

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung	
1			Fahrplan							
	1		Linienetz	Erschließungsqualität, Querverbindungen, Schließen von Netzlücken...						
		1	Öffnung der Strandstraße zwischen Holtenau und Friedrichsort und Beseitigung des Engpasses in der Kanalstraße für den ÖPNV zur Verlegung einer Buslinie über diesen Weg für die schnelle Direktverbindung Holtenau - Friedrichsort	Auf dem MFG5-Gelände wird ein neuer Stadtteil entstehen. Dieser soll auch im ÖPNV verbindendes Element zwischen Holtenau und Friedrichsort werden.	++	I /A	A = zunächst gering; bei zunehmender Nutzung Verdichtung	I = Mittel für Straßenbau A= Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	wird mit zunehmender Nutzung des MFG5-Geländes dringend	EBK / KVG, TBA
		2	schnellere Anbindung für Pries und Friedrichsort mit auf die 30S abgestimmten Halt an der Immeimannstraße; evtl. im Zusammenhang mit Maßnahme 1.1.1	Der Ortsbeirat hat wiederholt einen Schnellbus für die Ortsteile über die Linie 30S hinaus eingefordert.	+	A	1.000.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2021: Planung ab 2022: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		3	verbesserte nordwestliche Tangentialverbindung Friedrichsort-(Holtenau)-Suchsdorf im 60-min-Takt; evtl. im Zusammenhang mit Maßnahme 1.1.1	Idee des VEP; es existiert eine gut angenommene Umsteigeverbindung alle 30 Min., nach dem Umzug von Fa. Vossloh nach Suchsdorf noch einmal neu zu bewerten.	o	A	400.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2021: Planung ab 2022: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		4	Wiederherstellung der ursprünglichen Linienführung im Bereich Holstenbrücke/Bootschiffhafen/Ziegelteich	Nach Fertigstellung des Kleiner-Kiel-Kanals sollen wieder die alten Linienwege befahren werden	++	A	ohne Mehraufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		5	Anbindung des Astes Hbf - Citti-Park an das Kieler Netz mit Betriebszeiten von 6 bis Geschäftsschluss Citti-Park an Mo-Fr, Sa	Der Halbast wird derzeit von der Autokraft gefahren und soll lt. Linienbündelungskonzept in den Stadtverkehr (Bündel Kiel) integriert werden.	++	A	300.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		6	Anbindung des Bahnhofs Oppendorf (und später der FH) an die Linie 2 und Verkürzung der Linie bis nach Wellingdorf bei Beibehaltung eines angemessenen Angebots auf dem Wehdenweg	Die Linie soll lt. Linienbündelungskonzept nur noch den Kieler Teil bedienen. Bei Reaktivierung der Bahn über Oppendorf hinaus ist die Anbindung der FH an die Linie zu prüfen.	++	A	zunächst ohne Mehraufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		7	Anpassung des Angebots für Rönne an die Überplanung des Astes Hbf - Wellsee (900er Linien) und im Zuge dessen Anpassung der Linie 8: 30-Minuten-Takt zwischen Kreisauer Ring/Straße und Kroog, Stundentakt am Wochenende	Durch die Neuordnung der 900er Linien ergibt sich Spielraum für die Überplanung der Linie 8.	+	A	50.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		8	Überplanung der Linie 501/502 auf dem Ast Hbf - Schulensee (Einkürzung bis Schulensee) und Abstimmung mit dem Regionalverkehr aus Flintbek/Rammsee	Die Linien werden derzeit von KVG und AK gefahren und sollen lt. Linienbündelungskonzept getrennt nach Betreiber von Stadt- und Regionalverkehr aber abgestimmt gefahren werden.	++	A	800.000,- bis max. 1.000.000,- (je nach Grad der Vertaktung mit dem ein- und ausbrechendem Regionalverkehr)	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		9	Neuordnung und Ausdehnung des Angebots für Wellsee auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Hbf und Wellsee und ggf. im 30-Minuten-Takt weiter nach Rönne sowie Prüfung einer Durchbindung am Hbf	Der Ast Hbf - Wellsee - Rönne (900er Linien) wird derzeit von KVG und vor allem AK gefahren. Er soll lt. Linienbündelungskonzept nur noch vom Betreiber des Stadtverkehrs gefahren werden.	++	A		Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		10	Abgabe der Linie 902 (Krusendorf/Strande - Hbf) an den Betreiber des Regionalverkehrs	Die Linien werden derzeit von KVG und AK gefahren und sollen lt. Linienbündelungskonzept getrennt nach Betreiber von Stadt- und Regionalverkehr aber abgestimmt gefahren werden.	++	A	-800.000,-	Abbestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK / RKZ / Kreis Rendsburg-Eckernförde
		11	Ausweitung Nachtangebot auf den Hauptachsen: Hbf. – Gaarden – Ellerbek – Klausdorf; Hbf. – Gaarden – Elmschenhagen; Hbf. – Gaarden – Wellingdorf – Dietrichsdorf (- Heikendorf – Laboe); Hbf. – Hasseldieksdamm – Mettenhof; Hbf. – Kronsburg – Meimersdorf; Hbf. – Schulensee; Hbf. – Suchsdorf; Hbf. – Südfriedhof – Hassee – Russee; Hbf. – Universität – Projensdorf; Hbf. – Wellsee – Kroog; Hbf. – Wik – Friedrichsort – Schilksee	Um in der Landeshauptstadt Kiel auch nachts ein angemessenes ÖPNV-Angebot sicherzustellen, soll ein qualitativ hochwertiges Nachtbus-Konzept realisiert werden. Knotenpunkt ist der Hauptbahnhof, wo ein Übergang in alle Richtungen realisiert wird. Ein Anschluss von ankommenden Zügen wird so weit wie möglich ermöglicht. Die Bedienung erfolgt stündlich zwischen Betriebsende und Betriebsbeginn der Tageslinien. Die Linienführung erfolgt stark angepasst an die Tageslinien.	+	A	800.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		12	weitere Verdichtung des Nachtangebots z.B. auf folgenden Hauptachsen: Hbf. – Gaarden – Wellingdorf Hbf. – Wik Hbf. – Elmschenhagen Hbf. – Mettenhof	Eine Verdichtung des Taktes auf halbstündliche Bedienung könnte nach Überprüfung der Nutzung der in einem zweiten Schritt erfolgen.	+	A	100.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		13	Prüfung und ggf. Herstellung der Linienführung über den Vinetaplatz	der heutige Linienweg (Li. 11) in Gaarden ist sehr eng und mit größeren Fahrzeugen als Gelenkwagen nicht zu befahren	+	I	derzeit nicht abschätzbar	I = Mittel für Planung und Straßenbau	ab 2019: Prüfung und Planung	EBK / KVG, TBA

Tab. 12: zu prüfende und gegebenenfalls umzusetzende Maßnahmen

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
	2		Bedienungsqualität	Takt, Fahrzeiten, Bedienungszeiten...					
	1		nördlich Kanal (v.a. Holtenu, Friedrichsort, Schilksee, Strande): Taktverbesserung/-vergleichmäßigung (im Zusammenhang mit Maßn. 1.1.1-2 betrachten)	das Fahrtenangebot ist nördlich des NOK mit 8 Linien ausreichend aber uneinheitlich (Busse der versch. Linien fahren nicht in gleichmäßigem Takt und zu verschiedenen Zeiten); Verbesserung ist nur bei Überplanung aller vorhandenen Linien möglich, die jedoch weitere Zwangspunkte in der LHK und in Kreis RD haben	++	A Umsetzung ohne Mehraufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2014: Planung ab 2015: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG/AK Umsetzung evtl. Kreis RD/Gemeinden
	2		Sonntag vormittags 30-Min-Takt auf allen Hauptlinien	Bereitstellung eines guten Grundangebotes	++	A 200.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	3		Taktbereinigung auf Linie 1 und Anschluss an Linie 2 in Wellingdorf	Taktverkehr sorgt für transparenteres Angebot	+	A Umsetzung ohne Mehraufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	4		Linie 6: Ausweitung des Angebots auf das Wochenende im 30-Minuten-Takt und Überprüfung des Angebots im Abschnitt Mettenhof-Hassee auf Überbedienung	Der Bedarf für tangentielle Direktverbindungen an die Universität ist in den letzten Jahren gewachsen.	++	A 300.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	5		Linie 9: Ausweitung des Angebots auf einen 30-Minuten-Takt von Mo-Fr und Abstimmung auf den Bahnhof Ellerbek	Die Wiederöffnung des Bahnhofes ermöglichen die Erschließung neuer Fahrgastpotenziale	o	A 500.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2021: Planung ab 2022: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	6		Linie 11: Verdichtung des Angebots in der 1. und 2. HVZ auf 7,5-Minuten-Takt; Sa 10-Minuten-Takt tagsüber	Die Linie 11 ist zu den genannten Zeiten stark ausgelastet	+	A 600.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	7		Linie 34 zwischen Elmschenhagen und Hbf: Verdichtung des Angebots in der 1. und 2. HVZ auf einen 15-Minuten-Takt; Sa auf einen 30-Minuten-Takt und einen 15-Minuten-Takt tagsüber	Die Linie 34 ist zu den genannten Zeiten in dem Bereich stark ausgelastet	+	A 600.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	8		Kronshagen: Taktverbesserung/-vergleichmäßigung im Zusammenhang mit Maßnahme 1.2.5	in Kronshagen fahren 5 Linien ausreichend aber uneinheitlich; der neue Bahnhof ist nur unzureichend angebunden; Verbesserung erfordert Überplanung der vorhandenen Linien	++	A Umsetzung ohne Mehraufwand	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung Kreis RD/Gemeinde
	9		Linie 41/42: Verdichtung des Angebots von (Neu-)Meimersdorf bis Woltersweg auf einen 15-Minuten-Takt Mo-Fr und Sa tagsüber und einen 30-Minuten-Takt So tagsüber; direkte Anbindung des Radewisch	In dem Bereich sind sehr viele Wohneinheiten entstanden; die Wohnbebauung wird ausgeweitet. Das derzeitige Angebot der Linie 42 reicht nicht zu allen Zeiten aus, um die Nachfrage zu befriedigen und ist angesichts der potentiellen Nachfrage nicht	++	A 1.400.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	seit 2016: Planung ab 2018: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	10		Linie 52: Verdichtung und Ausweitung des Angebots für den Krummbogen auf einen 30-Minuten-Takt von 5-20 Uhr Mo-Fr und Sa, So 8-20 Uhr; Überprüfung des Astes in Gaarden auf Überbedienung	Im Krummbogen ist in den letzten Jahren zusätzliche Nachfrage entstanden und auch zunehmend artikuliert worden, so dass eine Ausweitung des Angebots zusätzliche Nachfrage verspricht. Die Nachfrage in Gaarden ist äußerst gering.	++	A 400.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	11		Linie 81: Verbesserung der Anbindung der Haltestellen Christian-Kruse-Straße und Hansastraße (Stinkviertel) im Schwachverkehr	Der Bedarf wird immer wieder artikuliert, zu bestimmten Zeiten besteht dort eine Lücke.	o	A 100.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2021: Planung ab 2022: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	12		Linie 91 (oder andere): Verbesserung der Anbindung von Alt-Mettenhof im Schwachverkehr mind. im 60-Min.-Takt Mo-Fr spät, auch Sa und So	Der Bedarf wird immer wieder artikuliert, zu bestimmten Zeiten besteht dort eine Lücke.	+	A 200.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	13		Linie 100: Verdichtung des Angebots von Mettenhof bis Hbf am So	Die Linie 100 ist zu den genannten Zeiten eher stark ausgelastet	+	A 100.000,-	Bestellung EBK bei der KVG laut Verkehrsvertrag	ab 2021: Planung ab 2022: Umsetzung	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
	14		Schwentinefährlinie F2: Herstellen des gantztägigen (Ausweitung) 30-min-Taktes	Es müssten Investitionen in ein zusätzliches Schiff getätigt werden.	o	I A = Personal und Betriebsstoffe	keine Zuschüsse zu erwarten; ein Teil der Kosten wird durch zusätzliche Fahrgäste wieder relativiert	ab 2018: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK, SFK
	15		Schwentinefährlinie F2: Bereitstellung eines Grundangebotes am Wochenende	bisher kein Angebot, wird immer wieder eingefordert; evtl. Testphase im Sommer	+	A A = Personal und Betriebsstoffe	keine Zuschüsse zu erwarten; ein Teil der Kosten wird durch zusätzliche Fahrgäste wieder relativiert	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK, SFK
	16		Förderfährlinie F1: Verdichtung und Taktung eines ganzjährigen Angebotes; soweit möglich abestimmt auf Busankünfte an den Anlegern	grundsätzliche Aufwertung der Förderschiffahrt durch verlässliches Taktangebot; Umsetzung bedeutet hohe Kosten für Investitionen und Betrieb zumal die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Förde dem Ziel entgegen steht	o	I A = Personal und Betriebsstoffe	keine Zuschüsse zu erwarten; ein Teil der Kosten (Invest./Schiff ca. 4,7 Mio.) wird durch zusätzliche Fahrgäste wieder relativiert	ab 2018: Planung ab 2021: Umsetzung	EBK, SFK

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
		17	Weitere Entzerrung der Vorlesungsblöcke an der CAU und der FH	Durch die geblockten Anfangs- und Endzeiten der Hochschulen sind einzelne Fahrten v.a. morgens regelmäßig überlastet obwohl mehrere Linien im 10- bzw. 15-min-Takt und mit E-Wagen verkehren	++	A A=Abstimmung mit CAU und FH	keine Kosten zu erwarten	wie bisher: Belange des ÖPNV und der Fahrgäste gegenüber CAU und FH vertreten	EBK, LH Kiel, Hochschulen
		18	Entzerrung der Schulanfangszeiten	dadurch, dass alle Schulen morgens fast zur selben Zeit beginnen, ist ein enormer Aufwand notwendig; das Problem ist bekannt, konnte aber bisher nicht gelöst werden; zusammen mit den Schulen, Eltern und VU sollte mittelfristig eine Verbesserung geschaffen werden, die zu einer Verringerung der Betriebskosten bei den VU führt	+	A negativ	keine Kosten zu erwarten	wie bisher: Belange des ÖPNV und der Fahrgäste gegenüber den Schulen/Eltern vertreten	EBK, KVG, VU, LH Kiel, Schulen
		3	Anschlüsse						
		1	bessere Verknüpfung Bus-Schiff: Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse an die Fährlinien an den Anlegern Bahnhof und Reventlou	Schwentinefähre F2 und Kanalfähre F3 sind bereits relativ gut verknüpft; im Zuge einer Vertaktung der Fördefährlinie F1 müssten auch die Busanschlüsse verbessert werden	o	A gering	keine Zuschussmöglichkeiten	nach/mit Umsetzung Maßn. 1.2.10	EBK / KVG Planung KVG Umsetzung
		2	Überprüfung der Verknüpfung Bus-Bahn am Hauptbahnhof Kiel in der SVZ (an ITF-Knoten Kiel anpassen) und im Nachtverkehr	nach der endgültigen Realisierung des ITF-Knotens in Kiel soll überprüft werden, ob das Busangebot insb. in der SVZ besser an die Bahn angepasst werden kann; hierbei ist zu berücksichtigen, dass in beiden Richtungen umgestiegen wird, dass die Überstiege vom Sophienblatt bis zu den Bahnsteigen für große Personenkreise deutlich länger als die (geplanten) fünf Minuten ausfallen; die weiteren Rahmenbedingungen innerhalb des ÖPNV sind zu beachten	++	A gering	keine Zuschussmöglichkeiten	ab 2018: Planung ab 2019: ggf. Umsetzung	EBK, NAH.SH, KVG, VU
		3	bessere Abstimmung der Abfahrtszeiten an den übrigen Bahnhöfen in Kiel auf den Fahrplan der Bahn	Bei Überplanungen beachten: Umsteigen Bus-Bahn soll gefördert werden, soweit die betrieblichen Belange der Verkehrsmittel (z.B. Schrankenschließzeiten) dieses zulassen und keinen zusätzlichen betrieblichen Aufwand erzeugt	++	A Umsetzung ohne Mehraufwand	keine Kosten zu erwarten	in der laufenden Fahrplanung	EBK / KVG (/RD) Planung KVG Umsetzung
		2	Infrastruktur						
		1	Haltestellen (HST)						
		1	Weiterführung des Haltestellenprogramms (1,25 Mio. Euro während des 5.RNVP) für den Umbau von HST zu barrierefreien Niederflurhaltestellen	barrierefreie Niederflurhaltestellen erleichtern mobilitätseingeschränkten Fahrgästen das eigenständige Nutzen des ÖPNV	++	I 350.000,-	Eigenmittel	bereits laufende Planung und Umsetzung	EBK, TBA
		2	barrierefreier Um- und Ausbau der Haltestellen in Kiel mit dem Ziel der Barrierefreiheit bis 2022 nach dem in Kap. 8.3 dargelegten Konzept	Ziel 2022 ist im PBefG definiert; über das Haltestellenprogramm hinaus sind deutlich mehr Mittel bereitzustellen. Ermittelt wurden ca. 9 Mio. Euro insgesamt, also 2,25 Mio. Euro p.a. in den Jahren 2018 bis 2021 (bis 01.01.2022)	++	I ca. 9 Mio.	Eigenmittel der LHK	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK, TBA
		3	Ausbau und Pflege der bestehenden Haltestellendatenbank zu einem öffentlichen Haltestellenkataster, das aktuelle Aussagen v.a. zur Barrierefreiheit bieten kann	wichtiger Baustein der in Maßnahme 2.1.2 geforderten Barrierefreiheit ist die Information über die vorhandenen Elemente der Barrierefreiheit	++	I/ A I = 25.000,- A = 5.000,-	Eigenmittel	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK
		4	Ausstattung aller noch fehlender HST mit mind. 3 Fahrradbügeln	Verbesserung des B+R durch komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten	+	I Kosten trägt TBA	Eigenmittel der LHK	laufende Planung und Umsetzung	TBA
		5	barrierefreier Umbau aller SFK-Anleger (in Kiel)	mobilitätseingeschränkte Personen sollen an allen Anlegern Zugang zur Fördeschiffahrt erhalten	++	I I = Mehrkosten bei Sanierungen	Evtl. Förderung, Eigenmittel	im Zuge anstehender Sanierungsarbeiten	EBK
		6	Wiedereinrichtung und Bedienung eines Anlegers in Holtenau; Alternativ ist die Errichtung eines Anlegers im neuen Stadtteil "MFG5" zu prüfen	die Holtenauer Bürger plädieren zur Attraktivitätssteigerung ihres Stadtteils für die Wiederinbetriebnahme eines Anlegers durch den Schiffslinienverkehr; Umsetzung im Linienverkehr aber aufgrund der Vorfahrtsregelung in der Kanalzufahrt und der zu erwartenden Nachfrage äußerst schwierig	o	I/ A I = derzeit nicht abschätzbar A = Unterhalt & Mehrkosten SFK	Evtl. Förderung, Eigenmittel	im Zusammenhang mit der Entwicklung des MFG-5-Geländes	EBK, SFK, TBA, WSA
		7	Überplanung und Umbau der Umsteiganlage Sophienblatt unter besonderer Beachtung der Aspekte Sicherheit, Barrierefreiheit und effektiver Wetterschutz durch Fahrgastunterstände	Die Umsteiganlage vor dem Hbf ist unter den Gesichtspunkten Sicherheit, ausreichende Fahrgastwarteflächen, Barrierefreiheit und Wetterschutz nicht optimal	++	I derzeit nicht abschätzbar	Evtl. Förderung, Eigenmittel der LH Kiel	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	TBA

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
		2	ÖPNV-Beschleunigung						
		1	Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA): laufende Überprüfung ausbauen, ob die derzeitigen Programme/Abläufe zu optimieren sind	durch Beeinflussung der LSA können die Fahrzeiten im ÖPNV verkürzt und somit attraktiviert werden	++	A gering (System muss ohnehin gepflegt werden)	KVG, Mittel der LH Kiel, evtl. teilweise Landesfördermittel	laufende Planung und Umsetzung	KVG, VU, TBA
		2	noch vorhandene Sonderspuren für den ÖPNV zwingend erhalten; Prüfung weiterer Sonderspuren in Richtung auf ein Zusammenhängendes Netz	Es werden immer noch Busspuren eingezogen oder für Radverkehr freigegeben, dieses geht zu Lasten des ÖPNV (Fahrzeit und Betriebsqualität)	++	- zunächst keine Kosten für LHK zu erwarten	-	ab sofort beachten	TBA, Straßenverkehrsbehörde (und EBK)
		3	Bei Neueinrichtung von Rechts-vor-Links-Regelungen und/oder Erweiterung von Tempo-30-Zonen: Belange des ÖPNV besonders berücksichtigen	ständiges Langsamfahren, Ausweichen und Vorfahrtachten wirkt sich negativ auf Geschwindigkeit, Fahrkomfort und Aufmerksamkeit des Fahrers aus; hinsichtlich Konflikten mit der Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer muss jedoch sehr genau geprüft werden	+	- keine Kosten für LHK zu erwarten	-	ab sofort beachten	TBA, Straßenverkehrsbehörde (und EBK)
		4	ÖPNV-Beschleunigung durch Alternativen zum Barverkauf in den Bussen (siehe Maßnahmen 4.2)	an den stark frequentierten Haltestellen wird der Betriebsablauf durch Barzahler gestört, verschärfend hat sich der "Einstieg vorne" ausgewirkt	++	I/A siehe Maßnahmen 4.2	siehe Maßnahmen 4.2	siehe Maßnahmen 4.2	EBK, KVG
		5	konsequentes Vorgehen gegenüber Falschparkern (v.a. auf Haltestellen, Busspuren und in engen Bustrassen) durch Ordnungskräfte	Anlagen des ÖPNV können nicht genutzt werden, dadurch Einbußen in der Betriebsqualität	++	A ?	-	ab sofort beachten	Bürger- und Ordnungsamt
		3	Verknüpfungspunkte						
		1	barrierefreier Neubau des ZOB	der ZOB wird derzeit neu gebaut und soll ab 2018 wieder in Betrieb gehen. Erste Priorität hat die Nutzung durch den (regionalen ÖPNV)	++	I Maßnahme ist finanziert	Maßnahme ist finanziert	Fertigstellung ab 2018	TBA
		2	ausreichende B+R-Kapazitäten an allen Verknüpfungspunkten	besonders dort wo Anbindung an den ÖPNV schwierig ist, stellt B+R eine gute Alternative dar	+	I zu prüfen		wird weitergeführt	TBA
		3	Einrichtung von Mobilitätsstationen an wichtigen Umsteigehaltestellen	Die intermodale und multimodale Nutzbarkeit und Nutzung von Angeboten des Umweltverbundes soll verbessert werden, hierzu müssen die Angebote gebündelt und gut sichtbar sein	++	I zu prüfen	Förderung durch regionale und nationale Programme angestrebt.	Konzeptphase abgeschlossen Umsetzung: ab sofort	TBA, VU, Weitere
		4	technische Anlagen						
		1	Umsetzung Betriebshofkonzept: Grundsaniierung der Omnibusbetriebshöfe Wertstraße und Diedrichstraße; Berücksichtigung der Anforderungen von Bussen mit alternativen Antriebsarten	Durch die Sanierung wird sichergestellt, dass Auflagen erfüllt und der Betrieb der KVG sichergestellt werden kann. Zudem sollen im Endeffekt erhebliche Energiekosten eingespart und die Abläufe der KVG optimiert werden. Die besonderen Anforderungen von E-Bussen werden dabei mitgeplant und vorbereitet bzw. schon eingebaut.	++	I ca. 30 Mio. bis 2022	Eigenmittel; keine Förderung durch Land SH zu erwarten.	laufende Planung und Umsetzung	EBK
		3	Fahrzeuge						
		1	weitere Umstellung der Busse auf neue umweltschonende Antriebstechniken gem. dem Konzept zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel (Drs. 1226/2017) mit dem Ziel der (lokalen) Null-Emission; Anpassung der (Lade-)Infrastruktur	durch z.B. Hybrid- oder Elektrofahrzeuge können (lokale) Emissionen gesenkt und das Image des ÖPNV aufgewertet werden	++	I ca. 23 Mio. (Mehrbedarf gegenüber Diesel bis 2021)	evtl. Förderung aus Mitteln zur Luftreinhaltung; keine Fahrzeugförderung in SH vorhanden	wird weitergeführt gem. Konzept zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel	EBK, KVG
		2	Weiterführung der Erprobung und Einführung größerer Fahrzeugkapazitäten	an (punktuell) besonders stark nachgefragten Linienabschnitten kann z.T. nicht weiter verdichtet werden, hier könnten größere Gefäße Abhilfe schaffen, ggf. müssen Modifikationen an Haltestellen vorgenommen werden	++	I/A zu prüfen	evtl. Investitionskosten in Infrastruktur; erhöhte Fahrzeuginvestitionen; leicht erhöhte Betriebskosten	wird weitergeführt	EBK, KVG
		3	stärkere Ausdifferenzierung des Fahrzeugparks in Bezug auf die Fahrgastkapazitäten	unter ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten kann eine bessere Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Nachfrage vorteilhaft sein; hierbei sind jedoch betriebliche Zwänge und z.T. sehr hohe Investitionskosten zu beachten	++	I zu prüfen	weitestgehend kostenneutral - im Zuge von Ersatzbeschaffungen	wird weitergeführt	KVG, SFK, VU
		4	Entwicklung eines neuen Fahrgastschiffes für die Kieler Förde zur Sicherung des Fördeverkehrs durch die SFK, Berücksichtigung alternativer Antriebsarten bei der Konzeption	Die alten Schiffe haben Ihre Lebensdauer erreicht und können den Betrieb zunehmend nicht mehr sicher stellen. Mit der Erneuerung der Fahrzeugflotte kann der Status Quo der heutigen Bedienung gesichert werden	++	I 9,4 Mio. bis 2022 (4,7 Mio./Schiff)	evtl. Förderung aus Mitteln zur Luftreinhaltung; keine Fahrzeugförderung in SH vorhanden	Planung wird fortgeführt Beschaffung ab: 2019	EBK, SFK

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
4			Service						
	1		Fahrgastinformation						
		1	barrierefreie Informationen und Führungssysteme für sehbehinderte oder blinde Menschen an den HAST, barrierefreie Internetauftritte	Ansage des nächsten ankommenden Linienbusses (z.B. sprechende DFI auf Knopfdruck und einen für Blinde ertastbaren QR-Code über den dann per Smartphone die Fahrplaninformationen am entsprechenden Haltepunkt abgefragt und vorgelesen werden können)	++	I zu prüfen	keine Zuschüsse zu erwarten	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	EBK, KVG
		2	DFI-Anzeigen an den Anlegebrücken (alternativ Lautsprecheransagen bei Störungen)	bietet Fahrplaninformationen (in Echtzeit) für die Fahrgäste der SFK-Schiffe	++	I 200.000,-	keine Zuschüsse zu erwarten	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	SFK
		3	weiterer Ausbau der DFI-Anzeigen an wichtigen Haltestellen (z.B. Bahnhöfe)	DFI bieten aktuelle Informationen, was zu Fahrgaststeigerungen führen kann; die ersten Stufen sind bereits vollständig umgesetzt	+	I/A zu prüfen	evtl. Zuschüsse zu erwarten	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	KVG, VU, NAH.SH
		4	Stadtteil/Bereich und Linien bezogene Information	linien- oder stadtteilbezogene Fahrpläne bieten eine schnellere und direktere Übersicht und Handhabung, gerade auch für Neukunden	+	A 50.000,-	Eigenmittel	wird weitergeführt	EBK, KVG
	2		(Vor-)Verkauf						
		1	weitere Fahrscheinautomaten an stark frequentierten Haltestellen/Anlegebrücken (z.B. Andreas-Gayk-Str, auf den Bussteigen am Hbf) mit verbundweit einheitlichem Design und Bedienoberflächen.	viele Barzahler stehen einem schnellen Betriebsablauf zur Beschleunigung des ÖPNV entgegen; Automaten ergänzen Netz der Vorverkaufsstellen außerhalb der Öffnungszeiten; NAH.SH prüft die Beschaffung günstigerer Modelle	+	I 50.000,- pro Automat	Anteile der Kosten trägt EBK; Förderung durch Land möglich; Bewirtschaftung durch KVG/SFK	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	NAH.SH, KVG, SFK, EBK
		2	Beteiligung an bzw. Unterstützung von digitalem Vertrieb (im Rahmen SH-Tarif; z.B. Handy-Ticket, Check-In-Be-Out)	Gewinnung neuer Kundengruppen; Einführung technischer Innovationen; langfristig: Vertriebskosten senken und für Information freisetzen	++	I/A derzeit nicht abschätzbar	Im Rahmen eines abgestimmten verbundweiten Vorgehens; evtl. Landesförderung	abhängig vom landesweiten Vorgehen	NAH.SH, KVG, SFK, EBK
		3	Einführung weiterer Online-Tickets (z.B. Mehrfahrtenkarte) bzw. mobile Ticketing für den Stadtverkehr (z.B. über NAH.SH-App)	Gewinnung und Bindung neuer Kundengruppen; Beschleunigung des Betriebsablaufs (weniger Verkauf im Bus)	++	I/A derzeit nicht abschätzbar	Zuschüsse können nicht erwartet werden	ab 2019: Planung ab 2020: Umsetzung	KVG, SFK
		4	Vorverkaufsstellen: Sicherung des Bestandes und stärkere Einbindung in die Kommunikation; bessere Hervorhebung im Straßenbild (z.B. Fähnchen)	Vorverkaufsstelle muss vom (potentiellen) Fahrgast leicht wahrgenommen werden und umfassende Informationen über den ÖPNV bieten können	++	I geringer Aufwand	Zuschüsse können nicht erwartet werden	ab 2020: Planung ab 2021: Umsetzung	KVG, SFK, VU
	3		Sicherheit						
		1	Bei Neueinrichtung bzw. Sanierung/Umbau von Haltestellen prüfen, ob Beleuchtung eingerichtet werden kann	Beleuchtung steigert Sicherheitsempfinden, kann Straftaten und Vandalismus verhindern	+	I Einzelfall	Eigenmittel	wird fortgeführt	EBK, TBA
5			Tarif						
	1		Tarifstruktur						
		1	Transparenz des Angebotes (SH-Tarif) erhöhen; Bedingungen für Bus und Bahn im SH-Tarif 2.0 vereinheitlichen	Vorteile (landesweite Durchtarifierung) des SH-Tarifs sind immer noch zu wenig bekannt	++	A Bündelung der Mittel	Alle Akteure sollten gemeinsam und abgestimmt Mittel zur Verfügung stellen	ab 2018: Planung ab 2019: Umsetzung	NAH.SH, Aufgabenträger, VU
	2		Tarifangebot						
		1	Nutzung der Mehrfahrtenkarte erhöhen oder alternative Angebote entwickeln	Die Mehrfahrtenkarte stellt für Kiel einen festen Bestandteil des Tarifangebotes dar; die Nutzung muss z.B. durch Marketing verstärkt werden, um Beschleunigungseffekte zu erreichen	++	A 5.000,-	Zuschüsse können nicht erwartet werden	ab 2018: Planung ab 2018: Umsetzung	EBK, KVG, VU
		2	Verankerung des "Kieler" Seniorentickets (Einführung auf Probe) als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	Anteil älterer Menschen und deren Ansprüche an den ÖPNV wachsen; ein derartiges Angebot kommt den wiederkehrenden Forderungen entgegen und hilft Neukunden zu gewinnen bzw. Stammkunden zu halten	++	A Neukunden kompensieren Einnahmehausfälle	Einnahmenneutrale Umsetzung	ab 2018: Planung ab 2020: Umsetzung	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
		3	Einführung einer 9.00-Uhr-Tages- bzw. Wochen- und Monatskarte als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	Möglichkeit Gelegenheitskunden zu binden; Nachfrage kann besser gelenkt werden	++	A Neukunden kompensieren Einnahmehausfälle	Einnahmenneutrale Umsetzung	ab 2019: Planung ab 2021: Umsetzung	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
		4	Prüfung der Modalitäten zur Einführung eines Sozialtickets als landesweit einheitliches Angebot im SH-Tarif	wiederkehrende Forderungen könnten erfüllt werden	+	A je nach Höhe der Vergünstigung	Ausgleich von Mindereinnahmen aus den Sozialbudgets	ab 2020: Planung ab 2022: Umsetzung	NAH.SH, Aufgabenträger, NSH, VU
		5	Ausweitung des Geltungsbereichs des Kieler-Woche-Tickets auf den gesamten Bereich Kiel	bisher nur für Kiel erhältlich; wird vom Fahrgast nachgefragt; Finanzierung und Umsetzung mit Umland und dritten VU schwierig	++	A evtl. Anteil LHK	Eigenmittel	Gespräche werden fortgesetzt	EBK, KVG, SFK, VU, Umlandgemeinden, Kreise RD und PLÖ

Tab. 12: zu prüfende und gegebenenfalls umzusetzende Maßnahmen

			Beschreibung	Hintergrund/Erläuterung	Priorität	Investition [€]/ Aufwand [€] p.a.	Finanzierungsplan	zeitliche Umsetzbarkeit	zuständig für Umsetzung
6			Marketing/Öffentlichkeitsarbeit						
		1	Verstärkte Pressearbeit zum ÖPNV-Angebot	verbessert Wahrnehmung des ÖPNV; gilt insbes. im Zusammenhang mit Sonderaktionen in Zeiten stark erhöhter Nachfrage (z.B. Kieler Woche)	++	A 10.000,-	Eigenmittel	wird fortgeführt	EBK, KVG, SFK, VU
		2	Öffentlichkeitsarbeit zum SH-Tarif: Kommunikation sollte intensiviert und konkretisiert werden.	vor allem im Bereich des tariflichen Angebots finden sich Gelegenheitsnutzer nur schwer zurecht und haben nach wie vor Schwierigkeiten (Bsp. Kleingruppenkarte / SH-Ticket)	++	A keine Kosten für LHK zu erwarten	-	wird fortgeführt	NAH.SH, Aufgabenträger, VU
		3	Linienmarketing: differenzierte Angebote besonders vermarkten (z.B. "Markennamen" und neue Nummerierung für Nachtbusse)	steigert die Wahrnehmung sowie Wiedererkennungswert und Identifikation mit dem Produkt	++	A 10.000,-	Eigenmittel	wird fortgeführt	EBK, KVG, SFK, VU
		4	Maßnahmen der Kundenbindung und -gewinnung intensivieren	Mehrwert für Abonnenten; Abonnenten werben Abonnenten; auch in Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Umweltverbund	+	A je nach Aktion	keine Fördermöglichkeiten	wird fortgeführt	KVG, SFK, VU
7			Strukturen						
		1	Weiterentwicklung des Regionalen Kompetenzzentrums ÖPNV (RKZ)	das RKZ hat eine wichtige Funktion als Interessensvertretung und Bindeglied der AT Kiel, Kreis Plön und Rendsburg-Eckernförde	++	- -	-	wird fortgeführt	EBK, PLÖ, RD, RKZ
		2	Einbindung der Mobilitätsmanager der Kiel.Region und ihrer Aufgaben in die Arbeit und Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger und des RKZ	Die Umsetzung von ÖPNV-Projekten aus dem Masterplan Mobilität wird mit den 3 ÖPNV-Aufgabenträgern der Kiel.Region abzustimmen sein, evtl. über das RKZ	++	- -	-	ab 2018: Planung ab 2018: Umsetzung	EBK, PLÖ, RD, RKZ, Kiel.Region