

Masterplan Mobilität Neumünster

Stärken-Schwächen-Analyse
gutachterliche Einschätzung, Stand 14.09.2021



Stärken-Schwächen-Analyse: Übersicht Themenfelder



Raumstruktur



Kfz-Verkehr



Fußverkehr



Parken



Radverkehr



Wirtschaftsverkehr



ÖPNV



Verkehrssicherheit

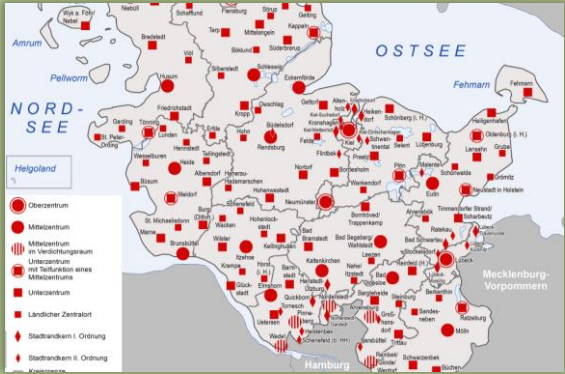


Inter- und Multimodalität



Stärken-Schwächen-Analyse: Raumstruktur

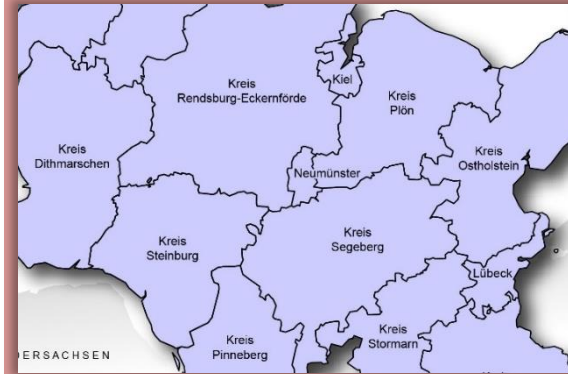
Stärken



Neumünster ist Oberzentrum in SH



Stadtteilzentren



viele Umlandkreise (Abstimmungsbedarfe)






Bahntrasse als Barriere zwischen den Stadtteilen

Schwächen

Stärken-Schwächen-Analyse: Raumstruktur



Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Neumünster ist eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein	starke Pendlerverflechtungen in Richtung HH und Kiel sowie zu den Umlandgemeinden → Neumünster als bedeutsamer Wohn- und Arbeitsort	Viele Umlandkreise führen zu hohem Abstimmungsbedarf
Teilweise ausgeprägte Stadtteilstrukturen mit Stadtteilzentren → Versorgungsaspekt hinsichtlich des periodischen Bedarfs → Identifikation der Bewohner:innen mit „ihrem“ Stadtteil		Bahntrasse als Barriere zwischen den Stadtteilen → Stauungen an den Bahnübergängen
		Vierspurige Hauptverkehrsstraßen (inkl. Ring) haben eine Trennwirkung zwischen den Stadtteilen

Stärken-Schwächen-Analyse: Fußverkehr



Stärken



Belebte Fußgängerzone (Lütjenstr.)



Barrierefreier Übergang (Wilhelminenstr.)



Fehlende Abgrenzung des Wegs und schlechte Oberfläche (Altonaer Str.)



Nicht barrierefreie Querungshilfe (Hansaring Höhe Geerdsstr.)

Schwächen

Stärken-Schwächen-Analyse: Fußverkehr



Stärken +	Allgemeines ●	Schwächen -
Nahversorger (und z.T. großflächiger Einzelhandel, wie Famila im Störpark) bilden oft das Zentrum der Stadtteile → kurze Wege innerhalb der Stadtteile (v.a. Verbindung Wohnen-Schulen)	Gute Ausgangsbedingungen: geringe Steigungen, kompakte Stadtstruktur	fehlende Querungsmöglichkeiten (z.B. entlang des Rings, provoziert z.T. wildes Queren)
Punktuelle Wegweisungen von wichtigen Einrichtungen (v.a. innerhalb der Innenstadt); touristisches Fußgängerleitsystem in der Innenstadt	+	Stellenweise schmale Gehwege (auch entlang von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten), z.T. nur einseitige Gehwege
zahlreiche Durchgänge zur Innenstadt → City-Wegenetz abseits der Kfz-geprägten Straßen		Nutzungskonflikte mit Radverkehr (fehlende Markierungen/Mischverkehr im Seitenraum)
Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (z.B. Falderapark und Schwale)		Schlechter Zustand vieler Gehwege (Unebenheiten, Wurzeln & Verschmutzungen)
		fehlende Barrierefreiheit an den meisten Querungen
		zum Teil „Angsträume“ (Rencks Park)

Stärken-Schwächen-Analyse: Radverkehr



Stärken



Ebener Radweg mit ausreichender Breite (Hansaring Höhe Beethovenstr.)



Qualitativ hochwertige Abstellanlage (Bhf. Neumünster Süd)



Abgenutzte Markierung und schlechte Oberfläche (Wittdorfer Str.)






Konflikt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr (Am Teich)

Schwächen

Stärken-Schwächen-Analyse: Radverkehr



Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Kurze Wege und sternförmiges Verkehrsnetz (< 5 km von Stadtteilen zum Zentrum) bieten gute Voraussetzung für den Fahrradverkehr	Vorliegendes Radverkehrskonzept mit vielen konzeptionellen Vorschlägen	Empfehlungen aus Regelwerken bezüglich der Führungsformen (z. B. Breiten, wechselnde Führungsformen) werden nicht in hinreichendem Umfang berücksichtigt
Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen im bundesweiten Vergleich bereits hoch*	Bestehendes Interesse vieler Bürger:innen (lokale Initiativen, hohe Mitmachquote im Fahrradklimatest)	Unzureichender Zustand der bestehenden Radwege (fehlendes angenehmes Fahrgefühl)
Sichere Abstellanlagen bereits am Hauptbahnhof und Bahnhof Süd vorhanden	Touristische Radwege (Radfernweg Ochsenweg, regionale Radrundtouren)	Teilweise nicht ausreichend bzw. nicht gebrauchstaugliche Abstellanlagen („Felgenbrecher“)
Grobe Orientierungsbeschilderung an zentralen Stellen	Aktuell schon laufende Planungen und Ertüchtigungen	Schlechte Sichtbarkeit des Radverkehrs an Knotenpunkten
		Kein Leihsystem / keine öffentlichen Räder vorhanden
		Konflikte mit Fuß- und Kfz-Verkehr v.a. durch Zweirichtungsradwege oder Mischverkehr im Seitenraum

* Raumtyp „Zentrale Stadt“ MiD 2017: 13 % Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen, 5 % Fahrradanteil an Verkehrsleistung;
Neumünster SrV 2018: 20,5 % Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen, 7,3 % Fahrradanteil an Verkehrsleistung

Stärken-Schwächen-Analyse: ÖPNV



Stärken



Bushaltestelle mit taktilen Elementen (Wasbeker Str.)



ZOB am Bahnhof



Bushaltestelle ohne taktile Elemente (Wasbeker Str.)



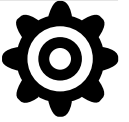
Stauung am Bahnübergang (Wittdorfer Str.)

Schwächen

Stärken-Schwächen-Analyse: ÖPNV



Stärken +	Allgemeines ●	Schwächen -
Gute Anbindung an den Schienenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und an Fernbuslinien	Tarifangebot innerhalb des NAH.SH-Tarifs	Keine Tangentialverbindungen
Gute räumliche Erschließung des gesamten Stadtgebiets	Gesondertes Ringliniennetz im Früh- und Spätherbst	Unattraktive Taktüberlagerungen bzw. 40-Min-Takt in Teilbereichen
An der Stadtstruktur ausgerichtete radial verlaufende Stadtbuslinien		Abstimmung/ Verknüpfung zwischen Regional- und Stadtbusverkehren
Attraktiver 20-Min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten		Unattraktive Verknüpfung am Hauptbahnhof/ZOB (Vertaktung Bahn-Bus, weite Umsteigewege, Gestaltung/Ausstattung)
Hin+Wech-Angebot im Stadtgebiet und Umlandgemeinden in den Randzeiten		Ausbaufähige Busbeschleunigung
		Viele Bahnübergänge (führen teilweise zu Stauungen)
		Keine bzw. nicht funktionierende digitale Anzeigen an Bushaltestellen



Stärken-Schwächen-Analyse: Inter- und Multimodalität



Bike&Ride-Station Neumünster Süd



Jobticket-Angebote für Pendler:innen (auch für kleinere Betriebe)

PENDLERPORTAL

SWN
Stadtwerke Neumünster

Deine Fahrkarte. Jetzt in der NAH.SH-App.

www.nah.sh




NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Ansätze zumeist nur von Privaten
→ kaum verknüpfenden Angebote



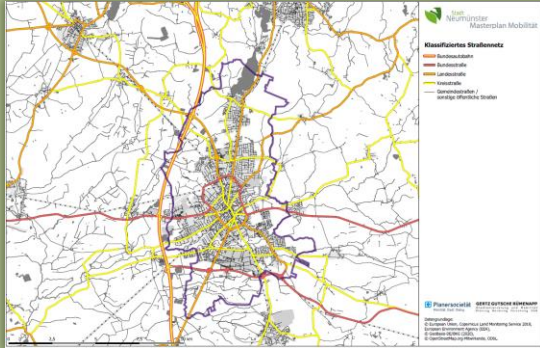
Stärken-Schwächen-Analyse: Inter- und Multimodalität

Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Bike & Ride (Neumünster Hbf., Neumünster-Süd)	Leihmöglichkeiten bislang nur von Privaten angeboten	Bislang kein Carsharing-Angebot
Park & Ride-Angebote an einigen AKN-Haltepunkten im Umland (Großenaspe, Wiemersdorf, Bad Bramstedt)	E-Tankstellen (zT öffentlich, zT nur halb-öffentlich)	Viele Angebote (Leihräder, E-Mobilität, Apps) kommen von Privaten und nur in geringen Umfang → keine verknüpfenden Angebote
Jobtickets vorhanden (NAH.SH) → auch für kleiner Unternehmen ab 5 Mitarbeiter:innen	Viele Eintragungen im „Pendlerportal“, jedoch noch keine eigene Plattform	
E-Mobilität: Leasing-Angebot der SWN für Mitarbeiter:innen	App „UnserNMS“ mit verschiedenen Funktionen (jedoch zB keine Möglichkeit der Ticketbuchung) → dafür gute NAH.SH-App	
Fußgängerleitsystem	„Mängelmelder“-App	
Rege Teilnahme am Stadtradeln		

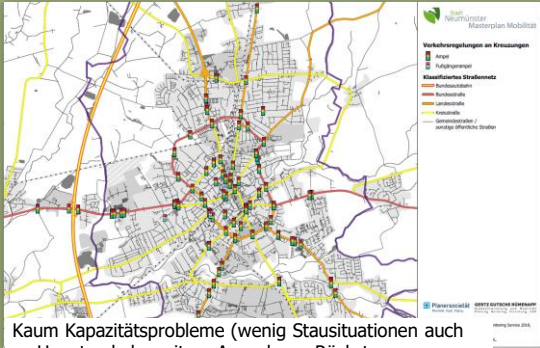
Stärken-Schwächen-Analyse: Kfz-Verkehr



Stärken



Sehr gute überregionale Erreichbarkeit
Sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit



Kaum Kapazitätsprobleme (wenig Stausituationen auch zu Hauptverkehrszeiten; Ausnahme: Rückstau an Bahnübergängen und aufgrund von Linksabbiegern)

Schwächen






Überdimensionierte Knoten



Trennwirkung durch Hauptverkehrsstraßen (geringer Grünanteil, breite Fahrbahn)

Stärken-Schwächen-Analyse: Kfz-Verkehr



Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit und Netzstruktur: → 3 BAB-Zufahrten → Bundesstraße 205 und 430 → Ringsystem (Hansaring, Sachsenring...)	sternenförmig auf Innenstadt angelegtes Hauptverkehrsstraßennetz mit Ring um die Innenstadt	Große Radialen und Innenstadtring sind in erster Linie „autogerecht“ ausgebaut → Hohe Trennwirkung → Keine/geringe städtebauliche Qualitäten → Kein/geringer Grünanteil → Schmale Seitenräume
In den Stadtteilen gibt es i.d.R. Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche, außerdem Verengungen, „Gehwegnasen“ oder Aufpflasterungen	Überwiegend regeln Lichtsignalanlagen (Ampeln) den Verkehr an Kreuzungen im Hauptstraßennetz (wenig Kreisverkehre)	Funktionale Straßenräume ohne Gestaltung verleiten zu schnellem Fahren
		Überdimensionierte Knoten führen zu langen Wegen für zu Fuß Gehende und Radfahrende (lange Wartezeiten)
		Teilweise schlechter Fahrbahnbelag/ Straßenzustand

Stärken-Schwächen-Analyse: Parken



Stärken



Parkleitsystem mit Belegungsdaten




Schwächen



Kfz-Verkehr auf dem Großflecken Richtung Karstadt-Parkplatz

Stärken-Schwächen-Analyse: Parken

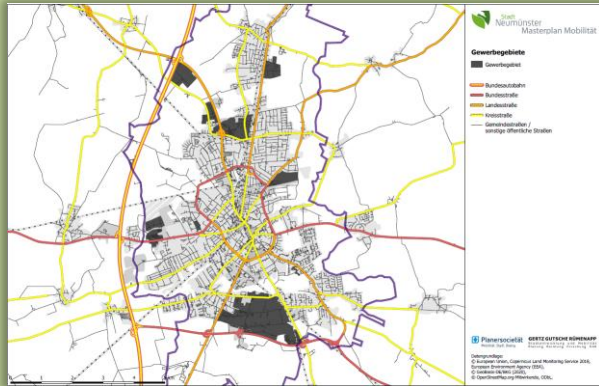


Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Ausreichendes Parkraumangebot vorhanden: → über 3.100 Pkw-Stellplätze in Parkhäusern und auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt	Parkkosten Parkhäuser: 1 Euro/Stunde; ab 4. Stunde 1,20 Euro (Holsten-Galerie)	Konflikte (insb. Verkehrssicherheit) durch parkende Fahrzeuge z.B. an Einmündungen
Parkleitsystem mit Belegungsdaten für Ortsunkundige (Verkehrslenkung)	Parkkosten Parkplätze: 0,25 Euro/halbe Stunde (Waschpohl)	In Wohnstraßen oder auch auf 4-spurigen Hauptverkehrsstraßen findet „Parken in zweiter Reihe“ statt
Belegungsdaten vieler Parkhäuser und Parkplätze online einsehbar		Teilweise ungeordnetes Parken führt zur Behinderungen (Einschränkung der Gehwegbereiche), schlechte Sichtverhältnisse etc.

Stärken-Schwächen-Analyse: Wirtschaftsverkehr



Stärken



Gewerbe- und Industriegebiete sind Autobahn- bzw. Bundesstraßennah angesiedelt



KEP-Dienstleister parken v.a. Bereiche des Fuß- und Radverkehrs zu






LKW-Stellplatzproblematik in Gewerbe- und Industriegebieten

Schwächen

Stärken-Schwächen-Analyse: Wirtschaftsverkehr



Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Sehr gute regionale und überregionale Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete	Neumünster als bedeutsamer Logistik-Knoten	Kein Lkw-Führungsnetz /Leitsystem vorhanden
Gewerbe- und Industriegebiete sind Autobahn- bzw. Bundesstraßennah angesiedelt		teilweise Lkw-Stellplatzproblematik in Gewerbe- und Industriegebieten
Güterbahnhof: neue Umschlaganlage für Kombinierten Verkehr (KV) soll Best-Practice-Beispiel für Kombinierten Verkehr werden (Verknüpfung Straße-Schiene)		KEP-Dienstleister parken in der Innenstadt v.a. Rad- und Fußverkehrsbereiche zu → fehlende Lieferzonen/-bereiche

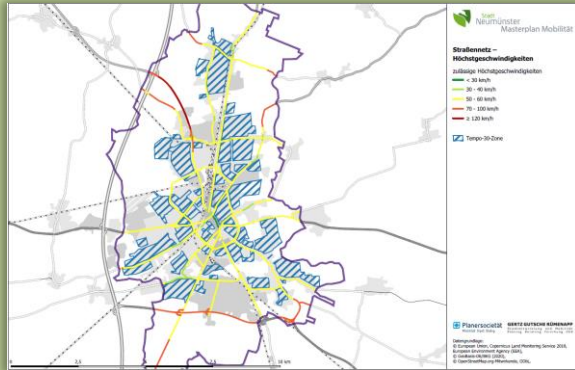
Stärken-Schwächen-Analyse: Verkehrssicherheit



Stärken



Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen



Schwächen



Gefährliche Querungssituation durch Zweirichtungsrادweg (Boostedter Str.)






Unzureichende Markierungen an Kreuzung (Rendsburger Str., Friedrichstr.)

Auswertung der Unfalldaten folgt...

Stärken-Schwächen-Analyse: Verkehrssicherheit



Stärken 	Allgemeines 	Schwächen 
Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen → Tempo 30 & verkehrsberuhigte Bereiche → baulich: Anordnung des ruhenden Verkehrs, Aufpflasterungen, „Gehwegnasen“ etc.	<i>Hinweis: Auswertung der Unfalldaten folgt</i>	Unzureichende Markierungen der Rad- und Fußwege an Kreuzungen und Straßenmündungen
Schulwegsicherheit durch verschiedene Angebot (Schulwegpläne, Verkehrserziehung, Fachberater etc.)		Gefährliche Abbiege-Situationen durch Zweirichtungsradwege (z.B. Boostedter Str., Kampstr.)
		Fehlende /unsichere Querungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz
		hohe Geschwindigkeit v.a. auf Hauptverkehrsstraßen und teilw. Geschwindigkeitsüberschreitungen im Nebennetz, wenn keine verkehrsberuhigenden Elemente vorhanden sind

GGR

Jens Rümenapp (Projektleitung)
Stefanie Gutsche
Christine Walther

nms@ggr-planung.de

Planersocietät

Kevin Hillen
Carola Baier
Niklas Engelhardt

nms@planersocietaet.de