

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität		Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
<b>1</b>		<b>Fahrplan</b>							
	1	Liniennetz	Erschließungsqualität, Querverbindungen, Schließen von Netzlücken...						
	1	Maßnahmenpaket <b>Ost-West-Achse</b>	Erhöhung der Angebotsqualität auf der Achse Eckernförder Straße- Hauptbahnhof-Ostring-Ellerbek durch klare Vertaktungen und sehr dichten Takt auf weiten Teilen der Achse.	++	A	1.500.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2022 Umsetzung: ab 2023	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	2	Maßnahmenpaket <b>Holtener Straße</b>	Erhöhung der Angebotsqualität durch bessere und dichte Vertaktung auf der Holtener Straße (5-Minuten-Takt mit 12/13/14/15) und Takterhöhung für Mettenhof mit der Linie 11.	++	A	1.200.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	3	Maßnahmenpaket <b>Kieler Norden I</b>	Erhöhung der Angebotsqualität in den Stadtteilen nördlich des Kanals durch Neuordnung der Buslinien 12/13, Takterhöhung und Ausweitung der Linie 30S auf das Wochenende und Vertaktung der Linien miteinander.	++	A	1.000.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	4	Maßnahmenpaket <b>Kieler Norden II</b>	Durch Neueinrichtung von Ladeinfrastruktur in Schilksee, Olympiazentrum wird ein Brechen der Verkehre Richtung Strande unumgänglich. Anbindung von Drachenbahn und Strande durch Kleinbus zwischen Strande und Olympiazentrum mit festem Fahrplan und Anschluss oder durch einen Linienbedarfsverkehr in mehr oder weniger flexibler Form (bsw. mit Buchung u.a. per App und gebündelten Fahrten), der auf ganz Strande und Schilksee ausgeweitet werden könnte. Die Form der Bedienung wäre in 2023 vor Ort zu diskutieren.	++	A	noch nicht ausweisbar	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Diskussion vor Ort und Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	5	Maßnahmenpaket <b>Kieler Norden III</b>	Erhöhung der Angebotsqualität in Pries und Friedrichsort durch die Einrichtung eines auf die Linien 12/13 und 30S abgestimmten Schnellbusses zum Strandort.	++	A	2.200.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024/25	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	6	Maßnahmenpaket <b>Kieler Süden</b>	Bei Fertigstellung der weiteren Neubaugebiete ist die Taktung weiter zu erhöhen und durch neue Straßen bzw. infrastrukturelle Maßnahmen werden zusätzliche Verbindungen möglich.	++	A	1.300.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	abhängig von Planungs- und Baufortschritt, derzeit nicht genau absehbar	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	7	Abstimmung <b>Linie 2</b> an die Fachhochschule und die Bahn im Zuge der Verlängerung der Bahnlinie Kiel - Schönberg in die Probstei	Erhöhung der Angebotsqualität für die Fachhochschule durch abgestimmte taktuelle Direktverbindung an den Bahnhof Oppendorf.	++	A	kaum Mehrkosten zu erwarten	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	abhängig von der Reaktivierung der Bahnlinie, derzeit nicht genau absehbar	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	8	Verlängerung der regionalen <b>Buslinie 302</b> bis zur Fachhochschule	Erhöhung der Angebotsqualität an der Fachhochschule durch zusätzliche taktuelle Direktverbindungen und die Anbindung des Bahnhofs Raisdorf.	++		keine direkten Kosten für LHK	Bestellung Kreis Plön bei der VKP laut Verkehrsvertrag	zwischen Kreis Plön und VKP zu klären	EBK / Kreis Plön Abstimmung VKP Umsetzung
	9	Öffnung der <b>Strandstraße</b> zwischen Holtener und Friedrichsort und Beseitigung des Engpasses in der Kanalstraße für den ÖPNV zur Verlegung einer Buslinie über diesen Weg für die schnelle Direktverbindung Holtener - Friedrichsort	Auf dem MFG5-Gelände wird ein neuer Stadtteil entstehen. Dieser soll auch im ÖPNV verbindendes Element zwischen Holtener und Friedrichsort werden.	++	I /A	A = zunächst gering; bei zunehmender Nutzung Verdichtung	I = Mittel für Straßenbau A= Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	wird mit zunehmender Nutzung des MFG5-Geländes dringend	EBK / KVG, TBA
	10	Verlängerung der Linien 61/62 bei einer evtl. Errichtung einer <b>Ladestation in Rotenhof</b>	Mit der Verlängerung der Linien könnten gleichzeitig die Bedienung des Gewerbegebietes verbessert werden.	+	A	700.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2025 Umsetzung: ab 2026	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	11	Prüfung und ggf. Herstellung der Linienführung über den <b>Vinetaplatz</b>	der heutige Linienweg (Li. 11) in Gaarden ist sehr eng und mit größeren Fahrzeugen als Gelenkwagen nicht zu befahren. Die Verbindung wird auch im Rahmen der Planungen zum HÖV-System geprüft. Auch im Ohnefall sollte diese Verbindung umgesetzt werden.	+	I	derzeit nicht abschätzbar	I = Mittel für Planung und Straßenbau	Straßenplanung: ab 2023	EBK / KVG, Tiefbauamt
	12	nachrichtlich: Maßnahmenpaket <b>Tangenten I</b>	Durch die Verlängerung der Linie 6 zum CITTI-PARK und die Weiterführung über den Westring zurück in die Wik entsteht ein Tangentenring, der weitere attraktive Direktverbindungen ermöglicht und zudem die verbleibenden Funktionen der Linie 91 ersetzt. Voraussetzung sind infrastrukturelle Anpassungen beim CITTI-PARK.	++	A	wird hier nicht aufgenommen	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung und Umsetzung vgl. im 7. RNVP	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	13	nachrichtlich: Maßnahmenpaket <b>Tangenten II</b>	einer weitere Tangentiallinie im äußersten Westen könnte Verkehre abdecken, die heute mit dem ÖPNV nur sehr umwegig, im Individualverkehr aber sehr direkt zu fahren sind.	+	A	wird hier nicht aufgenommen	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung und Umsetzung vgl. im 7. RNVP	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	14	nachrichtlich: Maßnahmenpaket <b>Neuordnung 30er Linien</b>	Mit der Taktverbesserung und -vergleichmäßigung sowie den Anpassungen bei der Linienführung entsteht auf allen bedienten Teilachsen ein weitaus besseres und attraktiveres Angebot.	++	A	wird hier nicht aufgenommen	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung und Umsetzung vgl. im 7. RNVP	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
	2	<b>Bedienungsqualität</b>	Takt, Fahrzeiten, Bedienungszeiten...					
	1	Verdichtung des Taktes Linie <b>45</b>	Am Wochenende abends soll ein 30-Minuten-Takt angeboten werden.	++	A 40.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: ab 2022 Umsetzung: ab 2023	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	2	Taktverdichtung in der Morgenspitze Linie <b>41/42</b>	Falls das Fahrgastaufkommen Richtung Innenstadt weiter zunimmt, könnte in Vorgriff auf das Maßnahmenpaket Kieler Süden morgens eine weitere Taktverdichtung von Meimersdorf in die Innenstadt erfolgen.	+	A je nach Aufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung und Umsetzung nach Bedarf	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		Angebotsausweitung auf der Linie <b>92S</b>	Der Takt auf der Strandschnelllinie soll verdichtet und auf den späteren Abend ausgeweitet werden.	+	A 400.000	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	Planung: läuft Umsetzung: ab 2023	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	3	Schwentinefährlinie <b>F2</b> : Ausweitung des 15-Minuten-Taktes tagsüber in der Woche und Grundangebot am Samstag	Das benötigte zusätzliche Schiff ist bereits beschafft. Voraussetzung ist, dass MS Schwentine im Einsatz bleibt, obwohl technische Lebensdauer überschritten ist.	++	A 500.000	Kosten für ein weiteres Schiff (Strom, Abschreibung, Personal usw.) sind beschlossen.	Planung: ab 2022 Umsetzung: ab 2023	EBK, SFK
	4	Schwentinefährlinie <b>F2</b> : Ganztägiger 15-Minuten-Takt und Ausweitung des Grundangebotes auf den Sonntag	Es sind Investitionen in ein weiteres zusätzliches Schiff nötig. Die Anschaffung ist bereits beschlossen.	++	A 500.000	Kosten für ein weiteres Schiff (Strom, Abschreibung, Personal usw.) sind beschlossen.	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, SFK
	5	Förderfährlinie <b>F1</b> : Stärkung der Querungen im Norden zwischen Friedrichsort und Laboe bzw. Möltenort und des Längsverkehrs mit möglichst guten Umstiegen auf Bus und Bahn	Morgens in der HVZ sollen auf auf den Querungen ein 30-Minuten-Takt sowie 2 durchgehende Fahrten Laboe-Kiel und ab ca. 9.00 Uhr eine stündliche Bedienung zwischen Laboe und Kiel angeboten werden. Dafür wurde bereits ein zusätzliches Schiff beschafft.	++	A 900.000	Kosten für ein weiteres Schiff (GTL, Abschreibung, Zins, Personal usw.) sind beschlossen.	Planung: ab 2022 Umsetzung: ab 2022	EBK, SFK
	6	Förderfährlinie <b>F1</b> : Weitere Stärkung der Querungen im Norden mit möglichst guten Umsteigen auf den Bus	Perspektivischer Ausbau der halbstündlichen Querungen auf den gesamten Tag bei Beibehaltung des stündlichen Angebots zwischen Laboe und Bahnhof.	+	A 900.000	Kosten für ein weiteres Schiff (GTL, Abschreibung, Zins, Personal usw.) sind beschlossen.	Planung: ab 2025 Umsetzung: ab 2026	EBK, SFK
	7	Entzerrung der Vorlesungsblöcke an der CAU und der FH	Durch die geblockten Anfangs- und Endzeiten der Hochschulen sind einzelne Fahrten v.a. morgens regelmäßig überlastet, obwohl mehrere Linien im 10- bzw. 15-min-Takt und mit E-Wagen verkehren	++	A A=Abstimmung mit CAU und FH	keine Kosten zu erwarten	wie bisher: Belange des ÖPNV und der Fahrgäste gegenüber CAU und FH vertreten	EBK, LH Kiel, Hochschulen
	8	Entzerrung der Schulanfangszeiten	dadurch, dass alle Schulen morgens fast zur selben Zeit beginnen, ist ein enormer Aufwand notwendig; das Problem ist bekannt, konnte aber bisher nicht gelöst werden; zusammen mit den Schulen, Eltern und VU sollte mittelfristig eine Verbesserung geschaffen werden, die zu einer Verringerung der Betriebskosten bei den VU führt	+	A negativ	keine Kosten zu erwarten	wie bisher: Belange des ÖPNV und der Fahrgäste gegenüber den Schulen/Eltern vertreten	EBK, KVG, VU, LH Kiel, Schulen
	3	<b>Anschlüsse</b>						
	1	bessere Verknüpfung Bus-Schiff: Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse an die Fährlinien an den Anlegern Bahnhof und Reventlou und im Kreis Plön	Schwentinefähre F2 und Kanalfähre F3 sind bereits relativ gut verknüpft; im Zuge der Vertaktung der Förderfährlinie F1 müssen auch die Busanschlüsse verbessert werden	++	A gering	keine Zuschussmöglichkeiten	nach/mit Umsetzung Maßn. 1.2.5/6	Kreis Plön / EBK / SFK Planung VU Umsetzung
	2	Überprüfung ob Rendezvous-Anschlüsse am Hauptbahnhof in der SVZ mit Umsetzung der Maßnahmen mit Ausweitung der Verkehre in der SVZ noch nötig ist.	Wenn in weiten Bereichen der Stadt in der HVZ ein 30-Minütiges Angebot gesichert ist, könnten die 5 Minuten langen Rundum-Anschlüsse an Hauptbahnhof entfallen.	+	A gering	keine Kosten zu erwarten	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	3	bessere Abstimmung der Abfahrtszeiten an den übrigen Bahnhöfen in Kiel auf den Fahrplan der Bahn	Bei Überplanungen beachten: Umsteigen Bus-Bahn soll gefördert werden, soweit die betrieblichen Belange der Verkehrsmittel (z.B. Schrankenschließzeiten) dieses zulassen und keinen zusätzlichen betrieblichen Aufwand erzeugt	++	A Umsetzung ohne Mehraufwand	keine Kosten zu erwarten	in der laufenden Fahrplanung	EBK / KVG (/RD) Planung KVG Umsetzung
	2	<b>Infrastruktur</b>						
	1	Haltestellen (HST)						
	1	Weiterführung des Haltestellenprogramms (350.000 Euro p.a.) für den Umbau von HST zu barrierefreien Niederflurhaltestellen	barrierefreie Niederflurhaltestellen erleichtern mobilitätseingeschränkten Fahrgästen das eigenständige Nutzen des ÖPNV	++	I 1.750.000	Eigenmittel	bereits laufende Planung und Umsetzung	EBK, Tiefbauamt
	2	barrierefreier Um- und Ausbau der Haltestellen in Kiel mit dem Ziel der Barrierefreiheit im ÖPNV nach dem in Kap. 8.3 dargelegten Konzept	Das Ziel ist im PBefG definiert; über das Haltestellenprogramm hinaus sind deutlich mehr Mittel bereitzustellen. Ermittelt wurden ca. 20 Mio. Euro insgesamt für den kompletten Umbau. Hiervon werden die 1,75 Mio. Euro aus Maßnahme 2.1.1 abgezogen.	++	I 18.250.000	Eigenmittel der LHK; Förderung derzeit nicht absehbar	bereits laufende Planung und Umsetzung	EBK, Tiefbauamt
	3	Aufbau und Pflege eines öffentlichen Haltestellenkatasters, das aktuelle Aussagen v.a. zur Barrierefreiheit bieten kann	wichtiger Baustein der in Maßnahme 2.1.2 geforderten Barrierefreiheit ist die Information über die vorhandenen Elemente der Barrierefreiheit	++	A 2.000	Eigenmittel	Umsetzung: läuft Nutzung: vsl. ab 2023	EBK, NAH.SH
	4	Ausstattung aller noch fehlender HST mit mind. 3 Fahrradabstellmöglichkeiten	Verbesserung des B+R durch komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten	+	I Kosten trägt TBA	Eigenmittel der LHK	laufende Planung und Umsetzung	Tiefbauamt
	5	barrierefreier Umbau aller SFK-Anleger (in Kiel)	mobilitätseingeschränkte Personen sollen an allen Anlegern Zugang zur Förderschiffahrt erhalten	++	I 4.000.000	Evtl. Förderung, Eigenmittel	im Zuge anstehender Sanierungsarbeiten	EBK

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
	6	Berücksichtigung und Prüfung eines zusätzlichen barrierefreien Anlegers bei der Konzeption von Holtenau-Ost (MFG5-Gelände)	die Holtenauer Bürger plädieren zur Attraktivitätssteigerung ihres Stadtteils für die Wiederinbetriebnahme eines Anlegers durch den Schiffslinienverkehr; Umsetzung im Linienverkehr aber aufgrund der Vorfahrtsregelung in der Kanalzufahrt und der zu erwartenden Nachfrage äußerst schwierig, im Zusammenhang mit Holtenau-Ost leichter zu realisieren	o	I / A I = derzeit nicht abschätzbar A = Unterhalt & Mehrkosten SFK	Evtl. Förderung, Eigenmittel	im Zusammenhang mit der Entwicklung des MFG-5-Geländes	EBK, SFK, Tiefbauamt, WSA
	7	Überplanung und Umbau der Umsteigeanlage Sophienblatt unter besonderer Beachtung der Aspekte Sicherheit, Barrierefreiheit und effektiver Wetterschutz durch Fahrgastunterstände	Die Umsteigeanlage vor dem Hbf ist unter den Gesichtspunkten Sicherheit, ausreichende Fahrgastwarteflächen, Barrierefreiheit und Wetterschutz nicht optimal	++	I derzeit nicht abschätzbar	Evtl. Förderung, Eigenmittel der LH Kiel	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	Tiefbauamt
	8	Begrünung der Dächer von Fahrgastunterständen	Begrünte Dächer haben einen positiven Einfluss auf das (Stadt-)Klima; es muss ein geeignetes Modell gefunden und das nach und nach ausgetauscht werden. Erstes Pilotprojekt Hbf in konkreter Planung	+	I derzeit nicht abschätzbar	Eigenmittel oder aus Stadtwerbung (Ströer)	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, Tiefbauamt, Fa. Ströer
	9	Überprüfung aller unbefestigten Haltestellenbereiche mit dem Ziel der kurzfristigen Verbesserung	Einige Haltestellen liegen seit Jahren "im Grünstreifen"; hier sollen schnelle Verbesserungen und nicht der barrierefreie Vollausbau kurzfristige Verbesserungen bringen.	+	I 50.000	Eigenmittel	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, evtl. Tiefbauamt
	10	Überprüfung der Fahrgastunterstände auf bessere Wahrnehmbarkeit und ggf. Ausrüstung mit Wechselkontrast.	Der Beirat für Menschen mit Behinderung beklagt mangelnde Wahrnehmbarkeit.	++	I zu prüfen	Evtl. Förderung, Eigenmittel	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, Tiefbauamt, Fa. Ströer
2		<b>ÖPNV-Beschleunigung</b>						
	1	Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA): Laufende Überprüfung ausbauen und verstetigen, um die derzeitigen Programme/Abläufe zu optimieren.	Durch verstärkte Beeinflussung der LSA und höhere Priorisierung des ÖPNV können die Fahrzeiten im ÖPNV verkürzt und die Betriebsqualität verbessert werden.	++	zu prüfen	KVG, Mittel der LH Kiel, evtl. teilweise Landesfördermittel	Planung: läuft Umsetzung: ab sofort	KVG, EBK, Tiefbauamt
	2	Abbau von Verlustzeiten auf der Strecke (über LSA hinaus).	Vorhandene Sonderspuren für den ÖPNV zwingend erhalten und Überprüfung von Erweiterungen sowie weiterer verkehrsregelnder Maßnahmen zugunsten des ÖPNV.	++	zu prüfen	KVG, Mittel der LH Kiel, evtl. teilweise Landesfördermittel	Planung: läuft Umsetzung: ab 2023	KVG, EBK, Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde
	3	Prüfung, Planung und Umsetzung der gutachterlich im Rahmen der Trassenstudie zum HÖV-System vorgeschlagenen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und Attraktivierung (Umsteigeknoten Immelmannstraße und Kreuzung Pries, Busschleuse Umspannwerk/Kronsburg, verbesserte LSA-Beeinflussung, weitere ÖPNV-Sonderspuren, Haltestelle B76/Olshausenstraße).	Die Maßnahmen belaufen sich auf ca. 45 Mio. Euro im HÖV-Ohnefall und 32 Mio. Euro im HÖV-Mitfall. Zunächst (vor Systementscheid und Förderzusage) sollten im 6. RNVP Maßnahmen angegangen werden, die in beiden Fällen relevant sind und sowohl ein aufgewertetes ÖPNV-Netz im Ohnefall als auch ein ergänzendes ÖPNV-Netz im Mitfall verbessern können. Dabei sind die beiden Umsteigeknoten, die Busschleuse Umspannwerk/Kronsburg, die verbesserte LSA-Beeinflussung und zusätzliche Sonderspuren prioritär vorzuziehen. Die Haltestelle auf der B76 muss zunächst auf grundsätzliche Machbarkeit und ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auch im Ohnefall geprüft werden.	++	I 33.000.000	Evtl. Förderung, Eigenmittel,	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	KVG, VU, Tiefbauamt
	4	Bei Neueinrichtung von Rechts-vor-Links-Regelungen und/oder Erweiterung von Tempo-30-Zonen: Belange des ÖPNV besonders berücksichtigen.	Ständiges Langsamfahren, Ausweichen und Vorfahrtachten wirkt sich negativ auf Geschwindigkeit, Fahrkomfort und Aufmerksamkeit des Fahrpersonals aus; hinsichtlich Konflikten mit der Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer muss jedoch sehr genau geprüft werden.	+	- keine Kosten für LHK zu erwarten	-	ab sofort beachten	Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde (und EBK)
	5	Bei Planungen zur Attraktivierung des Radverkehrs auch die Belange des ÖPNV beachten und keine Verschlechterungen herbeiführen.	In der Vergangenheit und aktuell werden Planungen zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs vorgebracht, die deutliche Nachteile für den ÖPNV erzeugen.	++	- keine Kosten für LHK zu erwarten	-	ab sofort beachten	Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde (und EBK)
	6	Konsequentes Vorgehen gegenüber Falschparkern (v.a. auf Haltestellen, Busspuren und in engen Bustrassen) durch Ordnungskräfte.	Anlagen des ÖPNV können nicht genutzt werden, dadurch kommt es zu Einbußen in der Betriebsqualität.	++	A ?	-	ab sofort beachten	Bürger- und Ordnungsamt

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung	
	3	<b>Verknüpfungspunkte</b>							
	1	Bereitstellung ausreichender Überliegerkapazitäten am Netzknoten (Hauptbahnhof/ZOB) und an den Enden des Netzes.	Besonders nördlich und südlich des Hauptbahnhofs werden ausreichend und schnell zu erreichende Überliegerplätze für den städtischen und den regionalen ÖPNV benötigt, da auch die Kapazitäten des neuen ZOB bereits erschöpft sind. Durch das parallele Nachladen der Busse an den Endhaltestellen wächst der Platzbedarf auch dort.	++	I	kann nicht konkret benannt werden	-	ab sofort bei Planungen zu beachten	TBA
	2	ausreichende B+R-Kapazitäten an allen Verknüpfungspunkten	Besonders dort wo Anbindung an den ÖPNV schwierig ist, stellt B+R eine gute Alternative dar.	+	I	zu prüfen	-	wird weitergeführt	Tiefbauamt
	3	Einrichtung von Mobilitätsstationen an wichtigen Umsteigehaltestellen	Die intermodale und multimodale Nutzbarkeit und Nutzung von Angeboten des Umweltverbundes soll verbessert werden, hierzu müssen die Angebote gebündelt und gut sichtbar sein	++	I	zu prüfen	Förderung durch regionale und nationale Programme angestrebt.	Konzeptphase abgeschlossen Umsetzung: ab sofort	TBA, VU, Weitere
	4	Einrichtung einer signalisierten kurzen Wendemöglichkeit für den ÖPNV südlich des Hauptbahnhofs (Planungen liegen vor).	Durch den Wegfall der kurzen Wendemöglichkeit über die Hummelwiese vor einigen Jahren ist der Fahrzeug- und Personalaufwand gestiegen. Dieses könnte durch ein Wenden der Busse Höhe Harmsstraße wieder eingespart werden und stünde dann für zusätzliche Verkehrsleistung zur Verfügung.	++	I	kann nicht konkret benannt werden	Investitionen stehen Einsparungen im Betrieb gegenüber.	Planung: liegt vor Umsetzung: ab sofort	Tiefbauamt
	5	Prüfung der Wiederherstellung und Einrichtung einer kürzeren Wendemöglichkeit nördlich des Hauptbahnhofs als im Bestand über Hafenstraße.	Durch den Verkehrsversuch im Sophienblatt und die Anpassungen am Knoten Ziegelteich/Stresemannplatz ist eine kurze Wende über den Stresemannplatz nicht mehr möglich. Die derzeitige Situation mit den verteilten Überliegerplätzen ist nicht optimal, muss aber mindestens gesichert werden.	++		zunächst keine Kosten	-	ab sofort bei Planungen zu beachten	TBA
	4	<b>technische Anlagen</b>							
	1	Umsetzung Betriebshofkonzept: Grundsanierung der Omnibusbetriebshöfe Wertstraße und Diedrichstraße unter Berücksichtigung der Anforderungen von Bussen mit alternativen Antriebsarten, Optimierung der Abläufe bei der KVG und Einsparung von Energiekosten.	Die angesetzten Kosten beziehen sich auf den Restanteil für den Betriebshof Wertstraße; ein endgültiges Konzept und Kostenansätze für den Betriebshof Diedrichstraße liegen noch nicht vor, da dieser auch Teil der noch nicht hinreichend konkreten Planungen zum HÖV-System ist.	++	I	6.500.000	Eigenmittel; keine Förderung durch Land SH zu erwarten.	laufende Planung und Umsetzung	EBK
	3	<b>Fahrzeuge</b>							
	1	Weitere Umstellung der Busse auf neue umweltschonende Antriebstechniken gem. dem Konzept zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 1226/2017) mit dem Ziel der (lokalen) Null-Emission inkl. Aufbau der (Lade-)Infrastruktur.	Durch alternative Antriebe werden die lokalen Emissionen gesenkt und das Image des ÖPNV aufgewertet. Daher werden durch die KVG nur noch Busse mit alternativen Antrieben beschafft. Ausgewiesen sind die Mehrkosten gegenüber konventionellem Dieselantrieben inkl. Ladeinfrastruktur.	++	I	16.000.000	zu erwartende Förderungen sind bereits abgezogen (davon sind 8,25 Mio. Euro noch nicht sicher); keine Fahrzeugförderung in SH vorhanden	wird weitergeführt gem. Konzept zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel	EBK, KVG
	2	Weiterführung der Erprobung und ggf. Einführung größerer Fahrzeugkapazitäten falls sich keine Umsetzung des HÖV-Systems abzeichnet.	An (punktuell) besonders stark nachgefragten Linienabschnitten kann z.T. nicht weiter verdichtet werden, hier könnten größere Gefäße Abhilfe schaffen, ggf. müssen Modifikationen an Haltestellen vorgenommen werden.	+	I/A	zu prüfen	evtl. Investitionskosten in Infrastruktur; erhöhte Fahrzeuginvestitionen; leicht erhöhte Betriebskosten	wird weitergeführt	EBK, KVG
	3	weitere Ausdifferenzierung des Fahrzeugparks in Bezug auf die Fahrgastkapazitäten	unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann eine bessere Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Nachfrage vorteilhaft sein; hierbei sind jedoch betriebliche Zwänge und z.T. sehr hohe Investitionskosten zu beachten	+	I	zu prüfen	weitestgehend kostenneutral - im Zuge von Ersatzbeschaffungen	wird weitergeführt	KVG, SFK, VU
	4	Neu- und Ersatzbeschaffungen für Fahrgastschiffe auf der Kieler Förde erfolgen an die Neuentwicklungen für die SFK angelehnt.	Die Neuentwicklungen für die SFK berücksichtigen alternative Antriebe und weitgehende Barrierefreiheit.	++	I	siehe Maßnahmen 1.2.3-6	-		EBK, SFK
	5	Prüfung der Nachrüstung von Acoustic Vehicle Alerting Systems bei den Hybridfahrzeugen zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit v.a. für blinde und sehbehinderte Menschen.	Im Gegensatz zu den aktuellen Elektrofahrzeugen waren solche Systeme bei der Beschaffung noch nicht verfügbar.	++	I	zu prüfen	-	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, KVG

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
<b>4</b>		<b>Service</b>						
	1	Fahrgastinformation						
	1	Barrierefreie Informationen und Führungssysteme für Menschen mit Blindheit und Sehbehinderung an den Haltestellen und in den Fahrzeugen. Nach Rückmeldung des Blinden- und Sehbehindertenvereins sollten diese v.a. App-basiert und nicht statisch sein.	Um das Zwei-Sinne-Prinzip an den HAST umzusetzen; Ansage des nächsten ankommenden Linienbusses (z.B. über Smartphone, sprechende DFI auf Knopfdruck oder einen für Blinde ertastbaren QR-Code über den dann per Smartphone die Fahrplaninformationen am entsprechenden Haltepunkt abgefragt und vorgelesen werden können; Kommunikation per Smartphone und Bluetooth mit dem einfahrenden Bus zum Auffinden der richtigen Tür)	++	I 500.000	evtl. Zuschüsse zu erwarten	Planung: läuft Umsetzung: ab 2023	EBK, KVG
	2	Echtzeitinformationen zur Fördeschiffahrt und der Kanalfähre für neue DFI-Anzeigen an den Anlegebrücken und Integration der Echtzeit in die digitalen Auskunftsmedien und neue digitale Ticketsysteme auf den Fördeschiffen	Bietet Fahrplaninformationen (in Echtzeit) für die Fahrgäste der SFK-Schiffe und Kanalfähre; Schaffung im Rahmen des Förderprojekts Digitale Fähre in Kooperation mit der NAH.SH und TBA	++	I 80.000	Förderzusage liegt vor (Investitionskosten = Eigenanteil)	Planung: läuft Umsetzung: bis 2024	EBK, SFK
	3	weiterer Ausbau der DFI-Anzeigen an wichtigen Haltestellen (z.B. Bahnhöfe) und an/in Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen	DFI bieten aktuelle Informationen und steigern die Sichtbarkeit des ÖPNV	+	I/A zu prüfen	evtl. Zuschüsse zu erwarten	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, KVG, NAH.SH
	4	Stadtteil/Bereich und Linien bezogene Information	linien- oder stadtteilbezogene Fahrpläne bieten eine schnellere und direktere Übersicht und Handhabung, gerade auch für Neukunden	+	A 50.000	Eigenmittel	wird weitergeführt	EBK, KVG
	5	barrierefreie Internetauftritte	bieten bessere Zugänglichkeit zu Fahrplan- und Tarifinformationen	++	-	kaum Mehrkosten zu erwarten	wird weitergeführt bzw. beachtet	EBK, VU
	6	Prüfung der automatisierten Nutzung der Außenlautsprecher (ggf. i.V. mit 4.1.1).	Durch Ansagen z.B. an Mehrfachhaltestellen könnte die Information v.a. für blinde und sehbehinderte Menschen verbessert werden.	++	I zu prüfen	evtl. Zuschüsse zu erwarten	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, KVG
	2	<b>(Vor-)Verkauf</b>						
	1	Weitere Fahrscheinautomaten an stark frequentierten Haltestellen/Anlegebrücken (z.B. Andreas-Gayk-Str, auf den Bussteigen am Hbf) mit verbundweit einheitlichem Design und Bedienoberflächen aufbauen.	Viele Barzahler stehen einem schnellen Betriebsablauf zur Beschleunigung des ÖPNV entgegen. Automaten ergänzen Netz der Vorverkaufsstellen außerhalb der Öffnungszeiten.	+	I derzeit nicht abschätzbar	Anteile der Kosten trägt EBK; Förderung durch Land möglich; Bewirtschaftung durch KVG/SFK	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	NAH.SH, KVG, SFK, EBK
	2	Digitaler Vertrieb: Ausweitung des mobile ticketing per NAH SH-App auf weitere Fahrscheinarten, Einführung eines Check-In-Be-Out-Systems	Gewinnung und Bindung neuer Kundengruppen, Einsparung von Vertriebskosten und Beschleunigung des Betriebsablaufs (weniger Verkauf im Bus) durch Einführung bzw. Weiterentwicklung verbundweit abgestimmter Lösungen.	++	I/A derzeit nicht abschätzbar	Im Rahmen eines abgestimmten verbundweiten Vorgehens; evtl. Landesförderung	Planung: läuft Umsetzung: ab 2024	NAH.SH, KVG, SFK
	3	Vorverkaufsstellen: Sicherung des Bestandes und Einbindung in die Kommunikation; bessere Hervorhebung im Straßenbild	Vorverkaufsstelle muss vom (potentiellen) Fahrgast leicht wahrgenommen werden und umfassende Informationen über den ÖPNV bieten können	++	I Aufwand wie bisher	Zuschüsse können nicht erwartet werden	wird fortgeführt	KVG, SFK, VU

		Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
<b>5</b>		<b>Tarif</b>						
	1	Tarifstruktur						
	1	Transparenz des Angebotes (SH-Tarif) wieder erhöhen; Nach Möglichkeit auf Kieler Sonderregelungen verzichten.	Die Vorteile (landesweite Durchtarifierung) des landesweiten SH-Tarifs werden durch abweichende Regelungen in der LH Kiel herabgesetzt.	++	keine Kosten	-	bei der Tarifentwicklung berücksichtigen	LH Kiel, NAH.SH, Aufgabenträger, VU, NSH
	2	Tarifangebot						
	1	Alternative Angebote für die klassische Papiermehrfahrtenkarte im Rahmen des abgestimmten landesweiten Angebots entwickeln.	Die Mehrfahrtenkarte stellt für Kiel einen festen Bestandteil des Tarifangebotes dar. Das Handling (Papierfahrtscheine aus dem Vorverkauf in Kombination mit Entwertung) erscheint kaum noch zeitgemäß und wirkt auch nicht beschleunigend auf den Betriebsablauf.	++	A zu prüfen	Einnahmenneutrale Umsetzung	Planung: ab 2023 Umsetzung: ab 2024	EBK, KVG, VU, NSH
	2	Verankerung des "Kieler" Seniorentickets (Einführung auf Probe) als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	Anteil älterer Menschen und deren Ansprüche an den ÖPNV wachsen; ein derartiges Angebot kommt den wiederkehrenden Forderungen entgegen und hilft Neukunden zu gewinnen bzw. Stammkunden zu halten	++	A Neukunden kompensieren Einnahmehausfälle	Einnahmenneutrale Umsetzung	Planung: im Rahmen Tarifentwicklungsplan Umsetzung: ab 2025	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
	3	Einführung einer 9.00-Uhr-Tages- bzw. Wochen- und Monatskarte als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	Möglichkeit Gelegenheitskunden zu binden; Nachfrage kann besser gelenkt werden	++	A Neukunden kompensieren Einnahmehausfälle	Einnahmenneutrale Umsetzung	Planung: im Rahmen Tarifentwicklungsplan Umsetzung: ab 2025	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
	4	Prüfung der Modalitäten zur Einführung eines Sozialtickets als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	wiederkehrende Forderungen könnten erfüllt werden	++	A je nach Höhe der Vergünstigung	Ausgleich von Mindereinnahmen aus den Sozialbudgets	Planung: im Rahmen Tarifentwicklungsplan Umsetzung: ab 2025	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
	5	Ausweitung des Geltungsbereichs des Kieler-Woche-Tickets auf den gesamten Bereich Kiel	bisher nur für Kiel erhältlich; wird vom Fahrgast nachgefragt; Finanzierung und Umsetzung mit Umland und dritten VU schwierig	++	A evtl. Anteil LHK	Eigenmittel	Gespräche werden fortgesetzt	EBK, KVG, SFK, VU, Umlandgemeinden, Kreise RD und PLÖ, NSH
<b>6</b>		<b>Marketing/Öffentlichkeitsarbeit</b>						
	1	Verstärkte Pressearbeit und Werbung zu den Verbesserungen im ÖPNV-Angebot	verbessert Wahrnehmung des verbesserten ÖPNV-Angebots; gilt insbes. im Zusammenhang mit Sonderaktionen in Zeiten stark erhöhter Nachfrage (z.B. Kieler Woche)	++	A 10.000	Eigenmittel	wird fortgeführt	EBK, KVG, SFK, VU
	2	Öffentlichkeitsarbeit zum SH-Tarif: Intensive Kommunikation sollte beibehalten werden.	Die Kundenneugewinnung durch positive Kommunikation des Systems/Tarifs sollte neben der Kundenwiedergewinnung (nach der Pandemie) unbedingt weiter wichtig bleiben.	++	A keine Kosten für LHK zu erwarten	-	wird fortgeführt	NAH.SH, Aufgabenträger, VU
	3	Linienmarketing: differenzierte Angebote besonders vermarkten (z.B. "Markennamen" und neue Nummerierung für Schnellbusse)	steigert die Wahrnehmung sowie Wiedererkennungswert und Identifikation mit dem Produkt	++	A 10.000	Eigenmittel	wird fortgeführt	EBK, KVG, SFK, VU
	4	Maßnahmen der Kundenbindung und -gewinnung intensivieren	Mehrwert für Abonnenten, auch in Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Umweltverbund; Jobtickets bei weiteren Arbeitgebern	++	A je nach Aktion	keine Fördermöglichkeiten	wird fortgeführt	KVG, SFK, VU
	5	Beteiligung am städtischen Mobilitätsmarketing	inhaltliche und finanzielle Verantwortung des ÖPNV-Marketings	++	A 80.000	Eigenmittel	ab sofort	EBK in Abstimmung mit Tiefbauamt
<b>7</b>		<b>Strukturen</b>						
	1	Verstetigung der regionalen Abstimmung und Zusammenarbeit von LH Kiel, RD und PLÖ in der Regionalen Koordinierungsstelle	Die Regionale Koordinierungsstelle ist und bleibt Interessensvertretung und Bindeglied der AT Kiel, Kreis Plön und Rendsburg-Eckernförde für die planerischen, organisatorischen und finanziellen Aspekte der Zusammenarbeit.	++	- -	-	wird fortgeführt	EBK, PLÖ, RD, RKZ
	2	Einbindung der Mobilitätsmanager der KielRegion und ihrer Aufgaben in die Arbeit und Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger	Die Umsetzung von ÖPNV-Projekten aus dem Masterplan Mobilität sowie weiterer regionaler Projekte ist mit den ÖPNV-Aufgabenträgern der KielRegion bzw. der Regionalen Koordinierungsstelle abzustimmen.	++	- -	-	wird fortgeführt	EBK, PLÖ, RD, RKZ, Kiel.Region