

Protokoll

Masterplan Mobilität Neumünster

Informationsveranstaltung vor Ort zu Konzept und Maßnahmen

Tagesordnungspunkte

- 1 Begrüßung und Vorstellung**
- 2 Rückblick: bisheriger Prozess und aktuelle Planungen**
- 3 Netzkonzeption für einen integrierten Plan**
- 4 Diskussion und Austausch in Kleingruppen**
- 5 Zusammenfassung und Diskussion im Plenum**
- 6 Ausblick: „Wie geht es weiter?“**

Ort: Kiek in!, Gartenstraße 32, 24534 Neumünster

Datum: 28.06.2022

Uhrzeit: 17:00 Uhr bis 20:00 Uhr

Anwesende: ca. 40 bis 50 Teilnehmende

Protokoll: Planersocietät; GGR

1 Begrüßung und Vorstellung

Noch vor Beginn der Veranstaltung haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an einer Stellwand am Eingang ihren Wohnort auf einer Karte sowie das genutzte Verkehrsmittel zur Bürgerinformationsveranstaltung zu markieren. Dabei zeigt sich, dass ein Großteil mit dem Fahrrad zur Veranstaltung kam. Hinsichtlich der Wohnorte der Teilnehmenden lässt sich eine heterogene Verteilung erkennen, wobei besonders viele aus Faldera und dem Bereich der Innenstadt kommen.

Abbildung 1: An einer Stellwand am Eingang konnten die Teilnehmenden das genutzte Verkehrsmittel und ihren Wohnort angeben.



Herr Heilmann, kommissarische Fachdienstleitung Stadtplanung und -entwicklung, begrüßt die Anwesenden und übergibt das Wort an den Moderator Herr Albrecht vom Büro GGR, welcher einen Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung gibt und den Teilnehmenden das Planungsteam vorstellt.

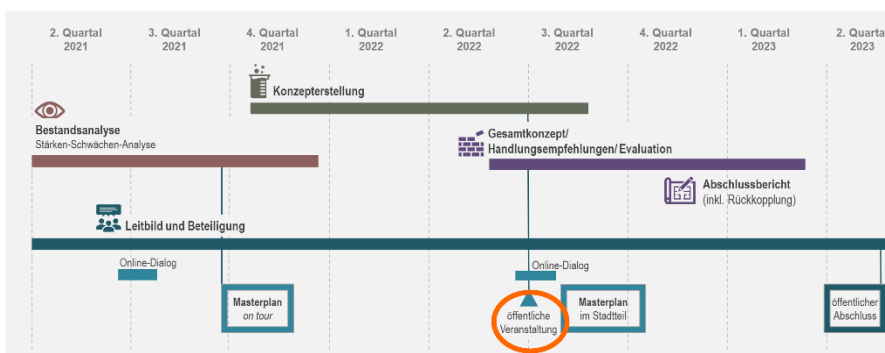
**Herr Heilmann
und Herr Albrecht**

2 Rückblick: bisheriger Prozess und aktuelle Planungen

Im Folgenden übergibt Herr Albrecht das Wort an Herrn Hillen von der Plannersocietät, der den Teilnehmenden den bisherigen Erarbeitungsprozess des Masterplan Mobilität vorstellt.

Herr Hillen

Abbildung 2: Prozess- und Zeitplan des Masterplans Mobilität (Stand Juni 2022)



Im Anschluss erläutert Frau Unger, Verkehrsplanerin bei der Stadt Neumünster, den Teilnehmenden die bisherigen Beteiligungsmodule, darunter die 1. Runde der Online-Beteiligung, die im vergangenen Sommer stattfand. Sie geht zudem auf die Erarbeitung und den politischen Beschluss der sechs Oberziele des Masterplans ein.

Frau Unger

Im Anschluss gibt Frau Unger einen Überblick zu laufenden verkehrsplanerischen Vorhaben der Stadt Neumünster. Hierzu zählen unter anderem das Einreichen eines Förderantrags zur Umgestaltung des Bereichs rund um die „Wittorfer Spinne“. Die Planungen zur Radvorrangroute von Einfeld bis zur Stadtmitte sind ebenfalls fortgeschritten. Darüber hinaus wurde ein Verkehrsmodell für den Bereich der Innenstadt aufgebaut, mit dem u.a. die Überplanung der Christianstraße und verschiedene Planfälle zur Verkehrsführung in der Innenstadt vertiefend untersucht werden können. Frau Unger betont, dass neben längerfristigen Lösungen auch kurzfristige Interimslösungen, beispielsweise in Form von Verkehrsversuchen, geprüft werden. Der Masterplan Mobilität greift derartige Lösungsansätze auf und integriert sie bestmöglich in das Gesamtkonzept.

Im letzten Jahr wurde außerdem eine Untersuchung zum Lkw-Parken im Industriegebiet Süd und Gewerbegebiet Fresenburg durchgeführt.

Abbildung 3: Der Veranstaltungsraum mit einer Station im Hintergrund.



3 Netzkonzeption für einen integrierten Plan

Herr Albrecht leitet zum nächsten Tagesordnungspunkt über und übergibt das Wort an Frau Walther vom Büro GGR, die den Teilnehmenden das Vorgehen bei der Netzkonzeption im Masterplan Mobilität erläutert. Sie weist darauf hin, dass bei der Netzkonzeption für die verschiedenen Verkehrsmittel alle Verkehrsträger integriert betrachtet werden. Die Fläche im öffentlichen Raum ist nur begrenzt verfügbar und kann nur einmal vergeben werden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist dies aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmenden eine der größten Herausforderungen.

Frau Walther

Nachdem Frau Walther die **Konzeption zur funktionalen Gliederung des Straßennetzes** vorgestellt hat, übergibt sie das Wort an Herrn Hillen, der den Teilnehmenden die **Konzeption des Radverkehrs- und Fußverkehrsnetzes** erläutert.

Frau Walther
und Herr Hillen

Eine Nachfrage aus dem Publikum lautet, warum ein Teil des Rad- und Fußverkehrsnetzes über ohnehin schon belastete Hauptverkehrsstraßen geführt wird und nicht vornehmlich Wegebeziehungen im Nebennetz als Haupttrouten ausgewählt werden. In seiner Antwort führt Herr Hillen aus, dass möglichst im gesamten Straßen- und Wegenetz Neumünsters gute Qualitäten für den Rad- und Fußverkehr entstehen sollen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist es aufgrund der höheren Frequentierung und der dort liegenden Zielorte besonders wichtig, entsprechende Qualitäten zu schaffen. Der Masterplan zeigt daher Qualitätsstandards auf und wann beispielsweise welche Führungsformen im Radverkehr am geeignetsten sind.

Eine weitere Frage bezieht sich auf die Problematik von Bereichen, wo der Fußverkehr gemeinsam mit dem Radverkehr geführt wird, da dort schnell

Konfliktsituationen entstehen. Herr Hillen bestätigt dies und verweist darauf, dass bei der abschnittsweisen Betrachtung der Radverkehrsrouten Vorschläge für geeignetere Führungsformen gemacht werden.

Eine weitere Person plädiert dafür, dem Stadtzentrum rund um den Großflecken bei der Erarbeitung des Masterplans eine besondere Priorität einzuräumen, da dieser Bereich die meisten Menschen betreffe. Frau Walther weist darauf hin, dass der zentrale Innenstadtbereich ein Fokusraum im Masterplan darstellt. Gleichwohl sollen auch die ausgeprägten Stadtteilstrukturen Neumünsters gestärkt werden.

4 Diskussion und Austausch in Kleingruppen

Nach einer Pause von 15 Minuten, währenddessen sich die Teilnehmenden bereits die Stellwände zu den einzelnen Oberzielen und den dazugehörigen Maßnahmen anschauen konnten, leitet Herr Albrecht den nächsten Tagesordnungspunkt ein: Die Teilnehmenden sollen sich in Kleingruppen an den drei im Raum verteilten Stationen einfinden, an denen jeweils zwei Oberziele und deren Maßnahmen an Stellwänden den Teilnehmenden vom Gutachtenteam vorgestellt werden. Nach den kurzen Inputs gibt es die Möglichkeit zur Diskussion. Anschließend rotieren die Teilnehmenden, damit jede Person die Möglichkeit hat, sich alle Stationen und Inhalte anzuschauen.

Herr Albrecht und
Frau Walther

Station 1

An der **Station 1** werden die Oberziele **„Sichere, bedarfsgerechte und attraktive Mobilität für alle“** sowie **„Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten“** mit den jeweils nachgeordneten Maßnahmen von Herrn Rümenapp (GGR) vorgestellt. Dabei werden insbesondere das Thema Innenstadtverkehrsführung / Großflecken kontrovers diskutiert. Viele Teilnehmende sind sich darin einig, dass eine zumindest temporäre Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr unabdingbar ist, um die Aufenthaltsqualität auf dem zentralen Platz zu erhöhen. Gleichzeitig wird aber auch die Notwendigkeit der Kfz-Erreichbarkeit für die Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen in der Innenstadt betont. Ein weiterer Diskussionspunkt ist das Thema Verkehrssicherheit, wobei die Diskussionsteilnehmenden die oftmals fehlende Umsetzung von Maßnahmen in diesem Bereich kritisieren.

Herr Rümenapp

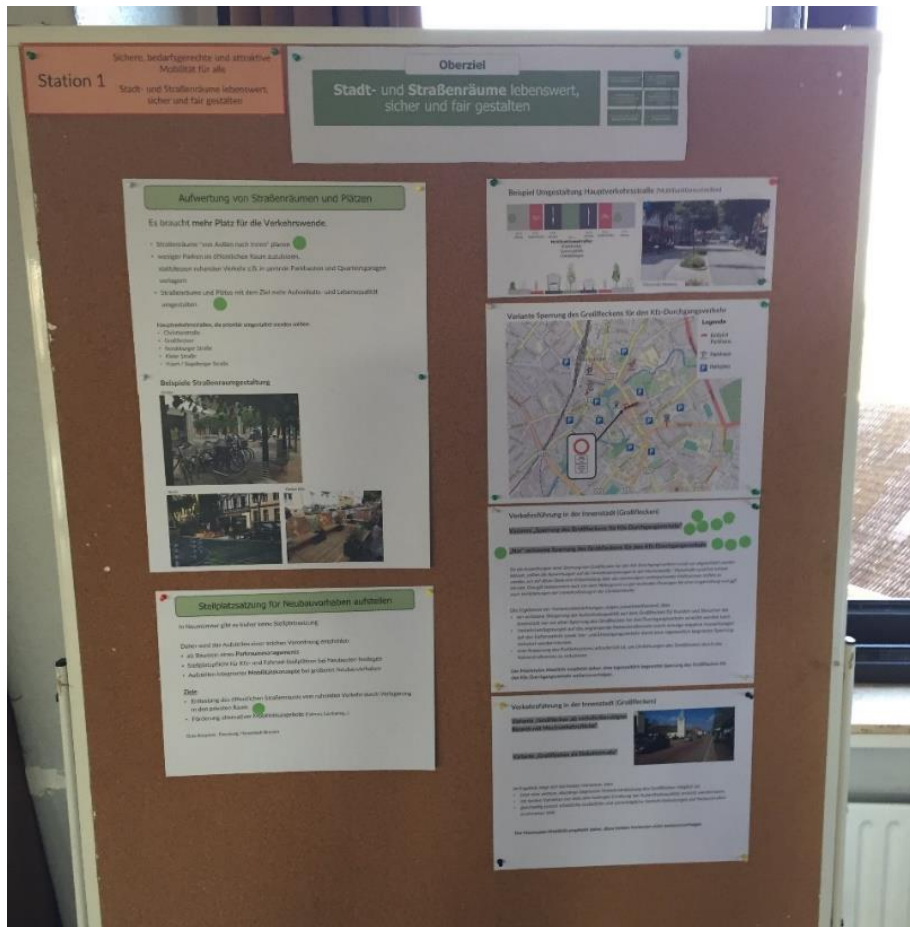
Folgende Punkte werden in den Diskussionen hervorgehoben:

- Bereits bei der versuchsweisen Sperrung des Großflecken vor einigen Jahren wurden die damit verbundenen Veränderungen von den Einzelhandels- und Dienstleistungskunden deutlich kritisiert und als starke

Einschränkungen bezeichnet. Der Einzelhandel klagte darüber hinaus über deutliche Umsatzeinbußen. Es wird daher befürchtet, dass eine zukünftige Sperrung erhebliche negative Auswirkungen auf den Einzelhandel hätte.

- Dem wird entgegengehalten, dass mit einer Sperrung des Großflecken die Attraktivität der Innenstadt gesteigert werden könnte und sich nur so neue attraktive Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen ansiedeln würden.
- Den aus einer Sperrung des Großflecken resultierenden Verkehrsverlagerungen insbesondere in das umliegenden Nebenstraßennetz sollte mit entsprechenden Maßnahmen entgegengewirkt werden. Hierfür sollten umfassende Verkehrskonzepte für die umliegenden Quartiere entwickelt werden.
- Die überdurchschnittlichen Kinderunfallzahlen werden von allen Beteiligten als dringend anzugehendes Problem angesehen. Nach Ansicht der meisten fehlt es bisher aber bei vielen an einem entsprechenden Problembewusstsein.
- Bisher unternommene Maßnahmen zur Schulwegsicherheit beschränkten sich oftmals auf die Verkehrserziehung der Schulkinder. Der Kfz-Verkehr wurde hingegen kaum adressiert, obwohl er bei einem nicht unerheblichen Teil der Verursacher der Verkehrssicherheitsprobleme ist.
- Von den Teilnehmenden werden verschiedene Beispiele angeführt, bei denen Maßnahmen zur Schulwegsicherung letztlich nicht umgesetzt wurden, da mit ihnen z.B. der Wegfall von einzelnen Pkw-Stellplätzen verbunden gewesen wäre.

Abbildung 4: Stellwand mit bepunkteten Maßnahmen zum Oberziel "Stadt- und Straßenräume lebenswert, sicher und fair gestalten." (Station 1)



Station 2

Station 2 beinhaltet die Oberziele „Erreichbarkeit des Oberzentrums Neumünster erhalten und stärken“ sowie „Neumünster bietet bis 2035 klimaneutrale Mobilität“. Die entsprechenden Maßnahmen stellt Frau Walther den Anwesenden vor. Ein wichtiger Diskussionspunkt ist dabei die hohe Relevanz von regionalen Umsteigepunkten in Kombination mit einer guten Anbindung an den Stadtbusverkehr, auf die viele Teilnehmende hinweisen. Zudem plädieren viele für dauerhafte Formen der Kooperation zwischen Akteurinnen und Akteuren aus Neumünster mit den umliegenden Gemeinden, um bessere grenzüberschreitende Mobilitätsangebote zu schaffen. Ein weiterer Diskussionspunkt sind Mobilitätsstationen und deren Ausstattung sowie Maßnahmen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement, etwa in Form des Job-Tickets. Letzteres wird von den Teilnehmenden als positives Beispiel hervorgehoben und befürwortet.

Frau Walther

Im Einzelnen werden folgende Hinweise und Anregungen gegeben:

- Klimaneutralität als ambitioniertes Ziel ernst nehmen: nur Förderung der E-Mobilität reicht nicht aus!
- Funktionale Gliederung des Straßennetzes: Sammelstraße darf nicht als „Durchgangsstraße“ genutzt werden (Bsp. Röntgenstraße)
- In Bezug auf die Funktionen des Straßennetzes wird darauf hingewiesen, dass Durchgangsverkehre in einigen Wohnquartieren ein Problem darstellen (z.B. Faldera und Gartenstadt). Es wird die Idee geäußert, dass beispielsweise die Gartenstadt ein Modellquartier für lebenswerte Quartiere ohne Durchgangsverkehr wird.
- Die Umsetzung von Verkehrsregeln als Problem wird hervorgehoben (z.B. das Einhalten von Überholabständen zu Radfahrenden). Hier reichen Warnhinweise nicht aus und eine stärkere Ahndung ist erforderlich.

ÖV-Angebot und Verknüpfungspunkte (Bahnhöfe):

- Das Problem ist, dass der ÖV nicht konkurrenzfähig gegenüber dem Auto ist (zu hohe Preise, zu unflexibel). Es werden insbesondere deutlich bessere Qualitätsstandards und Angebote gefordert (inkl. Komfort)
- Parallelität von Linien des Umlandes und Stadtverkehrs wird als Problem genannt (Beispiel: Kogaspe/ Nortorf). Hier wird auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten hingewiesen und eine stärkere Kooperation gefordert.
- Der Umstieg zwischen Bahn/Bus und Bus/Bus muss deutlich verbessert werden (Beispiele: Einfeld – Kiel, Stadtwald zum Tierpark u.a.)
- sicheres, flexibles Abstellen für Fahrräder an Verknüpfungspunkten/Mobilitätsstationen bereitstellen
- Ein konkreter Vorschlag ist die Verlegung des Bahnhofs NMS-Stadtwald zum Freesencenter.
- Die Einführung einer attraktiven Spätbuslinie wird gefordert.
- Beim Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen sollen Jobrad-Angebote ausgeweitet werden. Einige Arbeitgeber in Neumünster bieten ein Jobrad (teilweise zu 100% finanziert).

Abbildung 5: Frau Walther im Gespräch mit einer Kleingruppe an der Station 2.



Station 3

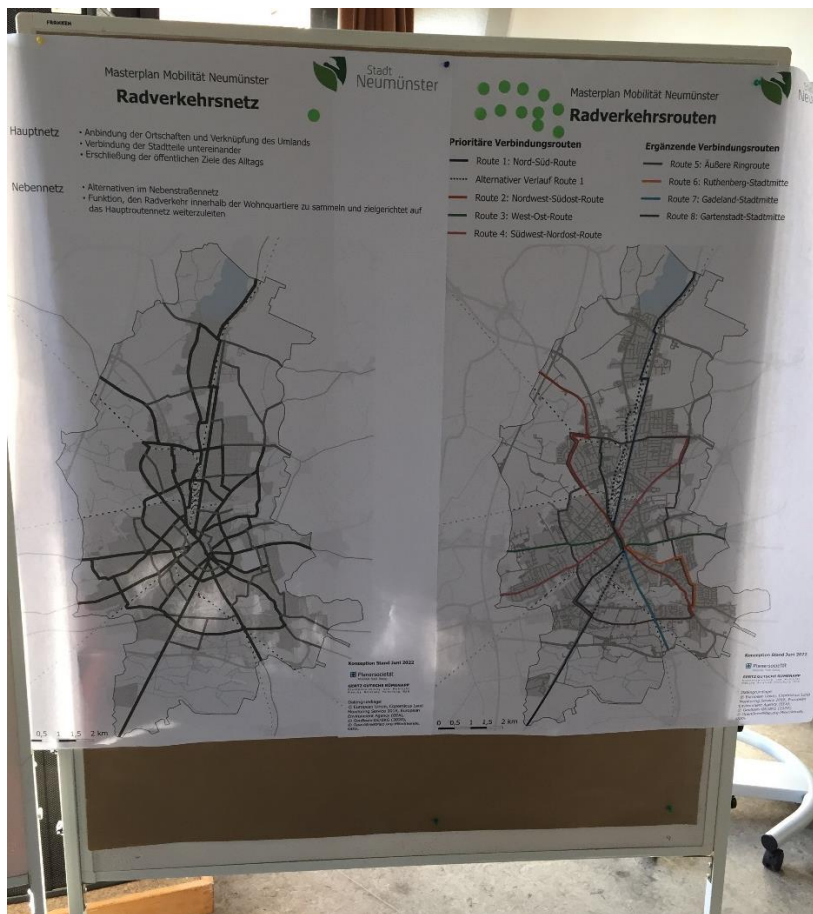
Zur **Station 3** zählen die Oberziele „Neumünsters Stadtteilstrukturen durch Förderung der Nahmobilität stärken“ und „Neumünster wird 15-Minuten-Stadt“. Herr Hillen und Herr Engelhardt (Planersocietät) erläutern den Teilnehmenden die dazugehörigen Maßnahmen. Ein Punkt war dabei die Identifikation bestehender Netzlücken im Fußwegenetz, bei der die Teilnehmenden mehrere benannten, zum Beispiel zwischen Einfeld und den weiter südlich gelegenen Stadtteilen. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren besprochen, die von den Teilnehmenden befürwortet werden. Zudem werden von einigen Beispiele für geeignete Quartiere genannt, etwa die von Durchgangsverkehren geprägte Gartenstadt oder das Vicelin-Viertel. Zum Thema Radverkehr werden die Vor- und Nachteile der verschiedenen Führungsformen diskutiert, wobei die Teilnehmenden etwa zu großen Teilen Fahrradstraßen unter Voraussetzung einer angemessenen baulichen Gestaltung und begleitenden Kommunikationsmaßnahmen befürworten.

Herr Hillen und
Herr Engelhardt

Die nachfolgenden Hinweise werden an der Station 3 gegeben:

- Durchgangsverkehre aus Fahrradstraßen rausnehmen
- Fahrradstraße Carlstraße: Kopfsteinpflaster erschwert Überholen und erfordert Ausweichen
- Begleitende Kommunikation zu Fahrradstraßen ist besonders wichtig („Autofahrende erziehen bzw. informieren“)
- Lindenstraße Wittorf (protected bikelane): Markierungen reichen nicht aus und haltende Lkws vor EDEKA werden als Problem genannt
- Zur Radverkehrsführung wird darauf hingewiesen, dass insbesondere Kinder sich auf Gehwegen sicherer als auf der Fahrbahn fühlen. In diesem Fall würden Fahrradpiktogramme nicht ausreichen.

Abbildung 6: Stellwand mit dem Radwegenetz an der Station 3



Zum Ende der Kleingruppen-Phase haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, mithilfe von Klebepunkten die nach ihrer Ansicht wichtigsten Maßnahmen zu markieren. Die meisten Klebepunkte werden dabei der Umsetzung des Radverkehrsnetzes, der Umgestaltung des Großfleckens, sowie Maßnahmen zur Verkehrssicherheit gegeben.

5 Zusammenfassung und Diskussion im Plenum

Im Anschluss an die Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen kommen die Teilnehmenden wieder im Plenum zusammen. Nachdem das Gutachdenteam die jeweils zentralen Diskussionspunkte und Rückmeldungen an den einzelnen Stationen aufführt, gibt es anschließend die Möglichkeit offene Fragen oder Anmerkungen zu diskutieren.

Herr Rümenapp,
Frau Walther
und Herr Hillen

Eine Frage bezieht sich auf den Umsetzungshorizont des Masterplans und der entsprechenden Maßnahmen, den Herr Hillen mit 10-15 Jahren angibt. Daraufhin wird aus dem Teilnehmendenkreis gefragt, ob zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen unterschieden werde. Herr Hillen

erklärt, dass Umsetzungshorizonte in den späteren Maßnahmensteckbriefen angegeben werden und Frau Walther ergänzt, dass auch Maßnahmen mit längerfristigem Umsetzungshorizont schon heute vorangetrieben werden müssen. Herr Heilmann betont die Notwendigkeit von kurzfristigen Maßnahmen, gleichwohl dafür die entsprechenden finanziellen Mittel bereitgestellt werden müssten und dies die Unterstützung von Seiten der Politik voraussetzt.

In einer weiteren Anmerkung wird die Notwendigkeit betont, das Kfz-Fahren unattraktiver zu machen, was gleichzeitig Voraussetzung zur Förderung anderer Verkehrsmittel sei. Herr Heilmann ergänzt, dass in Neumünster mittlerweile auch der Fußverkehr eine angemessene Berücksichtigung findet sowie andere Arten der umweltfreundlichen Fortbewegung. Eine weitere teilnehmende Person betont die Relevanz von Kommunikationsmaßnahmen. Weiterhin wird dafür plädiert, die Umsetzung des Rad- und Fußwegenetzes zu forcieren, um attraktive Angebote zu schaffen, welche Autofahrende zum Umstieg bewegen sollen. Die Nahmobilitätskonzepte sind zudem wichtige Voraussetzungen zur Fördermittelakquise.

6 Ausblick: „Wie geht es weiter?“

Zum Ende der Sitzung übergibt Herr Albrecht das Wort an Frau Walther, die den Teilnehmenden die weitere Terminplanung zum Masterplan Mobilität vorstellt und sich für die spannenden Diskussionen und hilfreichen Rückmeldungen der Teilnehmenden bedankt. Zudem weist sie auf die aktuelle Online-Beteiligung hin, welche noch bis zum 31. Juli 2022 läuft (www.neumuenster.de/masterplan-mobilitaet).

Frau Walther

Zum Abschluss der Veranstaltung bedankt sich Herr Heilmann bei den Teilnehmenden für die zahlreichen Hinweise und Anregungen. Ein besonderer Dank geht dabei an Frau Unger, die die Stadtverwaltung Ende Juli verlässt und den bisherigen Masterplan-Prozess sowie die Inhalte von Seiten der Stadt begleitet hat.

Herr Heilmann

Hamburg, 14.07.2022

gez. Planersocietät, GGR