

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	<ul style="list-style-type: none"> + wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung 	↓ Kommentar EBK ↓
1	Autokraft GmbH	09.02.2018	6.2.1 6.5.2 6.7.3/ 6.8.1	Tel.-Nr. ändern Fahrzeuge der AK können seit Feb. 2018 die LSA in Kiel beeinflussen. Auf den Stadtverkehrslinien der AK werden zu 100% Niederflurfahrzeuge eingesetzt; auch der Regionalverkehr wird zum größten Teil niederflurig gefahren.	<ul style="list-style-type: none"> + Text wird aktualisiert. + Text wird aktualisiert. 	
2	DB Regio Schleswig-Holstein					
3	KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH	13.01.2018	Tab. 12 Tab. 12 Tab. 12 Tab. 1 Tab. 12 5.4.1 5.6 Tab. 2 6.2.1 5.6 5.4.3 6.7.2	Es sollte definiert sein, dass die Maßnahmen nach gesonderten Beschlüssen vom Betreiber tatsächlich und verbindlich umzusetzen sind. zu Priorität "mittel-" oder "langfristig" Maßnahmen 1.1.11 und 1.1.12 sollten gemeinsam umgesetzt werden, um positivere Wirkung zu entfalten. Bei Umsetzung würde sich Karte 6 ändern. Text in 6.2.2 anpassen. Tabelle mit aktuellem Stand versehen. Prüfung der Linienführung über Vinetaplatz wäre wünschenswert. Die Ausführungen sollten dahingehend ergänzt werden, dass das Netz schon vor der Bündelung zu vier Bündeln in einer Einheit erstellt wurde. HVZ sollte linienbezogen definiert werden; Definition "Angebotsorientiert" nicht konkret genug. Struktur kann missverständlich ausgelegt werden; eindeutiger beschreiben. Bezeichnung KVG anpassen. um die Adventssamstage ergänzen Bahnhaltapunkt Kroog sollte erwähnt werden. Ein Offline-Auskunftstool existiert nicht mehr.	<ul style="list-style-type: none"> + Der Beschluss an sich ist die Vorgabe zur Umsetzung; zur Verdeutlichung wird Text in Kap. 8.1 ergänzt. - diese Bezeichnungen werden nicht verwendet. Es sind Jahreszahlen als Umsetzungshorizont angegeben. + aufgrund der relativ hohen Kosten soll eine abgestufte Umsetzung beibehalten werden, Text in 6.2.2 angepasst, Karte 6 wird mit Stand versehen + s. Maßnahme 1.1.13 + Text wird ergänzt. + Die konkrete Definition des Angebots erfolgt in Tabelle 1; Text wird konkretisiert. + Text in 5.1.1 noch deutlicher formuliert. - Ein derzeit nicht bestehender Bahnhaltapunkt Kroog steht in keinerlei Zusammenhang mit der Entwicklung der Linie 2. + wird angepasst 	
	KVG Kieler Verkehrsgesellschaft mbH, Betriebsrat	07.02.2018	2.2.2 2.2.2 ohne 3.8.1 5.1 5.1.1	Vorschlag, die qualitativen Anforderungen um soziale Standards zu ergänzen, da diese die Qualität der Verkehrserbringung mitbestimmen. Gem. Art. 4 Abs.6 VO (EU) 2016/2338 kann der Aufgabenträger die Betreiber verpflichten, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten. größere Steuerungsmöglichkeit im Falle eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gegenüber einem eigenwirtschaftlichen Verkehr. Bitte um Ergänzung, dass die Teilfortschreibung des VEP Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Rahmen der Direktvergabe werden soll. Bitte um Ergänzung einer Vorgabe, dass soziale Standards einzuhalten sind und um Aufnahme weiterer (sozialer) Standards in Tabelle 2. Die KVG erfüllt bereits heute viel mehr Standards als die, die ein Kreuz in der Spalte "zumindest Stadtverkehr" haben.	<ul style="list-style-type: none"> - Die Einschätzung, dass zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienun nicht allein quantitative, sondern auch qualitative Anforderungen erforderlich sind, wird geteilt. Daher macht der RNVP in Kap. 5 auch Vorgaben zur Qualität. Die dortigen Ausführungen werden für die Zwecke der RNVP für ausreichend erachtet. - s. Kap. 2.1: Dieses kann in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfolgen, nicht im RNVP. + Text in Kap. 2.2.2 wird ergänzt. - Dieses ist mit dem Punkt f) und Kap. 4.1 bereits fomuliert. - Im RNVP definiert der Aufgabenträger die aus seiner Sicht erforderlichen Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienun. Zwar werden diese Anforderungen durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umgesetzt, wenn die Anforderungen auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht erfüllbar sind. Der RNVP dient aber nicht dazu, die weiteren Inhalte eines möglichen künftigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages (wie z.B. Sozialstandards) zu beschreiben. Daher wird die vorgeschlagene Ergänzung nicht übernommen. - siehe Erläuterung zur Tabelle in Kap. 5.1.1: "zumindest Stadtverkehr" heisst, dass dieser Standard nur vom Stadtverkehr zu erfüllen ist. Alle anderen Standards sind von allen Verkehrsunternehmen (also auch dem Stadtverkehr) zu erfüllen. 	
4	Verkehrsbetriebe Kreis Plön	09.02.2018		weitestgehend inhaltsgleich mit den ersten drei Punkten der Stellungnahme Kreis Plön	siehe dort	

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung ↓ Kommentar EBK ↓
5	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH	15.01.2018	ohne 4.4 6.8.2	Bezeichnung der Gesellschaft korrigieren Formulierungen zum Defizitausgleich eindeutiger fassen MS SCHWENTINE wird bei Bedarf auch auf F1 eingesetzt; Hinweise zu baubedingten Nachteilen der Landgangsbretter	+ + +
6	Vineta Busbetriebsgesellschaft mbH & Co. KG	16.02.2018	ohne 5.6 mit 1 Tab. 2: 16.3 ohne ohne/ 5.8	<i>Bemerkung: Die Stellungnahme wurde ohne eine Bitte um Aufschub der Frist um eine Woche verspätet abgegeben. Es wurden hier nur inhaltliche Stellungnahmen zum Entwurf dargelegt und abgewogen.</i> Die vorliegende dritte Fortschreibung innerhalb von 34 Monaten mit wechselnden und teilweise widersprüchlichen Inhalten erfüllt nicht das gesetzliche Ziel. Die ständige Veränderung von Zielen und Vorgaben ermöglicht den Marktteilnehmern nicht in angemessener Art die Einstellung auf Planinhalte. Auf die detaillierten Vorgaben zu den Fahrplänen, die keinerlei unternehmerischen Spielraum mehr lassen, und auf den letzten Absatz in Kap. 1 sollte verzichtet werden. Es erscheint völlig unbegründet Wartungsvorgaben für die Fahrzeuge zu machen; für sicherheitsrelevante Teile gibt es eindeutige Vorgaben bzw. eigenständige Genehmigungen. In der Praxis werden die Teile von großen Zulieferunternehmen der Automobilindustrie produziert, die in diesem Bereich ein höheres know-how haben als die Fahrzeughersteller. Das PBefG räumt eigenwirtschaftlichen Vorrang ein. Wenn die LH Kiel festschreibt, dass die Verkehre in Kiel nur auf vertraglicher Basis vergeben werden soll, wird dieser Vorrang ignoriert. Das Linienbündelungskonzept ist abzulehnen; Verweis auf die Stellungnahme zur Fortschreibung des 4. RNVP. Innovative Verkehrsangebote in Form von PKW (Sammeltaxen) sollten unbedingt aufgenommen werden. Es sollte ergänzt werden, dass die geförderte Infrastruktur allen Wettbewerbern zur Verfügung stehen muss. Wasserstoffantriebe und sythetische Kraftstoffe, die aus regenerativen Energien erzeugt werden, sollten ebenso befürwortet werden.	- Dem ÖPNVG SH kann nicht entnommen werden, dass der RNVP eine bestimmte Mindestlaufzeit haben muss, bevor er fortgeschrieben werden kann. Die grobe Entwicklungsleitlinie ist seit der Teilfortschreibung des 4. RNVP nicht verändert. Angepasste Ziele und Vorgaben greifen aktuelle gesellschaftliche, technologische und politische Entwicklungenauf (Antriebe, Klimaschutz, Luftreinhaltung) auf. Dieses ist die Aufgabe des RNVP. Widersprüche werden nicht gesehen. - Was den zulässigen Konkretisierungsgrad eines Nahverkehrsplans angeht, wird auf § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG verwiesen. Vor dem konkreten Hintergrund, dass es einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Verkehre in Kiel gab, der nur Fahrten aufrecht erhalten wollte, die mehr als 5 Fahrgäste haben, sehen wir nach wie vor die Erfordernis, klarzustellen, dass angebotsorientiert gefahren werden soll und zwar so, wie es im Entwurf und in den Grundzügen auch schon in den vorhergehenden RNVP dargelegt wurde. + wird gestrichen - Die Regelungen des RNVP zielen nicht darauf ab, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit auszuhebeln. Im RNVP definiert der Aufgabenträger lediglich die Anforderungen an den ÖPNV, innerhalb derer sich die Eigenwirtschaftlichkeit verwirklichen kann. Ist die Erbringung des aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Verkehrsangebots auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht möglich, kommt der Aufgabenträger mit der Bestellung der Verkehre im Wege der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages seinem Sicherstellungsauftrag nach. - Die Zusammenführung der bisherigen vier Bündel in ein Gesamtbündel ist aus den im RNVP dargelegten Gründen gerechtfertigt. x Derzeit wird nicht gesehen, dass die absehbaren Angebote in verkehrlicher und technologischer Hinsicht geeignet sind, das Kieler ÖPNV-Konzept zu unterstützen.

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung	↓ Kommentar EBK ↓
7	OVN	16.02.2018	ohne	<i>Bemerkung: Die Stellungnahme wurde ohne eine Bitte um Aufschub der Frist um eine Woche verspätet abgegeben.</i> Entwurf enthält ausgesprochen detaillierte, kleinteilige Regelungen; es drängt sich der Eindruck auf, dass Wettbewerb um die städtische Verkehrsleistung zugunsten des eigenen Unternehmens verhindert werden soll. Entwurf ermöglicht keine unternehmerischen Spielräume, obwohl das PBefG einen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre sieht. Entwurf verstößt im Übrigen auch gegen § 2 Abs. 7 ÖPNVG. Der interfraktionelle Beschluss zur Direktvergabe an das eigene Unternehmen für weitere 10 Jahre unterbindet den Wettbewerb.		Was den zulässigen Konkretisierungsgrad eines Nahverkehrsplans angeht, wird auf § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG verwiesen. Aus dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ergeben sich für den Aufgabenträger keinerlei Beschränkungen bei der Definition der aus seiner Sicht für eine ausreichende Verkehrsbedienungs erforderlichen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot. Mit Blick auf § 2 Abs. 7 ÖPNVG SH wird darauf hingewiesen, dass das Gesetz an dieser Stelle veraltet ist. Denn die Geringste-Kosten-Verordnung zur Anwendung des alten § 13a PBefG ist mit der Novelle des PBefG zum 01.01.13 hinfällig geworden.
			ohne	Bündelung zu einem Bündel ist weder erforderlich noch angemessen und das Gegenteil einer mittelstandsfreundlichen Politik. Der Marktabschottung durch ein Bündel sollte eine Absage erteilt werden.		- Die Zusammenführung der bisherigen vier Bündel in ein Gesamtbündel ist aus den im RNVP dargelegten Gründen gerechtfertigt.
			ohne	Der städtische ÖPNV sollte durch Öffnung für alternative Bedienformen sowie technologieoffene alternative Antriebsformen noch attraktiver, flexibler und kostengünstiger gemacht werden.		x Derzeit wird nicht gesehen, dass die absehbaren Angebote in verkehrlicher und technologischer Hinsicht geeignet sind, das Kieler ÖPNV-Konzept zu unterstützen.
8	NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	12.02.2018	5.3.2	Die Möglichkeit zur Entwicklung regionaler Angebote ist abzulehnen.		o Ist im Text ohnehin unter den Vorbehalt "nur im Einzelfall" gestellt. Dieser sollte aber aus Sicht der LHK möglich sein.
			5.3.2	neue zielgruppenspezifische Angebote sind unerwünscht.		- Aus Sicht der LHK sind landesweit abgestimmt auch neue Angebote zu entwickeln.
			5.3.2	Bitte um Aufnahme des Ziels, den Zonencharakter abzuschaffen.		o Die Zonierung wird weder festgeschrieben noch eingefordert. Die Abschaffung der Zonierung zugunsten eines rein relationsbezogenen Tarifs innerhalb seiner Zuständigkeit ist nicht Ziel des Aufgabenträgers der LHK.
9	Regionales Kompetenzzentrum ÖPNV					
10	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus d. L. SH					
11	NAH.SH	09.02.2018	ohne	Die Mindestanforderungen für RNVP gem. ÖPNVG SH werden erfüllt.		
			5.2	Mindesthöhe der Bordsteine bei geradliniger und störungsfreier Anfahrt anuf 22 cm heraufsetzen, Kompatibilität der Fahrzeugtypen beachten		x Dieser Punkt ist derzeit in der Diskussion und Prüfung. Da dann ein Überstreifen des Busses nicht mehr möglich wäre, lässt sich dieses nur dort einrichten, wo wirklich immer geradlinig an die Haltestelle gefahren werden kann. Aufgrund der Problematik mit Busbuchten, falsch parkenden KFZ usw. würde dieses u.E. zu einer regelmäßigen Abnahme der Barrierefreiheit führen, da der Spalt zwischen Fahrzeug und Hochbord in der Realität größer würde.
			5.3.1	Rabattierung BahnCard und SH-Card ergänzen		+ wird angepasst
			6.1	Einbindung in den ITF ist erfolgt		+ wird angepasst
			6.2.2	RB 77 ist zum RE7 geworden		+ wird angepasst
			6.2.2	Station Kronshagen sollte erwähnt werden		- LH Kiel ist nicht der zuständige Aufgabenträger für Kronshagen.
			und			
			6.2.5			
			6.5.1	ergänzen, dass die Vorgaben der NAH.SH bei Haltestellen gelten.		+ wird angepasst
			6.5.2	auch durch die Bordsteinhöhe können Beschleunigungseffekte erzielt werden, wenn auf die Klapprampe verzichtet werden kann.		x s. Kommentar oben zur Bordsteinhöhe
			6.7.1	NAH.SH-Kundendialog statt SH-Tarif-Hotline		+ wird angepasst
			6.8.1	Verweis darauf, dass die Restspalten beim 18cm-Bordstein und Kneeling größer als 5 cm sind.		x s. Kommentar oben zur Bordsteinhöhe
			6.8.3	Hinweise zum Fahrzeugeinsatz im SPNV		+ wird angepasst

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	<ul style="list-style-type: none"> + wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung 	↓ Kommentar EBK ↓
			8.1 8.3 Anl. 23	redaktionelle Anpassung Rolle des Landes bei der Umsetzung von Maßnahmen Derzeitiger Standort des FGU ist nicht vollständig barrierefrei.	<ul style="list-style-type: none"> + wird angepasst + wird präzisiert: Land ist Genehmigungsbehörde für den Tarif o Die gesamte Musterhaltestelle wird von allen Beteiligten laufend kritisch hinterfragt und derzeit (auch im Hinblick auf neue/zusätzliche Türmaße der Busse) planerisch angepasst. x 	
			Tab.12, 1.3.2 Tab.12, 4.2.1 Tab.12, 4.2.2 Tab.12, 4.2.3 Tab.12, 5.2.2 Tab.12, 5.2.4	Überprüfen, ob weitere Linien wie 11 und 34 zwischen den Anschlüssen um .20 und .50 fahren können. verbundweit einheitl. Bedienoberflächen und Optik beachten; ein günstigeres Modell könnte ausreichend sein. besser "digitaler Vertrieb" statt "elektronisches Ticketing" Handyticketvertrieb wird in der NAH.SH-App in 2018 realisiert Seniorenticket wird abgelehnt; 9-Uhr-Monatskarte wird empfohlen Rabattierung von Fahrkarten für sozial Bedürftige ist keine verkehrspolitische sondern sozialpolitische Aufgabe, wir empfehlen das Hamburger Modell.	<ul style="list-style-type: none"> - ist geprüft: 11 und 34 sind die einzigen Linien, die auf weiten Abschnitten parallel zu anderen Linien fahren, die die Anschlüsse um .20 und .50 bedienen. + wird angepasst + wird angepasst + wird angepasst -/o Das Seniorenticket ist eine Vorgabe der Selbstverwaltung; s. Maßnahme 5.2.3 - Das Sozialticket ist eine Vorgabe der Selbstverwaltung 	
12	Kreis Rendsburg-Eckernförde					
13	Kreisverwaltung Plön	07.02.2018	1 /Tab. 2 5.1 Tab. 2 5.4.3	Hinweis, dass die LH Kiel nur Einfluss auf die Qualität der Verkehre hat, die von ihr mittels öDA/Verkehrsvertrag beauftragt werden. Ein regionsweites Qualitätsmanagementsystem ist gemeinsam abzustimmen und zu entwickeln und darf den Kreis Plön nicht vorbehaltlos einschließen. Hinweise zu diversen Punkten der Tabelle mit dem Tenor, dass unberechtigte Eingriffe in die Regelungen zuständiger Aufgabenträger für "deren" Verkehre vorgenommen würden. Anpassungsbedarf bei Formulierungen zu Linien 2 und 300.	<ul style="list-style-type: none"> - Dieses trifft aus Sicht der LHK nicht vollständig zu. Anforderungen an die Qualität können im RNVP formuliert werden und sind dann von den Verkehrsunternehmen zu beachten und zu erfüllen. Um nicht zu tief in die Regelungsbereiche der benachbarten Aufgabenträger einzugreifen, wurden die Anforderungen des ein- und ausbrechenden Regionalverkehrs teilweise abgestuft. o Es war nicht die Intention, dem Kreis Plön etwas aufzuzwängen, sondern gemeinsam ein gemeinsames System zu entwickeln (Text wird präzisiert). -/o Wo sinnvoll wurden die Punkte angepasst. Grundsätzlich ist die LHK aber der Meinung, auch für die ein- und ausbrechenden Regionalverkehre qualitative Vorgaben treffen zu können, soweit sie den Verkehr auf dem Gebiet der LHK betreffen. + 	
14	Stadt Neumünster					
15	Bürger- und Ordnungsamt der Landeshauptstadt Kiel					
16	Tiefbauamt als Straßenbaulastträger	09.02.2018	1 5.2 7.3 7.5 Tab. 12 Tab. 12 Tab. 12	Ergänzen, dass Vernetzung mit neuen Mobilitätsangeboten eine weitere Herausforderung ist und dass die Digitalisierung Chancen bietet, den ÖPNV für die Bedürfnisse der Nutzer weiter zu optimieren. Zuhangsstellen: Wichtig sind auch barrierefreie Zuwegungen und sichere Querungsanlagen; Verknüpfungspunkte: Leihrräder, Carsharing ergänzen ÖPNV-Beschelunigung: parkende KFZ in zweiter Reihe behindern ebenso wie z.T. Radverkehr auf der Sonderspur. Verkehrsplanung muss diese Abschnitte identifizieren und Maßnahmen einleiten. Verknetzung, Verknüpfung, Digitalisierung, Tarifangebote erwähnen. 1.3 Anschlüsse: Leihrräder aufnehmen 2.2 ÖPNV-Fahrleistung nur an Busunternehmen vergeben, die für LSA-Beeinflussung ausgerüstet sind. 4. Multimodales Zugangsmedium ergänzen 5. regionale Gästekarte aufnehmen	<ul style="list-style-type: none"> + Diese Aspekte sind im Entwurf enthalten, werden nun auch im einleitenden Kapitel noch ergänzt. + wird ergänzt + wird ergänzt, Maßnahmen sind bereits vorhanden; Maßnahme 2.2.2 wird schärfer formuliert. + Maßnahmen dazu sind vorhanden; wird im Text ergänzt. - Dieses ist keine Maßnahme des ÖPNV; ist zudem mit Maßnahme 2.3.3 ja bereits verankert. o s. Tabelle 2 Punkt 7.5 o s. Maßnahme 4.2.2 - Kiel hat keine Gästekarte, eine solche Gästekarte müsste zunächst regionsweit abgestimmt werden und dann erst kann über die Implementierung des ÖPNV-Fahrtberechtigung mit NAH.SH und der N.SH verhandelt werden. 	

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	<ul style="list-style-type: none"> + wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung 	↓ Kommentar EBK ↓
			Tab. 12 Anh. 20	5. Integration der Leihräder in den SH-Tarif eine barrierefreie Haltestelle kann nur im Einzelfall komplett umgesetzt werden.		
			Anh. 23	Derzeitiger Standort des FGU ist nicht vollständig barrierefrei.	o/	Die gesamte Musterhaltestelle wird von allen Beteiligten laufend kritisch hinterfragt und derzeit (auch im Hinblick auf neue/zusätzliche Türmaße der Busse) planerisch angepasst.
17	Stadtplanungsamt					
18	IHK zu Kiel	16.02.2018	ohne	<p><i>Bemerkung: Es wurden hier nur inhaltliche Stellungnahmen zum Entwurf dargelegt und abgewogen.</i></p> <p>Der Entwurf verfestigt die Politik hin zu kommunalen Monopolstellungen und zur Marktabschottung trotz des im PBefG eingeräumten Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre.</p> <p>Die Linienbündelung ist mittelstandsunfreundlich.</p> <p>Die zu engausgelegten Qualitätsstandards und die die ungewöhnliche Regelungstiefe der Vorgaben werden als kritisch erachtet. Die Vorgaben zur Verkehrsbedienung weisen eine zu starke Regelungstiefe auf. Durch die Verbundgestaltung ist kaum Einfluss auf den Tarif gegeben. Es werden ordnungs- und wettbewerbspolitische Nachbesserungen gefordert.</p> <p>Es ist bedauerlich, dass Aussagen und Konzepte zu alternativen Bedienformen fehlen und daher in den nächsten fünf Jahren ausbleiben dürften.</p>		<p>Der im Rahmen der EU-VO 1370/2010 und PBefG vorgesehene Wettbewerb wird nicht negiert. Dass die LH Kiel jedoch weiter die dort eben auch eröffnete Möglichkeit der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an ihr eigenes Verkehrsunternehmen nutzen wird, ist seit der Rekommunalisierung der KVG in allen aufgestellten RNVP dargelegt, derzeit gelebte Praxis in Kiel und auch weiter einstimmig beschlossener Wille der Selbstverwaltung in Kiel.</p> <p>- Die Zusammenführung der bisherigen vier Bündel in ein Gesamtbündel ist aus den im RNVP dargelegten Gründen gerechtfertigt.</p> <p>- Was den zulässigen Konkretisierungsgrad eines Nahverkehrsplans angeht, wird auf § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG verwiesen. Aus dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ergeben sich für den Aufgabenträger keinerlei Beschränkungen bei der Definition der aus seiner Sicht für eine ausreichende Verkehrsbedienung erforderlichen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot.</p> <p>x Derzeit wird nicht gesehen, dass die absehbaren Angebote in das Kieler ÖPNV-Konzept passen.</p>
19	Ver.di - Bezirksverwaltung Nord -	07.02.2018	3.8.1 2.2.2 2.2.2 3.8.1 5.1 5.1.1	<p>Punkt f) dahingehend ergänzen, dass im RNVP soziale Standards definiert werden, die dann zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gelten.</p> <p>Vorschlag, die qualitativen Anforderungen um soziale Standards zu ergänzen, da diese die Qualität der Verkehrserbringung mitbestimmen.</p> <p>Gem. Art. 4 Abs.6 VO (EU) 2016/2338 kann der Aufgabenträger die Betreiber verpflichten, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten.</p> <p>Bitte um Ergänzung, dass die Teilfortschreibung des VEP Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Rahmen der Direktvergabe werden soll.</p> <p>Bitte um Ergänzung einer Vorgabe, dass soziale Standards einzuhalten sind und um Aufnahme weiterer (sozialer) Standards in Tabelle 2; hier u.a. Bitte um vorsorgliche Anordnung eines Betriebsübergangs nach § 613 a BGB im Falle eines möglichen Betreiberwechsels gem. § 5 TTG SH.</p> <p>Die KVG erfüllt bereits heute viel mehr Standards als die, die ein Kreuz in der Spalte "zumindest Stadtverkehr" haben.</p>		<p>- Die vorgeschlagene Ergänzung wird in Anbetracht der Ausführungen in Kap. 2.1 nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>- Die Einschätzung, dass zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht allein quantitative, sondern auch qualitative Anforderungen erforderlich sind, wird geteilt. Daher macht der RNVP in Kap. 5 auch Vorgaben zur Qualität. Die dortigen Ausführungen werden für die Zwecke der RNVP für ausreichend erachtet.</p> <p>- s. Kap. 2.1: Dieses kann in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfolgen, nicht im RNVP.</p> <p>o Dieses ist mit dem Punkt f) und Kap. 4.1 bereits formuliert.</p> <p>- Im RNVP definiert der Aufgabenträger die aus seiner Sicht erforderlichen Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung. Zwar werden diese Anforderungen durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umgesetzt, wenn die Anforderungen auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht erfüllbar sind. Der RNVP dient aber nicht dazu, die weiteren Inhalte eines möglichen künftigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages (wie z.B. Sozialstandards) zu beschreiben. Daher wird die vorgeschlagene Ergänzung nicht übernommen. Zum Betriebsübergang speziell: Falls der Verkehr auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht werden sollte, fehlt mangels öffentlichen Dienstleistungsauftrag die Handhabe, nach § 5 TTG SH einen Betriebsübergang anzuordnen.</p> <p>o siehe Erläuterung zur Tabelle in Kap. 5.1.1: "zumindest Stadtverkehr" heisst, dass dieser Standard nur vom Stadtverkehr zu erfüllen ist. Alle anderen Standards sind von allen Verkehrsunternehmen (also auch dem Stadtverkehr) zu erfüllen.</p>

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung	↓ Kommentar EBK ↓
20	Verkehrsclub Deutschland e.V.					
21	PRO BAHN - Landesverband SH/HH	08.02.2018	ohne ohne 5.6 ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne ohne	Einheitliches Taktsystem auf allen Stadtverkehrslinien und den ein- und ausbrechenden Regionalverkehrslinien mit 7,5-, 15- und 30-Min-Takt für sinnvolle Vertaktung und attraktive Umsteigezeiten. Für alle Achsen eine Buslinie definieren, die das Grundangebot darstellt, dort sollte auch in der SVZ 30-Min-Takt gefahren werden. zeitliche Definition der Verkehrszeiten anpassen Einführung weiterer Schnellbuslinien: Heikendorf-Hbf; Elmschenhagen-Hbf; Mettenhof-Hbf; Projensdorf-Hbf; Friedrichsort-Hbf schnellbusähnliche Haltepolitik bei ein- und ausbrechenden Buslinien Veränderung der Umsteigezeiten am Hbf in der SVZ Bestehende Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus neue Knotenpunkte: Verbesserung der Verknüpfung von Bahn und Bus in Kroog und Meimersdorf bei Realisierung neuer Bahnstationen Durchbindung von Buslinien des Stadtverkehr Kiel am Hbf: Durchbindung 30S und 900 prüfen, um die Kapazitäten am Hbf zu entlasten. Beschaffung von Gelenkwagen mit veränderter Ausgestaltung des Fahrgastraumes: andere Bestuhlung; zusätzliche Monitore.	o Das Ziel wird begrüßt, die Umsetzung ist im Stadtverkehr wo dichte Takte vorliegen prinzipiell ja schon gegeben. Die Bitte nach Vertaktung der ein- und ausbrechenden Verkehre wären an die benachbarten Aufgabenträger zu richten. o s. Maßnahme 12.1 und 1.1.11/1.1.12 - Die definierten Zeiten sind planerische Vorgaben des Aufgabenträgers, die im 5. RNVP an aktuelle Entwicklungen angepasst wurden. Sie stellen die planerische Abwägung des Aufgabenträgers aus den langjährigen Beobachtungen der Nachfrage, der Erfordernisse für ein attraktives Angebot und den wirtschaftlichen Gegebenheiten dar. o/ Die Sinnhaftigkeit von zusätzlichen Schnellbussen ergibt sich aus den potentiell erreichbaren Fahrzeitgewinnen, den objektiv zumutbaren Fahrzeiten (auch im Vgl. zum MIV) und den zur Verfügung stehenden Mitteln bzw. anderen im Zweifel vordringlicheren Maßnahmen. Eine Vordringlichkeit wird nicht bei allen Relationen gesehen. S. Maßnahme 1.1.2 - Die beiden angesprochenen Linien in Zuständigkeit des Aufgabenträgers der LHK haben auch deutliche innerstädtische Schwerpunkte. Das Durchhalten einer solchen Haltepolitik ist nur schwer durchzusetzen gegen die Partikularinteressen der an einem solchen Prozess zu beteiligenden. o s. Maßnahme 1.3.2 (ein endgültiges Konzept ist noch zu entwickeln und abzustimmen) o s. Maßnahme 1.3.3 x + Maßnahme 1.1.9 wird ergänzt - Das Beschaffungskonzept ist aus den Vorgaben des RNVP abgeleitet. Diese und die Konfiguration der zu beschaffenden Busse sind ein austarierter Kompromiss zwischen den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen und dem Gebot der Wirtschaftlichkeit.	
22	Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV)					

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	<ul style="list-style-type: none"> + wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung 	↓ Kommentar EBK ↓
23	NABU	09.02.2018	5.8 ohne ohne ohne	<p>Zur Stellungnahme allgemein</p> <p>Aus dem Kapitel ergeben sich keine konkreten Maßnahmen.</p> <p>Gesundheit wird auf die lange Bank geschoben; überwiegend Neu-Planung und Bau, doch es fehlen Maßnahmen zu Erhalt, Sanierung und Ab-/Rückbau in angemessenen Umfang.</p> <p>Der Entwurf sieht keine erkennbare Planung für sich verändernde Verkehrsströme aufgrund eines zukünftig evtl. gerichtlich verordneten Rückbaus von Verkaufsfläche im Ostseepark (Schwentinental) vor.</p> <p>Citti-Park, IKEA-Ausbau, Möbel Kraft: Die Anbindung von IKEA, Möbel Kraft (perspektivisch) erfolgt ganz überwiegend nur für den MIV.</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Die umfangreiche Stellungnahme verkennt, dass der RNVP ein Fachplan für den ÖPNV ist. Die Stellungnahme behandelt den RNVP-Entwurf wie einen VEP im Sinne eines Generalverkehrsplans. In der Hauptsache werden Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs eingefordert. Die wenigen Aussagen zum ÖPNV werden wie folgt eingeordnet: o erwähnt sei hier beispielhaft das sehr konkrete Konzept zur Einführung der E-Mobilität - Der RNVP ist ein Fachplan für die Fortentwicklung des ÖPNV nach den Vorgaben des ÖPNV-G SH und weder ein Luftreinhalteplan, ein Verkehrsentwicklungsplan, noch einen Plan zum Rückbau von (Verkehrs)infrastruktur. - Ein Szenario, das zu sich dramatisch ändernden Kauf- bzw. Verkehrsströmen führt, wird nicht als realistisch eingeschätzt. Zudem liegen die Verbindungen zwischen Kiel und Raisdorf nicht in der planerischen Verantwortung der LHK. Die Kieler Einzelhandelsstandorte sind gut mit ÖPNV versorgt. - Der Bereich IKEA ist mit mehreren Linien (81 und 300) in dichtem Takt angebunden. Möbel Kraft wäre ebenfalls durch die Linie 81 und die Linien 31 und 91 angebunden. Dieses wird als ausreichend erachtet. Zu Citti-Park: S. geplante Integration des Verkehrs in den Stadtverkehr gem. Maßnahme 1.1.5. 	
24	BUND	08.02.2018	6.5.2	<p>Es ist ein Ausbau von Sonderspuren erforderlich</p> <p>Teilfortschreibung muss verbindlich festgeschrieben werden, um die Weichen für ein schienengebundenes Transportsystem zu stellen</p> <p>Anderes Ticketsystem ist vordringlich, das den Barverkauf zur Ausnahme macht. Sonderspuren weiter ausbauen</p> <p>absolutes Halteverbot in Busspuren muss vom Ordnungsamt umgesetzt werden.</p> <p>Ampelfreischaltung sollte automatisch ausgelöst werden.</p> <p>Ausbau Schnellbus-System</p> <p>Auf der Holtenauer Str. sollte nur Li. 11 alle Haltestellen bedienen und die anderen Linien nur jede 2. Haltestelle anfahren.</p> <p>Wiedereinführung Einstieg-hinten z.B. nur für Handy-Ticket.</p> <p>an jeder Haltestelle Netzplan aufhängen</p> <p>Nachfolgender Verkehrsvertrag sollte auf Acht Jahre befristet werden, um ein schnelles Umsteigen auf ein schienengebundes System nicht zu erschweren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> + wird in den Entwurf aufgenommen - an dieser Stelle können nicht die Ergebnisse der Teilfortschreibung des VEP vorweg genommen werden o s. Maßnahme 4.2.2 + Maßnahme 2.2.2 wurde ergänzt o s. Maßnahme 2.2.5 o Die LSA-Bevorrechtigung wird fahrerunabhängig durch das RBL ausgelöst. o/ Die Sinnhaftigkeit von zusätzlichen Schnellbussen ergibt sich aus den potentiell erreichbaren Fahrzeitgewinnen, den objektiv zumutbaren Fahrzeiten (auch im Vgl. zum MIV) und den zur Verfügung stehenden Mitteln bzw. anderen im Zweifel vordringlicheren Maßnahmen. Eine Vordringlichkeit wird nicht bei allen Relationen gesehen. S. Maßnahme 1.1.2 - Dieses würde zu einer weiteren Belastung der Linie 11 führen; zudem sind die Fahrzeitgewinne nur marginal, da sich an der Strecke und den zu durchfahrenen LSA wenig ändert. - Es ist keine effektive Kontrolle möglich, die erzielten Mehreinnahmen durch Einsteig-Vorne helfen beim Ausbau des ÖPNV. - aus Platz- und Kostengründen ist nicht an jeder Haltestelle eine Vitrine vorhanden - Derzeit ist nicht davon auszugehen, dass in zehn Jahren ein komplett fertiges Straßenbahnnetz im Endausbaustand für Kiel realisiert ist, so dass kein Busverkehr mehr benötigt würde. 	
25	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH					
26	Tourist Information / Kiel-Marketing e.V.					
27	Landesschülervertretung der Gymnasien in S-H	04.01.2018	ohne	Verweis auf den Jungen Rat Kiel und Hinweis, dass Fahrpläne auf Schulen abgestimmt sein sollten	o	
28	Landesschülervertretung der berufsbildenden Schulen S-H					

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung	↓ Kommentar EBK ↓
29	DGB Kiel Region	07.02.2018		Unterstützt die Stellungnahmen von Ver.di und dem KVG-Betriebsrat in vollem Umfang.		siehe dort
30	DBB Beamtenbund und Tarifunion Landesbund S-H e.V.					
31	Die Gleichstellungsbeauftragte der LH Kiel					
32	Beirat für Seniorinnen und Senioren der LH Kiel	09.02.2018	ohne ohne ohne Tab. 9 ohne	Linienführung ist in manchen Randbereichen noch nicht optimal; auf einigen Strecken sind Haltestellenabstände insbes. für ältere Menschen verbesserungswürdig. Südspangenverbindung für Kieler Süden zw. Elmsenhagen/Wellsee/Meimersdorf/Kronsborg/Hassee/ggf. Mettenhof Taktung für Krümmbogen verbessern Beirat ist sicher, dass Prioritätenliste ständig aktualisiert wird Seniorenticket über den Probezeitraum hinaus erhalten, auch wenn es kein landesweites Angebot gibt.	- zu unkonkret x derzeit wird noch kein ausreichendes Potential gesehen, bei Weiterentwicklung von Neumeimersdorf zu prüfen o s. Maßnahme 1.2.10 o - hier ist ein festes Procedere mit der Politik verabredet. Diese wird nach Ende des Probezeitraums entscheiden.	
33	Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung des Landes S-H					
34	Blinden- und Sehbehindertenverein S-H e.V.					
35	Verein für körper- und mehrfach behinderte Menschen Kiel und Umgebung e.V.					
36	Gehörlosenverband Schleswig-Holstein e.V.					
37	Beirat für Menschen mit Behinderung der LH Kiel	08.02.2018	ohne ohne ohne Tab. 12, 4.1.1 ohne Anh. 23	neu anzuschaffende E-Fahrzeuge sind lt. Eu-Richtlinie ab 2018 mit Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) auszustatten. Fahrradbügel so aufstellen und konzipieren, dass sie von blinden Menschen nicht mit dem Langstock unterlaufen werden können. alle Türen verfügen über Einklemmschutz, auch die vordere barrierefreie Information und Führungssysteme für blinde und sehbehinderte Menschen an den Haltestellen, Ansage des nächsten Busses (DFI auf Knopfdruck und einen für Blinde ertastbaren QR-Code (nicht alle verfügen über ein Smartphone) Ratsversammlung möge noch einmal prüfen, ob die Haltestelle Holstenbrücke nicht doch wieder näher an die Fußgängerzone gelegt werden kann. Erhöhung der Hochborde auf 240 mm Fahrgastunterstände: Sicherung der Glasflächen für Menschen mit Sehbehinderung, Anbringen der Fahrgastinformation, Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips	- lt. EU-VO 540/2014 sind AVAS ab dem 01. Juli 2019 vorzusehen. Diese Richtlinie gilt auch für Fahrzeuge in Kiel. + Kap. 5.2 wird ergänzt o s. Tab. 2, Punkt 14.6 + - Dieser Punkt wurde entschieden, der Bau des Kleinen-Kiek-Kanals hat bereits begonnen. x Dieser Punkt ist derzeit in der Diskussion und Prüfung. Da dann ein Überstreifen des Busses nicht mehr möglich wäre, lässt sich dieses nur dort einrichten, wo wirklich immer geradlinig an die Haltestelle gefahren werden kann. Aufgrund der Problematik mit Busbuchten, falsch parkenden KFZ usw. würde dieses u.E. zu einer regelmäßigen Abnahme der Barrierefreiheit führen, da der Spalt zwischen Fahrzeug und Hochbord in der Realität größer würde. o s. Kap. 5.5, einschlägige Normen	
38	SPD - Ratsfraktion					
39	CDU - Ratsfraktion					

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf		↓ Kommentar EBK ↓
					- wird nicht aufgenommen	o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung		
40	Bündnis 90/Die Grünen - Ratsfraktion	07.02.2018	ohne	Entzerrung der Fahrpläne der Linien 22, 71/72, 101, damit nicht längere Zeiträume ohne Busangebot entstehen. Einsatz Linie 101 auch am Wochenende Engerer Takt 50/51 im Knooper Weg Wetterschutz an der Bushaltestelle Ziegelteich (sicher schwierig) Aufnahme der VKP-Busse in den Papieraushängen und der Digitalanzeige Anbindung der Musikschule im 30-Min-Takt			o Die bestmögliche Vertaktung der Linien auf den Hauptachsen (u.a. Ostring) ist in Kap. 5.6 vorgegeben. o s. Maßnahme 1.2.13 - Der bestehende 15-Min-Takt wird derzeit als ausreichend angesehen. - Forderung ist wünschenswert; eine Umsetzung ist aufgrund der Platzverhältnisse jedoch nicht gegeben. o Auch die VKP hängt Papierfahrpläne aus. Eine Anzeige der Abfahrten der VKP auf den DFI ist von Seiten der KVG und technisch möglich, jedoch nur, wenn die Daten entsprechend zugeliefert werden. o s. Maßnahme 1.2.10
41	FDP - Ratsfraktion						
42	Ratsfraktion DieLinke						
43	SSW - Ratsfraktion						
44	Ratsfrau Danker						
45	Ratsherr Gutsche						
46	Ratsherr Rahim						
47	Ratsherr von Pickardt						
48	Ortsbeirat Schilksee						
49	Ortsbeirat Pries/Friedrichsort	07.02.2018		bei Beschleunigung der Linie 501/502 kann sich der OBR mit den Planungen arrangieren			o s. Maßnahme 1.1.2
50	Ortsbeirat Holtenau						
51	Ortsbeirat Steenbek-Projensdorf						
52	Ortsbeirat Suchsdorf	13.02.2018	ohne ohne ohne ohne	barrierefreier Umbau Haltestelle Rungholtplatz noch vor 2020 barrierefreier Ausbau der übrigen Haltestellen in Suchsdorf vor 2022 möglichst kurzfristige Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof Suchsdorf Prüfung der verbesserten Erreichbarkeit der Nachbarstadtteile in den Abendstunden.			o s. Tab. 9: Der Haltestelle ist eine hohe Priorität zugeordnet, diese ist auch dem Straßenbaulastträger bekannt. o s.o. o s. Maßnahme 2.3.3; Mobilitätstationen fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich des ÖPNV-Aufgabenträgers, das Konzept zu deren Errichtung (zeitlich Abfolge) ist daher nicht Regelungsinhalt des RNVP x das tangentiale Angebot in den SVZ liegt nicht im Fokus der planerischen Maßnahmen des 5. RNVP
53	Ortsbeirat Wik						
54	Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook	14.02.2018	Tab.12, 1.1.4 Tab.12, 1.1.2 Tab.12, 1.2.6 Tab.12, 1.2.11 Tab.12, 1.2.15	Bitte um Überprüfung, ob nicht die Umleitungslinienführung über Brunswiker Str. beibehalten werden kann. Schon jetzt wäre der Halt Schlossgarten wünschenswert. Angebot sollte auch nachmittags verbessert werden. Sonntags ist ein 30-Min-Takt auf der Holtenauer Straße zu lang. der 10-Min.-Takt sollte auch sonntags gelten. ÖPNV in Neubaugebieten muss gestärkt werden. Linie 60S sollte über Westring geführt werden zur besseren Anbindung von Groß Kielstein. bessere Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Schiff			- Die Altstadt ist derzeit nicht optimal angebunden. Die Haltestellen auf den Umleitungsstrecken sind nicht geeignet, dauerhaft so viele Verkehre aufzunehmen. Der Umweg über die Brunswiker Straße in Richtung Holtenauer Straße ist sehr zeitintensiv. o Auf der Holtenauer besteht bereits heute sonntags mit den Linien 11 und 501/502 ein 15-Min-Takt. x o/- Groß Kielstein ist über die Haltestellen Christian-Kruse-Straße, Hansasträße und Goetheschule mehr als ausreichend an den ÖPNV mit einer dichten Taktung angebunden. Aufgabe der Linie 60S ist u.a. die Entlastung der Linien 61/62. o s. Maßnahme 1.3.1

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	<ul style="list-style-type: none"> + wird aufgenommen in den Entwurf - wird nicht aufgenommen o ist bereits berücksichtigt x Option Aufnahme in die Fortschreibung 	↓ Kommentar EBK ↓
55	Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm	22.02.2018	ohne	Linie 71/72 soll auch abends und bis in die Nacht fahren.	-	Die Linie fährt auf weiten Abschnitten parallel zu anderen Linien, die nachts bedient werden. D.h. alle Haltestellen der Linie (bzw. andere in zumutbarer Entfernung) sind bis in die Nacht bedient
56	Ortsbeirat Mettenhof	10.01.2018	ohne	OBR Mettenhof begrüßt den vorgelegten Entwurf einstimmig und bittet, die Mettenhof betreffenden Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen	-	auch Maßnahmen, die Mettenhof nicht betreffen, haben eine hohe (zeitliche) Priorität
57	Ortsbeirat Mitte	16.01.2018	ohne	Entwurf wird ohne Anmerkungen zur Kenntnis genommen		
58	Ortsbeirat Russee/Hammer/Demühlen					
59	Ortsbeirat Hassee/Vieburg					
60	Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee					
61	Ortsbeirat Wellsee/Kronsborg/Rönne	13.03.2018	ohne ohne ohne	Linie 8 auch am Wochenende OBR unterstützt geplantes Angebot für Wellsee, erachtet hier einen 30 Min-Takt am Wochenende für notwendig, befürwortet Maßnahme zum Nachtangebot. Linie 42 sollte mittags vermehrt Kronsborg anfahren	o o	s. Maßnahme 1.1.7 - 30-Min-Takt mit Li. 41 und 2 E-Wagen von den Schulen werden als ausreichend betrachtet.
62	Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog					
63	Ortsbeirat Gaarden					
64	Ortsbeirat Ellerbek/Wellingdorf	12.02.2018	Tab. 12 ohne ohne ohne ohne ohne ohne 5.8 ohne	1.1.6: OBR fordert Taktung im Bereich Wehdenweg aufrecht zu erhalten 1.1.12, 1.2.3, 1.2.5, 1.2.6, 1.2.15 werden befürwortet 1.2.14: OBR sieht bei einer Ausweitung des Fahrplans auf den ganzen Tag eine höhere Priorität als bei einer Verdichtung/verstetigung des Taktes; bittet um Erläuterung warum die Ausweitung des Fahrplans ein zusätzliches Schiff erfordert an allen Haltestellen der Hauptlinien sollten DFI aufgestellt werden Haltepunkt "Wehdenweg" an der Bahnlinie nach Schönberg OBR schließt sich den Forderungen des Jungen Rates zu Nachtbussen an. Linie 11: HVZ 7,5-Min-Takt Linien 22/71 und 101 besser abstimmen Umsteigeanlage Sophienhof besser erreichbar machen, besserer Wetterschutz Sonderspuren vorrangig für den ÖPNV, Freischalten für Sonder-Lichtzeichen muss möglich gemacht werden; Zuparken der Busspuren ahnden Umstellung der Fahrzeuge wird begrüßt Kapazitäten in der Schülerbeförderung in den Linien der VKP nicht ausreichend; Schüler müssen stehen. Es werden größere Fahrzeuge gewünscht.	+ o - - x o o o o +/ o o -	wird ergänzt Die Ausweitung des Fahrplans führt zu einem schnelleren Anwachsen der Betriebsstunden des Schiffes. Die SCHWENTINE wurde seinerzeit für eine bestimmte Anzahl an Betriebsstunden konzipiert. Wird dieses durch zusätzliche Einsatzstunden überschritten, steigt der Wartungsbedarf und die Lebensdauer des Schiffes verkürzt sich. hier sind Kosten und Nutzen abzuwägen; mittlerweile beziehen viele Kunden Informationen (auch zur Echtzeit) aus den mobilen elektronischen Medien. Dieses müsste zunächst geprüft und dann an das Land/NAH.SH als Aufgabenträger für den SPNV gerichtet werden. s. Maßnahmen 1.1.11 und 1.1.12 s. Maßnahme 1.2.6 s. Kap. 5.6 s. Maßnahme 2.1.7 Kap. 5.2 und Maßnahme 2.2.2 ergänz; siehe Maßnahme 2.2.5 Im Stadtverkehr ist in der HVZ eine stehende Beförderung nicht auszuschließen, wenn hier auf höhere Reiseweiten in die Region abgezielt wird, wäre die Bitte an die VKP bzw. den Kreis Plön zu adressieren. Sie kann hier im RNVP für Kiel nicht abgebildet werden.
65	Ortsbeirat Neumühlen/Dietrichsdorf/Oppendorf					
66	Junger Rat Kiel	08.02.2018	ohne ohne ohne	kostenfreies WLAN im ÖPNV Einführung eines signifikant ermäßigten Jugendtickets Optimierung des Nachtbusnetzes in Kiel-Ost	o - o	s. Punkt 14.27 der Tabelle 2 - siehe Ausführungen in Kap. 5.3.2: Ein solches Ticket wird als landesweites Angebot begrüßt. Eine Kieler Lösung wird nicht für zielführend gehalten. s. Maßnahme 1.1.11 und 1.1.12
	aktuelle Ergänzungen		3.8.1, 4.3	Prüfaufträge und Beschlüsse zum "kostenlosen ÖPNV" und vergünstigten Tickets in den Text aufgenommen		
	aktuelle Ergänzungen		3.8.1/ 5.8/ Tab. 2	Die Beschlüsse zur Einführung der E-Mobilität in den Linienbussen des ÖPNV der Landeshauptstadt Kiel sind mittlerweile gefasst. Der Text in Kap. 3.8.1, 5.8 und Ziffer 14.19 der Tabelle 2 wurde daran angeglichen.		

Tab. 14: Stellungnahmen zum Entwurf 5. RNVP für die LH Kiel