

6. Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel 2023-2027

Beschlussfassung

(Stand: 28.09.2022)

Platzhalter

Innenseite Titelblatt für Impressum

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
1. Einführung	8
2. Rechtliche Rahmenbedingungen	12
2.1. Europäische Rechtsnormen.....	12
2.1.1. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.....	12
2.1.2. Clean-Vehicles-Directive der Europäischen Union	14
2.2. Bundesdeutsche Gesetzgebung	15
2.2.1. Regionalisierungsgesetz	15
2.2.2. Personenbeförderungsgesetz	15
2.3. Landesgesetzgebung	18
2.3.1. Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein	18
2.3.2. Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020.....	18
2.3.3. Das Instrument Nahverkehrsplan in Schleswig-Holstein.....	19
2.3.4. Vergabegesetz Schleswig-Holstein	19
2.4. Finanzierungsrahmen	20
2.4.1. Regionalisierungsgesetz	20
2.4.2. Personenbeförderungsgesetz	21
2.4.3. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze des Bundes und des Landes	21
2.4.4. ÖPNVG-SH (kommunalisierte Mittel).....	22
2.4.5. Andere öffentliche Tarifersatzleistungen.....	23
3. Verkehrspolitische Grundsätze und Zielsetzungen	24
3.1. Grundsätze des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein	24
3.2. Grundsätze der Regionalplanung Schleswig-Holsteins.....	26
3.2.1. Regionalplan für den Planungsraum III (Fortschreibung 2000).....	26
3.2.2. Neuaufstellung des Regionalplans	27
3.3. Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein	27
3.4. Ziele der Behindertengleichstellungsgesetze	28
3.5. Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplans.....	29
3.6. Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region und Masterplan Mobilität der KielRegion	32

3.7.	Lokale Ziele in Kiel.....	34
3.7.1.	Beschlüsse der Selbstverwaltung.....	34
3.7.2.	Verkehrsentwicklungsplan.....	36
3.7.3.	Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse	37
4.	Organisatorischer und finanzieller Rahmen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	40
4.1.	Organisation des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel.....	40
4.2.	Einbindung in regionale und landesweite Strukturen.....	40
4.3.	Finanzierung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV	41
4.4.	Finanzierung der Verkehrsleistung der Fördeschiffahrt.....	42
4.5.	ÖPNV-Rettungsschirme für die Jahre 2020, 2021 und 2022.....	43
4.6.	Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	43
5.	Rahmenbedingungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	45
5.1.	Qualität.....	45
5.1.1.	Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel.....	45
5.1.2.	Qualitätsstandards im Rahmen des Verkehrsvertrages EBK / KVG	50
5.2.	Infrastruktur	51
5.3.	Tarifkooperationen.....	53
5.3.1.	Tarifsortiment	53
5.3.2.	Anwendung und Weiterentwicklung des SH-Tarifs	54
5.4.	Linienbündelung in der Landeshauptstadt Kiel.....	55
5.4.1.	Zielsetzungen der Linienbündelung.....	55
5.4.2.	Konzeption der Linienbündelung	57
5.4.3.	Zuschnitt des Linienbündels „Kiel“	59
5.4.4.	Laufzeit des Linienbündels “Kiel”	62
5.4.5.	Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes.....	62
5.5.	Barrierefreiheit im Kieler ÖPNV	62
5.6.	Vorgaben zur Verkehrsbedienung	64
5.7.	Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes	68
5.8.	Vorgaben zur Luftreinhaltung, zum Klimaschutz und zur Lärmreduzierung.....	69
6.	Bestandsanalyse.....	71
6.1.	Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur.....	71
6.2.	Vorhandenes städtisches ÖPNV-Angebot	78

6.2.1.	ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Kiel	78
6.2.2.	Linienangebot.....	78
6.2.3.	Erschließungs- und Bedienungsqualität	79
6.2.4.	Verbindungsqualität.....	81
6.2.5.	Verknüpfungspunkte/Umsteigepunkte	82
6.3.	Schifffahrt	83
6.4.	Nachfrage.....	85
6.5.	Verkehrsinfrastruktur	86
6.5.1.	Haltstellen	86
6.5.2.	Busbeschleunigung.....	88
6.6.	Tarifstruktur und Tarifangebot.....	90
6.7.	Serviceleistungen	91
6.7.1.	Vertrieb/Informationssysteme.....	91
6.7.2.	Fahrpläne/Liniennetzplan	92
6.7.3.	Barrierefreie Fahrgastinformation	93
6.8.	Fahrzeuge	94
6.8.1.	Busse.....	94
6.8.2.	Schiffe.....	95
6.8.3.	Bahnen.....	95
6.9.	Ergebnisse der Marktforschung	96
7.	Bilanz zum 5. RNVP für die Landeshauptstadt Kiel	98
7.1.	Überblick	98
7.2.	Wichtige ÖPNV-Zahlen im Überblick	98
7.3.	Umsetzung der Maßnahmen aus dem 5. RNVP	99
7.3.1.	Fahrplan.....	99
7.3.2.	Infrastruktur.....	101
7.3.3.	Fahrzeuge.....	102
7.3.4.	Service.....	103
7.3.5.	Tarif.....	103
7.3.6.	Marketing/Öffentlichkeitsarbeit	104
7.3.7.	Strukturen	104
7.3.8.	Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Laufzeit des 5. RNVP	104

7.4.	Schlussfolgerungen und Prämissen für das Maßnahmenkonzept des 6. RNVP	105
8.	Maßnahmenkonzept	106
8.1.	Planerische Maßnahmen	106
8.2.	Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV.....	112
8.2.1.	Erläuterung der Haltestellenbewertung und Prioritätenbildung	113
8.2.2.	Bewertung der Haltestellen und Bildung der Prioritäten.....	118
8.3.	Maßnahmentabelle	119
	Abkürzungs- und Gesetzesverzeichnis	122
	Literaturverzeichnis	125
	Abbildungsverzeichnis	127
	Tabellenverzeichnis	128
	Anlagenverzeichnis	129

Vorwort

Platzhalter

1. Einführung

Der Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel (EBK), in seiner Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Kiel, entwickelt in diesem 6. Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) Vorgaben für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel – sowohl für die Verkehre im Stadtverkehr („Bündel Kiel“) als auch, in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, für den ein- und ausbrechenden Regionalverkehr.

Die für den Stadtverkehr beschriebenen Standards und Vorgaben ergeben in ihrer Vollständigkeit das Mindestmaß für die sogenannte „ausreichende Verkehrsbedienung“ und definieren diese damit als solche.

Hierzu werden im Folgenden die aktuellen und zu erwartenden Struktur- und Infrastrukturdaten betrachtet und mit dem ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel abgeglichen. Der Bestand wird in der Perspektive des 6. RNVP (2023-2027) hinsichtlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung analysiert, wie es im ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) gefordert wird. Im Abgleich mit der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung in Kiel (Kapitel 5.6) und der Bilanz zum 5. RNVP werden hieraus im Weiteren die planerischen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel (Kapitel 8) formuliert.

Das ÖPNVG SH legt in § 5 Inhalte und Anforderungen der RNVP fest. Diese inhaltlichen Anforderungen werden durch den vorliegenden 6. RNVP für die Landeshauptstadt Kiel erfüllt. Im Einzelnen trifft der RNVP daher Aussagen zu den folgenden Aspekten:

- verkehrspolitische Ziele
- Bestandsaufnahme des gesamten ÖPNV-Netzes
- zukünftige Entwicklung des übrigen ÖPNV
- Verknüpfungspunkte mit allen übrigen Verkehren
- Bestand der vorhandenen Verkehrsunternehmen
- Bestand und zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- zukünftige Anforderungen an einzelne Aspekte des ÖPNV
- Konzepte für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel
- Investitionsplanung für die öffentliche Infrastruktur im übrigen ÖPNV
- Finanzierungsrahmen
- Organisation

Im 1. RNVP lag der Schwerpunkt noch auf der Beschreibung des Angebotes und der Festlegung grundsätzlicher Ziele für die Entwicklung eines attraktiven ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel. Er war geprägt von der parallel stattfindenden Gründung des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK) mit einem gemeinsamen Liniennetz und dem Verbundtarif. Der 2. RNVP hatte vor allem zum Ziel, die Qualität des ÖPNV in Kiel zu definieren und Entwicklungsziele konkret zu benennen. In der Teilfortschreibung des 2. RNVP wurde der Aspekt Linienbündelung neu in den RNVP eingebracht und so zentraler Bestandteil der Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung

für die Landeshauptstadt Kiel unter dem Aspekt der verkehrlichen Sinnhaftigkeit und wirtschaftlichen Gestaltung von Linien in gleichen Bedienungsräumen. Im 3. RNVP war der Schwerpunkt auf das Verhältnis der Landeshauptstadt Kiel als Aufgabenträger zu ihrem nunmehr wieder vollständig kommunalen Verkehrsunternehmen der KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG) und den sich aus dieser Konstellation ergebenden Chancen im Blick auf die verkehrspolitischen Ziele und die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Kieler Raum gelegt worden. Ein integraler Bestandteil blieb dabei das Konzept zur Linienbündelung. Im Fokus des 4. RNVP war die Barrierefreiheit: Es wurde ein Konzept zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 entwickelt und im RNVP verankert. In einer Teilfortschreibung des 4. RNVP im Jahr 2016 wurde das Linienbündelungskonzept noch einmal angepasst und aktualisiert, mit dem Ziel, den Stadtverkehr weiter aus einer Hand erbringen zu können. Hierzu wurden die vorherigen Bündel in ein verkehrlich zusammenhängendes Netz zusammengefasst. Im 5. RNVP wurde das Linienbündelungskonzept konsequent in der Zielsetzung der Teilfortschreibung 2016 weiterentwickelt. Zusammen mit den weiterentwickelten qualitativen und planerischen Vorgaben für den Verkehr in Kiel wurde hiermit die planerische Grundlage für den mittlerweile wieder erfolgreich an die KVG vergebenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag gelegt. Mit den ambitionierten planerischen Maßnahmen in der Verkehrsbedienung wurde dem in den Masterplänen Mobilität und 100 % Klimaschutz beschlossenen Ziel, den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV zu steigern und der bereits gestiegenen Fahrgastnachfrage im Kieler ÖPNV gefolgt.

Der 6. RNVP führt die Ziele des vorgehenden Plans konsequent fort: Die Ziele zur deutlichen Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split und der Nachfrage sollen mit planerischen Maßnahmen erreicht werden, die nochmals zu umfangreichen Ausweitungen der Verkehrsleistung der KVG führen werden. Die mittlerweile in einer Trassenstudie vorangetriebenen Pläne der Landeshauptstadt Kiel zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse werden dabei insoweit beachtet, dass alle Maßnahmen sicherstellen, den ÖPNV in den kommenden Jahren in Richtung auf den Mitfall (Einführung eines zusätzlichen trassengebundenen Systems) oder alternativ auf einen Ohnefall (Optimierung des busbasierten ÖPNV ohne zusätzliches System) zu entwickeln.

Es werden dabei alle öffentlichen Nahverkehrsmittel – Bus, Schiff und Bahn – berücksichtigt und es wird beabsichtigt, die einzelnen Verkehrsträger so gut wie möglich aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen. Dabei bietet die Digitalisierung weiterhin Chancen, diese Angebote und weitere Akteure wie die verschiedenen Sharing-Dienste noch besser auf die Bedürfnisse der Nutzer abzustimmen und zu vernetzen. Das oberste Ziel ist, den ÖPNV in der Region Kiel so weiter zu entwickeln, dass für alle Fahrgäste über die Daseinsvorsorge hinausgehend ein qualitativ hochwertiges Angebot besteht, das eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bietet und somit in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr Anteile am Kieler Verkehrsmarkt gewinnen kann.

Hierbei werden die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen beachtet und zwar vor allem die der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen.

Darüber hinaus werden die Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen im Besonderen beachtet.

Abbildung 1 stellt den Ablauf der Erstellung bis zur Beschlussfassung in der Übersicht dar.

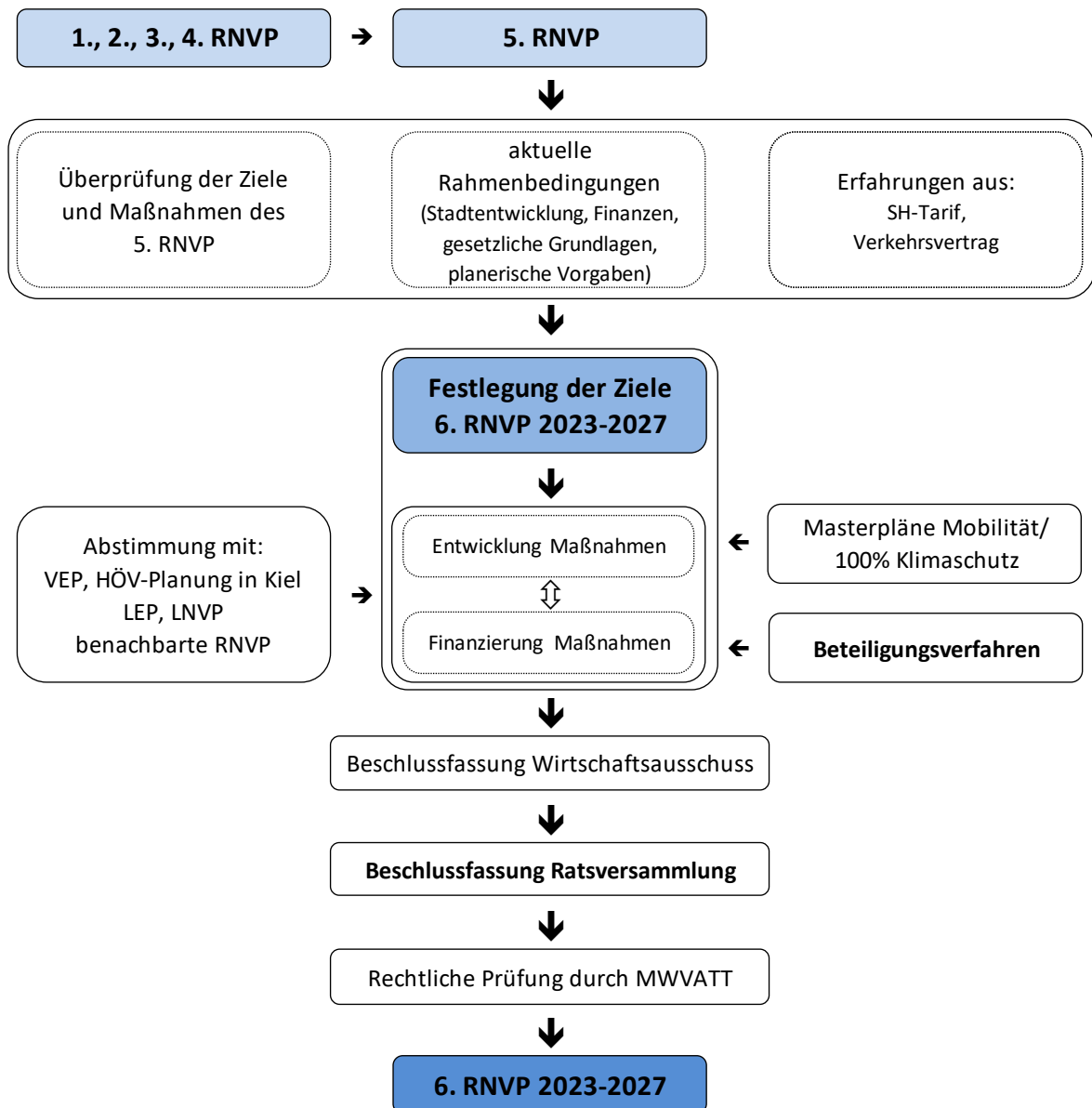


Abbildung 1: Ablauf der Fortschreibung des RNVPs für die Landeshauptstadt Kiel.

Der vorliegende Plan wurde in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren auf der Grundlage des ÖPNVG SH diskutiert und am XX.XX.XXXX von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel beschlossen.

Mit dem Ratsbeschluss über diesen RNVP und der abschließenden rechtlichen Prüfung durch die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) gelten die in diesem Plan formulierten Ziele und Grundsätze als verbindlich. Alle im RNVP aufgeführten

Maßnahmen sind im Einzelnen vertieft zu prüfen und ggf. gesondert durch die zuständigen städtischen Gremien zu beschließen.

Sämtliche in der Vorabbekanntmachung über eine weitere Direktvergabe der Verkehrsleistung an den internen Betreiber KVG im Rahmen der EU-VO 1370/2007 mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vom 14.05.2019 beschriebenen Vorgaben und Anforderungen sind für die „ausreichende Verkehrsbedienung“ mindestens und vollständig erforderlich und werden durch die Maßnahmen dieses 6. RNVP ergänzt. Abweichungen hiervon, auch von der vom Aufgabenträger gewünschten zukünftigen Weiterentwicklungen des Gesamtsystems, erachtet der ÖPNV-Aufgabenträger in jedem Fall als wesentlich und unzulässig.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die gesetzlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV-Marktes in Deutschland gegeben. Der rechtliche Rahmen, innerhalb dessen sich die Erteilung von Liniengenehmigungen und der Wettbewerb unter den Verkehrsunternehmen abspielt, wird dabei von europarechtlichen Vorgaben, Bundes- und Landesgesetzen sowie der aktuellen Rechtsprechung gesteckt.

2.1. Europäische Rechtsnormen

2.1.1. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Ausgehend von dem europäischen Grundgedanken, dass staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar (Art. 107 Abs. 1 AEU-Vertrag) sind, eröffnet Artikel 93 AEU-Vertrag (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union) für den Verkehrsbereich eine Ausnahmeregelung. Danach sind Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, wobei mit dem öffentlichen Dienst Dienste für die Allgemeinheit gemeint sind, die bei einem Verkehrsunternehmen zu einer größeren Belastung führen. Die Bedingungen, unter denen diese Beihilfen im Einzelnen zulässig sind, sind in der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 näher erläutert. Ergänzende Bestimmungen erfuhr diese mit der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (in Kraft getreten am 24.12.2017).

Für nach der zuvor gültigen Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vergebene Altverträge besteht übergangsweise ein Bestandsschutz. Je nach Konstellation gibt es dabei unterschiedliche Regelungen zur zulässigen Laufzeit.

Nach der aktuellen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss immer, wenn eine zuständige Behörde ausschließliche Rechte oder Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt, ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag geschlossen werden. Als Ausnahme sind Ausgleichsleistungen für alle Fahrgäste oder bestimmte Fahrgastgruppen (z.B. Tarifgemeinschaften oder Sozialtarife) zugelassen; in diesen Fällen reicht der Erlass sogenannter „allgemeiner Vorschriften“ aus. Solche können, wenn sie Sondertarife für Schüler*innen, Studierende und Personen mit eingeschränkter Mobilität regeln, durch die einzelnen Mitgliedstaaten von der Verordnung ausgenommen werden.

Im Hinblick auf die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge an Verkehrsunternehmen ist grundsätzlich entscheidend, ob sie der Definition öffentlicher Aufträge im Sinne der

Richtlinien 2014/24/EG oder 2004/25/EG unterliegen. In diesem Fall ist eine Vergabe nach den Bestimmungen der genannten Vergaberichtlinien vorzunehmen. Nur, wenn diese Richtlinien nicht maßgebend sind, greifen die Vergabemodalitäten der Verordnung (EG) 1370/2007. Hier bestehen folgende Möglichkeiten:

- Vergabe an einen internen Betreiber,
- wettbewerbliches Verfahren (fair, transparent, nichtdiskriminierend),
- Direktvergabe unterhalb bestimmter Grenzen (max. eine Mio. Euro Auftragswert im Jahresdurchschnitt bzw. max. 300.000 km Jahresfahrleistung; Verdopplung dieser Werte, falls das beauftragte Unternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreibt),
- Direktvergabe oder förmliche Vereinbarung als zeitlich begrenzte Notmaßnahme (bei Unterbrechung des Verkehrs oder unmittelbarer Gefahr von deren Eintreten).

Gemäß inzwischen erfolgter Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes sind allerdings in jedem Fall, also auch bei Vergaben an interne Betreiber, die Vergabemodalitäten und -bestimmungen des allgemeinen Vergaberechts (oben genannte Richtlinien 2014/24/EG oder 2004/25/EG) gültig, sofern der zu vergebende Auftrag keine Dienstleistungskonzession darstellt. Zentrales Kennzeichen einer solchen ist, dass das überwiegende wirtschaftliche Risiko beim Auftragnehmer liegt (Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 21.03.2019 in den verbundenen Rechtssachen C-266/17 und C-267/17).

Soweit eine Vergabe ohne wettbewerbliches Verfahren durchgeführt wird, ist das Überkompensationsverbot zu beachten. Danach darf die Ausgleichsleistung durch die zuständige Behörde den finanziellen Nettoeffekt, den die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Betreiber verursacht, nicht überschreiten; ein angemessener Gewinn ist dabei zu berücksichtigen. Sofern Betreiber neben den öffentlich kofinanzierten Verkehrsmitteln auch solche ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durchführen, muss zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt abgerechnet werden. Weiter soll die Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung sowie einer ausreichend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsdienste gefördert werden. Diese Maßgaben gelten auch für allgemeine Vorschriften.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 regelt auch den Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. Diese müssen die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthalten:

- Geographischer Geltungsbereich
- Parameter zu Berechnung der Ausgleichsleistung
- Art und Umfang der gewährten ausschließlichen Rechte
- Modalitäten der Kostenaufteilung
- Einnahmenaufteilung
- Möglichkeit und Umfang von Subunternehmerverträgen

Wenn der Aufgabenträger dem Betreiber darüber hinaus Sozial- oder Qualitätsstandards auferlegen will, sind diese ebenfalls in die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufzunehmen. Der Aufgabenträger hat jährlich einen Bericht zu veröffentlichen, aus dem alle bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die hierfür ausgewählten Betreiber, die Ausgleichsleistungen und gewährte ausschließliche Rechte hervorgehen.

Aus der ergänzenden Verordnung (EU) 2016/2338 ergeben sich unter anderem folgende Regelungen (nach [1]):

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen im Einklang mit politischen Zielen aus Strategiepapieren stehen (als solche sind die Regionalen Nahverkehrspläne anzusehen);
- kostendeckende und nicht kostendeckende Verkehre dürfen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zusammengefasst werden;
- in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen muss der Betreiber verpflichtet werden, für Folgevergaben relevante Informationen herauszugeben;
- der Aufgabenträger muss bei wettbewerblichen Vergaben in den Ausschreibungsunterlagen den Bietern die relevanten Informationen zur Verfügung stellen (unter Wahrung des legitimen Schutzes vertraulicher Geschäftsgeheimnisse),
- Informationspflichten und Anwendbarkeit der Betriebsübergangsrichtlinie werden für den Fall der Anordnung des Betriebsübergangs von Arbeitnehmern im Rahmen von Vergabeverfahren präzisiert (wichtig im Falle von Betreiberwechseln);
- der jährliche Gesamtbericht muss zusätzlich die in Strategiepapieren niedergelegten politischen Ziele berücksichtigen und transparent zugänglich sein;
- der geplante Beginn und die Laufzeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages muss in der Vorabbekanntmachung zwingend vorhanden sein.

Anmerkungen zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007:

Die Verordnung erstreckt sich im Falle des Erlasses allgemeiner Vorschriften auch auf Verkehre, die im Personenbeförderungsgesetz als „eigenwirtschaftlich“ eingestuft werden (vergleiche Kapitel 2.2.2). Lediglich auf Verkehre, die nicht der Daseinsvorsorge dienen (z.B. rein touristische Angebote oder Angebote zu historischen Zwecken wie z.B. Museumsbahnen) oder aber Verkehre, die tatsächlich ohne Intervention des Aufgabenträgers und dessen Mitfinanzierung (bzw. der Gewährung ausschließlicher Rechte) auskommen, findet die Verordnung keine Anwendung; dies ist im ÖPNV im Allgemeinen zumindest nur selten der Fall.

2.1.2. Clean-Vehicles-Directive der Europäischen Union

Vor dem Hintergrund der EU-seitigen Bestrebungen zur Reduzierung von Treibhausgasen kam es zu einer Änderung der Richtlinie 2009/33/EG zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Die Verabschiedung der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge durch den Rat der EU erfolgte am 13.06.2019 und die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt am 12.07.2019. Zu beachten ist, dass es hierbei, da es sich um eine Richtlinie der EU handelt, für eine verbindliche Rechtswirkung zuerst der Umsetzung in nationales Recht bedurfte, was mit Inkrafttreten des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) am 15.06.2021 vollzogen wurde. Zentraler Inhalt ist im Ergebnis die Verpflichtung, im Rahmen eines Stufenkonzepts zu einer signifikanten Erhöhung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen zu gelangen. Danach sollen im Zeitraum vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 45 % der Beschaffungen aus sauberen und hiervon 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen bestehen; für den folgenden Zeitraum bis 31.12.2030

lauten die entsprechenden Werte 65 % und hiervon wiederum 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen. Saubere Fahrzeuge in diesem Sinne werden betrieben mit Flüssiggas (LPG), Erdgas einschließlich Biomethan, synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen, nachhaltigen Biokraftstoffen, Wasserstoff oder Elektrizität. Dieselantrieb fällt nur im Rahmen von Plug-in-Hybridtechnik darunter. Für emissionsfreie Fahrzeuge in diesem Sinne ist ein Grenzwert von max. 1 g CO₂ je Kilowattstunde entscheidendes Kriterium. Als Beschaffungen gelten, sofern die einschlägigen EU-Wertgrenzen überschritten werden, neben den direkten Fahrzeugbeschaffungen durch öffentliche Stellen oder Verkehrsunternehmen auch „Leistungsbeschaffungen“ im Rahmen von Verkehrsverträgen, Betrauungen und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (sowohl nach allgemeinem Wettbewerbsrecht als auch nach Verordnung (EG) 1370/2007 vergeben). Für die Anwendung auf Letztere müssen die Einzelstaaten Schwellenwerte festlegen; diese dürfen die Schwellenwerte gemäß Artikel 5 Abs. 4 Verordnung (EG) 1370/2007 nicht übersteigen. Ausgenommen von der Anwendung der Richtlinie sind Reisebusse (keine stehenden Fahrgäste zugelassen) und auch Überlandbusse, sofern sie der Fahrzeugklasse II innerhalb der Kategorie M3 zuzuordnen sind; Kriterium hierfür ist, dass sie hauptsächlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind (jedoch mit Zulassung stehender Fahrgäste auf einer Fläche, die höchstens der von zwei Doppelsitzreihen entspricht, bzw. im Gang) und zudem mehr als 22 Fahrgäste befördern dürfen.

2.2. Bundesdeutsche Gesetzgebung

Nachstehend werden die wesentlichen Inhalte des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dargestellt.

2.2.1. Regionalisierungsgesetz

Im RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Ferner wird bestimmt, dass die Zuständigkeit für die Wahrnehmung dieser Aufgabe durch Landesrecht bestimmt wird. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist nach dem RegG anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen. Näheres ist durch die Länder zu regeln.

Unter der Überschrift „Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen“ wird darauf hingewiesen, dass zur Sicherstellung einer **ausreichenden Verkehrsbedienung** die Verordnung (EG) 1370/2007 ausschlaggebend ist.

Aus dem RegG leitet sich die in den ÖPNV-Gesetzen der Länder (vergleiche Kapitel 2.2.2) konkretisierte Funktion des Aufgabenträgers ab, dem letztendlich auch die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung obliegt.

2.2.2. Personenbeförderungsgesetz

Als Folge der mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 einhergehenden Änderungen im europäischen Recht wurde das PBefG zum 01.01.2013 novelliert.

Eigenwirtschaftlich sind demnach Verkehrsleistungen gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Pflichten im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Gemeinwirtschaftlich sind im Umkehrschluss alle Verkehrsleistungen, deren eigenwirtschaftliche Erbringung entsprechend obiger Definition nicht möglich ist.

Verkehrsunternehmen können unter Beachtung von Fristen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge konkurrierend zu einer vorgesehenen gemeinwirtschaftlichen Vergabe eines Aufgabenträgers stellen; die Genehmigung muss in solchen Fällen erteilt werden, wenn der beantragte eigenwirtschaftliche Verkehr nur unwesentlich von den gewünschten, in einer Vorabbekanntmachung beschriebenen Leistungen des Aufgabenträgers abweicht und dem bisherigen Verkehrsangebot mindestens entspricht sowie verbindlich zugesichert wird; sie ist zu versagen, wenn die Abweichungen wesentlich sind und/oder wenn sie sich lediglich auf eine Teilleistung einer vom Aufgabenträger definierten Gesamtleistung bezieht.

Die beschriebene Definition von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit führte in Verbindung mit dem im PBefG bestimmten grundsätzlichen **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit** zu erheblichen, teils juristisch geführten Auseinandersetzungen um die hieraus zu ziehenden Konsequenzen; teilweise wurde abgeleitet, dass Aufgabenträger hinsichtlich der Finanzierung von ÖPNV-Leistungen zum Erlass einer „allgemeinen Vorschrift“ verpflichtet seien, um diesen Vorrang gewährleisten zu können.

In der Praxis konnte zudem bundesweit unter anderem eine deutliche Zunahme von wettbewerblichen eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungsanträgen konkurrierender Unternehmen in Fällen von Vergabeverfahren oder auch bei vorhandenen Linien ebenso beobachtet werden wie eine Reihe von Anfechtungen von Vergabeentscheidungen, jeweils mit der Folge juristischer Auseinandersetzungen.

Ist die Erbringung einer vom Aufgabenträger als erforderlich angesehenen Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht möglich, so kann der Verkehr gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 im Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vergeben werden (siehe oben). Die Bestellung der Verkehre im Wege der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages hat den Vorteil, dass der Verkehr über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gesteuert werden kann (zum Beispiel im Wege von Zu- und Abbestellungen). Dies ist vorteilhaft gegenüber einer Erbringung der Verkehre auf eigenwirtschaftlicher Basis. Beim wettbewerblichen Verfahren ist derjenige Bieter auszuwählen, der das günstigste Angebot abgibt. Unter bestimmten Voraussetzungen ist auch eine wettbewerbsfreie Direktvergabe möglich.

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist der Aufgabenträger für die **Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung** zuständig; im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung der Anforderung einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung wirkt die

Genehmigungsbehörde an der Erfüllung dieser Aufgabe mit. Der Aufgabenträger soll die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität und die verkehrsmittelübergreifende Integration in einem Nahverkehrsplan definieren, der den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet. Dieser muss ferner die Belange von Menschen mit Behinderung berücksichtigen und in diesem Rahmen zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen mit der Zielsetzung der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis 01.01.2022 benennen (vergleiche Kapitel 8). Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen. Nach § 62 Absatz 2 können die Länder die genannte Frist verlängern und Ausnahmetatbestände zur Barrierefreiheit festlegen. Das Land Schleswig-Holstein hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht. Ferner ist eine Anhörung von Behindertenbeauftragten oder -beiräten sowie Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen und auch eine frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen verpflichtend.

Ergänzend hierzu ist auch die zum 21.05.2019 geänderte Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) zu nennen. Diese setzt die Richtlinie (EU) 2016/2102 vom 26.10.2016 um und hat die Zielrichtung der Realisierung von Barrierefreiheit bei Internetseiten und mobilen Anwendungen sowie die Spezifizierung der diesbezüglichen Anforderungen zum Inhalt. Auch wenn der Geltungsbereich bestimmungsgemäß sich nur auf öffentliche Stellen (Bund, Land, Kreise, Gemeinden, sonstige Einrichtungen öffentlichen Rechts, soweit sie öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrnehmen) erstreckt und infolgedessen zum Beispiel die Verkehrsunternehmen nicht notwendigerweise erfasst sind, ist von einer Betroffenheit des ÖPNV infolge der oben beschriebenen Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 auszugehen. Hierzu gehört auch die Information und Beauskunftung über elektronische Medien. Neben der barrierefreien Gestaltung selbst wird auch die Bereitstellung einer Erklärung zur Barrierefreiheit der Internetseiten und mobilen Anwendungen gefordert.

Zu erwarten ist außerdem die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/882 vom 17.04.2019 („Accessibility Act“) in nationales Recht. In dieser wird unter anderem Barrierefreiheit von interaktiven Terminals zum Beispiel zum Fahrkartenerwerb oder Check-in – auch im Bereich öffentlicher Verkehrsdienste – gefordert (Ausnahme: im Fahrzeug fest eingebaut). Verbindlich verpflichtend ist dies allerdings erst für ab dem 28.06.2025 installierte Einrichtungen.

Einer neuerlichen umfangreichen Novellierung wurde das PBefG mit Wirkung zum 01.08.2021 unterworfen. Wesentliche Änderungsgegenstände hier waren zum einen Regularien zur Gestaltung der in den letzten Jahren verstärkt aufgetretenen **bedarfsgesteuerten Verkehrsangebote**. Diesbezüglich wurden im Gesetz die beiden neuen Verkehrsformen des Linienbedarfsverkehrs und des gebündelten Bedarfsverkehrs geschaffen. Erstere unterfällt als Bestandteil des Linienverkehrs vollständig der Zuständigkeit und Gestaltungshoheit des Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV. Letztere ist hingegen eine eigenwirtschaftliche, unternehmensinitiierte Angebotsform; den Gebietskörperschaften in ihrer Funktion als Aufgabenträger bzw. Genehmigungsbehörde werden dabei mehrere Regulierungsmöglichkeiten eingeräumt, um eine nachhaltige Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen durch solche

Angebote abwehren zu können. Zum anderen wurden umfangreiche Bestimmungen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten erlassen, zu der detaillierte Regelungen in der hierauf aufbauenden Mobilitätsdatenverordnung getroffen werden.

2.3. Landesgesetzgebung

2.3.1. Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein

Die Umsetzung des RegG im Einzelnen legen die jeweiligen Bundesländer fest. Mit dem ÖPNVG SH vom 26.06.1995, zuletzt geändert am 22.02.2019, werden wichtige Aussagen hierzu getroffen. Auf die in § 1 genannten Ziele des ÖPNVG SH wird näher in Kapitel 3.3 eingegangen.

In Schleswig-Holstein sind nach dem ÖPNVG SH die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den übrigen ÖPNV getrennt. Die Kreise und die kreisfreien Städte sind die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, das Land für den SPNV. Diesen obliegt damit jeweils die Pflicht zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV bzw. straßengebundenen ÖPNV (siehe ÖPNVG SH § 2). Darüber hinaus soll das Verkehrsangebot auch so ausgestaltet werden, dass es eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt. Dabei werden die Weiterentwicklung zu einem einheitlichen, integrierten Verkehrsangebot und die hierfür notwendige Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen hervorgehoben. Die Aufgabenträger selbst sollen zusammenarbeiten und zudem darauf hinwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes zusammenarbeiten. Dies wird durch die Landeshauptstadt Kiel mittels des kontinuierlichen Austauschs zwischen ihrem Aufgabenträger und denen der Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön umgesetzt. Zudem findet eine enge Verknüpfung mit dem Land als Aufgabenträger des SPNV statt.

Zudem wird in § 5 ÖPNVG SH aufgeführt, welche Aussagen mindestens im RNVP enthalten sein müssen (siehe Abs. 2 ÖPNVG SH bzw. Kapitel 2.3.3) und welchen Anforderungen und Verfahrensregelungen dabei genügt werden muss (siehe Abs. 3 ÖPNVG SH). Die Umsetzung erfolgt entsprechend mit diesem 6. RNVP.

Des Weiteren macht das ÖPNVG SH in § 6 Aussagen zur Finanzierung des ÖPNV. Hierauf und detaillierter auf die in § 10 genannte Rechtsverordnung wird im Kapitel **Fehler! V erweisquelle konnte nicht gefunden werden.** eingegangen.

2.3.2. Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020

Seit 2007 erhalten die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein eine jährliche Pauschale für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwands, für länderverbindende Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und

zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Die Aufgabenträger sollen bezüglich dieser Mittel mit den in ihrem Zuständigkeitsbereich verkehrenden Unternehmen Finanzierungsvereinbarungen schließen; diese können auch Bestandteil anderer Vereinbarungen – z.B. von Verkehrsverträgen – sein. Die hierfür notwendigen Mittel speisen sich zum einen aus den Mitteln nach dem RegG, die das Land vom Bund erhält, und zum anderen aus Eigenmitteln des Landes (§ 6 Absatz 3 ÖPNVG SH). Grundlage hierfür ist eine – ergänzend zum ÖPNVG SH erlassene – Landesverordnung, die zuletzt zum 27.11.2020 novelliert wurde und in dieser Fassung rückwirkend zum 01.04.2020 in Kraft trat.

2.3.3. Das Instrument Nahverkehrsplan in Schleswig-Holstein

Im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerfunktion können die Kreise und kreisfreien Städte für ihr Gebiet Regionale Nahverkehrspläne (§ 5 Absatz 1 ÖPNVG SH) aufstellen, wobei eine enge Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern vorzusehen ist, um dem Ziel des einheitlichen Verkehrsangebotes Rechnung zu tragen. Der Nahverkehrsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben; für diesen Zeitraum beschreibt er jeweils den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers entsprechend dessen Vorstellungen. Über die Rahmenvorgaben hinausgehende Detailplanungen der Fahrgastbedienung sind gemäß Gesetz nicht Aufgaben des Regionalen Nahverkehrsplanes. Gemäß PBefG haben die Genehmigungsbehörden die Vorgaben aus einem Regionalen Nahverkehrsplan bei der Genehmigungserteilung oder -verlängerung zu berücksichtigen. Somit kann der Aufgabenträger durch einen Regionalen Nahverkehrsplan seinen Einfluss auf die ÖPNV-Gestaltung erhöhen. Die inhaltlichen Anforderungen an einen regionalen Nahverkehrsplan regelt der § 5 ÖPNVG. Ergänzend zum ÖPNVG wurde die oben genannte Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 erlassen. Gemäß den dort vorhandenen Bestimmungen ist die vollständige Auszahlung der den Kreisen und kreisfreien Städten zustehenden Mittel unter anderem an das Vorhandensein eines gültigen und die gesetzlichen Anforderungen erfüllenden Regionalen Nahverkehrsplans gebunden, sodass ungeachtet der im ÖPNVG SH formulierten Freiwilligkeit (Kann-Bestimmung) de facto eine Pflicht zur Aufstellung eines solchen besteht.

2.3.4. Vergabegesetz Schleswig-Holstein

Das Vergabegesetz Schleswig-Holstein (VGSH) vom 08.02.2019 regelt mit Blick auf den ÖPNV unter anderem, dass im Falle von Verkehren, die mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 erbracht werden sollen und durch den Aufgabenträger entsprechend vergeben werden, nur Unternehmen zum Zuge kommen dürfen, die ihren Mitarbeiter*innen Entgelt zahlen und weitere Leistungen gewähren, die den Vereinbarungen repräsentativer Tarifverträge mit einer tariffähigen Gewerkschaft entsprechen. Die entsprechenden repräsentativen Tarifverträge wurden mit einer Landesverordnung – aktuell gültige Fassung vom 03.06.2020 – bestimmt. Dies ist auch auf Nachunternehmer und Verleiher von Arbeitskräften des ausgewählten Bieters anzuwenden. Darüber hinaus wird mit Bezug auf die in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) 1370/2007 niedergelegte Möglichkeit der Anordnung eines Personalübergangs im

Falle eines Betreiberwechsels eine Verpflichtung des vorherigen Betreibers zur Bereitstellung der notwendigen Unterlagen und Informationen festgestellt (bei Erstattungspflicht der entstehenden Mehraufwendungen durch den Auftraggeber). Auftraggeber sind berechtigt zur Kontrolle und Prüfung der Einhaltung der genannten Bestimmungen und zum Erlass von Sanktionen bei entsprechenden Pflichtverletzungen des Auftragnehmers. Entsprechende Bestimmungen aus dem zuvor geltenden Tariftreue- und Vergabegesetz Schleswig-Holstein vom 31.05.2013, in Kraft getreten am 01.08.2013, wurden hiermit übernommen; das genannte Gesetz selbst wurde mit dem neuen Vergabegesetz außer Kraft gesetzt. Ergänzende Bestimmungen enthält die ebenfalls zum 01.04.2019 in Kraft getretene novellierte Schleswig-Holsteinische Vergabeverordnung.

2.4. Finanzierungsrahmen

Die deutsche Gesetzgebung bestimmt nicht nur die organisatorische Gestaltung des ÖPNV, sondern regelt auch Teile seiner Finanzierung.

2.4.1. Regionalisierungsgesetz

Die auf der Grundlage des RegG den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel für die Finanzierung insbesondere des SPNV wurden in den letzten Jahren mehrfach einer Revision unterzogen. Mit Wirkung zum Jahr 2016 war eine Erhöhung von 7,3 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro erfolgt, für die ab 2017 eine Dynamisierung mit einem Satz von jährlich 1,8 % und eine Laufzeit dieser Regelung bis 2031 festgelegt wurde. Ein zusätzlicher – gestaffelter – Aufwuchs wurde für die Jahre 2020 bis 2023 festgelegt, mit knapp 464 Mio. Euro als Endsumme für das letztgenannte Jahr; in den Folgejahren greift auch für diesen Zusatzbetrag die Dynamisierung von 1,8 % pro Jahr. Für die Verteilung zwischen den Ländern kommt unter Beachtung eines Vorwegabzuges von 200 Mio. Euro für die ostdeutschen Länder der sogenannte „Kieler Schlüssel“ zur Anwendung. Schleswig-Holstein erhält in 2022 von diesen Mitteln 308,98 Mio. Euro. Bis 2031 wächst dieser Betrag auf 383,06 Mio. Euro. Mit der neuen Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 erfuhr diese im RegG verankerte Entwicklung ihre Übertragung auf die landesseitig den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellenden Mittel.

Weitere, zeitlich befristete Aufstockungen der im RegG zu Gunsten der Länder festgelegten Mittel ergaben sich infolge der Corona-Pandemie. Hier stellte der Bund zum Ausgleich von pandemiebedingten finanziellen Schäden des ÖPNV für 2020 2,5 Mrd. Euro (Anteil Schleswig-Holstein: 80,48 Mio. Euro) und für 2021 1,0 Mrd. Euro (Anteil Schleswig-Holstein: 35,40 Mio. Euro) zur Verfügung. Aktuell gibt es einen Beschluss von Bundestag und Bundesrat, für 2022 erneut 2,5 Mrd. Euro bereitzustellen; hierbei sollen neben Wirkungen der Pandemie auch Mindereinnahmen durch das Sonderangebot des bundesweit angebotenen „9-Euro-Tickets“ ausgeglichen werden. Die landesseitige Gewährung und Auszahlung der Leistungsansprüche an die Letztempfänger erfolgt über Erlasse.

2.4.2. Personenbeförderungsgesetz

Das Land Schleswig-Holstein hat von der im PBefG vorhandenen Öffnungsklausel Gebrauch gemacht, die es erlaubt, länderspezifische Ersatzregelungen für die Vorschrift des dortigen § 45a zu treffen. In der Praxis kommt in Schleswig-Holstein eine pauschale Abgeltung des Anspruchs auf Ausgleichleistungen im Ausbildungsverkehr über die Aufgabenträger zur Anwendung. Diese Mittel sind implizit in den Zuwendungen nach der Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 enthalten.

2.4.3. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze des Bundes und des Landes

Hinsichtlich der auf diesen Gesetzen beruhenden Finanzierungsregelungen gab es im Laufe der letzten Jahre bedeutende Änderungen. Die Mittel nach dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ - kurz „Bundes-GVFG“ – wurden gegenüber den bis 2019 maximal verfügbaren 335 Mio. Euro pro Jahr schrittweise deutlich angehoben und der Verwendungszweck wurde erweitert: die Entwicklung lief über 665 Mio. Euro in 2020 auf eine Mrd. Euro bis 2021 mit anschließender jährlicher Dynamisierung in Höhe von 1,8 %; ab 2025 ist eine weitere Steigerung auf zwei Mrd. Euro vorgesehen, ebenfalls mit daran anschließender gleich hoher Dynamisierung; zudem wurden eine Erhöhung des bundeseitigen Fördersatzes auf 75 % umgesetzt und die Möglichkeit der Mittelverwendung auch für Instandsetzungsmaßnahmen eingeräumt.

Dagegen gibt es für die (deutlich umfangreicheren) Mittel nach dem bis 2019 geltenden Entflechtungsgesetz als Grundlage für das „Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein)“ – kurz: „Landes-GVFG“ – bundeseitig keine analoge Nachfolgeregelung. Zu einer Art Ersatzregelung kam es in 2017 im Rahmen der Verhandlungen zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Demnach erhalten seit 2020 im Zuge dieser Neuordnung die Länder rund 9,75 Mrd. Euro vom Bund aus dem Mehrwertsteueraufkommen, in der unter anderem die Mittel für den Ausbau von kommunalen und öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten sind. In der Neufassung des Landes-GVFG zum 24.05.2019 wurde auf dieser Grundlage landesseitig verankert, ab 2020 weiterhin Mittel in Höhe der bis dahin für Schleswig-Holstein vorhandenen Entflechtungsmittel (43,25 Mio. Euro) für Verkehrsinvestitionen zu verwenden und ab 2021 diesen Betrag bis 2035 einer jährlichen Dynamisierung von 2,0 % zu unterwerfen. Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung ist eine Verteilung zwischen kommunalem Straßenbau (Sanierung) und ÖPNV / Radverkehr im Verhältnis 60:40 vorgesehen. In 2035 soll dann eine Revision der Mittel erfolgen. Es sind Förderungen der zuwendungsfähigen Kosten bis zu 75 % möglich (außer bei Deckenbaumaßnahmen).

2.4.4. ÖPNVG-SH (kommunalisierte Mittel)

In der ergänzend zum ÖPNVG erlassenen Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. November 2020 wurden konkrete Regelungen zur Höhe und Aufteilung der Mittel des Landes getroffen.

Hier ist positiv hervorzuheben, dass – unter anderem als Folge der Steigerung der Regionalisierungsmittel – im Vergleich zu der zu Beginn des 5. RNVP noch gültigen Vorläufer-Verordnung seit 2017 schrittweise erhebliche Verbesserungen in der landesseitig bereitgestellten Mittelausstattung der Aufgabenträger umgesetzt worden sind.

Anstelle der seinerzeitigen landesweiten Gesamtsumme von 57,31 Mio. Euro standen für 2020 (1. Geltungsjahr der Verordnung in der aktuellen Fassung) 71,6 Mio. Euro zur Verfügung. Bis 2029 ist ein Aufwuchs auf voraussichtlich 89,8 Mio. Euro geplant. In der neugefassten Verordnung findet zudem ein gänzlich neuer Schlüssel zur Mittelverteilung zwischen den Aufgabenträgern im Lande Anwendung. In diesen fließen ein:

- Einwohnerzahl (zu 35 %),
- Fläche (zu 20 %),
- Fahrplankilometer (zu 29 %),
- Fahrgastzahl (zu 10 %),
- Schienenlänge U-Bahn (zu 6 %, betrifft real nur Hamburg-Randkreise).

Für die Jahre 2020 bis 2022 wurden im Rahmen der neuen Verordnung allerdings bereits feststehende Auszahlungsbeträge für alle Aufgabenträger ermittelt. Anteilig für die Landeshauptstadt Kiel ergaben sich hieraus 5,280 Mio. Euro für 2020, 6,204 Mio. Euro für 2021 und 6,346 Mio. Euro für 2022. In Vorausberechnungen des Landes bis 2025 wird eine weitere Steigerung dieses Betrages auf 6,617 Mio. Euro prognostiziert.

Diese Anhebung der landesseitig bzw. indirekt bundesseitig zur Verfügung gestellten Mittel erleichtert die Finanzierung zusätzlicher Verkehrsangebote. Ob der zusätzliche Betrag der Kommunalisierungsmittel jedoch ausreicht, um die bei diesen seit 2007 eingetretenen Kürzungen und unterlassenen Preisgleitungen nachträglich auszugleichen, ist offen.

Als Folge der Gründung des landesweiten Aufgabenträgerverbundes mit seiner Verbundgesellschaft NAH.SH GmbH werden allen Aufgabenträgern im Lande landesseitig je 50.000 Euro zweckgebundene Mittel für die Finanzierung der Arbeit der Verbundgesellschaft, die an selbige weiterzuleiten sind (gleichsam „durchlaufender Posten“), zur Verfügung gestellt.

Voraussetzungen zum Erhalt der Mittel in voller Höhe sind laut Landesverordnung (siehe Kapitel 0) zusätzlich:

- das Vorliegen eines Regionalen Nahverkehrsplanes, der besondere, über die Bestimmungen im ÖPNVG hinausgehende Mindestangaben enthalten muss (in Anlage 4 zur Verordnung geregelt),
- transparente Darstellung der Mittel gemäß Verwendungsnachweis,
- vollständige, nachvollziehbare Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer und des Fahrgastaufkommens,

- komplette Anwendung des Schleswig-Holstein-Tarifes sowie
- die Anwendung des landesweiten Corporate Designs für ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV und eine einheitliche Kundenkommunikation
- .

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, wird nur der Anteil der Mittel für die Faktoren „Fläche“ und „Einwohnerzahl“ ausgezahlt.

Über die Zuwendungshöhe und –verteilung sowie die vorgenannten Voraussetzungen hinaus enthält die Verordnung Regelungen zu folgenden Themen:

- Verwendungszweck der Mittel,
- Voraussetzung, Verfahren und Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
- Maßgaben zur Sicherung der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel einschließlich der Auskunftspflichten.

2.4.5. Andere öffentliche Tarifersatzleistungen

Die Verkehrsunternehmen im ÖPNV können ihre Kosten größtenteils nicht allein durch die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten decken. Daher erhalten sie in den Grenzen des EU-Beihilfenrechts - neben den gesetzlich abgesicherten Finanzmitteln – gegebenenfalls weitere Sonderzahlungen, Vergünstigungen und Zuschüsse. Dazu zählen unter anderem Ausgleichszahlungen für vergünstigte Tarife im Schüler- und Ausbildungsverkehr (siehe oben) sowie bei der Beförderung von Schwerbehinderten, Zuschüsse für einzelne Fahrten sowie Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Belastungen.

Den Rest muss das Verkehrsunternehmen entweder selber tragen oder Städte und Kreise gleichen das Defizit in den Grenzen des EU-Beihilfenrechts aus.

In Kapitel 4 wird detailliert auf die Finanzierung des ÖPNV in Kiel eingegangen.

3. Verkehrspolitische Grundsätze und Zielsetzungen

3.1. Grundsätze des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein

Für den 5. RNVP lag zum Aufstellungszeitpunkt der alte Landesentwicklungsplan aus dem Jahr 2010 zugrunde. Damals lag ergänzend schon der Entwurf der Landesentwicklungsstrategie und der Mobilitätsstrategie des Landes vor und ging mit in den 5. RNVP ein. Nach dem Regierungswechsel im Jahr 2017 wurde der Prozess der Landesentwicklungsstrategie aber nicht abgeschlossen, es gingen aber viele Aspekte in die Fortschreibung des Landesentwicklungsplans ein. Für den 6. RNVP ist nun die aktuelle Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP-VO) [2] Grundlage. Diese bezieht sich auf den Zeitraum 2022 bis 2036 und ist am 17. Dezember 2021 als Rechtsverordnung in Kraft getreten. Die Festlegungen der LEP-VO, die sogenannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung, schaffen wichtige Voraussetzungen, damit sich Schleswig-Holstein nachhaltig entwickeln kann. Bei der Aufstellung des 6. RNVP wird sich an diesen orientiert.

Zur Mobilität heißt es im konzeptionellen Rahmen der LEP-VO auf Seite 44 folgendes:

„Eine nachhaltige, nutzerfreundliche, verlässliche und barrierefreie Mobilität ist ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Landes. Angesichts der drängenden Herausforderungen des Klimaschutzes, der Begrenztheit fossiler Energieträgerschaften und der nachteiligen Umweltauswirkungen bisheriger Verkehrsmittel sind ressourceneffiziente Mobilitätsformen gefordert.“ Weiter heißt es: „Schleswig-Holstein verfolgt bei der Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten und Konzepten einen ganzheitlichen Ansatz, der alle Verkehrsträgerschaften, Teilräume und Sektoren einbezieht. Öffentliche und private Verkehrssysteme sollen intermodal und digital verknüpft und Radwege ausgebaut werden. Darüber hinaus sollen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels neben technischen Möglichkeiten auch neue Mobilitätsangebote verstärkt gefördert und entwickelt werden – wie etwa Bürgerbusse, ehrenamtliche Car-Sharing-Modelle oder auch ehrenamtlich organisierte Internetportale, die Fahrtwünsche und -angebote in Echtzeit vermitteln. Im Hinblick auf eine gute Erreichbarkeit sollen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und zukunftsfähige Angebote des ÖPNV auf das Zentralörtliche System hin ausgerichtet werden. So kann die Mobilität auch im ländlichen Raum sichergestellt werden.“

In Bezug auf den ÖPNV werden folgende raumordnerische Handlungsansätze im Konzeptionellem Rahmen der LEP-VO formuliert:

- Die Verkehrsinfrastruktur soll durch die Verknüpfung aller Verkehrsträgerschaften und Teilräume eine größere Leistungsfähigkeit erreichen,
- die ÖPNV-Bedienung in verdichteten Räumen soll verbessert werden,
- der ÖPNV soll ausgebaut werden,

- verschiedene Mobilitätsangebote (unter anderem ÖPNV, Car- und Bike-Sharing-Dienste, Mitfahrgelegenheiten, Bürgerbusse, Ridepooling-Fahrdienste) sollen übergreifend digital vernetzt werden.

Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung für den Öffentlichen Nahverkehr werden in Kapitel 4.3.5 auf Seite 214 folgende in der LEP-VO aufgeführt. Im Grundsatz 1 G wird bezogen auf die Landeshauptstadt Kiel formuliert, dass „vor allem in verdichteten Gebieten, in denen es bereits erhebliche Engpässe im Straßennetz und unvermeidbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklung gibt, (...) die ÖPNV-Bedienung verbessert werden [soll].“ Zudem heißt es dort: „Der liniengebundene ÖPNV soll durch flexible und multifunktionale Bedienungsformen ergänzt werden. Hierbei sind alternative Antriebe zu berücksichtigen.“

Der Grundsatz 2 G nennt, was für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen berücksichtigt werden soll. Es soll berücksichtigt werden, „dass

- sich vor dem Hintergrund der regionalen Bevölkerungsentwicklung das Mobilitätsverhalten und die Verkehre von Schülerinnen und Schülern und damit die Nachfragestruktur ändern werden,
- den regionalen Pendlerverflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten Entwicklung der Zahl der Einwohnerinnen- und Einwohner sowie der Erwerbspersonen im Einzugsbereich der kreisfreien Stadt sowie den Belangen des Erholungsverkehrs Rechnung getragen wird,
- ältere Menschen und Menschen mit Behinderung für ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zunehmend auf den ÖPNV angewiesen sind. Der ÖPNV soll sich auf diese Zielgruppe nicht nur durch Barrierefreiheit einstellen, sondern auch – vor allem in den ländlichen Räumen – durch eine gute Erreichbarkeit. Von entsprechenden Konzepten profitieren ebenso Kinder, Jugendliche und Familien,
- die Erreichbarkeit der Zentralen Orte sowie die Anbindung der Gemeinden mit überörtlichen Versorgungsfunktionen an die benachbarten Zentralen Orte verbessert werden,
- neue größere Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV angeschlossen werden,
- eine gute Verknüpfung der Verkehrsnetze (Bahn und Bus) sowie die Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr (zum Beispiel Park+Ride (P+R), Bike+Ride (B+R)) an den Übergangshaltestellen sichergestellt werden,
- in den Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten die Anknüpfung an den ÖPNV und eine fahrradfreundliche Infrastruktur hergestellt werden,
- attraktivere Haltestellen geschaffen werden,
- der sprunghafte Anstieg der Urlaubsgäste in den Monaten Mai bis Oktober eine zusätzliche Bestimmungsgröße für die ÖPNV-Planung darstellt,
- die Belange des Erholungs- und Urlaubsverkehrs berücksichtigt werden,
- neue Mobilitätsformen unter Einbeziehung der Elektromobilität und alternativer Antriebe und digitaler Medien berücksichtigt werden und
- sie mit regionalen Mobilitätskonzepten abgestimmt werden.

Die auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarifs) geschaffene verkehrliche und tarifliche Kooperation soll weiter ausgebaut werden.“

Zur Begründung wird angeführt, dass „auch in Zukunft (...) ein leistungsfähiges und attraktives Angebot für den ÖPNV im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit sichergestellt werden (soll). Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung sind nachhaltig abzustimmen.“

Weiter wird benannt, dass „der Nahverkehr als wichtiger Teil der Mobilität ausgebaut werden (soll). Hierbei sollen emissionsarme, insbesondere elektromobile Antriebe zum Einsatz kommen. An Zentralen Orten sollen sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs geschaffen werden.

Eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist Voraussetzung für die Stärkung des ÖPNV. Neben dem Landesweiten Nahverkehrsplan und den Regionalen Nahverkehrsplänen sind auch regionale Mobilitätskonzepte zu berücksichtigen.“

Die Fortführung und der Ausbau des Schleswig-Holstein-Tarifs ist ebenfalls in der LEP-VO verankert.

3.2. Grundsätze der Regionalplanung Schleswig-Holsteins

3.2.1. Regionalplan für den Planungsraum III (Fortschreibung 2000)

Die derzeit noch gültige Fortschreibung 2000 des Regionalplans für den Planungsraum III (entspricht den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie den kreisfreien Städten Neumünster und Kiel) [3] trat am 26. Februar 2001 in Kraft. Dort wird unter Punkt 7.2.1 auf Seite 57 genannt, dass der ÖPNV „eine wichtige Säule im Verkehrskonzept des Landes“ ist. „Grundsätzlich wird eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt. Mit dem ÖPNV-Ausbau wird eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit angestrebt. Um die Attraktivität (des ÖPNV) zu erhöhen, sollen vor allem folgende Aspekte verbessert werden:

- Räumliche und zeitliche Vernetzung zwischen Fern-, Nah- und Regionalverkehr sowie Busverkehr,
- Taktverkehr,
- Integration anderer Verkehrsträger,
- übersichtliches Tarifkonzept sowie landesweite Fahrplanauskunft,
- mehr Züge und Halte,
- mehr Stationen sowie Erreichbarkeit und Zugang zu den Einrichtungen des ÖPNV.“

Mit der Qualitätssteigerung der Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sollen mehr potentielle Fahrgäste erreicht werden. Kiel ist hierbei als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen dem Bahnverkehr, größtenteils auch dem Fernverkehr, dem SPNV und dem übrigen ÖPNV ausgewiesen. Für einen zentralen Verknüpfungspunkt „wird eine stündliche Bedienung der Bahnhöfe durch den Regionalbusverkehr (angestrebt). Der Stadtbusverkehr soll mindestens in einem 20-Minuten-Takt angebunden sein.“ ([3] S. 57).

Konkret soll im Hinblick auf die starken Pendlerverflechtungen innerhalb des Planungsraumes das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr durch Verkehrsverbünde, einheitliche Tarife und transparente Informationen verbessert werden.

Im Rahmen eines Nahverkehrsplans soll die Planung und Umsetzung für den Einsatz leistungs- und zukunftsfähiger Nahverkehrssysteme angestrebt werden. In den ländlichen Gebieten soll der ÖPNV auf die zentralen Orte Kiel, Neumünster, Plön, Rendsburg und Eckernförde ausgerichtet sein. Geeignete Verknüpfungspunkte müssen an den entsprechenden Stellen geschaffen werden. Im Übrigen soll der ÖPNV die Nahbereiche sowie Arbeits- und Schulplätze erschließen. Ebenso sollen touristische Ziele durch den ÖPNV erschlossen werden.

3.2.2. Neuaufstellung des Regionalplans

Derzeit werden die Regionalpläne in Schleswig-Holstein neu aufgestellt. Kiel gehört nun zum Planungsraum II, dieser besteht aus den kreisfreien Städten Kiel und Neumünster sowie den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und dem Kreis Plön. Er entspricht damit dem alten Planungsraum III.

Mit der Bekanntgabe der Planungsabsichten am 21. Februar 2022 im schleswig-holsteinischen Amtsblatt sind die Verfahren zur Neuaufstellung aller drei Regionalpläne offiziell eingeleitet worden. Es wird angestrebt, dass Ende 2022 die Entwürfe der neuen Regionalpläne vorliegen und nach Zustimmung der Landesregierung in ein öffentliches Beteiligungsverfahren gehen. Dort haben die sogenannten Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Stellungnahmen zu den Entwürfen abzugeben. Somit wird der neue Regionalplan für den Planungsraum II erst nach Beginn der Laufzeit des 6. RNVP fertig gestellt werden.

3.3. Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein

Das ÖPNVG definiert in § 1 Ziele für den ÖPNV im Land Schleswig-Holstein. Für den Regionalen Nahverkehrsplan ist relevant, dass neben der „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im ÖPNV“ (§1 Abs. 1 ÖPNVG) der ÖPNV nach § 1 Abs. 2 ÖPNVG „der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen“ soll. Ziel der Aufgabenträger soll es sein, den ÖPNV als „eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ zu gestalten. „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.“ Bei der ÖPNV-Gestaltung „sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Zudem ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.“ (§ 1 Abs. 4 ÖPNVG) Ebenso ist „die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus zu berücksichtigen“ (§ 1 Abs. 5 ÖPNVG) und „der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren“ (§ 1 Abs. 6 ÖPNVG).

3.4. Ziele der Behindertengleichstellungsgesetze

Das Ziel des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ist in § 1 BGG definiert. Dort heißt es: „Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird ihren besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.“

Das BGG gibt in § 8 Abs. 5 vor: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“ Als Barrierefreiheit wird in § 4 BGG folgendermaßen definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

Das Ziel des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG) definiert in §1 Abs. 1, dass die Gleichstellung von Menschen mit und ohne Behinderungen Aufgabe des Staates und der Gesellschaft ist. Mit dem Gesetz wird das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung (UN-Behindertenrechtskonvention) vom 13. Dezember 2006 und der verfassungsrechtlichen Vorgaben umgesetzt. Deshalb sind in §1 Abs. 2 folgende Ziele des Gesetzes formuliert:

1. die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung vollständig abzubauen und zu verhindern,
2. gleichwertige Lebensbedingungen und Chancengleichheit für Menschen mit Behinderung herzustellen,
3. ihre vollständige, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten,
4. ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung in Würde und die Entfaltung ihrer Persönlichkeit zu ermöglichen,
5. die vollständige und gleichberechtigte Inanspruchnahme aller Rechte durch Menschen mit Behinderung zu fördern und zu schützen sowie
6. die Inklusion und die Partizipation zu fördern.

Dabei wird den unterschiedlichen Formen von Behinderungen und den damit verbundenen spezifischen Bedürfnissen der unterschiedlichen Menschen mit Behinderung Rechnung getragen. Hierzu zählt auch eine angemessene Ansprache des Personenkreises, welche die Menschen und nicht deren Behinderungen in den Vordergrund stellt.

Zudem wird in §1 Abs. 3 des LBGG vorgegeben, dass bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele des Gesetzes die betroffenen Menschen mit Behinderung und ihre Interessenvertretungen in geeigneter Weise durch die öffentliche Verwaltung zu beteiligen ist.

Die Definition von Barrierefreiheit erfolgt in § 5 LBGG: „Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Zur Verwirklichung von Barrierefreiheit gehört es auch, die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zuzulassen.“

§ 8 Abs. 3 LBGG entspricht fast § 8 Abs. 5 BGG, lediglich die Aussage, dass auch die einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes einzuhalten sind, ist ergänzt und der zweite Satz fehlt.

Zudem müssen bei Informationen zum ÖPNV von Seiten der Landeshauptstadt Kiel die Vorgaben der §§ 9 und 11 LBGG beachtet werden. Es gibt deshalb auch z.B. Informationen in leichter Sprache zum ÖPNV auf der Website der Stadt.

3.5. Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplans

Der fünfte Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) [4] ist seit Jahresbeginn 2022 in Kraft und blickt intensiv auf den Zeitraum bis 2027. Nach § 4 Abs. 2 des ÖPNVG bildet der LNVP neben dem Rahmen für die Entwicklung des SPNV den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsleistung im ÖPNV. Er enthält unter anderem durch § 4 Abs. 3 vorgeschrieben die entsprechenden Aussagen zu verkehrspolitischen Zielen des Landes hinsichtlich des SPNV. Zudem enthält er auch Angaben zur Vernetzung des SPNV mit den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (auf Grundlage des ÖPNVG §4 Abs. 3 Ziffer 7), somit auch mit dem ÖPNV in Kiel.

Das Ziel 1 des LNVP ist die Nachfrage im SPNV um 20 % gegenüber 2019 zu steigern (vgl. LNVP S. 8). In Ziel 4 des LNVP sind kürzere Wege und bessere Erreichbarkeit benannt. Denn „ein starker Nahverkehr in der Fläche erhöht die Erreichbarkeit, die soziale Mobilität und ist ein Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus. Er ist ein wirksames Instrument der Raumordnung und dient der Stärkung des Weiteren Umlandes und der Entlastung der größeren Städte im Land.“ (LNVP S. 9)

Zudem wird die Überwindung der Corona-Auswirkungen als Ziel 6 genannt. So heißt es auf Seite zehn des LNVP: „Die Angst vor Ansteckungen, aber auch das Herunterfahren des öffentlichen Lebens haben die Nutzerzahlen und damit die Fahrgeldeinnahmen einbrechen lassen. Gleichzeitig wurde mit Blick auf das Abstandsgebot das Angebot nahezu unverändert aufrechterhalten. Es gilt nun, Vertrauen und Fahrgäste zurückzugewinnen. Dabei sind Hygiene und Platzverhältnisse entscheidende Faktoren. Kapazitäten müssen ausgebaut und Angebote angepasst werden. Ziel ist, bis 2025 die Auswirkungen der Coronakrise überwunden zu haben und mit einem besseren Nahverkehr vorangehen zu können.“ Deshalb wird im Kapitel 3 des LNVP zu kurzfristigen Maßnahmen aufgrund von der Corona-Pandemie eingegangen, die im Arbeitskreis Phönix abgestimmt werden, in dem auch die Landeshauptstadt Kiel eng eingebunden ist. Dies betrifft die Überprüfung der Tarifprodukte. „Dabei werden Sicherheitsbedürfnisse (z.B. kontaktloses Zahlen,

Nachfragesteuerung zur Sicherung notwendiger Abstände) und eine geänderte Lebens- und Arbeitswelt (z.B. flexiblere Arbeitszeiten) zu berücksichtigen sein.“ (S. 13 LNVP). Zudem wird die Zusammenarbeit aller Akteure im Bereich des ÖPNV als wichtig gesehen.

Als konkrete Maßnahmen des LNVP bis Ende 2026, die Kiel betreffen, werden folgende genannt:

- Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge (BEMU-Netze):
„Ergänzung der Oberleitungsanlagen mit teilweise Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte und Nachelektrifizierung bisher nicht überspannter Bahnsteiggleise (Flensburg, Kiel, Bad Oldesloe und Büchen)“ (S. 34 LNVP)
- Ausbau Kiel – Preetz (Bauabschnitt 2 A Kiel – Lübeck):
„Mit dem nächsten Bauabschnitt (Kiel–Preetz, 2 A) des Ausbaus der Bahnstrecke Kiel – Lübeck wird es möglich, zwischen Kiel und Preetz eine neue Regionalbahn einzuführen. Diese für Ende 2024 vorgesehene neue Regionalbahn nach Preetz wird nach und nach drei neue Haltepunkte (Schwentinental Ostseepark, Preetz Nord, Preetz Krankenhaus) erhalten. Diese werden aus dem Programm für neue Stationen (vergleiche Kapitel 5.3.1 des LNVP) finanziert. Die neue Regionalbahn ermöglicht auch eine Beschleunigung des zweiten stündlichen Zuges Kiel – Lübeck.“ Dabei ist auch ein zweiter Bahnsteig in Kiel-Elmschenhagen vorgesehen (S. 36 LNVP).
- Weiterführung der Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand:
„Bis voraussichtlich 2024 werden Schönkirchen, Probsteierhagen, Passade, Fiefbergen, Schönberg und Schönberger Strand im Stundentakt an den SPNV angeschlossen sein. Dann wird die Strecke auch mit BEMU (battery-electric multiple unit) -Fahrzeugen betrieben werden.“ (S. 40 LNVP).

Bei den im LNVP genannten Maßnahmen ab 2027 wird Kiel bei den folgenden Maßnahmen betroffen sein:

- Ausbau Kiel – Lübeck, Stufe 2 b
- S-Bahn Kiel

Da diese aber erst nach Ende der Laufzeit des 6. RNVP für nach 2030 in Aussicht gestellt sind, wird auf diese hier nicht näher eingegangen.

Darüber hinaus sieht der LNVP in seinem Kapitel 5.3 noch weitere Maßnahmen und Projekte bis 2030 in verschiedenen Bereichen vor. So sollen Mobilitätsstationen an Bahnhöfen weiterhin durch Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden. (siehe S. 85 LNVP). Ab 2027 (nach Laufzeit des 6. RNVP) werden mehrere neue Stationen in Kiel in Zusammenhang mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes geplant (Kiel-Wellsee, Kiel Berchtesgardener Straße, Kiel-Mettenhof, Kiel-Meimersdorf, Lübecker Chaussee/Hamburger Chaussee, Kiel Winterbeker Weg, Kiel Waldorfschule). Diese sind derzeit aber noch nicht finanziert (s. S. 86 LNVP).

Zur Barrierefreiheit heißt es im LNVP (S.88): „Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist ein wichtiges Ziel des Landes. Busse und Bahnen sind als Verkehrsmittel für mobilitätseingeschränkte Menschen unverzichtbar. Barrierefreiheit dient zugleich allen Fahrgästen (inkl. Radverkehr, Zugänglichkeit für Personen mit Kleinkindern/Kinderwagen und schwerem

Gepäck) und unterstützt insgesamt das Bild eines modernen Nahverkehrs auch für Familien und Urlauber im Familien- und Tourismusland Schleswig-Holstein.“

Folgende übergeordnete Maßnahmen stehen für den barrierefreien ÖPNV in Schleswig-Holstein:

- Barrierefreiheit von Stationen: Umgestaltung der Verkehrsstationen und Bushaltestellen zur Sicherstellung eines durchgehend stufenfreien Zugangs. Einrichtung von Aufzügen und Blindenleitsystemen
- Verbesserung der Fahrgastinformation (Zwei-Sinne-Prinzip) und Optimierung der Aufenthaltsqualität
- Beschaffung von Niederflurfahrzeugen in Bus- und Bahnverkehr

Neue Projekte und Bauvorhaben werden grundsätzlich nach den Grundsätzen der Barrierefreiheit geplant und realisiert. Was Barrierefreiheit genau bedeutet, entwickelt sich dabei allerdings stetig weiter. Ziel ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV.“ (LNVP, S. 88.)

Da der LNVP den Schienenverkehr behandelt, wird zur genaueren Ausgestaltung für die Haltestellen des Busverkehrs auf die Aufgabenträger der Kreise und kreisfreien Städte verwiesen. Dieser 6. RNVP behandelt das Thema in Kapitel 5.5. Dort wird auch auf die Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation eingegangen, die im LNVP insbesondere bezüglich der Datenerfassung rund um die Haltestellen in Zusammenarbeit zwischen Land und Kreisen angesprochen wird. Dort wird unter anderem das schon in Aufbau befindliche Haltestellenkataster angesprochen (siehe auch Maßnahme 2.1.3 in Kapitel 8.3 dieses 6. RNVP).

Vorgesehen vom Land ist die Entwicklung von überregionalen Busverbindungen als Ergänzung zum Schienennetz auf wichtigen Achsen bis 2030. Hier wird die Achse Kiel – Lütjenburg – Oldenburg genannt (LNVP, S. 97f). Angesprochen im LNVP wird die Mobilität neben Bahn und Bus, um eine gute Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsangebote zu ermöglichen. Die Zuständigkeit liegt dabei primär aber nicht in der Hand des Landes. Eines der wichtigen Ziele dabei ist die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit der öffentlichen Partner (Verbund, Kommunen und öffentliche Institutionen) (vgl. LNVP S. 102).

Ebenso wird die Weiterentwicklung des Tarifs als ein wichtiges Projekt im LNVP angesprochen. Die „Entscheidungsstrukturen innerhalb der Verbünde und Tariforganisationen müssen so gestaltet sein, dass dem Land eine angemessene Mitsprache effektiv möglich ist.“ (LNVP S. 104). Zudem soll die Verteilung der Erlöse transparent und leistungsgerecht erfolgen.

Ein Projekt im LNVP im Bereich Tarif ist die Einführung des Jobtickets, welches schon umgesetzt ist. Viele Arbeitgeber in Kiel bieten dieses an. Die Einführungsphase mit der Anschubfinanzierung läuft im Jahr 2024 aus. Das Land wird dann eine Evaluation durchführen und das Jobticket gegebenenfalls tariflich optimieren. Ziel ist es, dieses fortzuführen (vergleiche LNVP S. 106). Ebenso wurde das landesweite Semesterticket eingeführt. Da die Anschubfinanzierung zu Beginn des LNVP noch läuft, ist es als Projekt enthalten. Das Land hat auch hier das Ziel, dass dieses dauerhaft fortgeführt wird.

Zudem will das Land gemeinsam mit den Kreisen, Städten und Verkehrsunternehmen den Tarif weiterentwickeln und dafür den Tarifentwicklungsplan (TEP) erarbeiten (vergleiche LNVP S. 108 bzw. Kapitel 5.3.2 dieses 6. RNVP).

Im Bereich der Weiterentwicklung der Fahrgastinformation ist das Handlungsfeld Datenqualität und –konsistenz eines, welches den Busverkehr auch in Kiel betrifft. Das Land sieht im Busverkehr weitere qualitätsverbessernde Maßnahmen als nötig an, um das barrierefreie Routing und eine bundesweit einheitliche Information sicher zu stellen. Das Land wird sich daher weiter im Rahmen der DELFI-Kooperation engagieren und erforderliche Ressourcen bereitstellen. Ein Zentrales Thema der Kommunikation bleibt, dass über alle Kanäle (auch digital über Internet, Apps, Social Media) identische (und hilfreiche) Informationen erhältlich sein müssen. Das Land will hierzu mit den Verkehrsunternehmen, die, wie auch die KVG heute schon, über Verkehrsverträge auch künftig weiterhin verantwortlich für die Fahrgastinformation sein sollen, Vorschläge entwickeln, die die Qualität steigern. Vorbehaltlich der Finanzierung möchte das Land ergänzend zu den Angeboten der Verkehrsunternehmen seinen NAH.SH-Kundendialog ausbauen zu einer 24/7 Dienstleistung, da viele Aspekte der Fahrgastinformation unternehmensübergreifend sind. Ein weiterer Prozess, der vom Land vorangetrieben wird, ist die Digitalisierung des Vertriebs. Hier wird insbesondere das Check-in/Be-Out-System genannt, welches Schleswig-Holstein-weit eingeführt werden soll (vergleiche LNVP S. 110ff-112).

Im LNVP wird darauf hingewiesen, dass sich für eine Verkehrswende eine neue Verkehrskultur entwickeln muss. Darüber hinaus wird auf die Entwicklung von On-Demand-Angeboten mit Best-Practice-Beispielen hingewiesen. Vor dem Hintergrund der Clean-Vehicles-Directive der EU sieht das Land es als besonders wichtig, „eine landesweite Interoperabilität und diskriminierungsfreie Nutzung öffentlicher Betriebsinfrastrukturen zu gewährleisten, damit Skaleneffekte wirken können, der finanzielle Mehraufwand durch die Umstellung auf alternative Antriebe sinkt und der Wettbewerb nicht durch den Besitz kritischer Infrastrukturen (z. B. Ladeinfrastruktur) eingeschränkt wird. Die Möglichkeiten hierzu sollen auf Grundlage der mit den Aufgabenträgern des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) bestehenden Austauschformate mit den relevanten Akteuren in einer gemeinsamen Koordinierung ausgelotet werden.“ (LNVP S. 118f)

3.6. Regionales Entwicklungskonzept Kiel Region und Masterplan Mobilität der KielRegion

Die Kiel Region umfasst die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie die Landeshauptstadt Kiel. Aus dem Regionalen Entwicklungskonzept Kiel Region aus dem Jahr 2013 ist als Umsetzung einer der Leitprojekte der Masterplan Mobilität der KielRegion im Jahr 2017 [5] hervorgegangen. Von der Landeshauptstadt Kiel wurden 2017 die Ziele und Handlungsstrategien des Masterplanes Mobilität für die KielRegion beschlossen (Drs. 0831/2017).

Das Ziel des Masterplans ist die Entwicklung von Mobilitätslösungen für Städte und Gemeinden der KielRegion und die Prüfung der Möglichkeiten einer gemeinsamen Mobilitätsplanung. Der Masterplan Mobilität für die Kiel Region zeigt den Weg auf, um die

qualitativen und quantitativen Ziele, die im Rahmen des Masterplans für die Region definiert wurden, zu erreichen. Dazu umfasst er Handlungsstrategien und einen Maßnahmenkatalog.

Grundlegend hierfür ist die herausragende Bedeutung von Mobilität in der modernen Gesellschaft in Verbindung mit den Herausforderungen, die mit dieser Thematik verbunden sind und zum Teil über diesen Bereich hinausgehen. Dies zeigt sich auch an dem unter dem Generalziel „Moderne Mobilität“ gefassten Zielkanon des Planwerks aus

- Klima- und umweltfreundliche Mobilität,
- Nahmobilität und neue Mobilitätskultur,
- integrative und kooperative Planung,
- attraktive Wirtschafts- und Tourismusregion,
- hohe Lebensqualität,
- starker Mobilitätsverbund,

dessen einzelne Felder auch zum Teil in einem gewissen Spannungsverhältnis zueinanderstehen. In der KielRegion tritt der Aspekt der grenzübergreifenden Verkehrsverflechtungen hinzu, woraus das Erfordernis eines Zusammenwirkens hinsichtlich der Bewältigung der Aufgaben erwächst. Der Plan umfasst 72 Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern:

- Fußverkehrsförderung (inklusive Barrierefreiheit),
- Regionaler Radverkehr,
- Integrierte Planung,
- starke Achsen (ÖPNV),
- Zubringer und Vernetzung (ÖPNV),
- Fördeschiffahrt,
- Nutzen statt Besitzen,
- Wirtschaftsverkehr,
- CO₂-neutrale Antriebe,
- Kommunikation,
- Mobilitätsmanagement,
- Verkehrssicherheit.

Der Masterplan wurde gefördert als Klimaschutzteilkonzept; somit kommt der Thematik des Klimaschutzes bzw. der CO₂-Einsparung besondere Bedeutung zu. Wesentliche Grundlage für das Maßnahmenkonzept ist daher die aus den Zielen des Bundes und der EU abgeleitete Verringerung der CO₂-Emissionen in der Region um 35 % bis 2035 gegenüber 2015. Dies bedeutet aber auch, dass der Zeithorizont des Masterplanes mit 2030/35 über die Gültigkeit des 6. RNVP hinausreicht und infolgedessen auch deutlich darüber hinaus gehende perspektivische Maßnahmen aufzeigt, die erhebliche Anstrengungen auch finanzieller Art – namentlich auch im ÖPNV – bedeuten, aber zur Erreichung der CO₂-Minderungsziele erforderlich sind.

Hervorzuheben ist hier das Handlungsfeld EINSTEIGEN UND UMSTEIGEN und innerhalb dessen insbesondere das Themenfeld „starke Achsen“, das eine Verlagerung von gut 110.000 Wegen täglich auf den ÖPNV zum Ziel hat. Der größte Anteil der zusätzlichen Öffentlicher-Verkehr (ÖV)-Fahrten entfällt dabei auf die Einführung eines hochwertigen

ÖPNV-Systems in der Landeshauptstadt Kiel. Der ÖPNV in der KielRegion würde mit der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität seine Beförderungsleistung um mehr als zwei Mio. Personenkilometer pro Tag erhöhen. Dies wäre ein Zuwachs gegenüber dem Jahr der Bestandsanalyse des Planes von rund 90 %.

Für Kiel sieht der Masterplan Mobilität die Einführung eines hochwertigen Systems in dichtem Takt auf bestimmten Achsen vor, das bestehende Nachfrage bündelt und so ein hohes Volumen an Neufahrgästen erreichen lässt. Besondere Eignung weisen demnach die Korridore in Richtung Uni/Suchsdorf, Wik, Neumühlen-Dietrichsdorf, Mettenhof und Elmschenhagen auf. Darüber hinaus verbliebe eine hohe Fahrgastnachfrage im Busverkehr in Richtung Friedrichsort und in Richtung der Nachbarkommunen (Altenholz, Heikendorf/Laboe). Die genaue Ausgestaltung des hochwertigen Netzes in Kiel und Varianten zu Anpassungen im restlichen städtischen Netz sind Gegenstand intensiver Betrachtungen in der Teilfortschreibung des VEP Kiel im Themenfeld ÖPNV (siehe Kapitel 3.7.2 in diesem 6. RNVP).

3.7. Lokale Ziele in Kiel

3.7.1. Beschlüsse der Selbstverwaltung

Die Erörterungen und Beschlüsse in den Gremien der Selbstverwaltung der Landeshauptstadt Kiel zeigen die Richtung für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren auf.

In der jüngeren Vergangenheit wurden mit mehreren Beschlüssen der Ratsversammlung vor allem die Voraussetzungen für planerische Untersuchungen zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems geschaffen.

Hierzu wurde am 20.02.2020 die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Landeshauptstadt Kiel auf Basis der Grundlagenstudie "Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel" beschlossen: Ausgehend von der Bestandsanalyse und Nachfragepotenzialberechnungen wurden hier bereits die Korridore für ein hochwertiges ÖPNV-System in Kiel festgelegt. Die Trassenplanung wird im weiteren Verfahren für die Systeme Tram (Stadtbahn) und BRT (Bus-Rapid-Transit) ausgerichtet. Der Vergleich beider Systeme soll im Weiteren zu einem Systementscheid Ende 2022 führen. Über die Trassenplanung soll dann die Festlegung der konkreten Strecken im Rahmen einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Variantenprüfung verschiedener Trassenführungen innerhalb der Korridore erfolgen. Hierzu wurden durch externe Planer und die Verwaltung die Planungsparameter erarbeitet und am 18.03.2021 beschlossen.

Darüber hinaus wurden aus sozial- und verkehrspolitischer Initiative heraus in mehreren Beschlüssen die Weichen in Richtung attraktiver abgesenkter Fahrpreise gestellt; auch zu verkehrlichen Aspekten des Bus- und Fährverkehrs hat die Selbstverwaltung diverse Beschlüsse in der Laufzeit des vorhergehenden 5. RNVP gefasst, diese sind nachfolgend aufgelistet:

- a) Beschluss des Wirtschaftsausschusses zur Prüfung der Machbarkeit und Einrichtung eines elektrischen Stadtteilbusses in Holtenau vom 29.08.2018 (Drs. 0481/2018); erstes Zwischenergebnis vom 30.10.2019 (Drs. 0921/2019) wonach zum damaligen Zeitpunkt kein geeignetes Fahrzeug verfügbar war, aber auch große Bedenken hinsichtlich des gewünschten Bedienkonzeptes gesehen wurden, die mittlerweile durch die Untersuchungen zur Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems auch durch externe Planer bestätigt wurden; abschließende Diskussionen vor Ort fanden auch pandemiebedingt noch nicht statt und werden nachgeholt.
- b) Beschluss der Ratsversammlung zur Verlängerung der Probezeit für das Senienticket und zur Unterstützung des Vorhabens, dieses in ein landesweites Angebot zu überführen vom 13.12.2018
- c) Beschluss der Ratsversammlung vom 16.05.2019, dass Kiel den Climate Emergency anerkennt und das Tempo zur klimaneutralen Stadt erhöht (Drs. 0443/2019)
- d) Beschluss der Ratsversammlung vom 12.12.2019 (Drs. 1213/2019) zur unentgeltlichen ÖPNV-Nutzung durch Kita-Gruppen und Schulklassen
- e) Beschluss der Ratsversammlung zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Kiel auf Basis der Grundlagenstudie "Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel" am 20.02.2020 (Drs. 1227/2019)
- f) Beschluss der Ratsversammlung zur Ausschreibung einer Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse vom 20.02.2022 (Drs. 1225/2019)
- g) Beschluss der Ratsversammlung zur Prüfung des Baus von Park+Ride-Flächen vom 20.02.2020 (Drs. 0077/2020)
- h) Beschluss des Wirtschaftsausschusses zur Verstetigung des Senientickets im Jahresabonnement auf dem Weg zum 365-Euro-Ticket vom 25.11.2020 (Drs. 0973/2020)
- i) Beschluss der Ratsversammlung zur unter anderem deutlichen Reduzierung der Fahrpreise im ÖPNV mit dem Ziel einer Einführung von 365-Euro-Tickets, Einzelfahrscheinen für 2,00 Euro und eines Sozialtickets mit 50 % Ermäßigung und der Aufforderung, vom Land eine stärkere finanzielle Beteiligung im öffentlichen Nahverkehr einzufordern vom 11.06.2020 (Drs. 0377/2020) und zur Umsetzung weiterer tariflicher Ziele am 10.12.2020 (Drs. 0959/2020)
- j) Prüfauftrag der Ratsversammlung vom 10.12.2020 zur Einrichtung einer direkten Fährverbindung zwischen Hauptbahnhof und Fachhochschule (Drs. 1094/2020)
- k) Beschluss der Ratsversammlung zur Änderung des VRK-Vertrages und des öffentlich-rechtlichen Vertrages zur interkommunalen Zusammenarbeit im ÖPNV vom 10.12.2020 (Drs. 0978/2020)
- l) Beschluss der Ratsversammlung zur Einführung eines zukunftssicheren ÖPNV-Systems (Planungsparameter) am 18.03.2021 (Drs. 0160/2021)
- m) Beschluss der Ratsversammlung zur Reduzierung von Barfahrscheinen und Monatszeitkarten für Schüler*innen vom 18.03.2021 (Drs. 0155/2021)

- n) Beschluss des Bauausschusses zur Verbesserung der Schnelligkeit des ÖPNV vom 06.05.2021 aufgrund eines Antrags des Beirats für Seniorinnen und Senioren (Drs. 1148/2020)
- o) Bitte der Ratsversammlung an die Landesregierung vom 20.05.2021, das Planungsverfahren für die Reaktivierung der Bahnstrecke „Hein Schönberg“ zu beschleunigen (Drs. 0379/2021)
- p) Beschluss des Wirtschaftsausschusses vom 26.05.2021 zur Attraktivitätssteigerung der Fördeschiffahrt (Drs. 0406/2021; ausgeweiteter Fahrplan und Fahrpreisreduzierung auf der Linie F2 sowie mittelfristig weitere Maßnahmen im Fährverkehr)
- q) Beschluss der Ratsversammlung vom 16.09.2021 zum Modellprojekt zum kostenlosen öffentlichen Nahverkehr für touristische Übernachtungsgäste (Ostseecard; Drs. 0696/2021)
- r) Beschluss der Ratsversammlung vom 18.11.2021 zum Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Kreis Plön und der Landeshauptstadt Kiel zur Mitfinanzierung des Kreises Plön eines ganzjährigen, regelmäßigen Verkehrsangebots der Fördeschiffahrt zwischen dem Ostufer und Kiel-Friedrichsort (Drs. 0790/2021)
- s) Beschluss des Wirtschaftsausschusses vom 01.12.2021 zur tariflichen Gleichstellung von Kiel-Oppendorf und der Zone 4000 (Drs.1168/2021)
- t) Beschluss der Ratsversammlung vom 27.01.2022 zur Umsetzung eines Konzeptes zur Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen für sehbehinderte Menschen (Drs. 0055/2022)

3.7.2. Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008 der Landeshauptstadt Kiel [6] (S. 43 ff.) formuliert aufgrund seines Zielsystems das Erfordernis der Weiterentwicklung und Angebotsverbesserung im ÖPNV. Wesentliche Ziele des VEP sind insbesondere die allgemeine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen durch umweltschonende Verkehrsabwicklung sowie die Sicherstellung der Mobilität für alle sozialen Gruppen der Bevölkerung, also auch für diejenigen, die nicht auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen können.

Die Landeshauptstadt Kiel hat am 20.02.2020 eine Teilfortschreibung des VEPs [7] beschlossen. Diese ergänzt bzw. ersetzt partiell die Kapitel 6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie 6.8 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement des VEP 2008.

In der Fortschreibung ist das Leitbild entsprechend der bestehenden Konzepte und Beschlusslagen in Kiel für eine Mobilitätswende definiert (Masterplan Mobilität für die KielRegion, Masterplan 100 % Klimaschutz). Ausgehend von einer Bestandsanalyse und Nachfragepotenzialberechnungen sind hier bereits die Korridore für ein hochwertiges ÖPNV-System in Kiel festgelegt. Die Trassenplanung wird im weiteren Verfahren für die Systeme Tram (Stadtbahn) und BRT (Bus-Rapid-Transit) ausgerichtet. Über die Trassenplanung erfolgt die Festlegung der konkreten Strecken im Rahmen einer

umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Variantenprüfung verschiedener Trassenführungen innerhalb der Korridore. Durch einen Systemvergleich soll die Ausrichtung der weiteren Planung auf ein trassengebundenes System erfolgen. Neben der Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in Kiel werden auch andere Handlungsfelder im Mobilitätsverbund definiert, die kurz- bis mittelfristig, auch unabhängig von der Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems, sukzessive umgesetzt werden können. Der integrierten Betrachtung mit Verknüpfungen zwischen den Verkehrsarten wird hierbei eine zentrale Bedeutung beigemessen, sodass am Ende keine isolierte Neukonzeption der Netze, sondern vielmehr ein zukunftssicheres, gesamtstädtisches Mobilitätskonzept entsteht. In diesem werden alle Rahmenbedingungen und Themen vereint, die in der jüngeren Vergangenheit durch Planwerke und Gutachten mit zahlreichen Vorüberlegungen erstellt wurden.

3.7.3. Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse

Der aus der Teilfortschreibung des VEP [7] folgende Planungsschritt für ein hochwertiges ÖPNV-System (HÖV-System) ist die Trassenstudie, die seit November 2020 von externen Planern erstellt und von einem Projektteam aus Vertretern der beteiligten Ämter begleitet wird. Im Rahmen der Trassenstudie sollen die Systeme Bus-Rapid-Transit (BRT) und Tram im Kontext möglicher Streckenführungen innerhalb der städtischen Korridore gleichberechtigt und tiefergehender untersucht werden. Dabei sollen belastbare Erkenntnisse gewonnen werden, um das System mit den meisten Vorteilen für die Landeshauptstadt Kiel und ein Vorzugsnetz festzulegen, für das dann im folgenden Schritt eine detaillierte Genehmigungsplanung der Trasse beauftragt werden soll. Als Ergebnis sollen Ende des Jahres 2022 eine Vorzugsvariante zum Streckenverlauf, ein Betriebskonzept, ein Förder- und Finanzierungskonzept stehen sowie alle Grundlagen vorliegen, um die weiteren Planungsschritte nach dem Systementscheid auf das am besten geeignete System auszurichten. Teil der Trassenstudie ist außerdem eine Busnetzplanung ergänzend zum neuen HÖV-System. Auch die Möglichkeit der stufenweisen Erweiterung des Systems innerhalb des Stadtgebietes in Bereiche, die derzeit keine ausreichend starke Nachfrage nachweisen, wird untersucht.

Für die Trassenbewertung und -planung sind Vorgaben und Richtlinien der erste erforderliche Schritt. Dazu wurden bereits wesentliche Planungsparameter als technische Grundlage für die Systeme erstellt und von der Ratsversammlung am 18.03.2021 beschlossen (Drs. 0160/2021), damit z.B. Querschnittsbreiten abgeleitet werden können und die technische und betriebliche Realisierbarkeit von Streckenabschnitten ermittelt werden kann.

Im gesamten Planungsprozess wurde und wird die Stadtgesellschaft umfangreich eingebunden. So fanden mit Stadtteilforen, Bürger*innenforum und Trassenspaziergängen bereits verschiedene Beteiligungsveranstaltungen statt, auf denen eine detaillierte Information der Öffentlichkeit erfolgte und Anregungen aus der Bürgerschaft aufgenommen wurden.

Ziel des HÖV-Systems auf eigener Trasse ist eine deutliche Aufwertung des öffentlichen Verkehrsangebotes. Aufgrund der hohen Investitions- und Betriebskosten, die ein solches System erfordert, können damit jedoch nur die Verkehrskorridore belegt werden, die eine sehr hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen. Es wurden bereits fünf Korridore identifiziert, die sich grundsätzlich für das HÖV-System eignen (siehe Abbildung 2 aus [7]).



Abbildung 2: Korridore für höherwertige Systeme im ÖPNV

Mit der Implementierung des HÖV-Systems lassen sich in den fünf identifizierten Korridoren bereits relevante Steigerungen der Fahrgastzahlen erreichen. Diese begrenzen sich jedoch nur auf das unmittelbare Umfeld der Korridore. Um die klima-, verkehrs- und

stadtentwicklungspolitischen Ziele der Stadt Kiel zu erreichen, bedarf es daher einer Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems im gesamten Stadtgebiet. Außerdem ist die Entwicklung eines auf das HÖV-System angepassten ergänzenden ÖPNV-Netzes eine grundsätzliche Voraussetzung für die weiteren Untersuchungen und Analysen, die für die Beantragung von Fördermitteln von den jeweiligen Fördermittelgebern (Bund, Land) zwingend vorgeschrieben sind. Daher wird im Rahmen der Trassenstudie nicht nur das HÖV-System selbst betrachtet, sondern auch untersucht, wie für weitere Teile der Stadt, die nicht durch das HÖV-Kernnetz bedient werden, Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr erreicht werden können.

Diese Planungen hierzu liegen bereits im Entwurfsstand vor. Grundsätzlich wird derzeit angenommen, dass auch nach Einführung des HÖV-Systems ein ergänzendes Busnetz von der KVG betrieben wird, dass in etwa dem heutigen Umfang an Leistung und Fahrzeugeinsatz entspricht. Die planerischen Maßnahmen dieses RNVP sind daher auf die Zielrichtung des ergänzenden Busnetzes ausgerichtet, so dass bereits ab dem Jahr 2023 mit der Neuausrichtung bzw. Anpassung des bestehenden Netzes begonnen werden kann. Die planerischen Maßnahmen dieses RNVP sind so abgestimmt, dass sie sowohl im sogenannten Mitfall (Umsetzung des HÖV-Systems nach entsprechenden Beschlüssen und Förderzusagen) als auch im sogenannten Ohnefall (Weiterentwicklung des ÖPNV ohne die Realisierung eines HÖV-Netzes) weiterentwickelt werden bzw. Bestand haben können. Mit der Aufstellung des nachfolgenden 7. RNVP wird es voraussichtlich Beschlüsse und Aussagen der Fördermittelgeber geben, so dass dann passgenauere Maßnahmen auf den Ohnefall oder Mitfall geplant werden können. Hiervon abgesehen enthalten die planerischen Maßnahmen dieses RNVP bereits Leistungsausweitungen, die an die Grenzen dessen gehen, was von einem Verkehrsunternehmen leistbar ist, das wie die gesamte Branche mit einem Mangel an Fahrpersonal zu kämpfen hat, sich in einer ambitionierten Transition zu lokal emissionsfreien Antrieben befindet und dessen Betriebshöfe neben laufender Sanierung und Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur gerade für die Versorgung einer Tram- oder BRT-Flotte überplant werden müssen.

4. Organisatorischer und finanzieller Rahmen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel

4.1. Organisation des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel

In der Landeshauptstadt Kiel regeln verschiedene Vertragswerke zwischen dem EBK (Besteller) und der KVG (Erstellerin) die Bestellung und Erbringung der Verkehrsleistung und die Nutzung der vom EBK zur Verfügung gestellten Infrastruktur.

Die Verkehrsleistungen sind derzeit im Zuge einer Inhouse-Vergabe direkt an die KVG vergeben. Der derzeit laufende Verkehrsvertrag wurde zum 01.01.2021 zwischen dem EBK und der KVG mit einer Laufzeit bis zum Ende des Jahres 2030 abgeschlossen.



Abbildung 3: Logo KVG

Genehmigungsinhaber der Verkehrsleistungen im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Verkehrsgebiet der KVG (siehe Anlage T4) ist der EBK. Verkehre im Linienverkehr nach § 42 PBefG innerhalb der Landeshauptstadt Kiel (mit Start und Ziel in Kiel) sollen auch zukünftig nur innerhalb bzw. als Teil des Bündels „Kiel“ genehmigt werden (vergleiche Kapitel 5.4). In die Landeshauptstadt Kiel ein- und ausbrechende Linienverkehre nach § 42 PBefG sollen im Einvernehmen mit den beteiligten Aufgabenträgern nur innerhalb bzw. als Teil der jeweiligen Bündel der Kreise oder dem Bündel „Kiel“ genehmigt werden.

4.2. Einbindung in regionale und landesweite Strukturen

Der Kieler ÖPNV ist in den Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) eingebettet. Die Landeshauptstadt Kiel und die benachbarten Aufgabenträger Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Plön sind ebenso wie alle im Kieler ÖPNV aktiven Verkehrsunternehmen (siehe Kapitel 6.2.1) in die entsprechenden Vertragswerke und Strukturen eingebunden.

Durch den landesweiten Tarif können durchgehende Fahrscheine innerhalb von ganz Schleswig-Holstein (Festland) und bis in den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) hinein angeboten werden. Zugleich kann das einheitliche Tarifangebot unter dem Label NAH.SH (siehe Abbildung 4) landesweit beworben werden.



Abbildung 4: Logo NAH.SH

Die Landeshauptstadt Kiel ist hierbei – über den EBK und die KVG – in verschiedene Gremien eingebunden und kann so die Interessen der Stadt Kiel bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifes einbringen und vertreten. So ist die Landeshauptstadt Kiel Mitgesellschafterin im landesweiten Aufgabenträgerverbund NAH.SH, der unter anderem das landesweite Tarifangebot und die Abstimmung zwischen Bus und Bahn koordiniert.

Neben dem landesweiten Angebot des SH-Tarifes wird von den Verkehrsunternehmen im Raum Kiel (bisheriges VRK-Gebiet) zusätzlich ein regionales Sortiment des SH-Tarifes angeboten.

Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger Landeshauptstadt Kiel, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Plön findet heute im Rahmen der „Regionalen Koordinierungsstelle“ beim EBK statt. Grundlage hierfür ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag. In diesem ist geregelt, dass seit dem 01.01.2013 die Durchführung bestimmter ÖPNV-bezogener Aufgaben im Rahmen einer Verwaltungsgemeinschaft durch die Landeshauptstadt Kiel wahrgenommen wird. Der Vertrag wurde zum 01.01.2018 und 01.01.2021 durch Änderungsverträge fortgeschrieben. Neben der Regionalen Koordinierungsstelle, die im Wesentlichen eine koordinierende Rolle in Fragen der Planung, Finanzierung und Administration des ÖPNV wahrnimmt, betrifft dieses auch das Bürger- und Ordnungsamt der Landeshauptstadt Kiel, das für alle drei Gebietskörperschaften als Genehmigungsbehörde fungiert.

4.3. Finanzierung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV

In der Landeshauptstadt Kiel gilt der SH-Tarif. Die ÖPNV-Leistung in der Landeshauptstadt Kiel wird hauptsächlich von der KVG erbracht. Die von der KVG und den anderen Verkehrsunternehmen erwirtschafteten Einnahmen fließen in das Einnahmenaufteilungsverfahren des SH-Tarifs und werden dann über bestimmte festgelegte Anteile wieder an die Unternehmen (Genehmigungsinhaber) ausgeschüttet. Für bestimmte regionale Angebote im VRK wurden gesonderte Regelungen getroffen.

Wie der SPNV ist auch der übrige ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel nicht kostendeckend. Den Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung stehen verschiedene Ertragsbeiträge gegenüber. Diese setzen sich derzeit zusammen aus:

- a) Fahrgeldeinnahmen nach dem SH-Tarif
- b) Fahrgeldeinnahmen aus regionalen Fahrscheinprodukten und Sonderveranstaltungen
- c) Fahrgeldeinnahmen aus dem regionalen Semesterticket
- d) Fahrgeldeinnahmen aus dem landesweiten Semesterticket
- e) Kartenanteile aus dem City-Ticket
- f) Grundkartenanteile aus BahnCard und SH-Card
- g) Ausgleichszahlungen nach SGB IX

Ausgleichszahlungen für rabattierten Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG gibt es in Schleswig-Holstein nicht mehr. Stattdessen stehen den Aufgabenträgern die ehemaligen 45a-Mittel in Form der kommunalisierten Mittel (siehe Kapitel 2.4.4) zur Verfügung. Die Beträge bis zum Jahr 2029 sind in der Landesverordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 27. November 2020 festgeschrieben. Die ÖPNV-Mittel setzen sich aus jährlich um 1,8 % dynamisierten Landesmitteln und jährlich um 1,8 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln zusammen. Im Jahr 2023 stehen insgesamt 80.719.400 Euro zur Verfügung, die nach fünf Faktoren

gewichtet und an die Aufgabenträger ausgeschüttet werden. Dabei erfolgt die Verteilung aufgrund von der Einwohnerzahl, Fläche, Fahrplankilometer, Anzahl Fahrgäste, Schienenlänge, die als Infrastrukturausgleich für die U-Bahn Verkehre der Kreise Stormarn und Segeberg herangezogen werden und betrifft damit die anderen Aufgabenträger und die Landeshauptstadt Kiel nicht. In den Jahren 2020 bis 2022 erfolgen bereits im Vorwege festgelegte Zuweisungen. Im Jahr 2022 hat die die Landeshauptstadt Kiel 6,346 Mio. Euro erhalten. Die Auszahlung der Mittel ist an Bedingungen geknüpft (Vorlage eines RNVP, transparente Darstellung der Verwendung der Mittel, vollständige und nachvollziehbare Aufstellung der geleisteten Fahrplankilometer und des Fahrgastaufkommens, komplette Anwendung des SH-Tarifs und landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes). Mit Ablauf des 31. Dezember 2029 tritt die Verordnung außer Kraft.

Weitere Mittel für die Erbringung der Verkehrsleistung werden von Bund und Land nicht zur Verfügung gestellt. Insbesondere eine generelle Förderung für die Neuanschaffung von Bussen oder Betriebshöfen gibt es derzeit in Schleswig-Holstein nicht, lediglich die Mehrkosten für Elektromobilität im ÖPNV werden durch Bundesprogramme teilweise gefördert. Die KVG hat an Bundesförderung aus solchen Programmen partizipiert.

In Kiel trägt der EBK über das nach Maßgabe des Verkehrsvertrages zu zahlende Verkehrsentsgelt dazu bei, dass die Kosten der KVG für die Erbringung des ÖPNV im Bündel „Kiel“ in einem vorher festgesteckten Rahmen gedeckt sind. Das wirtschaftliche Risiko der Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen trägt dabei die Landeshauptstadt Kiel.

Mit einer kontinuierlichen Ausweitung des Fahrplanangebotes sowie steigenden Kosten z.B. für Elektromobilität und nicht im gleichem Maße steigenden Fahrgeldeinnahmen ist weiterhin mit einer Steigerung des ÖPNV-Defizits zu rechnen. Der Unterschied zwischen Einnahmen und Verkehrsentsgelt liegt zurzeit im Mittel der letzten fünf Jahre bei 10,0 Mio. Euro pro Jahr. Für die Jahre 2023 bis 2027 wird mit einer schrittweisen deutlichen Erhöhung der Differenz gerechnet. Diese Erhöhung ist begründet in der aus den Maßnahmen dieses RNVP abzuleitenden Leistungsausweitung und der weitervorschreitenden Umstellung der Fahrzeugflotte des Stadtverkehrs auf alternative Antriebe gemäß E-Mobilitätskonzept der KVG.

Dabei haben politische Prüfaufträge und Beschlüsse zu kostenlosem ÖPNV und vergünstigten Tickets für verschiedene Personenkreise (unter anderem Einführung der Preisstufe 2ki durch Drs. 0155/2021 bis Juli 2024) direkte Auswirkungen auf die Finanzierung des ÖPNV in Kiel.

4.4. Finanzierung der Verkehrsleistung der Fördeschifffahrt

Die Fördeschifffahrt auf der Kieler Förde wird von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH - SFK (SFK) betrieben. Es gibt die Sparten Personenlinienschifffahrt, Ausflugsverkehr und Schleppgeschäft. Die Einnahmen aus dem Bereich Personenlinienschifffahrt werden derzeit



Abbildung 5: Logo SFK

wie bei den anderen Verkehrsunternehmen in Kiel in die Einnahmenaufteilungsverfahren des SH-Tarifs und des VRK eingespist. Aus den Einnahmepools erhält die SFK einen bestimmten Anteil zurück.

Zwischen der SFK und dem EBK besteht ein Ergebnisabführungsvertrag. Nicht für die Deckung des Defizits aus der Personenlinienschifffahrt ausreichend erzielte Überschüsse aus den Sparten Schleppschifffahrt und Ausflugsverkehr gleicht der EBK der SFK im Rahmen einer Betrauung aus.

Mit der finanziellen Beteiligung des Kreis Plön am Winterverkehr der Linie F1 sowie der in Vorbereitung befindlichen Unterzeichnung einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Leistung und Finanzierung des Angebotes der Fördeschifffahrt im sogenannten „Norddreieck“ der Kieler Förde zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Kreis Plön im Jahr 2021 wurden die Schritte in Richtung einer verursachergerechten Kostenbeteiligung an einer ganzjährigen Fördeschifffahrt weiter verstetigt.

4.5. ÖPNV-Rettungsschirme für die Jahre 2020, 2021 und 2022

Als Folge der Corona-Pandemie ist die Nutzung des ÖPNV und sind damit die Fahrgelderlöse im ÖPNV stark eingebrochen. Dabei ist das Verkehrsangebot seit Beginn der Corona-Pandemie fast unverändert geblieben und sogar ausgeweitet worden. Der Bund hat den Ländern für das Jahr 2020/2021 nun insgesamt 3,5 Milliarden Euro im sogenannten „Corona-Rettungsschirm“ zur Verfügung gestellt. Für das Jahr 2022 stehen weitere Mittel zur Verfügung (s.a. Kapitel 2.4.1). Der anhaltende Fahrgasteinbruch, bei dem derzeit noch keine nachhaltige Erholung erkennbar ist, lässt vermuten, dass auch in den kommenden Jahren eine Unterstützung durch den Bund unvermeidbar ist.

Die NAH.SH GmbH und die Verkehrsunternehmen beschäftigt neben dem Rettungsschirm die Frage, wie sie mittelfristig Fahrgäste für den Nahverkehr zurückgewinnen können. In verschiedenen Projektgruppen geht es darum, was der Nahverkehr in Zukunft leisten kann und welche Anreize die Unternehmen im Land setzen können, damit die Nahverkehrsnutzer*innen das Vertrauen ins System zurückgewinnen.

4.6. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Bauliche Investitionen für den ÖPNV werden zu bestimmten Anteilen vom Bund und/oder vom Land gefördert. Ziel der ÖPNV-Förderpolitik des Landes Schleswig-Holstein ist es, die ÖPNV-Investitionsförderung auf allgemein zugängliche Infrastruktur und betreiberneutral zu beschränken, das heißt auf P&R-Anlagen, Verknüpfungspunkte, Anleger der Fördeschifffahrt, RBL-Systeme, Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze

Bei den Fördermitteln sind zu unterscheiden:

- Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) bzw. dem ÖPNVG: Diese fließen überwiegend in den SPNV. Ein kleiner Teil wird in Schleswig-Holstein in Form der sogenannten kommunalisierten Mittel (siehe Kapitel 0) den Aufgabenträgern in eigener Finanzverantwortung für den übrigen ÖPNV zur Verfügung gestellt, die mit

diesem Geld zum allergrößten Teil Verkehrsleistungen aber unter anderem auch Investitionen in Haltestellen finanzieren sollen.

- Mittel aus dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG): Diese Mittel werden vom Bund in Förderprogrammen für Großprojekte, deren zuwendungsfähige Kosten 30 Mio. Euro übersteigen, bereitgestellt. Hierbei geht es in erster Linie um Investitionen in ÖPNV-Strecken, die überwiegend einen besonderen Bahnkörper aufweisen bzw. bevorrechtigt geführt werden und Seilbahnen. Bis zum Jahr 2030 können zudem Haltestellen des schienengebundenen ÖPNVs bzw. Umsteigeanlagen zum schienengebundenen ÖPNV gefördert werden. Mittel des Bundes-GVFG wären grundsätzlich geeignet, ein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-System in Kiel mit zu finanzieren (siehe Kapitel 3.8.3).
- Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein: Diese Mittel (ca. 45 Mio. Euro in 2022) werden vom Land Schleswig-Holstein bereitgestellt. Hier sind unter anderem auch Straßen, Fahrspuren für Omnibusse, Stationen und Haltestellen sowie Verkehrsleitsysteme förderfähig.

5. Rahmenbedingungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel

Im Folgenden werden die vom zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV definierten Prämissen für ÖPNV-Leistungen in der Landeshauptstadt Kieldargestellt. Dieser Rahmen soll grundsätzlich für alle Verkehre in der Landeshauptstadt Kiel gelten. Er bildet die Grundlage für Verkehrsverträge zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Verkehrsunternehmen sowie Genehmigungen für Linienverkehre in der Landeshauptstadt Kiel.

5.1. Qualität

Durch die Aufstellung von Qualitätsstandards soll die Qualität des ÖPNV gesichert und sogar verbessert werden. Qualitätsstandards geben Ziele vor, die sowohl die Ersteller (Verkehrsunternehmen) als auch den Aufgabenträger binden. Ziel muss es sein, den Kunden und die Kundin mit der Dienstleistung, die über den Fahrschein eingekauft wird, zufrieden zu stellen.

In diesem RNVP werden daher Rahmenbedingungen festgelegt, in welcher Qualität das ÖPNV-Angebot umgesetzt werden soll. Die Qualitätsstandards werden so genau und verbindlich definiert, dass daraus die Inhalte für Vergabeverfahren und Verkehrsverträge abgeleitet werden können. Während im RNVP, der ein Rahmenplan bleiben soll, für die einzelnen Kriterien die angestrebte Leistung aufgezeigt wird, kommen in den Verkehrsverträgen auch die Messgrößen und die Bewertung der tatsächlich zu erbringenden Leistung sowie die vertragsstraflichen Regelungen oder Anreizsysteme hinzu. Rein betriebliche Vereinbarungen zwischen Besteller und Ersteller finden hier keinen Eingang. Im RNVP finden sich hauptsächlich solche Kriterien wieder, die sich direkt auf den Fahrgast im ÖPNV-System auswirken. Hierzu gehören Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Information, Ausstattung, Service, Sicherheit und Kompetenz sowie in einem gesonderten Punkt das Preisgefüge.

5.1.1. Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel

Die in der folgenden tabellarischen Übersicht (Tabelle 1) formulierten qualitativen Standards gelten für den Stadtverkehr ausnahmslos und sind vom Betreiber der Verkehre im Bündel „Kiel“ umzusetzen bzw. einzuhalten.

Darüber hinaus sollten sie aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel grundsätzlich für den gesamten ÖPNV in der Region Kiel gelten. Ziel ist es, für die Fahrgäste in der Region einen qualitativ hochwertigen ÖPNV sicher zu stellen und gleichzeitig den Aufwand dafür in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu belassen. Während in der Landeshauptstadt Kiel eine hohe Nachfrage im Berufsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr besteht und die hohe Qualität dort auch gewünscht wird, ist der ÖPNV in manchen ländlichen Bereichen der Region stark durch den Schülerverkehr geprägt und ist qualitativ und quantitativ vor allem auf diese Nutzergruppe ausgerichtet. Aus diesem Grunde können die Anforderungen für die ein- und ausbrechenden Regionalverkehre in einzelnen Punkten heruntergesetzt

werden, um den dort herrschenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen Rechnung zu tragen (siehe „X“ in der Spalte „zumindest Stadtverkehr“ – dann gelten die Standards nur im Stadtverkehr).

Auch wenn die KVG derzeit den größten Teil der Verkehrsleistung in Kiel erbringt, ist es wichtig, dass der RNVP als Rahmenplan für den gesamten ÖPNV in der Landeshauptstadt erstellt wird. Deswegen werden die Qualitätsstandards für alle Verkehrsmittel des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel festgelegt. Dazu zählen neben dem Linienbusverkehr der KVG auch der ein- und ausbrechende regionale Linienbusverkehr in Kiel und – soweit übertragbar – auch die Fördeschiffahrt. Für die Bahn gelten in Kiel die vom Land Schleswig-Holstein festgeschriebenen Standards.

	zumindest Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
1. Arbeits- und sozialrechtliche Anforderungen		
1. 1 Anwendung der geltenden Tarifverträge		
1. 2 arbeitsmedizinische Betreuung		
1. 3 Bildung einer Vertretung der Arbeitnehmer*innen	X	
1. 4 Beachtung der gesetzlichen Unfallverhütungsvorschriften		
2. effektives Resonanzmanagement (Beschwerde/Anregung/Lob)		
2. 1 per E-Mail, telefonisch, brieflich, Telefax und persönlich		
2. 2 Dokumentation und Analyse der Resonanz		
2. 3 Prüfung und ggf. Abhilfe bzw. Umsetzung der Beschwerde/Anregung		X
3. Umweltschutz		
3. 1 Beachtung geltender umweltrechtlicher Vorschriften		
3. 2 Einsatz zukunftsgerechter Techniken		
3. 3 Anteil der Busse, die den zertifizierten Umweltstandard „Blauer Engel weil schadstoffarm und lärmarm“ (RAL-UZ 59: Lärmarme und schadstoffarme Kommunalfahrzeuge und Omnibusse) erfüllen: mind. 70 %, nach 2018 jährliche Steigerung des Anteils um 5 Prozentpunkte	X	
4. Qualifikation, Verhalten und Schulung des Fahrpersonals		
4. 1 verständliches Deutsch		
4. 2 gepflegt, Dienstkleidung	X	
4. 3 Streckenkunde, allgemeine Ortskenntnis		
4. 4 gute Kenntnisse der Beförderungsentgelte und -bedingungen		
4. 5 Orientierung an den verständigen Wünschen der Kund*innen (insbesondere Mobilitätseingeschränkter)		
4. 6 Beachtung der geltenden Verkehrsregeln, Ressourcenschonende Fahrweise		
4. 7 allgemeine Kenntnisse der Fahrzeugtechnik		
4. 8 regelmäßige Kontrollen auf Fundsachen		
4. 9 Sofortmaßnahmen am Unfallort (entsprechend den gesetzlichen Vorschriften)		
4. 10 mindestens einmal jährlich Schulung (aktueller Themen, insbesondere Kundenfreundlichkeit und Stressbewältigung, Beförderung von Mobilitätseingeschränkten)		
4. 11 Berufsausbildung nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften		
4. 12 Berufliche Weiterqualifizierung	X	
5. Qualifikation des sonstigen Personals		
5. 1 mindestens branchenübliche Anforderungen		
5. 2 Berufliche Weiterqualifizierung	X	

6. REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN FÜR DIE LANDESHAUPTSTADT KIEL 2023-2027

		zumindest Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
6. Integration in örtliche Organisationsgefüge (Verkehrsverbund)			
6. 1	Anwendung und Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifes inklusive der regionalen Zusatzangebote		
6. 2	Anwendung und Weiterentwicklung der Einnahmeverfahren im Rahmen des SH-Tarifs		
6. 3	Abgestimmte Fahrplan- und Liniennetzgestaltung		
6. 4	Verbundmarketing		
6. 5	Öffentlichkeitsarbeit		
6. 6	Sicherung des Vorverkaufsstellennetzes	X	
6. 7	Vorhalten eines Kundenbüros an einem zentralen Ort		
6. 8	Einsatz elektronischer Fahrscheindrucker entsprechend den Anforderungen des Tarifsystems und des anzuwendenden EAV		
6. 9	partnerschaftliche Abstimmung mit den anderen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, die die Interessen des Verkehrsverbundes teilen, den Ämtern der öffentlichen Verwaltung und der Polizei sowie im Rahmen eines barrierefreien ÖPNV		
7. Aufbau, Nutzung und Weiterentwicklung von Systemen			
7. 1	Beteiligung am örtlichen bzw. landesweiten RBL		
7. 2	Einbindung in die dynamische Fahrgastinformation (DFI) in Echtzeit		
7. 3	Bereitstellung und effektiver Betrieb (24 h) einer zentralen Funkleitstelle	X	
7. 4	Entwerfer		X
7. 5	effektive LSA-Beeinflussung	X	
7. 6	Aufbau eines bargeldlosen Ticketingsystems (z.B. Handyfahrschein)		
7. 7	Aufbau bzw. Beteiligung an einem mobilen (handybasierten) Fahrgastinformationssystem	X	
7. 8	Betrieb eines automatischen Fahrgastzählsystems in mind. 20 % der Fahrzeugen, Bereitstellung aufbereiteter Zählraten an den Aufgabenträger regelmäßig und auf Verlangen	X	
8. Betriebsablauf, Verspätungen			
8. 1	umfassende Überwachung des Verkehrsgeschehens	X	
8. 2	Standortbestimmung der Fahrzeuge	X	
8. 3	Unterstützung des Fahrpersonals durch Funkleitstelle und Außendienstmitarbeitende	X	
8. 4	Ersatz ausgefallener Fahrzeuge, unverzüglich nach dem Zugang der Meldung des Ausfalls	X	
8. 5	Besetzungsgrad der Dienste von 100 Prozent und Fahrzeugverfügbarkeit für die Umläufe von 100 Prozent im Zeitpunkt der Leistungserbringung; Behebung von Störungen erfolgt innerhalb von 20 Minuten	X	
8. 6	Einhaltung der vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitswerte		
8. 7	Ständige Erreichbarkeit von Betriebsleiter*in (oder der Vertretung)		
8. 8	Dokumentation der Pünktlichkeit, der Fahrzeugausfälle, der Besetzungsgrade der Dienste von weniger als 100 Prozent, der Fahrzeugverfügbarkeiten von weniger als 100 Prozent und des Ausfalls einer gemeldeten Anschlussbeziehung	X	
9. Besetzungsgrade der Fahrzeuge			
9. 1	Fahrzeugwahl nach dem regelmäßigen Fahrgastaufkommen		
9. 2	Einsatz eines Fahrzeugs mit mehr Fahrgastplätzen bei Erhöhung des Fahrgastaufkommens		X
9. 3	Erfassung und Dokumentation von Besetzungsgraden mit mehr als 50 % Besetzung der Stehplätze	X	
9. 4	Ausgleich von erkennbar regelmäßigen Überbelastungen durch Einsatzwagen als Linienverstärker		

6. REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN FÜR DIE LANDESHAUPTSTADT KIEL 2023-2027

	zumind Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
9. 5 Ausgleich von unerwarteten Überbelastungen durch schnellstmöglichen Einsatz von Ersatzwagen		
10. Haltestellen		
10. 1 Informationsweitergabe über den Reparatur- und Instandhaltungsbedarf		
10. 2 Ausstattung mit Masten, Beschilderung (insbesondere Haltestellenname, Liniennummer, Logo des Verkehrsverbundes) und Fahrplanhalterung oder Fahrplanvitrine und Abstimmung bei gemeinsam bedienten Haltestellen		
10. 3 Instandhaltung und Reinigung der Masten, der Beschilderung (insbesondere Haltestellenname, Liniennummer, Logo des Verkehrsverbundes) und der Fahrplanhalterung bzw. Fahrplanvitrine		
10. 4 Mitwirkung an der Planung und Unterstützung bei der Einrichtung neuer Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen		
10. 5 Weitestgehende Barrierefreiheit der Schnittstelle Haltestelle/Bus unter Beachtung des Leitfadens „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ [8]		
11. Vertrieb		
11. 1 Einsatz elektronischer Fahrscheindrucker		
11. 2 Unterhalt und Sicherung eines effektiven und flächendeckenden Vorverkaufsstellennetzes (mind. heutige Anzahl) und weiterer Ausbau in neuen Wohngebieten durch den Betreiber in vollständiger Verantwortung (z.B. auch Zahlung von Provisionen, Übernahme von Forderungsausfällen)	X	
11. 3 stationäre Fahrscheinautomaten an den wichtigsten Haltestellen	X	
11. 4 Betrieb eines eigenen Kundenbüros oder Beteiligung an einem verbundweiten Kundenbüro an einem zentralen Ort		
11. 5 regelmäßige Kontrolle der Fahrscheine der Fahrgäste und Führung eines effektiven Mahnwesens		
11. 6 Gewährleistung der Verfügbarkeit von Fahrscheinen		
12. Fahrgastinformation		
12. 1 Information der Fahrgäste über das Verkehrsangebot an den Haltestellen (mindestens Fahrplan, Fahrplanänderungen, Liniennetzplan, Tarifinformationen, Umgebungsplan)		
12. 2 Information der Fahrgäste über das Verkehrsangebot in den Fahrzeugen (mindestens Liniennetzplan und Tarifinformationen)		
12. 3 Beachtung der Checkliste für barrierefreie Fahrgastinformationssysteme (Anlage C1)		
12. 4 Gewährleistung einer kompetenten telefonischen Fahrgastberatung		
12. 5 Bekanntmachung der Telefonnummer der Fahrgastberatung mindestens in den Linienfahrzeugen, an den Haltestellen, im Internet und in schriftlichen und elektronischen Fahrplänen, insbesondere im Fahrplantaschenbuch		
12. 6 Veröffentlichung der Fahrpläne in schriftlicher Form, insbesondere im Fahrplantaschenbuch und in elektronischer Form; in ausreichender Anzahl und zu einer am Selbstkostenpreis ausgerichteten Schutzgebühr in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen in der Region		
12. 7 umfassende und rechtzeitige Information über Sonderfahrpläne und Fahrplanwechsel mittels Aushängen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen sowie in der örtlichen Presse und im Internet		
12. 8 Bereitstellung relevanter Informationen in einem Internetauftritt		
12. 9 Erstellung von persönlichen Aushangfahrplänen (nach Möglichkeit auch aus dem Internet)		
12. 10 kostenlose Ausgabe von Aushangfahrplänen an Einrichtungen, wie z. B. Schulen, Behörden, Krankenhäuser, Schwimmbäder und größere Unternehmen sowie Pflege bzw. Erweiterung der Verteilerliste		X
12. 11 Unterstützung und Datenbereitstellung für elektronische Fahrplanauskunftssysteme		
12. 12 Mobilitätsberatung bei größeren Sonderveranstaltungen		X
12. 13 schnelle und umfassende Information der Fahrgäste im Störfall z.B. unmittelbar durch die Leitstelle bzw. per DFI	X	
13. Sonstige Serviceleistungen		

6. REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN FÜR DIE LANDESHAUPTSTADT KIEL 2023-2027

	zumind Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
13. 1	Unterhalt eines oder Beteiligung an einem Fundbüros an einem zentralen Ort	
13. 2	Möglichkeit zum Taxiruf in den Fahrzeugen	
13. 3	Möglichkeit der Fahrradmitnahme (unter den in den Beförderungsbedingungen genannten Voraussetzungen)	
13. 4	Test von innovativen Ideen	X
14.	Fahrzeugausstattung	
14. 1	Die Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik	
14. 2	Die Arbeitsplätze des Fahrpersonals entsprechen dem Stand der Technik	
14. 3	Niederflurbauweise: Einstiege ohne Stufen, durchgängige Niederflurigkeit, der Bodenrahmen bildet eine durchgängige Ebene von Tür 1 bis über die Hinterachse hinaus (Ausnahme möglich nur bei 4. Tür); Mindestanzahl podestloser Fahrgastplätze: zehn in Normalwagen (in begründeten Ausnahmen 6), 14 in Gelenkwagen (zwölf bei drittem Stehperron an Tür 3)	X
14. 4	Möglichkeit zur Absenkung an Haltestellen („Kneeling“) und Rampe für schwere Rollstühle an Tür 2	X
14. 5	Ausführung der Busse (ab Baujahr 2018) gewährleistet Beförderung von sogenannten E-Scootern gemäß Erlass des Verkehrsministeriums des Landes SH von 15.03.2017	
14. 6	Breite Türöffnungen und schnell arbeitende Türmechanismen mit Einklemmschutz; ab dem Baujahr 2017 alle Gelenkwagen mit vier Türen	X
14. 7	Stellflächen für bis zu zwei Rollstühle (gemäß EN ECE R 107) oder drei Kinderwagen an Tür 2: Anteil der Busse (Normal- und Gelenkwagen) mit 2. Stehperron an Tür 2: mind. 70 %, nach 2018 jährliche Steigerung des Anteils um 5 Prozentpunkte; ab dem Baujahr 2017 sind alle Gelenkwagen mit 3. Stehperron an Tür 3 auszustatten (Rollstuhlplatzausführung und Klapprampe sind dort aber nicht zwingend nötig); alle Stehperrons sind bestmöglich mit Klappsitzen auszurüsten	X
14. 8	Ausreichend viele Haltewunschknöpfe	
14. 9	Beachtung der Checkliste für Barrierefreie Linienbusse (Anlage C2)	
14. 10	Öffnung von Tür 3 über alle Haltewunschtaster im Hinterwagen	X
14. 11	möglichst umfassende Innen- und Außenbeschilderung	
14. 12	Frei programmierbare Zielanzeige an der Fahrzeugfront und an der rechten Fahrzeugseite	
14. 13	Anzeige der Liniennummer an allen vier Fahrzeugseiten	
14. 14	Anzeige der nächsten Haltestelle, gegebenenfalls der nächsten Folgehaltestellen, des Fahrtziels, der Liniennummer und eines Haltewunsches im Innern des Fahrzeugs	X
14. 15	Automatische Ansage der nächsten Haltestelle im Innern des Fahrzeugs	X
14. 16	Technische Voraussetzungen zur Teilnahme am RBL, LSA-Beeinflussung und DFI vorhanden	X
14. 17	Angabe des Linienbands oder Information über das Liniennetz sowie weiterer Kundeninformationen	
14. 18	bedarfsgerechte Nutzung der vorgenannten technischen Einrichtungen	
14. 19	Im Jahr 2023 muss der Anteil der Busse mit vollelektrischem bzw. lokal emissionsfreiem Antrieb in Relation zur Gesamtzahl der einzusetzenden Busse mind. 29 % betragen. Der Anteil der Busse mit vollelektrischem bzw. lokal emissionsfreiem Antrieb soll jährlich um mindestens 5 Prozentpunkte steigen und dieselgetriebene Fahrzeuge ersetzen, so dass der Anteil vollelektrischer bzw. lokal emissionsfreier Fahrzeuge im Jahr 2027 mind. 49 % betragen soll. Die Infrastruktur zum Laden der Fahrzeuge ist vom Betreiber des Stadtverkehrs vorzuhalten. Der Anteil der Busse mit Unterstützung von E-Technologie (mind. Hybrid mit Euro-6-Diesel und Treibstoffeinsparung von mind. 15-20 %) in Relation zur Gesamtzahl der einzusetzenden Busse beträgt mindestens 15 %. Darüber hinaus sind nur noch Dieselbusse mit Euro-6-Norm oder gleichwertig nachgerüstete Fahrzeuge einzusetzen (Diese Vorgaben ergeben sich aus der Drs. 1226/2017; siehe Kapitel 5.8)	X
14. 20	möglichst geringe Lärmemissionen mittels geräuschgekapselten Motoren	
14. 21	emissionsoptimale Einstellung der Motoren	
14. 22	Durchschnittsalter der Fahrzeuge nicht mehr als 7,5 Jahre (Jahresmittel)	X

	zumind Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
14. 23 kein Fahrzeug älter als 13 Jahre	X	
14. 24 weitgehende Freihaltung der Fensterflächen von Werbung		
14. 25 Ausrüstung von mind. 20 % der Fahrzeuge mit einem Automatischen Fahrgastzählsystem (siehe auch 7.8)	X	
14. 26 Außenlautsprecher, unter anderem zur Information sehbehinderter Menschen	X	
14. 27 Vorhaltung eines WLAN für die Fahrgäste in den Fahrzeugen: Alle Fahrzeugneubeschaffungen erfolgen mit WLAN	X	
15. Reinigung der Fahrzeuge		
15. 1 objektiv und subjektiv saubere Zustand		
15. 2 Erarbeitung eines detaillierten Reinigungsplanes und Abstimmung mit dem Aufgabenträger	X	
15. 3 unverzügliche Reinigung bei grober Verschmutzung des Innenraumes		
15. 4 unverzügliche Beseitigung von Farbschmierereien an und in den Fahrzeugen		
15. 5 unverzügliche Behebung von Beschädigungen der Inneneinrichtung nach dem Ende des planmäßigen Einsatzes eines Betriebstages; bei Gefahr der Verletzung von Fahrgästen sofort		
16. Wartung der Fahrzeuge		
16. 1 Instandhaltung und Reparatur nach Vorgaben der Fahrzeug- bzw. Komponentenhersteller	X	
16. 2 Vor jedem Streckeneinsatz erfolgt eine Zustandskontrolle der Fahrzeuge		
16. 3 Ersatzteile für sicherheitsrelevante Baukomponenten müssen in Hersteller-/ Originalqualität bezogen werden	X	

Tabelle 1: Qualitätsstandards für den ÖPNV in Kiel

5.1.2. Qualitätsstandards im Rahmen des Verkehrsvertrages EBK / KVG

Die im Vorhergehenden formulierten Qualitätsstandards sind in den Verkehrsvertrag zwischen EBK und KVG eingeflossen – in einigen Punkten deutlich über die Standards hinaus, so dass in Teilen bereits heute eine bessere Qualität geboten werden kann – und werden ebenso in zukünftige Verkehrsverträge zwischen der Landeshauptstadt Kiel und dem Verkehrsunternehmen einfließen. Das bestehende Qualitätsmanagementsystem wird weiter ausgebaut, um die Leistung des Erstellers der Verkehrsleistung fortwährend überprüfen, dokumentieren und entsprechend reagieren zu können. Ziel ist es, den hohen Qualitätsstandard beizubehalten, um den Fahrgästen weiterhin eine kontinuierlich gute Qualität zu bieten. Eine Überprüfung der Qualität erfolgt zum einen durch die gelieferten Daten, die kontinuierlich ausgewertet werden, aber auch durch direkte Befragung der Fahrgäste und regelmäßig stattfindende Bereisungen und Überprüfungen vor Ort. Die Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die verschiedenen Messmethoden, die zur Anwendung

kommen.

Messmethoden Qualitätskriterien	Direkte Leistungsmessung, Bericht	Qualitätstest	Kundenbefragung
Zuverlässigkeit (Verlässlichkeit)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ersatz bei Fahrausfällen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Personal	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Information, Kundenservice	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Sauberkeit	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Qualität Fahrzeuge	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Qualität Haltestellen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Tabelle 2: Qualitätsmanagement: Kriterien und Methoden

5.2. Infrastruktur

Während in der Tabelle 1 vor allem die Qualitätsstandards in Bezug auf die Verkehrsunternehmen dargestellt werden, gilt es, darüber hinaus auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur eine hohe Qualität für den ÖPNV bereitzustellen. Die Umsetzung dieser Ziele liegt dabei überwiegend nicht im Verantwortungsbereich der Leistungsersteller (das heißt der Verkehrsunternehmen), sondern in erster Linie im Bereich des Aufgabenträgers bzw. der bedienten Gemeinde. Dieses gilt gleichermaßen für den Land- und Seeverkehr.

Im Einzelnen gehören dazu:

Zugangsstellen (Haltestellenausbau, Fahrgastunterstände bzw. Wetterschutz, Sauberkeit öffentlicher Haltestellenflächen): Die Haltestellen sind das Eingangstor zum ÖPNV. Alle Haltestellen sollen leicht zugänglich sein. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur. Unter Mitwirkung der Landeshauptstadt Kiel hat die NAH.SH den Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein“ [8] entwickelt, der auch als Grundlage für den Um- und Ausbau in Kiel dient. Auf das Thema Barrierefreiheit wird in diesem 6. RNVP genauer in den Kapiteln 5.5, 6.5.1 sowie 8.2 eingegangen.

Neben der per Gesetz vorgeschriebenen Mindestausstattung der Haltestellen (Haltestellenschild, Aushangfahrplan) soll jede Haltestelle in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität mit einem Mülleimer, einer Sitzgelegenheit und einem Wetterschutz ausgestattet sein. Alle Haltepunkte des ÖPNV sollen sich in einem sauberen Zustand befinden. Neue Haltestellen sollen sich am „Kieler Modell“ (hoher kontrastreicher Bordstein – Kasseler Sonderbord; kontrastreiches Aufmerksamkeitsfeld, wenn nötig und möglich Unterstand K9T mit Mindestabstand zum Bordstein von 1,5 m, rot geklinkerter Wartebereich) orientieren. Im Umfeld der Haltestellen sind barrierefreie Zuwegungen und

sichere Querungsanlagen vorzusehen. Bei der Ausstattung der Haltestellen mit Mobiliar (Mülleimer, Fahrradbügel usw.) soll darauf geachtet werden, dass dieses nicht von blinden Menschen mit dem Langstock unterlaufen werden kann.

Sinngemäß gilt das Vorstehende ähnlich für die Anleger der Fördeschiffahrt. Neue Anleger sollen barrierefrei mit Fahrgastunterständen, Beleuchtung und Fahrgastinformationen sowie – wenn erforderlich und umsetzbar – an Land mit P+R- und B+R-Kapazitäten ausgestattet werden. Die gleichen Maßstäbe sollten auch für die Anleger in den Umlandgemeinden gelten, um das Gesamtbild der Fördeschiffahrt einheitlicher und auch für Umsteiger*innen vom PKW attraktiver erscheinen zu lassen.

Schnelles ÖPNV-System (ÖPNV-Fahrwege, Lichtsignalschaltung bzw. –beeinflussung durch den ÖPNV): Der ÖPNV steht in direkter Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Neben Bequemlichkeitsaspekten spielt vor allem die kurze Fahrzeit eine große Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Dabei muss der Aufwand für die Maßnahmen gegen den Nutzen abgewogen werden. Die Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur muss für den ÖPNV von Vorteil sein. Dazu gehört die Einrichtung von Bussonderspuren verschiedener Länge an den notwendigen Stellen, um den Bus insbesondere in Fällen von Stockungen oder Staus zügig am übrigen Verkehr vorbei zu leiten bzw. ggf. zum Pulkführer zu machen; Letzteres kann dabei durch geeignete Schaltungen von Lichtsignalanlagen (LSA) sehr unterstützt werden. Generell sollte die Beeinflussung von LSA für den ÖPNV die höchstmögliche Priorität mindestens gegenüber dem MIV bedeuten; in der Praxis werden hier angesichts der Verkehrsstärken und der Koordinierungserfordernisse Abstriche gemacht, die nach wie vor zu teils erheblichen Zeitverlusten der Busse an LSA führen. Hier gilt es, sorgfältige Abwägungen vorzunehmen und Spielräume zu Gunsten des ÖPNV auszuloten und zu nutzen. Weiterhin wichtig ist eine gute Befahrbarkeit der Fahrwege durch Sicherstellung ausreichender Breitenabmessungen und Geradlinigkeit (die auch nicht durch verkehrswidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer*innen beeinträchtigt werden) sowie Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen im Sinne des Busverkehrs (möglichst Verzicht auf Tempo 30 und v.a. Rechts-vor-links im Linienverlauf). Daneben sollten optimale Haltestellenaufenthaltszeiten gewährleistet werden, die das für den komfortablen Fahrgastwechsel erforderliche Maß nicht überschreiten. Hierfür sind zum einen grundsätzlich eine gute An- und Abfahrbarkeit notwendig, was durch die Erfüllung der Barrierefreiheitsanforderungen nachhaltig unterstützt wird. Zum anderen müssen eine gute Fahrgastinformation sowie vor allem an hochfrequentierten Haltestellen Fahrscheinverkauf außerhalb der Fahrzeuge (z.B. im Vorverkauf, an Automaten oder elektronisch) sichergestellt werden. Letztendlich kann nur eine stringente Bevorzugung des Massenverkehrsmittels ÖPNV diesem Qualitätsanspruch gerecht werden. Durch die Erhöhung der Geschwindigkeit im ÖPNV lassen sich zudem zum Teil deutliche Einsparungseffekte im Betrieb erzielen.

Verknüpfungspunkte: Das Umsteigen innerhalb eines Verkehrsträgers (überwiegender Anteil an Umsteigevorgängen) sowie zwischen den Verkehrsträgern (z.B. Bus-Schiff, Bahn-Bus, Bahn-Fahrrad) sollte optimal funktionieren. Dem Gestalten der Verknüpfungspunkte gilt deshalb besonderes Augenmerk. Eine Standardausrüstung für Verknüpfungshaltestellen gibt es nicht, da auch hier wieder die Abwägung des Kosten-

Nutzen-Faktors und die unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind. Für alle gilt jedoch, dass der Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel einfach sein muss, das heißt kurze Wege, die auch von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu bewältigen sind, sowie eine gute Wegweisung und Information über das jeweils weiterführende Verkehrsmittel. An wichtigen Verknüpfungspunkten bietet es sich an, weitere Formen der Mobilität (z.B. Leihräder, Carsharing) in Mobilitätsstationen an den ÖPNV/SPNV heranzuführen. Zudem sollte der Störfaktor MIV soweit wie möglich reduziert bzw. aus den betroffenen Bereichen herausgehalten werden.

5.3. Tarifkooperationen

Der gemeinsam vom Land Schleswig-Holstein, den kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen eingeführte SH-Tarif ist im Kieler ÖPNV anzuwenden. Er ist ein bedeutender Baustein zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung. Das schon aus dem VRK bekannte System „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ wurde auf das gesamte Land übertragen. Der entscheidende Vorteil ist die landesweit vorhandene Möglichkeit der Durchtarifierung (ein einziger Fahrschein von Haltestelle zu Haltestelle) unter Einschluss aller zum Hamburger Verkehrsverbund HVV gehörenden schleswig-holsteinischen Gebietskörperschaften (Kreise Herzogtum Lauenburg, Stormarn, Segeberg, Pinneberg, Steinburg) sowie des gesamten Tarifbereich Hamburg AB (im wesentlichen Hansestadt Hamburg), wodurch in diesem gesamten Gebiet kreis- und verkehrsmittelübergreifende Reisen vereinfacht und Zugangshürden zum ÖPNV abgebaut werden.

Die auch weiterhin auszubauenden Vorteile der Kooperation im SH-Tarif sind:

- Anpassung der Tarifbestimmungen an bundesweit angestrebte einheitliche Standards (wichtig für Urlaubsgäste), z.B. Kinderaltersgrenze oder Kleingruppenkarte,
- Unterstützung und Verstärkung von anderweitigen Maßnahmen zur Zusammenführung von Bus und Bahn zu einem landesweiten Gesamtsystem,
- Gewährleistung eines einheitlichen Tarifsystems unabhängig vom jeweiligen Verkehrsanbieter (gewinnt vor dem Hintergrund der Intensivierung des Wettbewerbs im ÖPNV an Bedeutung),
- Möglichkeit der Einsparung bei Vertrieb und Fahrgastinformation aufgrund von Synergieeffekten (z.B. Standardisierung von Fahrscheinautomaten und -druckern),
- Vorbereitung auf neue technologische Entwicklungen im Bereich des Vertriebes (elektronisches Ticketing),
- Leistungs- bzw. verursachergerechte vertriebsdatengestützte Verfahren zur Einnahmeaufteilung und Zuschussermittlung

5.3.1. Tarifsortiment

Das Kernsortiment des SH-Tarifs [9] umfasst:

- Einzelkarte

- Einzelkarte (mit Ermäßigung BahnCard/SH-Card; nicht im Binnenverkehr Kiel und Umland)
- Einzelkarte Kind (bis unter 15 Jahren)
- Tageskarte
- Kleingruppenkarte (für fünf Personen)
- Wochenkarte
- Monatskarte
- Monatskarte im 12er Abo
- Wochenkarte Schüler/Auszubildende
- Monatskarte Schüler/Auszubildende
- Monatskarte im 12er Abo Schüler/Auszubildende
- Jobticket
- Fahrrad Einzel- und Fahrradtageskarten
- Semesterticket (landesweit)

Im Bereich Kiel wird das Kernsortiment um das regionale Zusatzangebot [9] ergänzt:

- 4er-Karte (Mehrfahrtenkarte) für Erwachsene und Kinder
- Kurzstreckenkarte
- Anerkennung des City-Tickets der DB AG
- Gruppenkarten für Bus und SFK
- Semesterticket (regional)
- Hotelticket
- Fahrradzeitkarten für die SFK
- Seniorenmonatskarte im Abo für die Landeshauptstadt Kiel

Darüber hinaus existieren etablierte saisonale Angebote wie z.B. das Kieler-Woche-Ticket und das landesweite Sommerferienticket. Zusätzlich gibt es in Kiel noch politisch beschlossene und zeitlich befristete Fahrscheine.

5.3.2. Anwendung und Weiterentwicklung des SH-Tarifs

Das Kernsortiment des SH-Tarifs und das regionale Zusatzangebot sowie die saisonalen Angebote sind von allen im Kieler ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen anzuerkennen und anzuwenden. Hierzu sollen die im Kieler ÖPNV aktiven Verkehrsunternehmen Mitglieder in den entsprechenden Strukturen des SH-Tarifs sein und sich dort in die Weiterentwicklung der entsprechenden Kooperationen und Angebote einbringen.

Aus Sicht der Landeshauptstadt Kiel sollten die Tarife in Richtung von zusätzlichen zielgruppenspezifischen Angeboten weiterentwickelt werden. Ziel sind dabei landesweit einheitliche und leicht zu kommunizierende Angebote. Nur im Einzelfall kann dies auch durch neue regionale Zusatzangebote erfolgen. Die neuen Angebote sollten übersichtlich bzw. einfach und gerecht gestaltet sein sowie dazu beitragen, die Tarifergiebigkeit zu steigern.

Im Oktober 2021 hat die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) in enger Zusammenarbeit mit der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH), den

Verkehrsunternehmen (VU) und den Kreisen und kreisfreien Städten die Arbeit am gemeinsamen Tarifentwicklungsplan (TEP) begonnen.

Ziel des Projektes ist es, ein gemeinsames Konzept eines zukunftsorientierten, attraktiven Verbundtarifes zu entwickeln, welcher die Richtung der Tarifentwicklung für die nächsten Jahre vorgibt. Daraus werden auch konkrete Maßnahmen abgeleitet. Das Projekt ist bis zum Sommer 2024 angesetzt, so dass innerhalb der Laufzeit des 6. RNVPs die Arbeiten aus dem TEP finalisiert sein werden. In dem Prozess sollten auch die Chancen und Möglichkeiten der Fortführung einer an das sog. 9-Euro-Ticket angelehnten einfachen und übergreifenden Ticketlösung untersucht und ggf. umgesetzt werden, falls es zu keiner kurzfristigen Anschlusslösung kommt.

5.4. Linienbündelung in der Landeshauptstadt Kiel

5.4.1. Zielsetzungen der Linienbündelung

Vor dem Hintergrund der Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems und gemäß den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Landeshauptstadt Kiel (Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit ÖPNV-Leistungen im Rahmen definierter Qualitätsstandards) wurde der 2. RNVP im Zuge einer Teilfortschreibung im Jahr 2006 um ein Linienbündelungskonzept erweitert. Anlass für die Zusammenfassung der Linienverkehre in zunächst vier Bündeln mit gestaffelten Laufzeiten war die angestrebte Vollendung des damals eingeleiteten Prozesses in Richtung eines Ausschreibungswettbewerbes mit einer zeitlichen Abfolge von Teilleistungsausschreibungen. Die Ausschreibung der Verkehrsleistung in Kiel in mindestens zwei Stufen nach Verkehrsvertragsende 2010 war der Landeshauptstadt Kiel im Zuge des Verkaufs von Anteilen an der KVG durch das Bundeskartellamt auferlegt worden.

Seinerzeit wurden aufgrund dieser Vorgabe zur Ausschreibung der Verkehre vier gleich große Bündel gebildet mit jeweils ca. zwei Mio. km Verkehrsleistung.

Die Möglichkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Abs. 2 PBefG. Hierbei werden im Interesse des Fahrgastes an einem integrierten Verkehrsangebot sowie im Interesse des kommunalen Aufgabenträgers an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung verkehrlich und wirtschaftlich miteinander verbundene Linien zu Linienbündeln zusammengefasst. So sollen Synergien erhalten bzw. erzeugt und die wirtschaftliche Effizienz des ÖPNV verbessert werden. Gleichzeitig soll auf diese Weise eine Desintegration der verkehrlichen Leistung aufgrund einer „Rosinenpickerei“ (also einer Konzentration auf ertragsstarke Linien) seitens im Wettbewerb zu einander stehenden Verkehrsunternehmen verhindert werden, da dieses zur Beeinträchtigung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und/oder Steigerung der finanziellen Belastung für die öffentlichen Haushalte führen könnte.

Die Aufteilung des Stadtverkehrs Kiel in damals vier Linienbündel sollte – in Umsetzung der Vorgaben des Bundeskartellamtes – die Steuerbarkeit des Ausschreibungswettbewerbs für die Landeshauptstadt Kiel als Aufgabenträger sichern. Hierbei sollte die zeitliche Staffelung

der wettbewerblichen Vergabe eine längere Übergangszeit in den Ausschreibungswettbewerb ermöglichen.

Unter dem neuen Rechtsrahmen (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) und den mittlerweile geänderten politischen Zielsetzungen wurde und wird der Übergang in den Ausschreibungswettbewerb nicht weiterverfolgt. Durch die vollständige Rekommunalisierung der KVG besteht die vom Bundeskartellamt auferlegte Ausschreibungspflicht nicht mehr. Der neue Rechtsrahmen nach Artikel 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 3 PBefG erlaubt es der Landeshauptstadt Kiel als zuständiger Behörde, die Verkehrsdienste selbst zu erbringen oder direkt an ein von ihr kontrolliertes Verkehrsunternehmen zu vergeben. Sie kann dabei die Vergabe als Gesamtleistung (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie) vornehmen (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG). Als ihren internen Betreiber hat die Landeshauptstadt Kiel die KVG mit Wirkung bis zum 31.12.2030 betraut. Der der KVG hierzu erteilte öffentliche Dienstleistungsauftrag umfasst den Stadtverkehr Kiel als integriertes Gesamtnetz.

Ebenfalls haben die Gremien der Landeshauptstadt Kiel damit beschlossen, dass jegliche Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen in ihrem Zuständigkeitsgebiet auf vertraglicher Basis erfolgen soll.

Als Aufgabenträger des ÖPNV liegt es in der Verantwortung der Landeshauptstadt Kiel, dass ein bezahlbarer und hochwertiger ÖPNV für alle Kieler Bürger*innen auch unter sich ändernden Rahmenbedingungen aufrechterhalten werden kann. Der größte Nutzen für den Fahrgast und die größtmögliche Effizienz bei der Erstellung des Verkehrsangebotes lässt sich erzielen, wenn das historisch gewachsene und vorhandene Verkehrsnetz in der Landeshauptstadt Kiel, in dem der Verkehr schon immer in einer zusammenhängenden planerischen, organisatorischen und betrieblichen Einheit erstellt wurde, als eine zusammenhängende verkehrliche und wirtschaftliche Einheit betrachtet wird, da nur so alle sich ergebenden Synergieeffekte vollständig ausgeschöpft werden können (vergleiche hierzu Kapitel 5.4.2).

Das in den 2. RNVP eingeflossene Linienbündelungskonzept wurde deshalb im Rahmen einer Teilfortschreibung des 4. RNVP aktualisiert. Durch die dort erfolgte Bündelung aller Linien können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Verlängerung anstehen, nicht isoliert von den anderen Linien des Bündels behandelt werden, sondern nur als integraler Bestandteil einer größeren Einheit. Das bedeutet, dass im Falle eines unternehmensinitiierten Genehmigungswettbewerbes nur das Bündel im Ganzen Gegenstand eines solchen Verfahrens wird. Mit diesem Konzept wird gewährleistet, dass der Netzzusammenhang im Interesse eines integrierten Verkehrsangebots erhalten und dabei die Inhomogenität der einzelnen Linien im Hinblick auf ihre jeweilige Ertragsstärke und Kostenintensität intern ausgeglichen wird. Dies entspricht nach der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG dem Ziel des PBefG. Der Grundgedanke nach dem novellierten PBefG (vergleiche § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 lit. d) ist die Vermeidung eines auf wirtschaftlich lukrative Linien beschränkten Genehmigungswettbewerbs mit hohen Unternehmensrenditen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien bei der Landeshauptstadt Kiel (sogenannter „Rosinenpickerei“).

Durch dieses Linienbündelungskonzept kann also unter Wahrung der Vorgaben des PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das Ziel weiterverfolgt werden, den ÖPNV in Kiel als ein Gesamtnetz zu planen, zu gestalten und auf Basis einer vertraglichen Regelung über die Leistungserstellung zu vergeben; und zwar zum größtmöglichen Vorteil

- für die Fahrgäste,
- für die Finanzierung des Angebotes durch den Aufgabenträger,
- für die Sicherstellung des größtmöglichen Einflusses auf die Organisation und die konzeptionelle Planung des Verkehrs und seiner Qualität seitens des Aufgabenträgers und der Selbstverwaltung.

5.4.2. Konzeption der Linienbündelung

Bei der Konzeption der Linienbündelung wurden folgende Kriterien berücksichtigt.

- Verkehrliche Verflechtungen zwischen den Linien: Stadtteile bzw. (Haupt-) Achsen werden in den meisten Fällen nicht nur von einer Linie bedient. Vielmehr ergänzen sich mehrere Linien zu einem bestmöglich abgestimmten lokalen Angebot, das aufgrund seiner Einbindung in das Gesamtnetz auf weite Bereiche der Stadt ausstrahlt. Änderungen im Angebot einer Linie haben so regelmäßig Auswirkungen auf andere Bereiche der Stadt, so dass eine isolierte Planung für kleinräumigere Bereiche immer Anpassungsbedarf im Restnetz erzeugt. Hier ist es für den planerischen Einfluss des Aufgabenträgers von großem Wert, wenn der gesamte Verkehr aus einer Hand geplant wird, um die Abstimmung der Linienverkehre als ein stimmiges Gesamtangebot sicherzustellen. So kann die flächendeckende Raumerschließung gewährleistet und das funktional zusammenhängende Netz erhalten und weiterentwickelt werden. Zudem ist zu beachten, dass der großstädtische ÖPNV verschiedensten Entwicklungen unterworfen ist. Durch sich verändernde bzw. sich weiter entwickelnde Fahrgastströme im Zuge der Schaffung neuer Wohngebiete, der weiträumigen Neuordnung von Bildungsangeboten, der Verlagerung großer Arbeitgeber etc. unterliegt das Fahrplanangebot kontinuierlichen Veränderungen. So wurde und wird das Liniennetz mit neuen oder modifizierten Linien oder anderer Verknüpfung von Linienhalbästen stetig weiterentwickelt.
- Betriebliche Verflechtungen zwischen den Linien: Hierbei spielen Parameter wie Wagenumlaufplanung, An- und Abfahrtswege, Linienwechsel, Gefäßgrößen, Belastung der Linien und Wagen- sowie Personaleinsatz eine wesentliche Rolle. Die betriebliche Optimierung ist ein wichtiger Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. In dem gewachsenen Gesamtnetz bestehen enge betriebliche Verflechtungen zwischen den einzelnen Linien, die in ihrer Gesamtheit dazu führen, dass das Gesamtnetz insgesamt sehr viel günstiger erstellt werden kann als kleinere Einheiten oder einzelne Linien für sich genommen. Daher wurde der Stadtverkehr auch schon bisher immer nur von einem Betreiber erstellt. In der Praxis werden im heutigen Fahrplan Wagen und Personal nicht linienrein eingesetzt, sondern wechseln an den Linienenden und am Hauptbahnhof auf andere Linien, um Pausen sowie Ein- und Ausrückwege möglichst effizient zu gestalten. Diese Verflechtungen verteilen sich auf das gesamte Netz und beinhalten auch die als

Schul- bzw. Universitätsverstärker sowie als Schwimm- und Turnhallenfahrten gefahrenen zusätzlichen Leistungen. Zudem ergeben sich deutliche Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve von Personal und Fahrzeugen. Diese sind am größten, wenn das gesamte Netz aus einer Hand bedient werden kann und sich die Betriebsreserve und der Overhead auf das gesamte Netz verteilen lassen.

- Integration des Angebots: Der oben genannten verkehrlichen Verflechtung entsprechen die Verknüpfung der Linien und Abstimmung der Fahrpläne sowie die Anschlusssicherung im operativen Betrieb. Ferner ist das tarifliche Angebot auf die netzbezogene Nutzung der Verkehre ausgerichtet. So gibt es keine relationsbezogenen Fahrkarten (auch nicht bei den Zeitfahrausweisen), sondern der Stadtverkehr bildet (mit Ausnahme der Stadtteile Opendorf und Schilksee, die zwar eigenen Überlappungsbereichen zugeordnet ansonsten jedoch tariflich den anderen Stadtteilen gleichgestellt sind) insgesamt eine Tarifzone im landesweiten SH-Tarif, in den der Stadtverkehr Kiel voll integriert ist. Hierbei berechtigt jeder Fahrschein zur linienübergreifenden Nutzung des gesamten Angebots im Stadtverkehr Kiel. Mit dem Kauf des Tickets erwirbt der Fahrgast somit das Nutzungsrecht für den gesamten Stadtverkehr, der dem Fahrgast als eine Gesamtleistung angeboten wird. Dem entsprechend wird der Stadtverkehr bei der Einnahmenaufteilung im Rahmen des SH-Tarifs als eine Einheit behandelt, das heißt die Einnahmen werden dem Gesamtnetz Stadtverkehr Kiel gesamthaft zugeschrieben. Dem entspricht die Zusammenfassung der Linien zu einem Linienbündel. Aufgrund des integrierten und qualitativ hochwertigen Angebots im Kieler Busnetz sind ferner ein über das gesamte Netz einheitliches Kommunikationssystem (RBL, Betriebsfunk) für Leistungen wie Echtzeitinformationen an den Haltestellen und im Internet, Anschlusssicherung, kurzfristige Disponierung bei unerwarteten Ereignissen wie Unfällen, Überfüllungen, extremen Wetterereignissen und deren Kommunikation nach außen etc. unabdingbare Voraussetzung und über eine integrierte Leitstelle abzuwickeln. Dieses kann reibungslos am besten über einen Betreiber des gesamten Netzes sichergestellt werden.
- Fahrgastinformation/Service: Die gesamte derzeitige Verkehrsleistung im Bündel „Kiel“ wird den Fahrgästen gegenüber aus einem Guss kommuniziert, beworben, vertrieben und betreut. Dieses geschlossene Auftreten dem Fahrgast gegenüber (z.B. auch mit einem eigenen Fundbüro) ist aus Sicht der Fahrgastzufriedenheit und Fahrgastgewinnung ein großer Vorteil.
- Wirtschaftlicher Querausgleich: Die einzelnen Linien im Bündel „Kiel“ stellen ein Gemisch aus ertragsschwachen und ertragsstarken Linien dar, so dass der eventuell erzielte Gewinn einer Linie zum Ausgleich der Finanzierung des Bedienungsangebotes auf anderen, ertragsschwächeren Linien verwendet werden kann. Nur so eröffnen sich überhaupt finanzielle Spielräume, das Gesamtnetz schrittweise auf teurere alternative Antriebsarten umzustellen.

5.4.3. Zuschnitt des Linienbündels „Kiel“

Auf Basis der oben (siehe Kapitel 5.4.2) genannten Kriterien stellt es sich als sachgerecht dar, alle nach ihrer Verkehrsfunktion in erster Linie der Versorgung des Stadtgebiets dienenden Linien des Stadtverkehrs Kiel auch weiterhin in einem Linienbündel „Kiel“ zusammenzufassen, um auch zukünftig

- die Abstimmung der verkehrlich verbundenen Linien und die Integration des Gesamtangebotes zum Wohle des Fahrgastes weiter voranzutreiben,
- „Rosinenpickerei“ und damit wirtschaftliche Risiken für die Landeshauptstadt Kiel zu vermeiden und
- eine betriebliche Optimierung des operierenden Unternehmens und des Systems insgesamt sicher zu stellen.

Alle Linien, die eine entsprechende Verkehrsfunktion für den Stadtverkehr Kiel aufweisen, sind zum Stand der Aufstellung des 6. RNVP allein dem EBK genehmigt. Im Bündel „Kiel“ sind daher sämtliche zu diesem Stand alleinig dem EBK genehmigten Linienleistungen zusammengefasst mit einer jährlichen Gesamtleistung von derzeit 11,7 Mio. km pro Jahr. Dieses gilt auch für AnrufLinienTaxi-Fahrten (aktuell auf den Linien 2, 5 und 41), Nachtbusse und saisonale Verkehre wie die Verkehre zu den Stränden im Sommer (Linien 90S und 92S) oder verstärkende bzw. spezielle direkte Verkehre bei Großveranstaltungen (z.B. Kieler Woche, Museumsnacht und so weiter), die somit Teil des Linienbündels „Kiel“ sind.

Alle ein- und ausbrechenden Linien mit überörtlicher Verbindungsfunktion, die zum Stand der Aufstellung des 6. RNVP von Autokraft und VKP auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Kiel aufgrund von eigenen Liniengenehmigungen der beiden genannten Verkehrsunternehmen betrieben werden, sind nicht Bestandteil des Linienbündels „Kiel“, da sie nach den oben genannten Kriterien keine vergleichbaren verkehrlichen oder wirtschaftlichen Verflechtungen mit den Linien des Linienbündels „Kiel“ aufweisen. Außerdem liegt ihr verkehrlicher Schwerpunkt nicht im alleinigen oder primären Zuständigkeitsbereich des hiesigen Aufgabenträgers.

Die hier und im Folgenden genannten Liniennummern beziehen sich auf die derzeit genehmigten und unter dieser Nummerierung veröffentlichten Angebote. Im Falle von Änderungen im Netz und im Nummernsystem innerhalb des Bündels „Kiel“ bleiben die Verkehrsleistungen der heutigen Linien Teil des Bündels „Kiel“.

Die folgende Tabelle 3 gibt einen Überblick über die zum Linienbündel „Kiel“ zugehörigen Linien bzw. Teile von Linien.

Linie	dem Bündel Kiel zugehöriger Linienverlauf
2	Oppendorf - Elmschshagen
5	Hasee, Marienlust - Am Hain - Tannenholz - Schulensee
6	Hasee, Kolonnenweg - Bergenring - Rathaus Kronshagen - Universität - Wik, Herthastr.

Linie	dem Bündel Kiel zugehöriger Linienverlauf
8	Wellsee, Edisonstraße - Tresckowweg - Bebelplatz - Sonthofener Straße – Waldhof
9	Wellingdorf - Ellerbeker Schule - Andreas-Hofer-Platz - Kreisauer Str. - Kieler Weg - Kronsburg
11	Dietrichsdorf, Pillauer Str. - Wellingdorf - Karlstal - Hbf. - Dreiecksplatz - Wik, Kanal
11N	Nachtbus: Dietrichsdorf, Pillauer Str. - Wellingdorf - Karlstal - Hbf. - Dreiecksplatz - Wik, Kanal
12	Schulensee - Rondeel - Hbf. - Elendsredder - Eiche - Schilksee, Olympiazentrum - Strande
12N	Nachtbus: Schulensee - Rondeel - Hbf. - Elendsredder – Brauner Berg - Eiche - Schilksee, Olympiazentrum - Strande
13	Schulensee - Rondeel - Hbf. - Elendsredder - Brauner Berg - Schilksee, Olympiazentrum - Strande
14	Laboe, Hafen - Brodersdorf - Heikendorf - Mönkeberg - Tiefe Allee - Wischhofstr. - HDW - Hbf. - Westring - Bergenring - Mettenhof, Roskilder Weg
14N	Nachtbus: Laboe, Hafen - Brodersdorf - Heikendorf - Mönkeberg - Tiefe Allee - Wischhofstr. - HDW - Hbf. - Westring - Bergenring - Mettenhof, Roskilder Weg
15	Heikendorf, Am Heidberg - Hollmannstr. - Karlstal - Hbf. - Westring - Bergenring - Mettenhof, Roskilder Weg
22	Klausdorf, Schule - Schwanenseeplatz - Karlstal - Hbf. - An der Au – Rungholtplatz
22N	Nachtbus: Klausdorf, Schule - Schwanenseeplatz - Karlstal - Hbf. – Dreiecksplatz - An der Au - Rungholtplatz
30S	Hbf. - Schloßgarten - Uni-Kliniken - Dreikronen - Schilksee, Olympiazentrum – Strande
31	Krooger Kamp - Weinberg - Karlstal - Hbf. - Ziegelteich - Russeer Weg - Narvikstr.
31N	Nachtbus: Krooger Kamp - Weinberg - Karlstal - Hbf. - Ziegelteich - Russeer Weg - Narvikstr.
32	Krooger Kamp - Dornbusch - Räuherei - Hbf. - Uni-Kliniken - Wik, Herthastr./Holtenau, Schule
34	Am Wellsee - Dornbusch - Karlstal - Hbf. - Ziegelteich - Westring - Kronshagen, Albert-Schw.-Str.
34N	Nachtbus: Am Wellsee - Dornbusch - Hubertus - Diedrichstr. - Hbf.

Linie	dem Bündel Kiel zugehöriger Linienverlauf
41	Meimersdorf - KN Druckzentrum - Kronsburg - Hbf. - Landtag - Mercatorstr. - Woltersweg - Tannenberg
42	Meimersdorf - Hbf. - Landtag - Mercatorstr. - Woltersweg - Rehbenitzwinkel – Rungholtplatz
42N	Nachtbus: Meimersdorf - Kronsburg - Hbf. - Yorkstr. - Mercatorstr. - Woltersweg - Torfende - Rungholtplatz
43	Schlüsбек - Wellsee - Kronsburg - Hbf. – CITTI-PARK
44*	Hbf.- Reventloubrücke (nur zur Kieler Woche)
45	Rönne, Dorf - Wellsee - Hubertus - Stormarnstr. - Hbf.
50	Kolonnenweg - Südfriedhof - Hbf. - Alsenstr. - Botanischer Garten
51	Kolonnenweg - Südfriedhof - Hbf. - Alsenstr. - Reventloubrücke
51N	Nachtbus: Kolonnenweg - Südfriedhof - Hbf.
52	Krummbogen - Christianistr. - Südfriedhof - Hbf. - KVG Betriebshof Werftstr.
60S	Botanischer Garten - Universität - Dreiecksplatz - Hbf. - HDW - Seefischmarkt - Schwentinestraße
61	Aalborgring - Malmöweg - Gatowweg - Hbf. - Uni-Kliniken - Universität – Rungholtplatz
62	Schiefe Horn - Gatowweg - Hbf. - Dreiecksplatz - Universität - Woltersweg
62N	Nachtbus: Schiefe Horn - Gatowweg - Hbf. - Unikliniken - Universität – Woltersweg
71	Ellerbeker Weg - Schwanenseeplatz - Diedrichstr. - Hbf. - Dammstr. - Eichhof - Kronshagen, Schulzentrum
72	Wellingdorf - Philipp-Reis-Weg - Diedrichstr. - Hbf. - Dammstr. - Eichhof - Kronshagen, Schulzentrum
81	Rungholtplatz - Christian-Kruse-Str. - Dreiecksplatz - Hbf. - Südfriedhof - Prof.-Peters-Platz - Universität - Botanischer Garten
91	Melsdorf - Waldeck - Hbf. - Lehmburg - Elendsredder - Holtenau, Schule - Eiche - Friedrichsort, Falckensteiner Straße
90S*	Hbf. - Wilhelmplatz - Kreuzung Pries - Falckensteiner Strand (nur im Sommer)
91S*	Hbf. - Holsteinstadion (nur bei Heimspielen der KSV Holstein)
92S*	Laboe, Hafen - Karlstal - Hbf. - Wilhelmplatz - Friedrichsort - Schilksee – Strände (nur im Sommer)

* = saisonale Linie, nur zu bestimmten Zeiten

Tabelle 3: Linienverläufe der Linien im Linienbündel Kiel

5.4.4. Laufzeit des Linienbündels „Kiel“

Die Laufzeit der Liniengenehmigungen im Bündel „Kiel“ wurden auf die Laufzeit des vorliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags in Form eines Verkehrsvertrages zwischen der Landeshauptstadt Kiel und der KVG (Laufzeit bis 31.12. 2030) harmonisiert. Dieses erfordert § 16 PBefG, wonach die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten darf.

Auch nach der Harmonisierung entspricht die Laufzeit der Genehmigung für das Bündel „Kiel“ immer der maximal möglichen Länge einer Vergabe des Gesamtnetzes im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Auch dieses ergibt sich aus § 16 PBefG.

5.4.5. Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes

Das gesamte Liniensystem in der Landeshauptstadt Kiel entwickelt sich im Zuge der Stadtentwicklung im Laufe der Zeit weiter. Neue Buslinien können geplant und einige Linienabschnitte können auch reduziert werden. Ebenfalls kann es verkehrlich sinnvoll sein, Linienhalbäste in anderer Weise miteinander zu verbinden.

Linien und Linienbedarfsverkehre, die innerhalb von Kiel neu eingerichtet werden, sind dem Linienbündel „Kiel“ zuzuordnen. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann entsprechend dem Harmonisierungszeitpunkt zu wählen. Im Falle von Linienverlängerungen oder Veränderungen des Linienweges vorhandener Linien erfolgt keine Herauslösung aus dem Bündel. Eine Herauslösung von Linien aus dem Linienbündel ist nicht ohne weiteres möglich. Es bedarf hierzu einer Übereinkunft der jeweils betroffenen Aufgabenträger. Änderungen des Linienbündelungskonzeptes, die über Fahrplanmaßnahmen (Linienwegänderungen, Tausch von Halbästen, Anpassungen des Fahrtenangebotes) hinausgehen, bedürfen einer (Teil-) Fortschreibung des RNVP.

Im Falle einer konzeptionellen Neuausrichtung des Stadtverkehrs wird das Linienbündelungskonzept vom Aufgabenträger überarbeitet.

Eine darüber hinaus gehende Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes kann derzeit nicht identifiziert werden.

5.5. Barrierefreiheit im Kieler ÖPNV

Der ÖPNV stellt über die Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG) hinaus ein wichtiges Element für das gesellschaftliche Zusammenleben dar. Mit dem Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes (Art.3 Abs. 3 Satz 2) soll sichergestellt werden, dass Menschen mit Behinderung eine selbstbestimmte Teilhabe an allen gesellschaftlichen Lebensbereichen ermöglicht wird. Dazu muss auch der ÖPNV barrierefrei nutzbar sein. Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) ist die Barrierefreiheit im ÖPNV auch gesetzlich gefordert:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen

Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“ (§ 8 Abs. 5 BGG)

Konkretisiert werden die Forderungen bezüglich des ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), mit Vorgaben für die Gestaltung von Nahverkehrsplänen:

„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. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. (...); soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3-7 PBefG)

Der hier definierte Zeitpunkt - 1. Januar 2022 - bis zu dem die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV zu erreichen ist, ist bereits verstrichen. Was dies für die weitere Umsetzung in Kiel bedeutet, wird in Kapitel 8.2 näher beschrieben.

Für eine lückenlos barrierefreie Mobilitätskette (inklusive der dazu notwendigen Informationen) kommt dabei der Gestaltung von Haltestellen, Fahrzeugen und Fahrgastinformationen eine zentrale Bedeutung zu. Um diesen Forderungen gerecht zu werden, gelten bei zukünftigen Maßnahmen die nachfolgenden Anforderungen:

- Maßnahmen des barrierefreien Um- und Ausbaus haben sich an dem Prinzip des „Universellen Designs“ (analog wird auch der Begriff „Design für Alle“ verwendet [10] (S. 28 ff.)) zu orientieren. Lösungen nach diesem Prinzip sind für alle Fahrgäste mit und ohne Behinderung gleichermaßen nutzbar [10] (S. 28 ff.). Dabei gilt es mögliche Zielkonflikte zu verhindern bzw. im Sinne eines Interessensausgleichs auf ein Minimum zu reduzieren [10] (S. 28/52).
- Für bestimmte Bedürfnisse optimierte Lösungen dürfen dabei in keinem Fall zur deutlichen Benachteiligung von anderen Nutzern*innen führen. Auch dürfen die Kosten einer für eine Nutzergruppe optimierte Lösung nicht Maßnahmen für andere Nutzer*innen verhindern [10] (S. 30).
- Bei allen Lösungen, die die Übermittlung von Informationen beinhalten, gilt es, das „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen, nach dem mindestens zwei der drei Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden [10] (S. 50/494).
- Für die Umsetzung sind neben gesetzlichen Vorschriften auch die jeweils aktuellen Richtlinien, Normen, allgemein anerkannten Regeln der Technik, der Leitfaden für barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein [8], die Vorgaben der Tabelle 1 (Kapitel 5.1.1), die „Checkliste für barrierefreie Linienbusse“ (Anlage C2) sowie die „Checkliste für barrierefreie Fahrgastinformationssysteme“ (Anlage C1) zu beachten.
- Das Fahrpersonal ist entsprechend den Belangen von Menschen mit Behinderung zu schulen.

- In den Informationsmedien sollen Aussagen zur Barrierefreiheit der Haltestellen enthalten sein.

Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Haltestelleninfrastruktur:

Der niveaugleiche Übergang zwischen Fahrzeug und Haltestelle stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Barrierefreiheit und zugleich eine große Herausforderung bei ihrer Realisierung dar. Daher soll auf diesen Aspekt genauer eingegangen werden.

Restspalt und Resthöhe zwischen Fahrzeug und Haltestelle dürfen gemäß DIN 18040-3 jeweils maximal fünf cm betragen. Nur dann ist gewährleistet, dass der Übergang mit Rollstühlen ohne fremde Hilfe möglich ist. Um diese Maße einhalten zu können, sind je nach Fahrzeugtyp mindestens 20 bis 22 cm hohe Borde notwendig [8]. Diese Borde können allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen eingesetzt werden. Andernfalls droht eine Beschädigung des Fahrzeugs und das Öffnen von Türen kann verhindert werden. Dieses ist auch vor dem Hintergrund zu beachten, dass die verschiedenen Busmodelle unterschiedliche Höhen bei der Bodenfreiheit aufweisen. Wesentliche Voraussetzung für entsprechend hohe Borde ist die Möglichkeit einer geraden Anfahrbarkeit sowie die Geradlinigkeit der Haltestellen selbst. Hinzu kommt, dass bestimmte Fahrbahnneigungen nicht überschritten werden dürfen und ein Fahrbahnbelag zum Einsatz kommt, der Spurrillenbildung verhindert. Sofern diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden können, kommen Borde mit 16 bis 18 cm Höhe zum Einsatz, die in Kombination mit einer Einstiegshilfe einen barrierefreien Übergang zwischen Fahrzeug und Haltestelle ermöglichen. Bisher konnten Borde mit einer Höhe über 18 cm nicht verbaut werden. Haupthinderungsgrund war bisher, dass eine gerade Anfahrbarkeit nicht gewährleistet werden konnte. Ursächlich war dabei neben der Straßengeometrie (Kurvenlage, Kreuzungsbereiche etc.) auch die notwendige individuelle Anfahrbarkeit von Haltepunkten, das Parken in zweiter Reihe sowie die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer*Innen. Sowohl in Hinblick auf die Barrierefreiheit als auch einen schnellen Fahrgastwechsel (ÖPNV Beschleunigung) sind höhere Borde zu präferieren. Entsprechend wird deren Umsetzbarkeit immer prioritär geprüft. Ob künftig solche Borde verbaut werden können, hängt insbesondere davon ab, inwiefern die genannten „Störfaktoren“ ausgeschlossen werden können. Ein ÖV-System auf eigener Trasse böte hier die besten Voraussetzungen.

5.6. Vorgaben zur Verkehrsbedienung

Die Landeshauptstadt Kiel hat in den vergangenen Jahren eine gleichbleibend hohe Erschließungs- und mit den umgesetzten Maßnahmen des 5. RNVP eine deutlich gestiegene Angebotsqualität im ÖPNV vorzuweisen. Zur Sicherung dieser hohen Qualität für die Fahrgäste werden an dieser Stelle die seit Jahren als selbstverständlich angesehenen und angewandten Standards als Vorgabe für den Betreiber des Kieler Stadtverkehrs definiert und zum Teil nach oben angepasst. Es gelten die folgenden Vorgaben:

Das Bedienungsangebot in der Landeshauptstadt Kiel ist zu den Hauptverkehrszeiten über einen angebotsorientierten Fahrplan hinaus nachfrageorientiert. In den Schwachverkehrszeiten wird angebotsorientiert gefahren.

Die Verkehrszeiten werden hierbei in Kiel folgendermaßen definiert:

Hauptverkehrszeit:	montags-freitags von ca. 6.30-9.30 Uhr und von 15.00-20.00 Uhr
Normalverkehrszeit:	alle Zeiten, die nicht in die Hauptverkehrszeit und die Schwachverkehrszeit fallen
Schwachverkehrszeit:	montags-freitags vor 6.00 Uhr und nach ca. 20:30 Uhr, samstags vor 8.00 Uhr und nach ca. 20.00 Uhr, sonntags ganztägig
Angebotsorientiert:	Es wird ein gutes Angebot gefahren, das über die Nachfrage hinaus einen attraktiven ÖPNV bereitstellt.
Nachfrageorientiert:	Das Angebot orientiert sich an der bestehenden Nachfrage; d.h. es werden über einen angebotsorientierten Fahrplan hinaus zusätzliche Fahrten angeboten um der erhöhten Nachfrage zu begegnen.

Der planerische Rahmen für das in den jeweiligen Verkehrszeiten vorzuhaltende Angebot je Achsenabschnitt ergibt sich aus der Tabelle 4:

Gebiet	HVZ/NVZ		SVZ	
	Taktfamilie 1	Taktfamilie 2	Taktfamilie 1	Taktfamilie 2
Oberzentrum				
Kernzone	5 / 10	7,5 / 15	20	15 / 30
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	10 / 20	15 / 30	20	30 / 60
Gebiete mit geringer Nutzungsdichte	20	30	60	60

Tabelle 4: Taktangebot nach VDV (in Min.).

Die verkehrsplanerische Zuordnung der Stadtteile in die Gebietskategorien der Tabelle 4 ist in der Anlage Karte 4 dargestellt.

Zum konzeptionellen Rahmen für den Fahrplan gehören insbesondere die Liniennetzplanung, die Festlegung der Verbindungsqualität, die Organisation und Strukturierung von Durchbindungen, die Festlegung von Knotenpunkten, die Festlegung weiterer Eckparameter der Fahrpläne (z.B. Vorgabe von Verkehrszeiten, von Verkehrstagen und Takten sowie der Fahrtenhäufigkeit bzw. –anzahl sowie die Vorgabe der Vertaktung der Verkehrsleistungen und der Anschlüsse). Abweichungen von diesen Vorgaben zum Fahrplan, insbesondere Einschränkungen im Fahrtenangebot sind unabhängig vom Auslastungsgrad der Fahrten nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich.

Ergänzend und konkretisierend gilt hierbei der durch den Aufgabenträger vorgegebene konzeptionelle Rahmen für den Fahrplan des Kieler Stadtverkehrs als bindend und

zwingend durchzuführen. Grundlage hierfür ist das in den Anlagen 5 (Tag) und 6 (Nacht) definierte Liniennetz. Die Rahmenvorgaben je Linie sind in Anlage T1 definiert. Sie spiegeln die derzeit vom Aufgabenträger gewollten und definierten Bedienungsqualitäten auf den Linien wieder, die eine planerische Abwägung aus der jeweiligen örtlichen Nachfrage, der potenziellen Nachfrage und den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln darstellen und somit das derzeitige Mindestmaß der ausreichenden Verkehrsbedienung definieren.

Die in Anlage T1 angegebene Taktzahl (7,5, 10, 15, 20, 30, 60) bezeichnet den Takt in Minuten (Takt 10 = Zehn-Minuten-Takt). Linienpaare wie 11/12/13, 14/15, 41/42, 50/51, 61/62, 71/72, sind auf dem gemeinsamen Abschnitt miteinander so zu vertakten, dass in beiden Richtungen ein gleichmäßiger Takt aus den jeweiligen Linien eines Paares entsteht. Dort, wo mehrere Linien auf Hauptwegen parallel verkehren, sind die Abfahrten der Linien untereinander bestmöglich so zu legen, dass sie sich ebenfalls zu einem dichteren Takt ergänzen. Dieses gilt insbesondere auf folgenden Hauptachsen:

- Holtenauer Straße (Linien 11, 12, 13 in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Eckernförder Straße (Linien 22, 81, 71/72)
- Kronshagener Weg (Linien 14, 34)
- Hasseldieksdammer Weg – Hofholzallee (Linien 31, 91)
- Hamburger Chaussee (Linien 12/13, 61/62 und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Alte Lübecker Chaussee (Linien 41/42/43, 45, 71/72)
- Preetzer Straße – Preetzer Chaussee (Linien 31/32/34 und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Gablenzstraße – Karlstal (Linien 31/34, 22, 15 und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Ostring (Linien 15, 22, 71/72 und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Wertstraße/Schönberger Straße (Linien 11, 14, 60S und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Dänischenhagener Straße – Prinz-Heinrich-Straße (12/13, 91, 30S, und in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden Linien des benachbarten Aufgabenträgers)
- Saarbrückenstraße – Kirchhofallee (Linien 50/51, 81)

Auf der Olshausenstraße bzw. bei der Bedienung der Universitätseinrichtungen (Olshausenstraße, Leibnizstraße) ist darüber hinaus in erster Linie sicher zu stellen, dass zu Beginn und Ende der großen zweistündigen Vorlesungsblöcke ein ausreichendes Angebot vor allem in bzw. aus Richtung Hauptbahnhof angeboten wird. Dieses gilt analog für die weiteren großen Campi bzw. Schulstandorte. Derzeit sind dieses: Technische Fakultät der Universität (Gaarden), Universitätsklinikum, Fachhochschule Kiel (Campus Dietrichsdorf), RBZ Wirtschaft (Westring 444), RBZ Technik (Geschwister-Scholl-Straße 9), RBZ am Schützenpark Gesundheit, Ernährung, Gestaltung (Westring 100, Steenbeker Weg 153), RBZ am Königsweg (Königsweg 80) und diverse weitere große Schulen, die an Schultagen mit zusätzlichen Einsatzwagen bedient werden.

Planmäßige Anschlüsse im Liniennetz sind an den folgenden Punkten herzustellen:

- im Blockverkehr (Schwachverkehrszeit) am Hbf. zwischen allen Linien, die dort zwischen den Minuten 00-05, 15-20, 30-35 und 45-50 halten,
- in Schulensee/Eiderbrücke zwischen den Linien 5 (auch ALiTa) und 12/13,
- in Marienlust zwischen den Linien 5 (auch ALiTa) und 61/62,
- in Wellsee (z.B. Buschkoppel) zwischen den Linien 8 und 45,
- am Woltersweg zwischen der Linie 41/42 und dem ALiTa 41,
- in Wellingdorf zwischen der Linie 14 (oder 11) und dem ALiTa 2,
- an der Immelmanstraße von den zulaufenden Linien auf die Schnellbusse 30S und des Regionalverkehrs in/aus Richtung Hbf., sowie zwischen den Linien 12/13 mit der Linie 32.

Das hier definierte Angebot kann nur durch die Umsetzung planerischer Maßnahmen (z.B. aus diesem RNVP) oder aufgrund grundsätzlicher konzeptioneller Anpassungen im ÖPNV mit den entsprechenden politischen Beschlusslagen durch den Aufgabenträger modifiziert werden.

Über das hier definierte Angebot hinaus ist die Betreiberin des Stadtverkehrs verpflichtet, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Kiel zusätzliche Verkehre zu leisten, die zur Befriedigung weiterer öffentlich unterstützter Fahrtbedürfnisse und besonderer vorhersehbarer Fahrgastspitzen – auch außerhalb des oben definierten Angebots – bestehen. Im Einzelnen sind dieses derzeit:

- Mehrverkehre an allen Tagen der Kieler Woche mindestens im Umfang der vergangenen Jahre bis 2019 (danach war die Veranstaltung pandemiebedingt kleiner) bzw. 2022: Zusätzliche Verstärkerfahrten auf den Hauptachsen ab dem Nachmittag und insbesondere in den Abendstunden; E-Wagen Einsatz auf Linien mit Takt größer 30 Min; (zusätzliche) Abfahrten auf allen Nachtbuslinien um 0.20 und 0.50 Uhr an allen Tagen; Verstärkung der Linie 41/42 durch den Kiellinienexpress (Linie 44 Hbf. – Reventloubrücke) mittels eines 15-Minuten-Taktes zwischen 13.00 Uhr und 01:00 Uhr, Verstärkung der Linie 42 auf einen 30-Minuten-Takt an den Samstag- und Sonntagnachmittagen (12.00 bis 20.00 Uhr) zwischen Landtag und Rungholtplatz,
- Durchführung des Museumsnacht-Express,
- Begleitung von (sportlichen) Großveranstaltungen durch Bereitstellung erhöhter Kapazitäten und zusätzlicher Abfahrten zur Entlastung des Liniennverkehrs,
- Einsatzwagenfahrten zur Entlastung der Liniennfahrten und zur Herstellung direkter Schulverbindungen aus diversen Stadtteilen zu diversen Schulen,
- Doppelte Durchführung der Nachtbusfahrten in der doppelten Stunde bei Zeitumstellung auf die Winterzeit.
- Einsatz von Gelenkwagen statt Normalwagen an allen Adventssamstagen, wo betrieblich möglich.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.08.2021 wurde dem ÖPNV-Aufgabenträger auch die Möglichkeiten eingeräumt, zur neugeschaffenen Verkehrsform des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ Vorgaben zu treffen, wenngleich diese

nicht dem ÖPNV im Sinne des PBefG zuzurechnen ist. So kann der Aufgabenträger für seinen Zuständigkeitsbereich eine Höchstzahl an Fahrzeugen, die im gebündelten Bedarfsverkehr im Einsatz sind, festlegen. Eine solche Höchstzahl wird sich daran orientieren müssen, dass ein ausgewogenes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsformen erhalten bleibt, die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht durch eine Aushöhlung der Verkehrseffizienz beeinträchtigt werden (vergleiche § 13 Absatz 5a PBefG) und hierbei – für den ÖPNV-Aufgabenträger von herausragender Bedeutung – insbesondere die Funktionsfähigkeit des ÖPNV nicht gefährdet wird.

Weiter soll der Aufgabenträger Vorgaben zur Mindestanzahl barrierefreier Fahrzeuge machen. Dabei ist gemäß § 64c des PBefG „ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von fünf Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt“. Zusätzlich muss im Einvernehmen mit dem ÖPNV-Aufgabenträger seitens der Genehmigungsbehörde eine Bündelungsquote festgelegt werden.

Zu vorstehend genannten Bereichen getätigte Vorgaben wären dann bei Beantragungen solcher Verkehre von der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beachten. Im Hinblick auf die Verortung derartiger Festlegungen hat diese eine Aufnahme in den bzw. Niederlegung im RNVP als nicht bzw. noch nicht sinnvoll bewertet, da zum Teil noch Rechtsunsicherheiten bzw. mangelnde rechtliche Durchsetzbarkeit (z.B. in der Frage der Barrierefreiheit) bestünden. Für den Fall von Antragstellungen verweist sie einstweilen auf die Mitwirkungsmöglichkeiten im Rahmen der Beteiligung nach § 14 PBefG.

5.7. Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes

Durch die städtebauliche Weiterentwicklung der Landeshauptstadt Kiel kann es während der Laufzeit dieses RNVP zu der Notwendigkeit der Anpassung des Verkehrsangebotes über die in diesem RNVP absehbaren Maßnahmen hinaus kommen. Dieses betrifft z.B. die heute noch nicht bis ins letzte absehbare Entwicklung neuer Baugebiete für Wohnen und Gewerbe, die Verlegung von Schulstandorten, Sportstätten, Einrichtung längerfristiger Baumaßnahmen im Straßenraum, anderweitig veränderte Nachfrageströme, demographische Entwicklung, Entwicklung von Studierendenzahlen und so weiter.

Um auch bei solchen Ereignissen einen attraktiven ÖPNV sicherstellen zu können, muss der Betreiber des Stadtverkehrs hier in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zeitnah reagieren und das Angebot im Sinne der im RNVP getroffenen Vorgaben zur Verkehrsbedienung anpassen und gegebenenfalls auch ausweiten.

Bei der Erschließung neu hinzukommender Einzugsbereiche gelten die hier im RNVP aufgestellten Standards. Die Vorgaben zur Verkehrsbedienung neuer Gebiete innerhalb der Landeshauptstadt Kiel werden anhand dieser Standards und gegebenenfalls weiterer planerischer Aspekte durch den Aufgabenträger entwickelt, formuliert und mit dem Betreiber des Stadtverkehrs frühestmöglich abgestimmt, damit dieser den Betrieb zeitgerecht umstellen bzw. ausweiten kann.

Auch im Falle der Fortschreibung oder Neuauflage dieses RNVP durch die Landeshauptstadt Kiel hat der Betreiber des Stadtverkehrs Zug um Zug auf die im Rahmen der Fortschreibung oder Neuauflage vorgeschriebenen Anpassungen des Leistungsportfolios oder der Qualitätsmerkmale zu reagieren und diese Vorgaben umzusetzen.

Mit diesem Grundsatz will sich die Landeshauptstadt Kiel die vollständigen Gestaltungsmöglichkeiten nachhaltig erhalten, um den ÖPNV an sich verändernde städtische Strukturen zeitnah anpassen zu können.

5.8. Vorgaben zur Luftreinhaltung, zum Klimaschutz und zur Lärmreduzierung

Die Landeshauptstadt Kiel hat im Jahr 2005 fünf strategische Ziele beschlossen. Eines davon ist, durch eine ökologische Energieversorgung und verbesserte Verkehrsinfrastruktur aktiven Klimaschutz zu betreiben sowie den nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen in der Stadt Kiel zu verbessern (Ziel: „Klimaschutzstadt“).

Hierbei und bei der Umsetzung der konkreteren Klimaschutzziele aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz (Halbierung des Endenergieverbrauches und Reduzierung des Ausstoßes von klimaschädlichen Treibhausgasen im Vergleich zu 1990 um mindestens 95 % bis 2050 in Kiel) sowie der Umsetzung des Masterplans Mobilität (Maßnahme C.3.2: Ausweitung klimaneutraler Fahrzeuge im ÖPNV) muss auch der ÖPNV einen Beitrag leisten. In der Laufzeit des 5. RNVP hat die KVG bereits letztmalig Dieselhybridbusse und dann nachfolgend nur noch rein elektrisch betriebene Busse beschafft. Vorbereitend und parallel wurde hierzu Ladeinfrastruktur an den Endhaltestellen und auf den Betriebshöfen errichtet. Dieser Prozess wird auch in den kommenden Jahren mit der weiter schrittweise fortschreitenden Umrüstung der Linienbusflotte im Stadtverkehr (Bündel Kiel) ein großes Stück dazu beitragen, dass die Luft in der Landeshauptstadt Kiel sauberer wird und der Lärm in der Stadt reduziert wird. Folgende Schritte sind ab der Laufzeit des 6. RNVP vom Betreiber des Stadtverkehrs umzusetzen:

- Ausschließliche Neubeschaffung lokal emissionsfreier Busse (derzeit vollelektrisch).
- Vorbereitend und parallel zur Beschaffung weiterer rein elektrisch betriebener Busse müssen auf den Betriebshöfen und an weiteren Endhaltestellen Ladeinfrastrukturen vom Betreiber des Stadtverkehrs errichtet werden.
- Abstimmung der technischen Konfiguration der zu beschaffenden und einzusetzenden Fahrzeuge auf die Möglichkeiten der (weiteren) Ausstattung von Endhaltestellen und die betrieblichen Einsatzbedingungen.
- Eingehende Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit des Einsatzes von Brennstoffzellen als Range-Extender im Rahmen des Projektes „HyExperts“ der KielRegion.

Die beschriebenen Schritte entsprechen somit einem der strategischen Ziele der Landeshauptstadt Kiel und wurden bereits im Rahmen des 5. RNVP eingeführt und gesondert beschlossen (Drs. 1226/2017). Die entsprechende Maßnahme wird auch in

diesem RNVP (siehe Kapitel 8.3; Maßnahme 3.1) fortgeführt. Dieses hat auch Auswirkungen auf die Vorgaben in Ziffer 14.19 der Tabelle 2.

Ohne den Beitrag aus dem Bereich ÖPNV sind die Klimaschutzziele, wie sie in den oben angegebenen Plänen definiert sind, nicht zu erreichen. Sie sind somit integraler Bestandteil des zukünftigen städtischen ÖPNV-Leistungspaketes geworden. Die Beschlüsse (Drs. 1226/2017) zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel sind am 10.01.2018 im Hauptausschuss und am 18.01.2018 in der Ratsversammlung erfolgt, somit ist das Konzept auch Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung. Für nähere und aktuelle Informationen wird auf den „Zweiten Sachstandsbericht über die Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel und Konzeptfortschreibung 2023-2024 ff.“ (Drs. 0628/2021) und auf die Internetseite <https://e-bus.kvg-kiel.de/> verwiesen.

6. Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die aktuellen und zu erwartenden Struktur- und Infrastrukturdaten betrachtet und mit dem ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel abgeglichen. Der Bestand wird in der Perspektive des 6. RNVP (2023-2027) hinsichtlich einer ausreichenden Verkehrsbedienungs analysiert, wie es im ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein gefordert wird. Im Abgleich mit der Definition der ausreichenden Verkehrsbedienungs in Kiel (Kapitel 5.6) und der Bilanz zum 5. RNVP werden hieraus im Weiteren die planerischen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel (Kapitel 8) formuliert.

6.1. Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

In der Landeshauptstadt Kiel leben ca. 248.000 Menschen. An den Hochschulen der Stadt sind rund 37.000 Studierende immatrikuliert und die Kieler allgemeinbildenden Schulen werden von insgesamt ca. 23.700 Schüler*innen besucht. Hierzu kommen zusätzlich ca. 11.800 Besucher*innen berufsbildender Schulen [11]. Insgesamt leben im betrachteten Gebiet, zu dem neben Kiel die Gemeinden Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen, Schwentinental, Meldsorf, Kronshagen und Strande in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön gehören, knapp 300.000 Menschen [12] (alle Zahlen 2020/2021). In Abbildung 6 bis Abbildung 10 sind alle strukturelevanten Zahlen dargestellt. Die Zahlen sind dem Bericht Kieler Zahlen 2020 [11] entnommen.

Die **Bevölkerungsentwicklung** in der Landeshauptstadt Kiel war bis zum Jahr 2000 rückläufig, danach war ein kontinuierlicher Anstieg bis 2016 zu verzeichnen. Seitdem stagniert die Bevölkerungsentwicklung (Abbildung 6). Dagegen ist die Bevölkerung in den angrenzenden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde weiter beständig gewachsen, so dass von zunehmenden Pendlerströmen auszugehen ist.

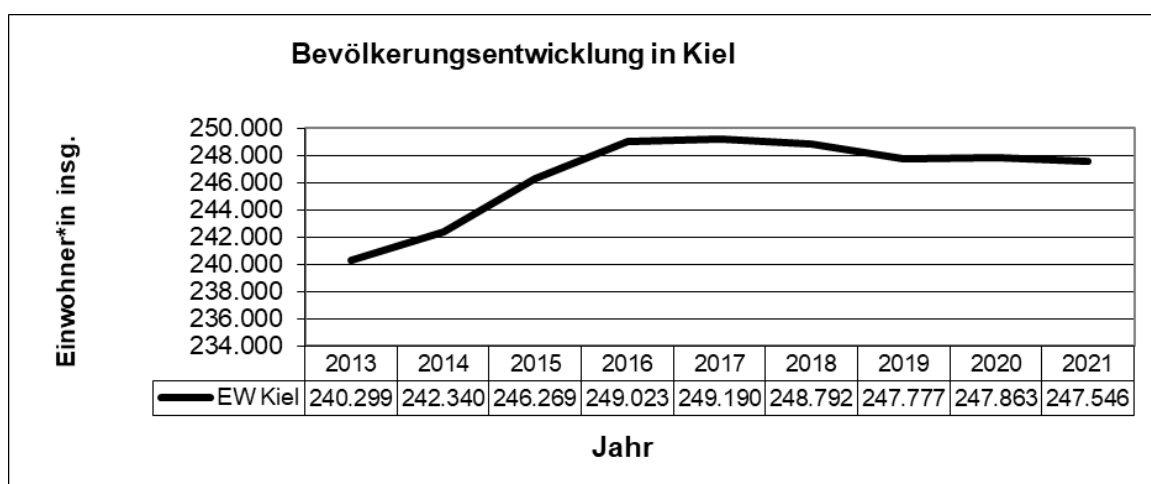


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung in Kiel

Die derzeit vorliegenden Bevölkerungsvorausberechnungen auf Kreisebene (Basisjahr 2014) des Statistikamtes Nord [13] gehen für die Kieler Bevölkerung bis zum Jahr 2030 von einem Zuwachs um 10,3 % aus. In den Kreisen Rendsburg-Eckernförde (-3,5 %) und Plön (-5,7 %) dagegen soll es zu Einwohnerrückgängen kommen. Dieser Trend deckt sich

allerdings nicht mehr mit den vorliegenden neuesten Erkenntnissen der Entwicklung, die gegenläufig ist (siehe [12]), so dass kein eindeutiger Trend ausgemacht werden kann.

Während die Zahl der **Studierenden** in Kiel seit Jahren stetig weiter ansteigt, nehmen die **Schülerzahlen** seit dem Schuljahr 2016/17 zunächst leicht und in den letzten Jahren stärker ab (Abbildung 7). Dieses kann die Situation in der Schüler*innenbeförderung insgesamt etwas entspannen.

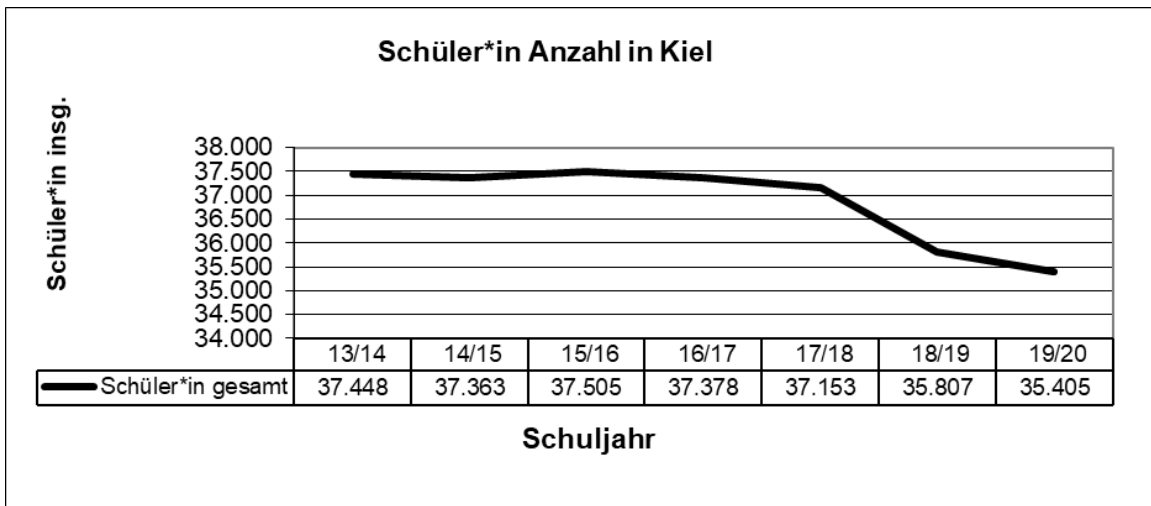


Abbildung 7: Schüler*innen in Kiel

Das Angebot für die Hochschulen ist in den letzten Jahren stetig nach oben angepasst worden und kann derzeit als gut bezeichnet werden (Abbildung 8). Bei weiter steigenden Studierendenzahlen ist hier allerdings mit weiterem Anpassungsbedarf zu rechnen. Die Anlage Karte 7 zeigt anschaulich, dass von den Stadtteilen, die bevorzugt von Studierenden bewohnt werden, gute und meist direkte Busverbindungen zu den Hochschuleinrichtungen bestehen.

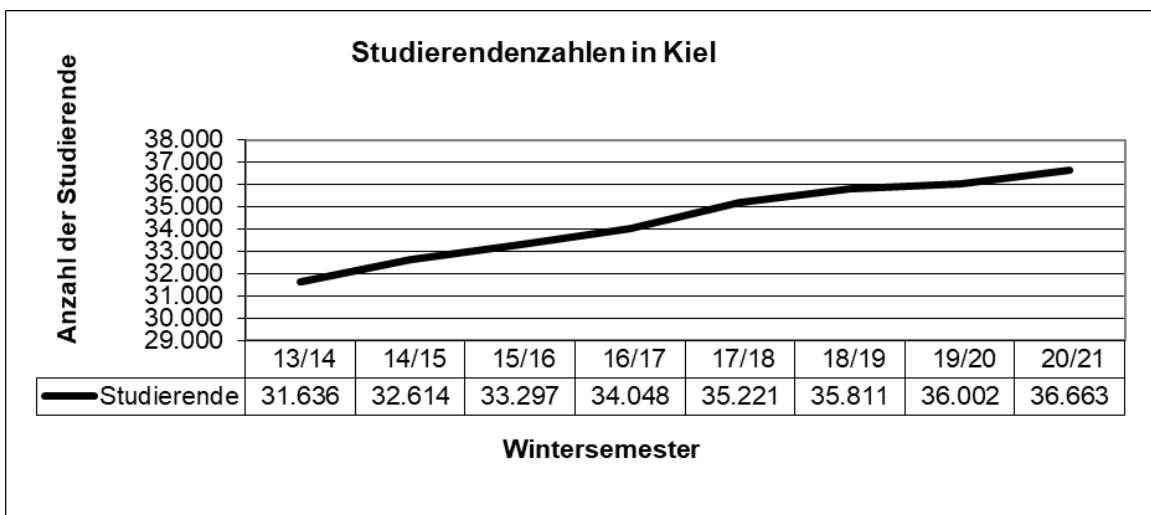


Abbildung 8: Studierende in Kiel

Ein begrüßenswerter planerischer Ansatzpunkt wäre die Verlängerung der VKP-Linie 302 bis in den Bereich der Fachhochschule, um eine Direktverbindung aus dem Bereich

Schwentinental und eine Anbindung an den Bahnhof Raisdorf herzustellen. Dieses wäre vom zuständigen Aufgabenträger Kreis Plön mit der VKP in Abstimmung mit dem Kieler Aufgabenträger umzusetzen.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass Kiel als Landeshauptstadt und eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein ein wichtiges Ziel ist, auch wenn die Zahl der **sozialversicherungspflichtig Beschäftigten** (wohl Corona-bedingt) ab 2019 stagniert (siehe Abbildung 9).

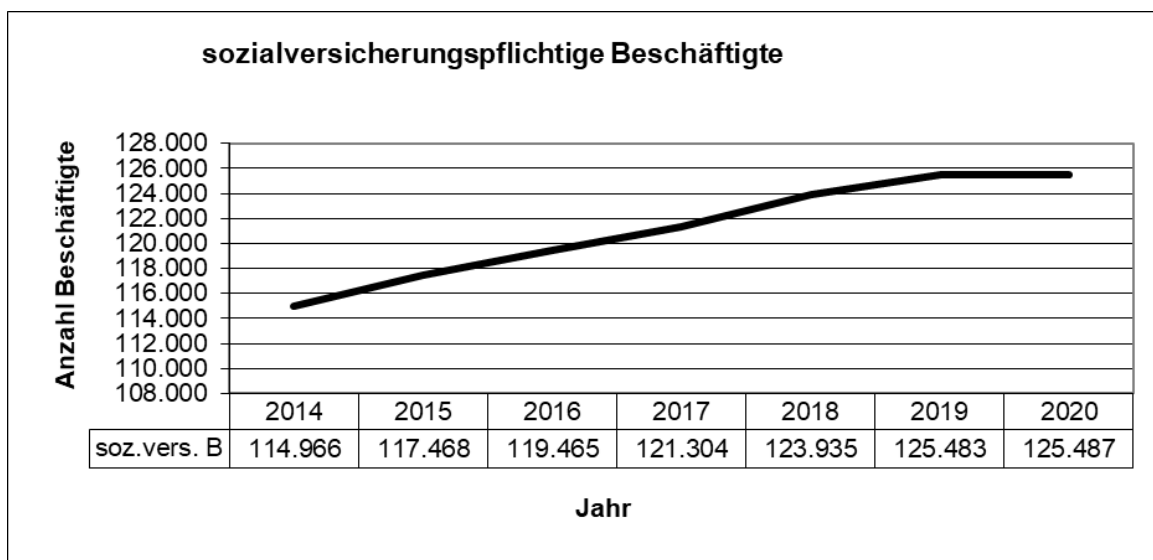


Abbildung 9: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kiel

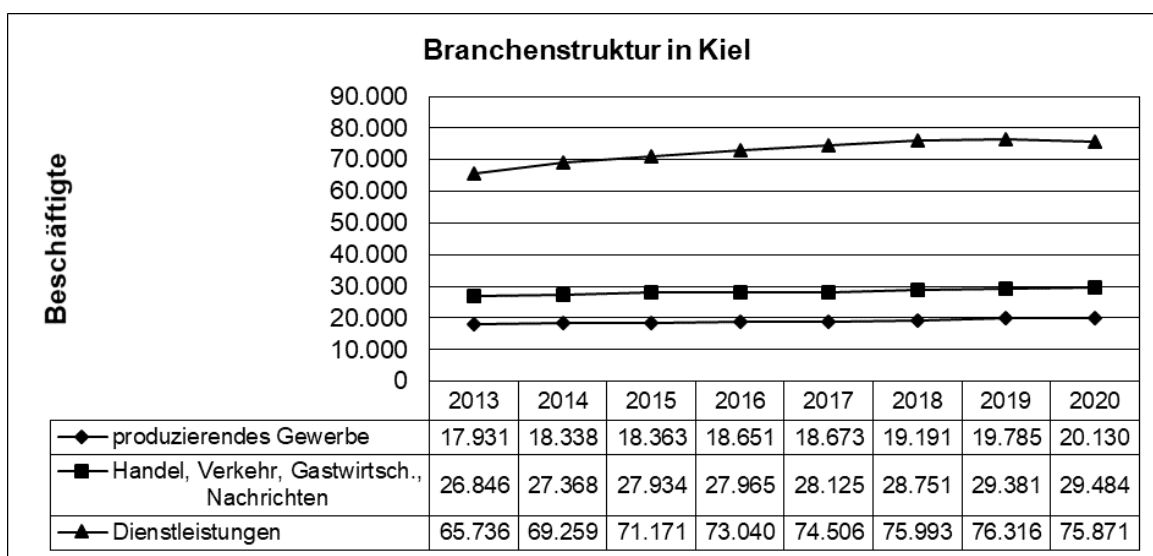


Abbildung 10: Branchenstruktur in Kiel

Durch die Versorgungsfunktionen im Bereich Dienstleistung, Bildung, Wissenschaft und Kultur (siehe auch Abbildung 10) gibt es mit 68.247 Einpendler*innen und 30.757 Auspendler*innen nach wie vor einen hohen Überschuss (+37.490) an Einpendler*innen nach Kiel (siehe Tabelle 5); Daten: [11] und Amt für Schulen der Landeshauptstadt Kiel).

	Einpendler	Auspendler
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2020	61.432	27.913
Schüler an allgemeinbildenden Schulen (2020/2021)	3.064	1615
Schüler an berufsbildenden Schulen (2020/2021)	3.751	1229
Pendler gesamt	68.247	30.757
Pendlersaldo	37.490	

Tabelle 5: Ein- und Auspendler in der Landeshauptstadt Kiel

In den letzten Jahren sind die Zahlen der **Ein- und Auspendler*innen** weiter gestiegen. Wobei das Pendlersaldo stagniert. Es ist festzustellen, dass Kiel eine Einpendlerstadt bleibt und dass die Anzahl an Pendler*innen zunimmt. An diese Entwicklung werden sich auch die Kapazitäten im ÖPNV anpassen müssen. Die aus den Abbildungen abzulesende Entwicklung der Studierenden- und Beschäftigtenzahlen lässt sich in der Nachfrageentwicklung nachvollziehen.

Auffällig ist der von der Corona-Pandemie sehr kurzfristig verursachte Einbruch in den **Fahrgastzahlen** ab 2019 (siehe Abbildung 11 und Abbildung 12), der noch nicht wieder vollständig aufgeholt wurde.

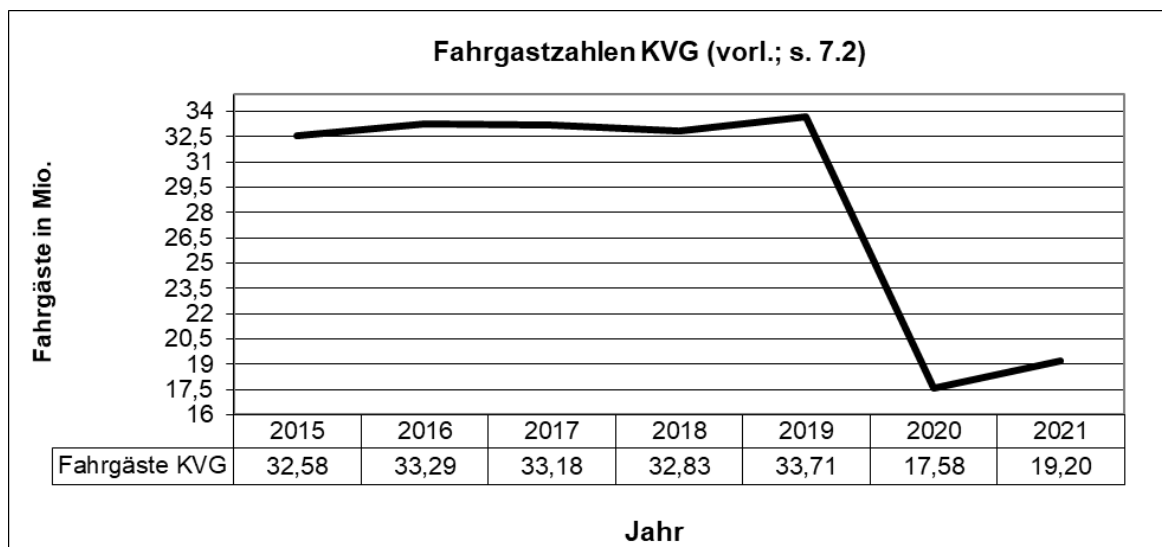


Abbildung 11: Fahrgastzahlen KVG

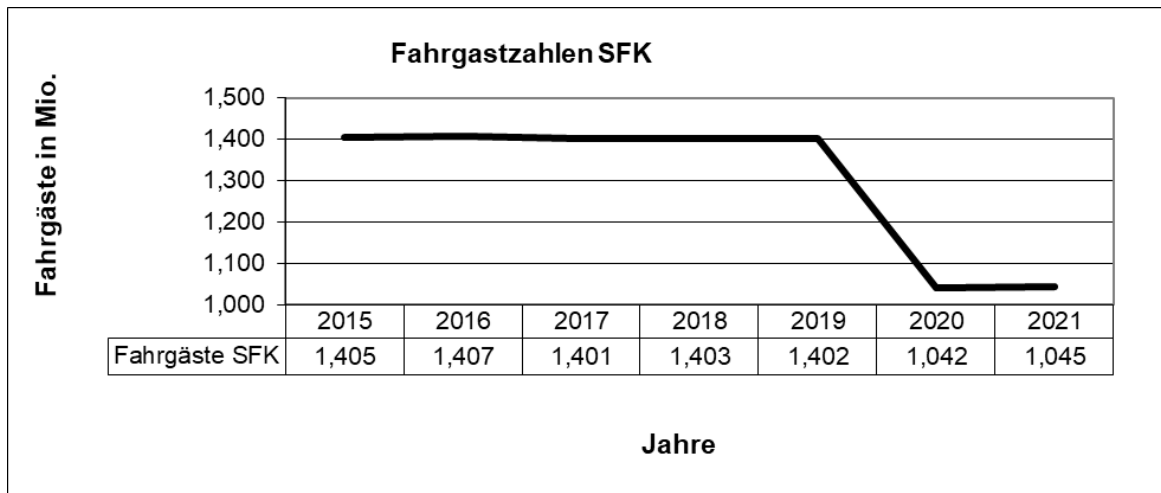


Abbildung 12: Fahrgastzahlen SFK

Kiel hat ein gut ausgebautes, radial auf die Stadt zulaufendes Straßen- und Schienennetz. Entlang der Straßenachsen finden sich auch Schwerpunkte der Besiedlung sowohl mit Wohn- als auch mit gewerblicher Bebauung, während dies bei den Schienenachsen eher selten der Fall ist. Große Gewerbegebiete haben sich allerdings auch autoorientiert abseits der ÖPNV-Achsen auf der sogenannten grünen Wiese angesiedelt, so dass das eigene Kraftfahrzeug einen hohen Stellenwert besitzt und der **Bestand an Kraftfahrzeugen** in den letzten Jahren weiter kontinuierlich gestiegen ist (siehe Abbildung 13). Eine geringe Rolle könnte hierbei auch die Pandemie gespielt haben.

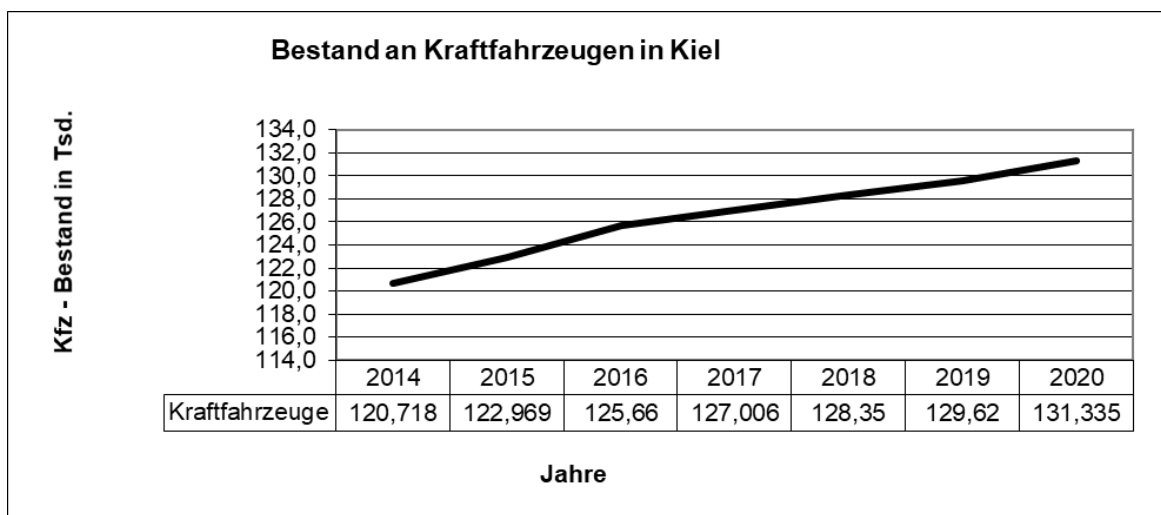


Abbildung 13: Kraftfahrzeugbestand in Kiel

Dem allgemeinen Corona-Trend folgend sind auch die **Gästepzahlen** in Kiel (siehe Abbildung 14) zurückgegangen. Diese Entwicklung wird jedoch nicht als nachhaltig angesehen, so dass hier angebotsseitig nicht reagiert werden muss.

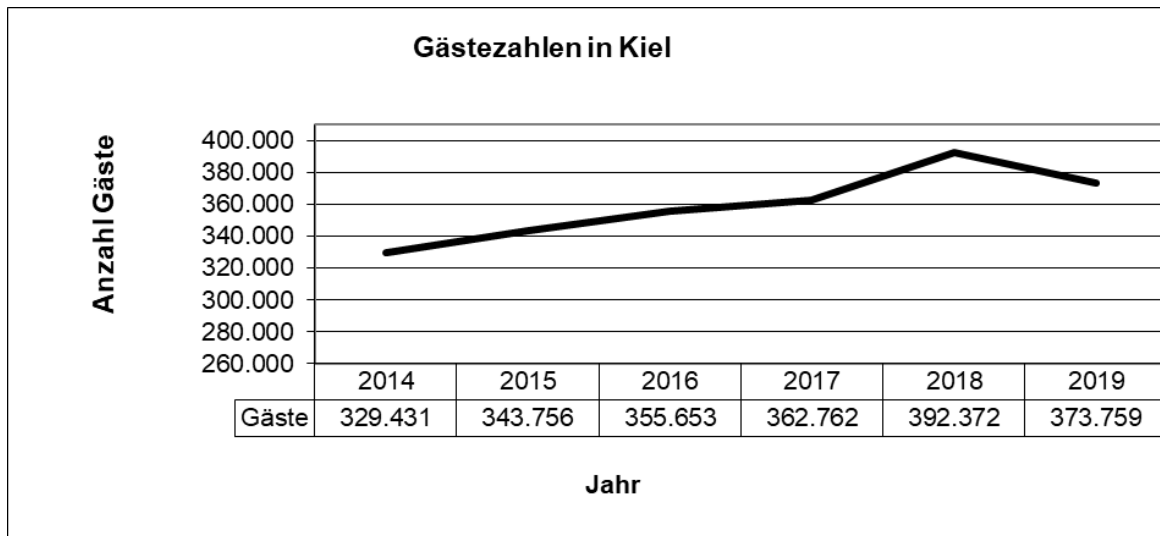


Abbildung 14: Gästezahlen in Kiel

Die Anlage Karte 4 gibt einen Überblick über das Untersuchungsgebiet Landeshauptstadt Kiel. Die Anlagen Karten 6, 7 und 8 geben außerdem andere ÖPNV-relevanten Ziele und Zahlen wie z.B. die Lage von Bildungseinrichtungen, Wohnungsbaugebieten, Schulen, Gewerbeeinrichtungen und ihre Lage zum Busliniennetz wieder. Wesentliche Veränderungen im Bestand und in den Planungen gegenüber den letzten Jahren sind nicht zu erkennen. Einzig mit der Ansiedlung von Möbel Höffner im Bereich Westring (siehe Anlage Karte 6) ist ein größerer Einzelhandelsstandort (Möbel) hinzugekommen, der jedoch bisher gut durch den vorhandenen ÖPNV erschlossen ist. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel [14] aus dem Jahr 2000 wird der Schwerpunkt auf die Innenentwicklung gelegt. Es spiegelt sich die Absicht wider, Gewerbe- und Konversionsbrachen zu nutzen.

In den Jahren 2023 bis 2027 stehen voraussichtlich Flächen für etwa 6.000 Wohneinheiten (WE) zur Verfügung. Da es sich um Flächenpotentiale handelt, können konkrete Planungen für diesen Zeitraum nicht genauer benannt werden. Alle Flächen mit größeren - ÖPNV relevanten - Wohnbaupotentialen sind mit einer Ausnahme bereits durch den ÖPNV erschlossen (siehe Anlage Karte 5). Dieses gilt insbesondere für die innenstadtnahen Flächen wie z.B. in Gaarden oder die Uni-nahen Standorte. Die Ausnahme bildet die Erweiterung von Neumeimersdorf, das als Wohnstandort noch weiter anwachsen wird. Nach den Erweiterungen in der Laufzeit der vorherigen RNVP wurde das ÖPNV-Angebot in dem Bereich stetig und angebotsorientiert angepasst. Vor der Entwicklung weiterer Siedlungsflächen muss allerdings zunächst der Ausbau des Bustorfer Wegs erfolgen. Hierzu und zu den weiteren Erfordernissen für eine Bedienung der neuen Siedlungsflächen wurden bereits Planungen aufgenommen und das Maßnahmenpaket Kieler Süden entwickelt (siehe Kapitel 8.1). Weitere große Flächenpotentiale für Gewerbe- und Wohnflächen sind frühestens gegen Ende dieses 6. RNVP bzw. für den 7. RNVP auf dem ehemaligen MFG5-Gelände in Holtenau zu erwarten. Perspektivisch wird es bei diesen großen Baugebieten zu ÖPNV-Ausweitungen –bzw. größeren Anpassungen kommen müssen, da eine zusätzliche Erschließung durch den ÖPNV notwendig werden wird. Die

spezifischen Belange des ÖPNV werden bereits heute in der Gesamtplanung berücksichtigt. So gibt es zur städtebaulichen Integration des neuen Stadtteils bereits konkrete Überlegungen zu einer Erschließung über die Strandstraße im Zusammenhang mit einer verbesserten ÖPNV-Erschließung für den Stadtteil Holtenau.

Für die zukünftige Ansiedlung von Gewerbebetrieben sind in der Perspektive des 6. RNVP keine Flächen vorgesehen, die nicht bereits durch den ÖPNV versorgt werden (siehe Anlage Karte 6). Eine Anpassung des Angebotes ist bei entsprechenden Realisierungen bzw. der Feststellung der Nutzungsart jeweils im Einzelfall zu prüfen. Das interkommunale Gewerbegebiet in Melsdorf wird mittlerweile über den Regionalbahnhof in Melsdorf erschlossen, womit die Anbindung an Kiel grundsätzlich gewährleistet wird. Eine darüber hinaus gehende Anbindung mit einer zusätzlichen Buslinie müsste mit dem zuständigen Aufgabenträger abgestimmt werden und könnte im Zuge der Errichtung von Ladeinfrastruktur in dem Bereich möglich oder auch erforderlich werden. Das sich neu entwickelnde und öffnende Gewerbegebiet StrandOrt in Friedrichsort soll zukünftig auch mit ÖPNV erschlossen werden. Gleichzeitig wird so eine fußläufige Bedienung des Falckensteiner Strandes am Deichweg ermöglicht. Hierzu gibt es im Maßnahmenpaket Kieler Norden (siehe Kapitel 8.1) bereits konkrete Planungen und planerische Maßnahmen.

Ein wichtiges Standbein ist der ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel auch für die Beförderung der zahlreichen Touristen der Region vor allem in den Sommermonaten. Ein großer Teil wird über die Fördeschiffahrt abgewickelt. Jedoch nutzen viele Fahrgäste, vor allem aus dem Nahbereich und auch Erholungssuchende aus Kiel selbst, den Linienbus. Bei sehr gutem Wetter kann die Nachfrage vor allem mit Blick auf die Strände dabei das Angebot punktuell übersteigen. Diesem wird mit zusätzlichen Strandlinien und Fahrradfähren begegnet. Ein Ausbau der Fördeschiffahrt in Richtung Vertaktung und Vereinheitlichung des Fahrplans im Jahresverlauf wird planerisch angestrebt. In diesem Zusammenhang wäre auch dann eine Anpassung/Vertaktung der landseitigen ÖPNV-Angebote anzustreben.

Für den öffentlichen Verkehr ist die Landeshauptstadt Kiel ein Verkehrsknotenpunkt. Vom Hauptbahnhof bestehen Nahverkehrsverbindungen zu allen wichtigen Orten im Land sowie mehrmals am Tag umsteigefreie Fernverkehrsverbindungen über Hamburg hinaus zu vielen Großstädten in Deutschland und dem benachbarten europäischen Ausland. Die Qualität und das Fahrplanangebot im SPNV wurden in den letzten Jahren vor allem in Richtung Hamburg kontinuierlich verbessert. Zudem ist die Einbindung Kiels in den Integralen Taktfahrplan (ITF) und damit die Einführung des Taktknotens in Kiel Hbf. zur vollen und zur halben Stunde angeschlossen. Landesweit gilt der SH-Tarif, der im Nahverkehr ein Umsteigen zwischen Bus, Bahn und Schiff auch im gesamten Land und in Hamburg erleichtert.

Der Flughafen Kiel spielt im Linienverkehr derzeit keine Rolle. Im Fährverkehr bestehen tägliche Passagier- und Frachtfährverbindungen nach Oslo, Göteborg und Klaipeda. Daneben bestehen Frachtfährverbindungen in weitere Hafenstädte. Zusätzlich hat sich der Kieler Hafen als eine der deutschen Abfertigungsdestinationen für Kreuzfahrtschiffe etabliert. Nach den mehr als zwei Mio. Passagiere (ohne SFK) im Jahr 2016 wurden im

Jahr 2020 pandemiebedingt nur ca. 922.000 Passagiere (ohne SFK) im Seehafen Kiel abgefertigt.

6.2. Vorhandenes städtisches ÖPNV-Angebot

6.2.1. ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Kiel

Der öffentliche Personennahverkehr in Kiel wird von insgesamt fünf Verkehrsunternehmen betrieben:

KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG)

Werftstraße 233-243, 24143 Kiel

Tel.: 0431/22 03-22 03; Internet: <http://www.kvg-kiel.de>

DB Regio Bus Nord / Autokraft GmbH (AK)

Sachsenfeld 4, 20097 Hamburg / Bunsenstraße 2, 24145 Kiel

Tel.: 0431/38 67 10 24; Internet: <http://www.dbregiotbus-nord.de>

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP)

Diedrichstraße 5, 24143 Kiel

Tel.: 0431/70 58-0; Internet: <http://www.vkp.de>

Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH – SFK (SFK)

Kaistraße 51, 24114 Kiel

Tel.: 0431/594-12 66; Internet: <http://www.sfk-kiel.de>

DB Regio Schleswig-Holstein

Alte Lübecker Chaussee 15, 24114 Kiel

Tel.: 0431/53 44 05 00; Internet: <http://www.regional.bahn.de/regionen/schleswig-holstein>

Alle oben aufgezählten Unternehmen sind Teil des SH-Tarifs, dessen gemeinschaftlicher Betrieb und Weiterentwicklung durch die NSH koordiniert wird:

NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH)

Hamburger Chaussee 10, 24114 Kiel

Tel.: 0431/666-750; Internet: <http://www.n-sh.de>

Für die Kanalfähre Holtenau – Wik ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal verantwortlich. Diese Verbindung ist kostenlos und somit nicht in die Tarifkooperationen der Verkehrsunternehmen eingebunden:

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal

Schleuseninsel 2, 24159 Kiel

Tel.: 0431/36 03-0; Internet: <http://www.wsa-nord-ostsee-kanal.wsv.de/>

6.2.2. Linienangebot

Das Buslinienetz der Landeshauptstadt Kiel (siehe Anlagen Karten 1, 2 und 3) ist eng verwoben mit dem Umland. Viele von der KVG bediente Linien erstrecken sich über die Stadtgrenzen hinweg in die benachbarten Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön, um die

Fahrgäste aus dem Einzugsbereich der Landeshauptstadt schnell und einfach zu befördern. Insgesamt leistet die KVG derzeit ca. 11,7 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) im Jahr.

Die KVG bedient im Alltagsverkehr 27 Buslinien. Darunter sind fünf Tangentiallinien mit Ortsbuscharakter, 20 Durchmesser-Stadtbushlinien und zwei Durchmesser-Stadt-Regionallinien. Hinzu kommen zwei Schnellbuslinien und zwei saisonale Schnellbuslinien im Strandverkehr. In der Laufzeit des vorhergehenden RNVP wurde das Nachtnetz deutlich ausgeweitet, so dass nun zusätzlich zu den oben aufgezählten Tageslinien neun Nachtlinien der KVG verkehren, deren Linienführung weitestgehend an die Tageslinienführung angelehnt ist (Anlage Karte 2). Bis auf die Tangentiallinien bedienen alle Linien der KVG den Hauptbahnhof als zentralen Umsteigeknoten. Der benachbarte ZOB der Landeshauptstadt Kiel wird von zahlreichen weiteren regionalen Überlandlinien der Autokraft und VKP angefahren. Der Fernlinienverkehr wird mangels ausreichendem Platz im ZOB hauptsächlich am Busparkplatz in der Kaistraße unterhalb der Gablenzbrücke abgewickelt.

Derzeit wird der städtische Verkehr zu überwiegenden Teilen von der KVG durchgeführt, während im auf Kiel bezogenen Stadtregionalverkehr die Leistung überwiegend von der Autokraft und der VKP betrieben wird. (siehe Anlage T1)

Auf der Förde führt die SFK mit zwei Linien öffentlichen Personenverkehr durch. Ergänzt wird das Angebot zu Wasser durch die Kanalfähre Holtenau-Wik vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal.

Mit der Bahn ist Kiel über vier Kursbuchstrecken erreichbar. Neben den Fernverkehrsangeboten von Kiel über Hamburg hinaus gibt es zwei Mal in der Stunde Nahverkehrsangebote als Regionalexpress bzw. Regionalbahn nach Hamburg Hbf. (über Neumünster), Lübeck, Eckernförde (stündlich weiter nach Flensburg) und Rendsburg (stündlich weiter nach Husum) und stündlich nach Kiel-Oppendorf. Die Bahnverkehre werden von der DB Regio Schleswig-Holstein im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein betrieben. Außer dem Kieler Hauptbahnhof werden durch die vorgenannten Bahnstrecken die Kieler Stationen Suchsdorf, Kiel-Hassee CITTI-PARK, Kiel-Russee, Kiel Schulen am Langsee, Kiel-Oppendorf, Kiel-Ellerbek und Kiel-Elmschenshagen bedient.

6.2.3. Erschließungs- und Bedienungsqualität

Die Landeshauptstadt Kiel hat in den vergangenen Jahren eine gleichbleibend hohe Erschließungsqualität und eine deutlich steigende Angebotsqualität im ÖPNV vorzuweisen. Die in der Laufzeit des 5. RNVP umgesetzten Maßnahmen haben den Fahrplan deutlich attraktiver gemacht.

Die Länge aller von der KVG bedienten Linien beträgt im Tages- und Spätverkehr 480 km. Diese Zahl ist gegenüber dem 5. RNVP (549 km) deutlich abgefallen. Ursache ist die Abgabe von Linien und Linienästen außerhalb von Kiel an den Regionalverkehr. Dort haben neue Vergaben ebenfalls zu neuen Bedienungskonzepten mit Leistungsausweitungen geführt. Hinzu kommen noch 158 km Nachtliniennetz (5. RNVP: 97 km) und 54 km für die saisonalen Strandlinien (gleichbleibend).

Der mittlere Haltestellenabstand (bezogen auf alle von der KVG bedienten Linien und Haltestellen, auch die im Umland) beträgt 519 m. Innerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt Kiel beträgt der Haltestellenabstand im Mittel 503 m. Wichtiger als der Haltestellenabstand ist die Erschließungsqualität. Zugrunde gelegt sind die Standards aus den deutschlandweiten Schriften des Verbands der deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) [15]. Von einer guten Erschließung ist auszugehen, wenn alle bebauten Flächen in geschlossenen Siedlungsbereichen innerhalb eines Einzugsradius von 300 Metern (das entspricht ca. fünf Minuten Fußweg) um die Haltestelle liegen. Auf der Anlage Karte 9 ist zu erkennen, dass es trotz Verbesserungen immer noch Erschließungslücken gibt (Wik-Flensburger Straße, Wik-Dresdener Straße, Düsternbrook-Caprivistraße, Holtenu-Strandstraße, Schilksee-Seekante). In der Hauptsache ergeben sie sich aus abseitigen Lagen und/oder sehr engen Straßenverhältnissen, die eine Erschließung mit dem ÖPNV praktisch unmöglich machen. Andere sind durch den Bau neuer Wohngebiete entstanden, die aus verschiedenen Gründen (noch) nicht mit dem ÖPNV erschlossen werden können.

Die Wohngebiete beiderseits der B404 in Gaarden-Süd („Grünes Herz“) werden aufgrund der sehr beengten Straßenverhältnisse vom ÖPNV vor allem über die Haltestelle Spolertstraße erschlossen. Bei weiterem Ausbau der B404 zur A21 könnte dieser Haltestellenstandort zur Disposition stehen. Hier könnte sich zukünftig ergänzend eine Bedienung mit flexiblen Bedienformen anbieten. Dieses wäre vorab zu prüfen.

Das Erholungsgebiet Falckensteiner Strand wird zur Strandsaison (Osterferien bis Herbstferien) dauerhaft und verlässlich mit einem Schnellbus an die Innenstadt und an Friedrichsort angebunden.

Der Vergleich zwischen Soll und Ist ergibt, dass das Taktangebot in Kiel zur Hauptverkehrszeit insgesamt mehr als ausreichend ist. Nach der Umsetzung der Maßnahmen aus dem 5. RNVP liegt nur noch das Angebot in Opendorf zur Normalverkehrszeit an der unteren Grenze. Speziell in der Spätverkehrszeit werden Opendorf, Schlüsbek und zum Teil auch Wellsee noch relativ selten bedient. Dieses ist allerdings auch einer zu den Zeiten deutlich abgeflachten Nachfrage in relativ dünn besiedelten Außenbereichen geschuldet.

Folgende Haltestellen werden im Spätverkehr nicht bedient: Bachweg, Kölenberg, CITTI-PARK, Schützenwall/Boiestraße, Wittland, Daimlerstraße, Schulzentrum Elmschenhagen, Eichhof, Selenter Straße, Ellerbeker Schule und Melsdorfer Feldweg. Die aufgeführten Haltestellen befinden sich jedoch hauptsächlich in Gebieten, in denen im Spätverkehr naturgemäß nur eine sehr geringe Fahrgastnachfrage herrscht (z.B. Gewerbegebiete, Schulen, Friedhöfe) oder liegen in fußläufiger Entfernung von Haltestellen, welche auch im Spätverkehr bedient werden. Die Anzahl dieser Haltestellen konnte durch die Fahrplanmaßnahmen des 5. RNVP (vor allem Ausweitung Linie 91) stark reduziert werden.

Auch die Ortsteile Hammer, Kroog-Zeppelinring, Wellsee-Goerdelerring und Krummbogen werden im Spätverkehr nicht mit dem Linienverkehr bedient. Die Nachfrage ist in diesen Gebieten allerdings insgesamt sehr gering bzw. es bestehen alternative Linienangebote in zumutbarer Entfernung. In Bezug auf den Bereich Krummbogen wurde das Angebot bereits stark ausgebaut, so dass nun bis 21.00 Uhr Busse in dem Bereich verkehren.

Das neue Nachtbusnetz bietet mindestens stündliche Verbindungen in (fast) alle Stadtteile. Auf den Hauptachsen (obere Eckernförder Straße, Hbf. – untere Feldstraße, Holtenauer Straße – Hbf. – Werftstraße, östlicher Skandynaviendamm, Wilhelmplatz – Exerzierplatz, Hbf. – Ringstraße – Kirchhofallee, Hbf. – Alte Lübecker Chaussee und in Elmschenhagen, Teplitzer Allee) werden sogar zwei Abfahrten in der Stunde angeboten. Somit wird in weiten Teilen der Stadt rund um die Uhr und an allen Tagen ein durchgehendes ÖPNV-Angebot mit mindestens ein bis zwei Abfahrten in der Stunde angeboten.

6.2.4. Verbindungsqualität

Kriterien zur Beschreibung der Verbindungsqualität sind die Fahrzeit, die notwendigen Umsteigevorgänge sowie die Umsteigezeiten.

Fast alle Kieler Stadtteile sind ohne Umsteigen an die Innenstadt angebunden. Lediglich Hammer, Oppendorf, Teile von Wellsee und Kroog und der Bereich um den Wehdenweg in Wellingdorf sind auch aufgrund der relativ geringen Nachfrage oder der beengten Straßenverhältnisse mit Ortsbussen (ohne Direktverbindung in die Innenstadt und zum Teil mit Kleinbussen bedient) erschlossen. Aus diesen Bereichen bestehen aber gute Umsteigebeziehungen ins Zentrum.

Für weiter entfernt liegende Stadtteile wie Friedrichsort oder Dietrichsdorf ergeben sich Fahrzeiten in die Innenstadt, die um die 30 Minuten liegen. Schilksee, als am weitesten vom Zentrum (Haltestelle Hbf) entfernter Stadtteil von Kiel, ist in einer Fahrzeit von 45 Minuten erreichbar; mit der Schnellbus-Linie 30S benötigt man 31 Minuten. Gleiches gilt für einige Gemeinden, die nicht mehr zum Kieler Stadtgebiet gehören, aber starke Pendlerbeziehungen in die Kieler Innenstadt aufweisen. Dazu gehören Heikendorf und Laboe mit Fahrzeiten von 30 bis 45 Minuten.

Entsprechend VDV-Richtlinie sollte die Fahrzeit aus jedem Stadtteil ins Zentrum nicht mehr als 40 Minuten betragen. Größere Stadtteilzentren sollten innerhalb von 30 Minuten mit der Innenstadt verbunden sein. In Kiel werden diese Werte weitgehend eingehalten. Lediglich die Fahrzeiten aus den nördlichen Stadtteilen Schilksee und Friedrichsort betragen teilweise mehr als 40 Minuten. Insbesondere gilt dies für die Spätverkehrszeiten und Wochenenden, wenn einige Direktverbindungen (z.B. Linie 30S) nicht in Betrieb sind (siehe Anlage Karte 10). Hier sollen mit dem Maßnahmenpaket Kieler Norden (siehe Kapitel 8.1 deutliche Verbesserungen erreicht werden. In den äußeren westlichen, südlichen und östlichen Bereichen fällt auf, dass die Fahrzeit nur dort mehr als 30 Minuten beträgt, wo die Ortsteile aufgrund der Straßenverhältnisse nur mit Kleinbussen im Anschlussverkehr befahren werden können. Dieses ist naturgemäß nur schwer zu optimieren.

Auch aufgrund der einschneidenden Lage der Kieler Förde bestehen ergänzende tangentielle Ortsbuslinien, die benachbarte Stadtteile auf kurzem Wege miteinander verbinden (Linien 2, 5, 6, 8, und 9) nur im Westen, Süden und Osten der Stadt (siehe auch Anlage Karte 1). Im Norden werden tangentielle Verkehrsbedürfnisse teilweise durch das ÖPNV-Angebot der SFK (Linie F1) abgedeckt, das in dieser Hinsicht ausgebaut werden soll (siehe Kapitel 8.3).

Für die ohnehin schon relativ schnell erreichbaren Stadtteile Suchsdorf, Hassee, Ellerbek und Elmschenhagen bestehen von den Bahnhöfen alternative, noch schnellere Angebote zum Hauptbahnhof mit der Bahn. Jedoch sind die erwähnten vier Bahnhöfe aus verschiedenen Gründen nicht zentral in den jeweiligen Stadtteilen gelegen und können den Busverkehr somit nur punktuell ergänzen. Beispielsweise bestehen von Suchsdorf tangentielle Verbindungen mit der Bahn nach Kronshagen und Hassee. Bei der Umstellung auf beschleunigungsstärkere Züge wäre eine Verdichtung dieser tangentialen Verkehre auf einen 30-Minuten-Takt wünschenswert. Der Bahnhof Opendorf verbessert die Anbindung dort erheblich, da er nun ergänzend zur Linie 2 eine Direktverbindung in die Innenstadt und eine Tangentialverbindung nach Ellerbek bietet. Der Bahnhof Russee liegt relativ dicht an der Bebauung und ergänzt das Busangebot somit gut.

6.2.5. Verknüpfungspunkte/Umsteigepunkte

Bedingt durch das relativ gute Fahrtenangebot in den Hauptverkehrszeiten ist ein Umsteigen wegen der Häufigkeit der Verbindungen an den zentralen Verknüpfungspunkten gut möglich. Während der Schwachverkehrszeiten, wenn das Fahrtenangebot ausgedünnt ist, wird an der Haltestelle Hauptbahnhof in Kiel mindestens alle 60, in der Regel aber alle 30 Minuten je Linie ein Anschlussverkehr mit den Buslinien gefahren. Dabei ermöglicht eine Haltestellenaufenthaltszeit von fünf Minuten ein gesichertes Umsteigen zwischen den Linien. Durch die Fahrplanausweitungen in der Laufzeit des 5. RNVP können nun im Schwachverkehr Umstiege von den Minuten 00 auf 05, 15 auf 20, 30 auf 35 und 45 auf 50 angeboten werden, wobei zu allen vier Knotenzeiten Angebote in nahezu alle Hauptrichtungen verkehren.

In unmittelbarer Nähe zur Haupthaltestelle Hauptbahnhof liegt der ZOB, der nach dem Neubau wieder dem regionalen ÖPNV zur Verfügung steht. In der Anlage Karte 11 sind weitere Verknüpfungspunkte Bus/Bus dargestellt. Hier finden aber nur zufällige, bzw. vereinzelt vorgesehene Verknüpfungen statt.

Es finden Verknüpfungen mit der Bahn am Hauptbahnhof aber auch an den Stationen Suchsdorf und Kiel-Russee (auch in Richtung Mettenhof) sowie in den Gemeinden Melsdorf und Kronshagen statt. Der Bahnhof Kiel-Hassee CITTI-PARK ist aufgrund seiner relativ abseitigen Lage zum Straßennetz und wegen seiner Nähe zur Innenstadt nicht direkt mit dem Busverkehr verknüpft. Der Standort für den Bahnhof Kiel-Elmschenhagen wurde aus rein betrieblichen Überlegungen festgelegt. Die direkte Lage an einem von der Linie 34 zu befahrenen Bahnübergang in Kurvenlage und die aus dem Kreuzungsbahnhof resultierenden relativ langen Schrankenschließzeiten erschweren eine vernünftige Verknüpfung mit der Buslinie. Grundsätzlich werden an allen Haltepunkten des SPNV Bushaltestellen eingerichtet, damit hier – soweit planerisch sinnvoll und betrieblich möglich – eine Verknüpfung zwischen Bahn und Bus hergestellt werden kann. So wurden alle Bushaltestellen der ehemaligen Haltestelle Stadtrat-Hahn-Park im Bereich des neu eröffneten Bahnhofpunkts Ellerbek neu und barrierefrei als Haltestelle Bahnhof Ellerbek zusammengefasst. Am neu eröffneten Bahnhofpunkt Opendorf ist eine neue barrierefreie Bushaltestelle parallel zum Bahnsteig und mit Mobilitätsstation entstanden. Perspektivisch kann die Linie 2 vor dem Hintergrund der Verlängerung der Bahnstrecke in

die Probstei auch die Anbindung der Fachhochschule an den Haltepunkt Oppendorf herstellen (siehe Maßnahmenkonzept Kapitel 8). Im Zuge der Verlängerung der Bahnstrecke wären zudem Veränderungen auf den 200er Linien der VKP vorzunehmen. Hierbei wäre zu beachten, dass die Planungen für das HÖV-System vorsehen, diese regionalen Verkehre komplett über den Ostring zu führen, da die Werftstraße dem HÖV-System vorbehalten wäre.

An den Terminals der Fährlinien bzw. Kreuzfahrer (Schwedenkai, Norwegenkai, Ostseekai) besteht wie am Flughafen in Holtenau die Möglichkeit, direkt in den Linienbus umzusteigen.

Das Umsteigen zwischen Bus und Bahn am Hauptbahnhof konnte durch vier Knotenzeiten im Busverkehr (siehe oben) und das neue Nachtbuskonzept weiter verbessert werden. Grundsätzlich musste festgestellt werden, dass sich Bus- und Bahnanschlüsse aufgrund der relativ langen Umsteigewege nicht für alle Fahrgäste in einem fünfminütigen Zeitfenster realisieren lassen, so dass mit dem heutigen Konzept ein sinnvoller Kompromiss gefunden wurde.

Umsteigemöglichkeiten zwischen Linienbus und Fördeschiffahrt bestehen an den Anlegestellen Bahnhof, Reventloubücke, Seegarten, Bellevue, Friedrichsort, Laboe, Strande, Dietrichsdorf und Wellingdorf. Bis auf die abgestimmten Fahrpläne der Linien 50/51 (morgens) und 41/42 sowie der Schwentinelinie F2 sind Umsteigemöglichkeiten aber eher zufällig zu nutzen, da der getaktete Buslinienverkehr nicht mit den ungetakteten Fahrplänen der Fähren auf der Linie F1 durchgängig übereinstimmen kann. Hier wird erst eine vertaktete F1 bessere Möglichkeiten schaffen; dieses ist im Maßnahmenkonzept in Kapitel 8.3 vorgesehen. An der Reventloubücke und am Anleger Dietrichsdorf wurden neue Mobilitätsstationen errichtet, die mit ihren Fahrradabstellmöglichkeiten das Umsteigen zwischen Rad und Schifffahrt deutlich verbessern.

Neben der Verknüpfung innerhalb des ÖPNV besteht an zahlreichen Punkten auch die Möglichkeit, P&R und B&R zu nutzen. Die Anlage K11 enthält alle Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zusätzlich werden kontinuierlich alle Bushaltestellen mit Fahrradbügeln ausgerüstet. Mit dem „Umsteiger“ direkt am Hauptbahnhof steht darüber hinaus eine professionelle Fahrradstation (Unterbringung, Verleih und Reparatur von Fahrrädern) mit über 620 Plätzen zur Verfügung. Im Konzept des Umsteigers sind weitere Angebote zum Umweltverbund vorgesehen; die Räumlichkeiten stehen allen Anbietern des Umweltverbundes zur Verfügung. Sukzessive etabliert die Landeshauptstadt Kiel ein System von weiteren kleineren Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und wichtigen Endhalttestellen weiter, die die verschiedenen Angebote des Umweltverbundes öffentlichkeitswirksam und nutzerfreundlich an geeigneten und exponierten Orten ermöglicht.

Raum für K&R (Kiss&Ride) gibt es am Kieler Hauptbahnhof an der Kaisertreppe.

6.3. Schifffahrt

Zusätzlich zum Landverkehr mit Bussen wird in Kiel öffentlicher Personennahverkehr auf der Förde und über den Nord-Ostsee-Kanal angeboten. Alle Fährlinien sind in den SH-Tarif integriert.

Die SFK betreibt auf der Förde zwei Schiffslinien – die Förde-Fährlinie F1 und die Schwentinelinie F2. Das Fahrtenangebot und der Linienweg der F1 war bisher stark abhängig von der Jahreszeit, weil diese Fährlinie neben dem Berufs- und Ausbildungsverkehr vor allem im Sommer eine starke Funktion für den Freizeitverkehr hat.

Im Winter wird bisher bedarfsgerecht nur montags bis freitags das sogenannte Norddreieck zwischen den Anlegern Laboe, Möltenort und Friedrichsort unter geringfügiger finanzieller Beteiligung des Kreises Plön bedient. Diese Situation ist gerade im Wandel begriffen. Die Landeshauptstadt Kiel und der Kreis Plön haben sich auf eine Vereinbarung geeinigt, wonach der Kreis sich an ganzjährigen Querverkehren finanziell beteiligt. Hierzu werden derzeit Konzepte von den Beteiligten (Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, SFK) erarbeitet und abgestimmt. Jegliche Ausweitung der SFK-Verkehre ist immer unter dem Vorbehalt ausreichender Personalgewinnung und des limitierten vorhandenen Schiffsparks zu sehen. Die Strecke und die Anleger sind der Anlage Karte 1 und die geplanten Maßnahmen dem Kapitel 8.3 bzw. der Anlage T3 zu entnehmen.

Die Schwentinelinie hingegen dient überwiegend dem Pendlerverkehr – und hier sehr ausgeprägt den Studierenden und Berufstätigen – und wird ganzjährig montags bis freitags in einem 30-Minuten-Takt betrieben, der seit 2021 zur Hauptverkehrszeit durch ein zweites Schiff auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Der Fahrplan ist vor allem auf die Lehrveranstaltungen der Fachhochschule Kiel in Dietrichsdorf und die Ankünfte und Abfahrten der Linie 41/42 an der Reventloubrücke abgestimmt. Auch hier ist eine Verdichtung vorgesehen (s. Kap 8.3).

Derzeit sind die Anleger Reventlou, Falckenstein, Schilksee, Bahnhof, Dietrichsdorf, Wellingdorf und Seegarten barrierefrei oder -arm ausgebaut. Alle Anleger in der Landeshauptstadt Kiel sollen im Rahmen der laufenden Sanierungen und bei Ersatzbauwerken barrierefrei gestaltet werden.

Das sich derzeit bereits in der Umsetzung befindliche Neubauprogramm sieht eine sukzessive Erneuerung und später auch Erweiterung der Flotte an Fahrgastschiffen auch in den nächsten Jahren vor. Die am Ende ihrer Lebensdauer angekommen Passagierschiffe der SFK werden durch völlig neu konzipierte Schiffe ersetzt. Diese sind je nach Einsatzszenario vollelektrisch bzw. mit Plug-in-Hybriden angetrieben und bieten deutlich mehr Raum für Fahrräder. Weitestgehende Barrierefreiheit ist ein weiteres Merkmal dieser neuen Schiffsgeneration.

Als Ergänzung zum Fördeverkehr der SFK verkehrt im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau eine Fähre (F3) über den Kanal in der Nähe der Schleusen Kiel-Holtenau. Die fahrplanmäßige und unentgeltliche Beförderung ist geeignet für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zwischen der Wik und Holtenau. Umsteigemöglichkeiten zwischen der Fähre und dem Bus in der Wik sind vor allem in der Hauptverkehrszeit gegeben.

Während der Sommerferien kommt es bei gutem Wetter sowohl auf der Linie F1 als auch auf der Kanalfähre F3 aufgrund des punktuell sehr großen Andrangs an wenigen Tagen im Jahr zu Verzögerungen und Wartezeiten.

6.4. Nachfrage

Durch aktuelle routinemäßig stattfindende Zählungen und die Untersuchungen zur Einführung einer StadtRegionalBahn liegt Zahlenmaterial vor, um die Verkehrsströme im ÖPNV abbilden zu können. Die Daten aus dem Jahr 2002 bilden zudem die (in Teilen immer wieder aktualisierte) Grundlage für das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Kiel.

Insgesamt werden auf Basis der Untersuchungen werktäglich in Kiel 112.500 ÖV-Fahrten gemacht. Die Buslinie in Kiel mit den meisten Fahrgästen ist die Linie 11 mit jeweils 12.540 Ein- und Aussteiger*innen. Die wichtigste Haltestelle in Kiel ist Hauptbahnhof mit 53.300 ÖPNV-Ein- und Aussteiger*innen jeden Tag. Die zweitwichtigste Haltestelle war die Holstenbrücke mit 11.500 Ein- und Aussteiger*innen. Diese Haltestelle wurde mit dem Bau des Holstenfleets an der Stelle aufgehoben. Die Fahrgäste verteilen sich nun auf die neuen bzw. verlegten Haltestellen Martensdamm und Rathaus/Opernhaus. Die Haltestelle Andreas-Gayk-Straße verzeichnet 11.200 Ein- und Aussteiger*innen. Danach folgen die Haltestellen Hummelwiese (7.100), Karlstal (5.500) und Dreiecksplatz mit 4.100 Ein- und Aussteiger*innen.

In den Sommermonaten benutzen täglich ca. 1.700 Fahrgäste die Fähren auf der Förde und über den Kanal. Die Hauptnachfrage besteht dabei zwischen der Bahnhofsbrücke und dem Anleger Laboe mit über 600 Einsteiger*innen auf der Linie F1, gefolgt von der kostenfreien Verbindung über den Kanal zwischen Holtenau und Wik mit mehr als 450 Einsteiger*innen.

In Kiel werden derzeit im Jahr von der KVG ca. 11,7 Mio. Nwkm geleistet. Die mittlere Reiseweite beträgt nach den letzten Erhebungen bei der KVG im Jahr 2002 im Stadtgebiet 4,8 km; im gesamten Bedienungsgebiet der KVG beträgt die Reiseweite 5,4 km. Betrachtet man nur das Umland, so wird für Fahrten nach Kiel ein Wert von 8,8 km erreicht.

Die Hauptachse in Kiel spiegelt noch immer die Buslinie 11 wider. Dies ist auch der Linienweg, den die letzte ehemalige Straßenbahnlinie 4 befahren hat. Hier ist durch die dichte Bebauung, die Konzentration an Arbeitsplätzen und Ausbildungsplätzen sowie den Einbezug der kürzesten Verbindung zwischen West- und Ostufer nach wie vor eine sehr hohe Nachfrage festzustellen. Dieses gilt besonders für den Bereich zwischen westlicher Innenstadt bzw. Hauptbahnhof und der wichtigen Haltestelle Karlstal in Gaarden. Hier ist zu praktisch allen Zeiten eine hohe Nachfrage zu verzeichnen. Dem soll auch durch das Maßnahmenpaket Ost-West-Achse (siehe Kapitel 8.1) Rechnung getragen werden. Weitere starke Achsen bilden insbesondere die Linien 14/15 nach Mettenhof bzw. auf das Ostufer und die Linien 12/13 nach Schilksee. Auf allen Linien, welche den Bereich der Universität auf der oberen Olshausenstraße bedienen, ist aufgrund des Vorlesungsbetriebs an der Universität ebenfalls eine starke Nachfrage zu verzeichnen. Besonders zu Beginn des jeweiligen Wintersemesters kann hier ein sprunghafter Anstieg der Nachfrage verzeichnet werden. Hier wurden und werden kontinuierlich Angebotsverbesserungen vorgenommen.

Die ÖV-Untersuchungen haben auch einen umfassenden Einblick auf die Quell- und Zielverkehre in Kiel ergeben. Erwartungsgemäß bestehen die weitaus am meisten genutzten Verbindungen von und zur Innenstadt. Hier sind die Bereiche Blücherplatz, Gaarden-Ost, Hassee, Mettenhof und Schreventeich hervorzuheben. Weitere Stadtteile mit

hoher Nachfrage sind Südfriedhof und Wik. Außerhalb der Innenstadt sind vor allem die Binnenverkehre in Mettenhof und Ravensberg sowie die Verbindung zwischen Wellingdorf und Neumühlen/Dietrichsdorf stark nachgefragt. Relativ gut nachgefragt sind weiterhin Verbindungen zwischen Stadtteilen, die unmittelbar nebeneinanderliegen (z.B. Wik-Blücherplatz oder Elmschenhagen-Gaarden Ost). Hervorzuheben ist noch die relativ starke Nachfrage zwischen Gaarden Ost und Blücherplatz, Brunswik, Mettenhof und Neumühlen/Dietrichsdorf. Diese Relationen spiegeln sich im Liniennetz wieder.

Die Beziehungen zu den Nachbargemeinden sind schwächer ausgeprägt. Die stärksten Quell-Ziel-Beziehungen bestehen zwischen der Kieler Innenstadt und den Gemeinden Kronshagen, Laboe und Heikendorf, was sich in der dichten Taktung in diesen hauptsächlich von der KVG bedienten Gemeinden bestätigt.

Diese umfangreichen Untersuchungen zeigen immer noch die hauptsächlichsten Fahrgastströme im ÖPNV auf. Dieses lässt sich durch fortlaufend durchgeführte Zählungen und Befragungen belegen. Für eine aktuelle Datenbasis hat die KVG ein Automatisches Fahrgastzählsystem installiert. Hier werden anlassbezogen und bei Bedarf aktuelle Daten gesammelt und ausgewertet.

Durch den starken Ausbau des ÖPNV in der Laufzeit des 5. RNVP sind derzeit (und dieses gilt immer noch vor dem Hintergrund der pandemiebedingt zunächst eingebrochenen und nun wieder zunehmenden Nachfrage) keine systemischen Überlastungen im Netz zu erkennen. Aufgrund der bisher stetig steigenden Nachfrage und den Zielen der Landeshauptstadt Kiel (Steigerung des ÖPNV-Anteils) wird das ÖPNV-System laufend fortentwickelt.

6.5. Verkehrsinfrastruktur

6.5.1. Haltestellen

Zuständig für die Infrastruktur an Haltestellen in der Landeshauptstadt Kiel sind in erster Linie der EBK, das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel, Ströer und die KVG. Im Kieler Umland sind die jeweiligen Gemeinden zuständig.

Der EBK bzw. die Landeshauptstadt Kiel ist in Kiel für 136 Fahrgastunterstände verantwortlich. Diese Unterstände unterhält und saniert der EBK bzw. die Landeshauptstadt Kiel fortlaufend mit dem Ziel, die Qualität der Fahrgastunterstände in Kiel zu steigern und zu sichern. Neben den 136 stadteigenen Fahrgastunterständen gehören 344 Unterstände Ströer (ehem. Deutsche Städtemedien), die diese als Werbeträger nutzt und instand hält. Die Umrüstung veralteter Unterstände auf das „Kieler Modell“ durch Ströer ist abgeschlossen. Nach Hinweisen aus dem Beirat für Menschen mit Behinderung soll überprüft werden, ob die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastunterstände durch z.B. Wechselkontrast verbessert werden kann.

In der Landeshauptstadt Kiel (Zone 4000 mit Schilksee und Oppendorf) sind somit 62 % aller 769 Haltepunkte (eine Haltestelle hat in der Regel mehrere Haltepunkte – klassischer Weise je Fahrtrichtung eine) mit Fahrgastunterständen ausgestattet.

Wenn im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen Haltestellen mit umgebaut werden, so werden sie als Niederflerhaltestelle mit Hilfen für mobilitätseingeschränkte sowie sehbehinderte Fahrgäste gebaut. Für den barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen gelten unter anderem die Vorgaben der Musterhaltestelle „Kieler Modell“ (Anlage M1) und des Leitfadens Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein [8].

Der Anteil an barrierefreien Haltepunkten (mindestens 16 cm hohe kontrastreiche Bordsteinkante sowie Einstiegsfeld vorhanden) in Kiel beträgt mittlerweile 51 % (Stand 5. RNVP: 39 %) (siehe Anlage Karte 13). Einen mindestens 16 cm hohen Bordstein weisen 56 % aller Haltepunkte auf. 52 % aller Haltepunkte sind mit einem Einstiegsfeld und 57 % mit einer kontrastreichen Bordsteinkante für blinde und sehbehinderte Personen ausgestattet.

Haltestellen sind mit einem Mindestmaß an Ausstattung zu versehen. Für die Landeshauptstadt Kiel erfolgt ein Abgleich mit den Empfehlungen für die Anlagen des ÖPNV (EAÖ) [16].

Wichtig ist die Ausstattung von Haltestellen mit Sitzgelegenheiten. Sie sollten, wenn möglich, wettergeschützt sein. Bisher gibt es in bzw. an ca. 60 % der Haltestellen Sitzgelegenheiten. Langfristig sollten an allen Einstiegshaltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sein.

Die Straßenbeleuchtung reicht bei vielen Unterständen nicht aus, um im Dunkeln das Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen oder die Fahrgastinformationen lesen zu können. Eine eigene Beleuchtung haben daher ca. 44 % der Kieler Fahrgastunterstände. Da bei einigen Unterständen die Stromversorgung sehr aufwändig ist, wurde in der Vergangenheit eine autarke Beleuchtung über Solaranlagen erprobt. Aufgrund massiver Probleme mit Vandalismus und Diebstahl der Anlagen wurde dieses jedoch wieder eingestellt.

Die Ausstattung mit dem nach PBefG vorgeschriebenen Aushangfahrplan und Haltestellenmast ist erfüllt. Darüber hinaus sind heute bereits 100 Haltestellen mit Dynamischen Fahrgast-Informationen-Anzeigen (DFI) ausgestattet, die Fahrplan-Informationen in Echtzeit bieten. Die Anzahl der DFI wurde in der Laufzeit des 5. RNVP deutlich erhöht (von 70 auf 100). Für das Design der Haltestellenmasten und –schilder gelten die landesweit gültigen Vorgaben der NAH.SH.

Im und am Hauptbahnhof bieten drei große dynamische Anzeigen Informationen zu den kommenden Abfahrten der Stadtbusse und den jeweiligen Abfahrtspositionen in Echtzeit. In den Punkten Wetterschutz, Funktionalität und Anzahl der Unterstände ist an der meistfrequentierten (Umsteige-) Haltestelle Kiels aus Sicht des ÖPNV jedoch immer noch deutlicher Optimierungsbedarf gegeben. Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes der Landeshauptstadt Kiel und Ströer werden aber im kommenden Jahr deutliche Verbesserungen an dieser Haltestelle eintreten.

Der ZOB gegenüber dem Hauptbahnhof ist Start- bzw. Endhaltestelle für die regionalen Busverkehre von Autokraft und VKP. Der ZOB wurde in der Laufzeit des 5. RNVP neu gebaut. Hierbei wurden die Anforderungen an die Barrierefreiheit beachtet und umgesetzt. Da der neue ZOB kleiner ist als der bisherige und die Regionalverbindungen ebenso wie

die Fernverbindungen deutlich ausgebaut wurden, halten die Fernbuslinien (national und international) nach wie vor am Interims-ZOB unterhalb der Gablenzbrücke in der Kaistraße.

Wie im straßenseitigen Busverkehr sind auch die neun Fähranleger in der Landeshauptstadt Kiel teilweise behindertengerecht ausgebaut. In der Landeshauptstadt Kiel sind die Anleger Bahnhofsbrücke, Falckenstein, Seegarten, Dietrichsdorf, Wellingdorf, Reventlou und Schilksee barrierearm oder barrierefrei. Die Anleger Bellevue und Friedrichsort sind nicht barrierefrei ausgebaut. Bei größeren Sanierungsmaßnahmen und Ersatzbauwerken wird auch zukünftig auf eine barrierefreie Bauweise Wert gelegt werden. An allen Fähranlegern ist ein Wetterschutz vorhanden. Im Bereich der Anleger hängen der Aushangfahrplan, teilweise ein Liniennetzplan sowie diverse Informationen zum Angebot der SFK.

6.5.2. Busbeschleunigung

Um ÖPNV attraktiv zu gestalten, ist es unter anderem wichtig, Fahrzeiten so weit wie möglich zu verkürzen. Hierdurch wird er schnell und gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger. Dabei wirken Maßnahmen aus den folgenden Handlungsfeldern zusammen: Strecke, Knotenpunkte und Haltestellen.

Für die Situation in Kiel gelten die im 5. Regionalen Nahverkehrsplan getätigten Aussagen im Wesentlichen bislang noch immer, da es während dessen Laufzeit, abgesehen von dem fortgesetzten Umbau von Haltestellen im Zuge der Herstellung von Barrierefreiheit, insgesamt zu keinen durchgreifenden Verbesserungen gekommen ist. Siehe hierzu Anlage Karte 12. Erwähnenswert sind die im zentralen Innenstadtbereich zwischen Hauptbahnhof und Kleinem Kiel verwirklichten Veränderungen. Durch Änderungen der Verkehrsführung und -regelung wurde diese zentrale ÖPNV-Teilstrecke weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit. Damit einher gingen eine Neuverteilung des Verkehrsraumes und eine Umgestaltung der Straßen insbesondere an der Holstenbrücke sowie Geschwindigkeitsreduzierungen. Im Endeffekt entstand aber keine Beschleunigungswirkung für den Busverkehr. Zudem muss angemerkt werden, dass mit einigen in letzter Zeit erfolgten und weiter in Umsetzung oder Planung befindlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zusätzliche Verzögerungen im ÖPNV entstanden sind bzw. mit denen gerechnet werden muss. Ursachen sind die Reduzierung des Verkehrsraumes zuungunsten des KFZ-Verkehrs, veränderte LSA-Schaltungen oder gemeinsame Führung von Bus und Fahrrad insbesondere in Haltestellenbereichen. Verschiedentlich mussten in der Tat im Fahrplan Fahrzeitverlängerungen eingeplant werden, um Minderungen der Pünktlichkeit entgegenzuwirken. Vor diesem Hintergrund ist die Thematik der Busbeschleunigung mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende gegenwärtig Gegenstand intensiver Betrachtungen. Für das zukünftige Höherwertige ÖPNV-System ist eine ausgeprägte Bevorrechtigung ohnehin systemimmanentes Element, aber auch für das ergänzende Busnetz wie auch den sogenannten „optimierten Ohne-Fall“ werden umfassende Maßnahmen insbesondere auf den Hauptachsen mit verbesserter Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und zusätzlichen Busspuren gutachterlich vorgesehen (siehe Abbildung 15).

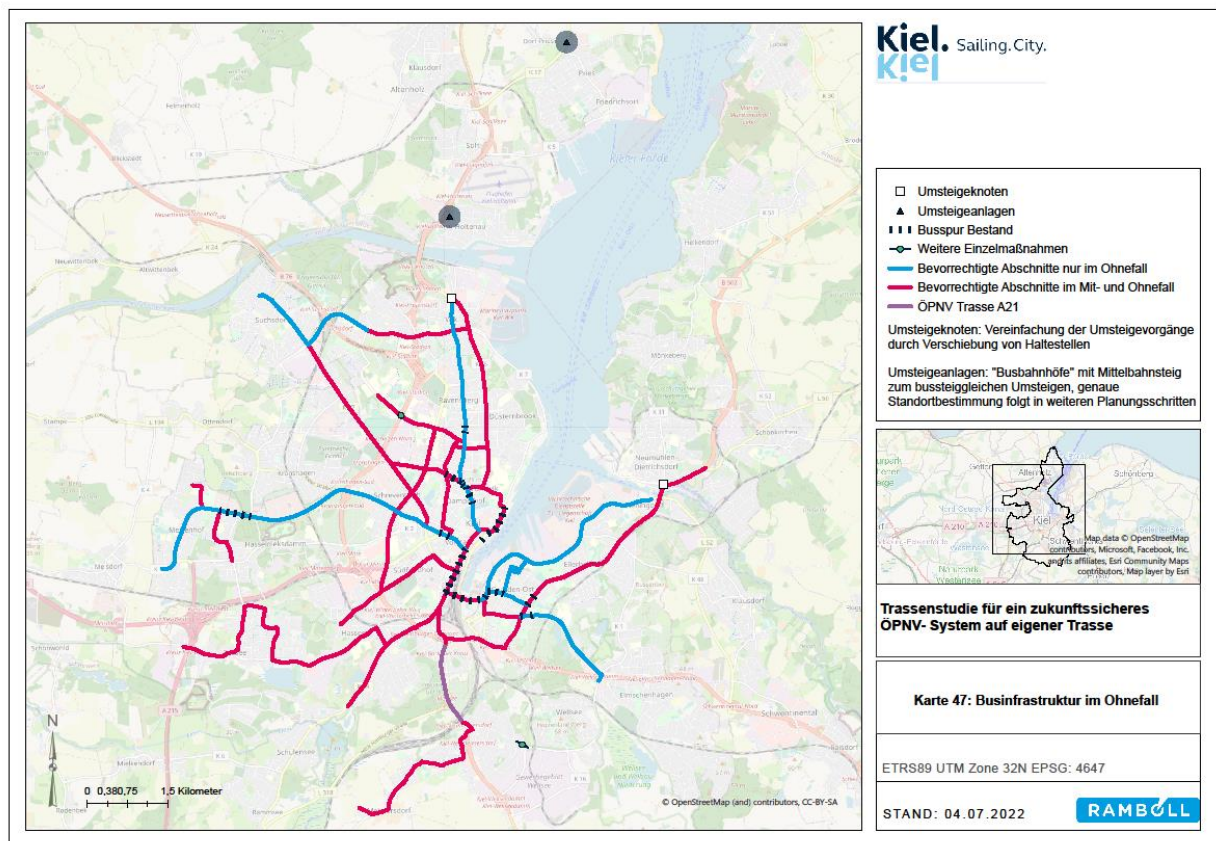


Abbildung 15: Businfrastrukturmaßnahmen im Ohnefall

Gleichsam wurde mit dem Ziel möglichst zeitnaher Erfolge bereits für das gegenwärtige Bussystem ein ganzheitliches Beschleunigungskonzept angestoßen. Auf der Grundlage umfangreicher Verlustzeitmessungen und –analysen wird in diesem Rahmen ein nach Prioritäten gegliedertes Maßnahmenkonzept erstellt, welches die drei oben genannten Handlungsfelder umfasst. Die Analyseergebnisse lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen:

- Verzögerungen im Busbetrieb sind im Stadtgebiet weit verbreitet, es gibt nur wenige längere Strecken, die nur geringfügig betroffen sind.
- Es finden sich mehrere Schwerpunktbereiche, wo es auf kurzen Strecken zu erheblichen Zeitverlusten kommt: Im Innenstadtbereich, in Gaarden sowie auf mehreren Einzelstrecken wie dem Ostring, dem Knooper Weg oder der Saarbrückenstraße.
- Daneben bilden zahlreiche kleine Verzögerungen, die sich aus dem gewöhnlichen Verkehrsgeschehen in Verbindung mit Straßenquerschnitten und Verkehrsregelungen sowie teilweise regelwidrigem Verhalten ergeben, einen weiteren wesentlichen Beitrag.
- Trotz der Bevorrechtigung sind auch an vielen Lichtsignalanlagen Wartezeiten festzustellen, teilweise von erheblicher Dauer.
- Als positives Beispiel hervorzuheben ist der Abschnitt Hauptbahnhof – Betriebshof Wertstraße, wo trotz hoher Busfrequenz der Verkehrsablauf relativ verzögerungsfrei

ist. Gekennzeichnet ist dieser Streckenabschnitt durch Busspuren, wenige Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten, separate Radverkehrsanlagen, nicht vorhandenes Falschparken sowie funktionierende Lichtsignal-Bevorrechtigung.

Für eine nachhaltige Beschleunigung auf der Strecke enthält das Konzept neben der Einrichtung zusätzlicher Busspuren, geänderte Vorfahrtsregelungen (unter anderem kein Rechts-vor-links), eine Verringerung der Konflikte mit dem Radverkehr, eine Schaffung von ausreichend Verkehrsraum für die ÖPNV-Fahrzeuge, eine Unterbindung des Falschparkens und nicht zuletzt eine Minderung des übrigen KFZ-Verkehrs – je nach örtlicher Problemlage.

Im Bereich der Lichtsignalanlagen gilt es, den vorhandenen hohen Anteil beeinflussbarer Anlagen optimal in Wert zu setzen. Hier werden auf Basis der ermittelten Handlungsbedarfe in kontinuierlicher Zusammenarbeit zwischen KVG, EBK und Tiefbauamt Abhilfemaßnahmen abgestimmt. Durch die Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten, die Koordination der Schaltungen mit vorhergehenden/folgenden Anlagen, hohe Busfrequenzen oder ein schlechtes Aufwand-Nutzen-Verhältnis sind die Handlungsmöglichkeiten im Rahmen der derzeit geltenden Grundsätze der Schaltungsplanung allerdings begrenzt. Gleichwohl ist im Zuge des Gesamtkonzepts zu entscheiden, ob diese zugunsten des ÖPNV verändert werden können. Hier müssen die Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und ganz besonders auch negative Rückwirkungen an anderer Stelle auf den Busverkehr durch Staubbildung oder Ausweicheffekte des KFZ-Verkehrs sorgfältig im Blick behalten werden. Zusätzlich müssen die Neueinrichtung von Lichtsignalanlagen oder die Trennung der Signalisierung unterschiedlicher Fahrtbeziehungen an einzelnen Knoten geprüft werden.

Trotz der in den vergangenen Jahren zahlreich umgebauten Haltestellen wurden noch viele Anlagen identifiziert, die ungünstig gebaute oder oft eng zugeparkte Haltebuchten aufweisen. Diese verlangsamen oder erschweren das An- und Abfahren der Busse und sind daher im Konzept zum Umbau vorgesehen. Darüber hinaus wird verschiedentlich eine Verlegung einzelner Haltestellen hinter oder vor eine Lichtsignalanlage angeregt, um die Möglichkeit der Pulkführerschaft des Busses im KFZ-Verkehrsstrom zu verbessern.

Im Hinblick auf die Rendezvous-Anschlüsse am Hauptbahnhof in der SVZ sollte die LSA so optimiert werden, dass die zeitgleich abfahrenden Busse innerhalb einer Phase passieren können, um Verspätungen bereits kurz nach Abfahrt entgegenzuwirken.

Festzeitsteuerungen sind zugunsten intelligenter Systeme, die auch Verspätungsabhängig agieren weiterzuentwickeln, eine Verknüpfung mit dem lokalen ITCS System ist anzustreben.

6.6. Tarifstruktur und Tarifangebot

Der SH-Tarif [9] mit den regionalen Zusatzangeboten bietet verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend ein einheitliches Fahrkartensortiment für die Region Kiel und nunmehr das gesamte Land Schleswig-Holstein an (siehe Kapitel 5.3.1). Neben Barfahrscheinen gibt es ein großes Sortiment an Zeitfahrausweisen und weiteren

Fahrscheinen im Vorverkauf, die die Kosten pro Fahrt für den Fahrgast reduzieren und den Vertrieb und Betriebsablauf begünstigen können.

Im Kieler (Nah-) Bereich ist der SH-Tarif ein strecken- und entfernungsabhängiger Zonentarif, bei dem der Fahrschein in allen durchfahrenen Zonen voll gültig ist. Bei weiteren Entfernungen wandelt er sich in einen relations- und entfernungsbezogenen Tarif, bei dem die volle Gültigkeit nur noch in den Start- und Zielzonen gegeben ist. Die Durchtarifizierung von Start bis Ziel ist in jedem Fall gegeben. Die Höhe des Fahrpreises richtet sich im Kieler Bereich nach der Anzahl der während der Fahrt durchfahrenen Tarifzonen. Zur Vermeidung von tariflichen Härten wurden im Kieler Umland die sogenannten Überlappungs- und Sonderbereiche eingerichtet. Sie umfassen Gemeinden bzw. Stadtteile, die unmittelbar an der Grenze zur Tarifzone 4000 (Kiel) liegen. Bei Nutzung der Fördefähren erhöht sich der Fahrpreis im Bartarif pauschal um einen festen Bordzuschlag. Hiermit konnte die Fahrpreisgestaltung bei gleichzeitiger Einnahmensicherung für die SFK vereinfacht werden. Für verschiedene Fahrscheine besteht zudem eine Mitnahmemöglichkeit für weitere Personen. Neben den üblichen Fahrscheinangeboten wird in Kiel das Semesterticket für alle drei Hochschulen und ein Hotelticket sowie ein Kombiticket für die Gäste der Heimspiele von Holstein Kiel angeboten.

Die erfolgreiche Umsetzung weiterer tariflicher Angebote (z.B. für Urlaubsgäste, Besucher*innen der Wunderino Arena (Ostseehalle) oder Großveranstaltungen, aber auch für spezielle Zielgruppen) gestaltet sich aufgrund der immer kleiner werdenden finanziellen Spielräume auf Seiten der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, aber vor allem auch bei den potenziellen Kooperationspartnern, zunehmend schwieriger. Trotzdem kann hier ein Potenzial zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und Einnahmen liegen.

6.7. Serviceleistungen

Leicht zugängliche, verständliche und umfassende Informationen über Fahrpläne, Liniennetz, Tarife und Beförderungsbedingungen sowohl im Vorfeld, als auch an den Haltestellen und in den Fahrzeugen sind ein wesentlicher Bestandteil des Serviceangebotes im ÖPNV. Besondere Bedeutung kommt auch der Information über Sonderfahrpläne (z.B. Kieler Woche, Weihnachten) zu. Die Fahrgäste sind über aktuelle Störungen im Betriebsablauf zeitnah zu informieren. Dabei werden die elektronischen Informationskanäle immer wichtiger, aber auch die klassischen Printmedien finden noch ihre Zielgruppe.

6.7.1. Vertrieb/Informationssysteme

In der Region Kiel gibt es derzeit insgesamt 47 Vorverkaufsstellen von KVG und SFK in Tabakläden, Kiosken, an Betriebshöfen oder Anlegebrücken und ähnlichem. Die flächendeckende Erreichbarkeit für die ÖPNV-Kund*innen innerhalb der Landeshauptstadt Kiel ist mit insgesamt 43 Vorverkaufsstellen in fast allen Stadtteilen gegeben. In neuen Stadtteilen bzw. großen Neubaugebieten mit entsprechender Infrastruktur sind zusätzliche Vorverkaufsstellen zu etablieren. Alle Verkehrsunternehmen betreiben außerdem ein Abo-Vertriebssystem.

Informationen zum ÖPNV in der Region Kiel erhält der Fahrgast auf verschiedenen Wegen. Landesweit und somit grundsätzlich auch für die Region Kiel erhält der Fahrgast Tarif- und Fahrplanauskünfte über das Internetportal <http://www.nah.sh> bzw. über die NAH SH-App. Hier können unter anderem verkehrsunternehmensübergreifend und adressenscharf Fahrplanauskünfte inkl. der Fußwege von und zur Haltestelle für das gesamte Land Schleswig-Holstein von und zu allen Haltestellen auf Kieler Stadtgebiet abgerufen werden. In der App können zudem Fahrscheine gekauft bzw. bestimmte Abos elektronisch gespeichert werden, so dass der Papierfahrschein entfallen kann. Gleichzeitig stellen Internetportal bzw. App zusammen mit dem an Werktagen tagsüber besetzten telefonischen NAH.SH-Kundendialog (0431/66 01 94 49) die zentrale Informationseinheit für den SH-Tarif dar.

Darüber hinaus bieten alle Verkehrsunternehmen in Kiel Informationen auf ihren Homepages und über entsprechende Kundentelefone an. Die KVG bietet über ihr Info-Telefon (0431/22 03-22 03) Informationen zu Fahrplan und Tarif an. Dieses Angebot wird durch den sogenannten „Umsteiger“ am Hauptbahnhof ergänzt. In dieser Servicezentrale bietet in erster Linie die KVG Interessierten Informationen und Fahrscheine zum ÖPNV an. Das Konzept ist zusätzlich für weitere Anbieter aus dem Bereich des Umweltverbundes wie z.B. StattAuto (Carsharing) offen.

Auf großen Veranstaltungen (Kieler Woche, Stadtteilstädte...) ist die KVG mit ihrem Info-Mobil vertreten. Es bietet Besucher*innen die Möglichkeit, sich vor Ort umfassend und persönlich über das ÖPNV-Angebot zu informieren und Fahrkarten zu erwerben. Zu diesen Gelegenheiten wird der Fahrgast außerdem über die Medien und gesonderte Informationsblätter informiert.

Informationen zum ÖPNV sind auch auf den Internetseiten der Landeshauptstadt Kiel vorhanden und unter <https://kiel.de/ls/> auch in leichter Sprache verfügbar. Ebenso bietet die Servicrufnummer 0431/115 einen leichten Zugang zu Informationen rund um den Kieler ÖPNV.

6.7.2. Fahrpläne/Liniennetzplan

Für den Bereich Kiel gibt es ein Taschenfahrplanbuch, in dem alle Verkehrsmittel des ÖPNV enthalten sind. Mit dem Fahrplanbuch zusammen wird ein schematischer Liniennetzplan ausgegeben.

Einzellinienfahrpläne werden in den von der Autokraft und VKP befahrenen Linien in den Bussen vorgehalten. Die KVG legt solche Teilpläne für besondere Linien (z.B. Nachtbusse, AnrufLinienTaxi und so weiter) oder bei unterjährigen bzw. größeren Änderungen auf. Zudem ist es möglich, dass der Fahrgast auf der Internetseite der KVG einen haltestellenbezogenen Aushangfahrplan ausdrucken kann (<http://www.kvg-kiel.de>).

An jeder Haltestelle hängt der Aushangfahrplan der dort verkehrenden Linien. Sofern der Platz es erlaubt, hängt als Ergänzung ein Liniennetzplan aus. Ein konsequenter Einsatz von Haltestellenumgebungsplänen an wichtigen Haltestellen würde zur besseren Orientierung der Fahrgäste beitragen.

Darüber hinaus steht der Liniennetzplan der Region Kiel auch online in einer interaktiven Version (<http://www.netzplan-kiel.de>) zur Verfügung. Sowohl im schematischen Netzplan als auch in der Stadtplanansicht kann der Fahrgast von zu Hause oder unterwegs per Smartphone Haltestellen bzw. Linien in der Tag- und Nachtversion direkt anklicken, weitere Informationen (unter anderem zur Barrierefreiheit) gezielt abrufen, oder in die Verbindungssuche übergeben. Im Zuge einer Aktualisierung wird derzeit die Integration in den mittlerweile auch landesweit verfügbaren interaktiven Liniennetzplan vorbereitet. Die KVG stellt ihre Abfahrten auch in Echtzeit im Internet (<http://www.kvg-kiel.de>) zur Verfügung. Diese Daten können über den interaktiven Liniennetzplan oder direkt über eine Haltestellensuche abgerufen werden.

Die Internetseiten sind barrierearm und im responsive design gehalten, so können die Inhalte für Desktop-Rechner oder mobile Endgeräte jeweils optimal angezeigt werden.

6.7.3. Barrierefreie Fahrgastinformation

Für die barrierefreie Nutzung des ÖPNV sind Informationen zur Barrierefreiheit sowie deren barrierefreier Zugang notwendig. Für die Fahrtvorbereitung werden sowohl im Fahrplanbuch als auch im interaktiven Liniennetzplan Informationen über die Barrierefreiheit der Haltestellen für seh- und gehbehinderte Fahrgäste dargestellt. Darüber hinaus wird von der KVG und der Landeshauptstadt Kiel durch den EBK eine Broschüre „Barrierefrei mit dem Bus durch Kiel“ angeboten. Diese gibt Auskunft zur Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Verhaltenshinweise.

Die Aushangfahrpläne der KVG berücksichtigen – soweit es die Platzverhältnisse zulassen – empfohlene Aushanghöhen, Schriftgrößen, Schriftarten und Farbkontraste für eine bestmögliche Lesbarkeit für alle Nutzer*innen.

Die Busse der KVG sind mit Außenlautsprechern ausgestattet, mit denen das Fahrpersonal blinde und sehbehinderte Fahrgäste über Linie, Ziel und gegebenenfalls wichtige Zwischenhalte informieren. Durch eine automatisierte Nutzung der Außenlautsprecher an Mehrfachhaltestellen könnte diese Zielgruppe deutlich besser informiert bzw. geleitet werden.

In den Fahrzeugen der KVG werden Informationen über die nächste Haltestelle sowohl visuell über einen Zielanzeiger als auch akustisch per automatischer Ansage bereitgestellt. Des Weiteren sind Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen mit großen Piktogrammen ausgewiesen. An den entsprechenden Plätzen sind auch Anforderungstaster installiert, mit denen der Wunsch, das Fahrzeug beim nächsten Halt abzusenken, angemeldet werden kann. Sämtliche Haltewunschtaster sind visuell und taktil kontrastreich gestaltet.

Seit Mai 2018 steht den Fahrgästen in der Landeshauptstadt Kiel die App "DyFIS® Talk" zur Verfügung. Die App hält Informationen unter anderem zu Busabfahrt- und -ankunftszeiten, Busverbindungen und Haltestellen bereit. Mittels integrierter Vorlesefunktion lassen sich sämtliche Informationen vorlesen. Eine besonders kontrastreiche Darstellung erleichtert zudem das Lesen bei Sehbeeinträchtigungen. Die App lässt sich durch das Anlegen von Favoriten oder der Einstellung der Lesegeschwindigkeit individuellen

Bedürfnissen anpassen. Die Zielgruppe bemängelt allerdings den Inselcharakter der App und die fehlende deutschlandweite Beauskunftung.

6.8. Fahrzeuge

6.8.1. Busse

Die ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Kiel setzen Fahrzeuge mit unterschiedlicher technischer Ausstattung ein. Im städtischen Busverkehr ist das schnelle Ein- und Aussteigen wichtig. Ideal sind spezielle Stadtbusse, die vollständig niederflurig sind, das heißt mit stufenlosem Einstieg bei 18 cm hohen Bordsteinen und relativ große Mehrzweckflächen ohne Bestuhlung.

Bei der KVG liegt der Anteil an niederflurigen Fahrzeugen bei 100 %. Die KVG beschafft ausschließlich vollständig niederflurige, speziell auf den Bedarf im Stadtverkehr ausgerichtete Fahrzeuge. Diese bieten bauartbedingt weniger Sitzplätze als vergleichbare Fahrzeuge des Regionalverkehrs. Auch die Autokraft und die VKP bedienen ihre Linien zum allergrößten Teil mit niederflurigen Fahrzeugen. Die Bestuhlung ist hier aber auf längere Reiseweiten ausgerichtet.

Die Fahrzeuge der KVG sind mit automatischen Haltestellenanzeigen ausgerüstet. Zudem wird in den Fahrzeugen der KVG die nächste Haltestelle automatisiert angesagt. Bei größeren bzw. längeren Umleitungen erfolgt ebenfalls ein automatisierter Hinweis.

Aufgrund der starken Auslastung in der Hauptverkehrszeit ist bei der KVG der Anteil von Gelenkbussen in den letzten Jahren stetig gewachsen. Derzeit besteht der Fuhrpark der KVG aus insgesamt 218 Fahrzeugen (Stand: 31.05.2022). Die Flotte teilt sich wie folgt auf: elf Elektro-Normalwagen, 47 Elektro-Gelenkwagen, ein Diesel-Hybrid-Normalwagen, 32 Diesel-Hybrid-Gelenkwagen, 38 Euro-6-Diesel-Normalwagen, 85 Euro-6-Diesel-Gelenkwagen und vier Euro-6-Diesel-Kleinbusse, die laufend erneuert und nur noch durch lokal emissionsfreie Busse ersetzt werden. Alle Linienbusse sind behindertengerecht in Niederflurtechnik gebaut und mit verbrauchs- und schadstoffarmen Motoren ausgestattet bzw. bei Neuanschaffungen mit Elektroantrieb, Automatikgetriebe und ABS/ASR. Zur Fahrzeugausrüstung der KVG gehören außerdem Kneeling-Technik, Rollstuhlrampe, Linienverlaufsanzeigen, automatische Haltestellenansage, elektronische Fahrschein-Drucker und Gerätekomponenten für das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL), die LSA-Beeinflussung und die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) sowie in einem Teil des Fuhrparks ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS). Bei den Diesel-Hybrid-Fahrzeugen war bei der Beschaffung noch kein Acoustic Vehicle Alerting System serienmäßig verfügbar. Da diese Fahrzeuge v.a. für blinde und sehbehinderte Menschen schlechter wahrzunehmen sind, sollte eine Nachrüstung solcher Systeme geprüft werden.

Die im Zuge der Ersatzbeschaffung neu hinzukommenden Fahrzeuge der KVG entsprechen stets den aktuellen Ausrüstungsstandards des VDV. Das Durchschnittsalter der KVG-Flotte liegt bei sechs Jahren, das Maximalalter der Busse beträgt 13 Jahre.

6.8.2. Schiffe

Die vier großen älteren Fahrgastschiffe der SFK werden neben dem ÖPNV-Liniendienst auf der Kieler Förde (Förderfährlinie F1) teilweise auch für den touristischen Verkehr (Hafenrundfahrt) eingesetzt und derzeit durch Plug-in-Hybrid-Fähren ersetzt, von denen aktuell (Mitte 2022) bereits drei ausgeliefert wurden. Ein kleineres, speziell für die Schwentinelinie F2 konzipiertes Schiff (MS Schwentine), verkehrt insbesondere zwischen Reventlou und Wellingdorf. Der Ersatz für dieses Schiff wurde als Elektrofähre (MS Düsternbrook) konzipiert und ist bereits auf der F2 im Einsatz, wo es derzeit den Verkehr in den Hauptverkehrszeiten auf einen 15-Minuten-Takt verstärkt. Zusätzlich verfügt die SFK über zwei sogenannte Kombischiffe, die auch Schlepperfunktionen wahrnehmen können. Diese beiden Schiffe sind aufgrund ihrer Bauart vor allem als Fahrradfähren geeignet und können auf diese Weise vor allem im Sommer auch im Liniendienst eingesetzt werden.

Der Zugang zu den älteren Schiffen ist für Rollstuhlfahrer*innen problematisch, da die Landgangbretter baubedingt Nachteile aufweisen. Eine Ausnahme bildet die neuere MS Schwentine, die bereits mit einer automatischen Rampe ausgestattet ist. Für die älteren größeren Schiffe wurden bereits verschiedene Lösungen erprobt, letztlich erwies sich aber noch keine als praxistauglich. Bei den aktuell ausgelieferten Neubauten wurde dieser Punkt berücksichtigt, so dass die Schiffe insgesamt sehr viel barriereärmer konzipiert wurden. Wettergeschützte Fahrgasträume sind auf allen Schiffen grundsätzlich vorhanden. Der Transport von Fahrrädern ist im Rahmen der unterschiedlichen Kapazitätsgrenzen möglich. Auch dieser Punkt wurde bei den neueren Schiffen in die Konzeption einbezogen.

Alle Fahrgastschiffe der SFK verfügen über ein optisches und akustisches Informationssystem, das an der Außenseite das Ziel bzw. den Verlauf der Fahrt anzeigt und in den Fahrgasträumen auf Monitoren die nächsten Anleger aufführt sowie automatisch ansagt. Zudem werden Informationen zum Tarif (Entwertung der Fahrscheine) gegeben. Die neuen Schiffe haben ebenso wie die MS Schwentine einen Fahrscheinautomaten an Bord.

Bei den großen Schiffen der SFK ist derzeit für den Fahrgast ansprechbares Personal an Bord. Die kleineren Fahrgastschiffe MS Schwentine und MS Düsternbrook sind für den Einmannbetrieb auf der Linie F2 ausgelegt. Die Kanalfähre F3 des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau wird ebenso im Einmannbetrieb gefahren.

6.8.3. Bahnen

Die DB Regio Schleswig-Holstein setzt auf der Strecke Kiel – Hamburg elektrische Doppelstocktriebwagen vom Typ Twindexx ein. Auf den Strecken Kiel – Lübeck, Kiel – Oppendorf, Kiel – Eckernförde/Flensburg und Kiel – Rendsburg/Husum werden Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 eingesetzt. Auf den Strecken Kiel – Hamburg und Kiel – Lübeck werden zudem auf einzelnen Fahrten auch lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen eingesetzt. Zur Kieler Woche kommen auf weiteren Fahrten und Strecken lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen zum Einsatz. In allen Fahrzeugen sind Anzeigen mit der Liniennummer und dem jeweiligen Ziel, Uhrzeit und der nächsten Haltestation sowie entsprechende Durchsagemöglichkeiten vorhanden. Ein

Fahrscheinverkauf findet gemäß den Regularien des SH-Tarifs in den Zügen grundsätzlich nicht statt. Im Fernverkehr von und nach Kiel setzt die DB Fernverkehr AG moderne ICE- und IC-Züge ein.

6.9. Ergebnisse der Marktforschung

Die Feststellungen der Bestandsanalyse zum derzeitigen ÖPNV-Angebot in Kiel sollen an dieser Stelle mit den Ergebnissen der Kund*innenzufriedenheitsuntersuchung (KZU) abgeglichen werden, so dass man einen Eindruck über die Wahrnehmung des Angebotes und der subjektiv empfundenen Qualität aus Kund*innensicht gewinnen kann.

Die jährlich stattfindende KZU durch externe, unabhängige Institute ist im Verkehrsvertrag zwischen der KVG und dem EBK festgeschrieben. Es werden hierzu nur die Fahrten der KVG untersucht, also nicht die von z.B. Autokraft, VKP und SFK. Die einzelnen Jahreswerte können aufgrund des festgeschriebenen Untersuchungsdesigns untereinander verglichen werden. Allerdings wurde mit dem neuen Verkehrsvertrag die Chance ergriffen, den Fragebogen hauptsächlich durch Zusammenfassen von Kriterien zu kürzen, um die Befragungszeit im Bus pro Fahrgast zu verringern und damit angenehmer zu gestalten. Ebenso ist es damit möglich, Fahrgäste zu befragen, die eine kurze Fahrt- und Aufenthaltsdauer in dem jeweiligen Bus aufweisen. Deswegen ist mit Beginn der neuen Laufzeit des Verkehrsvertrages ab 01.01.2021 bei der Benotung der zusammengefassten Kriterien ein Wechsel zu erkennen.

Den Antworten liegt jeweils eine Skala von 1 (vollkommen zufrieden) bis 5 (vollkommen unzufrieden) zugrunde.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zuverlässigkeit	1,98	2,05	2,02	1,94	2,06	2,01	2,09	1,87	2,02	1,89
Pünktlichkeit (ungewichtet)	1,79	1,81	1,79	1,69	1,85	1,84	1,8	1,66	1,81	1,84
Fahrzeuge	2,29	2,24	2,16	2,12	2,16	2,08	2,03	2,01	1,97	2,03
Haltestellen	2,06	2,08	2,03	2,03	2,02	2,01	1,92	1,94	1,93	2,33
Personal	2,02	2,02	2,04	1,94	2,01	1,99	1,92	1,87	1,89	1,94
Information	2,08	2,06	2,04	1,93	2,05	2,02	2,00	2,00	2,04	1,92
Angebot	2,2	2,29	2,18	2,09	2,19	2,15	2,06	2,18	2,08	1,90
Komfort /Ansehen ÖPNV	2,17	2,19	2,12	2,12	2,18	2,08	2,06	2,02	2,09	2,03
Gesamtergebnis (gewichtet)	2,09	2,10	2,07	1,99	2,08	2,03	2,02	1,94	1,99	1,96

Tabelle 6: Entwicklung der Kund*innenzufriedenheit

In Tabelle 6 ist die Entwicklung der abgefragten Qualitätsmerkmalen ab 2012 und die Gesamtnote zu erkennen. Dabei werden bei den Kund*innen 19 Einzelkriterien zur Benotung abgefragt (bis 2020: 28 Kriterien). Die Gesamtnote wird mit einem festen Bewertungsschema, das auf Grundlage der Kundenwichtigkeit und der betrieblichen Relevanz gebildet wurde, ermittelt. Die Gesamtnote der KZU weist im Zeitverlauf eine durchgehend gute Note mit einer positiven Tendenz auf.

Bei dem Qualitätsmerkmal Zuverlässigkeit und dem dazugehörigen Einzelkriterium Pünktlichkeit erreicht die KVG in den letzten Jahren stabil gute Werte. Dabei ist die Pünktlichkeit auch das für die Kund*innen mit Abstand wichtigste Kriterium. Bei der Abfrage nach den drei wichtigsten Kriterien landet die Pünktlichkeit in den vergangenen Jahren

immer auf Platz eins, wie mit einer großen Mehrheit von ca. 80 % der Befragten angegeben wurde.

Die Benotungen der Fahrzeuge und Komfort weisen ebenso eine positive Tendenz auf. Hier decken sich die Kundenbelange, die sich moderne und umweltverträgliche Fahrzeuge wünschen, mit der Umstellung der Antriebsarten im KVG-Fuhrpark zu voll elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und einer insgesamt jungen Fahrzeugflotte.

Das Personal schneidet stabil gut in der Bewertung ab und weist seit 2017 durchgehend eine bessere Note als 2 auf. Ebenso die Kategorie Information, die auch stabil mit 2 benotet wird. Das spiegelt unter anderem die kontinuierliche Schulung des Fahr- und sonstigen Personals wider. Aber auch digitale Informationen wie z.B. Dynamische Fahrgast Information (DFI) werden zunehmend positiv von den Fahrgästen aufgenommen

Das vorhandene städtische ÖPNV-Angebot (Unterkategorie Angebot) hat sich seit Erhebungsbeginn kontinuierlich in kleinen Schritten verbessert. Im Jahr 2021 spiegelt die gute Benotung das zum Jahresbeginn ausgeweitete Angebot wider. Tendenziell sind die Fahrgäste in den vergangenen Jahren bei der Benotung des Angebotes kritischer und „eher zufrieden“ im Vergleich zu den anderen Kategorien.

Die Beurteilung der Haltestellen erfährt ab 2015 betrachtet eine Note von 1,92 und schneidet somit gut in der Beurteilung der Kund*innen ab. Diese Note spiegelt die Zufriedenheit mit der Sauberkeit, die Erreichbarkeit der Haltestelle und die gebotene Sicherheit an der Haltestelle wider. Da ohne sachlichen Grund sich erstmalig die Benotung der Haltestellen massiv verschlechtert hat (2021), muss bei den Abfragekriterien die Entwicklung genau beobachtet werden. Es ist anzunehmen, dass durch die oben beschriebene Zusammenfassung mehrerer Kriterien in ein Kriterium der Grund zu finden ist, dass der positive Trend umgekehrt wurde und sich damit als einmalig herausstellt.

Das Preis-Leistungsverhältnis wird von den Kund*innen als mittelmäßig eingestuft. Dieses schlechte Abschneiden ist in Befragungen zum ÖPNV nicht unüblich. Allerdings ist auch bei diesem Kriterium eine positive Tendenz zu erkennen. Das Fahrkartenangebot schneidet im Vergleich dafür besser ab, spiegelt aber wider, dass die Kund*innen noch zusätzliche Angebote vermissen. Kiel ist eingebunden in den SH-Tarif und bei Tarifstruktur und Tarifangebot nicht autonom. Aus diesem Grund kann diese Unzufriedenheit nicht allein durch Kieler Handeln behoben werden.

Aus vorgenanntem Grund werden Fahrkartenangebot und Preis-Leistungs-Verhältnis nicht in der Gesamtnote berücksichtigt. Mit einem festgelegten Bewertungsschema werden alle 19 Einzelkriterien gewichtet und daraus eine Gesamtnote gebildet. Das Bewertungsschema berücksichtigt dabei zum einen die Wichtigkeit aus Sicht der Kund*innen, zum anderen aber auch inwieweit die KVG überhaupt Einfluss auf die Kriterien nehmen kann (siehe Kapitel 6.6).

Alle 19 Einzelkriterien in acht relevante Kategorien zusammengefasst, ergeben die in Tabelle 6 ersichtliche Entwicklung der Unternoten und der Gesamtnote (2021: 1,96) seit dem Jahr 2012.

7. Bilanz zum 5. RNVP für die Landeshauptstadt Kiel

7.1. Überblick

In der Laufzeit des 5. RNVP (2018-2022) wurde ein neuer Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die KVG vergeben. In diesem Zuge wurde das Verkehrsangebot deutlich ausgeweitet, so dass bereits vor der Umsetzung aller Maßnahmen des 5. RNVP am Ende des Jahres 2021 eine Mehrleistung von 17 % gegenüber dem Endwert des 4. RNVP zu verzeichnen ist. Hintergrund waren zum Teil deutliche Belastungen durch gestiegene Nachfrage, aber auch gezielte Maßnahmen zur Attraktivierung des Gesamtangebots. Dieses ist vor dem Hintergrund des branchenweiten Fahrpersonalmangels und den weggebrochenen Einnahmen durch die Corona-Pandemie und nicht zuletzt der immer noch andauernden Sanierung der Betriebshöfe der KVG bei laufendem Betrieb mehr als bemerkenswert.

Eine zweite Entwicklung in der Laufzeit des 5. RNVP ist die wiederaufgenommene Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf eigener Trasse für die Landeshauptstadt Kiel. Die noch ausstehende Systementscheidung strahlt schon jetzt auf den ÖPNV-Betrieb aus, da nicht nur der Betrieb der KVG, sondern auch die Betriebshöfe Teil der Planungen sind.

7.2. Wichtige ÖPNV-Zahlen im Überblick

Die letzte SRV-Untersuchung zum **Modal Split** in Kiel stammt aus dem Jahr 2018 [17]. Der Modal Split gibt das Verhältnis der Fahrten der einzelnen Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr zueinander an. Die nachfolgende Untersuchung SRV 2023 wird derzeit noch durch die Technische Universität Dresden vorbereitet, so dass derzeit keine neueren Daten zur Verfügung stehen.

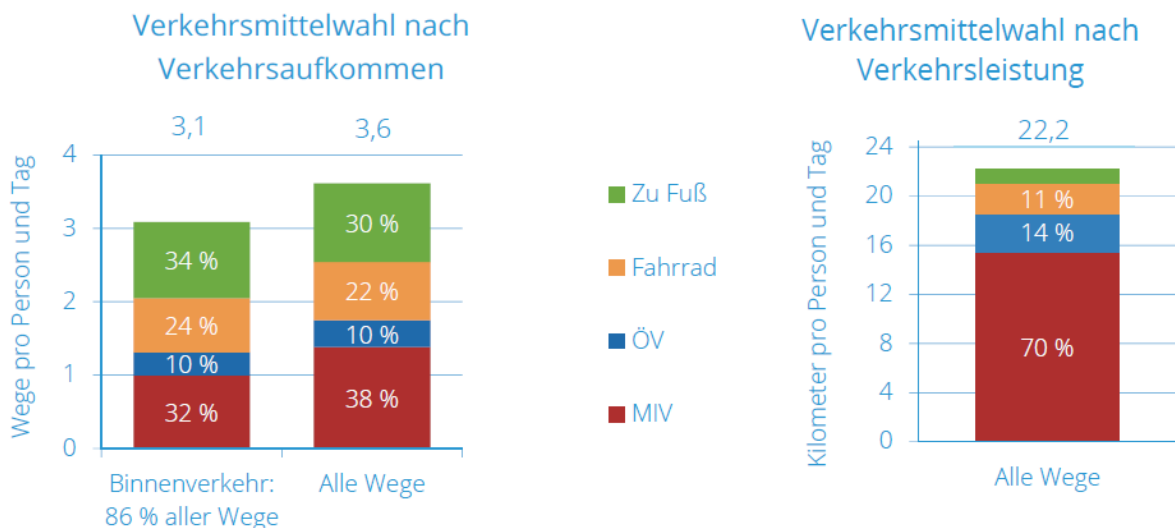


Abbildung 16: Modal Split in Kiel 2018

Der Anteil des ÖPNV lag – bezogen auf die Wege – 2018 bei ca. 10 % (siehe Abbildung 16 aus [17]). Dieser Wert ist für eine Stadt in der Größenordnung von Kiel vergleichsweise

gering, unter den großen Städten ohne schienengebundenes ÖPNV-System aber nicht unüblich. Einen vergleichsweise hohen Anteil hat in Kiel der Radverkehr (22 %). Der Fußverkehr macht 30 % der Wege aus und der MIV kommt auf 38 %. Bezogen auf die Verkehrsleistung ist der Anteil der motorisierten Verkehre deutlich höher. So liegt hier der ÖPNV bei 14 %.

Die erbrachte **Verkehrsleistung** der KVG betrug im Jahr 2022 rund 17 % mehr als 2017 (Steigerung von rund zehn Mio. Nwkm auf rund 11,7 Mio. Nwkm). Dieses ist auf deutliche Angebotsausweitungen in Bereichen, wo die Nachfrage nicht mehr bedient werden konnte, und in den Randzeiten zurückzuführen. Ziel war es, den ÖPNV attraktiver zu machen und als Alternative gegenüber dem eigenen PKW herausstellen zu können.

Die Betrachtung der Entwicklung von **Fahrgeldeinnahmen** und **Fahrgästen** ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Dieser Indikator taugt aufgrund der besonderen Situation in der Corona-Pandemie nicht als Indikator für die erfolgreiche Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen. Es ist ein deutlicher Einbruch bei den Einnahmen und den Fahrgastzahlen zu beobachten. Teilweise musste der Verkehr zu Beginn der Pandemie auch eingeschränkt werden. Dieses war allerdings auch durch hohe Krankenstände bei den Verkehrsunternehmen, Schulschließungen und die Kontaktbeschränkungen geboten. In weiteren Phasen der Pandemie musste auch die Verkehrsleistung zu den Schulen ausgeweitet werden.

7.3. Umsetzung der Maßnahmen aus dem 5. RNVP

7.3.1. Fahrplan

Im Bereich **Linienetz** ist die Öffnung der Strandstraße für den ÖPNV zwar immer noch nicht umgesetzt, aber weiter in allen Konzepten zur Erschließung des ehemaligen MFG5-Geländes und zur Planung des hochwertigen ÖPNV-Systems (HÖV-System) eingeflossen, so dass diese Maßnahme weiterverfolgt wird und um eine zweite, schnelle Erschließung nördlich von Holtenau ergänzt werden kann.

Die zweite schnelle Anbindung für den Kieler Norden konnte bisher nicht umgesetzt werden. Der Versuch, dieses zusammen mit der nordwestlichen Tangentiale im Rahmen eines Förderprojekts umzusetzen, hatte keinen Erfolg. Mit den Planungen für den Kieler Norden im Rahmen des HÖV-System bleibt der Ansatz des Schnellbusses jedoch aktuell und wird im Maßnahmenpaket Kieler Norden mit hoher Priorität weiterverfolgt. Auch die Prüfung der ÖV-Führung über den Vinetaplatz wird fortgeführt.

Alle anderen Maßnahmen aus dem Bereich wurden vollständig umgesetzt. Dieses betrifft die Wiederherstellung der ursprünglichen Linienführung an der Holstenbrücke, die Anbindung des CITTI-PARKS und des Bahnhofs Oppendorf durch die KVG. Auch die Entflechtungen der bisher gemischt bedienten Verkehre auf den Ästen nach Schulensee/Flintbek, Wellsee und Krusendorf/Strande konnten erfolgreich durchgeführt werden, so dass das Bündel Kiel nun zweifelsfrei abgegrenzt werden kann und klare Zuständigkeiten bestehen. In diesem Zusammenhang wurde das Angebot nach Wellsee

bzw. Rönne deutlich ausgebaut. In den Randzeiten besteht hier aber noch Anpassungsbedarf nach oben, was im Rahmen dieses RNVP verbessert werden soll.

Mit der Einführung eines neuen, schnelleren, deutlich besser bedienten und abgestimmten Nachtbusnetz wurde ein großer Schritt zu einem deutlich attraktiveren ÖPNV gemacht.

Dieses gilt umso mehr, als ergänzend die Bedienung am Sonntagvormittag bzw. in den Randzeiten im Bereich **Bedienungsqualität** ausgeweitet und besser abgestimmt wurde. Die Taktverbesserung bzw. –vergleichmäßigung nördlich des Kanals konnte noch nicht umgesetzt werden. Sie ist an die Maßnahme zur schnelleren Bedienung des Kieler Nordens gebunden, die mit dem Maßnahmenpaket Kieler Norden in diesen RNVP übertragen wird. Die Taktbereinigung auf der Linie 1 konnte mit der Anbindung an die Linie 2 sogar noch optimiert werden. Auf der Linie 6 wurde der Betrieb am Wochenende erfolgreich eingeführt und die Ausweitung des Angebots auf der Linie 9 ist für den letzten Fahrplanwechsel in der Laufzeit des 5. RNVP fest eingeplant. Die Taktverdichtungen auf der Linie 11 wurden ebenso umgesetzt wie auf der Linie 34, so dass vor allem im nachfragestarken Bereich Hauptbahnhof – Gaarden deutliche Kapazitätsausweitungen verzeichnet werden können. Dieses gilt auch für den CITTI-PARK, wo durch die Kombination aus den Linie 43 und 52 nun viertelstündliche Abfahrten angeboten werden können. Gleichzeitig wurde der Verkehr im Bereich Krummbogen auf der Linie 52 wie geplant ausgeweitet. Mit den umgesetzten Fahrplanausweitungen auf den Linien 41/42, 81, 91 und 14 konnte das Angebot in Meimersdorf, im Stinkviertel und in Klausbrook, in Alt-Mettenhof sowie in ganz Mettenhof deutlich attraktiver gestaltet werden.

Die Taktverbesserung/-vergleichmäßigung in Kronshagen konnte trotz mehrerer Ansatzpunkte und Prüfungen nicht aufwandsneutral und ohne Verschlechterungen an anderer Stelle umgesetzt werden. Daher soll dieser Ansatz zunächst nicht weiterverfolgt werden.

Die Maßnahmen zur F1 und F2 konnten angegangen werden. Auf der F2 ist die angestrebte Maßnahme durch die erfolgte Verdichtung auf den 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit sogar übererfüllt. Ein Grundangebot an den Wochenenden ist immer noch umsetzungswürdig aber derzeit aufgrund der Situation am Personalmarkt nicht kurzfristig absehbar. Die Maßnahme wird aber übertragen. Die Verdichtung und Taktung des ganzjährigen Angebots auf der Linie F1 wird derzeit von EBK und SFK ernsthaft geprüft und steht vor der Umsetzung. Auch bei dieser Maßnahme ist das Personal der limitierende Faktor, so dass auch diese Maßnahme in den 6. RNVP übertragen wird.

Die geforderte Entzerrung von Vorlesungsblöcken und Schulanfangszeiten konnte trotz Vorbringen bei jeder passenden Gelegenheit nicht erreicht werden. Vielmehr wurde der Verkehr zur Universität durch den deutlich erhöhten Einsatz von verdichtenden Verstärkerbussen und zur FH durch die Verdichtung der Linie 11 auf den 7,5-Minuten-Takt nochmals deutlich verstärkt. Zusätzliche Schulverstärker waren nur in relativ kurzen Phasen der Pandemie zwischen Schulöffnungen für eine Vielzahl an Jahrgängen und den dann wieder eintretenden Schulschließungen erforderlich.

Im Bereich **Anschlüsse** konnten durch die Fahrplanausweitungen in den Schwachverkehrszeiten die Anschlüsse so verteilt werden, dass nun tagsüber alle 15 und

nachts alle 30 Minuten ein Rendezvous-Anschluss am Hauptbahnhof stattfindet, an dem sich die Linien zu festen Zeitpunkten für eine Umsteigezeit von fünf Minuten am Hauptbahnhof treffen. Damit sind Anschlüsse und eine relativ dichte Bedienung auf den Hauptachsen gewährleistet. Durch die Verdichtung der letzten noch im Stundetakt bedienten Hauptachsen z.B. Pries/Friedrichsort in den Schwachverkehrszeiten könnte der Rendezvous-Anschluss zukünftig tagsüber auch ganz entfallen. Die Anschlüsse zur Bahn wurden bei allen Anpassungen bestmöglich beachtet und eingeplant. Eine bessere Bus-Schiff-Verknüpfung war bis auf die Linie F2 bisher nicht möglich, da eine passende Vertaktung der Schiffe noch nicht umgesetzt werden konnte. Die Maßnahme bleibt aber wichtig und soll daher übertragen werden.

7.3.2. Infrastruktur

Im Bereich **Haltestellen** konnten weitere Haltepunkte barrierefrei umgebaut werden, so dass das Ziel Barrierefreiheit im ÖPNV näher rückt. Da längst nicht das ganze System angepasst werden konnte, wird das Umbauprogramm auch im 6. RNVP fortgeführt. Das Haltestellenkataster ist im Rahmen eines landesweiten Projekts fortgeschritten und befindet sich in der Entstehung. Auch die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradbügeln ist in der laufenden, weiter voranschreitenden Umsetzung. Weitere Umbauten/Sanierungen von Anlegern fanden in der Laufzeit des 6. RNVP nicht statt. Die Barrierefreiheit bleibt aber auch hier wichtiges Ziel, so dass diese Maßnahme übertragen wird. Die Einrichtung eines neuen Anlegers in Holtenau ist im Rahmen der Planungen für das ehemalige MFG5-Gelände geprüft und vorgesehen worden. Für die Überplanung und den anpassenden Umbau der Umsteigeanlage Sophienblatt gab es immer wieder Ansätze, aber trotz der immer weiter steigenden Fahrgastzahlen und zunehmenden Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen besteht in dem Bereich leider immer noch keine Planung durch das Tiefbauamt, in der den Belangen des ÖPNV-Betriebs und der Fahrgäste Rechnung getragen wird. Vielmehr wurde die Situation des ÖPNV dort durch einen Verkehrsversuch im Sophienblatt noch weiter verschlechtert weil dem Hauptbahnhof nahe liegende Überliegerplätze verloren gegangen sind, so dass dieser Punkt in den 6. RNVP übertragen wird.

Was die **ÖPNV-Beschleunigung** betrifft, ist festzustellen, dass dieser grundsätzlich im Zusammenhang mit dem geplanten HÖV verstärkte Aufmerksamkeit zuteil wird. Ursächlich hierfür ist die Erkenntnis, dass angesichts der langen Dauer bis zur Verwirklichung des HÖV mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende Maßnahmen zur Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung bereits im bestehenden Busnetz erforderlich werden. Außerdem werden für den im Zuge der gutachterlichen Arbeiten zum HÖV konzipierten „optimierten Ohne-Fall“ umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen vorgesehen. Nach vorbereitenden Arbeiten und Abstimmungsgesprächen zum grundsätzlichen und strukturierten Vorgehen zwischen allen Beteiligten (EBK, Tiefbauamt, KVG) befinden sich seit 2022 auf der Grundlage umfangreicher Verlustzeitmessungen der KVG Maßnahmenvorschläge zur verbesserten Busbevorrechtigung in der Beratung bzw. Erarbeitung (siehe auch Kapitel 6.5.2). Dies betrifft zum einen den wichtigen Bereich der LSA. Diesbezüglich wurden mit dem Tiefbauamt zu einem Teil der erkannten Verzögerungsquellen Beratungen geführt, auf

deren Basis Abhilfemaßnahmen in Umsetzung sind, soweit dafür Spielräume gesehen werden. Zum anderen gilt es, für sonstige Verzögerungsursachen ein Maßnahmenkonzept, geordnet nach Prioritäten, zu erarbeiten und einen politischen Umsetzungsbeschluss hierzu herbeizuführen. KVG und EBK arbeiten hieran derzeit gemeinsam. Da bisher nur wenige Maßnahmen tatsächlich umgesetzt worden sind und außerdem die planerischen Ansätze zur Busbeschleunigung aus dem Gutachten zum HÖV-Projekt zu berücksichtigen sind, werden diese mit aktualisierenden Modifikationen in den 6. RNVP übertragen.

Bei den **Verknüpfungspunkten** ist zu nennen, dass der ZOB nun barrierefrei hergestellt ist. Die selbständige Auswahl und Auffindung der Busse für Menschen mit eingeschränkten oder fehlendem Sehvermögen stellt im jetzigen Zustand allerdings noch eine Hürde dar. Zudem gerät er mit den heute vorhandenen Überliegerkapazitäten für die Autokraft und die VKP bereits an seine Grenzen. Weitere Ausweitungen im Regionalverkehr oder gar Belegungen durch den Fernverkehr oder den Stadtverkehr der KVG kann der ZOB aktuell nicht aufnehmen. Neben der Verbesserung der Barrierefreiheit muss also das Ziel bestehen, Überliegerplätze vor allem für den Stadt- und den Regionalverkehr in der Innenstadt zu sichern bzw. dauerhaft vorzuhalten. Im Zuge der erfolgten Anpassungen in der Innenstadt sollen ausreichende Überliegerplätze mindestens für den Stadtverkehr und die (technische) Sicherstellung kurzer betrieblicher Wendungen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs als neue Maßnahmen im 6. RNVP festgeschrieben werden. Hintergrund sind stark erhöhte Betriebskosten durch zusätzliche Umläufe wegen verlängerter Wendezeiten seit mehreren Jahren.

Ausreichende B+R-Kapazitäten und Mobilitätsstationen werden kontinuierlich an den Verknüpfungspunkten (bisher vor allem Bahnhöfe und Anleger) errichtet. Damit dieses Ziel auch weiter im ÖPNV-Netz (wie schon z.B. am Rungholtplatz) verfolgt wird, werden die Maßnahmen übertragen.

Im Bereich der **technischen Anlagen** wird das Betriebshofkonzept mit Grundsanierung der beiden Betriebshöfe im laufenden Betrieb und unter Berücksichtigung von neuen Ladeinfrastrukturen weiter vorangetrieben. Die Maßnahme wird übertragen und muss zukünftig weiter mit der Planung für das HÖV-System abgeglichen werden.

7.3.3. Fahrzeuge

Die Umstellung der Busflotte auf umweltschonende Antriebstechniken gemäß dem Konzept zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel schreitet planmäßig voran. In den letzten Jahren wurden nur noch rein elektrisch angetriebene Busse durch die KVG beschafft und die Ladekapazitäten entsprechend ausgebaut. Die Weiterführung der Erprobung größerer Fahrzeugkapazitäten wurde nicht vordringlich weiterverfolgt. Da in der Laufzeit des 6. RNVP mit einer Systemfestlegung im Zuge der Planungen für ein höherwertiges ÖPNV-System zu rechnen ist, könnte diese Frage im Anschluss wieder aktuell werden, so dass diese Maßnahme übertragen wird. Die Ausdifferenzierung des Fahrzeugparks kann hingegen mit den vorhandenen Kleinbussen, 12-Meter-Normalwagen und Gelenkbussen zunächst als abgeschlossen betrachtet werden.

Die neuen Fahrgastschiffe für die Kieler Förde wurde in der Laufzeit des 5. RNVP konzipiert und in verschiedenen Ausführungen erprobt. Es befindet sich mittlerweile mit mehreren Neubauten im Schiffspark der SFK, wo es die abgängigen alten Schiffe ersetzen soll. Für den 6. RNVP steht die Ausweitung des Schiffsparks durch weitere Neubauten an, damit die angestrebten Verbesserungen in den Fahrplänen von F1 und F2 umgesetzt werden können.

7.3.4. Service

Bei der **Fahrgastinformation** konnten weitere 30 DFI-Anzeigen aufgestellt werden. Außerdem steht mit der App DyFIS® Talk nun ein elektronisches System für Sehbehinderte zur Verfügung, das die Echtzeitabfahrten nun auf dem eigenen Smartphone anzeigen und vorlesen kann. Auch barrierefreie Internetauftritte sind vorhanden. Stadtteil/Bereichs- und linienbezogene Informationen wurden während der Laufzeit des 5. RNVP laufend aufbereitet und vorgehalten. Bei den DFI-Anzeigen an den Anlegern zeichnet sich eine Umsetzung innerhalb des Forschungsprojektes „Digitale Fähre“ ab.

Den **(Vor-)Verkauf** betreffend wurden keine weiteren Fahrscheinautomaten an stark frequentierten Haltestellen oder Anlegebrücken aufgebaut. Auf der Reventloubrücke wurde aber in den Sommermonaten eine zusätzliche Vorverkaufsstelle durch die SFK betrieben. Der digitale Vertrieb ist mit dem Handy-Ticket über die NAH SH-App nun auch für den Stadtverkehr teilweise umgesetzt. Ein Check-In-Be-Out-System ist im Rahmen des SH-Tarifs von der NAH.SH noch nicht umgesetzt worden. Das Vergabeverfahren startete in 2021, die Umsetzung ist für 2024 geplant. Dieser Teil der Maßnahme wird in den 6. RNVP übertragen. Der Bestand an Vorverkaufsstellen hat leicht abgenommen. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dieser Vertriebskanal gegenüber den elektronischen behaupten kann. Der Bestand sollte aber zunächst weiter gehalten werden, so dass diese Maßnahme übertragen wird.

Bei der **Sicherheit** wird jeweils bei neuen Haltestellen geprüft, ob Beleuchtung vorhanden ist bzw. installiert werden kann. Da die Beleuchtung – wenn möglich – mittlerweile Teil der Haltestellenausstattung ist, braucht die Maßnahme nicht übertragen zu werden.

7.3.5. Tarif

Im Bereich der **Tarifstruktur** konnten die Uneinheitlichkeiten zwischen Bahn und Bus angeglichen werden, dafür ist es unter anderem durch zahlreiche Kieler Sonderregelungen aber zu anderen uneinheitlichen Bedingungen gekommen, die den Tarif zwar für einzelne Gruppen vergünstigen aber insgesamt nicht zur abnehmenden Komplexität des Tarifs beitragen.

Im **Tarifangebot** konnte die Nutzung der Mehrfahrtenkarte nicht erhöht werden. Gleichzeitig steigt das Angebot an elektronischen Fahrscheinen und das Jobticket diverser großer Arbeitgeber ist deutlich attraktiver geworden, so dass viele Barverkäufe entfallen können. Auch die Seniorenmonatskarte im Abo führt zu weniger Barverkäufen; es ist immer noch nur in Kiel als Zusatzangebot erhältlich und sollte weiter als landesweite Lösung eingeführt werden. Ebenso wie die im 5. RNVP geforderten 9-Uhr-Karten und ein

Sozialticket sind dieses Themen des aktuell diskutierten landesweiten Tarifentwicklungsplans mit einer Umsetzungsperspektive bis 2025. Die Maßnahmen werden daher übertragen. Der Geltungsbereich des Kieler-Woche-Tickets konnte nicht ausgeweitet werden. Da das Ticket und dessen Ausweitung nach wie vor Sinn ergeben, soll die Maßnahme übertragen werden.

7.3.6. Marketing/Öffentlichkeitsarbeit

Verstärkte Pressearbeit zum Angebot fand zu diversen Anlässen statt und auch die Öffentlichkeitsarbeit zum SH-Tarif war deutlich wahrnehmbar. Mit der Einführung des neuen Nachtbusnetzes wurde ein großer Schritt in Richtung Linienmarketing gegangen, da die Nachtbuslinien nun eigene aber an ihre Tageslinien angelehnte Bezeichnungen tragen. An diesem Punkt der Außendarstellung soll weitergearbeitet werden, so dass diese Maßnahme übertragen wird. Als Maßnahme der intensiven Kund*innengewinnung können die diversen Jobtickets hervorgehoben werden, die in der Öffentlichkeit deutlich wahrgenommen wurden und den ÖPNV präserter gemacht haben.

7.3.7. Strukturen

Die Weiterentwicklung des Regionalen Kompetenzzentrums ÖPNV zur Interessensvertretung, Bindeglied und Hülle regionaler Zusammenarbeit kann mit dem neuen Vertrag als abgeschlossen betrachtet werden. Eine Abstimmung der Arbeit der drei ÖPNV-Aufgabenträger in der Region Kiel findet weiter anlassbezogen statt. Dabei ist auch das Mobilitätsmanagement der KielRegion eingebunden. Eine weitergehende Kooperation ist derzeit nicht angedacht. Sie wäre aufgrund der Vielzahl an Themen, die derzeit zu bearbeiten sind, und bei denen die drei Aufgabenträger aufgrund ihrer unterschiedlichen ÖPNV-Strukturen und Planungsansätzen vor zum Teil sehr unterschiedlichen Herausforderungen stehen, auch nicht zielführend im Sinne einer effizienten Verwendung der zur Verfügung stehenden Ressourcen.

7.3.8. Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Laufzeit des 5. RNVP

Das sehr umfangreiche Maßnahmenpaket des 5. RNVP ließ kaum Spielraum für weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Kieler ÖPNV. Die umgesetzten Fahrplanmaßnahmen konnten jeweils so gestaltet werden, dass auch kaum Bedarf für Nachbesserungen bestand. Diese konnten jeweils kurzfristig umgesetzt werden. Darüber hinaus gab es keine weiteren unvorhergesehenen Kapazitätsengpässe im Liniennetz, denen mit zusätzlicher Kapazität begegnet werden musste. Einzige Ausnahme bildet die Corona-Pandemie, die ein mehrmaliges Hoch- und Runterfahren der regulären Angebote und vor allem der Zusatzverkehre für Schüler*innen erforderlich machte. Durch die kontinuierliche und enge Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und der KVG konnte den Fahrgästen hier insgesamt zu allen Zeiten ein sehr verlässliches und ausreichendes Angebot geboten werden, das laufend beobachtet und wenn nötig angepasst wurde.

7.4. Schlussfolgerungen und Prämissen für das Maßnahmenkonzept des 6. RNVP

Neben den wenigen übertragenen Maßnahmen soll der 6. RNVP planerische Maßnahmen enthalten, die den ÖPNV weiter attraktivieren und ihn ernsthaft als Alternative zum eigenen PKW nutzbar machen, um den Anteil des ÖPNV am Modal Split deutlich zu erhöhen. Dieses ist durch klare Linienführungen, gut nutzbare Takte zu allen Verkehrszeiten, schnelle Fahrzeiten und attraktive, einfache Tarife zu erreichen. Außerdem müssen sich die Maßnahmen in die Ziele der derzeitigen Planungen zum HÖV-System einfügen. Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieses RNVP weder der Systemscheid noch eine Finanzierungszusage eines Fördermittelgebers vorlag, müssen die Maßnahmen sowohl geeignet sein, den ÖPNV in Richtung des Ohnefalls (Weiterentwicklung des ÖPNV ohne HÖV-System) als auch in Richtung des Mitfalls (Einführung des HÖV-Systems und Anpassung des bestehenden ÖPNV zum begleitenden Busnetz) zu entwickeln. Alle Maßnahmen dieses 6. RNVP sind daher in dieser Hinsicht geprüft und zur offenen Weiterentwicklung des Kieler ÖPNV-Netzes geeignet.

8. Maßnahmenkonzept

Aus den in den vorherigen Kapiteln definierten Zielen und Rahmenbedingungen, der Bestandsanalyse und der Bilanz zum 5. RNVP ergibt sich im Folgenden das Maßnahmenkonzept des 6. RNVP. Hier werden mögliche Maßnahmen im Einzelnen aufgeführt und erläutert sowie Angaben zur Finanzierung und zu den Zuständigkeiten der Umsetzung gemacht.

Die vorgesehenen Maßnahmen sollen in den entsprechenden Gremien beraten und beschlossen werden und sind dann vom Betreiber des Stadtverkehrs und den sonstigen Beteiligten umzusetzen. Die hier genannten Investitionen und der Aufwand sind großenteils Schätzungen, die, insbesondere wenn die Umsetzung erst in ein paar Jahren erfolgt, nochmals überprüft werden müssen.

Das Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit wird aufgrund seiner Komplexität in einem gesonderten Kapitel und einer gesonderten Tabelle (Anlage T2) innerhalb dieses Maßnahmenkonzeptes im Folgenden dargelegt. Es ist als ein wichtiger Baustein aller Maßnahmen zu verstehen und soll auch in den kommenden Fortschreibungen und Neuauflagen des RNVP kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt werden.

8.1. Planerische Maßnahmen

Im Folgenden werden planerische Maßnahmenpakete beschrieben, die den Kieler ÖPNV sowohl auf den HÖV-Ohnefall als auch den HÖV-Mitfall weiterentwickeln. Die Abgrenzung der einzelnen Pakete ergibt sich aus den räumlichen und betrieblichen Voraussetzungen. Die Maßnahmenpakete werden zusammen mit den weiteren Maßnahmen (aus dem 5. RNVP übertragene, weitere aktuelle Maßnahmen aus der Bestandsanalyse und Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit) in der Maßnahmentabelle zusammengeführt. Teilweise werden schon heute identifizierte sinnvolle Maßnahmen auf den 7. RNVP geschoben. Hierdurch soll gezeigt werden, dass die Landeshauptstadt Kiel ernsthaft an der Optimierung des ÖPNV arbeitet, aber nicht alle sinnvollen Maßnahmen innerhalb einer RNVP-Laufzeit umsetzen kann. Unter den derzeitigen Bedingungen ist ein zu starkes Aufwachsen der Verkehre realistisch gesehen nicht leistbar. Alle Maßnahmen stehen zudem unter dem Vorbehalt, dass Fahrzeuge und Personal zum Umsetzungszeitpunkt ausreichend zur Verfügung stehen. Die KVG hat die entsprechenden Schritte in die Wege geleitet. Aufgrund der derzeitigen Weltlage (Lage auf dem Arbeitsmarkt, Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Krieges gegen die Ukraine) kann nicht gesichert davon ausgegangen werden, dass die Prognosen eintreffen. Alle Maßnahmen sollen vor der Umsetzung mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen insoweit gemeinsam geplant werden, dass die städtischen und die ein- und ausbrechenden Verkehre möglichst gut aufeinander abgestimmt werden können.

Ost-West-Achse

Durch die noch für das Jahr 2022 vorgesehene Ausweitung der Verkehre auf der Linie 9 wird die Funktion der Linie 72 überflüssig. Dieses schafft Spielraum für eine Neuordnung der Verkehre im Bereich Ellerbek. Die Linie 72 könnte entfallen und alle Fahrten würden

zum Ellerbeker Weg geführt. Die Linie 22 würde weitestgehend fest mit der Linie 71 vertaktet sein. Gleichzeitig würden die beiden Linien um zwei Fahrten in der Stunde verdichtet sein, so dass sich in Klausdorf und am Ellerbeker Weg jeweils ein 20-Minuten-Takt ergäbe. Auf dem Ostring und in der Innenstadt sowie auf dem stark belasteten innerstädtischen Ost-West-Abschnitt entstünden somit attraktive 10-Minuten-Takte (siehe Abbildung 17). Zu untersuchen ist noch, ob die gemeinsame Fahrt über Karlstal oder Diedrichstraße erfolgen soll. Hier spielt auch eine Rolle, inwiefern die Verbindung B76 – Ostring benötigt wird. Eine vorgeschaltete Befragung der Fahrgäste auf der Linie 71/72 soll hier Klarheit bringen. Weiter würden sich 10-Minuten-Takte am Ziegelteich und auf der Eckernförder Straße bis Schneiderkamp ergeben. Ab dort würde jede zweite Fahrt über An der Au geführt, so dass nur am Rungholtplatz kein sauberer 10-Minuten-Takt entstünde. Hierdurch könnte aber auf der Eckernförder Straße die Linie 81 entfallen, die dann vom Botanischen Garten als neue Linie 71 über Hauptbahnhof und Dreiecksplatz zum Eichhof und mit jeder zweiten Fahrt weiter nach Kronshagen, Schulzentrum geführt werden könnte. Bei dieser Lösung entfielen die direkte Verbindung von Suchsdorf zum Dreiecksplatz, die jedoch durch ein Umsteigen an der Haltestelle Eichhofstraße im dichten Takt ersetzt würde. Ebenso entfielen die Bedienung der Haltestelle Rathaus/Opernhaus durch die Linie 71, was aber durch eine Stärkung des Mettenhof-Astes der heutigen Linie 14/15 (siehe Maßnahmenpaket Holtenauer Straße) kompensiert werden kann.

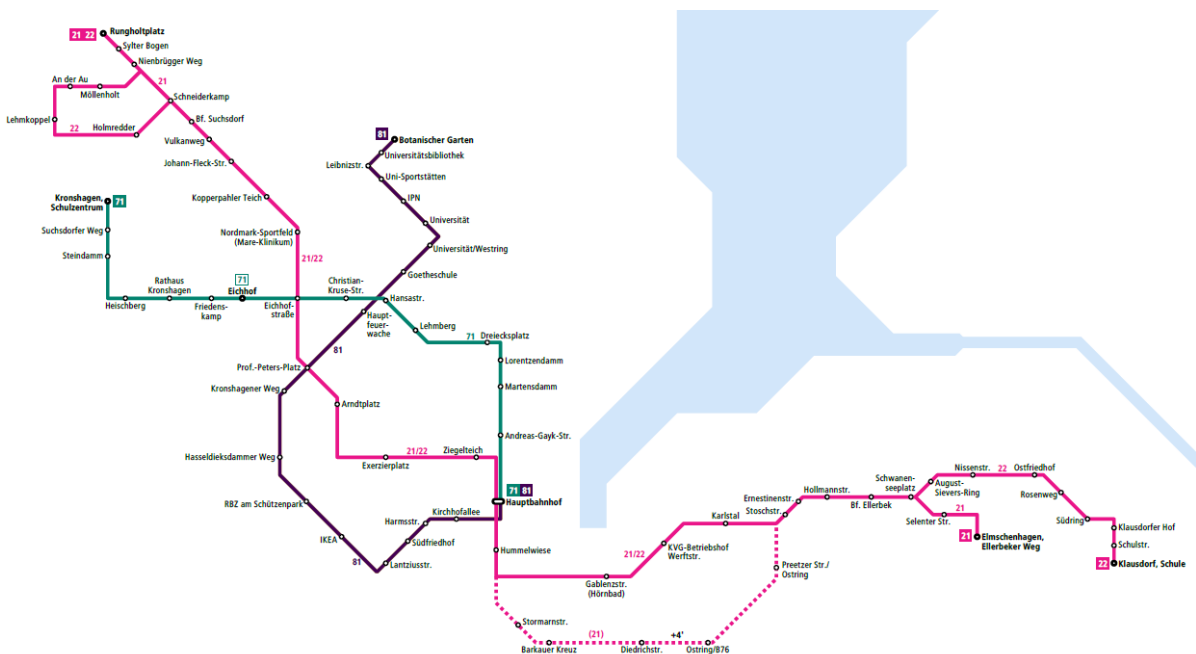


Abbildung 17: Maßnahmenpaket Ost-West-Achse

Holtenauer Straße

Um die Abstände zwischen den Bussen der verschiedenen Linien auf der Hauptachse zu vergleichmäßigen, wären Durchbindungen zu tauschen. Der Tausch der westlichen Halbstöße der Linien 11 und 14/15 würde zu einem 7,5-Minuten-Takt nach Mettenhof führen und eine saubere Vertaktung auf der Holtenauer Straße zwischen den 10-Minuten-Takten der Linien 12/13 und 14/15 zu einem 5-Minuten-Takt ermöglichen (siehe Abbildung 18).

Dieser bietet zwar insgesamt etwas weniger Kapazität, dafür aber deutlich besser verteilte Fahrten, wodurch die Verteilung der Fahrgäste auf die Fahrzeuge optimiert würde. Auch für Mettenhof wäre die höhere Taktung ein deutlicher Gewinn (siehe Abbildung 20). Auf dem Ostufer bliebe die hohe Taktung der Linie 11 erhalten.

Kieler Norden

Geplant ist eine Ausweitung und Optimierung der Verkehre nördlich des Kanals im Vorgriff auf das ergänzende Busnetz zum HÖV-System bzw. den Ohnefall. Eine vollständige Umsetzung ist jedoch erst möglich, wenn die Umsteigeknoten in der Wik und an der Immelmanstraße fertiggestellt wurden. Ebenso ist die Durchfahrung des neuen Stadtteils Holtenau Ost (bisher MFG5-Gelände) Voraussetzung für die vollständige Umsetzung des ergänzenden Busnetzes zum HÖV-System. Bis dahin sollen hier zunächst eine bessere Vertaktung, eine Ausweitung des Schnellbusverkehrs und die Anbindung des Entwicklungsgebietes StrandOrt umgesetzt werden. Kernelement wären zwei ganzjährige Schnellbuslinien für Schilksee (bisherige 30S) und Friedrichsort (bisherige saisonale Strandbuslinie 90S), die jeweils von einer Stadtbuslinie (bisherige 12 und 13) verdichtet würden (siehe Abbildung 18). Nach Schilksee führen die bisherigen Linien 30S (über Dreikronen) und 13 (über An der Schanze) jeweils im 20-Minuten-Takt und ergänzen sich. Nach Friedrichsort bzw. an den neuen Endpunkt StrandOrt führen jeweils alle 20 Minuten die bisherigen Linien 90S (über Schusterkrug und Redinskamp) und 12 (über Eiche und Redinskamp), so dass die Linie 12 die Linie 13 ab Schusterkrug sauber zu einem Zehn-Minuten-Takt ergänzen könnte. Hierbei ist zu beachten, dass für die Schilkseer Schulkinder eine möglichst direkte Verbindung zur IGF/Gemeinschaftsschule Friedrichsort erhalten bleibt. Die Bedienung des Bereichs Bachweg könnte von der Linie 12 mit übernommen werden, so dass die heutige Linie 91 in dem Bereich überflüssig würde. Damit entfielen die direkte Verbindung aus Holtenau heraus nach Friedrichsort und Holtenau würde dann nur noch durch die Linie 91 in Richtung Innenstadt direkt bedient werden. Dafür entfielen aber auch die Hälfte aller Fahrten durch Holtenau, was den aktuellen Wünschen des Ortsbeirats entgegenkommen würde. Durch die notwendige Installation von Ladeinfrastruktur in Schilksee, Olympiazentrum müssen die Linien hier zukünftig gebrochen werden, da hier anders als in Strande ausreichend Platz und Stromversorgung vorhanden ist. Es ist ein Anschlussverkehr mit Kleinbussen nach Strande geplant. Alternativ könnte ein flächiger Linienbedarfsverkehr eingerichtet werden, der dann ganz Strande und ganz Schilksee abdecken könnte. Dieses wäre noch mit den zuständigen Beteiligten vor Ort zu diskutieren.

Sinnvoll könnte in einem weiteren Schritt die Verlegung der 30S auf die B76 sein. Dieses brächte deutliche Fahrzeitvorteile und somit zusätzliche Attraktivität des Schnellbusses für Schilksee. Allerdings würde hierdurch eine Verdichtung der Verkehre auf der Feldstraße bzw. eine zusätzliche Direktverbindung vor allem für Schüler*innen zwischen dem Kieler Norden und den Schulen entlang der Feldstraße nötig, was zusätzlichen Aufwand erzeugen würde. Der Ortsbeirat hat sich in seiner Stellungnahme zum RNVP dafür ausgesprochen, die Linie auf der Feldstraße zu belassen um neben den Schulkindern auch den Beschäftigten des UKSH weiterhin eine Direktverbindung anbieten zu können.

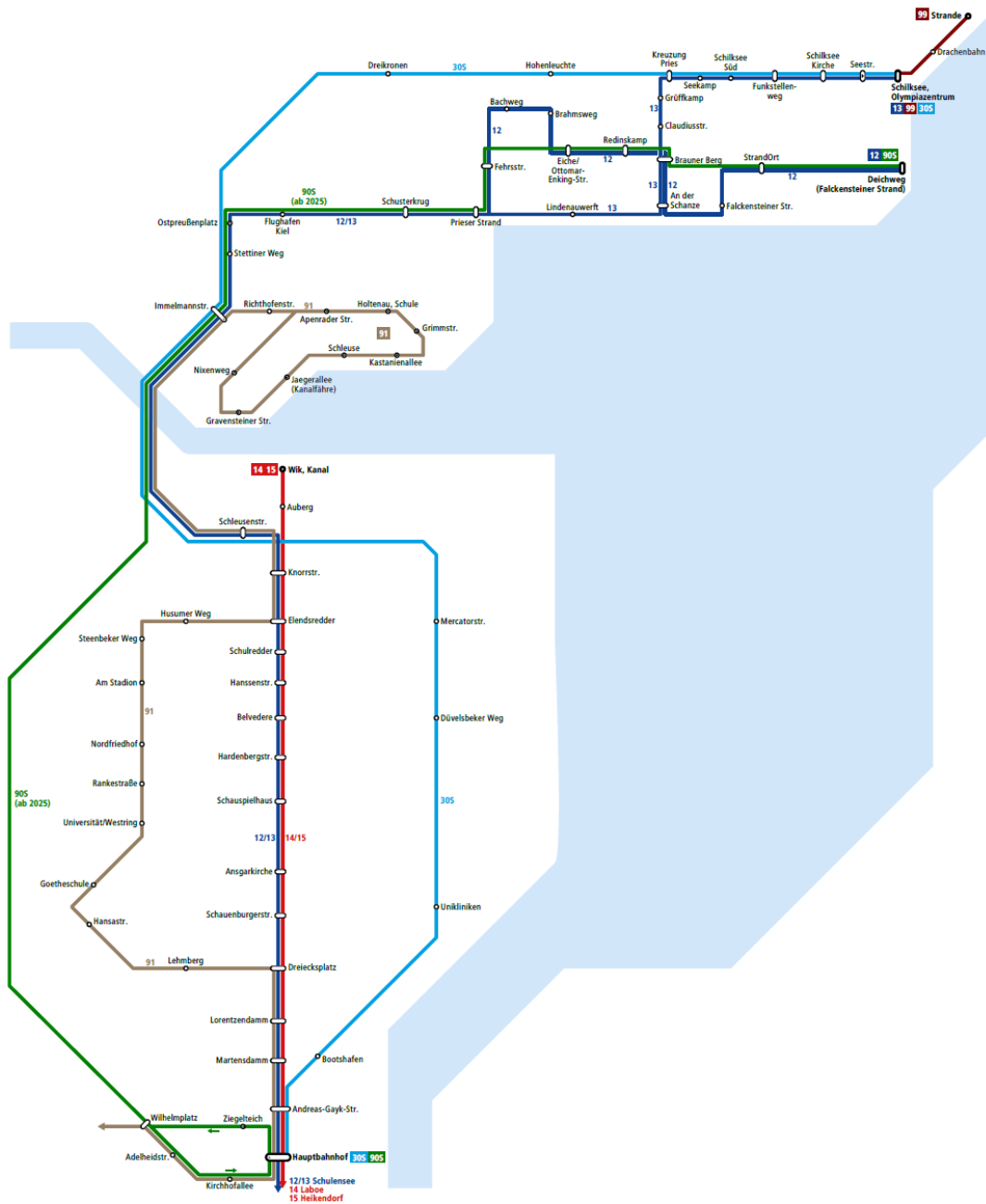


Abbildung 18: Maßnahmenpakete Kieler Norden und Holtenauer Straße

Kieler Süden

Aufgrund der noch nicht erfolgten Realisierung der derzeit diskutierten Baugebiete in Neumeimersdorf, des noch nicht fertig geplanten Weiterbaus der A21 und der derzeit nicht zur Verfügung stehenden direkten Verbindung zwischen Kronsburg und Wellsee am Umspannwerk können hier lediglich Zielplanungen beschrieben und Teilaspekte vorgeplant werden, die bei Konkretisierung der Bauabschnitte weiter präzisiert und terminiert werden müssen. Die heutigen Linien 41/42 könnten bei Realisierung der neuen Baugebiete auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und eine der Linien über den Busdorfer Weg in das neue Gebiet umgeschwenkt (neue Linie 42) werden. Bis Meimersdorf, Am Reben führe dann

noch die neue Linie 43 vom CITTI-PARK kommend. Hierdurch würden Überlagekapazitäten in Meimersdorf, Am Reben frei und bei der Herstellung der direkten Verbindung zwischen Wellsee und Kronsburg könnte dann die Linie 9 diese zeitsparende Verbindung befahren und nach Meimersdorf, Am Reben (bzw. bei Realisierung eines Bahnhalts Meimersdorf-West bis dort) verlängert werden. Eine zusätzliche südliche Tangentialverbindung von Meimersdorf, Am Reben über das neue Stadtdorf/Gebiet West und das Gewerbegebiet Wellsee könnte durch die Verlängerung der Linie 8 eingerichtet werden. Die neue Linie 41 würde von Tannenberg kommend die Bedienung von Moorsee/Schlüsbek übernehmen und die neue Linie 42 würde von Suchsdorf kommend Kronsburg und den Radewisch bedienen. Diese Linie könnte ebenfalls im Neubaugebiet enden (siehe Abbildung 19).

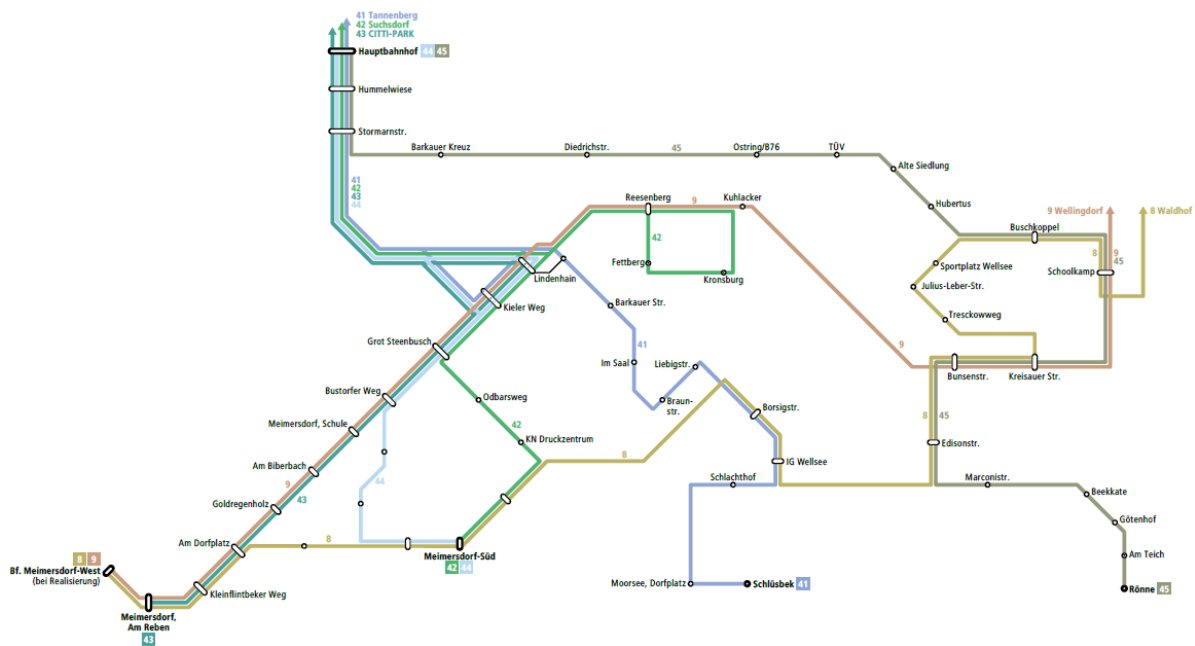


Abbildung 19: Maßnahmenpaket Kieler Süden

Bei einem weiterem Nachfragezuwachs morgens wäre schon vorher, im Vorgriff auf diese Planungen, eine Verdichtung der heutigen Linie 41/42 auf einen 10-Minuten-Takt möglich, um der Schüler*innenspitze mit einem besseren Angebot zu begegnen. Alle weiteren konzeptionellen Planungen für den Kieler Süden hängen stark davon ab, wie sich der Ausbau der A21 auf die möglichen Fahrwege und Haltestellen auswirken wird. Angesichts der in den letzten Jahren in hohem Umfang ausgeweiteten Verkehre in dem gesamten Bereich soll von weiteren kurzfristigen Übergangslösungen abgesehen werden und möglichst langfristig fahrbare Linien eingerichtet werden. Die heutige Linie 45 sollte aber schon kurzfristig von den Bedienzeiten weiter ausgebaut werden, so dass vor allem in Wellsee auch in den Randzeiten ein attraktiveres Angebot besteht.

Tangenten (voraussichtlich 7. RNVP)

Aufbauend auf der heutigen Linie 6 könnten zwei neue Tangentiallinien eingerichtet werden, die sich bei möglicher betrieblicher Durchbindung an den Endhaltestellen zu einem

Ring ergänzen. Hierzu würde die bestehende Linie 6 hinter Kronshagen, Mettenhof und Hassee zum CITTI-PARK verlängert werden. Hier müssten für diesen Fall infrastrukturelle Anpassungen vorgenommen werden, da mehr Platz benötigt wird. Von dort führe die Linie unter der neuen Nummer 7 weiter über den Westring und die Paul-Fuß-Straße zurück in die Wik. Im nördlichen Abschnitt übernehme der Tangenterring die Bedienung der Haltestellen auf dem nördlichen Westring und der Projensdorfer Straße, so dass für diesen Bereich die Linie 91 überflüssig wird (siehe Abbildung 20).

Weiter ergänzt würde das Angebot für den Westen durch eine neue äußere Tangentiallinie Melsdorf oder Russee-Kronshagen-Suchsdorf, die attraktive Direktverbindungen zwischen Melsdorf oder Russee und Mettenhof bzw. Kronshagen sowie zwischen Suchsdorf und Kronshagen bzw. Mettenhof und Gewerbegebiet Daimlerstraße/Wittland bietet. Dieses wäre für Schüler*innen und Berufstätige gleichermaßen interessant. Hier soll außerdem geprüft werden, ob eine Erweiterung/Verlängerung dieser Linie von Suchsdorf über Projensdorf und Friedrichsort nach Schilksee sinnvoll wäre und dieses ggf. umgesetzt werden.

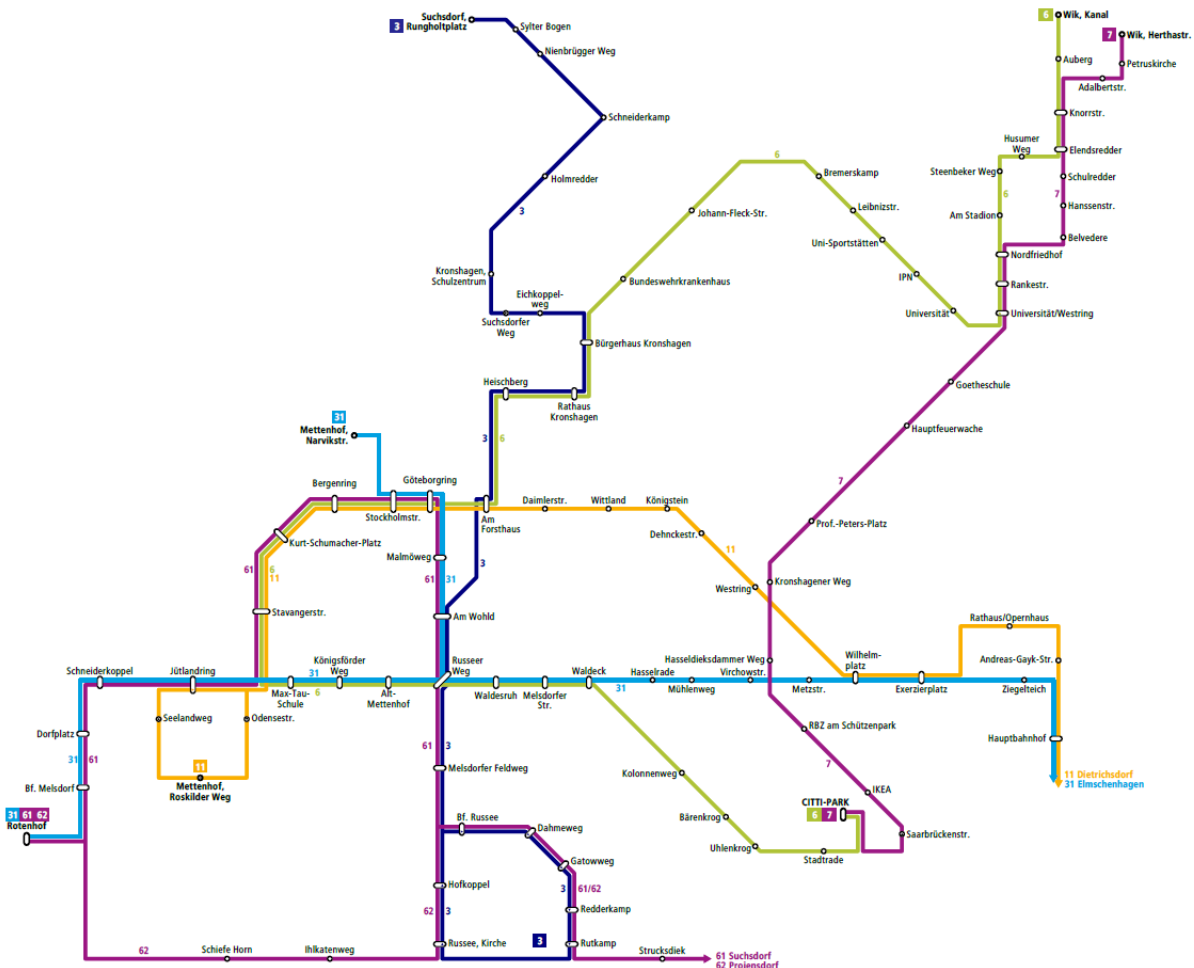


Abbildung 20: Maßnahmenpakete Tangenten und 30er-Linien

30er-Linien (voraussichtlich 7.RNVP)

Die Linie 31 würde auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet und mit jeder zweiten Fahrt über Alt Mettenhof nach Melsdorf geführt werden (siehe Abbildung 20). Die Linie 91 würde

dadurch auch im westlichen Teil ersetzt und es entstünden attraktive Takte an der Narvikstraße, in Meldorf und eine deutlich bessere Taktung als die heutige Vertaktung der Linien 31 und 91 auf der Hofholzallee.

Im weiteren Zusammenhang würde die Linie 34 alle 20 Minuten zwischen Kronshagen und Kroog verkehren; die Linie 32 würde alle 20 Minuten zwischen Wik und Krooger Kamp sowie alle 20 Minuten zwischen Holtenau und Hauptbahnhof verkehren, so dass sich auf der Feldstraße und auf der Preetzer Straße 10-Minuten-Takte ergeben würden. Die Linie 91 könnte dann komplett entfallen.

Bei der Überplanung der gesamten Verkehre im Kieler Südwesten ist zu beachten, dass die Endhaltestelle Russee, Schiefe Horn nach derzeitigen Planungen vsl. im Laufe des Jahres 2026 durch eine neue Ladestation im Gewerbegebiet Rotenhof (Meldorf) zu ersetzen ist (siehe Abbildung 20). In diesem Zusammenhang könnte auch die Linie 61 dorthin verlängert werden.

Neben den planerischen Maßnahmenpaketen für den Landverkehr sind auch bei den Fährlinien der SFK und in den Bereichen **Infrastruktur, Fahrzeuge, Service, Tarif und Marketing** Maßnahmen umzusetzen. Hier finden sich auch die verschiedenen Maßnahmen zum Thema Barrierefreiheit wieder. Einen großen Stellenwert nimmt in diesem 6. RNVP auch die Infrastruktur ein, die in den letzten Jahren und in aktuellen Planungen nicht immer konsequent zum Vorteil des ÖPNV angepasst wurde. Hier muss aus Sicht des ÖPNV deutlich mehr Wert auf einen flüssigen Betriebsablauf (schnelle Fahrzeiten und kurze Standzeiten) und die Bereitstellung einer funktionierenden Infrastruktur gelegt werden. Zu allen Punkten finden sich Maßnahmen in der Maßnahmentabelle in der Anlage T3.

8.2. Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Mit Aufstellung des 4. RNVP wurde unter Beteiligung der Beiräte für Menschen mit Behinderung sowie für Seniorinnen und Senioren das Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV entwickelt. Anlass gab die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013, mit der die Zielsetzung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 gesetzlich verankert wurde. Neben der Festlegung einer sinnvollen Priorisierung von Maßnahmen sollte dieses, durch die Formulierung von (zeitlichen) Ausnahmen, auch den finanziell und personell begrenzten Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Diese ließen es bei der Aufstellung des 4. RNVP als nicht realistisch erscheinen, das geforderte Ziel bis 2022 vollständig zu erreichen. Es wurde entsprechend die dringliche Notwendigkeit zusätzlicher personeller und finanzieller Ressourcen betont, die nur durch Unterstützung von Land und oder Bund realisierbar ist. Während der Laufzeit des 4. RNVP war allerdings das Gegenteil der Fall. Ausbleibende finanzielle Unterstützung sowie steigende Baukosten verschärften die Situation zusätzlich. Mit Aufstellung des 5. RNVP wurde das Konzept daher nach gleicher Systematik unter Beibehaltung (zeitlicher) Ausnahmen und der wiederholten Forderung zusätzlicher finanzieller und personeller Ressourcen fortgeschrieben. Auch während der Laufzeit des 5. RNVP verbesserte sich die Lage leider nicht, sondern verschärfte sich weiter.

Im Ergebnis ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des 6.RNVP das Zieldatum 1. Januar 2022 bereits verstrichen. Dies hat zur Folge, dass alle ausstehenden Maßnahmen in den Regelungsbereich der begründeten (zeitlichen) Ausnahmen fallen. Unabhängig von einem konkreten Zeithorizont bleibt die Prioritätenbildung eine sinnvolle Maßnahme, um den barrierefreien Ausbau unter den gegebenen Rahmenbedingungen so effektiv wie möglich voranzutreiben.

Daher wird auch für den 6. RNVP das bewährte Verfahren zur Prioritätenbildung genutzt. Dieses wurden im Rahmen der Aufstellung des 4. RNVP mit den Beiräten für Menschen mit Behinderung sowie für Seniorinnen und Senioren in mehreren Terminen abgestimmt. Die Beiräte hatten hier jeweils die Möglichkeit, aus ihrer Sicht wichtige Aspekte einzubringen und haben dieses z.B. bei den zu bewertenden Haltestelleneigenschaften auch getan. Der hieraus resultierende Umbau von Haltestellen orientiert sich an den Vorgaben, die in Kapitel 5.5 definiert wurden.

Um einen Überblick über das zu bewältigende Umbauvolumen zu erhalten, wurde die Bestandsaufnahme aller 769 Haltepunkte des 5. RNVP aktualisiert. Dabei wurden die Haltepunkte auf die nachfolgenden drei Ausstattungsmerkmale hin überprüft:

- Bordsteinhöhe mind. 16 cm
- Kontrastreiche Kante (bzw. Bordstein)
- Einstiegsfeld

Anschließend wurden sie einer der vier folgenden Kategorien zugeordnet:

- a) überwiegend barrierefrei ausgebaut: 393 (alle drei Kriterien sind erfüllt)
- b) teilweise barrierefrei ausgebaut: 51 (mind. ein Kriterium ist erfüllt)
- c) nicht barrierefrei ausgebaut: 296
- d) unbefestigt: 29

Alle Haltepunkte der Kategorien b, c und d wurden sodann genau untersucht, bewertet und in die folgenden drei Gruppen eingeteilt:

- Gruppe 1: Umbau ist notwendig und vorrangig vorzunehmen (begründete zeitliche Ausnahme)
- Gruppe 2: Umbau ist notwendig (begründete zeitliche Ausnahme)
- Gruppe 3: Umbau ist zunächst zurückgestellt (begründete Ausnahme)

Innerhalb der Gruppen wurde zudem noch eine Rangfolge erstellt, anhand der sich der weitere Ausbau orientieren soll. Im Folgenden wird die Gruppenzuteilung und Rangfolgenbildung im Detail erläutert. Das Ergebnis der Gruppenzuteilung und Rangfolgenbildung gibt Anlage T2 wieder.

8.2.1. Erläuterung der Haltestellenbewertung und Prioritätenbildung

Planerischer Ansatz:

Um so vielen Betroffenen wie möglich zeitnah einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, ist der örtliche Bedarf nach barrierefreier Infrastruktur die Richtschnur für die Prioritätenbildung. Da dieser Bedarf nicht exakt bestimmt werden kann, wird er mit einem

Näherungsverfahren geschätzt. Es wird angenommen, dass die Bedeutung einer Haltestelle in der Regel unabhängig von einer Behinderung ist. Eine hohe allgemeine Nutzung lässt daher grundsätzlich auch eine entsprechend hohe Nutzung durch Menschen mit Behinderung erwarten. Zudem kommt der zusätzliche Nutzwert des Ausbaus auch den Fahrgästen ohne Behinderung zugute. Daher erhält die allgemeine Nutzungsfrequenz besondere Bedeutung bei der Prioritätenbildung. Dennoch gibt es Haltestellen, an denen zu erwarten ist, dass der Anteil an Menschen mit Behinderung höher ist. Ein naheliegendes Beispiel ist eine Haltestelle in der Nähe einer Einrichtung für Menschen mit Behinderung. Diese örtlich höhere Nachfrage wird durch die allgemeine Nachfrage nicht abgebildet. Daher wird zusätzlich den Gegebenheiten, die eine erhöhte Nutzung durch Menschen mit Behinderung erwarten lassen, zusätzliche Bedeutung zugesprochen.

Neben der Höhe des örtlichen Bedarfs, ist für die Prioritätenbildung auch die Nutzbarkeit des Gesamtsystems zu berücksichtigen, da nur so die jeweiligen Bedarfe sinnvoll bedient werden können. So wird die Nachfrage an einer Haltestelle in der Regel durch Ziel- bzw. Quellverkehre von und zu verschiedenen anderen Haltestellen erzeugt. Ein hoher Bedarf an einer Haltestelle kann also auch durch mehrere kleinere Bedarfe an anderen Haltestellen erzeugt werden. Daher werden bei der Prioritätenbildung auch die räumliche Verteilung, größere Ausbaulücken und Umsteigefunktionen berücksichtigt.

Einteilung in Gruppen:

Wie in Kapitel 5.5 beschrieben wird im PBefG die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 gefordert. In begründeten Ausnahmefällen kann jedoch davon abgewichen werden. Angesichts der Finanz- und Personalsituation musste seit Aufstellung des 4. RNVP von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden. Da diesbezüglich, wie beschrieben, sogar eine weitere Verschärfung der Situation eingetreten ist, besteht auch weiterhin dieses Erfordernis. Da das im PBefG genannte Datum bereits verstrichen ist, fallen alle künftigen Maßnahmen in den Bereich der begründeten (zeitlichen) Ausnahmen. Mit dem Ziel dennoch so schnell wie möglich so vielen betroffenen Personen wie möglich eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Kiel zu ermöglichen, werden die Ausbauprioritäten weiterhin in drei Gruppen eingeteilt. Gruppe 1 umfasst nach wie vor alle Haltestellen, bei denen eine besonders hohe Dringlichkeit für den Ausbau gesehen wird und daher prioritär barrierefrei umgebaut werden müssen. Allerdings entfällt ein konkretes Datum. Der Gruppe 2 werden die Haltestellen zugeordnet, bei denen ebenfalls grundsätzlich die Notwendigkeit eines Ausbaus besteht, die aber zeitlich nachrangig erfolgen. Gruppe 3 umfasst die Haltestellen, bei denen aufgrund der geringen Nutzung oder anderer limitierender Faktoren ein genereller Ausbau und mögliche nicht bauliche Alternativen zunächst geprüft werden müssen.

Punktevergabe und Rangfolgenbildung:

Da nur eine begrenzte Anzahl an Haltestellen gleichzeitig umgebaut werden kann, ist – auch innerhalb der Gruppen – eine Rangfolgenbildung notwendig. Für die Bildung der Rangfolge muss eine Vergleichbarkeit der Eigenschaften zueinander ermöglicht werden. Die Nachfrage an einer Haltestelle, ausgedrückt in Ein- und Ausstiegen, ist dafür am sinnvollsten. Die Angaben zur allgemeinen Nutzungsfrequenz erfüllen diese Anforderung.

Für alle weiteren Eigenschaften ist es nicht möglich, eine genaue Angabe zu daraus resultierenden Nachfragen zu machen, da diese von einer Vielzahl unterschiedlicher Variablen abhängen (z.B. Größe der Einrichtung), die unmöglich alle erhoben werden können. Daher werden alle Eigenschaften bis auf die Nutzungsfrequenz gleich bewertet. Für die Vergleichbarkeit wurde ein Punktesystem gewählt. Dabei entspricht ein Punkt 100 Ein- und Ausstiegen. Die 10-Punkte-Grenze entspricht damit analog zu der sogenannten „1.000-Reisende-Regelung“ der Deutschen Bahn AG 1000 Ein- und Ausstiegen pro Tag (bei der Deutschen Bahn AG gilt die Regel, dass zunächst Haltepunkte ab 1.000 Ein- und Ausstiegen täglich barrierefrei umgebaut werden). Die pauschale Bewertung der Eigenschaften mit 100 Ein- und Ausstiegen pro Tag bleibt notwendiger Weise unscharf. 100 zusätzlichen Ein- und Ausstiegen bei Erfüllen einer Eigenschaft sind deshalb hoch angesetzt. Hinzu kommt die punkteunabhängige Zuordnung durch die Gruppe-1- bzw. Gruppe-2- Kriterien (s. 8.2.2).

Haltestelleneigenschaften:

Tabelle 7 gibt einen Überblick über die bei der Prioritätenbildung zu berücksichtigenden Eigenschaften der Haltestellen (E1 bis E21). Die Lage der hier maßgeblichen Einrichtungen, Standorte bzw. Bereiche sind auf der Karte 14 (Anhang) eingetragen.

Eigen-schaft	Beschreibung der Eigenschaft	Punktzahl (für erfülltes Kriterium)
E1(*/***)	Ein- und Ausstiege pro Werktag an einer Haltestelle	Frequenz/100
E2*	Eine Einrichtung für Menschen mit Behinderung liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle (berücksichtigt sind Einrichtungen zum Wohnen, Arbeiten, für Beratungssuchende, offene Treffpunkte für Betroffene sowie Geschäftsstellen)	1
E3*	Eine Senioren*inneneinrichtung liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle (Berücksichtigt sind Einrichtungen zum Wohnen, der Pflege, der Hospiz- und Palliativversorgung, für Beratungssuchende sowie soziale Treffpunkte)	1
E4*	Ein Krankenhaus liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E5*	Eine Schule liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E6*	Eine Hochschuleinrichtung liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E7*	Ein zentraler Versorgungsbereich (gemäß des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts Kiel - GEKK) liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1

E8*	großflächiger Einzelhandel der Nahversorgung (s. Karten 6 und 14) liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E9**	Ein Amt und oder eine Behörde liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E10**	Eine der folgenden Einrichtungen liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Kirche, Moschee, Gemeindehaus, Friedhof	1
E11**	Eine der folgenden Naherholungsmöglichkeiten liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Grünanlage, Park, öffentlicher Raum mit Meerblick	1
E12**	Eine der folgenden Einrichtungen liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Theater, Museum, Kino	1
E13**	Eine Sportanlage liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E14**	Die Haltestelle dient für Umsteigebeziehungen	1
E15**	Einzelne Haltepunkte der Haltestelle sind bereits ausgebaut	1
E16	Die nächste Haltestelle ist nicht barrierefrei	1
E17	Die Haltestelle liegt in einem Stadtteil, in dem der Anteil der barrierefreien Haltestellen geringer ist als auf gesamtstädtischer Ebene	1
E18	Die Haltestelle liegt in einem Stadtteil, in dem der Anteil der mindestens 60-Jährigen über dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt	1
E19	An die Stadt Kiel herangetragene begründete Umbauwünsche/Hinweise, sofern noch nicht anders berücksichtigt	1 je Hinweis
E20***	Die Haltestelle wird nur durch ALiTa bedient	0
E21***	Der Fortbestand der Haltestelle ist absehbar nicht gesichert	0
	Summe	∑ E1+...+E19

*= Gruppe-1-Kriterium **=Gruppe-2-Kriterium ***=Gruppe-3-Kriterium

Tabelle 7: Haltestelleneigenschaften

Im Nachfolgenden werden die Eigenschaften genauer erläutert:

E1: Die Nutzungsfrequenz wird als besonders wichtiges Kriterium angesehen. Es wird angenommen, dass die Bedeutung von besonders vielgenutzten Haltestellen auch für

Menschen mit Behinderung besteht und somit einen zeitnahen Ausbau erfordern. Daher wird eine Haltestelle ab einer täglichen Nutzung von 1000 Personen und mehr (entsprechend der „1.000-Reisende-Regelung“ der Deutschen Bahn AG der Gruppe 1 zugeordnet. Gibt es an einer Haltestelle weniger als zehn Ein- und Ausstiege pro Tag, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass kein Bedarf für einen Ausbau besteht. Daher wird die Haltestelle der Gruppe 3 zugeordnet und der Umbau damit zunächst zurückgestellt; es sei denn, ein Gruppe-1 oder Gruppe-2-Kriterium wird außerdem erfüllt.

E2 – E8: Für die alltägliche Mobilität von Menschen mit Behinderung wird die barrierefreie Erreichbarkeit der unter E2 bis E8 aufgeführten Einrichtungen als äußerst wichtig erachtet und lässt daher eine hohe Nachfrage dieser Nutzergruppe erwarten. Deshalb bedarf es bei Haltestellen im Einzugsgebiet solcher Einrichtungen eines priorisierten Umbaus.

E9: Die Erreichbarkeit von Ämtern und Behörden ist grundsätzlich wichtig für eine selbstbestimmte Bewältigung des Alltags. Daher müssen Haltestellen, die im Einzugsgebiet einer solchen Einrichtung liegen grundsätzlich umgebaut werden.

E10 – E13: Um eine selbstbestimmte Teilhabe an allen Lebensbereichen zu ermöglichen, sollen auch wichtige Freizeit-, Sport-, Glaubens- und Gemeinschaftseinrichtungen mit dem ÖPNV erreichbar sein. Ist eine Haltestelle im Einzugsbereich einer solchen Einrichtung, so besteht grundsätzlicher Ausbaubedarf.

E14: Für die barrierefreie Nutzung des ÖPNV müssen nicht nur Start- und Zielhaltestellen entsprechend ausgebaut sein, sondern auch Haltestellen, die zum Umstieg dienen. Alle Haltestellen, die für Umsteigebeziehungen dienen, müssen daher grundsätzlich barrierefrei umgebaut werden.

E15: Um zu verhindern, dass größere Siedlungsgebiete keine barrierefreien Haltestellen aufweisen, wird Haltestellen, die nicht in Nachbarschaft zu einer barrierefreien Haltestelle liegen zusätzliches Gewicht verliehen.

E16: Eine barrierefreie Haltestelle ist erst dann sinnvoll nutzbar, wenn sie als Start- und Zielhaltestelle genutzt werden kann. Dies ist in der Regel erst dann möglich, wenn alle Haltepunkte einer Haltestelle barrierefrei ausgebaut sind. Haltestellen, die bereits teilweise ausgebaut sind, sollen daher grundsätzlich umgebaut werden.

E17: Um den ÖPNV umfassend nutzen zu können, müssen Start- und Zielhaltestellen barrierefrei nutzbar sein. Dies bedingt auch eine gleichmäßige Verteilung barrierefreier Haltestellen im gesamten Stadtgebiet. Deshalb wird stadtteilbezogen betrachtet, wie hoch der Anteil an barrierefreien Haltestellen ist. Ist dieser im Vergleich zum gesamtstädtischen Ausbauzustand unterdurchschnittlich, wird den Haltestellen in dem betreffenden Stadtteil zusätzliches Gewicht verliehen.

E18: Mit zunehmendem Alter wird für mehr Nutzer*innen eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV wichtig. Haltestellen in Stadtteilen mit einem höheren Durchschnittsalter als auf gesamtstädtischer Ebene wird daher zusätzliche Bedeutung zugesprochen.

E19: Konkrete Umbauwünsche, die an die Stadt Kiel herangetragen wurden, weisen auf einen besonderen Bedarf hin. Solchen Haltestellen wird daher zusätzliches Gewicht verliehen, sofern dies noch nicht anders berücksichtigt ist.

E20: Wird eine Haltestelle ausschließlich mit Anruflinientaxen bedient, so ist ein Umbau nicht zielführend, da eine solche Maßnahme den Einstieg in diese Fahrzeuge nicht erleichtert. Daher werden diese Haltestellen der Gruppe 3 zugeordnet.

E21: Ist der Fortbestand einer Haltestelle absehbar nicht gesichert (z.B. durch großräumige Gebietsüberplanungen, Baumaßnahmen oder angedachte Fahrplanänderungen), so ist ein Umbau nicht sinnvoll. Haltestellen werden in solch einem Fall daher der Gruppe 3 zugeordnet und das Fortbestehen der Eigenschaft 21 laufend überprüft.

8.2.2. Bewertung der Haltestellen und Bildung der Prioritäten

Schritt 1: Bildung einer Haltestellenrangfolge:

Jede Haltestelle bekommt für Eigenschaften, die sie erfüllt, Punkte zugesprochen. In Tabelle 7 sind die berücksichtigten Eigenschaften und die entsprechenden Punktwerte dargestellt. Die Gesamtpunktzahl ergibt sich dabei aus der Summe der Einzelpunkte. Die Haltestellen werden dann der Punktzahl nach absteigend in eine Rangfolge gebracht.

Schritt2: Zuordnung zu den Gruppen nach Punktwerten:

In einem nächsten Schritt werden die Haltestellen ihren Punkten entsprechend einer der drei Gruppen zugeordnet. Ab zehn Punkten und mehr wird eine Haltestelle der Gruppe 1 zugeteilt, bei 0,1 bis neun Punkten der Gruppe 2 und bei null bis 0,1 Punkten der Gruppe 3.

Schritt 3: Zusätzliche Zuordnung zu den Gruppen unabhängig von Punktwerten:

Einige Haltestelleneigenschaften werden für die barrierefreie Nutzung des ÖPNV als so wichtig erachtet, dass Haltestellen, die diese Eigenschaft erfüllen, unabhängig von Ihrer Punktzahl direkt der Gruppe 1 („Gruppe-1-Kriterien“) bzw. Gruppe 2 („Gruppe-2-Kriterien“) zugeteilt werden. Für einzelne Haltestellen gilt hingegen, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der Umbau zunächst zurückgestellt wird und diese daher der Gruppe 3 zugeordnet werden („Gruppe-3-Kriterien“).

- Gruppe-1-Kriterien: E2 bis E8 sowie E1 ≥ 1000
- Gruppe-2-Kriterien: E9 bis E15 (falls kein Gruppe-1-Kriterium erfüllt wird)
- Gruppe-3-Kriterien: E1<10 (falls kein Gruppe-1- bzw. 2-Kriterium erfüllt wird) sowie E20 und E21

Schritt 4: Haltestellenunabhängige Netzbetrachtung und Reduzierung von Ausbaulücken:

Abschließend wird die sich aus Schritt 3 ergebende räumliche Verteilung auszubauender Haltestellen der Gruppe 1 betrachtet. Dort wo sich dann noch größere Ausbaulücken zeigen, werden einzelne Haltestellen ausgewählt und der Gruppe 1 zugeordnet um die Lücken so zu verkleinern.

Schritt 5: Bildung der Rangfolge in den Gruppen:

Die Rangfolge innerhalb der Gruppen richtet sich nach den Punktzahlen der Haltestellen entsprechend Schritt 1.

Ausnahmen:

1. Erfüllen aufgrund ihrer Nähe zu einer Einrichtung mehreren Haltestellen ein Gruppe-1-Kriterium, so ist im Einzelfall zu prüfen, ob der Ausbau nur einer Haltestelle zunächst ausreichend ist und die übrigen Haltestellen zugunsten anderer Standorte erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden.

2. Von der Rangfolge der Prioritätenliste kann abgewichen werden, wenn entweder eine geplante Baumaßnahme im angrenzenden Straßenraum den Umbau von weniger prioritären Haltestellen begünstigt (wie in den Behindertengleichstellungsgesetzen gefordert) oder eine geplante Baumaßnahme gegen den frühzeitigen Ausbau von prioritären Haltestellen spricht (z.B. größere städtebauliche Projekte mit einer kompletten Überplanung des Straßenraumes).

Ergebnis:

Die sich aus diesen Schritten ergebende Prioritätenliste ist in der Anlage T2 abgebildet. Die Anlage Karte 15 zeigt das daraus resultierende Umbauprogramm je Ausbaugruppe.

Anpassungen:

Sobald neue gesetzliche Regelungen im PBefG eine Anpassung erfordern, wird dies umgesetzt. Ansonsten ist die vorliegende Prioritätenliste bei Bedarf bzw. spätestens zur Aufstellung des 7.RNVP zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Eine beabsichtigte rechtliche Änderung mit Auswirkungen auf das Konzept beschreibt der Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung [18] (S. 78). Demnach sollen bis zum Jahr 2026 alle Ausnahmeregelungen des PBefG, von denen das vorliegende Konzept wie beschrieben Gebrauch machen muss, abgeschafft werden. Dies würde bedeuten, dass noch vor Ende der Laufzeit des vorliegenden RNVP alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein müssten. Dies beträfe alle 376 Haltepunkte, die noch nicht vollständig barrierefrei umgebaut sind. Die Hochrechnung der Kosten unter Beachtung von Warteflächen und Verkehrsflächen für den Bus ermittelte eine Gesamtinvestition von ca. 20 Mio. Euro (siehe Punkte 2.1.1 und 2.1.1 der Anlage T3). Auf die verbleibenden Jahre 2023 bis 2025 verteilt müssten dann ca. 130 Haltepunkte pro Jahr umgebaut werden. Zum Vergleich: In den Jahren 2015 bis 2021 konnten mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und finanziellen Mitteln pro Jahr im Schnitt etwa 20 Haltepunkte umgebaut werden.

8.3. Maßnahmentabelle

In der Anlage T3 sind alle Maßnahmen aus den vorhergehenden Kapiteln, weitere Maßnahmen und die wesentlichen Aspekte zu deren Umsetzung tabellarisch aufgeführt.

Jede Maßnahme wird dort kurz beschrieben (Spalte Hintergründe/Erläuterungen). Dazu zählt auch die Erläuterung, warum die Maßnahme vorgeschlagen wird und wie sie umgesetzt werden soll.

Die Wichtigkeit der Umsetzung ist in drei Kategorien eingeteilt (Spalte „Priorität“): ++ = sehr wichtig, + = mittel sowie o = weniger dringend. Sie bemisst sich aus Wünschen von Fahrgästen, Erhebungen im ÖPNV sowie aus Erfahrungen in Planung und Betrieb.

In der Spalte „Kosten“ wird unterschieden zwischen Investitionen (angegeben in Euro) und Aufwand (angegeben in Euro pro Jahr, der sich bei verkehrlichen Maßnahmen aus dem zusätzlichen jährlichen Aufwand an Nwkm berechnet). Bei einigen Maßnahmen sind keine Kosten oder nur sehr geringe Kosten z.B. für den Planungsaufwand zu erwarten. Sollte durch eine Maßnahme voraussichtlich sogar Gewinn erzielt werden, so ist ein negativer Wert angegeben. Der Planungsaufwand für die einzelnen Maßnahmen wird nicht angesetzt.

In der Spalte „Finanzierungsplan“ werden für jede Einzelmaßnahme Finanzierungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Diese sind jeweils noch einmal im Einzelnen konkret zu überprüfen. Zuschüsse seitens des Landes sind nur noch für einzelne investive Maßnahmen zu erwarten. Bei einigen Maßnahmen reduzieren sich die Kosten durch Einnahmen aufgrund von Fahrgastzuwächsen, die an dieser Stelle jedoch nicht genau beziffert werden können. Verbesserungen im Fahrtenangebot werden – sofern sie die KVG betreffen – über den zwischen EBK und KVG geschlossenen Verkehrsvertrag abgerechnet.

In der Spalte „zeitliche Umsetzbarkeit“ wird dargestellt, wann die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme frühestens erfolgen kann. Weitere Verzögerungen durch Abstimmungsschwierigkeiten oder Finanzierungsprobleme sind möglich. Zudem wird sich durch Prioritätenbildung und äußere Einflüsse eine zeitliche Reihenfolge der Abarbeitung ergeben, der hier noch nicht vorgegriffen werden soll.

Die Umsetzung (Spalte „zuständig für die Umsetzung“) kann meist nur im Zusammenwirken mehrerer Beteiligten erfolgen. Gefragt sind vor allem die Verkehrsunternehmen, der EBK und das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. Der EBK ist als Aufgabenträger für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel Besteller von Verkehrsleistungen, für die er selbst die Genehmigung hält und die von der KVG erbracht werden. Ziel ist, dass alle in diesem RNVP enthaltenen Vorschläge für Veränderungen im Liniennetzangebot und Fahrtenangebot, über die Vorgaben in die Fahrplanungen der kommenden Fahrplanwechsel in der Laufzeit dieses RNVP einbezogen werden. Die KVG und weitere betroffene Verkehrsunternehmen im Raum Kiel sind für die Prüfung der Umsetzbarkeit von Fahrplanvorschlägen zuständig. Außerdem setzen sie die Rahmenvorgaben aus der Tarifgestaltung um, sind für die Information der Fahrgäste sowie alle Maßnahmen, die mit Fahrzeugen zu tun haben, zuständig. Für die Umsetzung landesweiter tariflicher Regelungen sind die entsprechenden Strukturen auf Seiten der Aufgabenträger (NAH.SH) und der Verkehrsunternehmen (NSH) zuständig. Die Ämter der Landeshauptstadt Kiel sind vor allem für die Prüfung und Umsetzung von baulichen Maßnahmen zuständig. Hierzu gehören die Schaltungen von Lichtsignalanlagen, Anlage von Busspuren, Haltestellenbau und verkehrsregelnde Maßnahmen. NAH.SH, Land und Bund sind vor allem als Prüf- und Vergabestelle von Zuschüssen und das Land als Genehmigungsbehörde für den Tarif gefragt.

Der in Anlage T3 aufgelistete Inhalt über die zu prüfenden und gegebenenfalls umzusetzenden Maßnahmen stellt den momentan abgeleiteten Maximalbedarf dar. In der Tabelle 8 wird der Finanzierungsbedarf geordnet nach der Wichtigkeit der Umsetzung

zusammengefasst. Fast alle Maßnahmen könnten im Geltungsbereich dieses RNVP bis 2027 umgesetzt werden. Über die Laufzeit dieses RNVP hinaus wird auf jeden Fall die Umsetzung der Barrierefreiheit (an den Haltestellen) andauern und auch die genauere Planung und Umsetzung von Busbeschleunigungsmaßnahmen wird voraussichtlich länger dauern.

Maßnahmen/ Priorität	Investitionen Gesamtkosten in € (ca.)	Aufwand (jährlich) Gesamtkosten in € (ca.)
++	80.090.000	10.132.000
+	50.000	1.150.000
o	0	0
gesamt	ca. 80,1 Mio.	ca. 11,3 Mio.

Tabelle 8: Finanzierungsbedarf aller Maßnahmen des 6. RNVPs

Die Umsetzung der sehr wichtigen investiven Maßnahmen erfordert ein Investitionsvolumen der Landeshauptstadt Kiel von ca. 80,1 Mio. Euro. Großen Anteil hieran haben die bereits erwähnten Maßnahmen zur Barrierefreiheit in Höhe von 20 Mio. Euro und vor allem die vom Gutachter des HÖV-Systems ermittelten Kosten zur Beschleunigung des ÖPNV in Höhe von weiteren 33 Mio. Euro. In die Gesamtsumme fließen außerdem 16 Mio. Euro an Mehrkosten für die weitere Elektrifizierung der Busflotte der KVG und 4 Mio. Euro für die barrierefreie Sanierung von Anlegebrücken ein. Hier sind noch keine eventuell möglichen Förderungen eingerechnet.

Die Umsetzung aller verkehrsplanerischer Maßnahmen erfordern zudem jährlich zusätzliche Mittel (vor allem für Verkehrsleistungen) in Höhe von ca. 11,3 Mio. Euro pro Jahr.

In den genannten Zahlen sind die derzeit nicht abschätzbaren Kosten (siehe Anlage T3) nicht inbegriffen.

Abkürzungs- und Gesetzesverzeichnis

Abkürzung	Langfassung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALiTa	Anruf-Linien-Taxi
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760)
BEMU	Battery-electric multiple unit (batterieelektrisch angetriebener Triebwagen)
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BRT	Bus-Rapid-Transit (Schnellbus-System auf eigener Trasse)
B&R	Bike & Ride (Rad fahren und Busfahren)
cm	Zentimeter
DB AG	Deutsche Bahn AG
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren
EBK	Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert
GVFG SH	Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein) vom 24. Mai 2019 (GVObI. 2019, S. 180; zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.11.2021, GVObI. 2021, S. 1316)
Hbf.	Hauptbahnhof
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
HÖV	Hochwertiges ÖPNV(-System)
ITF	Integraler Taktfahrplan
KVG	KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
KZU	Kund*innenzufriedenheitsuntersuchung

LBGG SH	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz) vom 29. März 2022 (GVOBl. 2022, S. 364)
LEP-VO	Landesverordnung über den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage (Verkehrsampel)
MIV	motorisierter Individualverkehr
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH),
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
OBR	Ortsbeirat
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. 1995, S. 262) zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2007 (GVOBl. 2007, S. 274)
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)
PKW	Personenkraftwagen
P&R	Park & Ride (Parken und Busfahren)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBZ	Regionales Berufsbildungszentrum
RegG	Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Mai 2022 (BGBl. I S. 812)
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SGB	Sozialgesetzbuch
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH – SFK
SH	Schleswig-Holstein
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
TEP	Tarifentwicklungsplan
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

VGSH	Vergabegesetz Schleswig-Holstein vom 8. Februar 2019 (GVOBl. 2019, S. 40)
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VO	Verordnung
VRK	Verkehrsverbund Region Kiel
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Literaturverzeichnis

- [1] PricewaterhouseCoopers GmbH (Hrsg.): Public Services, Ausgabe Juli 2017
- [2] Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (GVOBl. Schl.-H. S. 1409)
- [3] Fortschreibung 2000 des Regionalplans für den Planungsraum III (Schleswig-Holstein Mitte) des Landes Schleswig-Holstein – Kreisfreie Städte Kiel, Neumünster, Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde (Amtsbl. Schl.-H. 2001, S. 49; sowie Berichtigung Amtsbl. Schl.-H. 2001, S. 388)
- [4] Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH: Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027, Hrsg. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Schleswig-Holsteinischer Landtag – 19. Wahlperiode, Drs. 19/3453 vom 30. November 2021, Kiel 2021
- [5] Kiel Region GmbH: Masterplan Mobilität der KielRegion – Endbericht, Hrsg. Landeshauptstadt Kiel, Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde, NAH.SH, Kiel 2017 (siehe Landeshauptstadt Kiel Drs. 0831/2017)
- [6] Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008 der Landeshauptstadt Kiel i. d. Fassung vom 19.12.2007, Landeshauptstadt Kiel, 2007
- [7] Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel, Stand Dezember 2019 (Drs. 1227/2019), Landeshauptstadt Kiel 2019
- [8] NAH.SH GmbH (Hrsg.): Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein (ohne Jahr); <https://www.nah.sh/barrierefreie-bushaltestellen>
- [9] Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen im Schleswig-Holstein-Tarif, gültig ab 01. April 2022; https://www.nah.sh/assets/01_NSH/22-04-01_Tarifbestimmungen_SH-Tarif.pdf
- [10] VDV (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2. Auflage, Düsseldorf, 2012
- [11] Kieler Zahlen 2020 Statistischer Bericht Nr. 279, Landeshauptstadt Kiel, 2021
- [12] Bevölkerung der Gemeinden in Schleswig-Holstein 3. Quartal 2021; A I 2 - vj 3/21 SH, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2022
- [13] Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030; A I 8 – j 16 sh, Statistisches Amt für Hamburg und Schl.-Holstein, 16.11.2016
- [14] Flächennutzungsplan 2000, Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Kiel, Mai 2002
- [15] Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, VDV, 6/2001

- [16] Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2013
- [17] Mobilität in Städten – SrV 2018: Mobilitätssteckbrief für Kiel, TU Dresden, 2019
- [18] Bundesregierung (2021): Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP; <https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf der Fortschreibung des RNVPs für die Landeshauptstadt Kiel.	10
Abbildung 2: Korridore für höherwertige Systeme im ÖPNV	38
Abbildung 3: Logo KVG	40
Abbildung 4: Logo NAH.SH.....	40
Abbildung 5: Logo SFK.....	42
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung in Kiel	71
Abbildung 7: Schüler*innen in Kiel	72
Abbildung 8: Studierende in Kiel	72
Abbildung 9: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kiel.....	73
Abbildung 10: Branchenstruktur in Kiel	73
Abbildung 11: Fahrgastzahlen KVG	74
Abbildung 12: Fahrgastzahlen SFK.....	75
Abbildung 13: Kraftfahrzeugbestand in Kiel	75
Abbildung 14: Gästezahlen in Kiel	76
Abbildung 15: Businfrastrukturmaßnahmen im Ohnefall	89
Abbildung 16: Modal Split in Kiel 2018.....	98
Abbildung 17: Maßnahmenpaket Ost-West-Achse.....	107
Abbildung 18: Maßnahmenpakete Kieler Norden und Holtenauer Straße	109
Abbildung 19: Maßnahmenpaket Kieler Süden	110
Abbildung 20: Maßnahmenpakete Tangenten und 30er-Linien	111

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Qualitätsstandards für den ÖPNV in Kiel.....	50
Tabelle 2: Qualitätsmanagement: Kriterien und Methoden.....	51
Tabelle 3: Linienverläufe der Linien im Linienbündel Kiel.....	62
Tabelle 4: Taktangebot nach VDV (in Min.).....	65
Tabelle 5: Ein- und Auspendler in der Landeshauptstadt Kiel	74
Tabelle 6: Entwicklung der Kund*innenzufriedenheit	96
Tabelle 7: Haltestelleneigenschaften	116
Tabelle 8: Finanzierungsbedarf aller Maßnahmen des 6. RNVPs	121

Anlagenverzeichnis

Anlage Karte 1:	Liniennetz - Kerngebiet Kiel
Anlage Karte 2:	Nachtliniennetz - Kerngebiet Kiel
Anlage Karte 3:	Strandbuslinien - Kerngebiet Kiel
Anlage Karte 4:	Strukturelle Aufteilung des Planungsraumes
Anlage Karte 5:	Bevölkerungsdichte und Erweiterung von Wohngebieten
Anlage Karte 6:	Standorte von Gewerbe, Industrie, Versorgung und öffentlichen Einrichtungen
Anlage Karte 7:	Hochschulstandorte und Einzugsgebiete
Anlage Karte 8:	Schulstandorte
Anlage Karte 9:	Erschließungsqualität und Flächendeckung
Anlage Karte 10:	Fahrzeiten im Liniennetz
Anlage Karte 11:	Verknüpfung und Multimodalität
Anlage Karte 12:	Verkehrsregelungen im Busliniennetz
Anlage Karte 13:	Barrierefreie Haltestellen - Ausbaustand
Anlage Karte 14:	Barrierefreie Haltestellen - Bedarfe
Anlage Karte 15:	Barrierefreie Haltestellen - Umbauprioritäten
Anlage T1:	Angaben und Vorgaben zu den Linienverkehren in Kiel
Anlage T2:	Barrierefreie Haltestellen. Prioritäten und Rangfolge
Anlage T3:	zu prüfende und ggf. umzusetzende Maßnahmen
Anlage T4:	Stellungnahmen zum Entwurf des 6. RNVP
Anlage M1:	Musterhaltestelle
Anlage C1:	Checkliste für barrierefreie Fahrgastinformationssysteme
Anlage C2:	Checkliste für barrierefreie Linienbusse