

4. Regionaler Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Kiel 2014-2018

BESCHLUSSFASSUNG

(Bearbeitungsstand bei Beginn des offiziellen
Beteiligungsverfahrens: 14.04.2015)

(Bearbeitungsstand dieser Fassung nach Einarbeitung der
Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren: 05.06.2015)



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Einführung	5
2. Rechtliche Rahmenbedingungen	8
2.1 Europäische Rechtsnormen.....	8
2.2 Bundesdeutsche Gesetzgebung	10
2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)	11
2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	11
2.3 Landesgesetzgebung	13
2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein 13	
2.3.2 Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012	14
2.3.3 Das Instrument Nahverkehrsplan in Schleswig-Holstein	14
2.4 Finanzierungsrahmen	15
2.4.1 Regionalisierungsgesetz.....	15
2.4.2 Personenbeförderungsgesetz	15
2.4.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	15
2.4.4 ÖPNVG-SH (kommunalisierte Mittel)	16
2.4.5 Andere öffentliche Tarifersatzleistungen	17
3. Verkehrspolitische Grundsätze und Zielsetzungen	18
3.1 Grundsätze des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein	18
3.2 Grundsätze des Regionalplans für den Planungsraum III (Fortschr. 2000) ...	18
3.3 Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein	19
3.4 Ziele der Gleichstellungsgesetze	20
3.5 Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplans 2013-2017	21
3.6 Lokale Ziele in Kiel.....	21
3.6.1 Beschlüsse der Selbstverwaltung	21
3.6.2 Verkehrsentwicklungsplan	22
3.6.3 Untersuchungen zur StadtRegionalBahn Kiel	23
4. Organisatorischer und finanzieller Rahmen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	24
4.1 Organisation des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	24
4.2 Einbindung in regionale und landesweite Strukturen.....	24
4.3 Finanzierung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV	25
4.4 Finanzierung der Verkehrsleistung der Fördeschiffahrt	26
4.5 Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur	27
5. Rahmenbedingungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	27
5.1 Qualität	28
5.1.1 Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel	28
5.1.2 Qualitätsstandards im Rahmen des Verkehrsvertrages EBK / KVG	33
5.2 Infrastruktur	33
5.3 Tarifkooperationen.....	36
5.3.1 Tarifsortiment.....	36
5.3.2 Anwendung und Weiterentwicklung der Tarife	37
5.4 Linienbündelung in der Landeshauptstadt Kiel.....	37
5.4.1 Zielsetzungen des Linienbündelungskonzeptes.....	37
5.4.2 Konzeption der Linienbündel	39
5.4.3 Laufzeiten der Linienbündel.....	40
5.4.4 Zuschnitte der Linienbündel.....	41
5.4.5 Weiterentwicklung des Linienbündelungskonzeptes	45



5.5	Barrierefreiheit im Kieler ÖPNV	46
6.	Bestandsanalyse	48
6.1	Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	48
6.2	Vorhandenes städtisches ÖPNV-Angebot	52
6.2.1	ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Kiel	52
6.2.2	Linienangebot	53
6.2.3	Erschließungs- und Bedienungsqualität	54
6.2.4	Verbindungsqualität	56
6.2.5	Verknüpfungspunkte/Umsteigepunkte	57
6.3	Schifffahrt	59
6.4	Nachfrage	60
6.5	Verkehrsinfrastruktur	61
6.5.1	Haltestellen	61
6.5.2	Busbeschleunigung	63
6.6	Tarifstruktur und Tarifangebot	64
6.7	Serviceleistungen	65
6.7.1	Vertrieb/Informationssysteme	65
6.7.2	Fahrpläne/Liniennetzplan	66
6.7.3	barrierefreie Fahrgastinformation	66
6.8	Fahrzeuge	67
6.8.1	Busse	67
6.8.2	Schiffe	68
6.8.3	Bahnen	69
6.9	Ergebnisse der Marktforschung	69
7.	Bilanz zum dritten RNVP für die Landeshauptstadt Kiel 2009-2013.....	71
7.1	Überblick	71
7.2	Wichtige ÖPNV-Zahlen im Vergleich 2008-2013	71
7.4	Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Laufzeit des 3. RNVP	75
7.5	Schlussfolgerung für das Maßnahmenkonzept des 4. RNVP	76
8.	Maßnahmenkonzept	77
8.1	Allgemeine Erläuterungen	77
8.2	Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV	77
8.2.1	Erläuterung der Haltestellenbewertung und Prioritätenbildung	78
8.2.2	Bewertung der Haltestellen und Bildung der Prioritäten	82
8.3	Maßnahmentabelle	84
	Abbildungsverzeichnis.....	89
	Kartenverzeichnis.....	89
	Tabellenverzeichnis.....	90
	Fotoverzeichnis	90
	Literaturverzeichnis.....	91
	Anhang	92



Vorwort

PLATZHALTER



1. Einführung

Im Rahmen der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ging die Verantwortung für den ÖPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV über. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) [1] können alle ÖPNV-Aufgabenträger als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen. Dieser ist jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen oder fortzuschreiben.

Die Landeshauptstadt Kiel stellte ihren RNVP erstmals 1997 auf. Der zweite RNVP der Landeshauptstadt Kiel wurde im Jahr 2003 neu aufgestellt und 2006 in Teilen fortgeschrieben. Der Dritte RNVP wurde 2010 von der Ratsversammlung beschlossen. Der hier vorliegende 4. RNVP gilt für die Jahre 2014 bis 2018.

Das ÖPNVG SH legt in § 5 Inhalte und Anforderungen der RNVP fest. Diese inhaltlichen Anforderungen werden durch den vorliegenden 4. 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. Zudem ging es um eine Bewertung des ersten Nahverkehrsplans hinsichtlich der dort gemachten Festlegungen und den Umsetzungsgrad der vorgeschlagenen Maßnahmen. 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 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. Dieses wird auch im vorliegenden 4. RNVP weiterentwickelt. Ein wichtiger Schwerpunkt des 4. RNVP ist die Barrierefreiheit. Diese war auch schon in den Vorgängerwerken bei einzelnen Aspekten (Fahrzeuge, Haltestellen etc.) immer präsent, ist jetzt aktuell aber – auch durch diverse rechtliche Vorgaben – noch stärker in den Fokus gerückt und wird hier erstmals in eigenen abgeschlossenen Kapiteln betrachtet.

Im vorliegenden 4. RNVP der Landeshauptstadt Kiel werden alle öffentlichen Nahverkehrsmittel – Bus, Schiff und Bahn – berücksichtigt und es wird beabsichtigt, die einzelnen Verkehrsträger so gut wie möglich aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen. Das oberste Ziel ist, unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Finanzierung, Wettbewerb im ÖPNV) den ÖPNV in der Region Kiel so zu gestalten, dass für alle Fahrgäste im Sinne der Daseinsvorsorge ein qualitativ hochwertiges Angebot mit einem optimierten Liniennetz beständig besteht.

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. Das Konzept zur Umsetzung der Barrierefreiheit wurde in enger Abstimmung mit den Beiräten für Menschen mit Behinderung sowie für Seniorinnen und Senioren entwickelt.

Um sicherzustellen, dass auch in Bezug auf die gemeinsam mit dritten Verkehrsunternehmen bedienten Achsen und bei ein- und ausbrechenden Verkehren aus den Bereichen der benachbarten Aufgabenträgern eine kontinuierliche Abstimmung in der Region Kiel gewährleistet ist, wurde das Regionale Kompetenzzentrum ÖPNV (getragen von den Aufgabenträgern Kreis Plön, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Landeshauptstadt Kiel) eingebunden. Ihr kommt somit in Nachfolge der Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes Region Kiel eine koordinierende Funktion innerhalb der Verkehrsregion Kiel zu.

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

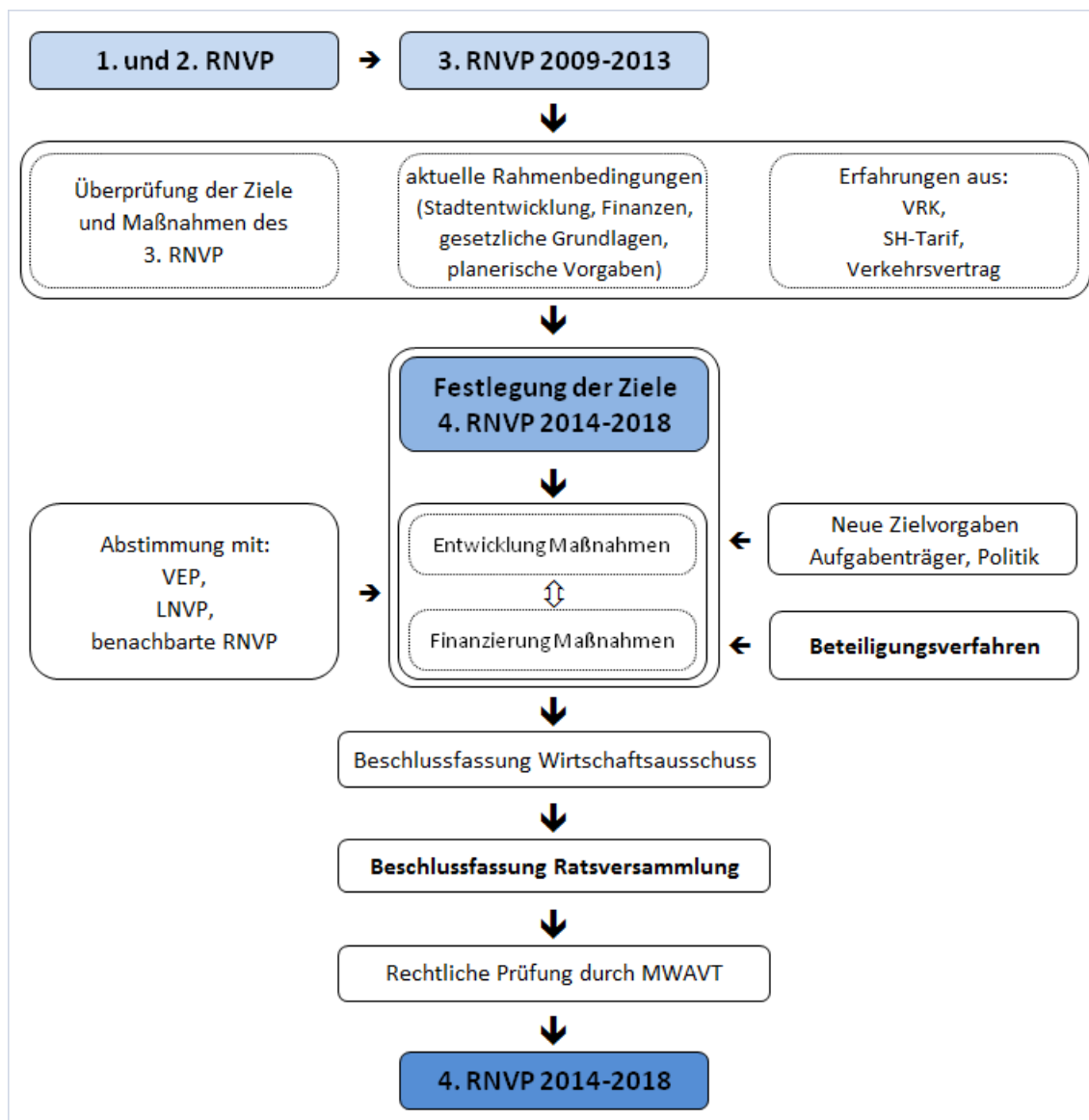


Abb. 1: Ablauf der Fortschreibung des RNVP für die Landeshauptstadt Kiel

Der vorliegende Plan wurde in einem umfangreichen Beteiligungsverfahren auf der Grundlage des ÖPNVG SH diskutiert und am XX.XX.YYYY 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 Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein gelten die in diesem Plan formulierten Ziele und Grundsätze als verbindlich. Alle im RNVP aufgeführten Maßnahmen sind im Einzelnen zu prüfen und ggf. gesondert durch die zuständigen städtischen Gremien zu beschließen.



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

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 Art. 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 [2] über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 näher erläutert.

Für nach der zuvor gültigen Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vergebene Altverträge besteht übergangsweise ein Bestandsschutz längstens bis zum Dezember 2019.

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 sog. „allgemeiner Vorschriften“ aus. Solche können, wenn sie Sondertarife für Schüler, 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 zu klären, ob sie der Definition der Richtlinien 2014/24/EG oder 2004/25/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen unterliegen. In diesem Fall ist eine Vergabe nach den dort vorhandenen Bestimmungen vorzunehmen, sofern es sich nicht um Dienstleistungskonzessionen handelt. 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. 1 Mio. Euro Auftragwert 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).

Bis zum 03.12.2019 besteht ein Übergangszeitraum bis zur vollumfänglichen Gültigkeit der Verordnung hinsichtlich einiger Vergabemodalitäten.

Soweit eine Vergabe ohne wettbewerbliches Verfahren durchgeführt wird, ist das Überkompensationsverbot zu beachten. Danach darf die Ausgleichsleistung durch die 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 Verkehren 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 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 den Betreiber darüber hinaus Sozial- oder Qualitätsstandards auferlegen will, sind diese ebenfalls in die 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.



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

- Die Verordnung erstreckt sich auch auf Verkehre, die im novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als „eigenwirtschaftlich“ eingestuft werden (vgl. 2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Lediglich auf Verkehre, die nicht der Daseinsvorsorge dienen (z.B. rein touristische Angebote wie z.B. Museumsbahnen) oder aber tatsächlich ohne Intervention des Aufgabenträgers und dessen Mitfinanzierung (bzw. Gewährung ausschließlicher Rechte) im Interesse einer quantitativ oder qualitativ höherwertigen Verkehrsbedienung als unter Marktbedingungen auskommen, findet die Verordnung keine Anwendung; dies ist im ÖPNV im allgemeinen zumindest nur selten der Fall. Zudem besteht potenziell eine Ausnahme für Mittel gemäß § 45 a PBefG, was in Schleswig-Holstein aber aufgrund der hier umgesetzten Ausstiegsklausel (vgl. 2.4.2 Personenbeförderungsgesetz) ebenfalls keine Rolle spielt.
- Hingegen bestehen in Schleswig-Holstein derzeit unterschiedliche Auffassungen darüber, ob die Kommunalisierungsmittel (als Nachfolgeregelung für die ehemaligen Mittel gemäß § 45 a PBefG, vgl. 2.4.2 Personenbeförderungsgesetz) ggf. nur als tarifliche Ausgleichsleistungen betrachtet werden, oder ob grundsätzlich von Komponenten der Leistungsfinanzierung auszugehen ist. Im ersteren Fall bestünde die Möglichkeit zur Regelung dieser Zuwendungen über allgemeine Vorschriften, im letzteren wäre ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erforderlich. Wenngleich für den größten Teil des Verkehrs in der Landeshauptstadt Kiel die Notwendigkeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages unstrittig ist und dieser vorliegt, besitzt diese Frage für die von Regionalbusunternehmen bedienten einbrechenden Linien durchaus Relevanz.

2.2 Bundesdeutsche Gesetzgebung

Aufgrund von europäischen Richtlinien wurden eine Reihe von nationalen Gesetzen geändert bzw. neu eingeführt, die sich unmittelbar auf die Erbringung von Verkehrsleistungen im Nahverkehr auswirkten. Diese Gesetze sind im Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom Dezember 1993 zusammengefasst.

Nachstehend werden die wesentlichen Inhalte des Regionalisierungsgesetzes (RegG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) aufgezeigt. Ergänzend werden die finanziellen Aspekte des öffentlichen Personennahverkehrs und das Mittel des Regionalen Nahverkehrsplanes zur Angebotsgestaltung dargestellt.



2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Ein wesentlicher Bestandteil des ENeuOG von 1993 ist das Regionalisierungsgesetz [3] (Art. 4 ENeuOG), welches am 01. Januar 1996 in Kraft trat und am 01.01.2013 zuletzt geändert wurde.

Im Regionalisierungsgesetz 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 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.*

Ferner regelt das Regionalisierungsgesetz, in welchem Umfang die einzelnen Länder Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes erhalten und dass diese Mittel insbesondere den Schienenpersonennahverkehr finanzieren sollen.

Aus dem RegG leitet sich die in den ÖPNV-Gesetzen der Länder (s. Kap. 3.3) konkretisierte Funktion des Aufgabenträgers ab, dem letztendlich auch die Definition der *ausreichenden Verkehrsbedienung* obliegt.

2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Im Rahmen der Regionalisierung wurde auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [4], welches für den straßengebundenen ÖPNV die wichtigste Rechtsgrundlage in Deutschland ist, mit Wirkung zum 01.01.1996 novelliert. In Anlehnung an die europäischen Gegebenheiten wie der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfolgte die grundlegendste Veränderung hinsichtlich der Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, die es vorher nicht gab. Als Folge der mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 einhergehenden Änderungen im europäischen Recht wurde das PBefG zum 01.01.2013 erneut novelliert.

Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen gemäß § 8, Abs. 4 PBefG, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 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 Art 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Gemeinwirtschaftlich werden Verkehrsleistungen dann erbracht, wenn zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung deren eigenwirtschaftliche



Erbringung entsprechend obiger Definition nicht möglich ist. Für nicht eigenwirtschaftlich durchgeführte Verkehrsleistungen sind die Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 maßgebend. Neben dem Erlass allgemeiner Vorschriften sieht diese den Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge vor (zu beachten ist hierbei, ob solche zugleich öffentliche Aufträge im Sinne von § 99 GWB darstellen, da dann deren Vierter Teil gilt) oder die Gewähr ausschließlicher Rechte. Dabei geht die Verordnung (EG) 1370/2007 grundsätzlich von der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages aus; eine allgemeine Vorschrift kann nur unter engen Grenzen erlassen werden.

Wird ein wettbewerbliches Verfahren durchgeführt, ist die Vergabe in einzelnen Losen vorgeschrieben; bei den übrigen Verfahren können Vergaben nach Teilleistungen erfolgen. 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 Leistungen des Aufgabenträgers abweicht und dem bisherigen Verkehrsangebot mindestens entspricht; sie ist zu versagen, wenn die Abweichungen wesentlich sind und wenn dadurch eine Linie/ein Teilnetz aus einem vom Aufgabenträger definierten als Ganzes zu vergebenden Linienbündel herauslösen würde.

Genehmigungen von vor dem 01.01.2013 bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig und die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die vor diesem Zeitpunkt zustande gekommen sind, werden von der Änderung des PBefG nicht berührt.

Unabhängig von der nach wie vor umstrittenen Definition der Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit ergeben sich vor allem unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Ausschreibungspflichten und der Genehmigungserteilung.

Bei Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ist der Wettbewerb noch stark eingeschränkt. Zwar ist mit dem Instrument des Genehmigungswettbewerbs ein konkurrenzierender eigenwirtschaftlicher Antrag möglich, so lange dieser jedoch nicht wesentlich über das Angebot des Altunternehmers hinausgeht (bzw. dieser bereit ist, die entsprechenden Verbesserungen selbst umzusetzen), greift für diesen der Besitzstandsschutz. Jedoch gilt auch, dass bei mehreren Anträgen für denselben Verkehr derjenige Unternehmer auszuwählen ist, der die beste Verkehrsbedienung anbietet. Dem zuständigen Aufgabenträger ist es darüber hinaus freigestellt, auch diese Verkehrsleistungen in einem wettbewerblichen Verfahren zu gestalten und zu vergeben; z.B. in Form von behördeninitiierten Konzessionswettbewerb oder auch reiner Vertragsausschreibung.

Auch bei einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) besteht die Möglichkeit eines eigenwirtschaftlichen konkurrierenden Genehmigungsantrages (unter Fristwahrung von 3 Monaten nach der entsprechenden Vorabbekanntmachung).



Ist die Erbringung einer als erforderlich angesehenen Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht möglich, so kann der Verkehr gemäß EU-Verordnung 1370/2007 vergeben werden (siehe oben). Beim wettbewerblichen Verfahren ist derjenige Bieter auszuwählen, der das günstigste Angebot abgibt. Wird eine interne Vergabe oder Selbsterbringung angestrebt, ist dies öffentlich zugänglich zu begründen.

Gemäß § 8 (3) PBefG ist der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig; im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung der Anforderung einer wirtschaftliche 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 Behinderungen berücksichtigen und in diesem Rahmen zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen mit der Zielsetzung der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis 01.01.2022 benennen (siehe Kapitel 8). Ausnahmen sind konkret zu benennen und zu begründen. Nach § 62 Abs. 2 können die Länder die genannte Frist verlängern und Ausnahmetatbestände zur Barrierefreiheit festlegen. Ferner ist eine Anhörung von Behindertenbeauftragten oder –beiräten sowie Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und auch eine frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen verpflichtend.

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. Durch Landesrecht wird bestimmt, wer für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen zuständig ist.

In Schleswig-Holstein sind nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) vom 26.06.1995, zuletzt geändert am 24.05.2007 [1], die Aufgabenträger für den 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 im PBefG festgelegte Pflicht zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV bzw. ÖPNV. Darüber hinaus sollen diese auch so ausgestaltet werden, dass sie eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum MIV darstellen. Dabei werden die Weiterentwicklung zu einem einheitlichen, integrierten Verkehrsangebot und die hierfür notwendige Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen hervorgehoben.



2.3.2 Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012

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 müssen 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 Abs. 3 ÖPNVG). Grundlage hierfür ist eine – ergänzend zum ÖPNVG erlassene – Landesverordnung, die zum 11.04.2012 novelliert wurde und in dieser Fassung am 01.01.2013 in Kraft trat [5].

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 Abs. 1 ÖPNVG) aufstellen, wobei eine enge Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern vorzusehen ist, um dem Ziel des einheitlichen Verkehrsangebotes Rechnung zu tragen. Analog kann das Land für den SPNV einen landesweiten Nahverkehrsplan aufstellen. Der Nahverkehrsplan ist alle 5 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 RNVP, diese Aufgabe kommt weiter den Leistungserstellern zu. Gemäß PBefG haben die Genehmigungsbehörden die Vorgaben aus einem RNVP bei der Genehmigungserteilung oder -verlängerung zu berücksichtigen. Somit kann der Aufgabenträger durch einen RNVP seinen Einfluss auf die ÖPNV-Gestaltung erhöhen. Die inhaltlichen Anforderungen an einen regionalen Nahverkehrsplan regelt der § 5 ÖPNVG. Ergänzend zum ÖPNVG wurde die o.g. Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012 erlassen. Gemäß den dort vorhandenen Bestimmungen ist die vollständige Auszahlung der den Kreisen und kreisfreien Städten zustehenden Mittel u.a. an das Vorhandensein eines gültigen, gesetzlichen Anforderungen genügenden RNVP gebunden, so dass ungeachtet der im ÖPNVG formulierten Freiwilligkeit (Kann-Bestimmung) de facto ein Pflicht zur Aufstellung eines solchen besteht.



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 Bundesländer erhalten vom Bund im Rahmen ihrer Finanzverantwortung für den regionalen Personennahverkehr Regionalisierungsmittel. Gegenwärtig ist eine Dynamisierung der Mittel mit einer jährlichen Erhöhung um 1,5 % gesetzlich abgesichert. Im Jahr 2014 wurden die Mittel eine Höhe von ca. 7,3 Milliarden Euro erreicht. Im genannten Jahr soll die Höhe der Mittel für Zeiträume ab 2015 erneut überprüft werden. Die weitere Finanzierung wird dann im Rahmen der Fortschreibung des Gesetzes fest gelegt. Mit der Neufassung des Gesetzes werden die Bundesländer verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel jährlich transparent zu machen. Dem Land Schleswig-Holstein stehen von dem Gesamtbetrag 3,11 % zu, dies sind für 2014 rd. 227 Mio. Euro. – Die weitere Aufteilung dieser Mittel regeln die Länder selbst, allerdings ist zu beachten, dass sie insbesondere dem SPNV zugutekommen sollen (§ 6 Abs. 1 RegG).

In Schleswig-Holstein werden aus diesen Mitteln u.a jedem Aufgabenträger 75.000 Euro für den mit der Regionalisierung verbundenen Aufwand zur Verfügung gestellt. Diese sind seit 2007 Bestandteil der Kommunalisierungsmittel (siehe Kap. 2.4.4), die die Kreise und kreisfreien Städte erhalten. Mit der Zielsetzung der Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes Bus-Schiene wird ein erheblicher zusätzlicher Anteil an diesen Mitteln aus den Regionalisierungsmitteln finanziert (ab 2013: 29,3 Mio. Euro landesweit inkl. der o.a. Teilsomme; eine Dynamisierung findet hier jedoch nicht statt). Der verbleibende Anteil von rd. 197 Mio. Euro kommt direkt dem SPNV zugute.

2.4.2 Personenbeförderungsgesetz

Für die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV spielte § 45a PBefG eine herausragende Rolle, da er Ausgleichsleistungen für vergünstigte Schülerzeitkarten regelte. Das Land Schleswig-Holstein hat jedoch von der vorhandenen Öffnungsklausel Gebrauch gemacht, die es erlaubt, länderspezifische Ersatzregelungen zu treffen. In der Praxis kommt in Schleswig-Holstein eine pauschale Abgeltung dieser Leistungen über die Aufgabenträger zur Anwendung. Die Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11.04.2012 sieht vor, dass der Verteilungsschlüssel dieser Ausgleichszahlungen an die verkehrlichen Bedarfe angepasst werden soll.

2.4.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Dieses Gesetz dient der Bezuschussung von Verkehrsinfrastruktur (der neben dem ÖPNV vor allem auch der kommunale Straßenbau zugeordnet wird), die aus der



örtlichen Zuständigkeit alleine nur schwer zu leisten wäre. Der Verteilungsschlüssel zwischen MIV und ÖPNV wurde nach dem Koalitionsvertrag der amtierenden Landesregierung in 2013 zu Gunsten des ÖPNV verändert. Nach dem GVFG können traditionell Investitionsmaßnahmen bis zu einer Höhe von 50 % durch den Bund und weiteren 25 % durch das jeweilige Bundesland gefördert werden.

Mit dem Entflechtungsgesetz, welches im Zuge der Föderalismusreform geschaffen wurde, erhalten die Länder seit dem 1.1.2007 die bisherigen GVFG-Bundemittel weitgehend direkt. Die Gesamthöhe dieser Mittel beträgt 1,3355 Mrd. Euro im Jahr. Schleswig-Holstein erhält hiervon 3,24 %, mithin rd. 43,25 Mio. Euro jährlich. Förderungsfähige Maßnahmen können aus den Bundeshilfen bis zu 75 % gefördert werden. Hinsichtlich deren Verwendung hat das Land ein eigenes GVFG („Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein“) erlassen (GVFG-SH) [6].

Seit 2014 erfolgt eine Änderung dahingehend, dass allgemein investive Maßnahmen gefördert werden können; der spezifische Verkehrsbezug entfällt dann. Über das Gesetz über die Zweckbindung von Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz vom 13.12.2013 hat das Land jedoch die Fortführung der Mittelverteilung von vor dem 01.10.2014 sichergestellt. Ab 2020 soll dieses Finanzierungsinstrument komplett entfallen; eine Ersatzregelung ist bislang nicht vorgesehen.

Noch gibt es ergänzend eine direkte Bundesförderung für Maßnahmen, die in einem entsprechenden Bundesprogramm aufgenommen sind. Dieses umfasst Projekte auf Vorschlag der Länder, die 50 Mio. Euro an zuwendungsfähigen Kosten überschreiten. Insgesamt steht für diese Maßnahmen bundesseitig eine Summe von bis zu 335 Mio. Euro im Jahr zur Verfügung (keine länderspezifische Zuteilung), wobei die Finanzaufwendungen des Bundes bis zu 60 % betragen dürfen. Bedingt aufgenommen wurde in dieses Programm das Projekt der StadtRegionalbahn Kiel. Der Bund hat hier eine Förderung von 60 % und das Land ergänzend von 15 % (nach neuesten Erklärungen Erhöhung auf 25 %) in Aussicht gestellt.

2.4.4 ÖPNVG-SH (kommunalisierte Mittel)

In der ergänzend zum ÖPNVG erlassenen Landesverordnung über die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und U-Bahnen vom 11. April 2012 wurden konkrete Regelungen zur Höhe und Aufteilung der Mittel des Landes getroffen: Landesweit werden 57,31 Mio. Euro pro Jahr bereitgestellt; dabei ist keine Dynamisierung vorgesehen. Der prozentuale Anteil der Landeshauptstadt Kiel beträgt 6,09 %, so dass sich 3,49 Mio. Euro pro Jahr ergeben. Hierin enthalten sind 3.045 Euro (ausgehend von landesweit 50.000 Euro) für die am 01.01.2013 neu hinzugekommene Aufgabe des Linien-Genehmigungswesens, das zu diesem Zeitpunkt vom Land auf die Gebietskörperschaften übertragen wurde. Die genannten Beträge gelten bis Ende 2017 und stehen unter Finanzierungsvorbehalt. Z.Zt. wird seitens der Kreise und kreisfreien Städte gegenüber dem Land eine Dynamisierung dieser Mittel gefordert, da infolge ihrer Festschreibung seit 2009 in Verbindung mit stetig steigenden



Kosten de facto diese Mittel kontinuierlich weniger werden, andererseits aber die Regionalisierungsmittel des Bundes, aus denen das Land diese Zuwendung zum Teil finanziert, sehr wohl dynamisiert waren (siehe oben).

Voraussetzungen zum Erhalt der Mittel in voller Höhe sind lt. Landesverordnung ([5]; siehe Kap. 2.3.2) zusätzlich:

- das Vorliegen eines Nahverkehrsplanes, der besondere, über die Bestimmungen im ÖPNVG hinausgehende Mindestangaben enthalten muss (in Anlage zur Verordnung geregelt),
- die Anwendung des landesweiten CD bei Marketing und Kundenkommunikation sowie
- transparenter Verwendungsnachweis der Mittel.

Ist mindestens eine dieser Voraussetzung nicht erfüllt, werden nur gut die Hälfte der Mittel ausgezahlt.

Weiter werden Regelungen zu folgenden Themen definiert:

- Höhe der Mittel je Aufgabenträger,
- Kriterien und Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Aufteilung der Mittel auf die Aufgabenträger,
- Verwendung 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 - neben den gesetzlich abgesicherten Finanzmitteln - 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 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

Nach dem derzeit gültigen Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein von 2010 [7] hat die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung vor allem in den verdichteten Gebieten, in denen es bereits erhebliche Engpässe im Straßennetz und unvermeidbare Auswirkungen auf die Stadtentwicklung gibt, eine große Bedeutung.

Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist zu berücksichtigen, dass

- sich vor dem Hintergrund des demographischen Wandels das Mobilitätsverhalten und die Schülerverkehre und damit die Nachfragestruktur ändern werden;
- den regionalen Pendlerverflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr 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;
- die Zentralen Orte sowie die Gemeinden mit überörtlichen Versorgungsfunktionen miteinander verbunden 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, Bike+Ride) in den Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten sichergestellt wird;
- der sprunghafte Anstieg der Urlaubsgäste in den Monaten Mai bis Oktober eine zusätzliche wesentliche Bestimmungsgröße für die ÖPNV-Planung darstellt und
- die Belange des Erholungs- und Urlaubsverkehrs berücksichtigt werden.

Hierbei soll die auf der Basis des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarifs) geschaffene verkehrliche und tarifliche Kooperation weiter ausgebaut und die Verknüpfung des Radverkehrs mit den anderen Verkehrsarten verbessert werden (Teil B, Punkt 3.4.5 LEP).

3.2 Grundsätze des Regionalplans für den Planungsraum III (Fortschr. 2000)

Nach dem Regionalplan für den Planungsraum III (Fortschreibung 2000) [8] (entspricht den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sowie den kreisfreien Städten Neumünster und Kiel) ist der ÖPNV eine wichtige Säule im Verkehrskonzept des Landes (Punkt 7.2.1). Grundsätzlich soll eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel angestrebt werden. Mit dem ÖPNV-Ausbau wird eine Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit beabsichtigt. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, sollen u.a. 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 und
- der verbesserte 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 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem übrigen ÖPNV ausgewiesen. Angestrebt wird eine stündliche Bedienung der Bahnhöfe durch den Regionalbusverkehr. Der Stadtbusverkehr soll mindestens in einem 20-Minuten-Takt angebunden sein.

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.

3.3 Ziele des ÖPNV-Gesetzes Schleswig-Holstein

Der ÖPNV soll nach § 1 ÖPNVG [1] der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Ziel der Aufgabenträger soll es sein, den ÖPNV als eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gestalten und letzteren insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen zurückzuführen. Hierbei sind nach § 1 (4 ff.) 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, die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus zu berücksichtigen und der ÖPNV mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren.



Eine wichtiger Aspekt ist nach § 3 ÖPNVG die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure: Die Aufgabenträger selbst sollen zusammenarbeiten und zudem darauf hinwirken, dass auch die Verkehrsunternehmen im Interesse eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes zusammenarbeiten.

3.4 Ziele der Gleichstellungsgesetze

Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) [9] gibt 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 (§ 8). In § 4 wird Barrierefreiheit 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.“ An dieser Norm orientiert sich auch dieser 4. RNVP, wenn im Folgenden von Barrierefreiheit die Rede ist.

Ziel des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (LBGG) [10] ist, die Benachteiligung Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern. Daher fordert das LBGG gem. § 11 unter anderem die Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr. So sollen Neubauten, große Um- und Erweiterungsbauten öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen der Träger der öffentlichen Verwaltung sowie die Beschaffungen neuer Beförderungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Belange behinderter und älterer Menschen sowie anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung gestaltet oder durchgeführt werden.

Mit Inkrafttreten der Gleichstellungsgesetze sind auch dahingehende Änderungen im GVFG und im PBefG verbunden. Laut § 8 (3) PBefG hat der Nahverkehrsplan daher 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. Diese Frist gilt allerdings nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. In diesem Zusammenhang sind lt. PBefG – soweit vorhanden - Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder gemäß § 62 (2) PBefG den im PBefG genannten Zeitpunkt (1. Januar 2022) abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.



3.5 Ziele des Landesweiten Nahverkehrsplans 2013-2017

Der vierte Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) 2013-2017 [11] setzt Akzente bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs (SH-Tarif 2.0), der Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, dem Ausbau der Marke „NAH.SH“ und Schaffung des Verkehrsverbundes Schleswig-Holstein. Er stellt die Mobilitätsbedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste in den Vordergrund und will neue Zielgruppen (z.B. Touristen) mit speziellen neuen Tarifangeboten gezielt ansprechen, gleichzeitig aber die Komplexität des Tarifangebotes abbauen.

Auf der Angebotsseite wird eine Verdichtung bzw. Erweiterung des Angebotes auf der Schiene in Richtung Hamburg, Rendsburg und Lübeck sowie die Reaktivierung der Bahnverbindung nach Schönberger Strand im 60-Minuten-Takt in Aussicht gestellt.

Durch diese Maßnahmen soll der Kieler Hauptbahnhof zum Vollknoten und perspektivisch zum doppelten Vollknoten ausgebaut werden. In diesem Zuge kommen in Kiel außerdem die neuen bzw. reaktivierten Haltepunkte in Kiel-Russee, Kiel-Ellerbek und Kiel-Oppendorf hinzu. Darüber hinaus wurden die Haltepunkte in Melsdorf und Kronshagen reaktiviert. Weiterhin ist die StadtRegionalBahn Kiel weiter im LNVP enthalten, wird jedoch nicht näher betrachtet

3.6 Lokale Ziele in Kiel

3.6.1 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 Beschlüssen der Ratsversammlung u.a. der SH-Tarif auch in Kiel eingeführt. Die Servicezentrale „Umsteiger“ am Hauptbahnhof wurde realisiert, und der Fördeverkehr zur Kieler Woche ausgeweitet. Der Auftrag der Selbstverwaltung zur Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes Region Kiel konnte leider nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Zwar haben die Aufgabenträger eine engere Zusammenarbeit umgesetzt, die Verkehrsunternehmen sehen die Zukunft jedoch eher in den Strukturen des SH-Tarifs.

In der Laufzeit des vorhergehenden 3. RNVP hat die Selbstverwaltung folgende ergänzende Beschlüsse gefasst:

- a) Beschluss des Hauptausschusses vom 24.11.2010 zur Unterstützung des barrierefreien Neubaus des Fähranlegers Mönkeberg durch einen Baukostenzuschuss des Eigenbetrieb Beteiligungen bei Übergang des modernisierten Anlegers an die Gemeinde. Hiermit wurde die Zukunft des Fährverkehrs auf der Förde gesichert, gleichzeitig aber ein Teil der Infrastruktur



und somit der Unterhaltungskosten auf die nutznießenden Umlandgemeinde übertragen.

- b) Beschluss der Ratsversammlung zum barrierefreien Ersatzneubau der Anlegebrücke Reventlou vom 07.06.2012.
- c) Beschluss der Ratsversammlung vom 25.04.2013 zum Ausbau der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr der Landeshauptstadt Kiel. Dieses soll durch den Bau der StadtRegionalBahn mit Niederflurwagen auf eigener Trasse, den Neu- und Umbau von Fähranlegern (z.B. Reventlou), Fördeschiffe mit breiteren Einstiegen und rollstuhltauglichen Fahrgastrampen und durch Überprüfung und ggf. barrierefreien Umbau von Buswartehäuschen realisiert werden.
- d) Beschluss der Ratsversammlung vom 19.09.2013 wonach die Kieler Ratsversammlung in der StadtRegionalBahn (SRB) das zentrale Verkehrsprojekt in der Region Kiel sieht. Lt. Beschluss wird das SRB-Projekt nach Vorlage der Voruntersuchung (Entwurfsplanung) und nach Durchführung der Kommunikationsstrategie in einem rechtssicheren Verfahren den Kieler Bürgerinnen und Bürgern in einem Bürgerentscheid zur Entscheidung gestellt.
- e) Beschluss der Ratsversammlung zum barrierefreien Ersatzneubau des Fähranlegers Schilksee vom 16.01.2014.
- f) Beschluss der Ratsversammlung zur Umgründung der LVS in einen landesweiten Verkehrsverbund der Aufgabenträger (NAH.SH) vom 15.05.2014

3.6.2 Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008 der Landeshauptstadt Kiel [12] (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.

Auf Basis einer stadtweiten Analyse wurde für die Stadtteile Schilksee, Holtenau, Russee, Hassee, Wellsee, Elmschenhagen und Wellingdorf das Potential für eine höhere ÖPNV-Nutzung ermittelt, die noch konkret bewertet werden.

Zusätzliche Entwicklungschancen wurden in den Neubaugebieten Suchsdorf und Neumeimersdorf identifiziert. In den beiden letztgenannten Neubaugebieten haben Maßnahmen des Aufgabenträgers bereits zu deutlichen Angebotsverbesserungen sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht geführt.



3.6.3 Untersuchungen zur StadtRegionalBahn Kiel

Die in Kiel projektierte StadtRegionalBahn (SRB) findet sich als Maßnahmenvorschlag im VEP 2008 [12] (S. 44 f.) wieder, auf den an dieser Stelle verwiesen wird. Im Zuge der Einführung der SRB werden Anpassungen im bestehenden System der Buslinien vorzunehmen sein. Beim derzeitigen Stand der Entscheidungen und Planungen zur SRB braucht dieser Aspekt für den 4. RNVP nicht berücksichtigt zu werden.

Im Falle eines endgültigen negativen Votums bzw. Beschlusses zur SRB sollte eine Überplanung des ÖPNV-Netzes in größeren Ausmaßen erfolgen. Ziel sollten Aspekte wie Vereinheitlichungen im Taktgefüge, eine stärkere Differenzierung von Haupt- und Nebenlinien, geringere Fahrzeiten (Schnellbusse und Ausbau der ÖPNV-Bevorrechtigungen) sowie insgesamt eine größere Transparenz des Angebotes sein. Dieses wird nicht ohne eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes zu bewerkstelligen sein und wird daher an dieser Stelle noch nicht detailliert betrachtet. Parallel dazu sollte eine beschleunigte Erneuerung bzw. Anpassung der Fahrzeugflotte Ziel sein und eine deutliche Ausweitung der Investitionen in neue bzw. barrierefrei modernisierte Bushaltestellen und die sonstige Infrastruktur erfolgen, um die negativen Effekte eines fehlenden schienengebundenen ÖPNV auszugleichen.

Aktuell ist zu ergänzen, dass der Oberbürgermeister in der geschäftlichen Mitteilung „Zukunftsaufgabe nachhaltiger öffentlicher Nah- und Regionalverkehr in Kiel“ (Ds. 0380/2015; Ratsversammlung vom 21.05.2015) empfohlen hat, ein Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr zu erarbeiten. Auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplanes und der Weiterentwicklung des nachhaltigen Umweltverbundes sowie des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2008 ist ein Konzept für einen nachhaltigen öffentlichen Nah- und Regionalverkehr weiterzuentwickeln. Dabei sind insbesondere unterschiedliche Varianten eines schienengebundenen Verkehrssystems zu prüfen, auf eine durchgängige Vernetzung mit den übrigen Verkehrssystemen zu achten sowie die Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen.

Die bisherigen SRB-Planungen sollen aufgrund der fehlenden Beschlussfassung im Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht weiter fortgeführt werden.

Die weiteren Planungen zu einem solchen Konzept könnten in dem 5. RNVP 2019-2013 entwickelt und zur Umsetzung beschlossen werden. Gegebenenfalls ist dies auch schon frühzeitiger, im Rahmen einer Teilfortschreibung dieses 4. RNVP, möglich.



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 werden auch weiterhin im Zuge einer Inhouse-Vergabe direkt an die KVG vergeben. Der derzeit laufende Verkehrsvertrag wurde zum 01.01.2011 zwischen dem EBK und der KVG mit einer Laufzeit bis zum Ende des Jahres 2020 abgeschlossen. Er soll nach Ende der Laufzeit durch einen neuen Vertrag zwischen EBK und KVG ersetzt werden.



Abb. 2: Logo KVG

Genehmigungsinhaber der Verkehrsleistungen im Verkehrsgebiet der KVG (siehe Tabelle 1) ist der EBK. Die Genehmigungen für den Linienverkehr nach § 42 PBefG sollen auch weiterhin beim EBK verbleiben. Neue bzw. zur Wiedererteilung anstehende Genehmigungen werden daher auch weiter vom EBK beantragt. Linienverkehr nach § 42 PBefG innerhalb der Landeshauptstadt Kiel (Start und Ziel in Kiel) soll auch zukünftig nur dem EBK bzw. in Ausnahmefällen den heutigen Inhabern gemeinschaftlich mit dem EBK beantragter Genehmigungen 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 (s. Kap. 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 Abb. 3) landesweit beworben werden.



Abb. 3: 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 bzw. der großen Städte insgesamt bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifes einbringen und vertreten. So ist die Landeshauptstadt Kiel Mitgesellschafter im landesweiten Aufgabenträgerverbund NAH.SH, der u.a. das landesweite Tarifangebot und die Abstimmung zwischen Bus und Bahn koordiniert.



Neben dem landesweiten Angebot des Schleswig-Holstein-Tarifes wird von den Verkehrsunternehmen im Raum Kiel (bisheriges VRK-Gebiet) zusätzlich ein regionales Sortiment des SH-Tarifes angeboten. Eine Festigung bzw. Vertiefung der bisherigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im VRK konnten die Aufgabenträger nicht durchsetzen. Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger Landeshauptstadt Kiel, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Plön findet daher heute im Rahmen des „Regionalen Kompetenzzentrum ÖPNV“ (RKZ) 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 LH Kiel wahrgenommen wird. Neben dem RKZ, das eine koordinierende und z.T. ausführende Rolle in Fragen der Planung, Finanzierung und Administration des ÖPNV wahrnimmt, betrifft dieses auch das Bürger- und Ordnungsamt der LH Kiel, das für alle drei Gebietskörperschaften als Genehmigungsbehörde fungiert.

4.3 Finanzierung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV

Die Landeshauptstadt partizipiert am Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif). Die ÖPNV-Leistung in der Landeshauptstadt Kiel wird hauptsächlich von der KVG erbracht. Die Einnahmen der KVG und der anderen Verkehrsunternehmen fließen in das Einnahmenaufteilungsverfahren des SH-Tarifs und werden dann über bestimmte festgelegte Anteile wieder an die Unternehmen 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 zusammen aus:

- a) Fahrgeldeinnahmen nach dem SH-Tarif
- b) Fahrgeldeinnahmen aus regionalen Fahrscheinprodukten und Sonderveranstaltungen
- c) Fahrgeldeinnahmen aus dem Semesterticket
- d) Kartenanteile aus dem City-Ticket
- e) Zuschuss Mindereinnahmen im VRK
- f) Grundkartenanteile aus BahnCard und SH-Card
- g) Ausgleichszahlungen nach SGB IX
- h) „kommunalisierte Mittel“ gem. § 6 ÖPNVG SH

Ausgleichszahlungen für rabattierten Ausbildungsverkehr gibt es in Schleswig-Holstein nicht. Anstatt dessen stehen den Aufgabenträgern Gelder in Form der kommunalisierten Mittel (s. Kap. 2.4.3) zur Verfügung, die vor allem zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV verwendet werden sollen, und somit an die Verkehrsunternehmen weiter gereicht werden. Die Beträge für die Jahre 2013 bis 2017 sind in der Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 11. April 2012



festgeschrieben und betragen jährlich 57,313 Mio. Euro. Davon entfallen auf die Landeshauptstadt Kiel 6,09 %, also 3,49 Mio. Euro pro Jahr. Die Auszahlung der Mittel ist an Bedingungen geknüpft (Vorlage eines RNVP, transparente Darstellung der Verwendung der Mittel und landeseinheitliche Kommunikation des Nahverkehrsangebotes). Mit Ablauf des 31. Dezember 2017 tritt die Verordnung außer Kraft.

Weitere Mittel für die Erbringung der Verkehrsleistung werden von Bund und Land nicht zur Verfügung gestellt. Insbesondere eine Förderung für die Neuanschaffung von Bussen gibt es derzeit in Schleswig-Holstein nicht. Die Wiedereinführung der Fahrzeugförderung in anderen Bundesländern (z.B. Bayern) belegt aber, wie wichtig dieses Instrument für einen qualitativ hochwertigen und umweltfreundlichen ÖPNV nach wie vor ist. Die Neuauflage einer Fahrzeugförderung ist daher aus Sicht des Aufgabenträgers auch in Schleswig-Holstein wünschenswert.

In Kiel trägt der EBK über das Brutto-/Anreiz-Verkehrsentsgelt dazu bei, dass die Kosten der KVG gedeckt sind. Das Risiko der Fahrgeldeinnahmen trägt somit die Landeshauptstadt Kiel als Aufgabenträger für den ÖPNV.

Durch Restrukturierungsmaßnahmen bei der KVG hat sich das Defizit bei der Erbringung der Verkehrsleistung im ÖPNV in der Vergangenheit deutlich verringert, so dass der Unterschied zwischen den Einnahmen und dem Verkehrsentsgelt geringer wurde. Parallel hat sich jedoch ein Investitionsstau aufgebaut, der seit 2011 abgebaut wird. Der Unterschied zwischen Einnahmen und Verkehrsentsgelt liegt zur Zeit im Mittel bei 6,9 Mio. Euro p.a. Für die Jahre 2014 bis 2017 wird nicht mit einer Erhöhung der Differenz gerechnet. Durch das Auslaufen der Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV in Schleswig-Holstein zum 31.12.2017 entfallen jedoch zukünftig die kommunalisierten Mittel in ihrer bisherigen Form, so dass das Defizit ab dem Jahr 2018 ansteigen könnte.

4.4 Finanzierung der Verkehrsleistung der Fördeschiffahrt

Die Fördeschiffahrt auf der Kieler Förde wird von der SFK betrieben. Es gibt die unterschiedlichen Sparten Personenlinienschiffahrt (ÖPNV), Ausflugsverkehr und Schleppgeschäft. Die Einnahmen aus dem Bereich ÖPNV werden derzeit wie bei den anderen Verkehrsunternehmen in Kiel in die Einnahmenaufteilungsverfahren des SH-Tarifs und des VRK eingespeist. Aus den Einnahmepools erhält die SFK einen bestimmten Anteil zurück. Mit den Gewinnen aus den Bereichen Ausflugsverkehr und Schlepperei konnte in den letzten Jahren das Defizit im Bereich ÖPNV ausgeglichen werden. Da zwischen der SFK und dem EBK kein Verkehrsvertrag sondern lediglich ein Ergebnisabführungsvertrag besteht, kann diese – anders als die KVG – den ÖPNV nicht als eine gesicherte Einnahmequelle betrachten und betreibt diesen somit auf eigenes unternehmerisches Risiko.



Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

Abb. 4: Logo SFK



Mit der finanziellen Beteiligung Dritter (u.a. Kreis Plön, Gemeinde Laboe) am Winterverkehr der Linie F1 und der Übernahme des Anlegers Mönkeberg durch die Gemeinde im Zuge dessen Sanierung wurden die Schritte in Richtung einer verursachergerechten Kostenbeteiligung an der Fördefährschiffahrt verstetigt.

4.5 Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Alle baulichen 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, d.h. auf P&R-Anlagen, Verknüpfungspunkte, Anleger der Fördeschiffahrt, RBL-Systeme, Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze.

Bei den Fördermitteln sind zu unterscheiden:

- Mittel nach dem **Regionalisierungsgesetz** [3] bzw. dem ÖPNVG [1]: Diese fließen überwiegend in den SPNV. Ein kleiner Teil wird in Schleswig-Holstein in Form der sog. kommunalisierten Mittel (s. Kap. 2.4.3) den Aufgabenträgern in eigener Finanzverantwortung für den übrigen ÖPNV zur Verfügung gestellt, die mit diesem Geld zum allergrößten Teil Verkehrsleistungen aber u.a. auch Investitionen in Haltestellen finanzieren sollen.
- Mittel aus dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (**GVFG**) [7]: Diese Mittel sind für Großprojekte vorgesehen, die nicht aus den kommunalisierten Mitteln finanziert werden können. In einer ersten Stufe ist hier 2013 die Zweckbindung aufgehoben worden, 2019 fallen diese Mittel dann komplett weg. Ein Ersatz für die dann wegfallenden Mittel ist bisher nicht vorgesehen, ist aber aus Sicht der Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern dringend notwendig.

Die Mittel werden von der NAH.SH für das Land verwaltet und zugeteilt.

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 Kiel vorgestellt. 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. Außerdem finden rein betriebliche Vereinbarungen zwischen Besteller und Ersteller 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.

Mittelfristig strebt die Landeshauptstadt Kiel für den gesamten ÖPNV in Kiel ein Qualitätsmanagementsystem an, das die Sicherung und Weiterentwicklung der vereinbarten Standards übernimmt. Zwischen dem EBK und der KVG ist bereits ein regelmäßiger Qualitätszirkel institutionalisiert. Dieses kann in einem weiteren Schritt Vorbild für ein regionsweites Qualitätsmanagementsystem sein, welches die Aufgabenträger Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde einschließt. Dieses würde von der Landeshauptstadt Kiel begrüßt werden.

5.1.1 Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel

Die in der folgenden tabellarischen Übersicht (Tabelle 2) formulierten qualitativen Standards sollten 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 zu gewährleisten 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, muss sich der ÖPNV in manchen ländlichen Bereichen der Region jedoch vor allem durch den Schülerverkehr selbst tragen und kann deshalb nur eine darauf ausgerichtete Qualität erbringen. Aus diesem Grunde können die Anforderungen für die Regionalverkehre in einzelnen Punkten heruntergesetzt werden, um den dort herrschenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen Rechnung zu tragen.

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	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 zukunftgerechter Techniken		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 Kunden (insbesondere Mobilitätseingeschränkter)		
4. 6	Beachtung der geltenden Verkehrsregeln, Ressourcen schonende 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. Integration in örtliche Organisationsgefüge (Verkehrverbund)			
6. 1	Anwendung und Weiterentwicklung des Schleswig-Holstein-Tarifes inkl. der regionalen Zusatzangebote		
6. 2	Anwendung und Weiterentwicklung der Einnahmeverfahren im Rahmen des SH-Tarifs		
6. 3	Abgestimmte Fahrplan- und Liniennetzgestaltung		



	zumind Stadverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
6. 4 Verbundmarketing		
6. 5 Öffentlichkeitsarbeit		
6. 6 Sicherung des Vorverkaufstellennetzes	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 einer zentralen Funkleitstelle	X	X
7. 4 Entwerfer		X
7. 5 effektive LSA-Beeinflussung	X	X
7. 6 Aufbau eines bargeldlosen Ticketingsystems (z.B. Handyfahrschein)		
7. 7 Aufbau eines mobilen (handybasierten) Fahrgastinformationssystems	X	
7. 8 Einsatz von automatischen Fahrgastzählsystemen	X	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 Außendienstmitarbeiter	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	X	
8. 6 Einhaltung der vertraglich vereinbarten Pünktlichkeitswerte		
8. 7 Ständige Erreichbarkeit des Betriebsleiters (oder seines Vertreters)		
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		X
9. 5 Ausgleich von unerwarteten Überbelastungen durch schnellstmöglichen Einsatz von Ersatzwagens		
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		



		zumindest Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
	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 der Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen		
11. Vertrieb			
11. 1	Einsatz elektronischer Fahrscheindrucker		
11. 2	Unterhalt und Sicherung eines effektiven Vorverkaufstellennetzes	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 (Anhang)		
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 Fahrplentaschenbuch		
12. 6	Veröffentlichung der Fahrpläne in schriftlicher Form, insbesondere im Fahrplentaschenbuch und in elektronischer Form; in ausreichender Anzahl und zu einer am Selbstkostenpreis ausgerichteten Schutzgebühr		
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			
13. 1	Unterhalt eines oder Beteiligung an einem Fundbüro an einem zentralen Ort		
13. 2	Möglichkeit zum Taxiruf in den Fahrzeugen		
13. 3	Möglichkeit der Fahrradmitnahme (unter den in den Beförderungsbedingungen genannten Voraussetzungen)		



		zumindest Stadtverkehr	im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren
13. 4	Test von innovativen Ideen		X
14. Fahrzeuge			
14. 1	Die Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik		
14. 2	Die Fahrerarbeitsplätze entsprechen dem Stand der Technik		
14. 3	Niederflurbauweise und Einstiege ohne Innenstufen mind. an Türen 1 & 2		
14. 4	Möglichkeit zur Absenkung an Haltestellen („Kneeling“)	X	
14. 5	Rampe für schwere Rollstühle an Tür 2	X	
14. 6	Breite Türöffnungen und schnell arbeitende Türmechanismen		
14. 7	Stellflächen für bis zu zwei Rollstühle oder drei Kinderwagen an Tür 2	X	X
14. 8	Ausreichend viele Haltewunschknöpfe		
14. 9	Beachtung der Checkliste für Barrierefreie Linienbusse (Anhang)		
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, ggf. der nächsten Folgehaltestellen, des Fahrtziels, der Liniennummer und eines Haltewunsches im Innern des Fahrzeugs	X	
14. 15	Technische Voraussetzungen zur Haltestellenansage vorhanden		
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	Motoren entsprechen der im Beschaffungsjahr jeweils geltenden Euro-Norm bzw. dem Stand der Technik		
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	
14. 23	kein Fahrzeug älter als 13 Jahre	X	
14. 24	weitgehende Freihaltung der Fensterflächen von Werbung		
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		

Tab. 2: 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 3 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 Fahrtausfällen	<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"/>

Tab.3: Qualitätsmanagement: Kriterien und Methoden

5.2 Infrastruktur

Während in der Tabelle 2 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 (d.h. 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, auch für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. Menschen mit Behinderungen. Dazu gehört neben dem Spezialbordstein mit idealerweise 18 cm Höhe eine ausreichende Länge sowie Befestigung der Aufstellfläche. Neben der per Gesetz vorgeschriebenen Mindestausstattung der Haltestellen (Haltestellenschild, Aushangfahrplan) soll jede Haltestelle, abhängig 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 Borstein von 1,5 m, rot geklinkerter Wartebereich) orientieren. Bis zum Jahr 2022 sollen lt. PBefG alle Haltestellen den Kriterien einer weitgehenden Barrierefreiheit entsprechen (s.a. Kap. 6.5.1); hierbei ist die Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen (s. Anhang) zu beachten.

Sinngemäß gilt das Vorhergehende für die Anleger der Fördeschiffahrt. Neue Anleger sollen barrierefrei mit Fahrgastunterständen, Beleuchtung und Fahrgastinformationen sowie – wenn erforderlich und umsetzbar – an Land mit Park&Ride- und Bike&Ride-Kapazitäten ausgestattet werden. Die gleichen Maßstäbe sollten auch für die Anleger in den Umlandgemeinden gelten, um das Gesamtbild der Fördeschiffahrt einheitlicher und auch für UmsteigerInnen 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. 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 am übrigen Verkehr vorbei zum Pulkführer zu machen, sowie eine optimale Haltestellenaufenthaltszeit an hochfrequentierten Haltestellen durch gute Information und Fahrscheinverkauf außerhalb der Fahrzeuge. Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen muss für den ÖPNV die höchstmögliche Priorität mindestens gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bedeuten. Letztendlich kann nur eine stringente Bevorzugung des Massenverkehrsmittels ÖPNV diesem Qualitätsanspruch gerecht werden. Durch die Erhöhung der Geschwindigkeit im ÖPNV lassen sich zudem z.T. 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, d.h. kurze Wege, die auch von Mobilitätseingeschränkten zu bewältigen sind, sowie eine gute Wegweisung und Information über das jeweils weiterführende Verkehrsmittel. Zudem sollte der Störfaktor MIV soweit wie möglich reduziert bzw. aus den betroffenen Bereichen herausgehalten werden. Was den ÖPNV betrifft, gilt auch hier das Ziel des PBefG, bis 2022 eine weitgehende Barrierefreiheit herzustellen.



5.3 Tarifkooperationen

Der gemeinsam vom Land Schleswig-Holstein, den kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen eingeführte SH-Tarif 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 Durchtarifizierung (ein einziger Fahrschein von Haltestelle zu Haltestelle) unter Einschluss aller zum Hamburger Verkehrsverbund HVV gehörenden schleswig-holsteinischen Gebietskörperschaften (Kreise Herzogtum Lauenburg, Stormarn, Segeberg, Pinneberg) sowie des gesamten HVV-Großbereichs (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 Urlauber), 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 [13] umfasst:

- Einzelfahrschein
- Einzelfahrschein Kind (bis unter 15 Jahren)
- Tageskarte
- Kleingruppenkarte (für 5 Personen)
- Wochenkarte
- Monatskarte
- Monatskarte im 12er Abo
- Wochenkarte Schüler/Auszubildende
- Monatskarte Schüler/Auszubildende
- Monatskarte im 12er Abo Schüler/Auszubildende
- Firmenabo
- Fahrradeinzel- und Fahrradtageskarten



Im Bereich Kiel wird das Kernsortiment um das regionale Zusatzangebot [13] ergänzt:

- Mehrfahrtenkarte für Erwachsene und Kinder
- Kurzstreckenkarte
- Anerkennung des City-Tickets der DB AG
- Gruppenkarten für Bus und SFK
- Semesterticket
- Hotelticket
- Fahrradzeitkarten für die SFK

Darüber hinaus existieren etablierte saisonale Angebote wie z.B. das Kieler-Woche-Ticket und das landesweite Sommerferienticket.

5.3.2 Anwendung und Weiterentwicklung der Tarife

Das Kernsortiment des SH-Tarifs und das regionale Zusatzangebot 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. Dieses kann auch durch neue regionale Zusatzangebote erfolgen. Die neuen Angebote sollten übersichtlich bzw. einfach und gerecht gestaltet sein sowie dazu beitragen, die Tarifergiebigkeit zu steigern.

5.4 Linienbündelung in der Landeshauptstadt Kiel

5.4.1 Zielsetzungen des Linienbündelungskonzeptes

Vor dem Hintergrund der Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems und gemäß den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der Landeshauptstadt Kiel (Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit ÖPNV-Leistung im Rahmen definierter Qualitätsstandards) wurde der 2. RNVP im Zuge einer Teilfortschreibung im Jahr 2006 um ein Linienbündelungskonzept erweitert. Anlass für die Gestaltung der Liniengenehmigungen der damaligen V.V.I.P. zu Bündeln und gestaffelten Laufzeiten war die angestrebte Vollendung des durch die Veräußerung von 49 % der Gesellschafteranteile an der KVG und dem zeitgleichen Abschluss eines neuen Verkehrsvertrages mit „Brutto-Anreiz-Systematik“ zum Ende des Jahres 2001 eingeleiteten Prozesses in Richtung eines Ausschreibungswettbewerbes mit einer zeitlichen Abfolge von Teilleistungsausschreibungen. Die Ausschreibung der Verkehrsleistung in Kiel in zwei Stufen nach Verkehrsvertragsende 2010 war der Landeshauptstadt Kiel im Zuge des



Anteilsverkaufs durch das Bundeskartellamt auferlegt worden. Die Möglichkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Abs. 2 PBefG.

Um den Interessen des Fahrgastes, der kommunalen Politik und der Gesetzgebung Rechnung zu tragen, wurden hierzu in Vorbereitung auf den Wettbewerb in enger Abstimmung mit der KVG Linien verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll miteinander zu Linienbündeln verbunden. So sollten Synergien erzeugt und die wirtschaftliche Effizienz des ÖPNV verbessert werden. Gleichzeitig sollte auf diese Weise eine Desintegration der verkehrlichen Leistung aufgrund einer „Rosinenpickerei“ (also einer Konzentration auf ertragsstarke Linien) seitens im Wettbewerb zueinander stehenden Verkehrsunternehmen verhindert werden, da dieses zur Beeinträchtigung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und/oder Steigerung der finanziellen Belastung für die öffentlichen Haushalte führen könnte.

Ebenfalls haben die Gremien der Landeshauptstadt Kiel damit beschlossen, dass jegliche Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen im Gebiet der bestehenden Liniengenehmigungen des EBK auf vertraglicher Basis erfolgen soll.

Unter dem neuen Rechtsrahmen (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) und den mittlerweile geänderten politischen Zielsetzungen (Inhouse-Vergabe an die KVG) wird der Übergang in den Ausschreibungswettbewerb nicht weiter verfolgt. Durch die vollständige Rekommunalisierung der KVG besteht die vom Bundeskartellamt auferlegte Ausschreibungspflicht nicht mehr. Ungeachtet dessen soll das in den 2. RNVP eingeflossene Linienbündelungskonzept auch in diesem 4. RNVP aktualisiert und fortgeschrieben werden, um angesichts der von Umbrüchen und Streitfällen geprägten Rechtslage im Bereich ÖPNV gegen negative Einflüsse von außen gewappnet zu sein und einen bezahlbaren hochwertigen ÖPNV für alle Kieler Bürger auch unter sich ändernden Rahmenbedingungen aufrecht erhalten zu können.

Durch die Bündelung mehrerer Linien können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Verlängerung anstehen, künftig nicht isoliert von den anderen Linien des Bündels behandelt werden, sondern nur als integraler Bestandteil größerer Einheiten. Das bedeutet, dass im Falle eines unternehmensinitiierten Genehmigungswettbewerbes das entsprechende Bündel im Ganzen Gegenstand wird. Mit diesem Konzept wird gewährleistet, dass die Inhomogenität einzelner Linien im Hinblick auf deren Ertragsstärke und Kostenintensität nivelliert wird. Es kann somit ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen den Linien des Bündels stattfinden, was gemäß der Gesetzesbegründung des § 9 Abs. 2 PBefG Ziel sein sollte. Der Grundgedanke hierbei ist die Vermeidung eines Genehmigungswettbewerbes um wirtschaftlich lukrative Linien mit hohen Unternehmensrenditen und dem daraus resultierenden Verbleib wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien bei der Landeshauptstadt Kiel.

Durch dieses Linienbündelungskonzept entsteht also unter Wahrung der Vorgaben des PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausdrücklich keine Präjudizierung hinsichtlich eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens. Vielmehr bleibt der Grundsatz der Gesamtvergabe an die KVG bestehen.



Die Landeshauptstadt Kiel wird auch weiterhin alle bisher beim EBK konzessionierten Verkehre im Wege einer Inhouse-Vergabe an die KVG vergeben und keinen unternehmensinitiierten Genehmigungswettbewerb tolerieren.

Die Landeshauptstadt Kiel, als Aufgabenträger in Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung, setzt voraus, dass auch bei einem von außen initiierten Genehmigungswettbewerb weiterhin stets vertragliche Regelungen über die Leistungserstellung getroffen werden. Dem Aufgabenträger obliegt weiterhin die Ausgestaltung der Aufgabenabgrenzung zwischen dem Aufgabenträger und dem Leistungsersteller, die Risikoverteilung sowie der aufgabengerechte Einsatz der Fahrgeldeinnahmen, die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung der Infrastruktur und die Weiterentwicklung des Angebotes und der Qualitätsmerkmale.

5.4.2 Konzeption der Linienbündel

Die Gesamtleistung der beim EBK konzessionierten Linien ist in vier Linienbündel aufgeteilt, um zukunftsweisend

- flexibel auf unterschiedliche, möglicherweise von außen auf die Landeshauptstadt Kiel und ihr Verkehrsunternehmen KVG zukommende, Wettbewerbsszenarien reagieren zu können,
- „Rosinenpickerei“ zu vermeiden,
- eine betriebliche Optimierung des Verkehrsunternehmens und des Systems insgesamt sicher zu stellen und
- unternehmerische Risiken im Falle des Verlustes von Leistung zu minimieren.

Bei der Erstellung der vier Linienbündel wurden folgende Kriterien berücksichtigt.

- Verkehrliche und betriebliche Verflechtungen zwischen den Linien: Hierbei spielen Parameter wie Wagnumlaufplanung, An- und Abfahrtswege, Linienwechsel und Wageneinsatz eine wesentliche Rolle. Die betriebliche Optimierung ist ein wichtiger Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung der Bündel. Eine maßgebende Rolle spielt hierbei die Kilometerleistung. Die vier Linienbündel weisen in dieser Hinsicht fast die gleiche Größe auf.
- Wirtschaftlicher Querausgleich: Die jeweiligen Linienbündel 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, bzw. das Kosten-Ertrags-Verhältnis der Linienbündel im Vergleich harmonisiert ist.

Die in den nachfolgenden Tabellen genannten Liniennummern beziehen sich auf die derzeit konzessionierten Angebote. Im Falle von Änderungen im Netz und im



Nummernsystem wird die Neuordnung entsprechend den Linienwegen und Bedienungsangeboten zu den definierten Bündeln analog vorzunehmen sein. Die Linienleistungen von Autokraft und der VKP auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Kiel, die diese aufgrund von eigenen Liniengenehmigungen erbringen, sind nicht Bestandteil des Linienbündelungskonzeptes.

5.4.3 Laufzeiten der Linienbündel

Die Laufzeiten der Liniengenehmigungen wurden nach den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Interesse der Verkehrsunternehmen, ihre Investitionen in Betriebsmittel zu amortisieren, harmonisiert. Bei der Strukturierung und Genehmigung von Linienbündeln sind eine einheitliche Laufzeit der Konzessionen innerhalb der Linienbündel und eine Staffelung der Laufzeiten zwischen den Linienbündeln anzustreben. Somit ist eine zeitlich und räumlich gestaffelte Neuvergabe von Genehmigungen möglich. Für die Harmonisierung der Laufzeiten der Linienbündel der Landeshauptstadt Kiel heißt das, dass bei den zur Verlängerung anstehenden Konzessionen jeweils der Harmonisierungszeitpunkt des entsprechenden Bündels berücksichtigt wurde. Die Harmonisierungszeitpunkte sind in der nachfolgenden Tabelle 2 dargestellt und wurden so gestaltet, dass die bisher gesetzlich vorgeschriebene Maximallaufzeit von zehn Jahren bei der jeweiligen Verlängerung nicht überschritten wurde.

Bündel	Harmonisierungszeitpunkt
I	30.06.2014 (Laufzeit: 01.07.2014-30.06.2024)
II	30.06.2015
III	30.06.2016
IV	30.04.2017

Tab. 4: Konzessionslaufzeiten der Linienbündel

Wie oben ausgeführt, dient das Bündelungskonzept der Bildung und dem Erhalt von wirtschaftlich sinnvollen Einheiten. Die zeitliche Staffelung stellt sicher, dass ungewollte, von außen initiierte und aufgezwungene Verfahren nur schrittweise die bestehenden Strukturen aufbrechen können. Ein gewisser zeitlicher Übergang wäre notwendig, um

- Planungssicherheit zu gewährleisten,
- Remanenzkosten im Falle der eintretenden Insolvenz des Verkehrsdienstleisters zu vermeiden und
- das Einpreisen dieser Risiken in das Verkehrsentsgelt zu vermeiden.



5.4.4 Zuschnitte der Linienbündel

Unter den im Vorhergehenden beschriebenen Gesichtspunkten wurden folgende vier Linienbündel gebildet:

Das **Linienbündel I** in der Größe von ca. 2,3 Mio. Nutzwagenkilometer (Nwkm) pro Jahr bilden die Linien 5, 501, 502, 901, 902, 33, 41, 42, 701. Die Linie 5 wird ausschließlich durch AnrufLinienTaxi betrieben. Die betriebliche und verkehrliche Verknüpfung besteht in diesem Bündel zwischen den Linien 901, 902, 33, zwischen den Linien 5, 501, 502 sowie 41, 42. Die Linien 901, 902 und 41, 42 lassen sich zudem in Wellsee betrieblich verknüpfen. Die Nachtbuslinie 701 bedient die gleiche Strecke wie die Linie 501, 502.

Die Autokraft besitzt weitere Liniengenehmigungen in das südliche und nördliche Kieler Umland. Diese Leistungen werden als Linien 501, 502 und 900, 901, 902 gemeinsam erbracht. Die derzeit auf die Autokraft konzessionierten Abschnitte werden nicht in das Linienbündelungskonzept einbezogen und daher in der folgenden Tabelle nicht dargestellt.

Linienbündel	Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Harmonisierungszeitpunkt
I.	5	Hasse, Marienlust - Am Hain - Tannenholz - Eiderbrücke	EBK	30.06.2014
	501	Schulensee - Rondeel - Hbf. - Elendsredder - Eiche - Schilksee, Olympiazentrum - Strande	EBK	30.06.2014
	502	Schulensee - Rondeel - Hbf. - Elendsredder - Brauner Berg - Schilksee, Olympiazentrum - Strande	EBK	30.06.2014
	901	Rönne, Dorf - Hubertus - Stormarnstr. - Hbf.	EBK	30.06.2014
	902	Hbf. - Altenholz - Dänischenhagen (Schnellbus)	EBK	30.06.2014
	33	Hbf. - Schloßgarten - Uni-Kliniken - Dreikronen - Schilksee, Olympiazentrum - Strande	EBK	30.06.2014
	41	Schlüsбек - Wellsee - Kronsburg - Spolertstraße - Hbf. - Landtag - Mercatorstr. - Woltersweg - Tannenberг	EBK	30.06.2014
	42	Meimersdorf - Kieler Weg - Hbf. - Landtag - Mercatorstr. - Woltersweg - Rehbenitzwinkel - Rungholtplatz	EBK	30.06.2014
	701	Hbf. - Dreiecksplatz - Elendsredder - Wik, Kanal - Brauner Berg - Kreuzung Pries - Schilksee, Olympiazentrum - Strande	EBK	30.06.2014

Tab. 5: Linienbündel I



Die Verkehrsleistung des Linienbündels I wurde mit Erreichen des Harmonisierungszeitpunktes für zehn Jahre wieder beantragt und dem EBK genehmigt.

Das Linienbündel II in der Größe von ca. 2,5 Mio. Nwkm/Jahr besteht aus den Linien 1, 2, 9, 22, 51, 52, 60S, 61, 62, 81 sowie den Nachtbuslinien 703 und 704. Die Voraussetzungen der Bündelung der Linien waren die verkehrliche Verbindung zwischen den Linien 60S, 61, 62, 81 im Bereich der Universität, den Linien 22, 61, 81 im Bereich Suchsdorf und den Linien 51, 52, 81 im Bereich Südfriedhof/Hassee. Die Stadtteillinien 1, 2, 8, 9 bedienen gemeinsame Gebiete auf dem Ostufer (Oppendorf, Wellingdorf, Klausdorf, Raisdorf und Wellsee, Elmschenhagen). Die neueingerichtete Linie 60 S wurde diesem Bündel aufgrund der engen verkehrlichen Verknüpfung zu den Linien 61/62 und 81 zugeordnet. Die neue Linie 8 wurde diesem Bündel zugeordnet, da eine betriebliche Verknüpfung zu den Ortsbuslinien 1, 2, 9 hergestellt werden kann. Die Nachtbuslinien 703 und 704 bedienen das gleiche Gebiet wie die Tageslinien.



Linienbündel	Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Harmonisierungszeitpunkt
II.	1	Krooger Kamp - Klausdorf, Schule - Rosenweg - Wellingdorf	EBK	30.06.2015
	2	Raisdorf, Bahnhof - Abzweig, Klausdorf - Bachstr. - Wellingdorf - Ulmenweg	EBK	30.06.2015
	8	Rönne, Dorf - Edisonstraße - Tresckowweg - Bebelplatz - Sonthofener Straße - Partenkirchener Straße	EBK	30.06.2015
	9	Wellingdorf - Ellerbeker Schule - Andreas-Hofer-Platz - Kreisauer Str. - Kieler Weg - Kronsburg	EBK	30.06.2015
	22	Klausdorf, Schule - Schwanenseeplatz - Karlstal - Hbf. - An der Au - Rungholtplatz	EBK	30.06.2015
	51	Kolonnenweg - Südfriedhof - Hbf. - Rathaus/Opernhaus - Alsenstr. - Reventloubrücke	EBK	30.06.2015
	52	Krummbogen - Christianistr. - Südfriedhof - Hbf. - KVG Betriebshof Werftstraße	EBK	30.06.2015
	60S	Botanischer Garten - Universität - Dreiecksplatz - Hbf. - HDW - Seefischmarkt - Schwentinestraße	EBK	30.06.2015
	61	Aalborgring - Malmöweg - Gatowweg - Hbf. - Uni-Kliniken - Universität - Rungholtplatz	EBK	30.06.2015
	62	Schiefe Horn - Gatowweg - Hbf. - Schloßgarten - Universität - Woltersweg	EBK	30.06.2015
	81	Rungholtplatz - Christian-Kruse-Str. - Dreiecksplatz - Hbf. - Südfriedhof - Prof.-Peters-Platz - Universität - Botanischer Garten	EBK	30.06.2015
	703	Rungholtplatz - Universität/Woltersweg - Dreiecksplatz - Hbf. - Kronsburg - Meimersdorf	EBK	30.06.2015
	704	KVG-Betriebshof Werftstr. - Hbf. - Südfriedhof - Marienlust - Bergenring - Waldeck - Wilhelmplatz - Hbf. - KVG Betriebshof Werftstr.	EBK	30.06.2015

Tab. 6: Linienbündel II



Das **Linienbündel III** bilden die Linien 31, 32, 34, 71, 72, 91, 92 sowie die Nachtbuslinie 702. Die Nwkm-Leistung beträgt rund 2,2 Mio. km/Jahr. Die Linien 31, 32, 34 sowie die Linien 71, 72 bilden verkehrliche und betriebliche Einheiten. In diesem Bündel sind die Linien 31 und 32 verkehrlich im Stadtteil Elmschenhagen verbunden. Die Linien 31 und 91 bedienen hingegen gemeinsam den Linienabschnitt zwischen Wilhelmplatz und Russeer Weg. Die Linien 71 und 72 sind vertaktet auf dem gemeinsamen Abschnitt ihres Linienweges und in Kronshagen verkehrlich mit der Linie 34 verbunden. Die Nachtbuslinie 702 wird den Hauptlinien 31, 32, 34 des Tagesnetzes zugeordnet.

Linienbündel	Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Harmonisierungszeitpunkt
III	31	Elmschenhagen, Krooger Kamp - Weinberg - Karlstal - Hbf. - Ziegelteich - Russeer Weg - Mettenhof, Narvikstr.	EBK	30.06.2016
	32	Elmschenhagen, Krooger Kamp - Dornbusch - Räuherei - Hbf. - Schloßgarten - Uni-Kliniken - Wik, Herthastr./Holtenau, Schule	EBK	30.06.2016
	34	Kroog, Am Wellsee - Dornbusch - Karlstal - Hbf. - Ziegelteich - Westring - Kronshagen, Albert-Schweitzer-Str.	EBK	30.06.2016
	71	Elmschenhagen, Tröndelweg - Schwanenseeplatz - Ostring - Hbf. - Dammstr. - Eichhof - Kronshagen, Schulzentrum	EBK	30.06.2016
	72	Wellingdorf - Philipp-Reis-Weg - Karlstal -Hbf. - Dammstr. - Kronshagen, Schulzentrum	EBK	30.06.2016
	91	Melsdorf - Waldeck - Hbf. - Lehmberg - Elendsredder - Holtenau, Schule - Eiche - Friedrichsort, MaK	EBK	30.06.2016
	92	Hbf. - Lehmberg - Elendsredder - Wik, Herthastr.äÙe	EBK	30.06.2016
	702	Hbf. - Ostring - Buschkoppel - Dornbusch - Elmschenhagen, Krooger Kamp	EBK	30.06.2016

Tab. 7: Linienbündel III

Das **Linienbündel IV** besteht aus den vier Tageslinien 6, 11, 100, 101 und der Nachtbuslinie 705. Die Nwkm-Leistung des Bündels beträgt rund 2,4 Mio. km/Jahr. Die Linien 100, 101 bilden eine verkehrliche und betriebliche Einheit. Zwischen den Linien 11, 100, 101 besteht im Bereich Gaarden/Wellingdorf eine verkehrliche Verbindung. Die Linie 6 hat im Bereich Mettenhof Anknüpfungspunkte an die Linien 101, 101. Die Nachtbuslinie 705 ist den Hauptlinien 100, 101 des Tagesnetzes zugeordnet worden.



Linienbündel	Linie	Linienverlauf	Konzessionär	Harmonisierungszeitpunkt
IV.	6	Hassee, Kolonnenweg - Bergening - Rathaus Kronshagen - Universität - Wik, Herthastr.	EBK	30.04.2017
	11	Dietrichsdorf, Pillauer Str. - Wellingdorf - Karlstal - Hbf. - Holstenbrücke - Wik, Kanal	EBK	30.04.2017
	100	Laboe, Hafen - Wischhofstr. - HDW - Hbf. - Holstenbrücke - Westring - Bergening - Mettenhof, Roskilder Weg - Melsdorf	EBK	30.04.2017
	101	Heikendorf, Am Heidberg - Hollmannstr. - Karlstal - Hbf. - Holstenbrücke - Westring - Bergening - Mettenhof, Roskilder Weg	EBK	30.04.2017
	705	Laboe, Hafen/Pillauer Str. - Seefischmarkt - Stoschstraße - Karlstal - Hbf. - Dreiecksplatz - Eichhof	EBK	30.04.2017

Tab. 8: Linienbündel IV

Bei der Konzeption der oben beschriebenen Linienbündel wurden die AnrufLinienTaxi-Fahrten ihren entsprechenden Linien (also 2, 5, 41) zugeordnet. Sie sind somit Teil des jeweiligen Linienbündels. Saisonale Angebote wie beispielsweise der Schnellbus zum Falckensteiner Strand (Linie 503S) oder der Strandexpress (Linie 512S) im Sommer wurden nicht in die Linienbündelung aufgenommen. Dieses gilt auch für alle ähnlichen, zukünftigen Angebote in der Landeshauptstadt Kiel. Ein weiterer Sonderfall ist die Linie 300: Diese wird auf dem Abschnitt Citti-Park – Hbf. im Rahmen einer Gemeinschaftskonzession von EBK und Autokraft durch die Autokraft bedient. Aus diesem Grunde wird die Linie ebenfalls nicht in das Linienbündelungskonzept einbezogen.

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, die neu eingerichtet werden, sind demjenigen Linienbündel zuzuordnen, in das sie im Hinblick auf die verkehrliche und wirtschaftliche Integration am sinnvollsten einzubringen sind. Die Genehmigungslaufzeiten sind dann entsprechend dem jeweiligen Harmonisierungszeitpunkt zu wählen.

Im jetzigen Stand des Linienbündelungskonzeptes sind seit dem 3. RNVP (Stand 2010) folgende Änderungen berücksichtigt: Zuordnung der neuen Linie 60S in das Bündel II (verkehrliche Verflechtung zu den Linien 61/62 und 81 v.a. im Bereich



Universität) und Zuordnung der neuen Linie 8 in das Bündel II (verkehrliche und betriebliche Verflechtung mit den Ortsbuslinien 1, 2 sowie 9).

Im Falle von Linienverlängerungen oder Veränderungen des Linienweges vorhandener Linien erfolgt keine Umverteilung zwischen den Bündeln. Eine Herauslösung von Linien aus den Linienbündeln oder eine Neueinrichtung von Linien in der Landeshauptstadt Kiel ohne Integration in ein Linienbündel ist nicht möglich. Änderungen des Linienbündelungskonzeptes, die über Fahrplanmaßnahmen (Linienwegänderungen, Tausch von Halbbästen) hinausgehen, bedürfen einer (Teil-) Fortschreibung des RNVP.

Im Falle der Einführung einer StadtRegionalBahn wird das Konzept überarbeitet.

5.5 Barrierefreiheit im Kieler ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (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 Behinderungen eine selbstbestimmte Teilhabe an allen gesellschaftlichen Lebensbereichen ermöglicht wird. Dazu muss auch der ÖPNV barrierefrei nutzbar sein. Mit Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetz (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. 2 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 3-6 PBefG)



Für eine lückenlos barrierefreie Mobilitätskette (inkl. der dazu notwendigen Informationen) kommt dabei der Gestaltung von Haltestellen, Fahrzeugen, 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 [14] (S. 28 ff.) zu orientieren. Lösungen nach diesem Prinzip sind für alle Fahrgäste mit und ohne Behinderung gleichermaßen nutzbar [14] (S. 28 ff.). Dabei gilt es mögliche Zielkonflikte zu verhindern bzw. im Sinne eines Interessensausgleichs auf ein Minimum zu reduzieren [14] (S. 28/52).
- Für bestimmte Bedürfnisse optimierte Lösungen dürfen dabei in keinem Fall zur deutlichen Benachteiligung von anderen Nutzern führen. Auch dürfen die Kosten einer für eine Nutzergruppe optimierte Lösung nicht Maßnahmen für andere Nutzer verhindern [14] (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 [14] (S. 50/494).
- Für die Umsetzung sind neben gesetzlichen Vorschriften auch die jeweils aktuellen Richtlinien, Normen, allgemein anerkannten Regeln der Technik, die „Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen“ (Anlage 20), die „Checkliste für barrierefreie Linienbusse“ (Anlage 21) sowie die „Checkliste für barrierefreie Fahrgastinformationssysteme“ (Anlage 22) zu beachten.
- Das Fahrpersonal soll entsprechend den Belangen von Menschen mit Behinderungen geschult werden.
- In den Informationsmedien sollen Aussagen zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen und der Barrierefreiheit der Haltestellen enthalten sein.



6. Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die aktuellen Struktur- und Infrastrukturdaten sowie das ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel dargestellt. Der Bestand wird hinsichtlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung analysiert, wie es im ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein gefordert wird. Die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung in Kiel erfolgt dabei gleichzeitig und ergibt sich somit weitgehend aus dem jetzigen Angebot. Für die Landeshauptstadt Kiel als Oberzentrum lehnen sich die Standards dabei weitgehend an die Vorschläge des VDV an. Der VDV gibt in einer seiner Schriften Empfehlungen für Standards der Verkehrserschließung und des Verkehrsangebotes im ÖPNV an.

Die Bestandsanalyse mündet zusammen mit der Bilanz zum 3. RNVP in die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel (Kap. 8).

6.1 Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

In der Landeshauptstadt Kiel leben ca. 241.500 Menschen. An den Hochschulen der Stadt sind rd. 31.600 Studierende immatrikuliert und die Kieler allgemeinbildenden Schulen werden von insgesamt ca. 23.900 SchülerInnen besucht. Hierzu kommen zusätzlich ca. 12.200 BesucherInnen berufsbildender Schulen [15]. Insgesamt leben im betrachteten Gebiet, zu dem neben Kiel die Gemeinden Laboe, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen, Schwentinental, Flintbek, Molfsee, Melsdorf, Kronshagen, Altenholz und Strande in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön gehören, über 314.000 Menschen [16] (alle Zahlen 2013).

Die Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel war bis zum Jahr 2000 rückläufig, seitdem ist wieder ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen. Dagegen ist die Bevölkerung in den angrenzenden Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde beständig gewachsen. Über ein Viertel aller Zu- bzw. Fortzüge nach/von Kiel findet aus/in die Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde statt. Während die Kieler Schülerzahlen in den letzten Jahren leicht abnehmen, ist die Zahl der Studierenden in Kiel nach starken Verlusten bis zum Jahr 2000 auch in den letzten Jahren wieder deutlich ansteigend.

In den Abbildungen 5-13 sind alle strukturelevanten Zahlen dargestellt. Die Zahlen sind dem Bericht Kieler Zahlen 2013 [15] entnommen.

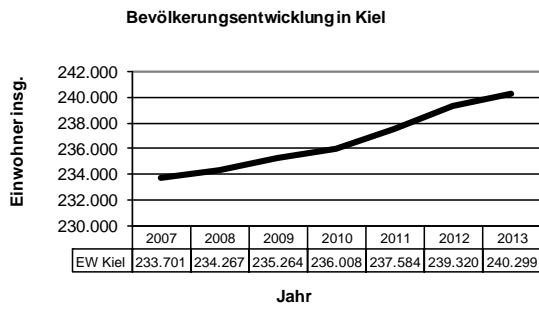


Abb. 5

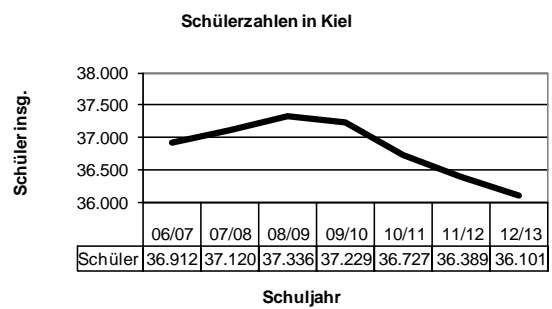


Abb. 6

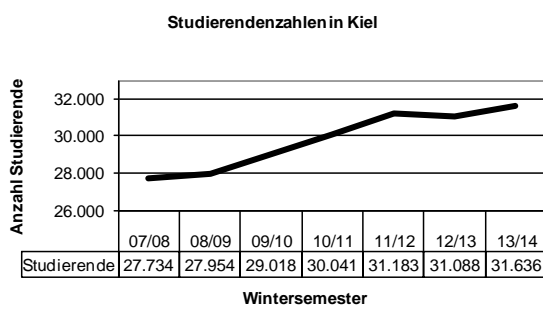


Abb. 7

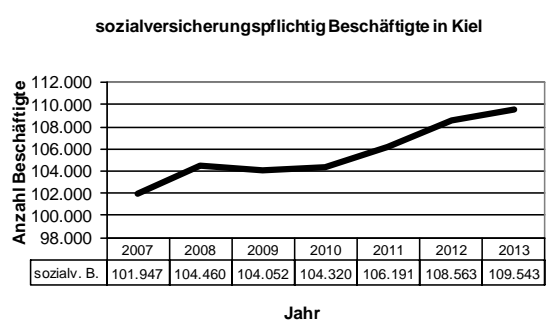


Abb. 8

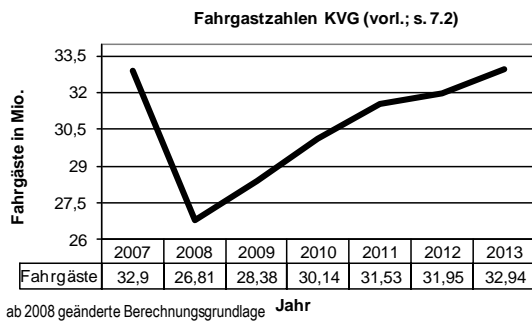


Abb. 9

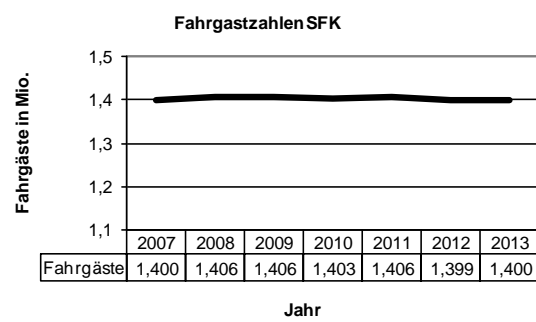


Abb. 10

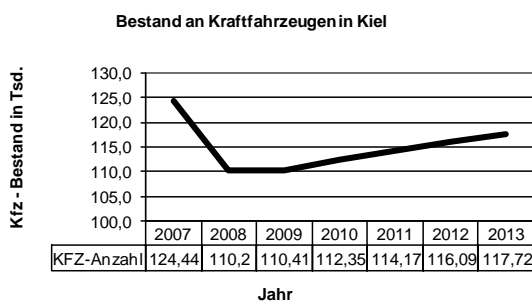


Abb. 11

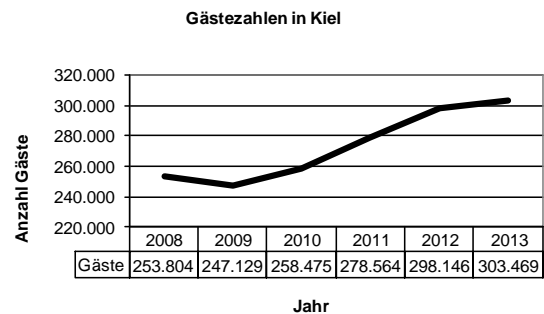


Abb. 12

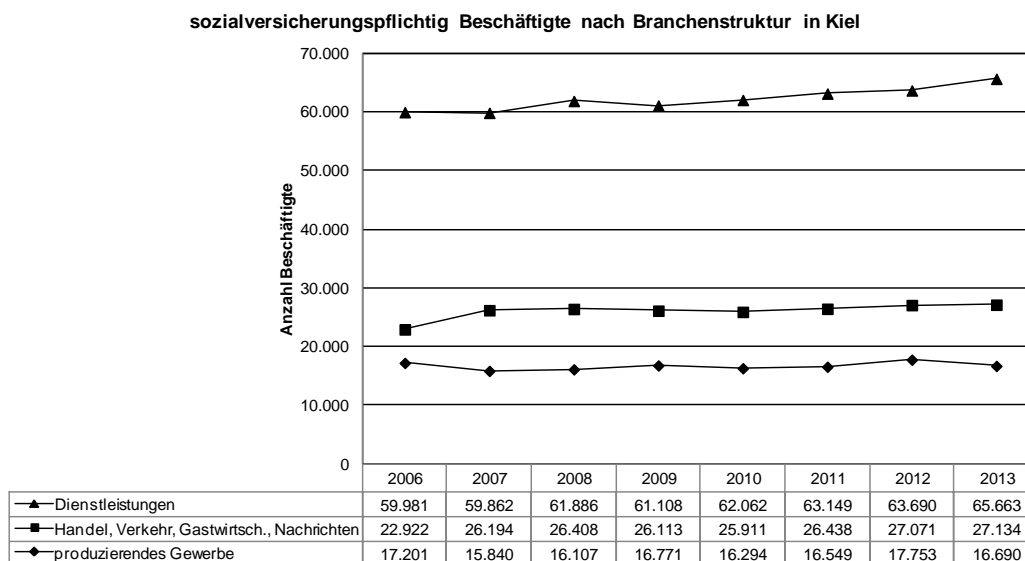


Abb. 13

Die im 2. RNVP zitierten Bevölkerungsprognosen gingen von einem leichten Absinken der Einwohnerzahlen für Kiel, einer starken Abnahme im Kreis Plön und einem leichten Zuwachs für den Kreis Rendsburg-Eckernförde bis zum Jahr 2020 aus.

Neueren Bevölkerungsvorausberechnungen (Basisjahr 2009) des Statistikamtes Nord [17] zufolge wird die Kieler Bevölkerung bis zum Jahr 2025 um 4,2 % anwachsen. In den Kreisen Rendsburg-Eckernförde (-4,4 %) und Plön (-5,8 %) dagegen wird es zu Einwohnerrückgängen kommen, wobei die Verluste absolut gesehen im westlichen Nachbarkreis deutlich höher als im Kreis Plön ausfallen sollen. Dem allgemeinen Landestrend folgend dürften die größten Abwanderungen im nördlichen Teil des Kreises Rendsburg-Eckernförde zu verzeichnen sein.

Kiel als Landeshauptstadt ist eines von vier Oberzentren in Schleswig-Holstein. Durch die wichtigen Versorgungsfunktionen im Bereich Dienstleistung, Bildung, Wissenschaft und Kultur gibt es mit 61.248 Einpendlern und 25.688 Auspendlern nach wie vor einen hohen Überschuss (+35.560) an Einpendlern nach Kiel (s. Tabelle 9; Daten: [15] und Schulamt der LHK).

Pendler in der Landeshauptstadt Kiel	Einpendler	Auspendler
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (06/2012)	53.166	22.737
Schüler an allgemeinbildenden Schulen (2012/13)	3.621	1.575
Schüler an berufsbildenden Schulen (2012/13)	4.461	1.376
Pendler gesamt	61.248	25.688
Pendlersaldo	35.560	

Tab. 9: Ein- und Auspendler



In den letzten Jahren sind die Zahlen der Ein- und Auspendler weiter gestiegen. Während das Pendlersaldo in Kiel weiter in positiver Richtung leicht ansteigt, entwickelt es sich in den beiden Kreisen (und hier besonders in Rendsburg-Eckernförde) weiter in negativer Richtung. Diese Entwicklung wird sich auch in den ÖV-Planungen wieder finden müssen. Es ist festzustellen, dass Kiel eine Einpendlerstadt ist. In den nächsten Jahren kann der Bedarf wohl mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot ausreichend abgedeckt werden.

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 außerhalb der Achsen auf der sog. grünen Wiese angesiedelt. Innerhalb der Stadtgrenzen sind mit Suchsdorf, An der Au und Projensdorf, Alte Gärtnerei relativ große Neubaugebiete entstanden und durch den ÖPNV erschlossen worden. Neumeimersdorf/Meimersdorf wächst noch weiter. Die derzeitige ÖPNV-Anbindung stößt hier bereits an ihre Grenzen. Sobald hier klar ist, in welche Richtung Neumeimersdorf sich weiter entwickelt, wird der ÖPNV hier ausgebaut werden müssen.

In den Jahren 2014 bis 2018 stehen voraussichtlich Flächen für etwa 2800 Wohneinheiten (WE) zur Verfügung. Da es sich um Flächenpotentiale handelt, können konkrete Planungen für diesen Zeitraum nicht genauer benannt werden. Flächen mit größeren - ÖPNV relevanten - Wohnbaupotentialen sind dabei überwiegend durch den ÖPNV erschlossen (s. Karte 2 (Anhang)). Für die Hörn sowie den Südwesten von Meimersdorf wäre bei konkreten Bauplanungen eine weitere Erschließung zu prüfen. Über das Jahr 2018 hinaus können langfristig weitere Flächenpotentiale für etwa 3500 Wohneinheiten aktiviert werden. Besonders hohe Wohnbaupotentiale weisen dabei das MFG-5 Gelände in Holtenau (etwa 1000 WE) sowie der Südosten von Meimersdorf (etwa 1500 WE) auf. In beiden Fällen ist eine zusätzliche Erschließung durch den ÖPNV notwendig. Spezifische Belange des ÖPNV müssen dazu frühzeitig in der Gesamtplanung Berücksichtigung finden. Für das MFG-5 Gelände gibt es im Rahmen der Überlegungen zur städtebaulichen Integration des neuen Stadtteils bereits erste Überlegungen zur Erschließung. Im benachbarten Holtenau mangelt es aufgrund der Insellage an einer optimalen ÖPNV-Erschließung, dieses sollte bei den Planungen für den neuen Stadtteil mit berücksichtigt werden.

Für die zukünftige Ansiedlung von Gewerbebetrieben sind elf Potentialflächen vorgesehen, die kurz (< 3 Jahre), mittel (3 bis 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) für die Entwicklung zur Verfügung stehen sollen (s. Karte 3 im Anhang). Die kurz und mittelfristig zur Verfügung stehenden Flächen sind bereits heute überwiegend gut durch den ÖPNV angebunden. Eine Anpassung des Angebotes ist bei entsprechenden Realisierungen evtl. an der Hörn zu prüfen. Das interkommunale Gewerbegebiet in Melsdorf wird voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 über einen Regionalbahnhof erschlossen, womit die Anbindung an Kiel grundsätzlich gewährleistet wird. Die erst in längerer Frist zur Verfügung stehenden Flächen sind



aktuell noch nicht angemessen durch den ÖPNV erschlossen und bedürften einer Angebotsanpassung. Der prognostizierte Realisierungszeitraum der Gewerbeflächen liegt allerdings nicht mehr im Betrachtungszeitraum des vorliegenden 4. RNVP.

Die Karte 1 (Anhang) gibt einen Überblick über das Untersuchungsgebiet Landeshauptstadt Kiel. Die Karten 2 bis 4 (Anhang) geben außerdem andere ÖPNV-relevanten Ziele und Zahlen wie z.B. die Lage von Bildungseinrichtungen, Schulen, Gewerbeeinrichtungen und ihre Lage zum Busliniennetz wieder. Wesentliche Veränderungen gegenüber den letzten Jahren sind nicht zu erkennen.

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel [18] aus dem Jahr 2000 wird der Schwerpunkt auf die Innenentwicklung gelegt. Es spiegelt sich die Absicht wider, Gewerbe- und Konversionsbrachen zu nutzen.

Ein wichtiges Standbein ist der ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel auch für die Beförderung der zahlreichen Touristen 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.

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 wurde in den letzten Jahren v.a. in Richtung Hamburg kontinuierlich verbessert und soll weiter ausgebaut werden. Zudem soll die Einbindung Kiels in den Integralen Taktfahrplan (ITF) und damit die Einführung des Taktknotens in Kiel Hbf zur vollen und zur halben Stunde nun erfolgen. 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. Insgesamt wurden im Jahr 2013 mehr als 1,5 Mio. 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:



Kieler Verkehrs Gesellschaft mbH (KVG)
Werftstraße 233-243, 24143 Kiel
Tel.: 0431/22 03-22 03; Internet: <http://www.kvg-kiel.de>

Autokraft GmbH (AK)
Hamburger Chaussee 10, 24114 Kiel
Tel.: 0431/71 07 77; Internet: <http://www.bahn.de/autokraft>

Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP)
Diedrichstraße 5, 24143 Kiel
Tel.: 0431/7058-58; Internet: <http://www.vkp.de>

Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK)
Kaistraße 51, 24114 Kiel
Tel.: 0431/594-1266; Internet: <http://www.sfk-kiel.de>

DB Regio AG Region Nord – Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH)
Alte Lübecker Chaussee 15, 24114 Kiel
Tel.: 0431/2479-123; Internet: <http://www.regionalbahn-sh.de>

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 Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau verantwortlich. Diese Verbindung ist kostenlos und somit nicht in die Tarifkooperationen der Verkehrsunternehmen eingebunden. Sie wird aber als ein Teil des ÖPNV angesehen und beispielsweise von den Verkehrsunternehmen in die Fahrplanmedien aufgenommen:

Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau (WSA)
Schleuseninsel, 24159 Kiel
Tel.: 0431/3603-0; Internet: <http://www.wsa-kiel.wsv.de/>

6.2.2 Linienangebot

Das Busliniennetz der Landeshauptstadt Kiel (s. Karte 5, Anhang) 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 über 9,5 Mio Nwkm im Jahr.



Neben 24 Buslinien, die eher Stadtbus- oder Ortsbuscharakter haben, bedient die KVG 6 Stadtregionallinien. Daneben wird der ZOB der Landeshauptstadt Kiel von zahlreichen regionalen Überlandlinien angefahren. Derzeit wird der städtische Verkehr zu überwiegenden Teilen von der KVG durchgeführt, während im auf Kiel bezogenen Stadtregionalverkehr die Leistung überwiegend von der AK und der VKP betrieben wird. (s. Tabelle 1, Anhang)

Nachts werden die Fahrgäste mit fünf Nachtbuslinien (s. Karte 6, Anhang) der KVG befördert. In den Nächten auf Sonntag fährt eine weitere Linie der Autokraft in das südliche Kieler Umland.

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

Mit der Bahn ist Kiel über vier Kursbuchstrecken erreichbar. Neben den Fernverkehrsangeboten von Kiel über Hamburg hinaus gibt es mindestens stündliche Nahverkehrsangebote nach Hamburg Hbf (über Neumünster), Lüneburg (über Lübeck), Flensburg und Husum. Diese werden durch zusätzliche stündliche Verbindungen nach Neumünster (mit Anschluss nach Hamburg), Rendsburg, Lübeck und Eckernförde ergänzt. Die Bahnverkehre werden von der Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) 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 und Kiel-Elmschenhagen bedient. Als Vorgriff auf die Reaktivierung der Kiel-Schönberger Eisenbahn wird der Haltepunkt Kiel Schulen am Langsee an Schultagen einmal täglich bedient. Nach der Reaktivierung sollen auch die Haltepunkte Opendorf und Ellerbek wieder bedient werden.

Eine Stadtbahn oder Straßenbahn gibt es in Kiel derzeit nicht. Die Einführung einer Stadtregionalbahn (SRB) wird jedoch seit geraumer Zeit diskutiert und geprüft. Da derzeit nicht absehbar ist, wann welche politischen Entscheidungen zugunsten der Einführung einer StadtRegionalBahn gefällt werden, findet dies auch im 4. RNVP keine gesonderte Beachtung (vgl. Kap. 3.8.3). Im Rahmen der Konzepte wird aber stets darauf geachtet, dass Maßnahmen nur so vorgeschlagen und bewertet werden, dass sie der Einführung einer StadtRegionalBahn nicht entgegenstehen.

6.2.3 Erschließungs- und Bedienungsqualität

Die Landeshauptstadt Kiel hat in den vergangenen Jahren eine gleich bleibend hohe Erschließungs- und Angebotsqualität im ÖPNV vorzuweisen. Durch Anpassungen in den vergangenen Jahren konnten einige bestehende Bedienungslücken geschlossen werden (z.B. Zeppelinring, Stauffenberg).



Die Länge aller von der KVG bedienten Linien beträgt im Tages- und Spätverkehr 557 km. Hierzu kommen noch 92 km Nachtliniennetz und 54 km für die saisonalen Strandlinien.

Der mittlere Haltestellenabstand (bezogen auf alle von der KVG bedienten Linien) beträgt in der Region Kiel 536 m. Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Kiel ist der Wert mit 504 m geringer. Wichtiger als der Haltestellenabstand ist die Erschließungsqualität. Zugrunde gelegt sind die Standards aus den deutschlandweiten VDV-Schriften (Verband der deutschen Verkehrsunternehmen, [19]). Von einer guten Erschließung ist auszugehen, wenn alle bebauten Flächen in geschlossenen Siedlungsbereichen innerhalb eines Einzugsradius von 300 Metern (das entspricht ca. 5 Minuten Fußweg) um die Haltestelle liegen. Auf der Karte 8 ist zu erkennen, dass es trotz Verbesserungen immer noch Erschließungslücken gibt (Wik-Flensburger Straße, Wik-Dresdener Straße, Düsternbrook-Caprivistraße, Holtenau-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.

Das Erholungsgebiet Falckensteiner Strand wird seit einigen Jahren zur Strandsaison (Mai-September) dauerhaft und verlässlich mit einem Schnellbus an die Innenstadt und an Friedrichsort angebunden.

Für das Bedienungsangebot gilt ähnliches wie für die Erschließung. Das Angebot in der Landeshauptstadt ist zu den Hauptverkehrszeiten nachfrageorientiert. Nur zu Schwachverkehrszeiten wird angebotsorientiert gefahren.

Das Verkehrsangebot wird in Kiel folgendermaßen definiert:

Hauptverkehrszeit:	montags-freitags die Zeiten zwischen ca. 6.30-9.30 Uhr sowie zwischen 15.00-18.00 Uhr
Normalverkehrszeit:	alle Zeiten, die nicht in die Hauptverkehrszeit und die Schwachverkehrszeit fallen
Schwachverkehrszeit:	montags-freitags vor 6.00 Uhr und nach ca. 19.30 Uhr, samstags vor 8.00 Uhr und nach ca. 16.00 Uhr, sonntags ganztägig
Nachfrageorientiert:	das Angebot orientiert sich an der bestehenden Nachfrage
Angebotsorientiert:	es wird ein gutes Angebot bereitgestellt

Das in den jeweiligen Verkehrszeiten mindestens vorzuhaltende Angebot ergibt sich aus der Tabelle 10:



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

Tab. 10: Taktangebot nach VDV(in Min.)

Der Vergleich zwischen Soll und Ist ergibt, dass das Taktangebot in Kiel zur Hauptverkehrszeit ausreichend ist. Folgende Bereiche liegen allerdings mit ihrem ÖPNV-Angebot zu den Normalverkehrszeiten an der unteren Grenze: Russeer Weg, Hammer, Meimersdorf, Schlüsbek und Rönne. Speziell in der Spätverkehrszeit werden Oppendorf, Schlüsbek und das Hindenburgufer relativ selten bedient.

Folgende Haltestellen werden im Spätverkehr nicht bedient: Adelheidstraße, Nordfriedhof, Bachweg, Rankestraße, Am Stadion, Odbarsweg, KN Druckzentrum, Kölenberg, CITTI-Park, Schützenwall/Boiestraße, Wittland, Daimlerstraße, Schulzentrum Elmschenhagen, Poggendorfer Weg, Ivensring, Boksberg, Königsförder Weg, Alt-Mettenhof, Friedenskamp, Eichhof, Selenter Str, 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.

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 auch sehr gering bzw. es bestehen alternative Linienangebote in zumutbarer Entfernung.

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 Kroog und der Bereich um den Wehdenweg in Wellingdorf sowie Rönne (zu bestimmten Zeiten) sind auch aufgrund der relativ geringen Nachfrage nur mit Ortsbussen erschlossen. Aus diesen Bereichen bestehen relativ 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 entfernter Stadtteil von Kiel, ist in einer Fahrzeit von 41-43 Minuten



erreichbar; mit der schnellen, aber seltener fahrenden Linie 33 benötigt man immerhin noch 33 Minuten. Gleiches gilt für einige Gemeinden, die nicht mehr zum Kieler Stadtgebiet gehören, aber starke Pendlerbeziehungen in die Kieler Innenstadt aufweisen. Dazu gehören Heikendorf, Laboe und Flintbek mit Fahrtzeiten von 30 bis 45 Minuten. Vom Flintbeker Bahnhof besteht alternativ noch eine Verbindung mit der Regionalbahn, mit welcher der Kieler Hauptbahnhof in ca. 8 Minuten erreicht wird.

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 33) nicht in Betrieb sind (s. Karte 9, Anhang).

Auch aufgrund der einschneidenden Lage der Kieler Förde bestehen ergänzende tangentielle Ortsbuslinien, die benachbarte Stadtteile auf kurzem Wege miteinander verbinden (z.B. Linien 6, 8, und 9) nur im Westen, Süden und Osten der Stadt (s.a. Karte 5, Anhang). Im Norden werden tangentielle Verkehrsbedürfnisse teilweise durch das ÖPNV-Angebot der SFK (Linie F1) abgedeckt.

Für die ohnehin schon relativ schnell erreichbaren Stadtteile Suchsdorf, Hassee und Elmschenhagen bestehen von den Bahnhöfen alternative, noch schnellere Angebote zum Hauptbahnhof mit der Bahn. Jedoch sind die erwähnten drei Bahnhöfe aus verschiedenen Gründen nicht zentral in den jeweiligen Stadtteilen gelegen und können den Busverkehr somit nur punktuell ergänzen.

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, teilweise alle 30 Minuten, ein Anschlussverkehr mit allen Buslinien gefahren. Dabei ermöglicht eine Haltestellenaufenthaltszeit von 5 Minuten ein Umsteigen zwischen allen Linien.

In unmittelbarer Nähe zur Haupthaltestelle Hauptbahnhof liegt der ZOB. In der Karte 10 (Anhang) 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) 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. An den Terminals der Fährlinien bzw. Kreuzfahrer (Schwedenkai, Norwegenkai, Ostseekai) besteht wie am Flughafen in Holtenau die Möglichkeit, direkt in den Linienbus umzusteigen.

Während das Umsteigen Bus/Bus recht gut gestaltet ist, gestaltet sich das Umsteigen zwischen Bus und Bahn am Hauptbahnhof vor allem in den Schwachverkehrszeiten auf einigen Relationen nicht optimal. So sind die Umsteigezeiten vom Regionalexpress aus Hamburg auf den Bus und umgekehrt zwar in den letzten Jahren verbessert worden, aber immer noch nicht optimal. Wesentliche Verbesserungen wird nur die endgültige Realisierung des ITF (integraler Taktfahrplan) am Hauptbahnhof Kiel bringen (vsl. Ende 2016), wonach die Züge aller Relationen zur gleichen Zeit (Taktknoten) in Kiel ankommen, und die Abfahrt ebenfalls gleichzeitig erfolgt. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, entsprechende Taktknoten im Busverkehr zu realisieren, um die Umsteigesituation optimal zu gestalten. Wegen der zahlreichen Anschluss- und Verknüpfungspunkte sowohl innerhalb des Bussystems als auch innerhalb des Bahnsystems bleibt es aber schwierig, gute Bus-Bahn-Anschlüsse zu realisieren.

Umsteigemöglichkeiten zwischen Linienbus und Fördeschiffahrt bestehen an den Anlegestellen Bahnhof, Reventloubrücke, Seegarten, Bellevue, Friedrichsort, Laboe, Strande, Dietrichsdorf und Wellingdorf. Bis auf die abgestimmten Fahrpläne der Linien 41/42 und der Schwentineline 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.

Neben der Verknüpfung innerhalb des ÖPNV besteht an zahlreichen Punkten auch die Möglichkeit, P&R und B&R zu nutzen. Die Karte 10 (Anhang) enthält alle Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Zusätzlich werden kontinuierlich alle Bushaltestellen mit Fahrradbügel 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.

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 Schifflinien – die Förde-Fährlinie F1 und die Schwentinelinie F2. Das Fahrtenangebot und der Linienweg der F1 ist stark abhängig von der Jahreszeit, weil diese Fährlinie neben Berufs- und AusbildungspendlerInnen vor allem im Sommer eine starke Funktion für den Freizeitverkehr hat.

Im Winter wird bedarfsgerecht nur montags bis freitags das sog. Norddreieck zwischen den Anlegern Laboe, Möltenort und Friedrichsort unter geringfügiger finanzieller Beteiligung des Kreises Plön bedient. Die Strecke und die Anleger sind der Karte 5 (Anhang) 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 von wenigen Betriebspausen unterbrochenen 30-Minuten-Takt betrieben. 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.

Das Fahrplanangebot der Personenfähren ist stark betriebswirtschaftlich orientiert. Mehr Fahrten auf den beiden Linien – auch in den derzeitigen Angebotslücken – oder auch ein verbessertes Taktangebot erzeugen sofortige sprungfixe Kosten bei der SFK, die aus ökonomischen Gründen nicht gedeckt werden können.

Derzeit sind die Anleger Falckenstein, Bahnhof, Dietrichsdorf, Wellingdorf und Seegarten behindertengerecht ausgebaut. Der Anleger Falckenstein ist ebenfalls barrierefrei konzipiert und ausgebaut. Hier kommt es jedoch auf der festen Zuwegung über den Naturstrand immer wieder zu Sandverwehungen, wodurch ein barrierefreier Zugang für Rollstuhlfahrer bis zur erneuten Räumung der Zuwegung erschwert bis unmöglich gemacht wird. Alle weiteren Anleger in der Landeshauptstadt Kiel werden im Rahmen der laufenden Sanierungen und bei Ersatzbauwerken barrierefrei gestaltet. Zur Zeit wird der Anleger Reventlou barrierefrei neu errichtet. Danach soll der Anleger Schilksee folgen. Die Umsetzung von komplett barrierefreien Schiffen gestaltet sich aufgrund der Bauart als schwierig, wird aber soweit wie möglich angestrebt. Ein erster wichtiger Schritt wurde mit dem barrierefreien Schiff „Schwentine“ getan.

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 FußgängerInnen und RadfahrerInnen 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 bei der Kanalfähre F3 aufgrund des punktuell sehr großen Andrangs an wenigen Tagen im Jahr zu Verzögerungen bzw. Wartezeiten.

6.4 Nachfrage

Durch aktuelle routinemäßig stattfindende Zählungen und die umfangreichen ÖPNV-Untersuchungen im Jahr 2002 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 in 2002 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 AussteigernInnen. Die wichtigste Haltestelle in Kiel ist „Hauptbahnhof“ mit 53.300 ÖPNV-Ein- und AussteigernInnen jeden Tag, gefolgt von „Holstenbrücke“ und „Andreas-Gayk-Straße“ mit jeweils 11.500 bzw. 11.200. Danach folgen „Hummelwiese“ 7.100, „Karlstal“ 5.500 und „Dreiecksplatz“ 4.100 Ein-/AussteigerInnen.

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 EinsteigerInnen, gefolgt von der Verbindung über den Kanal zwischen Holtenau und Wik mit mehr als 450 Einsteigern.

In Kiel werden derzeit im Jahr von der KVG über 9,5 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 in etwa die Buslinie 11 wider. Dies ist auch der Linienweg, den die ehemalige Straßenbahnlinie 4 befahren hat. Hier ist durch die dichte Bebauung, die Konzentration an Arbeitsplätzen und Ausbildungsplätzen nach wie vor ein sehr hohes Potential zu finden. Weitere starke Achsen bilden insbesondere die Linien 100/101 nach Mettenhof bzw. auf das Ostufer und die Linien 501/502 nach Schilksee. Auf allen Linien, welche den Bereich der Universität auf der oberen Olshausenstraße bedienen, ist ebenfalls eine starke Nachfrage zu verzeichnen. Besonders zu Beginn des jeweiligen Wintersemesters kann hier ein sprunghafter Anstieg der Nachfrage verzeichnet werden dem in den letzten Jahren mit kontinuierlichen Angebotsverbesserungen begegnet wurde.

Die ÖV-Untersuchungen aus 2002 haben einen umfassenden Einblick auf die Quell- und Zielverkehre in Kiel ergeben. Die Beziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen gibt die Tabelle 11 (Anhang) wieder. Erwartungsgemäß bestehen die weitaus am meisten genutzten Verbindungen von und zur Innenstadt. Hier wiederum sind



hervorzuheben die Bereiche Blücherplatz, Gaarden-Ost, Hassee, Mettenhof und Schreventeich. 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 nebeneinander liegen (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.

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.

Auch wenn die Datenbasis seit dem 2. RNVP noch nicht aktualisiert wurde, zeigen die umfangreichen Untersuchungen immer noch die hauptsächlichen Fahrgastströme im ÖPNV auf. Dieses lässt sich durch fortlaufend durchgeführte Zählungen und Befragungen belegen. Um in Zukunft eine aktuellere Datenbasis zu erhalten, installiert die KVG gerade ein Automatisches Fahrgastzählsystem, das in Zukunft kontinuierlich aktuell die Besetzungen der Busse erfassen soll.

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, Deutsche Städtemedien DSM und die KVG. Im Kieler Umland sind die jeweiligen Gemeinden zuständig.

Der EBK ist in Kiel für 131 Fahrgastunterstände verantwortlich. Diese Unterstände unterhält und saniert der EBK fortlaufend mit dem Ziel, die Qualität der Fahrgastunterstände in Kiel zu steigern und zu sichern. Neben den 131 stadt eigenen Fahrgastunterständen des EBK gehören 340 Unterstände der Deutschen Städtemedien GmbH (DSM), die diese als Werbeträger nutzt und instand hält. Die Umrüstung veralteter Unterstände auf das „Kieler Modell“ durch die DSM ist abgeschlossen.

In der Landeshauptstadt Kiel (Zone 4000 und Schilksee) sind somit 61 % aller 770 Haltepunkte (eine Haltestelle hat i.d.R. mehrere Haltepunkte – klassischer Weise je Fahrtrichtung eine) mit Fahrgastunterständen ausgestattet.

Wenn im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen Haltestellen mit umgebaut werden, so werden sie als Niederflurhaltestelle mit Hilfen für mobilitätseingeschränkte sowie sehbehinderte Fahrgäste gebaut. Für den barrierefreien Um- und Ausbau von



Haltestellen gelten u.a. die Vorgaben der Musterhaltestelle „Kieler Modell“ und die Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen (beide im Anhang).

Der Anteil an barrierefreien Haltepunkten (mindestens 16 cm hohe kontrastreiche Bordsteinkante sowie Einstiegsfeld vorhanden) in Kiel beträgt mittlerweile 35 % (s. Karte 12 (Anhang)). Einen mindestens 16 cm hohen Bordstein weisen 40 % aller Haltepunkte auf. 35 % aller Haltepunkte sind mit einem Einstiegsfeld und 42 % mit einer kontrastreichen Bordsteinkante für blinde und sehbehinderte Personen ausgestattet. Es gibt allerdings immer noch Haltestellen – auch in zentralen Innenstadtbereichen – mit nicht ausreichend langen, befestigten und einem wenigstens 12 cm hohen Bordstein versehenen Aufstellflächen.

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) [20].

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. Dieses Ziel läuft den Interessen der Fahrgäste jedoch an immer mehr Stellen entgegen, wenn Sitzgelegenheiten Opfer von Vandalismus oder zum Treffpunkt der „offenen Szene“ werden.

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 70 Haltestellen mit Dynamischen Fahrgast-Informations-Anzeigen (DFI) ausgestattet, die Fahrplan-Informationen in Echtzeit bieten.

Im und am Hauptbahnhof bieten drei große dynamische Anzeigen Informationen zu den kommenden Abfahrten der Stadtbusse und den jeweiligen Abfahrtspositionen in Echtzeit (s. Foto 5). 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.

Der ZOB gegenüber dem Hauptbahnhof ist Start- bzw. Endhaltestelle für die regionalen Busverkehre von Autokraft und VKP sowie die Fernbuslinien. Der ZOB wird aktuell abgerissen und neu gebaut. Hierbei werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit beachtet und umgesetzt.



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 (zur Problematik der Versandung siehe 6.3), Seegarten, Dietrichsdorf und Wellingdorf barrierefrei. Der Anleger Reventloubbrücke wird derzeit komplett abgerissen und durch einen barrierefreien Neubau ersetzt. Die Anleger Bellevue, Friedrichsort und Schilksee sind nicht barrierefrei ausgebaut. Nach Abschluss der Maßnahme Reventloubbrücke steht in 2015 jedoch der barrierefreie Neubau des Anlegers Schilksee an. Bei größeren Sanierungsmaßnahmen und Ersatzbauwerken wird auch zukünftig auf eine barrierefreie Bauweise Wert gelegt werden. An allen Fähranlegern ist ein Wetterschutz vorhanden. Die Unterstände sind bisher vor allem funktionell gestaltet. Im Bereich der Anleger hängen auch der Aushangfahrplan und teilweise ein Liniennetzplan sowie diverse Informationen zum Angebot der SFK.

6.5.2 Busbeschleunigung

Um ÖPNV attraktiv zu gestalten, ist es u.a. wichtig, Fahrzeiten soweit wie möglich zu verkürzen. Hierdurch wird der ÖPNV schnell und konkurrenzfähig. Busbeschleunigung ist daher in Kiel seit dem GVP 88 ein Thema und heute bereits in vielen Bereichen umgesetzt.

Es greifen folgende Aspekte zusammen: Strecke, Knotenpunkte und Haltestellen. Der Anteil der Busspuren ist in den letzten Jahren weiter zurückgegangen. Abschnitte, auf denen die Busspuren nachweislich keinen Vorteil für die Linienbusse brachten bzw. Vorteile auch durch LSA-Beeinflussung erreicht werden konnten, wurden bei Straßenbaumaßnahmen wieder ummarkiert. Die noch verbliebenen Sonderspuren sollten aus heutiger Sicht unbedingt erhalten bleiben.

Demgegenüber ist der Anteil der Lichtsignalanlagen (LSA, Verkehrsampeln), die durch den Linienbus beeinflussbar sind, gestiegen. Die Hauptachsen des ÖPNV sind inzwischen bis auf wenige Ausnahmen komplett ausgerüstet. Auch die Busse der VKP können die LSA in Kiel beeinflussen. Die Busse der AK sind nach wie vor nicht hierfür ausgerüstet, was sich besonders bei den aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Erwägungen gemeinsam bedienten Linien 501/502 und 900/901/902S negativ bemerkbar macht, da die Fahrten der AK hier eine deutlich höhere Verspätungsanfälligkeit aufweisen.

Probleme bei der Einhaltung der Fahrzeit bedeuten nach wie vor die zahlreichen Strecken mit Geschwindigkeitsbeschränkung oder Vorfahrtregelungen zum Nachteil des Linienbusverkehrs (s. Karte 11, Anhang). Die Fahrzeiten können hier nur dank der LSA-Beeinflussung gehalten werden. Auf einzelnen Abschnitten konnte durch die LSA-Beeinflussung Reduzierungen der Fahrzeiten erreicht werden. Eine Fahrzeitverkürzung z.B. durch die Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen vom Durchgangsindividualverkehr war in den vergangenen Jahren nicht möglich.



Auch die Form der Haltestelle hat Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV. Im Rahmen von Straßenumbaumaßnahmen wurden in den letzten Jahren weiterhin Busbuchten zu Haltestellen am Fahrbahnrand bzw. Buskaps umgebaut. Dadurch werden Behinderungen durch parkende Fahrzeuge und beim Ein- und Ausfädeln im Verkehr verringert. Buskaps haben gleichzeitig den Vorteil, dass öffentliche Fläche für andere Nutzungen geschaffen wird, weil Buskaps wesentlich weniger Straßenraum beanspruchen als andere Formen von Bushaltestellen.

6.6 Tarifstruktur und Tarifangebot

Der SH-Tarif [13] mit den regionalen Zusatzangeboten bietet verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend ein einheitliches Fahrkartensortiment für die Region Kiel und annähernd das gesamte Land Schleswig-Holstein an (s. Kap. 5.3.1). Neben Barfahrscheinen gibt es ein großes Sortiment an Zeitfahrausweisen und weiteren Fahrscheinen im Vorverkauf, die die Kosten pro Fahrt für den Kunden reduzieren und den Vertrieb und Betriebsablauf vereinfachen können.

Im Kieler (Nah-) Bereich ist der SH-Tarif ein strecken- und entfernungsabhängiger Zonentarif. Bei weiteren Entfernungen wandelt er sich in einen relations- und entfernungsbezogenen Tarif. Die Durchtarifierung von Start bis Ziel ist aber 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 sog. 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 Besucher der Heimspiele von Holstein Kiel angeboten.

Die erfolgreiche Umsetzung weiterer tariflicher Angebote (z.B. für Urlaubsgäste, Besucher der Sparkassen-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 eine Möglichkeit zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und Einnahmen liegen.

Die Steigerungen der Fahrpreise lagen in den letzten Jahren durchschnittlich bei ungefähr 2,5 % p.a., womit sich die Preise weiter auf einem relativ hohen Niveau befinden.



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 überdies über aktuelle Störungen im Betriebsablauf zeitnah zu informieren.

6.7.1 Vertrieb/Informationssysteme

In der Region Kiel gibt es derzeit insgesamt 57 Vorverkaufsstellen von KVG und SFK in Tabakläden, Kiosken, an Betriebshöfen oder Anlegebrücken u.ä. Die flächendeckende Erreichbarkeit für die ÖPNV-KundenInnen innerhalb der Landeshauptstadt Kiel ist mit insgesamt 45 Vorverkaufsstellen in fast allen Stadtteilen gegeben. Die Anzahl der Vorverkaufsstellen wurde in der Vergangenheit von der KVG betriebswirtschaftlich optimiert, ist in den letzten Jahren jedoch konstant geblieben. Neu hinzugekommen ist ein Fahrkartenautomat der KVG am Umsteiger (Hauptbahnhof)

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>. Hier können u.a. 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. Gleichzeitig stellt es zusammen mit der kostenpflichtigen und an Werktagen tagsüber besetzten SH-Tarif-Hotline (01805/710707) 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 (0431/2203-2203) rund um die Uhr Informationen zu Fahrplan und Tarif an. Dieses Angebot wird durch den sog. „Umsteiger“ am Hauptbahnhof ergänzt. In dieser Servicezentrale bietet in erster Linie die KVG Interessierten Informationen und Fahrscheine zum ÖPNV an. Das Konzept ist außerdem 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 besonders Ortsfremden die Möglichkeit, sich vor Ort umfassend über das ÖPNV-Angebot zu informieren. Zu diesen Gelegenheiten wird der Fahrgast außerdem über die Medien und gesonderte Informationsblätter informiert.



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 abstrakter Liniennetzplan verkauft. Ergänzend zur landes- bzw. bundesweiten Online-Auskunft kann auf der KVG-Internetseite der „Fahrplaner“ für alle Stadtverkehrslinien der KVG herunter geladen werden.

Einzellinienfahrpläne werden in den von der AK und VKP befahrenen Linien in den Bussen vorgehalten. Die KVG legt solche Teilpläne für besondere Linien (z.B. Nachtbusse, AnrufLinienTaxi usw.) 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. Zudem sind bereits 70 Haltestellen mit DFI-Anzeigen (s. Kap. 6.5.1) ausgestattet.

Seit dem Jahr 2013 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 direkt anklicken, weitere Informationen (u.a. zur Barrierefreiheit) gezielt abrufen, oder in die Verbindungssuche übergeben. Seit dem Jahr 2014 stellt die KVG ihre Abfahrten nun auch in Echtzeit im Internet (<http://www.kvg-kiel.de>) zur Verfügung. Auch diese Daten können über den interaktiven Liniennetzplan oder direkt über eine Haltestellensuche abgerufen werden.

Die Internetseiten sind 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 auch 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 KVG und 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.



Autokraft und VKP setzen auf den aus- und einbrechenden Regionallinien auch Hochflurfahrzeuge ein. Aus betrieblichen Gründen variiert der Einsatz dieser Fahrzeuge, sodass eine eindeutige Angabe zu dem Einsatz von Niederflurbussen in den Aushangfahrplänen aktuell nicht möglich ist. Grundsätzlich ist auch für diese Linien eine Bedienung ausschließlich mit Niederflurfahrzeugen anzustreben. Solange dies nicht realisiert ist, sollte zumindest eine verlässliche Information zum Einsatz der Niederflurfahrzeuge im Fahrplan gewährleistet sein. Da mit beiden Unternehmen keine Verkehrsverträge bestehen, können diesbezüglich keine vertraglich vereinbarten Vorgaben gemacht werden sondern lediglich an dieser Stelle auf die Notwendigkeit hingewiesen werden.

Die Busse der KVG sind mit Außenlautsprechern ausgestattet, mit denen die Fahrer sehbehinderte Fahrgäste über Linie, Ziel und ggf. wichtige Zwischenhalte informieren.

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 kontrastreich gestaltet.

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, d.h. mit stufenlosem Einstieg bei 18 cm hohen Bordsteinen, sind und relativ große Mehrzweckflächen ohne Bestuhlung haben. Der Anteil an niederflurigen Fahrzeugen liegt bei der KVG 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 AK bedient ihre Regionallinien zum größten Teil mit niederflurigen Fahrzeugen. Die Bestuhlung ist hier aber z.T. auf längere Reiseweiten ausgerichtet. Bei der VKP werden nur auf den Achsen Kiel – Laboe und Kiel – Schönberg niederflurige Fahrzeuge eingesetzt.

Die Fahrzeuge der KVG und der Autokraft sind mit automatischen Haltestellenanzeigen ausgerüstet. Bei der VKP trifft dieses nur auf die mit Niederflurfahrzeugen befahrenen Linien in Richtung Schönberg/Laboe (102, 200, 201, 210) zu. In den Fahrzeugen der KVG wird zudem die nächste Haltestelle automatisiert angesagt. Bei allen anderen Fahrzeugen in Kiel ist die Ansage der nächsten Haltestelle zumindest durch den Fahrer über Lautsprecher möglich. Dieses wird von den meisten Fahrern praktiziert.



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 30 Normalwagen, 120 Gelenkwagen, und 3 Kleinbussen, die laufend erneuert werden. Alle Linienbusse sind behindertengerecht in Niederflurtechnik gebaut und ausgestattet mit verbrauchs- und schadstoffarmen Motoren, 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 Fahrgastzählssystem (AFZS).

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

6.8.2 Schiffe

Die vier großen Fahrgastschiffe der SFK werden neben dem ÖPNV-Liniendienst auf der Kieler Förde (Fördefährlinie F1) auch für den touristischen Verkehr (Hafenrundfahrt) eingesetzt. Ein kleineres, speziell für die Schwentinelinie F2 konzipiertes Schiff verkehrt ausschließlich zwischen Reventlou und Wellingdorf. Zusätzlich verfügt die SFK über zwei sog. Kombischiffe, die auch Schlepperfunktionen wahrnehmen können. Diese beiden Schiffe sind aufgrund ihrer Bauart vor allem als Fahrradfähren geeignet und werden auf diese Weise im Liniendienst eingesetzt.

Der Zugang zu den Schiffen ist für Rollstuhlnutzer problematisch, da die Landgangbretter baubedingt nicht ausreichend breit sind. Eine Ausnahme bildet die neue „Schwentine“, die mit einer automatischen Rampe ausgestattet wurde. Für die älteren größeren Schiffe wurden bereits verschiedene Lösungen erprobt, letztlich erwies sich aber noch keine als praxistauglich. An der Herstellung des barrierefreien Zugangs zu den Schiffen wird weiter gearbeitet. Bei größeren Sanierungen bzw. Neubauten der Schiffe wird dieser Punkt zu berücksichtigen sein. Wettergeschützte Fahrgasträume sind auf allen Schiffen grundsätzlich vorhanden. Der Transport von Fahrrädern ist im Rahmen der unterschiedlichen Kapazitätsgrenzen möglich.

Die fünf Fahrgastschiffe der SFK verfügen über ein optisches und akustisches Informationssystem, das an der Außenseite das Ziel 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.



Bei den großen Schiffen der SFK ist derzeit für den Fahrgast ansprechbares Personal an Bord. Das neue kleinere Fahrgastschiff „Schwentine“ ist jedoch für den Einmannbetrieb ausgelegt und mit einem Fahrkartenautomaten ausgerüstet. Die Kanalfähre F3 des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel-Holtenau wird ebenso im Einmannbetrieb gefahren.

6.8.3 Bahnen

Die Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH) setzt auf den Strecken Kiel – Hamburg und Kiel – Lübeck lokbespannte Züge mit modernen Doppelstockwagen sowie moderne Triebwagen (LINT 41) ein. Die Triebwagen gleichen Typs kommen auch zwischen Kiel und Flensburg sowie Kiel und Husum 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 Kundenzufriedenheitsuntersuchung (KZU) abgeglichen werden, so dass man einen Eindruck über die Wahrnehmung des Angebotes aus Kundensicht 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. AK, VKP und SFK. Die einzelnen Jahreswerte können aufgrund des festgeschriebenen Untersuchungsdesigns untereinander verglichen werden. Den Antworten liegt jeweils eine Skala von 1 (vollkommen zufrieden) bis 5 (vollkommen unzufrieden) zugrunde.

In den Kategorien Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erreicht die KVG in den letzten Jahren stabil gute Werte. Die Fahrzeuge und der Komfort werden zunehmend besser bewertet, was auch auf die Ersatzbeschaffungen in den letzten Jahren zurückzuführen sein dürfte: Hier hat sich der Fuhrpark deutlich den Kundenwünschen angepasst.

Das Personal schneidet stabil gut in der Bewertung ab. Ebenso die Kategorie Information. Das spiegelt u.a. die kontinuierliche Schulung der Fahrer und des sonstigen Personals wider.

Das vorhandene städtische ÖPNV-Angebot (Unterkategorie Angebot) wird durch die Kunden im Jahr 2013 mit einer gewichteten Note von 2,29 beurteilt. Damit schneidet dieser Punkt mit „eher zufrieden“ ab.



Die Beurteilung der Haltestellen erfährt insgesamt eine Note von 2,08 und schneidet somit gut in der Beurteilung des Kunden ab. Diese Note spiegelt die Zufriedenheit mit der Sauberkeit, die Erreichbarkeit der Haltestelle und die gebotene Sicherheit an der Haltestelle wider.

Das Preis-Leistungsverhältnis wird vom Kunden als mittelmäßig eingestuft. Dieses schlechte Abschneiden ist in Befragungen zum ÖPNV nicht unüblich. Das Fahrkartenangebot schneidet im Vergleich dafür besser ab, spiegelt aber wider, dass der Kunde noch zusätzliche Angebote vermisst. 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 28 Einzelkriterien gewichtet und daraus eine Gesamtnote gebildet. Das Bewertungsschema berücksichtigt dabei zum einen die Wichtigkeit aus Sicht des Kunden, zum anderen aber auch inwieweit die KVG überhaupt Einfluss auf die Kriterien (s.o. Tarif) nehmen kann.

Alle 28 Einzelkriterien in acht relevante Kategorien zusammengefasst, ergeben die in Tabelle 13 ersichtliche Entwicklung der Unternoten und der Gesamtnote (2013: 2,10) seit dem Jahr 2010.

	2010	2011	2012	2013
Zuverlässigkeit	2,15	1,94	1,98	2,05
Pünktlichkeit	1,82	1,74	1,79	1,81
Fahrzeuge	2,41	2,23	2,29	2,24
Haltestellen	2,18	2,12	2,06	2,08
Personal	2,11	1,98	2,02	2,02
Information	2,21	2,05	2,08	2,06
Angebot	2,44	2,26	2,20	2,29
Komfort	2,25	2,11	2,17	2,19
Gesamtergebnis KZU (gewichtet)	2,22	2,05	2,09	2,10

Tab. 12: Entwicklung der Kundenzufriedenheit ab 2010



7. Bilanz zum dritten RNVP für die Landeshauptstadt Kiel 2009-2013

7.1 Überblick

Die Laufzeit des dritten RNVP war weiter durch die nicht abgeschlossene Untersuchung und politische Meinungsbildung über die Einführung einer Stadtregionalbahn (SRB) für Kiel und Umland gekennzeichnet. Das Verkehrsangebot der nun wieder vollständig kommunalen KVG spiegelt die vergleichsweise geringe Belastung des Kieler Haushalts durch das ÖPNV-Defizit wider. Trotzdem schafft es die KVG regelmäßig, sich gute Noten in der Kundenzufriedenheit zu erarbeiten.

7.2 Wichtige ÖPNV-Zahlen im Vergleich 2008-2013

Der Modal Split, d.h. das Verhältnis der Fahrten der einzelnen Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr zueinander, hat sich seit 2008 nur leicht geändert. Der Anteil des ÖPNV lag – bezogen auf die Wege – auch 2013 bei ca. 10 %. Abgenommen hat jedoch der Radverkehr (-4 %) und leicht zugenommen haben Fußverkehr und MIV (jew. +2 %). Der ÖPNV konnte seinen Anteil also trotz Zunahme des MIV halten. Bezogen auf die Verkehrsleistung ist der Anteil der motorisierten Verkehre deutlich höher. So liegt hier der ÖPNV bei 13 %.

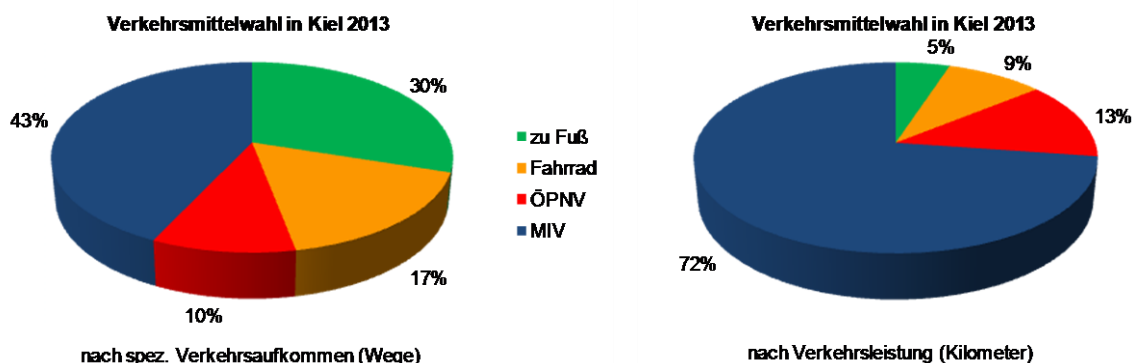


Abb. 14: Modal Split in Kiel 2013 (Daten: SRV 2013, [21])

Die erbrachte Verkehrsleistung der KVG betrug im Jahr 2013 ca. 3 % mehr als 2008 (Steigerung von rd. 9,2 Mio. Nwkm auf rd. 9,5 Mio. Nwkm). Dieses ist zum einen auf kontinuierliche moderate Angebotsausweitungen – bei gleichzeitiger Umverteilung von Leistungen aus Bereichen mit zu schwacher Nachfrage – zurückzuführen. Zum anderen wurde eine Kleinbuslinie neu eingerichtet, die ehemals unter- bzw. gar nicht erschlossene Bereiche mit ÖPNV bedient.

Die auf der Grundlage von statistischen Daten aus dem Verkauf von Fahrscheinen und Annahmen zu Nutzungshäufigkeiten und Umsteigerquoten ermittelte Zahl der Fahrgäste im Landverkehr (der KVG) nahm im direkten Vergleich von 2008 (ca. 27 Mio. bei geänderter Berechnungsgrundlage gegenüber den Vorjahren) bis 2013 auf rd. 33 Mio. zu. Diese Entwicklung verläuft parallel zu den steigenden Einwohner-, Studierenden-, und Beschäftigtenzahlen und kann somit als realistisch eingeschätzt werden.



7.3 Umsetzung der Maßnahmen aus dem 3. RNVP

Fahrplan

Im Bereich **Liniennetz** konnten mit der Einrichtung der Linie 8 mehrere Maßnahmen umgesetzt werden. So wurden die Erschließungslücken Jettkorn und Kreisauer Ring/Goerdelerring geschlossen.

Die Maßnahme „Ortsbus Holtenau/Friedrichsort“ wurde mehrere Sommer lang testweise mit der Linie 3 umgesetzt. Leider ohne Erfolg bei den Fahrgästen, so dass dieser Ansatz zunächst nicht weiter verfolgt wurde.

Das Nachtbusnetz wurde regelmäßig überprüft und als Konsequenz ein einheitliches Bedienungskonzept für die Linie 702 umgesetzt. Hiermit wurde auch den Wünschen der Fahrgäste entsprochen und die Bedienung von Wellsee deutlich verbessert.

Die geforderte Öffnung der Strandstraße für den ÖPNV nimmt in den Planungen zur Entwicklung des MFG-5-Geländes einen wichtigen Part ein. Limitierender Faktor ist hier allerdings die Straßensituation am Kanalpackhaus in Holtenau, die derzeit keinen regelmäßigen ÖPNV zulässt. Die Maßnahmen, die auf zusätzliche Anbindungen der Universität an die Reventloubücke und den Bahnhof Suchsdorf abzielten, wurden nicht umgesetzt, da der Einsatz zusätzlicher Verkehre (Linie 60S, Linie 50) auf die weiter stark belastete Relation Universität – Hauptbahnhof konzentriert werden musste.

Bei der **Bedienungsqualität** konnte vor allem die Verbesserung der „Fahrtenfolge FH Ostufer“ durch die Taktverdichtung der Linie 11 und die Einrichtung der Linie 60S umgesetzt werden. Dadurch konnten die Überfüllungen auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – FH deutlich entschärft werden.

Bei den Taktverbesserungen nördlich des Kanals wird aktuell eine Art Planungswerkstatt mit Akteuren aus den Ortsbeiräten konzipiert. Bei der Taktverbesserung Kronshagen fanden erste Gespräche mit der Gemeinde Kronshagen statt, bei denen man sich auf eine Zielrichtung einigen konnte. Die detaillierte Bewertung und Planung stehen noch aus.

Die Ausdehnung des Angebotes auf der F2 wurde bisher nur während der Kieler Woche angeboten. Hieraus konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass für eine deutliche Ausweitung des Angebotes in ein zusätzliches Schiff investiert werden müsste. Dieses scheint derzeit nicht finanzierbar.

Die Verdichtung des Taktes auf der F1 würde ebenfalls Investitionen in zusätzliche Schiffe nach sich ziehen, da die Fahrzeiten aufgrund von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Vorgaben zum Anlegemanöver auf der Förde deutlich verlängert werden mussten.

In punkto **Alternative Bedienungsformen** wurde in Rönne nicht der ALiTa-Betrieb eingeführt, sondern auf eine der Nachfrage angemessene Bedienung mit Kleinbussen (Linie 8) umgestellt. Grundsätzlich wurde entschieden, nicht wie im 3. RNVP angedacht, weitere ALiTa einzurichten, sondern eher auf kleinere Fahrzeuggrößen zu setzen. Neu eingeführte ALiTa (Linie 8) fanden wenig Akzeptanz bei den potenziellen Kunden.



Im Bereich der **Anschlüsse** konnte die angedachte Verknüpfung von F1 und den Busverkehren aus den o.a. Gründen (Fahrzeitverlängerung F1) nicht realisiert werden. Die bessere Verknüpfung Bus/Bahn scheiterte in der Laufzeit des 3. RNVP an dem bis dahin nicht realisierten ITF-Knoten Kiel im SPNV, bleibt aber für die Zukunft (bei vollständiger Umsetzung des ITF-Knotens) wünschenswert.

Infrastruktur

Im Bereich der **Haltestellen** wird auch weiterhin ein fester Betrag im Jahr für den Umbau zu barrierefreien Haltestellen aufgewendet. Dieser konnte sogar auf 250.000 Euro aufgestockt werden. Dagegen musste die Ausrüstung aller Haltestellen mit Beleuchtung aufgegeben werden, da die Komponenten für die Solarbeleuchtung Diebstahl und Vandalismus zum Opfer fielen und weiteres finanzielles Engagement vor diesem Hintergrund nicht mehr zu rechtfertigen war. Demgegenüber ist die Haltestellenüberwachung des EBK kontinuierlich ausgebaut und erweitert worden. Auch die Ausrüstung aller Haltestellen mit Fahrradbügeln wird kontinuierlich fortgesetzt.

Der barrierefreie Umbau der Anlegebrücken in Kiel konnte ebenfalls weiter umgesetzt werden. In der Laufzeit des 3. RNVP wurden die Anleger Mönkeberg und Falckenstein saniert bzw. neu errichtet. Der Neubau des Anlegers Reventlou ist derzeit in Gange und die Sanierung des Anlegers Schilksee fest eingeplant.

Bei der **ÖPNV-Beschleunigung** muss festgestellt werden, dass entgegen den Vorgaben des 3. RNVP, die Tendenz in der Stadt Kiel dahin geht, vor allem den Radverkehr in einem solchen Ausmaß zu fördern, dass auch der ÖPNV eher benachteiligt wird. Neben dem Aufheben von Sonderspuren für den ÖPNV bzw. deren Freigabe für den Radverkehr (Bergstraße) werden aber auch aus Gründen der Verkehrsberuhigung wichtige Haltestellen im abseitige Lagen verlegt (Uhlenkrog) bzw. Tempo-30-Zonen auf Bustrassen eingerichtet (Holtenau) oder wichtige Bustrassen für den Verkehr gesperrt (Eggerstedtstraße). Dieses trägt nicht zur Attraktivierung des ÖPNV bei, kann aber durch den Aufgabenträger nicht immer verhindert werden.

Daneben wurde durch die Einrichtung eines (Vor-)Verkaufsautomaten durch die KVG am Umsteiger aber ein Einstieg in eine Verlagerung des Barverkaufs aus den Bussen realisiert.

Die den **Verknüpfungspunkten** zugeordneten Maßnahmen sind mit der Einrichtung einer Haltestelle am neuen Haltepunkt Kiel-Elmschenhagen sowie den bevorstehenden Eröffnungen weiterer neuer Haltepunkte abgearbeitet. Lediglich ein funktionaler Wetterschutz an der Umsteiganlage Hauptbahnhof ist weiter nicht zu realisieren gewesen. Der Abriss des alten ZOB und der Neubau eines neuen ZOB stehen unmittelbar bevor.



Fahrzeuge

Die in Bezug auf die Fahrzeuge formulierten Maßnahmen wurden angegangen. Die KVG testet diverse umweltschonende(re) Antriebe, hat aufgrund der immer noch hohen Mehrkosten und der fehlenden Serienreife aber noch keine abschließende Entscheidung getroffen. Zudem wird auch der konventionelle dieselbetriebene Antrieb immer effizienter und umweltschonender. Die Diskussion um Klimaanlage in den Bussen kann derzeit als abgeschlossen angesehen werden, mit dem Ergebnis, dass es in der Klimaschutzstadt Kiel zunächst keine Klimaanlage in den Bussen geben wird. Die Ausdifferenzierung des Fahrzeugparks wurde mit der Einrichtung der Kleinbuslinie 8 angegangen.

Service

In der **Fahrgastinformation** wurde mit der Installation des Interaktiven Liniennetzplans (IAL) und der Einbindung der Echtzeitinformation wichtige Bausteine für die Darstellung des Angebots vor allem bei der jungen Zielgruppe realisiert. Durch die unerwartet hohen Kosten und zeitlichen Aufwand mussten andere Maßnahmen zurückgestellt werden.

Der weitere Ausbau der dynamischen Fahrgast-Informations-Anzeigen (DFI) an den Haltestellen musste aufgrund der Einführung neuer Techniken (RBL) zunächst zurückgestellt werden. Auch die Umsetzung barrierefreier Informationen an den Haltestellen (Ansagen) ist abhängig von der Einführung des neuen RBL bei der KVG zu betrachten und daher zurückgestellt worden.

Im **(Vor-)Verkauf** konnte durch den Aufbau eines Verkaufsautomaten am Umsteiger der Einstieg in einen weiteren Zweig des Vorverkaufs gelingen. Die Einführung neuer Techniken im (Vor-)Verkauf wird auch weiterhin – im Rahmen der Entwicklung des SH-Tarifs – begleitet bzw. bei der Beschaffung technischer Komponenten (z.B. Bordrechner) berücksichtigt.

Im Bereich **Sicherheit** konnte das Ziel, alle Haltestellen zu beleuchten leider nicht weiter umgesetzt werden, da die Ausrüstung peripherer Haltestellen mit Solarbeleuchtung aufgrund von Vandalismus und Diebstahl eingestellt werden musste.

Tarif

Die Maßnahmen im Bereich **Tarifstruktur** konnten aufgrund der Deckelung des ÖPNV-Defizits nicht vollständig umgesetzt werden. Der EBK wird sich bei der weiteren Entwicklung des SH-Tarifs weiter für die Transparenz und Stabilisierung der Fahrpreise einsetzen.

Beim **Tarifangebot** konnte ein landesweites Jobticket etabliert werden. Die Einführung von Seniorenticket und Sozialticket wird in Kiel weiter geprüft, wobei keine Tendenz zu erkennen ist, dass eine Bereitschaft zur Übernahme des Defizits aus dem



Sozialhaushalt besteht. Die Ausdehnung des Semestertickets wurde von der Studierendenschaft abgelehnt.

Marketing/Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit von KVG und EBK wurde intensiviert. Beispielsweise wurde mit dem Zusatz „S“ in der Liniennummer ein Einstieg in ein Linienmarketing der Schnellbusse gemacht. Größere Fahrplanänderungen wurden mit gesonderten „Linienfoldern“ begleitet. Schließlich wurde durch die Kooperation von Stattauto und KVG sinnvolle Maßnahmen der Kundenbindung und –gewinnung ergriffen. Mit auf die Zielgruppe zugeschnittenen Informationsangeboten (Foldern) für Migranten („Kiel für alle“) und Senioren bzw. Mobilitätseingeschränkte („Barrierefrei mit dem Bus durch Kiel“) sollen Fahrgastgruppen gezielt an den ÖPNV herangeführt werden.

Strukturen

Die Weiterentwicklung des VRK scheiterte am Widerstand der Verkehrsunternehmen. Ersatzweise haben die Aufgabenträger auf der Basis eines interkommunalen Vertrages ein „Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV“ beim EBK installiert, das aufgabenträgerseitig die regionale Koordination und Zusammenarbeit sicherstellt. Landesweit wird die Kooperation der Aufgabenträger im Aufgabenträgerverbund „NAH.SH“ neu geordnet. Bei der Umsetzung der Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement wurden personelle Kapazitäten im Tiefbauamt geschaffen und weiter verstärkt, so dass hier positive Effekte zu erwarten sind.

7.4 Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Laufzeit des 3. RNVP

Über die im 3. RNVP formulierten Maßnahmen hinaus wurden in dessen Laufzeit weitere bedeutende Maßnahmen umgesetzt. Durch die anhaltende Zunahme der Nachfrage auf den Buslinien zur Universität musste hier zusätzliche Leistung bestellt werden: Die Linie 60S wurde als Schnellbuslinie zwischen Universität, Hauptbahnhof, Technischer Fakultät und Fachhochschule erfolgreich eingeführt. Die Linie 6 wurde auf Gelenkwagen umgestellt und mit der Linie 50 wurde eine weitere Linie zur Universität eingerichtet. Insgesamt betrachtet nimmt die Bedienung von Universität und Fachhochschule einen immer größer werdenden Anteil an der Gesamt-ÖPNV-Leistung in Kiel ein.

Darüber hinaus wurde auf der Linie 900/901/902S in Abschnitt Hauptbahnhof – Wellsee ein durchgängiger 20-Minuten-Takt eingerichtet, der nun deutlich transparenter ist, als das bisherige Angebot. Die Kleinbuslinie 8 hat in diesem Zuge die nachfragegerechte Bedienung von Rönne übernommen.

Darüberhinaus wurde mit der Linie 503S in den Sommermonaten eine feste Schnellbusverbindung von der Innenstadt nach Friedrichsort und zum Falckensteiner Strand etabliert.



7.5 Schlussfolgerung für das Maßnahmenkonzept des 4. RNVP

Viele noch nicht oder nur teilweise umgesetzte Maßnahmenvorschläge werden auch in den 4. RNVP aufgenommen, da sie nicht an Bedeutung verloren haben.

Hierzu gehört weiter die Einrichtung eines Ortsbusses Holtenau/Friedrichsort (verknüpft mit der Öffnung der Strandstraße im Zuge der Konversion des MFG-5-Areals). Hierzu finden aktuell bereits erste Planungsgespräche mit den Ortsbeiräten statt. Inwieweit dieser mit einer zweiten Tangentiallinie West – Nord verknüpft werden kann bzw. muss, muss geprüft werden, da hier momentan eine gut funktionierende und gut genutzte Umsteigeverbindung besteht. In diesen Zusammenhang kann auch die verbesserte Abstimmung der Linien in Kronshagen (für die ebenfalls erste Gespräche geführt wurden) und – nachrangig – die Verbindung Bahnhof Suchsdorf – Universität einbezogen werden.

Die Angebote der SFK sollten – tariflich und fahrplantechnisch – konsequent mit dem übrigen ÖPNV abgestimmt werden. Dieses ist vor dem Hintergrund der verlängerten Fahrzeiten der SFK (was zu weniger Umläufen geführt hat) und angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen nur schwer und evtl. in Ansätzen zu realisieren.

Der weitere Ausbau des Netzes an Vorverkaufsstellen muss im Zusammenhang mit der Einführung neuer Vertriebswege betrachtet werden.

Die Neueinrichtung kostensparender flexibler Bedienungsformen hat sich in Kiel bei den Fahrgästen nicht durchsetzen können, so dass hier eher auf eine stärkere Ausdifferenzierung des Fahrzeugparks gesetzt werden muss.

Ein wichtiger Baustein bei der weiteren Attraktivierung des ÖPNV wird die Herstellung der Barrierefreiheit sein, die nicht nur in diesem 4. RNVP (v.a. finanziell) dominieren wird. Es wird darauf zu achten sein, dass auch andere sinnvolle Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden können.

Auch im 4. RNVP werden Ziele und Maßnahmen entwickelt. Das ÖPNV-System wird dabei zum Vorteil des Fahrgastes weiter zu entwickeln sein. Hierbei sind die technischen, wirtschaftlichen und strukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Einen großen Stellenwert nimmt dabei aktuell die Herstellung der Barrierefreiheit ein. Planung und Umsetzung sind abhängig von den zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen bei der Landeshauptstadt Kiel. Aufgrund des umfangreichen Maßnahmenpaketes ist der finanzielle und personelle Aufwand deutlich höher als bisher.



8. Maßnahmenkonzept

8.1 Allgemeine Erläuterungen

Aus den vorher definierten Zielen und Rahmenbedingungen, der Bestandsanalyse und der Bilanz zum dritten RNVP ergibt sich im Folgenden das Maßnahmenkonzept des 4. 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. Die hier genannten Investitionen und der Aufwand sind größtenteils Schätzungen, die, insbesondere wenn die Umsetzung erst in ein paar Jahren erfolgt, nochmals überprüft werden müssen. Eine konkrete Abschätzung, wie viele Fahrgäste durch Veränderungen im Netz oder vereinzelte sonstige Maßnahmen hinzugewonnen werden können, lässt sich in einem weiteren Schritt vollständig konkretisieren, wenn das Verkehrssimulationsmodell der Landeshauptstadt Kiel (Teil ÖPNV) auf aktuellem Stand ist. Im Rahmen der Erstellung dieses RNVP (Formulierung der Maßnahmen) konnte darauf noch nicht zurückgegriffen.

Das Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit wird aufgrund seiner Komplexität in einem gesonderten Kapitel und einer gesonderten Tabelle (Tabelle 13 im Anhang) innerhalb dieses Maßnahmenkonzeptes im Folgenden dargelegt. Es ist als ein wichtiger Baustein aller Maßnahmen zu verstehen und soll in den kommenden Fortschreibungen und Neuauflagen des RNVP kontinuierlich überprüft und weiter entwickelt werden.

8.2 Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV

In der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 wurde die Forderung nach der Zielsetzung einer Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 verankert. In den vergangenen Jahren wurden auch bisher schon 250.000 Euro jährlich durch den EBK in den barrierefreien Um- bzw. Ausbau von Haltestellen investiert und ein vergleichsweise hoher Anteil an barrierefreien ÖPNV-Zugangspunkten realisiert (s. Kap. 6.5.1 und Karte 12 (Anhang)). Mit der bloßen Fortführung des bisherigen jährlichen Haltestellenprogramms kann die vollständige Barrierefreiheit bis 2022 jedoch absehbar nicht erreicht werden. Da die vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit auch bei einer Aufstockung der finanziellen Mittel schon wegen begrenzter Kapazitäten in Planung und Bau der barrierefreien Haltestellen unrealistisch erscheint, soll hier eine Unterteilung der Haltestellen in abgestufte Prioritäten erreicht werden. Die Grundzüge der nachfolgend dargestellten Prioritätenbildung sind mit den Beiräten für Menschen mit Behinderung sowie für Seniorinnen und Senioren in mehreren Terminen abgestimmt worden. 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 zunächst eine umfangreichen Bestandsaufnahme aller Haltepunkte in Kiel vorgenommen und jeder der 770 Haltepunkte einer der vier folgenden Kategorien zugeordnet:

a. überwiegend barrierefrei ausgebaut:	271 (alle 3 Kriterien sind erfüllt)
b. teilweise barrierefrei ausgebaut:	55 (mind. 1 Kriterium ist erfüllt)
c. nicht barrierefrei ausgebaut:	414
d. unbefestigt:	30

Die für die Barrierefreiheit zu erfüllenden Kriterien sind dabei:

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

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

- Gruppe 1: Umbau ist bis 2022 vorzunehmen
- Gruppe 2: Umbau ist langfristig 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 Gruppeneinteilung und Rangfolgenbildung im Detail erläutert. Das Ergebnis der Gruppeneinteilung und Rangfolgenbildung gibt Tabelle 13 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 ist von einer Behinderung. Eine hohe allgemeine Nutzung lässt daher grundsätzlich auch eine entsprechend hohe Nutzung durch Menschen mit Behinderung erwarten. Zudem kommt der zusätzliche Nutzwert des Ausbaus so 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 Behinderungen höher ist. Ein naheliegendes Beispiel ist eine Haltestelle in der Nähe einer Einrichtung für Menschen mit Behinderungen. Diese örtlich höhere



Nachfrage wird durch die allgemeine Nachfrage nicht abgebildet. Daher wird zusätzlich den Gegebenheiten, die eine erhöhte Nutzung durch Menschen mit Behinderungen 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:

Im PBefG wird die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 gefordert. In begründeten Ausnahmefällen kann davon abgewichen werden. Angesichts der derzeitigen Finanz- und Personalmittel muss im Hinblick auf realistisch umsetzbare Zielsetzungen von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht werden. Deshalb werden die Ausbauprioritäten in drei Gruppen eingeteilt. Gruppe 1 umfasst alle Haltestellen, bei denen eine besonders hohe Dringlichkeit für den Ausbau gesehen wird. Haltestellen der Gruppe 1 müssen daher bis 2022 barrierefrei umgebaut werden. Der Gruppe 2 werden die Haltestellen zugeordnet, bei denen ebenfalls grundsätzlich die Notwendigkeit eines Ausbaus besteht. Der Ausbau dieser Haltestellen erzeugt bei unveränderten begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen eine spätere Realisierung, die nicht zwingend bis 2022 erfolgen kann. 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 Aussteigern, 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 zur „1000er Regelung“ der DB AG 1000 Ein- und Ausstiegen (bei der Bahn gilt die Regel, dass nur Haltepunkte ab 1000 Ein- und Aussteigern täglich barrierefrei umgebaut werden müssen). Die pauschale Bewertung der Eigenschaften mit 100 Ein- und Ausstiegen 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.

Haltestelleneigenschaften:

Tabelle 14 gibt einen Überblick über die bei der Prioritätenbildung zu berücksichtigenden Eigenschaften der Haltestellen (E1 bis E24). Die Lage der hier maßgeblichen Einrichtungen, Standorte bzw. Bereiche lassen sind auf der Karte 13 (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	1
E3*	Eine Senioreneinrichtung liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E4*	Eine Einrichtung für die stationäre Dauerpflege liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E5*	Ein Krankenhaus liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E6*	Geplanter (und soweit bekannt bestehender) barrierefreier Wohnraum liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E7*	Eine Schule liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E8*	Eine Hochschuleinrichtung liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E9*	Ein zentraler Versorgungsbereich (gemäß des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts Kiel [GEKK]) liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E10*	Ein großflächiger Einzelhandelsstandort liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E11**	Eine Einrichtung für die Beratung von Seniorinnen und Senioren liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E12**	Ein Amt und oder eine Behörde liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E13**	Eine der folgenden Einrichtungen liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Kirche, Moschee, Gemeindehaus, Friedhof	1
E14**	Eine der folgenden Naherholungsmöglichkeiten liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Grünanlage, Park, öffentlicher Raum mit Meerblick	1
E15**	Eine der folgenden Einrichtungen liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle: Theater, Museum, Kino	1
E16**	Eine Sportanlage liegt im Einzugsgebiet (300 m) der Haltestelle	1
E17**	Die Haltestelle dient für Umsteigebeziehungen	1
E18**	Einzelne Haltepunkte der Haltestelle sind bereits ausgebaut	1
E19	Die nächste Haltestelle ist nicht barrierefrei	1
E20	Die Haltestelle liegt in einem Stadtteil, in dem der Anteil der barrierefreien Haltestellen geringer ist als auf gesamtstädtischer Ebene.	1
E21	Die Haltestelle liegt in einem Stadtteil, in dem der Anteil der mindestens 60-Jährigen über dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt	1
E22	An die Stadt Kiel herangetragene Umbauwünsche/Hinweise	1 je Hinweis
E23***	Die Haltestelle wird nur durch ALiTa bedient	0
E24***	Der Fortbestand der Haltestelle ist absehbar nicht gesichert	0
	Summe	$\Sigma E1+...+E22$



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

Tab. 14 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 Behinderungen besteht und somit einen zeitnahen Ausbau erfordern. Daher wird eine Haltestelle ab einer täglichen Nutzung von 1000 Personen und mehr (entsprechend der 1000er Regelung der DB AG) der Gruppe 1 zugeordnet.

Gibt es an einer Haltestelle weniger als zehn an Ein- und Aussteiger 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 – E10: Für die alltägliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen wird die barrierefreie Erreichbarkeit der unter E2 bis E10 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 Umbaus bis 2022.

E11: Mit zunehmendem Alter werden körperliche und sensorische Beeinträchtigungen häufiger. Liegen im Einzugsgebiet der Haltestellen Beratungsstellen für Seniorinnen und Senioren, so besteht grundsätzlicher Ausbaubedarf.

E12: 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.

E13 – E16: 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.

E17: 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.

E18: Um zu verhindern, dass größere Siedlungsgebiete keine barrierefreien Haltestellen aufweisen, wird Haltestellen, die nicht in Nachbarschaft zu einer barrierefreien Haltestelle liegen zusätzliches Gewicht verliehen.

E19: 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.

E20: 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.

E21: Mit zunehmendem Alter wird für mehr Nutzer eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV wichtig. Haltestellen in Stadtteilen mit einem höheren Durchschnittsalter als auf gesamtstädtischer Ebene wird daher zusätzliche Bedeutung zugesprochen.

E22: Konkrete Umbauwünsche, die an die Stadt Kiel herangetragen wurden, weisen auf einen besonderen Bedarf hin. Solchen Haltestellen wird daher zusätzliches Gewicht verliehen.

E23: 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.

E24: 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 24 laufend überprüft.

8.2.2 Bewertung der Haltestellen und Bildung der Prioritäten

Schritt 1: Bildung einer Haltestellenrangfolge:

Jede Haltestelle bekommt für bestimmte Eigenschaften, die sie erfüllt, Punkte zugesprochen. In Tabelle 14 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 10 Punkten und mehr wird eine Haltestelle der Gruppe 1 zugeteilt, bei 0,1 bis 9 Punkten der Gruppe 2 und bei 0 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 zurück gestellt wird und diese daher Gruppe 3 zugeordnet werden („Gruppe-3-Kriterien“).

- Gruppe-1-Kriterien: E2 bis E10 sowie E1 \geq 1000
- Gruppe-2-Kriterien: E11 bis E18 (falls kein Gruppe-1-Kriterium erfüllt wird)
- Gruppe-3-Kriterien: E1 < 10 (falls kein Gruppe-1- bzw. 2-Kriterium erfüllt wird) sowie E23 und E24

Schritt 4: Haltestellenunabhängige Netzbetrachtung und Reduzierung von Ausbaulücken:

Abschließend wird die sich aus Schritt 3 ergebende räumliche Verteilung auszubauender Haltestellen bis 2022 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
 - a. eine geplante Baumaßnahme im angrenzenden Straßenraum den Umbau von weniger prioritären Haltestellen begünstigt (wie in den Behindertengleichstellungsgesetzen gefordert) oder
 - b. 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 Tabelle 13 (Anhang) abgebildet. Die Karte 14 (Anhang) zeigt das daraus resultierende Umbauprogramm für die Haltestellen bis zum Jahr 2022.

Anpassungen:

Die vorliegende Prioritätenliste ist bei Bedarf bzw. spätestens zur Aufstellung des 5. RNVP zu überprüfen und ggf. anzupassen.



8.3 Maßnahmentabelle

In der Tabelle 15 sind alle wesentlichen Aspekte zur Umsetzung von Maßnahmen aufgeführt.

Hintergründe/Erläuterungen

Jede Maßnahme wird kurz beschrieben. Dazu zählt auch die Erläuterung, warum die Maßnahme vorgeschlagen wird und wie sie umgesetzt werden soll.

Priorität

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

Kosten

Unterschieden wird 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.

Finanzierungsplan

Während in den Kapiteln 2 und 4 aufgezeigt wird, in welchem rechtlichen Rahmen und wie der ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel grundsätzlich finanziert wird, werden hier 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 Fahrgastzuwachsen, 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.

Zeitliche Umsetzbarkeit

Hier 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.

Zuständigkeit für die Umsetzung

Die Umsetzung kann meist nur im Zusammenwirken mehrerer Akteure erfolgen. Gefragt sind vor allem die Verkehrsunternehmen, der EBK und das Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel.



Der EBK ist als Aufgabenträgergesellschaft für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel Besteller von Verkehrsleistungen, für die er selbst die Genehmigung hält und die von der KVG – auch unter Beauftragung von Subunternehmern – 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 gefragt.

Die Tabelle 15 (Anhang) über die zu prüfenden und ggf. umzusetzenden Maßnahmen stellt den momentan abgeleiteten Maximalbedarf dar. In der Tabelle 16 wird der Finanzierungsbedarf geordnet nach der Wichtigkeit der Umsetzung zusammengefasst. Fast alle Maßnahmen könnten im Geltungsbereich dieses RNVP bis 2018 umgesetzt werden. Über die Laufzeit dieses RNVP hinaus werden auf jeden Fall die Umsetzung der Barrierefreiheit (an den Haltestellen) und die Grundsanierung der Betriebshöfe andauern.

Maßnahmen/ Priorität	Investitionen Gesamtkosten in € (ca.)	Aufwand (jährlich) Gesamtkosten in € (ca.)
++	24.515.000	215.000
+	75.000	505.000
o	3.000.000	700.000
gesamt	27,6 Mio.	1,4 Mio.

Tab. 16: Finanzierungsbedarf aller Maßnahmen des 4. RNVP

Die Umsetzung der sehr wichtigen investiven Maßnahmen erfordert ein Investitionsvolumen der Landeshauptstadt Kiel von ca. 24,5 Mio €. Großen Anteil hieran haben die bereits erwähnten Maßnahmen zur Barrierefreiheit und die Grundsanierung der Betriebshöfe. Die Umsetzung aller Maßnahmen würde einen



Investitionsaufwand von ca. 27,6 Mio. € erfordern. Hiervon sind noch keine evtl. möglichen Förderungen abgerechnet.

Die Umsetzung aller Maßnahmen erfordert zudem zusätzliche Mittel (v.a. für Linienleistungen) in Höhe von ca. 1,4 Mio. € pro Jahr.

In den genannten Zahlen sind die derzeit **nicht abschätzbaren Kosten nicht inbegriffen**. Ein Beispiel hierfür ist die (Takt-)Verdichtung auf der Linie F1. Je nach Konzept müsste hier in eine verschieden große Anzahl zusätzlicher Schiffe investiert werden.



Abkürzungsverzeichnis

A	Anhang
Abs.	Absatz
AK	Autokraft GmbH
ALiTa	Anruf-Linien-Taxi
Art.	Artikel
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
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GPS	Global Positioning System
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVP	Generalverkehrsplan
Hbf	Hauptbahnhof
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
Kap.	Kapitel
K&R	Kiss & Ride (Hol- und Bringverkehr)
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
LHK	Landeshauptstadt Kiel
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LSA	Lichtsignalanlage (Verkehrsampel)
LVS	LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH), vorm. LVS
NSH	Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
NVZ	Normalverkehrszeit
Nwkm	Nutzwagenkilometer
OBR	Ortsbeirat
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P&R	Park & Ride (Parken und Busfahren)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RB SH	Regionalbahn Schleswig-Holstein
RegG	Regionalisierungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
s.	siehe
SGB	Sozialgesetzbuch
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH



SH	Schleswig-Holstein
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRB	StadtRegionalBahn
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VKP	Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
VO	Verordnung
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



Abbildungsverzeichnis

Abbildung	Inhalt	Kapitel	Seite
Abbildung 1	Ablauf der Fortschreibung des RNVP für die LH Kiel	1	
Abbildung 2	Logo KVG	4.1	
Abbildung 3	Logo NAH.SH	4.2	
Abbildung 4	Logo SFK	4.4	
Abbildung 5	Bevölkerungsentwicklung in Kiel	6.1	
Abbildung 6	Schülerzahlen in Kiel	6.1	
Abbildung 7	Studierendenzahlen in Kiel	6.1	
Abbildung 8	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kiel	6.1	
Abbildung 9	Fahrgastzahlen KVG	6.1	
Abbildung 10	Fahrgastzahlen SFK	6.1	
Abbildung 11	Bestand an Kraftfahrzeugen in Kiel	6.1	
Abbildung 12	Gäitezahlen in Kiel	6.1	
Abbildung 13	Sozialvers. Beschäftigte nach Branchenstruktur in Kiel	6.1	
Abbildung 14	Modal-Split in Kiel	7.2	
Abbildung 15	Barrierefreie Musterhaltestelle „Kieler Modell“	5.2; 6.5.1	

Kartenverzeichnis

Karte	Inhalt	Kapitel	Seite
Karte 1	Strukturelle Aufteilung des Planungsraumes	Kap. 6.1	A 1
Karte 2	Einwohner, Einwohnerdichte, Erweiterung von Wohngebieten	Kap. 6.1	A 2
Karte 3	Gewerbe, Versorgung und öffentliche Einrichtungen	Kap. 6.1	A 3
Karte 4	Einzugsgebiete der FH Kiel und der CAU, Schulstandorte	Kap. 6.1	A 4
Karte 5	Busverkehr und Fördeschiffahrt	Kap. 6.1	A 5
Karte 6	Angebot im Nachtverkehr	Kap. 6.2.2	A 6
Karte 7	Strandbuslinien		A 7
Karte 8	Erschließungsqualität - Flächendeckung	Kap. 6.2.3	A 8
Karte 9	Fahrzeiten im Linienetz	Kap. 6.2.4	A 9
Karte 10	Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel, P+R-Anlagen, B+R-Anlagen	Kap. 6.2.5	A 10
Karte 11	Verkehrsregelungen auf den ÖPNV-Achsen	Kap. 6.5.2	A 11
Karte 12	Barrierefreie Haltestellen - Ausbaustand	Kap. 6.5.1	A 12
Karte 13	Bedarfe für den barrierefreien Haltestellenumbau	Kap. 8.2	A 13
Karte 14	Barrierefreie Haltestellen – Umbauprogramm bis 2022	Kap. 8.2	A 14



Tabellenverzeichnis

Tabelle	Inhalt	Kapitel	Seite
Tabelle 1	Linienverkehre in Kiel	4.1 & 6.2.2	A 15
Tabelle 2	Qualitätsstandards für den ÖPNV in Kiel	5.1.1	
Tabelle 3	Qualitätsmanagement: Kriterien und Methoden	5.2.1	
Tabelle 4	Konzessionslaufzeiten der Linienbündel	5.4.3	
Tabelle 5	Linienbündel I	5.4.4	
Tabelle 6	Linienbündel II	5.4.4	
Tabelle 7	Linienbündel III	5.4.4	
Tabelle 8	Linienbündel IV	5.4.4	
Tabelle 9	Ein- und Auspendler	6.1	
Tabelle 10	Taktangebot nach VDV	6.2.3	
Tabelle 11	Quell- / Zielbeziehungen	6.4	A 16
Tabelle 12	Entwicklung der Kundenzufriedenheit	6.9	
Tabelle 13	Barrierefreie Haltestellen: Prioritäten und Rangfolge	8.2	A 17
Tabelle 14	Haltestelleneigenschaften	8.2	
Tabelle 15	zu prüfende und ggf. umzusetzende Maßnahmen	Kap. 8.3	A 18
Tabelle 16	Finanzierungsbedarf aller Maßnahmen des 3: RNVP	Kap. 8.3	
Tabelle 17	Stellungnahmen zum Entwurf des 4. RNVP		A 19

Fotoverzeichnis

Platzhalter



Literaturverzeichnis

- [1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995, GVOBl. 1995, S. 262
- [2] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU L 315/1 vom 03.12.2007
- [3] Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zul. geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- [4] Personenbeförderungsgesetz i. d. F. v. 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zul. geändert durch Art. 2 Absatz 147 Gesetz v. 7. Aug. 2013 (BGBl. I S. 3154)
- [5] Landesverordnung über die Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Schleswig-Holstein vom 31. Mai 2007, GVOBl. SH 2007, S. 301
- [6] Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz i. d. F. v. 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zul. geändert durch Art. 3 Gesetz v. 5. Apr. 2011 (BGBl. I S. 554) und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006, GVOBl. 2006, S. 358
- [7] Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP), Amtsbl. SH 2010, S. 719
- [8] Regionalplan für den Planungsraum III – Technologieregion K.E.R.N. (Fortschreibung 2000), Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, 2001
- [9] Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zul. geändert durch Art. 12 Gesetz vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)
- [10] Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in Schleswig-Holstein, GVOBl. SH 2002, S. 264, zul. geändert durch Gesetz v. 18.11.2008, GVOBl. SH, S. 582
- [11] Landesweiter Nahverkehrsplan für den SPNV in Schleswig-Holstein (LNVP bis 2017), LVS, April 2014
- [12] Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008 der Landeshauptstadt Kiel i. d. Fassung vom 19.12.2007, Landeshauptstadt Kiel, 2007
- [13] Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen im Schleswig-Holstein-Tarif, gültig ab 01. August 2014
- [14] VDV (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2. Auflage, Düsseldorf, 2012
- [15] Kieler Zahlen 2013 Statistische Berichte Nr. 232, Landeshauptstadt Kiel, 2014
- [16] Die Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein 4. Quartal 2013; A I 1 - vj 4/13 SH, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2014
- [17] Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2025; A I 8 - 2011 S, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2011
- [18] Flächennutzungsplan 2000, Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Kiel, Mai 2002
- [19] Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, VDV, 6/2001
- [20] Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2013
- [21] Mobilität in Städten – SrV 2013: Mobilitätssteckbrief für Kiel, TU Dresden, 2013
- [22] Voruntersuchung SRB Kiel, Dokumentation AP 2.2 und AP 2.4, Spiekermann GmbH et al., Dezember 2002



Anhang

zum 4. RNVP
für die Landeshauptstadt Kiel 2014-2018

Karten

Tabellen

Maßnahmen

Stellungnahmen zum Entwurf des 4. RNVP für die Landeshauptstadt Kiel 2014-2018

Checklisten für barrierefreien ÖPNV

Musterhaltestelle