger Koordination.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig einheitliche Wegeketten zurücklegen, einen einheitlichen Ansprechpartner zur Verfügung. Widersprüchliche Informationen oder Reibungsverluste bei Anbieterwechseln werden so vermieden. Kundenzentrum und Verkaufsstellen decken in ihrem Leistungsspektrum den gesamten Stadtverkehr ab.
- Der administrative Aufwand der Stadt Neumünster wird minimiert.

7.1.2 Netzdefinition

Der Erhalt des Gesamtnetzes, bestehend aus den von der SWN betriebenen Buslinien und Linienbedarfsverkehren als ein Linienbündel ist aufgrund der genannten Kriterien und nach Abwägung der Alternativen für den Stadtverkehr Neumünster die vorteilhafteste Lösung zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG.

Das städtische Busliniennetz in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Neumünster soll weiterhin in einem Gesamtnetz und damit in einem Vergabeprozess gebündelt werden. Dieses Linienbündel umfasst somit folgende Buslinien und Flächen des Linienbedarfsverkehrs.

Buslinien ausschließlich im Stadtgebiet zur Erschließung der Stadtbezirke und ihrer Verbindung untereinander und zur Innenstadt.

Die derzeitigen Linien 1/11, 2/22, 3/33, 4/44, 7/77 und die neue Linie 8a bedienen jeweils große Teile des Linienwegs gemeinsam und verdichten dadurch das Angebot in nachfragestarken Stadtteilen, wohingegen sie sich in schwächer besiedelten Gebieten in unterschiedliche Linienwege aufteilen und mit weniger dichter Taktung dort die Erschließung übernehmen

Die weiteren Linien 5, 14 und 16 sowie die eher auf die Hauptverkehrszeiten und Lastrichtungen ausgerichteten ergänzenden Linien 155 und 199 bedienen die übrigen Korridore der Stadt.

Alle genannten Linien verkehren ausschließlich auf dem Stadtgebiet. Sie bilden dabei das Rückgrat der Verbindung zur Innenstadt, sie nehmen in den stadtrandnahen Stadtteilen auch Erschließungsfunktionen wahr. Hier entsteht ein hoher integrativer Aufwand der Fahrplanerstellung und Abstimmung im Alltagsbetrieb, der durch den Betrieb gemeinsam mit ergänzenden Angeboten optimiert erbracht werden kann.

Sommerbuslinien

Auch die sonntäglich saisonal verkehrenden Sommerbuslinien sind eng mit dem Stadtverkehr verwoben. Sie wurden eingerichtet, da die On-Demand-Angebote sonntags zu den angefahrenen Freizeitzielen nicht ausreichten. Diese Flexibilität des Angebots ist insbesondere im engen Zusammenspiel zwischen Bedarfsangeboten und Busverkehr notwendig, weshalb der Betrieb aus einer Hand von Busverkehren, saisonalen Busverkehren und Linienbedarfsverkehren wichtig ist.

Buslinien im Stadtgebiet mit ergänzender Verbindung umliegender Gemeinden nach Neumünster

Wenige weitere Linien, die das Stadtgebiet auf die Stadt als Radial bedienen, erfüllen Erschließungsfunktionen innerhalb der Stadt und bedienen an jeweils einem Linienende auch umliegende Orte/Gemeinden wie Wasbek (Linie 9), Kummerfeld (Linien 6/66), Boostedt (Linie 8), und Padenstedt (Linie 12) in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern der betroffenen Kreise. Aus diesen Gemeinden bestehen starke Pendlerbeziehungen in das gesamte Stadtgebiet. Eine gute Abstimmung auf die übrigen städtischen Linien ist daher unabdingbar.

7.1.3 Integration On-Demand-Angebot „Hin&Wech“

Der Linienbedarfsverkehr „Hin&Wech“ (siehe hierzu auch Kapitel 3.1.2) ergänzt das Angebot des Buslinienverkehrs sinnvoll. Insbesondere bedient es zu den Schwachlastzeiten das gesamte Stadtgebiet täglich ab 21:00 Uhr bis in die frühen Morgenstunden sowie samstags zwischen 4:00 und 9:00 Uhr vor den Ladenöffnungszeiten. Im Zeitraum von Samstagabend 18:30 bis Sonntag 24:00 Uhr besteht ein durchgängiges Angebot. In diesen Zeiten ersetzt das Angebot den Buslinienverkehr komplett. Aufgrund seiner hohen Flexibilität und den geringen Nachfrageströmen in diesen Zeiten ist die Bedienung gegenüber dem Busverkehr von großem Vorteil. Das Angebot ist sowohl hinsichtlich des Marketings als auch hinsichtlich des Tarifs eng an den Busverkehr angeschlossen. Es gelten ohne weitere Zuschläge die Tarifangebote des übrigen ÖPNV.

In einigen Stadtteilen mit überwiegender Einzelhausbebauung wurden auch sogenannte Tagzonen eingerichtet, innerhalb derer das On-Demand-Angebot auch während der übrigen Zeiten genutzt werden kann. Hier dient es zum flexiblen Anschluss an die Buslinien, die die Gebiete randlich oder zentral durchfahren und verhindern damit die Notwendigkeit weiter Fußwege zu Haltestellen oder Erschließungsfahrten, die entlang des Linienweges eines Busses zu langen Fahrzeiten führen. Die Buslinien wurden bei Einführung teilweise in ihrem Linienweg verkürzt. Derzeit sind solche Tagzonen in Tungendorf und Gadeland eingeführt, eine weitere Zone im Westen der Stadt ist geplant. Abhängig von der Evaluation der Tagzonen ist auch eine weitere Ausweitung möglich.

Eine enge Abstimmung zwischen dem Betrieb des Linienbedarfsverkehrs und des regulären Linienbusverkehrs ist unabdingbar, ebenso die flexible Anpassung des Busangebots im Falle eines anwachsenden Fahrgastaufkommens, sodass der Busbetrieb wieder ausgeweitet wird.

7.1.4 Linien in der Stadt Neumünster ohne Integration in das Netz Stadtverkehr

Die Linien gehören zum Regionalverkehr und verbinden auch weiter entfernte Ziele in den umgebenden Kreisen und die dazwischenliegenden Orte mit Neumünster. Ihre Fahrgäste kommen vorwiegend aus den Kreisen. Dort nehmen die Linien auch Verbindungsaufgaben innerhalb der Orte der Kreise wahr (zu den Linienwegen siehe auch Kapitel 3.2):

- Aufgabenträger Kreis Rendsburg-Eckernförde: Linien 782, 781, 783, 785
- Aufgabenträger Kreis Plön: Linien 360, 454, 451
- Aufgabenträger Kreis Segeberg: Linie 7915

Diese Linien verkehren weitestgehend unabhängig vom Stadtbusverkehr Neumünster.

8 Finanzierung

Das Hauptelement der Finanzierung des städtischen ÖPNV bildet der Querverbund im SWN-Konzern, der einen Ausgleich der Verluste im Busverkehr durch Gewinne in anderen Unternehmensteilen ermöglicht.

Außerdem erfolgt im Rahmen von Einzelanlässen wie der notwendigen Erneuerung von Fahrgastunterständen eine kommunale Finanzierung für Zwecke des ÖPNV. Entsprechend § 6 (1) ÖPNVG obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern (Kreise und kreisfreie Städte). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im übrigen ÖPNV erfolgt dabei im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, die kreisfreie Stadt Neumünster ist berechtigt und im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln.

Entsprechend der „Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs“ (ÖPNVFV SH) erhält die Stadt Neumünster zweckgebundene Mittelzuweisungen für den übrigen ÖPNV. Diese setzen sich aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen (§ 1 Abs. 1 ÖPNVFV SH). Die Mittel werden entsprechend den Faktoren Einwohnerzahl, Fläche, Fahrplankilometer und Anzahl der Fahrgäste gewichtet auf die Aufgabenträger aufgeteilt (§ 2 ÖPNVFV SH).

Abweichend von der o. g. Regelung erhielten alle Aufgabenträger für die Jahre 2020, 2021 und 2022 eine feste Zuweisung. Die Zuweisungen an die Stadt Neumünster lagen dabei für die Jahre 2020 und 2021 bei jeweils 1.373.424 Euro und für 2022 bei 1.419.857 Euro. Die Zuweisungen für das Jahr 2023 belaufen sich auf 1.387.217,13 Euro.

Ab 2023 erhalten die Aufgabenträger die Zuweisungen auf der o.g. Grundlage.

Die ÖPNV-Mittel sind für folgende Zwecke zu verwenden:

1. zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV,
2. zur pauschalen Abgeltung möglicher Ansprüche von Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr,
3. zur Investition in ÖPNV-Infrastruktur,
4. ÖPNV-Untersuchungen, Marketingmaßnahmen sowie die Förderung des Gesamtsystems Bus und Bahn und
5. zum Ausgleich des mit der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft und der Übernahme der Genehmigungsbehörde für den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen verbundenen Aufwandes.

In den vergangenen Jahren wurden zudem die coronabedingten Einnahmeausfälle durch die Zahlung von Billigkeitsleistungen durch das Land Schleswig-Holstein ausgeglichen („ÖPNV-Rettungsschirm“). Die durch die Einführung besonderer Fahrscheinangebote (9 Euro-Ticket, Deutschland-Ticket) entstandenen Einnahmeverluste wurden und werden ebenfalls auf Grundlage der aktuellen bzw. für die Folgejahre noch festzulegenden Regelungen ausgeglichen.

9 Anhang

Haltestellenliste mit Kategorie und Priorisierung

Zur Festlegung der Kategorien siehe Kapitel 5.3.1.1.

Die Festlegung der Priorität ist noch vorläufig, die Ausbauezeitfenster fehlen noch.

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Liebermannstraße	A	0	1
Neumünster Störpark	B	0	2
Neumünster Kleinflecken	A	1	0
Neumünster Wilhelmstraße	A	1	0
Neumünster Hansaring	A	1	0
Neumünster Tunnel	A	1	0
Neumünster Falderastraße	B	1	0
Neumünster Franz-Wieman-Straße	B	1	0
Neumünster Bogenstraße	B	1	0
Neumünster Schleswiger Straße	B	1	0
Neumünster Flensburger Straße	B	1	0
Neumünster Meldorfer Straße	B	1	0
Neumünster Husumer Straße	B	1	0
Neumünster Tonderner Straße	B	1	0
Neumünster Wernershagen	B	1	0
Neumünster Amrumer Straße	B	1	0
Neumünster Urquell	B	1	0
Neumünster Weberstraße	A	1	0
Neumünster Liegnitzer Straße	A	0	1
Neumünster Falderapark	B	1	0
Neumünster Meisenweg	B	1	0
Neumünster Rutenkamp	B	1	0
Neumünster Schleusberg	A	0	1
Neumünster Anscharstraße	A	0	1
Neumünster Gutenbergstraße	B	0	2
Neumünster Buddestraße	A	1	0
Neumünster Schulstraße	B	1	0
Neumünster Kieler Straße 270	B	1	0
Neumünster Kieler Straße 269	B	0	2
Neumünster Katzensteig	B	1	0
Neumünster Waldschlößchen	A	1	0
Neumünster Enenvelde	B	1	0
Neumünster Fuhrkamp	B	1	0

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Berliner Straße	B	1	0
Neumünster Ernst-Reuter-Platz	B	0	2
Neumünster Einfelder Straße	B	0	2
Neumünster Neue Straße	B	1	0
Neumünster Dorfstraße	B	1	0
Neumünster Industriestraße	B	1	0
Neumünster Hüttenkamp	B	0	2
Neumünster Sparkasse	A	0	1
Neumünster Wilhelm-Tanck-Schule	A	0	1
Neumünster Steinmetzstraße	A	1	0
Neumünster Wasbeker Straße 240	C	0	3
Neumünster Wasbeker Straße 241	C	0	3
Neumünster Freesenburg	A	2	1
Neumünster Freesencenter	A	1	0
Neumünster Brachenfelder Straße	B	0	2
Neumünster Nordfriedhof	A	1	0
Neumünster Pestalozziweg	B	1	0
Neumünster Wilhelmsruh	B	0	2
Neumünster Diekkamp	B	0	2
Neumünster Am Sünderbek	B	0	2
Neumünster Wookerkamp	B	1	0
Neumünster Helmut-Loose-Platz	B	1	0
Neumünster Stover	B	0	2
Neumünster Haberstraße 18	C	0	3
Neumünster Haberstraße 36	C	0	3
Neumünster Haberstraße 44	C	0	3
Neumünster Rendsburger Straße 349	C	0	3
Neumünster Rendsburger Straße 313	B	0	2
Neumünster Feuerwache	A	1	0
Neumünster Kiek In/VHS	A	1	0
Neumünster Holsatenring	A	1	0
Neumünster Rügenstraße	B	1	0
Neumünster Helmoldstraße	B	1	0
Neumünster Kiefernweg	B	1	0
Neumünster-Wittorf Mitte	B	2	2
Neumünster-Wittorf Mitte	B	2	2
Neumünster Wührenbeksweg	B	1	0
Neumünster Keilerweg	B	1	0
Neumünster Marderweg	B	1	0
Neumünster Ochsenweg	B	0	2
Neumünster Iltisweg	B	1	0

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Fuchsweg	B	1	0
Neumünster Steenkoppel	B	1	0
Neumünster Pestalozzischule	B	0	2
Neumünster Dahlienweg	B	1	0
Neumünster Hagedornbusch	B	1	0
Neumünster Volkshaus	B	1	0
Neumünster Oberjörn	B	1	0
Neumünster Alsenplatz	B	1	0
Neumünster Langjahren	B	1	0
Neumünster Jungmannstraße	B	1	0
Neumünster Ilsahl	B	1	0
Neumünster Rudolf-Weißmann-Straße	A	1	0
Neumünster Plöner Straße	B	0	2
Neumünster Am Ruthenberg	B	1	0
Neumünster Veit-Stoß-Ring	B	0	2
Neumünster Käthe-Kollwitz-Straße	A	0	1
Neumünster August-Macke-Straße	A	1	0
Neumünster Wilhelm-Busch-Straße	A	0	1
Neumünster Pechsteinstraße	A	1	0
Neumünster Luisenstraße	A	1	0
Neumünster Carlstraße	A	1	0
Neumünster Forstweg/Umweltakademie	B	1	0
Neumünster Paul-Ehrlich-Straße	B	0	2
Neumünster Virchowstraße	B	0	2
Neumünster Gartenstadtschule	B	0	2
Neumünster Birkenweg	B	1	0
Neumünster Carl-Barlach-Straße	B	1	0
Neumünster Rheiner Straße	B	0	2
Neumünster Ulmenweg	B	1	0
Neumünster Röntgenstraße	A	1	0
Neumünster Ohmstraße	A	1	0
Neumünster Prehnsfelder Weg	B	1	0
Neumünster Ecke Hahnknüll	C	1	0
Neumünster Klinik Hahnknüll	A	1	0
Neumünster Tierpark	A	1	0
Neumünster Parkcenter	A	0	1
Neumünster Joachimstraße	A	0	1
Neumünster Bismarckstraße	A	1	0
Neumünster Krokusweg	B	1	0
Neumünster Erikaweg	B	1	0
Neumünster Wasbeker Straße	A	1	0

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Westerländer Straße	B	1	0
Neumünster Färberstraße	A	1	0
Neumünster Beethovenstraße	A	1	0
Neumünster Zollamt	B	1	0
Neumünster Bugenhagenkirche	A	0	1
Neumünster Bad am Stadtwald	A	0	1
Neumünster Breslauer Straße	A	1	0
Neumünster Kantplatz	A	1	0
Neumünster Legienstraße	B	1	0
Neumünster Gerhard-Hauptmann-Platz	A	1	0
Neumünster Sedanstraße	A	1	0
Neumünster Busbetriebshof	B	0	2
Neumünster Robert-Koch-Straße	B	0	2
Neumünster Baeyerstraße (A+B)	A	1	0
Neumünster Nobelstraße	C	0	3
Neumünster Tennishalle	B	0	2
Neumünster Christiansweg	B	1	0
Neumünster Parchimer Straße	B	1	0
Neumünster Kreuzkamp	B	1	0
Neumünster Gemeindehaus	B	1	0
Neumünster Krummacker	B	1	0
Neumünster Sportplatz	B	0	2
Neumünster Karl-Feldmann-Straße	B	1	0
Neumünster Kaserne	B	0	2
Neumünster Noldestraße	A	0	1
Neumünster Eduard-Müller-Straße	B	0	2
Neumünster Mühle	B	0	2
Neumünster Würen	B	0	2
Neumünster Grellenkamp/Husberger Weg	B	0	2
Neumünster Grellenkamp	B	0	2
Neumünster Voßgang	B	0	2
Neumünster Asperkamp	B	0	2
Neumünster Elsterweg	A	0	1
Neumünster Schönhörchenstraße	B	0	2
Neumünster Kampstraße	C	1	0
Neumünster Gadelander Straße	C	0	3
Neumünster Frankenstraße	B	0	2
Neumünster Dithmarscher Straße	A	1	0
Neumünster Holstenschule	A	0	1
Neumünster Reventlowstraße	A	1	0
Neumünster Schwentinestraße	A	0	1

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Seniorenheim	A	0	1
Neumünster Haus 46/Störwiesen	C	0	3
Neumünster Störwiesen	B	1	0
Neumünster Mühlenstraße	B	0	2
Neumünster Ruhrstraße	C	1	0
Neumünster Elbestraße	B	0	2
Neumünster Weserstraße	C	0	3
Neumünster Havelstraße 26	C	0	3
Neumünster Havelstraße 10	C	0	3
Neumünster Spreestraße	C	0	3
Neumünster Havelstraße	C	1	0
Neumünster Designer Outlet Center	A	1	0
Neumünster Oderstraße 44	B	0	2
Neumünster Oderstraße 50	C	0	3
Neumünster Sonnenhof	C	0	3
Neumünster Harwehgraben	C	0	3
Neumünster Allerstraße	C	0	3
Neumünster Harweh	C	0	3
Neumünster Lahnstraße	C	0	3
Neumünster Am Graben	C	0	3
Neumünster Mainstraße	C	0	3
Neumünster Weserstraße/Krokamp	C	0	3
Neumünster Wakenitzstraße	C	0	3
Neumünster Krokamp	B	0	2
Neumünster Baumarkt	B	0	2
Neumünster Hartwigswalder Straße	B	0	2
Neumünster Ringstraße	B	1	0
Neumünster Südfriedhof	A	1	0
Neumünster Hauptstraße	B	1	0
Neumünster-Brachenfeld	B	0	2
Neumünster-Einfeld Hans-Böckler-Allee	B	1	0
Neumünster-Einfeld Gymnasium	B	0	2
Neumünster Am Teich	A	1	0
Neumünster Berufsschule	B	0	2
Neumünster Fabrik	B	0	2
Neumünster Holstenhallen	A	1	0
Neumünster Krankenhaus	B	0	2
Neumünster SWN Kundenzentrum	A	1	0
Neumünster Baumschulenweg	B	1	0
Neumünster Reiterhof	C	0	3
Neumünster Rathaus	A	0	1

Haltestelle	Kategorie	bereits (teil-) ausgebaut	Priorität
Neumünster Sachsenring	B	1	0
Neumünster Teich Brücke	A	0	1
Neumünster Wilhelminenstraße	B	0	2
Neumünster ZOB/Bahnhof	A	0	1
Neumünster IGS Brachenfeld	B	1	0
Neumünster Rungestraße	B	0	2
Neumünster-Gadeland Kummerfelder Straße	B	0	2
Neumünster Freesenburg	C	2	3
Neumünster Rendsburger Straße	B	0	2
Neumünster-Einfeld Krückenkrug	B	1	0
Neumünster Südbahnhof	B	0	2
Neumünster Waldorfschule	B	1	0
Neumünster Am Neuen Kamp	B	0	2
Neumünster Krimm/Neuenbrook	C	0	3
Neumünster Holstenhallen/Rendsb. Str	B	0	2
Neumünster Leinestraße 25	C	0	3
Neumünster Leinestraße 19	C	0	3
Neumünster Geerdsstraße	D	0	0
Neumünster Stoverseeegen	B	0	2
Neumünster Donaubogen	C	0	3
Neumünster Isarstraße	C	0	3
Neumünster Isarstraße 25	C	0	3
Neumünster Isarstraße 20	C	0	3
Neumünster Isarstraße 44	C	0	3
Neumünster Schillerstraße	B	0	2

Tabelle 17: Barrierefreier Ausbau der Haltestellen - Kategorie und Priorität