

6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Einstellung der Straßenbahn und das Schließen von Bahnhaltepunkten hat den ÖPNV und den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) in Kiel und in der Kieler Region nicht beflügelt. Dennoch konnte in den 90er Jahren mit der **Gründung des Verkehrsverbunds Region Kiel (VRK)** und der Neuordnung des Liniennetzes und Ertüchtigung des regionalen SPNV wieder einiges zur Konsolidierung erreicht werden. Im Zuge der Neuordnung wurden weitreichende Verbesserungen erzielt. Für die Linienführung gab es zwei wesentliche Modifikationen am bestehenden Bussystem. Es wurde die Verknüpfung und Linienführung von Stadtlinien und Regionallinien deutlich optimiert und dadurch zugleich die Umsteigehäufigkeit minimiert. Auf Seiten des Tarifsystems wurde durch die Verbundgründung eine einheitliche und transparentere Tarifgestaltung ermöglicht. Dadurch konnten durch „Superticket“ und „Semesterticket“ auch attraktive Zeitkarten geschaffen werden.

Die vorgenommenen Angebotsverbesserungen haben allerdings die insgesamt rückläufige Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage nicht aufhalten können. Anders als der Radverkehr hat der ÖPNV dem motorisierten Individualverkehr keine Anteile abnehmen können, sondern hat selbst auch durch die verstärkte Fahrradnutzung Einbußen hinnehmen müssen. **Im Interesse der umweltpolitisch notwendigen Eingrenzung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr sind weitergehende Anstrengungen beim ÖPNV dringend notwendig.**

6.3.1 Ziele für den ÖPNV

Das Erfordernis der Weiterentwicklung und Angebotsverbesserung im ÖPNV gibt in allen Bereichen das für den Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Zielsystem wieder. Wesentliche Ziele sind die allgemeine **Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen** durch **umweltschonende Verkehrsabwicklung** sowie die **Sicherstellung der Mobilität für alle sozialen Gruppen** der Bevölkerung, also auch für diejenigen, die nicht auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen können.

6.3.2 Potentialanalyse

Grundlage für die vorgeschlagenen Maßnahmen ist u.a. eine Potentialanalyse für das Kieler Stadtgebiet, die den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs in den verschiedenen Stadtteilen kritisch unter die Lupe nimmt und

dadurch Defizite und Entwicklungspotentiale aufzeigt. In die Analyse wurden die Kennwerte Bedienungshäufigkeit, Umstiegsnotwendigkeit, Reiseweite und -zeit sowie Reisegeschwindigkeit, aber auch die Siedlungsstruktur und der Motorisierungsgrad einbezogen.

Abb. 6-4 Potentialanalyse siehe nächste Seite.

Danach besteht in den Stadtteilen Schilksee, Holtenau, Russee, Hassee, Wellsee, Elmschenhagen und Wellingdorf besteht das Potential für eine umfangreichere ÖPNV-Nutzung. Entwicklungschancen gibt es auch in den Neubaugebieten Suchsdorf und Neumeimersdorf. Hier müssen Angebotsverbesserungen ansetzen, um die Nachfrage nennenswert zu initiieren.

Neben den innerstädtischen Potentialen sind auch Verkehrsanteile in der Region zu gewinnen. Wegen der geringen Bevölkerungsdichte in der Fläche gilt das vorwiegend im engeren Umfeld von geeigneten ÖPNV-Linien im Bus- und Schienenverkehr und ggf. auch für gebrochene Verkehre (z. B. Park and Ride).

6.3.3 Maßnahmenvorschläge

6.3.3.1 StadtRegionalBahn Kiel (SRB)

Der Vergleich mit Städten ähnlicher Größe zeigt deutlich, dass der ÖPNV-Anteil in Kiel unterdurchschnittlich hoch ist, was hauptsächlich durch ein fehlendes Straßenbahn- bzw. Stadtbahnssystem und unzureichende regionale Schienenverkehrsangebote erklärt werden kann. Der Umstieg vom Auto ist insbesondere für Berufspendler in Kiel noch nicht hinreichend attraktiv.

Heute werden in vielen Städten über 200.000 Einwohner Entscheidungen aus den 60er und 70er Jahren zur Stilllegung von Straßenbahnnetzen als schwerwiegender Fehler für die Verkehrs- und Stadtentwicklung erkannt. Städte wie Karlsruhe, Braunschweig, Kassel oder Bonn haben gezeigt, wie ein Straßenbahnssystem zum Nutzen von Stadt und Region weiter entwickelt werden kann. Daher wurden in einer Reihe von Städten in den 90er Jahren Untersuchungen zur Wiedereinführung eines schienengebundenen ÖPNV vorangetrieben. Saarbrücken hat seit einigen Jahren ein entsprechendes System implementiert. In Kiel wurde 1993 mit Machbarkeitsstudien für eine **StadtRegionalBahn** begonnen. Darauf aufbauend wurden weitere Voruntersuchungen zur Überprüfung der planerischen Sinnhaftigkeit in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden im Dezember 2005 vorgestellt.

Potentialanalyse

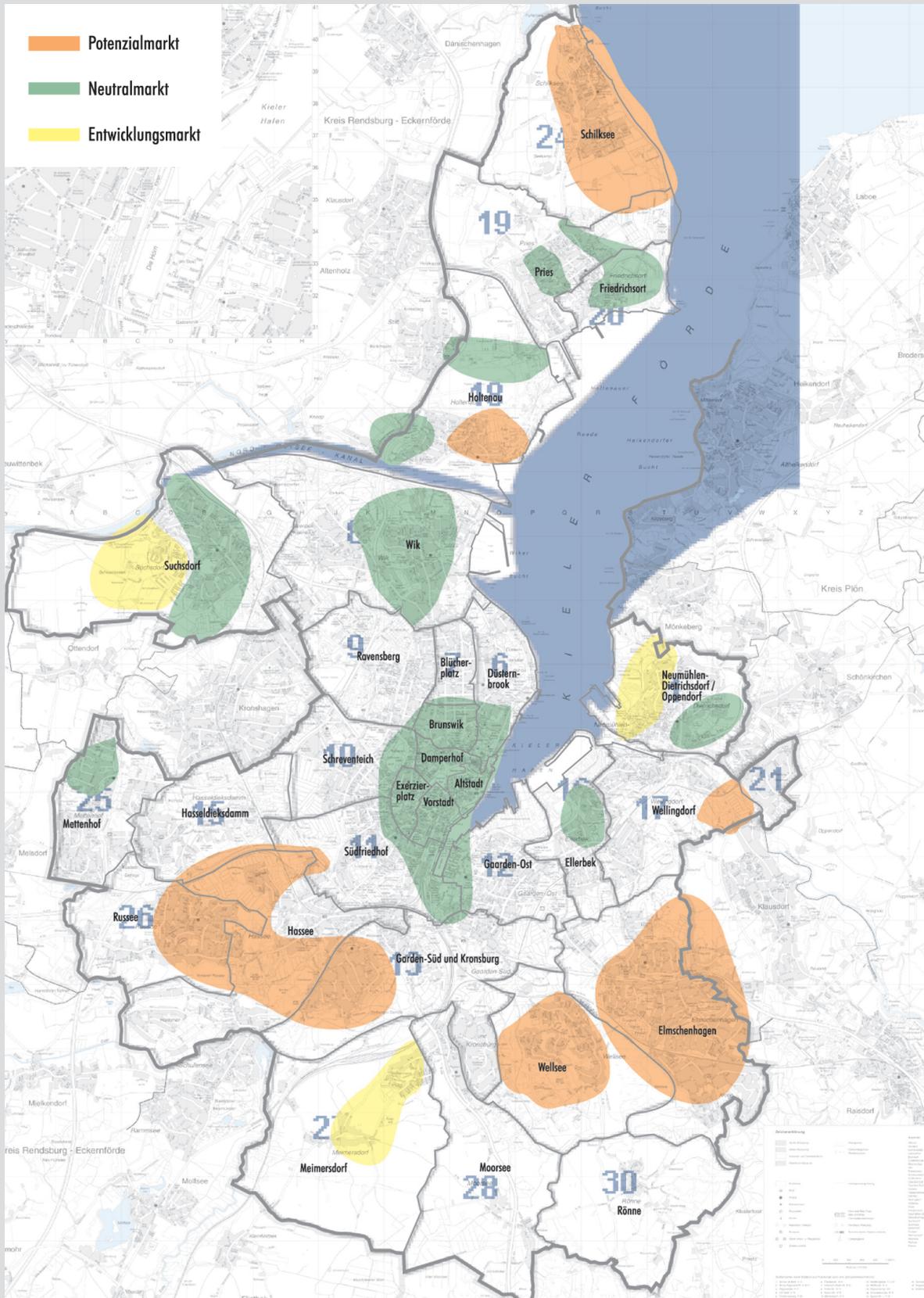


Abb. 6-4 | Quelle: Spiekermann, Teiluntersuchung ÖPNV 2007

Prinzip der StadtRegionalBahn Kiel

- Verbindung von Stadt und Region verbessern
- Umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt
- Verknüpfung mit dem städtischen ÖV-Netz (Rendevous-Haltestelle, Zubringerbusse)
- Schnelle und direkte Verkehre schaffen

Ziele der StadtRegionalBahn Kiel

- Erhöhung der Attraktivität des ÖV
- Steigerung der Nutzungsbereitschaft
- Verringerung der Kfz-Fahrten
- Minderung der Umweltbelastung durch geringeren Schadstoffausstoß (CO₂, NOX u.a.)
- „Leitprojekt“ zur Identifikation/Image

Konzept

Das Konzept der StadtRegionalBahn Kiel sieht durch Verwendung geeigneter Fahrzeuge die Verknüpfung von Stadtbahn und Regionalbahn vor. Die regionalen Ziele Eckernförde, Neumünster, Preetz und Schönberger Strand können dadurch direkt und umsteigefrei mit dem Kieler Stadtzentrum und weiteren Stadtteilen verbunden werden.

Wie die oben genannte Voruntersuchung gezeigt hat, ist mit Einführung einer StadtRegionalBahn mit deutlichem Nachfragezuwachs zu rechnen. Dieser Zuwachs ist auf folgende Gründe zurück zu führen:

- Fahrzeitverbesserungen innerhalb Kiels und vom Umland nach Kiel
- größere Fahrzeuge, d. h. größere Geräumigkeit
- Vertaktung der Linien auf den gebündelten Ästen der Innenstadt
- besserer Fahrkomfort (z. B. größere Laufruhe, sanfteres An- und Abfahren, Bremsen)

Das Vorhaben zur Einführung der SRB Kiel sieht einen Neubau von ca. 24 km Stadtbahnnetz mit U-förmigem Verlauf um die Förde und Ausbaustrecken von Dietrichsdorf nach Suchsdorf, Mettenhof/Melsdorf vor. In der Region kann auf rund 105 km Regionalstrecke zurückgegriffen werden, die zur besseren Erschließung 18 neue Haltepunkte erhält.

Liniennetz

Das Liniennetz der SRB setzt sich aus insgesamt 5 Linien zusammen, die in der Region im 30- und im Stadtgebiet im 15-Minuten Takt bedient werden sollen:

- SRB 1: Wik – Wellingdorf alle 15 Minuten
- SRB 2A: Suchsdorf – Neumünster alle 30 Minuten
- SRB 2B: Suchsdorf – Preetz alle 30 Minuten
- SRB 3A: Melsdorf – Raisdorf alle 30 Minuten
- SRB 3B: Melsdorf – Schönberger Strand alle 30 Minuten
- SRB 4: Wik – Melsdorf alle 15 Minuten
- SRB 5: Eckernförde – Wellingdorf alle 30 Minuten

SRB-Liniennetzplan

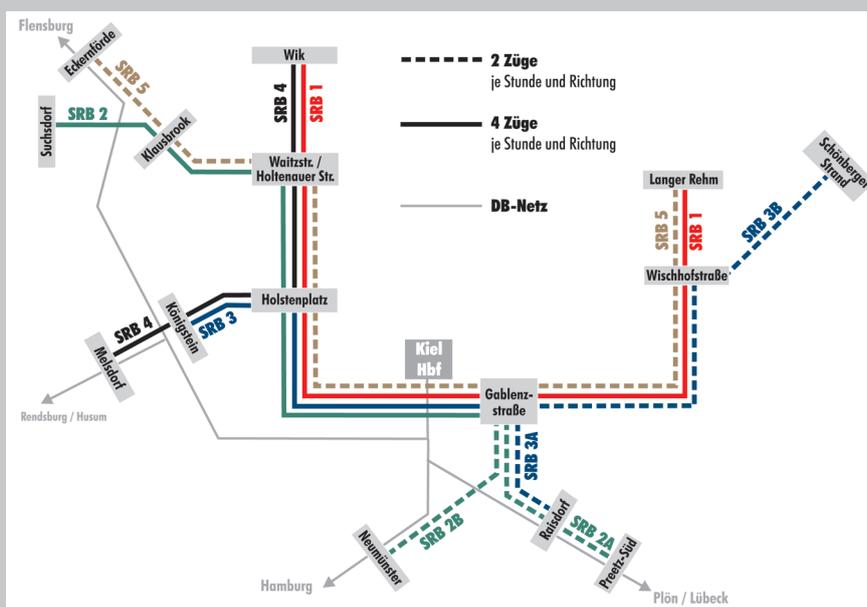


Abb. 6-5 | Quelle: Spiekermann, Teiluntersuchung ÖPNV 2007

Durch Linienüberlagerungen vor allem auf dem U-förmigen Abschnitt um die Förde kommt ein dichter Takt zustande, d.h. es gibt keine langen Wartezeiten und viele Direktverbindungen.

Wirkungen

Die Erfahrungen aus Städten wie Karlsruhe, Freiburg, Bremen oder Saarbrücken zeigen, dass neben dem innerstädtischen Kerngebiet vor allem die Region von der Bedienung einer StadtRegionalBahn profitieren würde. Im Stadtgebiet von Kiel könnte die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV von derzeit 12% auf ca. 15% gesteigert werden. Der Anteil an eingesparten Kilometern im Kfz-Verkehr betrüge dann jährlich 71 Millionen. Energieeinsparung und Klimaschutzeffekt wären dementsprechend hoch. Ohne die SRB wird der Verkehrsanteil des Bus-ÖPNV laut Prognose auf 9,7% absinken, selbst bei Verbesserung des heutigen Bus-Systems sinkt der Verkehrsanteil auf 10,8%.

Die Abb. 6-6 auf der nächsten Seite zeigt die ÖV-Verkehrbelastung für die Prognose mit allen in diesem Kapitel aufgeführten Maßnahmen, wobei die SRB den stärksten Nachfragegewinn verbuchen würde.

Deutlich erkennbar ist die Bündelung der Fahrgäste auf dem U-förmigen Abschnitt um die Förde und auf den durch die Einführung der SRB verstärkten Schienenachsen in der Region. So kommt es auf manchen Achsen zu Fahrgastzuwachsen von über 50%.

Neben dem deutlichen Fahrgastzugewinn (vor allem mit dem Fahrtziel Innenstadt) werden auch die Standorte der Innenstadt und aller weiteren Bereiche entlang der Trassen wirtschaftlich gestärkt. Im Detail wirkt sich eine Stadtbahnerschließung, entsprechend aller Erfahrungen aus anderen Städten, positiv auch auf die Immobilienpreise aus. Sie kann eine Aufwertung der Gebäude und den Neubau von Wohnungen vorantreiben sowie die Stärkung des Geschäftsbesatzes herbeiführen. Außerdem besteht die große Chance, die Gestaltung des Straßenraumes im Zuge der ohnehin erforderlichen Baumaßnahmen auf die Belange der Anlieger und Passanten auszurichten.

Das Projekt der SRB Kiel erfordert einen erheblichen Mitteleinsatz. Das ergibt sich vor allem daraus, dass dieses Vorhaben insgesamt neu erstellt werden muss, und wirkt umso schwerer, als zum Erreichen eines entsprechenden Nutzens nicht in kleinen Schritten vorgegangen werden kann. Die SRB erscheint daher nur in Form einer **Public-Private-Partnership (PPP)** umsetzbar. Leistungen, welche früher ursprünglich der öffentlichen Hand unterlagen, wären

in der Zusammenarbeit mit Privaten zu erstellen und zu betreiben, damit auch in großem Maße von Privaten (mit) zu finanzieren. Voraussetzung der erfolgreichen Umsetzung eines PPP-Projektes wäre aber auch die **Förderung** durch Bund und Land sowie eine **Mitfinanzierung durch die Region**. Auf Basis der bisher vorgenommenen Untersuchungen laufen diesbezüglich Gespräche mit Bund und Land. Gespräche mit den Kreisen und den Kommunen im Einzugsgebiet werden bei entsprechendem Zwischenstand zu führen sein. Gespräche laufen auch mit der DB AG, der Betreiberin des überwiegenden Teils des Schienennetzes in der Region.

Weiterhin sollen alternative Streckenführungen geprüft werden.

- a) Führung der SRB über die Werftstraße bzw. die Schulstraße/Augustenstraße und Ostring als Alternative zur Elisabethstraße
- b) Schnelle Streckenführung der SRB über den bestehenden Gleiskörper der so genannten Hein-Schönberg-Strecke (vom Bahnhof durch Gaarden am Freibad Katzheide vorbei durch Ellerbek/Franziusallee etc.)

Bei optimalem Verlauf der Vorbereitungen könnte die Inbetriebnahme der SRB 2016 erreicht werden.

6.3.3.2 Liniennetzanpassungen im Busverkehr

Mit Einführung einer StadtRegionalBahn muss das derzeitige Bus-Liniennetz angepasst werden. Ein Teil der Buslinien wird durch die SRB ersetzt und fällt weg. Wo die SRB nicht fährt, bleiben die Buslinien größtenteils bestehen oder werden geringfügig angepasst. Andere Linien bekommen geänderte Linienvläufe. Darüber hinaus werden folgende Netzergänzungen im Bussystem oder andere Bedienungsformen vorgeschlagen.

(1) Neue Linie: Suchsdorf - Projensdorf - Wik - Holtenau - Friedrichsort

Eine neu einzurichtende Linie verbindet die Stadtteile Suchsdorf, Wik, Holtenau und Friedrichsort und schafft so eine Tangentialverbindung zur Behebung der festgestellten Defizite. Die verbesserte Erschließung der Wohngebiete von Suchsdorf, vor allem der Neubaugebiete, sowie die schnellere Verbindung zwischen Holtenau und den Nahversorgungseinrichtungen der Wik, erhöhen die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in beiden Stadtteilen, die derzeit einen unterdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil vorweisen. Darüber hinaus kann durch die Nutzung der „Strandstraße“ eine direkte und somit schnellere Verbin-

Stadtteilbus Suchsdorf – Friedrichsort



Abb. 6-7 | Quelle: Spiekermann, Teiluntersuchung ÖPNV 2007

dung zwischen Holtenau und Friedrichsort geschaffen werden. Die Verlängerung der Bustangentialverbindung Suchsdorf-Friedrichsort nach Schilksee wird angestrebt. Eine Anbindung der nördlich des Kanals gelegenen Stadtteile an das SRB-Netz ist planerisch weiter zu verfolgen und mit der SRB mittels gut abgestimmter Busanbindungen sicherzustellen.

(2) Angebotserweiterung in Elmschenhagen-Süd

Die Modifizierung des Linienvverlaufs der Linie 34 im Westen von Elmschenhagen-Süd verbessert die Erschließung des Stadtteils und macht sowohl für die Bewohner des betroffenen Gebietes als auch für die Beschäftigten des Gewerbegebietes Schlehenkamp die Attraktivität des ÖPNV-Angebots.

(3) Einführung ALiTas (AnrufLinienTaxi) im südlichen Stadtgebiet

Hinsichtlich der geringen Einwohnerzahl in einigen Bereichen des Stadtgebietes und dem damit verbundenem niedrigen Fahrgastaufkommen soll die Einführung eines nachfrageabhängigen Angebots durch das ALiTas (AnrufLinienTaxi) geprüft werden. In Kroog bietet sich ein derartiges Angebot als Zubringerverkehr für die Linie 34 an. Es erweitert die flächendeckende Erschließung der Krooger Wohngebiete. Geprüft werden soll auch der Einsatz zwischen Wellsee und Rönne. Der Einsatz des ALiTas kann durch das nachfrageabhängige Angebot zu betrieb-

lichen Einsparungen bei gleichzeitiger Erhaltung des Angebots für den Fahrgast führen. Eine Erweiterung des ALiTas bis nach Schlüsbek und Moorsee als Ergänzung zum Regelangebot verbessert vor allem in Zeiten geringer Verkehrsdichte die Erreichbarkeit der Stadtteile.

(4) Verbindung zwischen Wellsee und Kronsburg

Um eine bessere und vor allem schnellere Verbindung zwischen den Stadtteilen Wellsee und Kronsburg zu ermöglichen, die gleichzeitig die Wellseer Wohngebiete besser erschließt, wird vorgeschlagen, die Verlängerung der Julius-Leber-Straße zum Poppenbrügger Weg als ÖPNV-Trasse wieder aufzugreifen. Dadurch könnte die bestehende Linie 9, die zwischen den Stadtteilen Wellingdorf, Ellerbek, Elmschenhagen, Wellsee, Kronsburg und Meimersdorf verkehrt, durch das Zentrum von Wellsee über die neue Straßenverbindung nach Kronsburg geführt werden.

(5) Innenstadt/Verknüpfungskonzept

Eine verbesserte Erschließung der westlichen Innenstadtbereiche und Verbindung der nördlichen und südlichen Innenstadt kann mit einer Verknüpfung bestehender Linien wirtschaftlich erreicht werden. Eine Koordinierung der Linien 81/82, die zwischen dem Südfriedhof und der Universität die gewünschten Relationen abdecken, mit den Linien 6 und 91 an den Haltestellen „Universität“ bzw. „Universität/Westring“ verbessert die Süd-Nord-

Verbindung bis in die Wik bzw. nach Friedrichsort. Im Weiteren sind die Linien 34 von/nach Elmschenhagen, 51 von/nach Hassee und 61/62 von/nach Mettenhof mit der neuen tangentialen Süd-Nord-Verbindung an den jeweiligen Verknüpfungspunkten zu koordinieren.

6.3.3.3 Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)

Parallel zur Einführung der SRB wird vorgeschlagen, den übrigen SPNV und Regionalverkehr für das Prognosejahr (2020) weiter zu optimieren. Dazu zählen auch die inzwischen erreichte Reaktivierung des Haltepunktes in Kiel-Hassee CITTI-PARK und der schon von der Landesverkehrsservicegesellschaft projektierte Haltepunkt in Elmschenhagen (Am Wellsee). Dadurch werden sowohl die Verbindungen innerhalb der Stadt als auch mit der Region gestärkt. Die bereits im Zweiten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2003) vorgeschlagenen Maßnahmen einer

- Taktverbesserung im Regionalverkehr (RE und RB) auf den Strecken Kiel - Lübeck, Kiel - Hamburg, Kiel - Rendsburg sowie einer
- Nutzung weiterer SRB-Haltepunkte auch für den Regionalverkehr

sind im verkehrlichen Interesse von Stadt und Region.

6.3.3.4 Fördeschiffahrt

In Kiel und der Kieler Region bietet der wassergebundene ÖPNV weiterhin eine sinnvolle Netzergänzung. Pendlern muss die Möglichkeit geboten werden, auch mit dem ÖPNV schnell von einem Ufer der Förde ans andere zu gelangen. Es ist weiterhin daran zu arbeiten, ein derartiges, vergleichsweise teures Verkehrsmittel in das Gesamtkonzept des ÖPNV der Region zu integrieren. Dazu sind alle Möglichkeiten auszuschöpfen, Kosten zu reduzieren und die Nachfrage zu steigern. Notwendig sind:

- ein differenziertes Angebot für Pendler und Touristen,
- ein kürzerer Takt für Pendler,
- schnellere Schiffe und damit kürzere Fahrzeiten für Pendler,
- eine bessere Integration des Fahrradverkehrs,
- eine Optimierung der Busverknüpfung sowie
- eine attraktive barrierefreie Gestaltung der Anleger.

Auf der Schwentinelinie zwischen Reventlou und der Schwentinemündung wird bereits ein neues schnelles Schiff eingesetzt, welches von nur einer Person betrie-

ben wird und speziell für schnelles An- und Ablegen im Alltagsverkehr konzipiert ist. Dadurch lassen sich Betriebskosten sparen, so dass eine Ausweitung des Fahrtenangebotes z. B. zur Fachhochschule Kiel derzeit geprüft werden kann. In Wellingdorf wurde zudem der Anleger Wellingdorf durch einen neuen barrierefreien Anleger am IFM Geomar ersetzt.

Bei allen Überlegungen zur Ausgestaltung des wassergebundenen ÖPNV ist in der Förderregion der touristische Aspekt nicht zu vernachlässigen. Öffentliche Schiffe auf der Förde sind auch für Touristen sehr attraktiv. Rund 40% aller Passagiere fahren aus touristischen Gründen mit dem Schiff. Die Fördeschiffahrt attraktiver zu machen, ist daher auch zur Stärkung der maritimen Identität Kiels von großer Bedeutung. Tourismusangebote und die in Befragungen geäußerten Kritikpunkte wie „Fähren fahren zu selten“, „Fahrpreise sind zu hoch“ oder „zu lange Fahrt-dauer“ sollten daher in die weitere Planung dieses ÖPNV-Angebotes einbezogen werden. Auch eine Einbindung Holtenaus in die Fördeschiffahrt wird angestrebt.

6.3.3.5 Ergänzende Infrastrukturmaßnahmen

Dass für die Umsetzung der oben vorgestellten Systeme zum Teil erhebliche Straßen- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, ist schon dargestellt worden. Die weitreichendsten Veränderungen stehen in Zusammenhang mit der Einführung einer StadtRegional-Bahn an. Hinzu kommen aber auch für den Busverkehr zwei neue Verbindungsstraßen (Holtenau – Friedrichsort, Wellsee – Poppenbrügge).

Siehe Seite 48, Abb. 6 8 Infrastrukturmaßnahmen öffentlicher Verkehr.

Neben der großen Systemänderung und den genannten Baumaßnahmen sind weitere wichtige ergänzende Schritte erforderlich, um die Attraktivität und den sicheren Betrieb des ÖPNV gewährleisten zu können. Dazu zählen u.a. folgende Bausteine:

- **Barrierefreier Zugang zum ÖPNV**
Neben dem Neubau von Haltestellen, die heute selbstverständlich barrierefrei gestaltet werden, gibt es trotz großer Anstrengungen in den letzten Jahren immer noch viele ÖPNV-Haltestellen, die nicht über den entsprechenden Standard verfügen. Bislang sind ca. 170 von 740 Haltestellen im Stadtgebiet umgerüstet. Weitere sind in Abhängigkeit von künftiger Netzgestaltung im ÖPNV mit höheren Bordsteinen und Leiteinrichtungen auszustatten. Auch für die Fähranleger sind in den nächsten Jahren nach und nach barrierefreie Zugänge zu schaffen.

- **Wartehallen**
Der Standard der Wartehallen hat insbesondere in der Innenstadt ein hohes Niveau. In der Peripherie gibt es noch



viele Haltestellen, die keine oder nicht mehr angemessene Wartehallen aufweisen. Mit dem für Werbung im öffentlichen Raum konzessionierten Unternehmen ist die umgehende Nachrüstung von mehr als 200 Wartehallen im Stadtgebiet vereinbart. Auch die Wartehallen im Besitz der Stadt sollen in den nächsten Jahren entsprechend erneuert werden.

- **Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB)**
Seit vielen Jahren ist der ZOB am Hauptbahnhof aufgrund seines Zustands ein großes Ärgernis für Nutzer und Anlieger, für Kieler Bürgerinnen und Bürger sowie Besucher der Stadt. Mit der Sanierung des Hauptbahnhofes wurde endlich auch die Erneuerung des ZOB projektiert. Als erster Schritt wurde der Bahnhofsvorplatz erneuert. Die Umgestaltung des eigentlichen ZOB soll nach Vereinbarungen mit einem privaten Investor in Kürze in Angriff genommen werden. Dabei wird es neben einer gestalterischen Aufwertung und Vorhalten einer WC-Anlage auch um Barrierefreiheit, Windschutz, Beleuchtung und moderne Informationssysteme gehen.
- **Mobilitätszentrale**
Der Bau einer Fahrradstation am Hauptbahnhof gegenüber der Ringstraße bezieht auch die Flächen des bisherigen Servicecenters der KVG ein. Diese Einrichtung soll als Mobilitätszentrale aller ÖPNV-Betriebe in das Gebäude der Fahrradstation integriert werden.
- **Vernetzung mit dem Radverkehr**
Neben dem Bau der Fahrradstation am Hauptbahnhof soll die geübte Praxis, an ÖPNV-Haltestellen auch Fahrradbügel (z.T. überdacht) anzuordnen, weiter gepflegt werden.
- **Informationssysteme**
An vielen Haltestellen vor allem in der Innenstadt sind in den letzten Jahren elektronische Informationstafeln installiert worden. Auch in den Bussen gibt es zum Teil bereits verbesserte Informationssysteme. In Kombination mit statischen Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Haltestellenumgebungsplänen sind diese Systeme in Abhängigkeit von der künftigen Netzgestaltung auch weiterhin einzurichten.

- **Busbeschleunigung**
Mit Entflechtung des Innenstadtkverkehrs durch Baufortschritt der Stadt tangen-



ten hat sich der Einsatz der unterschiedlichen Instrumente der Busbeschleunigung verändert:

- **Buskaps:** Die Aufgabe von Busbuchten zugunsten von Haltestellen am Fahrbahnrand wird im Innenstadtbereich konsequent weiterverfolgt. Bei zweistreifigen (Zwei-Richtungs-) Straßen wird allerdings ggf. die Fahrbahn im Haltestellenbereich so aufgeweitet, dass im Einzelfall ein Überholen des Busses durch Personenkraftwagen möglich bleibt.
- **Busspuren:** Die geringere Verkehrsstärke in der Innenstadt erlaubt eine teilweise Aufgabe der auf weiten Strecken ehemals vorhandenen Busspuren. Diese Spuren sollen weiterhin in Problembereichen und auf den Hauptachsen des ÖPNV durch die Innenstadt, zwischen Holtenauer Straße und Karlstal, zum Einsatz kommen.
- **Betriebsleitsystem/ Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA):** Die großräumige Umrüstung der Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet zur Beeinflussung durch den ÖPNV stellt heute das wichtigste Instrumentarium der Busbeschleunigung dar. Busse können dabei in gewissem Umfang zur Einhaltung des Fahrplans auf Steuerung der LSA Einfluss nehmen. Dieses Instrument soll in Abwägung mit den Interessen anderer Verkehrsarten weiter ausgebaut werden. Derzeit sind rund 200 der insgesamt 250 LSA im Stadtgebiet entsprechend ausgerüstet.

6.3.3.6 Marketingstrategien

Die Potentialanalyse zeigt, dass es Stadtteile mit gutem ÖPNV-Angebot gibt, welches aber weniger genutzt wird als in vergleichbaren anderen Stadtteilen. Auch ist zum Beispiel eine deutliche Zunahme an Freizeit- und Urlaubsverkehren zwischen Stadt und Umland zu erwarten. Dieser Verkehrszweck macht über 50% der gesamten Verkehrsleistung aus. Hier ist der ÖPNV gefordert, durch geschickte Marketingstrategien neue Kunden zu akquirieren, um allgemein die Nachfrage zu steigern und insbesondere auch in Schwachlastzeiten eine größere Auslastung des Verkehrsangebots zu erreichen.

Das Marketing soll außerdem als koordinierte Vermarktung von Mobilitätsdienstleistungen mit gemeinsamer „Dachmarke“ im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements erfolgen (siehe auch Kap. 6.9).

Infrastrukturmaßnahmen öffentlicher Verkehr

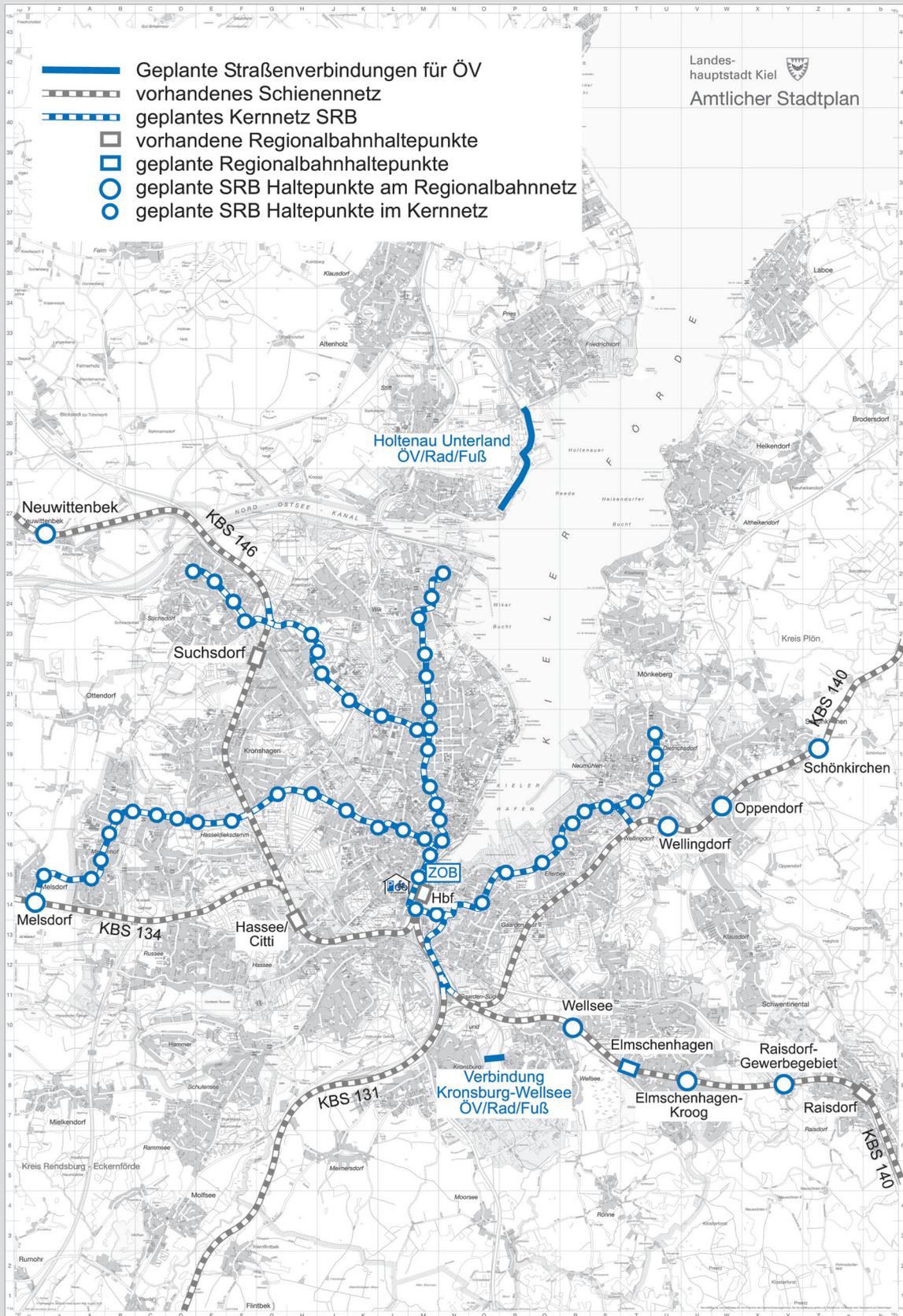


Abb. 6-8 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007