

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 ↓
1	Autokraft GmbH	30.08.2022	8 6.5.1 und 7.3.2 5.3 ohne	Der Ausbau von Haltestellen und der Ausbau des Angebots können Auswirkungen auf das Angebot der Autokraft haben. Es wäre schön, wenn die Vorgaben der Verkehrsangebote vereinheitlicht würden. Die Autokraft begrüßt den Umbau des ZOB. Dieser stößt an seine Grenzen. Es wäre schön, wenn gemeinsame Lösungen bzgl. der zu niedrigen Kapazität des ZOB gefunden werden. Die Autokraft befürwortet den Einsatz eines einheitlichen Tarifsystems. Möglichkeiten zur Einsparung bei Vertrieb und Information werden v.a. durch aufeinander abgestimmte Verkehrsangebote von Stadt- und Regionalverkehr erreicht. Grundsätzlich wird die Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Kiel befürwortet. Es wäre aber eine Harmonisierung des Angebots aller Bündel notwendig, um möglichst viele Synergien nutzen zu können,	o/ + + o o	Die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern fand und findet statt (s. z.B. Kap. 4.2 und 5.6). zur Verdeutlichung, dass dieses auch weiterhin stattfinden soll, wird ein Passus in Kap. 8.1 ergänzt. Ist im Kapitel 8 (Maßnahme 2.3.1) enthalten. Anmerkung wird daher als Zustimmung/Unterstützung gewertet. Das Angebot wurde bei Neukonzeption des Regionalverkehrs im Rahmen des Möglichen abgestimmt. Die Aufgabenträger werden weiter daran arbeiten (s.o.). s.o.
2	DB Regio Schleswig-Holstein	08.09.2022	ohne	Für die Strecken, Relationen, wo wir ab 2023 bzw. 2024 weiterfahren, können wir keine Anmerkungen zum aktuellen Regionalen Nahverkehrsplan abgeben.	-	
3	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH	22.08.2022	1 und 5.4. 5.5 6.5.2 und 7.3.2 Karten 10, 12	Besser herausarbeiten, dass das Bündel Kiel nicht neu zu bilden ist, sondern seit der Teilfortschreibung des 4. RNVP besteht und weiter bestehen soll. Darüber hinaus wird die Notwendigkeit der jetzigen Konstellation wie im Entwurf beschrieben von der KVG geteilt und herausgestellt. Die Herausarbeitung der Ziele bzgl. Bordsteinhöhen wird begrüßt und mitgetragen. Die Ausführungen zur Busbeschleunigung und zu den infrastrukturellen Maßnahmen 2.2.x in Anl. T3 werden begrüßt. Karte 12 könnte den Eindruck erwecken, dass die ÖPNV-Bevorrechtigung an den beeinflussbaren LSA optimal läuft. Das ist aus Sicht der KVG nicht der Fall. Dieser Missstand bzw. Ungenauigkeit der Karte sollte genauer herausgearbeitet werden. inhaltliche Anmerkungen zu fehlenden bzw. nicht eindeutigen Eintragungen	+ o o +	Formulierungen wurden angepasst Die Texte in den Kapiteln 5.1 und 6.5 weisen deutlich auf diesen Mangel hin. wurden korrigiert
4	Verkehrsbetriebe Kreis Plön					
5	Schlepp- und Fährges. Kiel mbH					
6	Vineta Busbetriebsges. mbH & Co. KG					
7	SHO / VDV Nord					
8	NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	05.09.2022	5.3, 5.3.1, 6.6 5.3.2, 6.6 Anl. T3	redaktionelle Hinweise zu Begriffen/Bitte um Präzisierung Zielgruppenspezifische Angebote sind Komplexitätstreiber und stehen im Widerspruch zur Einfachheit des Tarifs. Diese Vorfestlegung sollte entfallen. Bitte bei den Maßnamen zu Ziffer 5 (Tarif) auch die NSH zuständigkeitshalber benennen.	+ - +	 Zielgruppenspezifische Angebote sind ausdrücklich von der Kieler Politik und den Interessengruppen gewünscht. Insofern muss dieser Widerspruch aufgelöst werden. wird ergänzt
9	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus d. L. SH - VII 45					
10	NAH.SH	12.09.2022	3.5	Formulierungsvorschlag: Das Land will <u>gemeinsam mit den Kreisen, Städten und Verkehrsunternehmen</u> den Tarif weiterentwickeln.	+	Formulierung wird angepasst.

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 + In Kapitel 6.5.2 ergänzt.	↓ Kommentar EBK ↓
			5.2	Schnelles ÖPNV System, LSA Beeinflussung: Im Hinblick auf die Bustreffen am Hbf in der SVZ sind die LSA so zu optimieren, dass die zeitgleich abfahrenden Busse innerhalb einer LSA Phase passieren können, um Verspätungen bereits kurz nach Abfahrt entgegenzuwirken. Festzeitsteuerungen sind zugunsten intelligenter Systeme, die auch Verspätungsabhängig agieren weiterzuentwickeln, eine Verknüpfung mit dem lokalen ITCS System ist anzustreben.	+ In Kapitel 6.5.2 ergänzt.	
			5.3.2	Nach dem 9-Euro-Ticket hat sich der Trend zur Vereinfachung der Tariflandschaft nochmals verstärkt. Einfach heißt, dass die Fahrkarte breit gültig ist und die Kundin sich so gut wie keine Regeln merken muss außer „was kostet es, und nicht in den ICE und die 1. Klasse einsteigen“. Überdies ist in der aktuell und vsl. langfristig angespannten Lage von Klimawandel und hoher Inflation das Ziel der Ergiebigkeit zwar noch aus Sicht der Betreiber des ÖPNV nachvollziehbar, der Öffentlichkeit jedoch nur schwer vermittelbar.	o Grundsätzlich wird die Anmerkung geteilt. Allerdings kann der Ersatz der Einnahmeausfälle dann nicht dem Aufgabenträger überlassen werden, der "sein" Tarifangebot einfach und ohne Blick auf die Tarifergiebigkeit gestalten möchte.	
			5.6	Es ist zu prüfen, ob 20-Minuten-Takte auf die im SPNV übliche 15/30/60 Taktfamilie umgestellt werden können. Dies sorgt für einheitliche Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus. Der 10-Min-Takt ist aufgrund der Taktfolge unschädlich.	- Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten ist eine Umstellung auf 10- bzw. 20-Minuten-Takte das Ziel. Dieses Ziel folgt auch den Erkenntnissen aus der Trassenstudie zum HÖV-System für Kiel. Der Sprung zurück auf 15- bzw. 30-Minuten-Takte erscheint nicht attraktiv genug und wird der erhöhten Nachfrage auch nicht gerecht werden.	
			6.5.1	Die Fahrgastunterstände im Eigentum der Stadt Kiel sind designtechnisch nicht mehr auf dem aktuellsten Stand. Es wäre wünschenswert, wenn auf ein aktuelleres Modell gewechselt werden würde.	- Wird nicht aufgenommen (da das Modell hier nicht festgeschrieben ist). Das alte Modell wird seit Jahren nicht mehr neu beschafft, aber aus Kostengründen weiter verwendet.	
			6.5.2	Grundsätzlich sind bei den Abwägungen auch die Haltestellenstandorte zu betrachten. Sofern eine LSA Beeinflussung nicht optimal geschaltet werden kann ist ggf. ein Verlegen der Halteposition eine Option. In Zeiten immer leistungsfähigerer Verkehrsrechner sind Festzeitsteuerungen zunehmend antiquiert. Gerade im Hinblick auf im ITF System häufig vorkommenden pulkartigen Abfahrten mehrerer Busse sind kurzzeitig längere ÖPNV-Phasen oder zusätzliche Zwischenphasen ein wichtiger Beitrag für einen zuverlässigen ÖPNV. Andernfalls holen sich die Busse bereits bei Abfahrt eine unnötige Verspätung, wenn es mehrere Phasenumläufe braucht, bis alle Busse die Kreuzung passiert haben.	o Der Haltestellenstandort wird in Kap. 6.5.2 thematisiert. Ein Absatz zu verspätungsabhängigen Steuerungen wurde bereits ergänzt (s.o).	
			6.8.1	Unserer Kenntnis nach ist der Einstieg bei 18cm hohem Bord und aktiviertem Kneeling nicht stufenlos.	- Es muss eine Lösung gefunden werden, die einer Barrierefreiheit möglichst nahe kommt und trotzdem einen geregelten Betriebsablauf mit allen eingesetzten Busmodellen und bei möglichst allen Verkehrsverhältnissen zulässt. Alle andere hilft nicht wirklich.	
			7.3.4	Formulierungsvorschlag: Ein Check-In-Be-Out-System ist im Rahmen des SH-Tarifs von der NAH.SH leider noch nicht umgesetzt worden. Das Vergabeverfahren startete in 2021, die Umsetzung ist für 2024 geplant.	+ Wird angepasst.	
			8.1	Kieler Norden: Ein Kleinbusbetrieb nur zwischen Strande und Schilksee erscheint uns durch die Kürze der zu überbrückenden Distanz im Vergleich zur heutigen Direktverbindung als wenig attraktiv. Zusammen mit dem Aufgabenträger RD-ECK ist zu prüfen, welche zusätzliche Optionen mit Regionalbuslinien bestehen.	o Verkehrlich sehen wir das ähnlich. Die angeratene Prüfung ist aber bereits erfolgt. Evtl. ergeben sich zukünftig neue Möglichkeiten.	
			8.1	Kieler Norden: Im Sinne eines attraktiven Angebotes, dass konkurrenzfähig zu Fahrzeiten des MIV ist, sprechen wir uns für eine Verlegung der 30S auf die B76 aus.	- Verkehrlich sehen wir das ähnlich; der Ortsbeirat Schilksee hat sich jedoch klar für die Feldstraße ausgesprochen.	

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 ↓
			8.1	Tangenten: Die derzeitigen Haltestellen am Citti-Park sind schon für das bestehende Angebot unzureichend dimensioniert und können nicht immer barrierefrei angefahren werden. Zudem ist die Lage weitab des Eingangs nicht sehr attraktiv. Im Rahmen der Infrastrukturanpassung ist zu prüfen, ob die Haltestelle näher an den Bahnhofpunkt und einem Eingang zum Cittipark gelegt werden kann. Bezüglich der Linienführung der Linie 6 ist zu prüfen, ob eine Durchfahrt durch die Parkpalette am Bahnhofpunkt realisiert werden kann, welche bereits für LKW Durchfahrten ausgelegt ist.	x
			8.1	Tangenten: Im Sinne einer Stärkung der Bus-Bahn-Verknüpfung auch im Hinblick auf die im LNVP angestrebte Realisierung der S-Bahn Kiel mit Taktverdichtungen sprechen wir uns für eine Realisierung der Ladestation am Bahnhof Meldorf statt im Gewerbegebiet Rotenhof aus.	x
11	Kreis Rendsburg Eckernförde				
12	Kreisverwaltung Plön	09.09.2022	5.1.1	Die Festlegung von Qualitätsstandards unterliegt jeweils den vertraglichen Regelungen zwischen den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fall der VKP folglich den Vereinbarungen zwischen VKP und dem Kreis Plön. Insofern wird dieses Kapitel als Wunsch der Landeshauptstadt zur Kenntnis genommen, für die VKP gelten jedoch die mit dem zuständigen Aufgabenträger Kreis Plön vereinbarten Kriterien.	o
			T3: 1.8	Dieser Maßnahmenvorschlag liegt nicht in der Umsetzungskompetenz der Landeshauptstadt Kiel sondern des zuständigen Aufgabenträgers Kreis Plön. Im Falle einer Umsetzung entstehen der LHK Kosten im Rahmen der Vereinbarung zum Ausgleich exterritorialer Leistungen.	+
13	Bürger- und Ordnungsamt der Landeshauptstadt Kiel	03.08.2022	5.6	Zum Thema Begrenzung gebündelte Bedarfsverkehre und in diesem Zusammenhang Barrierefreiheit findet derzeit noch eine Meinungsbildung bei den Genehmigungsbehörden im Land statt, einstweilen werden die Aussagen mitgetragen.	o
14	Tiefbauamt als Straßenbaulastträger				
15	Stadtplanungsamt	09.09.2022	ohne	Grundsätzlich regt das Stadtplanungsamt an, die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträger*innen im RNVP stärker herauszuarbeiten und auch in den vorgesehenen Planungen, insbes. im Maßnahmenkonzept, erkennbar zu berücksichtigen. Ziele sollten sein, einerseits die Überschneidungen und Wechselwirkungen zwischen Busangeboten von LHK und den Nachbarkreisen und andererseits die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern stärker in den Blick zu nehmen.	o
			5.6; Karte 4	Bezüglich der Orientierung der Taktzeiten an Gebieten unterschiedlicher Siedlungsdichte in Kapitel 5.6 regt das Stadtplanungsamt an, insbesondere den Bereich Projensdorf aufgrund des hohen Anteils an verdichtetem Wohnungsbau (hier Geschosswohnungsbau) in die Kategorie „Gebiete mit hoher Nutzungsdichte“ aufzunehmen und in der Folge die beabsichtigten Taktzeiten hier perspektivisch zu erhöhen. Das wäre im Einklang mit der aktuellen Prüfung des Steenbeker Wegs als Teil des HÖV-Netzes. Ebenfalls, aber nachrangig, stellt sich diese Frage für den westlichen Teil Holtenaus sowie noch etwas weiter abgestuft für den nordöstlichen Teil Neu-Meimersdorfs. Auch hier befinden sich, wie auch in Karte 5 sehr anschaulich dargestellt, höhere Bevölkerungsdichten.	+/ o
16	Stabsstelle Mobilität (OB.M)				

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
17	IHK zu Kiel	13.09.2022	ohne	<p>6. RNVP zeigt große Anzahl zu begrüßender Neuerungen. Insbes. die Unternehmerschaft braucht im Rahmen der Mobilitätswende eine verbesserte Anbindung. Beispielsweise sollte das Gewerbegebiet Wellsee in Taktfrequenz und Anschlussqualität erschlossen werden.</p> <p>Auszubildende sollten mit einem dem Semesterticket vergleichbaren Angebot als ÖPNV-Nutzer gehalten werden.</p> <p>Wünschenswert wäre ein Ausweitung des Jobtickets auf Betriebe mit weniger als fünf Beschäftigten.</p> <p>Es ist eine starke Ost-West-Achse zu schaffen, damit Einrichtungen auf dem Ostufer nicht abgehängt werden.</p> <p>Gerade in Bezug auf die Anbindung der Fachhochschule besteht hier noch Handlungsbedarf, da nicht alle Lehrveranstaltungen aufgrund mangelnder ÖPNV-Taktungen zur gleichen Zeit beginnen können. Die Fahrten des ÖPNV sind punktuell überlastet.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird die Verlängerung der Linien 2 und 302 sowie die Erweiterung der Betriebszeiten der Linie F2 begrüßt.</p> <p>Die Beschleunigung des ÖPNV im Vergleich zum MIV und somit die Steigerung der Attraktivität aufgrund vergleichbarer Fahrzeiten ist von großer Bedeutung. Die Planung zur Ausweitung beeinflussbarer Lichtsignalanlagen und das Beibehalten bzw. die Einrichtung neuer Busspuren wird sehr begrüßt.</p> <p>Intermodale Angebote müssen intuitiv nutzbar sein und aktiv bekannt gemacht werden.</p> <p>Bei Erweiterung von Wohn- und Gewerbegebieten muss eine hochwertige Anbindung mit einem modernen ÖPNV-System vorgesehen werden</p> <p>Neue Fahrzeuge werden positiv gesehen. Es sollte geprüft werden, ob größere Fahrzeuge oder kürzere Taktfolgen geeigneter sind, um mehr Fahrgäste zu transportieren.</p> <p>Die Internetpräsenz des Kieler ÖPNV ist eine Schwachstelle. Die Informationen und Angebote sind aufgrund der verschiedenen Zuständigkeiten zersplittert.</p> <p>Das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, welche Wirkung einfach verständliche und nutzerfreundliche Angebote entfalten können. Kiel sollte sich für eine Fortführung eines niedrighschwelligigen Angebots einsetzen.</p> <p>Es sollte der Fokus gemeinsam mit den Kreisen auf leistungsfähige und beschleunigte Verbindungen gelegt werden und besonders im Umfeld der größeren Städte der umliegenden Kreise attraktive Angebote geschaffen werden. Hier kann eine Zusammenarbeit in der KielRegion einen großen Entwicklungsschritt bedeuten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> o Das Gewerbegebiet Wellsee wird von mehreren Linien in dichtem Takt aus verschiedenen Richtungen direkt angefahren. Hier besteht nur in Randzeiten Handlungsbedarf, der ist in den Maßnahmen abgebildet. o In Kiel gibt es rabattierte Karten für Schüler und Auszubildende (Preisstufe 2ki). Im Anschluss sind auch die Arbeitgeber gefordert, die dann ein attraktives Jobticket anbieten sollten. Das Semesterticket basiert auf dem Solidarmodell. Dieses lässt sich nicht auf die Auszubildendenlandschaft übertragen. - Dieses ist in erster Linie eine tarifliche Frage. Hier sollten möglichst landesweit abgestimmte Regeln gelten. Kann in den TEP eingebracht werden. o Mit der Linie 11 besteht bereits heute eine starke Achse (die stärkste in Kiel). Im Maßnahmenteil ist eine weitere Ost-West-Achse vorgesehen. o Das Angebot zur FH ist zu Lande und auf dem Wasser in der Laufzeit des 5. RNVP so ausgebaut worden (Li. 60S, Verdichtung Linien 11 und F2), dass seither keine Überfüllungen verzeichnet wurden. Wie und ob das Angebot ausreicht, kann erst beurteilt werden, wenn alle Corona-bedingten Effekte wegfallen. Es kann nicht das Ziel sein, dass alle Studierenden und Personale morgens zu einer Minute auf dem Campus erscheinen müssen! Diese Anforderung für Tausende Nutzer gleichzeitig ist mit keinem Verkehrsmittel (auch nicht mit dem MIV oder Fahrrad) zu erfüllen. Eine intelligente Steuerung des Vorlesungsbetriebes hilft im Übrigen auch, die Kapazitäten der Hochschulen (Mensa) gleichmäßiger auszulasten. o o o o Diese Überlegungen werden u.a. in den Planungen zum HÖV-System geprüft. Aus den Ergebnissen wird sich die Ausrichtung des zukünftigen Buskonzeptes ergeben. - Informationen und Angebote aus einem Guss und in der heutigen Detailliertheit der einzelnen Anbieter kann es in einem komplexen System kaum geben. Es muss gelingen, dieses durch geschickte Nutzerführung wettzumachen oder die Komplexität abzubauen (was in der Regel zusätzliche Mittel erfordern würde). Hieran wird laufend gearbeitet. o Dieses wird im Tarifentwicklungsplan des Landes abgedeckt, falls es zu keiner bundesweiten Nachfolgelösung kommt. o Verbindungen zwischen den größeren Städten des Umlandes mit Kiel werden v.a. durch den SPNV oder abgestimmte regionale Buslinien hergestellt. Im Umfeld der größeren Städte des Umlands sind die beiden Kreise als Aufgabenträger zuständig. Eine Zusammenarbeit im Rahmen der KielRegion und direkt zwischen den Aufgabenträgern findet bereits seit Jahren statt. 	
18	Ver.di - Bezirksverwaltung Nord -					

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
19	Verkehrsclub Deutschland e.V. LV Nord - Ortgruppe Kiel	09.09.2022	6.2.4	Mit Blick auf die politischen Ziele zur Verkehrswende erscheint die Betrachtung der Fahrzeiten mit Verweis auf die Vorgaben des VDV nicht hinreichend. Es sind die Reisezeiten in Konkurrenz zu denen im MIV zu betrachten.	x	Dieses wird derzeit als nicht zielführend angesehen, da im jetzigen Netz bis auf wenige Ausnahmen ein gemeinsamer Straßenraum mit dem MIV genutzt wird. Durch Fahrgastwechsel kann der ÖPNV nur langsamer als der MIV sein. Zudem wäre zu klären, ob und wie Zeiten für die Parkplatzsuche (Verlassen des Parkhauses usw.) einzuberechnen sind.
			6.2.5	Die Einrichtung von Umsteigemöglichkeiten an den Bahnhöfen wird befürwortet. Auch bei der Linie F2 wird ein Bedienkonzept befürwortet, das sinnvolle Anschlüsse - auch zur Bahn - herstellt. Die Aufstellung von Fahrradbügeln wird begrüßt.	o	Die Beschreibung der Maßnahmen zur F1 wird in diesem Punkt geschärft.
			6.3	Der barrierefreie Umbau der Anleger und die Modernisierung der Flotte wird begrüßt. Bei zukünftigen Anschaffungen sollte der Blick auf RoRo-Fähren gerichtet werden.	-	Dieses Thema wurde bei der Konzeption der neuen Schiffe geprüft. Dafür müssten alle Anlegestellen umgebaut werden, was aufgrund des zeitlichen und finanziellen Rahmens leider verworfen werden musste.
			6.5.2	Eine separierte Führung des Radverkehrs zu MIV und ÖPNV wird - wo es möglich ist - befürwortet. Straßenbegleitende Parkplätze sollten in Busspuren umgewandelt werden. Ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparker (auch durch Abschleppen) wird angeregt.	o	Dieses deckt sich mit unseren Ansätzen.
			8.1	Es wird ein kultureller Aufbruch vermisst; konkrete Ansätze zu flexiblen Bedienformen und On-Demand-Verkehren fehlen; das Potenzial multimodaler Verkehre wird kaum aufgegriffen; Eine Verknüpfung mit den E-Scootern wird nicht angesprochen; Es sollte sich um eine Tarifintegration der Sprottenflotte bemüht werden.	+	Flexible Bedienformen sind z.B. im Kieler Norden als Alternative angedacht; in Kap. 6.2.3 werden weitere Gebiete ergänzt. Grundsätzlich wurde der Schwerpunkt auf den Ausbau des herkömmlichen ÖPNV gesetzt. Hier wird aus Sicht des Aufgabenträgers nach wie vor deutlich mehr Potenzial gesehen als in multimodalen Verknüpfungen.
			8.1	Die ausschließlich nachrichtliche Erwähnung weiterer tangentialer Verbindungen mit Verweis auf den 7. RNVP wird bedauert.	o	In den Maßnahmen zum Kieler Süden sind diverse Ausweitungen tangentialer Verbindungen enthalten!
			8.1	Die dargestellten Maßnahmen zur Taktverdichtung und Erhöhung der Bedienqualität werden begrüßt. Der geplante Linienasttausch der 11 und 14/15 führt jedoch zu einer Bruch der Anbindung der FH zur Holtener Straße mit der Linie 11. Eine Abwägung der Vor- und Nachteile beider Varianten sollte sorgfältig vollzogen werden.	o	Die Linie 60S bleibt bestehen. Eine Alternativvariante wurde hier nicht aufgezeigt. Eine sorgfältige Prüfung wird erfolgen.
			8.2	Eine Priorisierung wird für sinnvoll gehalten, doch die Kriterien können nur unzureichend sein. Eine konsequente Umsetzung des Ausbauprogramms wird befürwortet. Entsprechende Fördermittel müssen von Bund und Land bereit gestellt werden. Die Rückstellung einzelner Haltestellen kann nicht nachvollzogen werden, da bis 2026 alles umgebaut sein muss.	o	Der Aufgabenträger hat frühzeitig darauf hingewiesen, dass ohne eine bessere finanzielle Ausstattung nicht ernsthaft davon ausgegangen werden kann, dass der ÖPNV bis 2026 barrierefrei ist.
			8.2	Da die Haltestellen in Kiel Defizite aufweisen, werden folgende Punkte angeregt: Umgebungspläne, Wegweisungen zu Zielen in der Umgebung, Informationen über weitere Mobilitätsangebote in der Umgebung, Wegweisungen zu den Haltestellen; Ausstattung aller städtischen Einrichtungen und Unternehmen mit städt. Beteiligung mit ausreichend großen Informationstafeln zu Abfahrtszeiten, Linien und Übersichtskarte zur nächstgelegenen Haltestelle.	-	Teilweise (und soweit ohne weiteres) umsetzbar sind diese Sachen bereits vorhanden. Eine Wegweisung zu den Haltestellen wäre überaus aufwändig und mit sehr viel Abstimmungsaufwand verbunden. Es ist fraglich, inwiefern diese statischen Angebote in Zeiten von interaktivem Liniennetzplan, google maps und ÖPNV-Apps wirklich noch den hohen konzeptionellen und pflegerischen Aufwand rechtfertigen.
			T3, 2.1.8	Die Begrünung von Haltestellendächern wird begrüßt.	o	
			T3, 6.	Es bleibt offen, welche Zielgruppe angesprochen werden soll. Die Kommunikation von MIV-Nutzenden sollte stärker verfolgt werden.	o	Die Ansprache ist je nach Art der Stoßrichtung verschieden.
			T3, 5.3.4	Die Einführung eines Sozialtickets ist eine bedauerliche Fehlstelle; Bemühungen werden begrüßt.	o	
			T3, 4.1	Die Einführung weiterer DFI - insbes. an der Kanalfähre - wird begrüßt.	o	
T3, 4.2.1,2	Die Einrichtung von Fahrscheinautomaten und die Einführung eines Check in-Be out-Systems werden begrüßt.	o				

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
20	PRO BAHN - Landesverband SH/HH	09.09.2022	7.3.5	Sofern bei dem geplanten Check-In Be-Out auf eine Smartphone basierte Lösung gesetzt werden soll, wird eine ergänzende Prepaid-Karte angeregt.		o Es wird eine "analoge" Alternative geben, diese sollte dann für möglichst viele Nutzer*innen in Frage kommen.
			7.3.5	Mit Blick auf das erfolgreiche 9-Euro-Ticket wird empfohlen, ein attraktives tarifliches Angebot für den Freizeitverkehr anzubieten.		o Dieses wird im Tarifentwicklungsplan des Landes abgedeckt, falls es zu keiner bundesweiten Nachfolgelösung kommt.
			7.3.6	Angebot und Netz sind deutlich besser, als in der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Verbesserungen sind nicht ausreichend bekannt. Es wird eine stärkere Eigenwerbung auf Bussen und Schiffen zu den bisherigen und zukünftigen Verbesserungen im Angebot empfohlen.		+ Maßnahme 6.1 in Anl. T3 wird konkretisiert.
			8.	Es wird äußerst positiv bewertet, dass der Entwurf des 6. und die Vorschau auf den 7. RNVP eine klare Perspektive entwickelt haben, wie das Angebot bis zur Einführung einer Stadtbahn weiter verbessert werden kann. Positiv fällt auf, dass das Liniennetz mit klarerem Takt- und Linienstruktur transparenter gestaltet werden soll. Negativ fällt auf, dass überwiegend ein 10/20-Minuten-Takt-Raster favorisiert wird, das nicht so gut zum SPNV Takt von 30-Minuten passt.		- Ein 15/30-Minuten-Taktraster wird in der Perspektive des 6.RNVP als nicht mehr ausreichend attraktiv für den Stadtverkehr eingeschätzt. Der Sprung auf den 10-Minuten-Takt ist von der Fahrgastfreundlichkeit (kaum noch Wartezeiten und Beachtung des Fahrplans nötig) entscheidend. Auch in der längeren Perspektive wird es im HÖV-Netz einen dichteren Takt als 15-Minuten geben müssen, um die Ziele zu erreichen und der Nachfrage begegnen zu können.
			8.1	Ost-West-Achse: Die Aufgabe der Direktverbindung Suchsdorf-Dreiecksplatz wird als verkehrlich nicht sinnvoll gesehen. Die Herstellung der Direktverbindung Kronshagen-Dreiecksplatz wird als verkehrlich sinnvoll angesehen. Eine Untersuchung der erreichbaren Nachfrage auf dem Abschnitt über Exerzierplatz wird angeregt.		o Dieses ist bereits in den Planungen zum Ohne- bzw. Mitfall des HOV erfolgt, dort wird die schnelle Anbindung Suchsdorfs auf dieser Achse ebenfalls verfolgt. Bei klareren Netz und Takten müssen systembedingt einzelne Direktverbindungen wegfallen. Suchsdorf wäre zudem über die Linie 61 weiter direkt an den Bereich Dreiecksplatz angebunden.
			8.1	Ost-West-Achse: Es wird empfohlen, zu prüfen, wie sich die Aufgabe der Verbindung Hummelwiese - B76 - Ostring auswirkt und ob alternativ von Linie 21 eine neue Haltestelle Ballastberg und Seefischmarkt, Anleger angefahren werden kann.	o/	Dass die Aufgabe der angesprochenen Relation noch zu prüfen ist, ist bereits im Entwurf enthalten. Eine Bedienung des Seefischmarkts ist derzeit nicht vorgesehen, kann aber im Rahmen der Fortschreibung zum 7. RNVP geprüft werden.
			8.1	Holtenuer Straße: Es wird empfohlen, die 11 unverändert zu lassen und das Angebot auch in den NVZ auf einen 7,5-Minuten-Takt zu verdichten. Die Verdichtung des Abschnitts Mettenhof - Hbf sollte trotzdem erfolgen, weil sie verkehrlich sinnvoll ist.		- Zusätzliches Angebot ist fast immer wünschenswert. Leider werden hierzu absehbar die Mittel fehlen, so dass nicht überall und zu allen Zeiten verdichtet werden kann.
			8.1	Kieler Norden: Es wird empfohlen, wie sich die Aufgabe des Abschnitts Olympiazentrum - Strande auf die Nachfrage auswirkt und ob alternativ eine Verlängerung der Linien 13 und 30S in den Norden der geinde Strande machbar und sinnvoll ist.		o Die umfänglichen Untersuchungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im Norden sind abgeschlossen. Derzeit wird die Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur im Detail geplant.
			8.1	Kieler Norden: Es wird empfohlen, die Wege der Linien 12 und 90S zu vereinheitlichen.		- Dieses dürfte zu Überbedienungen in engen Straßenräumen führen.
21	Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V. (LNV)					
22	NABU - Gruppe Kiel					
23	BUND - Kreisgruppe Kiel					
24	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH					
25	Tourist Information / Kiel-Marketing e.V.					
26	Junger Rat (Kinder- und Jugendbeirat)					
27	Landesschülervertretung der Gymnasien in S-H					
28	Landesschülervertretung der Gemeinschaftsschulen Schleswig-Holstein					
29	Landesschülervertretung BS SH					
30	DGB Kiel Region					
31	DBB Beamtenbund und Tarifunion Landesbund S-H e.V.					

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
32	Die Gleichstellungsbeauftragte der LH Kiel					
33	Beirat für Seniorinnen und Senioren der LH Kiel	22.08.2022	4.1	Der neuerliche Verkehrsvertrag mit der KVG wird ausdrücklich begrüßt.	o	
			4.3	Das Einnahmenaufteilungsverfahren im SH-Tarif sollte sich zugunsten der kreisfreien Städte dahingehend verändern lassen, dass auf Sonderausgleichszahlungen für tarifliche Sonderregelungen verzichtet wird.	o	Der RNVP fordert in Kap. 5.3.2 bereits zielgruppenspezifische landesweite Angebote.
			5.2	Der angestrebte HÖV sollte stärker betont werden, bis dahin sind die in 5.2 angesprochenen Punkte von großer Bedeutung.	o	Die Zielvorgabe und der Planungsstand sind in 3.7 ausführlich beschrieben, das Maßnahmenkonzept ist auf den aktuellen Planungsstand abgestimmt.
			5.3.1	Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket sollten schnellstens dazu führen, ein einfacheres übergreifendes Ticketsystem einzuführen.	+	In 5.3.2 ergänzt.
			5.4 und 5.7	Trotz der Notwendigkeit zur Linienbündelung und Zentrierung am Knotenpunkt sollten Querverbindungen (z.B. Meimersdorf und Wellsee) unter Umgehung des Hbf stärker vorgesehen werden.	o	Ist im Maßnahmenpaket Kieler Süden enthalten und für den 7. RNVP weiter vorgesehen; Linie 9 wird noch im 5. RNVP gestärkt. Eine leistungsfähige Straßenverbindung von Meimersdorf nach Westen fehlt leider.
			5.5 und 8.2	Barrierefreiheit ist wichtig! Es ist auch nachvollziehbar, dass priorisiert werden muss. Ein Ausbau darf jedoch nicht an fehlenden Mitteln scheitern!	o	Der Aufgabenträger hat frühzeitig darauf hingewiesen, dass ohne eine bessere finanzielle Ausstattung nicht ernsthaft davon ausgegangen werden kann, dass der ÖPNV bis 2026 barrierefrei ist.
			5.6 und 8.1	Der SBR stellt fest, dass Busse entweder überfüllt oder teilweise fast leer fahren und stellt sich die Frage, ob nicht doch mehr Ortsbusse z.B. in Holtenau oder im Kieler Süden eingesetzt werden sollen.	o	Die "richtige" Gefäßgröße ergibt sich aus der höchsten Nachfrage. Das Angebot wird so konzipiert, dass möglichst wenig "heiße Luft" transportiert werden muss. Allerdings sind die Erfahrungen mit gebrochenen Ortsbusverkehren durchweg negativ: Das stauanfällige Liniennetz (kaum eigene Infrastruktur) macht es schwer, Anschlüsse zu halten. Zudem ist eine kurze Verlängerung einer bestehenden Linie i.d.R. günstiger als eine zusätzliche Linie mit Kleinbussen, da diese zusätzliche Busse und zusätzliches Personal erfordert.
			6.2.3	In Außenbereichen sollte überlegt werden, ob Ein- und Ausstiege zwischen den Haltestellen geschaffen werden können.	-	Grundsätzlich sind die Haltestellenabstände auch im Außenbereich nicht zu groß. Abgesehen von versicherungsrechtlichen Fragen stellt sich uns auch die Frage nach der korrekten Abgrenzung (wo ist Außenbereich?) und ganz grundsätzlich nach der Barrierefreiheit einer solchen Lösung.
			6.5.1	Wartehäuschen sind derzeit nicht einladend. Es sollte eine kundenfreundlichere Situation geschaffen werden.	-	Die Fahrgastunterstände werden regelmäßig gereinigt und gewartet. Bei Vandalismus bzw. grober Verunreinigung entsprechend sofort bzw. häufiger. Die Situation ist daher nicht schlechter als im öffentlichen Raum insgesamt.
			6.8.2	Zumindest im Sommerhalbjahr sollte eine bessere Taktung auf den Linien F1 und F2 angestrebt werden.	o	siehe Maßnahmen 1.2.3-6
			ohne	Plädoyer für eine Verkehrs- und Mobilitätswende trotz Mangel an Fahrpersonal und Ressourcen und für mehr Try-And-Error.	o	Der Entwurf enthält diverse Ansätze für das Beschreiten neuer Wege in Richtung ambitionierter Ziele (siehe Maßnahmen) insofern wird dies als Zustimmung gewertet.
34	Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung des Landes S-H					

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
35	Blinden- und Sehbehindertenverein S-H e.V. - Bezirksgruppe Kiel	06.09.2022	7.3.2	Die Barrierefreiheit des neuen ZOB ist verbesserungswürdig.	+	Wird in den Text aufgenommen.
			ohne	Es sollte geprüft werden, ob die Auffindbarkeit von Haltestellen und Bussen durch die konsequente und automatisierte Nutzung von Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) und Außenlautsprechern verbessert werden kann.	+	Nur die Hybrid-Fahrzeuge verfügen über kein AVAS; eine Nachrüstung soll geprüft werden (Text in Kap. 6.8.3 und Maßnahme werden ergänzt); eine automatisierte Nutzung der Außenlautsprecher soll ebenfalls geprüft werden (Text in Kap. 6.7.3 und Maßnahme werden ergänzt).
			Tab. 1	Die Belange seheingeschränkter Menschen sollten explizit benannt werden bei den Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.	o	Durch den Verweis auf die Anlagen (C1, C2) sehen wir dieses als gewährleistet an. Im RNVP Kontraste und Schriftgrößen anzugeben bzw. vorzuschreiben erscheint uns zu detailliert..
			ohne	Die App DyFIS® Talk wird kritisch bewertet, da sie Inselcharakter hat und keine deutschlandweite Auskunft ermöglicht.	+	wird ergänzt.
			ohne	Es sollte mehr Gewicht auf fahrzeugbezogene akustische Signalisierung ergänzt durch eine mit dem Fahrzeug kommunizierende App gegenüber stationären DFI-Angeboten gelegt werden (zu starke Fokussierung auf die Haltestelle).	o	Maßnahme 4.1.1 ist dahingehend offen formuliert. Diese Gewichtung wird ergänzt.
36	Verein für körper- und mehrfach behinderte Menschen Kiel und Umgebung e.V.					
37	Gehörlosenverband Schleswig-Holstein e.V.					
38	Beirat für Menschen mit Behinderung der LH Kiel	06.09.2022	ohne	Angebot der Linie 8 auf dem Waldhof wird sehr begrüßt und auch für die Zukunft gewünscht.	o	
			ohne	Nicht immer hält der Bus so, dass ein barrierefreier Ein- oder Ausstieg möglich ist. Nicht immer wird dem Absenkwunsch entsprochen.	o	Die Nutzung der Technik ist im Entwurf berücksichtigt, wird aber nochmals mit der KVG thematisiert.
			ohne	Fahrgastunterstände sollten mit Wechselkontrast versehen werden	+	Die Prüfung, ob eine solche Ausstattung möglich wäre, wird in Kap. 6.5.1 und die Maßnahmentabelle Anl. T3 aufgenommen.
			ohne	Die in Kiel verbauten Auffindestreifen sind mit 60 cm nicht normgerecht und sollten breiter angelegt werden.	-	Dieser Hinweis zur barrierefreien Gestaltung wird an das diese Anlagen planende Tiefbauamt weitergereicht. Eine Aufnahme von Maßen in den RNVP erscheint uns zu detailliert.
			ohne	Die Anschaffung von Elektrofahrzeugen wird begrüßt. Allerdings werden zu leise Fahrzeuge nicht wahrgenommen. Ein Acoustic Vehicle Alerting System und die konsequente Nutzung der Klingel könnte hier Abhilfe verschaffen.	+	Nur die Hybrid-Fahrzeuge verfügen über kein AVAS; eine Nachrüstung soll geprüft werden (Text in Kap. 6.8.3 und Maßnahme werden ergänzt); eine automatisierte Nutzung der Außenlautsprecher soll ebenfalls geprüft werden (Text in Kap. 6.7.3 und Maßnahme werden ergänzt). Da (noch) nicht alle Fahrzeuge über eine Klingel verfügen, sollte diese (noch) nicht verbindlich zum Einsatz kommen.
			ohne	Der Internetauftritt der KVG für mobile Endgeräte sollte je Kategorie nicht in mehrere Ebenen unterteilt sein, da sich dann Meldungen "verstecken" können.	o	Die Internetseiten sollen grundsätzlich schon jetzt barrierefrei sein. Der Hinweis wird direkt an die KVG weitergegeben.
39	SPD - Ratsfraktion					
40	CDU - Ratsfraktion					
41	Bündnis 90/Die Grünen - Ratsfraktion					
42	FDP - Ratsfraktion					
43	Ratsfraktion DieLinke					
44	SSW - Ratsfraktion					
45	AfD - Ratsfraktion					
46	Die Politiker*innen - Ratsfraktion					
47	Ratsfraktion Klima, Verkehr & Meer					
48	Ratsherr Meinke					

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 ↓
49	Ortsbeirat Schilksee	07.09.2022	8.1	Zum Maßnahmenpaket Kieler Norden: Der Ortsbeirat Schilksee spricht sich einstimmig dafür aus, dass die Buslinie 30S weiter über die Feldstraße und nicht über die B76 verkehren solle, da neben Schulkindern auch Mitarbeitende des UKSH die Verbindung regelmäßig nutzen würden. Außerdem spricht sich der Ortsbeirat Schilksee einstimmig dafür aus, dass die Erreichbarkeit der Gemeinschaftsschule Friedrichsort für Schüler*innen aus Schilksee heraus weiterhin gewährleistet bleiben müsse.	+	Wird in den Text aufgenommen.
50	Ortsbeirat Pries/Friedrichsort					
51	Ortsbeirat Holtenau					
52	Ortsbeirat Steenbek-Projensdorf	09.09.2022	8.3 ohne ohne ohne	Der Ortsbeirat regt eine ganztägige Schnellbuslinie Schilksee-Friedrichsort-Holtenau-Wik-Projensdorf-Suchsdorf-Kronshagen-Mettenhof-Melsdorf an. Es wäre für Suchsdorf mit 6 Minuten Fahrtzeit sehr attraktiv, wenn nach Einführung der Akku-Züge (weniger Zeitaufwand pro Halt durch bessere Beschleunigung) zusätzlich zur RB 73 auch der RE 72 am Citti-Park halten könnte und so ein Halbstundentakt in beide Richtungen bestünde. Die Anbindung des Gewerbegebiets Tannenberg mit der Linie 41 ist hinsichtlich der Taktung zu optimieren. Die Schichtzeiten der anliegenden Gewerbetreibenden ist hierbei vorrangig zu beachten. Die Linienführung und Taktung der Linien 41/42 sind zu optimieren, eine Linie soll schneller zum Hauptbahnhof führen und eine neue Route erhalten.	+ + o x	Die Prüfung einer Verlängerung der Tangente Melsdorf/Russee - Suchsdorf in den Kieler Norden wird in den Text aufgenommen. wird aufgenommen. Die Anbindung ist bereits in der Laufzeit des 5. RNVP deutlich ausgebaut worden. Eine Erhöhung der Taktung wäre frühestens im 7.RNVP möglich. Die Linien 41 und 42 sind miteinander vertaktet. Unterschiedliche Fahrzeiten zum Hauptbahnhof sind somit im heutigen Netz nicht zu realisieren.
53	Ortsbeirat Suchsdorf	08.09.2022	8.3 ohne Anl. T2	Der Ortsbeirat regt eine ganztägige Schnellbuslinie Schilksee-Friedrichsort-Holtenau-Wik-Projensdorf-Suchsdorf-Kronshagen-Mettenhof-Melsdorf an. Es wäre für Suchsdorf mit 6 Minuten Fahrtzeit sehr attraktiv, wenn nach Einführung der Akku-Züge (weniger Zeitaufwand pro Halt durch bessere Beschleunigung) zusätzlich zur RB 73 auch der RE 72 am Citti-Park halten könnte und so ein Halbstundentakt in beide Richtungen bestünde. Für die Haltestelle Mangoldstraße liegen Umbauwünsche eines Rollstuhlfahrers und eines früheren Seniorenbeiratsmitglieds vor.	+ + +	Die Prüfung einer Verlängerung der Tangente Melsdorf/Russee - Suchsdorf in den Kieler Norden wird in den Text aufgenommen. wird aufgenommen. wird aufgenommen.
54	Ortsbeirat Wik					
55	Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook	04.09.2022	ohne	Der Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook erinnert an seine Anregung, die Linie 60S über den Westring statt über die Holtenauer Straße zu führen.	-	Die Linie 60S ist als Entlastung der Linien 61/62 und 11 konzipiert. Durch die Verlegung ginge die Querverbindung Uni-Holtenauer Straße und die Entlastung der Linie 11 verloren. Zudem besteht auf dem oberen Westring ein sehr gutes Angebot in Richtung Uni und durch die querenden Linien auch in Richtung Hauptbahnhof.
56	Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm					
57	Ortsbeirat Mettenhof					
58	Ortsbeirat Mitte	16.08.2022	ohne	Der Ortsbeirat Mitte stimmt der Fortschreibung des RNVP einstimmig zu.		
59	Ortsbeirat Russee/Hammer/Demühlen	06.09.2022	ohne	Es wird angeregt, mehr Haltestellenumgebungspläne auszuhängen um so zu einer besseren Orientierung beizutragen.	+	Wird in Kapitel 6.7.2 aufgenommen.

Lfd. Nr.	Verfasser	Datum	Bezug Kapitel/ Tabelle	Inhalt der Stellungnahme	+ wird aufgenommen in den Entwurf	
					- wird nicht aufgenommen	↓ Kommentar EBK ↓
					o ist bereits berücksichtigt	
					x Option Aufnahme in die Fortschreibung	
60	Ortsbeirat Hassee/Vieburg	29.08.2022	ohne	"Grünes Herz" und "Eisenbahnviertel" sind nicht bzw. nur im übertragenen Sinne an den ÖPNV angeschlossen. Aufgrund der besonderen infrastrukturellen Gegebenheiten wurden im OBR Ruf- bzw. Kleinstbusse diskutiert und als Chancen bewertet. Neben den Anträgen bzgl. Anschluss an das HÖV-Netz sollte die Erreichbarkeit angeregter Mobilitätsstationen, Sharing-Points bzw. ortsteilbezogener zentraler Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt werden.	+ Die Prüfung einer Bedienung der Bereiche mit alternativen Bedienformen wird in den RNVP aufgenommen (Kap. 6.2.3).	
			ohne	Der OBR hofft auf eine intensivere Bürger*innen-Beteiligung, um die heute nicht bedienbare Nachfrage besser zu erfassen. Der OBR setzt hier auf die angekündigten Klimawerkstätten.	o Im Beteiligungsverfahren werden die vom Gesetz vorgesehenen Gruppen/Institutionen eingebunden. Mit dem OBR, dem Jungen Rat, den Beiräten für Senior*innen sowie Menschen mit Behinderung, den Fahrgastverbänden, den Schüler*Innenvertretungen usw. ist ein nahezu vollständiges Abbild der Gesellschaft erreicht. Deren fachliche Stellungnahmen werden berücksichtigt. Darüber hinaus sind die theoretischen Nachfragepotenziale genauso wie die Erkenntnisse aus diversen Beteiligungsformaten zum HÖV (inkl. ÖPNV) in die Trassenstudie zum HÖV-System und in die Konzeption des RNVP eingeflossen.	
			ohne	Vorschlag: Tangentialverbindung Elmschenhagen/Kroog - Wik über die B76 mit Haltestellen am Waldwiesenkreuz.	- Solche Tangentialverbindungen sind in den Untersuchungen zum begleitenden Busnetz des HÖV-Systems (Trassenstudie) bewertet und verworfen worden. Sie heben nur wenig zusätzliches Nachfragepotenzial (gegenüber den gebündelten Verkehren über Hauptbahnhof) und sind aufgrund der stauanfälligen B76 betrieblich nicht verlässlich umzusetzen. Daher wurden Tangentialverbindungen auf der B76 nicht weiter verfolgt aber andere zusätzliche Tangentialverbindungen vorgeschlagen (siehe Maßnahmenkonzept).	
			ohne	Eine endliche Festlegung der Orte bezüglich von Mobilitätsstationen sieht der OBR nicht.	- Hier wäre das Tiefbauamt Ansprechpartner. Mobilitätsstationen werden nicht durch den ÖPNV-Aufgabenträger konzipiert und im RNVP festgelegt.	
			ohne	Eine Schnellfährmlinie (z.B. Hbf-Wellingdorf-Friedrichsort-Laboe) analog zu einem ortsteilverbindenden Schnellbussystem könnte die ÖPNV-Nutzung im Ortsbeirat erhöhen.	- Schnellfähren wären zeitlich nicht konkurrenzfähig gegenüber dem Bus, da auf der Förde und in der Schwentine abgestufte Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen und die Kanaleinfahrt als Bundeswasserstraße absoluten Vorrang gegenüber der übrigen Schifffahrt genießt.	
			ohne	Kernpunkt jeder Überlegung ist der Wunsch des OBR, eine sinnvolle, leistungsfähige Anbindung an das höherwertige System zu erzielen.	-/o Sowohl die Grundlagenstudie als auch die vertiefende Trassenstudie zum HÖV-System haben ergeben, dass Hassee / Vieburg aufgrund der Nachfragepotenziale, der Lage im Netz und den infrastrukturellen Gegebenheiten nicht in der ersten Stufe direkt an das HÖV-System angeschlossen werden kann. Durch das ergänzende Busnetz werden jedoch alle Ortsteile von Kiel durch attraktive Takte und geplante Anschlüsse an das HÖV-Netz angebunden.	
61	Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee					
62	Ortsbeirat Wellsee/Kronsborg/Rönne					
63	Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog					
64	Ortsbeirat Gaarden					

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 ↓
65	Ortsbeirat Ellerbek/Wellingdorf	09.09.2022		<p>Im OBR werden die Maßnahmen einvernehmlich gelobt, da sie zu einer Attraktivitätssteigerung des Ostufers beitragen. Die Wochenendtaktung der F2 wird unterstützt.</p> <p>Hein Schönberg sollte eine größere Rolle bei den Planungen spielen.</p> <p>Die Stadtteilverbindungen wie beispielsweise die Ortsbuslinien 9 und 2 sollten verbessert werden.</p> <p>Es wird angeregt in den Sommermonaten die Fährverbindungen zwischen Bahnhof und Ostufer für die Passagiere der Kreuzfahrtschiffe auch für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen.</p> <p>Die Einrichtung direkter Fährverbindungen aus der Schwentine zum Bahnhof und zurück wird angeregt, allerdings mit niedrigster Priorität.</p>	+ o Die planerischen Folgen bei einer Erweiterung des Angebots, das vom Land verantwortet wird, sind im Plan vorgezeichnet. - Beide Linien sind in der Laufzeit des 5. RNVP bereits deutlich aufgewertet worden. - Hier handelt es sich um privat beauftragte Shuttleverkehre, auf die die Landeshauptstadt Kiel keinen Zugriff hat. - Wir befinden uns derzeit noch in der Evaluation zu dieser Frage. Aus unserer Sicht wäre eine solche Verbindung angesichts längerer Fahrzeiten als mit bestehenden Busverbindungen und vor dem Hintergrund der Planungen für ein HÖV-System, das die Bereiche Wellingdorf und Dietrichsdorf zukünftig ebenfalls direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden würde, nicht sinnvoll.	
66	Ortsbeirat Neumühlen/Dietrichsdorf/Oppendorf					
67	Tram für Kiel e.V.	09.09.2022	2.2.3	<p>Tram für Kiel e.V. begrüßt, dass bereits jetzt Elemente aus den Planungen für die Tram konkret angegangen werden. Insbesondere die schrittweise Umsetzung des "ergänzenden Busnetzes" aus der Trassenstudie gefällt uns sehr. Es zeigt, dass die Weiterentwicklung des Kieler ÖPNV nicht vernachlässigt wird, bis die Tram fährt. Gerade die Maßnahmenpakete für den Kieler Norden (1.1.3, 1.1.4 und 1.1.5) bedeuten einen deutlichen Qualitätssprung. 10-Minuten-Takt und Schnellbuslinien nach Holtenau und Friedrichsort zeigen, dass vom Tram-Prozess wirklich alle KielerInnen profitieren.</p>	o	
			6.1-6.5	<p>Die Qualitätssprünge im Kieler ÖPNV gehören besser vermarktet, seien es die aus den letzten oder nächsten fünf Jahren. Die Kluft zwischen tatsächlichem und wahrgenommenem Angebot ist in Kiel einfach zu groß. Alle Punkte aus diesem Kapitel sollten die Priorität "+++" tragen.</p>	o	Die Maßnahmen sind bereits in der höchsten Kategorie verortet. Der Hinweis ist angekommen.