

# Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

kieler  
wege

Mobilitätskonzept für einen  
nachhaltigen öffentlichen Nah- und  
Regionalverkehr in Kiel





# Inhalt

---

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>04</b>
1.1	Anlass und Aufgabe	04
1.2	Leitbild	05
<hr/>		
<b>2.</b>	<b>Analyse und Potenziale</b>	<b>06</b>
2.1	Bestandsanalyse	06
2.2	ÖPNV-Nutzungspotenziale und Prognose	07
2.3	Handlungsfelder	10
<hr/>		
<b>3</b>	<b>Systemvergleich für den zukünftigen ÖPNV in Kiel</b>	<b>11</b>
3.1	Methodischer Ansatz	11
3.2	Untersuchte höherwertige Systeme im ÖPNV	11
3.3	Bewertung der Systemvarianten	13
3.4	Weiteres Vorgehen zur Systemauswahl	17
<hr/>		
<b>4</b>	<b>Weiterentwicklung des Mobilitätsverbunds</b>	<b>18</b>
4.1	Multimodale Verknüpfungen	18
4.1.2	Fußverkehr und ÖPNV	19
4.1.3	Radverkehr und ÖPNV	19
4.1.4	Kfz und ÖPNV	21
4.2	Fördeschiffahrt und Kanalfähren	23
4.3	Tarif- und Informationsangebote	23
<hr/>		
<b>5</b>	<b>Parkraummanagement</b>	<b>24</b>
<hr/>		
<b>6</b>	<b>Kommunales und Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	<b>24</b>
<hr/>		
<b>7</b>	<b>Stadtentwicklung und Straßenraumgestaltung</b>	<b>25</b>
<hr/>		
	Abbildungsverzeichnis	<b>26</b>
	Impressum	<b>26</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Aufgabe

Der ÖPNV bildet eine der tragenden Säulen im Verkehrssystem der Landeshauptstadt Kiel und ist das Rückgrat eines umweltfreundlichen Gesamtverkehrssystems. Die Einstellung der Planungen für eine StadtRegionalBahn (SRB), die sich dynamisch verändernden Rahmenbedingungen und die im Vergleich zu anderen Städten schwache Nutzung des ÖPNV verlangen neue Lösungswege.

Daher beauftragte die Landeshauptstadt Kiel, basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008, eine Grundlagenstudie für die Teilfortschreibung des VEP für das Themenfeld Mobilität und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr.



Mit dem „Masterplan Mobilität für die KielRegion“ und dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ liegen zukunftsweisende Ziele und Strategien vor. Die Teilfortschreibung des VEP greift diese Ziele und Strategien auf und konkretisiert sie in Verbindung mit der Grundlagenstudie für das Stadtgebiet Kiel. Es stellen sich zudem die Fragen, ob alternative ÖPNV-Systeme in Kiel mittel- bis langfristig zu einem deutlich höheren Fahrgastaufkommen führen und wirtschaftlicher sowie effizienter betrieben werden können.

Verschiedene Verkehrssysteme werden dahingehend verglichen, inwieweit sie die Anforderungen an ein leistungsfähiges und attraktives Kernnetz erfüllen. Der integrierten Betrachtung mit Verknüpfungen zwischen den Verkehrsarten wird hierbei eine zentrale Bedeutung beigemessen, sodass am Ende keine isolierte Neukonzeption der Netze, sondern vielmehr ein zukunftssicheres, gesamtstädtisches Mobilitätskonzept entsteht. In diesem werden alle Rahmenbedingungen und Themen vereint, die in der jüngeren Vergangenheit durch Planwerke und Gutachten mit zahlreichen Vorüberlegungen erstellt wurden.

Die vorliegende Teilfortschreibung des VEP basiert auf der aktuellen Grundlagenstudie und ergänzt bzw. ersetzt partiell die Kapitel 6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie 6.8 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement des VEP 2008.

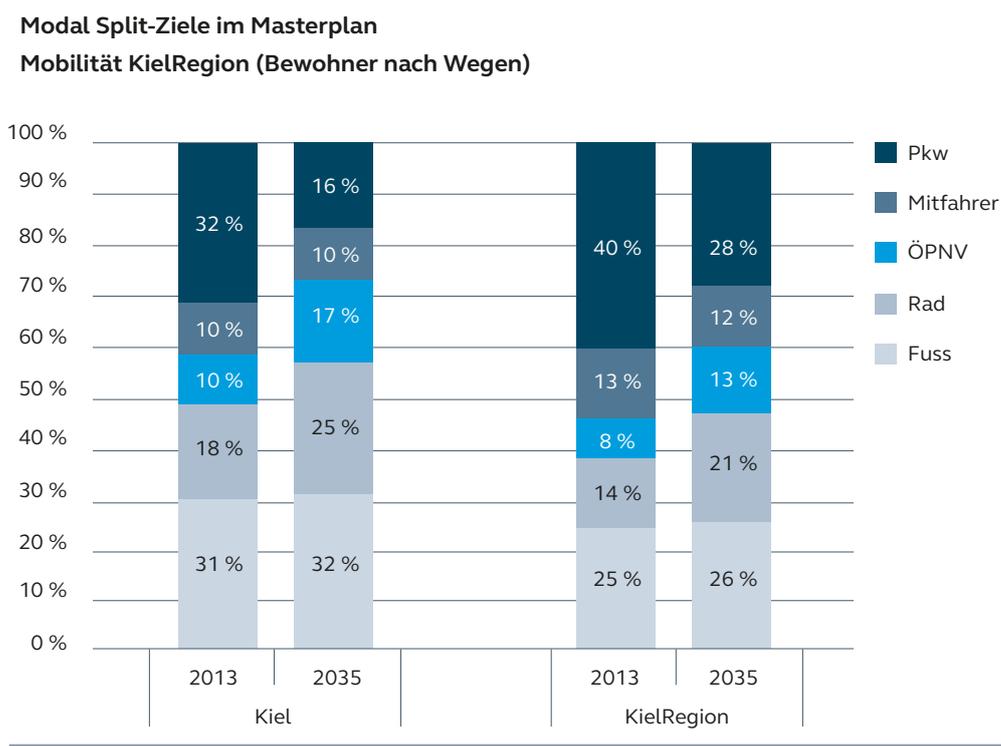
## 1.2 Leitbild

Das Leitbild für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Kiel ergibt sich aus den Zielen des Klimaschutzkonzeptes „Masterplan 100 % Klimaschutz“, die eine Reduzierung der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen um 95 % und des Endenergieverbrauchs um 50 % bis 2050 im Vergleich zum Jahr 1990 vorsehen.

Gemäß dieser Vorgaben soll für die Landeshauptstadt Kiel ein Modal Split<sup>1</sup>-Zielwert im ÖPNV für das Jahr 2035 von 17 % erreicht werden. Darüber hinaus muss sich längerfristig bis 2050 die ÖPNV-Verkehrsleistung, bezogen auf 2014, um 125 % steigern. Dies ist nur mit einer deutlichen Aufwertung des ÖPNV möglich. Einhergehend mit der Steigerung des ÖPNV-Anteils um 7 %-Punkte soll zudem der Anteil des Rad- und Fußverkehrs erhöht und der Pkw- und Pkw-Mitfahr-Anteil um insgesamt 16 %-Punkte reduziert werden.

Der Masterplan Mobilität gibt für die KielRegion ebenfalls Modal-Split-Ziele vor. Diese sehen eine Steigerung des Modal-Split-Anteils für den ÖPNV bei der Anzahl der täglich zurück gelegten Wege von 8% auf insgesamt 13% vor.

Abb. 1:  
Modal Split-Ziele  
im Masterplan  
Mobilität KielRegion  
(Bewohner nach Wegen)



<sup>1</sup> Verteilung der Verkehrsmittelnutzung

---

## 2 Analyse und Potenziale

---

### 2.1 Bestandsanalyse

Die folgenden Schwerpunkte der Bestandsanalyse der aktuellen Grundlagenstudie dienen als Basis für alle daraus entwickelten und bewerteten Vorschläge:

- siedlungsstrukturelle Bestandsaufnahme mit den Schwerpunkten Siedlungsstruktur, Einwohner\*innenzahlen, Zentralität, soziale und öffentliche Einrichtungen, Gewerbe- und Industriestandorte, Pendler\*innenbeziehungen und Tourismus,
- Auswertung von Mobilitätskennwerten auf Grundlage der Erhebung „Mobilität in Städten (SrV2013)“ sowie
- Auswertung der Verkehrsangebote des ÖPNV, Kfz-Verkehrs, Nahbereichsmobilität und Radverkehr sowie inter- und multimodaler Verkehrsangebote wie z.B. Park+Ride- (P+R) und Bike+Ride- (B+R) Anlagen, Carsharing, Verknüpfungspunkte.

Diese Bestandsanalyse bildet weiterhin die Grundlage für die Nachfrageberechnungen mit dem Verkehrsmodell zur Bewertung der in Kapitel 4 verglichenen Systemvarianten.

In Bezug auf das Kieler ÖPNV-System lassen sich aus der Bestandsanalyse nachfolgend aufgeführte Stärken und Schwächen ableiten:

#### Stärken:

- durchgehender, teilweise dichter Taktfahrplan von Bahnen und Bussen auf den meisten Linien, einschließlich Nachtverkehr,
- viele Direktverbindungen,
- vergleichsweise hoher Standard der Barrierefreiheit,
- gutes SPNV<sup>2</sup>-Angebot als Rückgrat für die Pendler\*innenströme.

#### Schwächen:

- Ausbremsen des Busverkehrs durch den Kraft- und Radverkehr sowie durch Lichtsignalanlagen an vielen Stellen,
- keine durchgehende ÖPNV-Priorisierung (Busspuren, Busschleusen, konsequente LSA-Bevorrechtigung) auf den Hauptlinien,
- hohe Verspätungsanfälligkeit auf vielen Buslinien,
- komplexes Verästelungsnetz mit wenig transparenter Linienstruktur,
- keine einheitliche Taktstruktur und keine abgestufte Bedienungsqualität in den Randzeiten,
- lange Fahrzeiten in die Stadtrandbereiche, insbesondere am Westufer sowie bei den Tangentialverbindungen,
- stark wechselnde Anschlussqualität und Defizite bei der Bus-Bahn Verknüpfung,
- Erreichen der Kapazitätsgrenze des Busverkehrs auf den Hauptlinien in den Hauptverkehrszeiten.

---

<sup>2</sup>Schiienenpersonennahverkehr

---

## 2.2 ÖPNV-Nutzungspotenziale und Prognose

Für die Planung eines Liniennetzes wird die Analyse der Strukturdaten in Kiel und in der Umgebung zusammengeführt und ein Nachfragepotenzial für den ÖPNV abgeleitet. Dieses wird durch eine gewichtete Summe verschiedener für den ÖPNV relevanter Strukturgrößen ermittelt:

- Einwohner\*innenzahlen,
- Arbeitsplätze,
- Hochschulplätze, Berufsschulplätze, Schulplätze an weiterführenden Schulen,
- Einkaufsgelegenheiten, Erledigungen und Freizeitangebote,
- geplante Wohngebiete und Gewerbestandorte.

Da die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in Kiel längere Zeit in Anspruch nehmen wird, basiert die Bewertung verschiedener Systeme nicht nur auf der Analyse der heutigen Situation, sondern auf einer Prognose der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre.

Für den Masterplan Mobilität der KielRegion wurde ein Prognose-Nullfall 2030 erstellt. Er basiert auf Prognosen zur kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung bis 2030. In der Grundlagenstudie wird detailliert aufgezeigt, welche Annahmen hinsichtlich der Entwicklung der Einwohner\*innenzahlen und der Realisierung von regionalen bzw. überregionalen Projekten getroffen werden.

Nach der daraus berechneten „Nutzungspotenzialdichte“ je ha Siedlungsfläche (siehe Abbildung 2) werden Gebiete mit einer hohen Nutzungspotenzialdichte vorrangig mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehr bedient. Auch das Nutzungspotenzial aus der KielRegion bis nach Eckernförde, Laboe, Schönberger Strand, Preetz, Flintbek und Rendsburg ist miteinbezogen.

Es zeigt sich, dass in Kiel die stärksten Nachfragepotenziale im öffentlichen Verkehr von der Innenstadt in Richtung Wik, zur Uni, über Gaarden-Ost nach Neumühlen-Dietrichsdorf und Elmschenhagen, Richtung Hassee und nach Mettenhof liegen. Im Kieler Süden ist das bündelungsfähige Nachfragepotenzial deutlich geringer ausgeprägt. Auch das ÖPNV-Nutzungspotenzial ist im Kieler Süden und im Norden weniger stark ausgeprägt. Dieses Potential kann sich aber durch zukünftige Entwicklungen von Wohnbau- und Gewerbeflächen deutlich erhöhen.

In den weiteren Untersuchungen wird unterstellt, dass das SPNV-Angebot in der Region bis 2035 gemäß den Zielen des Masterplans Mobilität der KielRegion und den Planungen des Deutschland-Takts des Bundesverkehrsministeriums zu einer Regio-S-Bahn ausgeweitet wird.

## ÖPNV-Nutzungspotenzial je ha Siedlungsfläche

- Stadtteile
- Gewerbeflächen
- GEFEK
- mögliche Wohnbauflächen

potenzielle ÖV-Nutzer/ha:

- 0 - 10
- 20 - 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- 500 - 1000

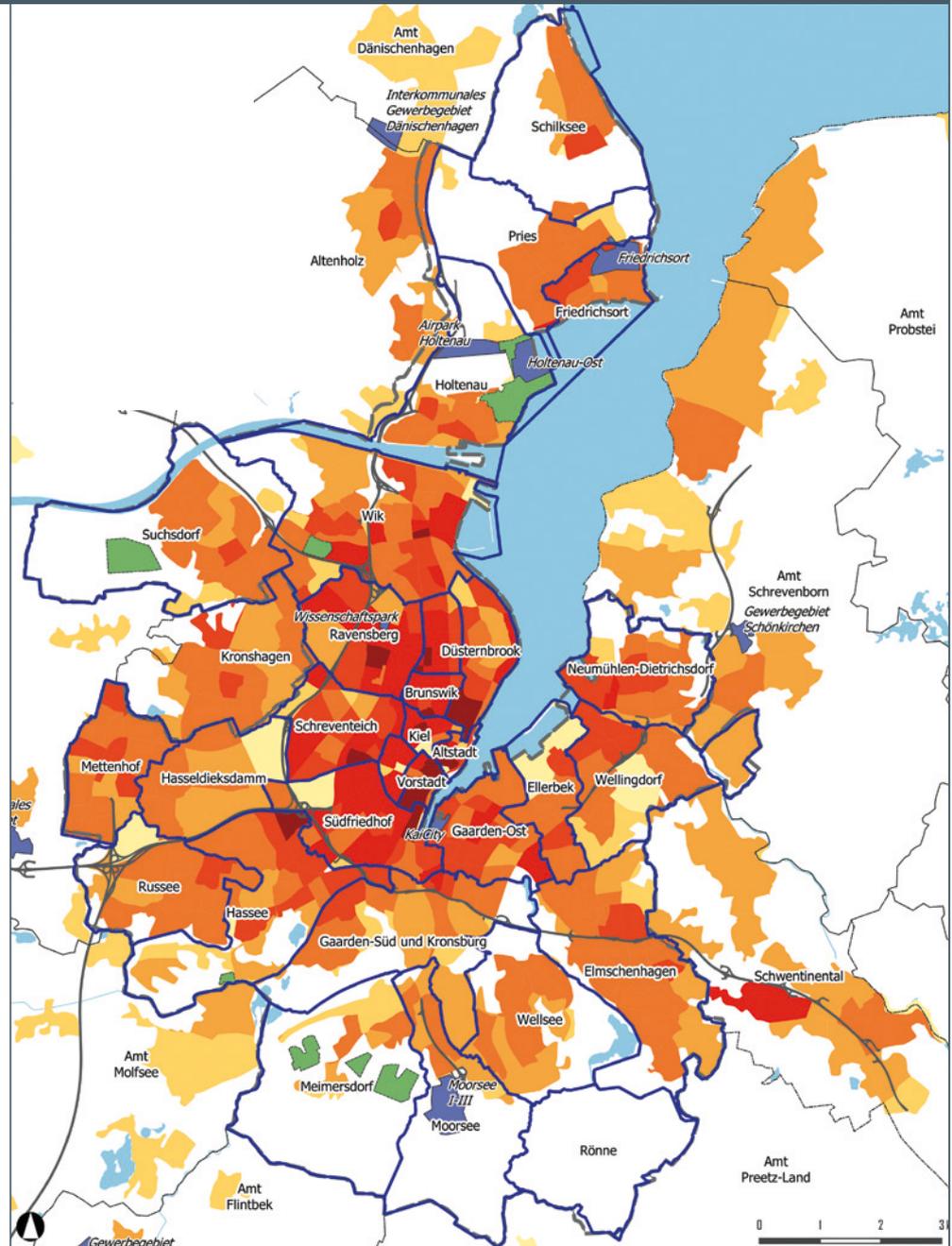


Abb. 2:  
ÖPNV-Nutzungspotenzial  
je ha Siedlungsfläche

Aus den Potentialen abgeleitet werden Korridore gebildet, ohne dass im Detail eine Trassenführung festgelegt wird. Ein Korridor kann sich in den äußeren Stadtteilen in mehrere Korridore verzweigen und außerhalb der Stadtgrenzen in die Region fortsetzen. Aus den Nachfragepotenzialen zum öffentlichen Verkehr wird deutlich, dass sich folgende Korridore für höherwertige ÖPNV-Systeme eignen:

## Korridore für höherwertige Systeme im ÖPNV

- █ städtische Korridore mit besonderer Eignung für höherwertige ÖPNV-Systeme
- █ weitere Korridore in der Stadt und Region mit Eignung für höherwertige ÖPNV-Systeme

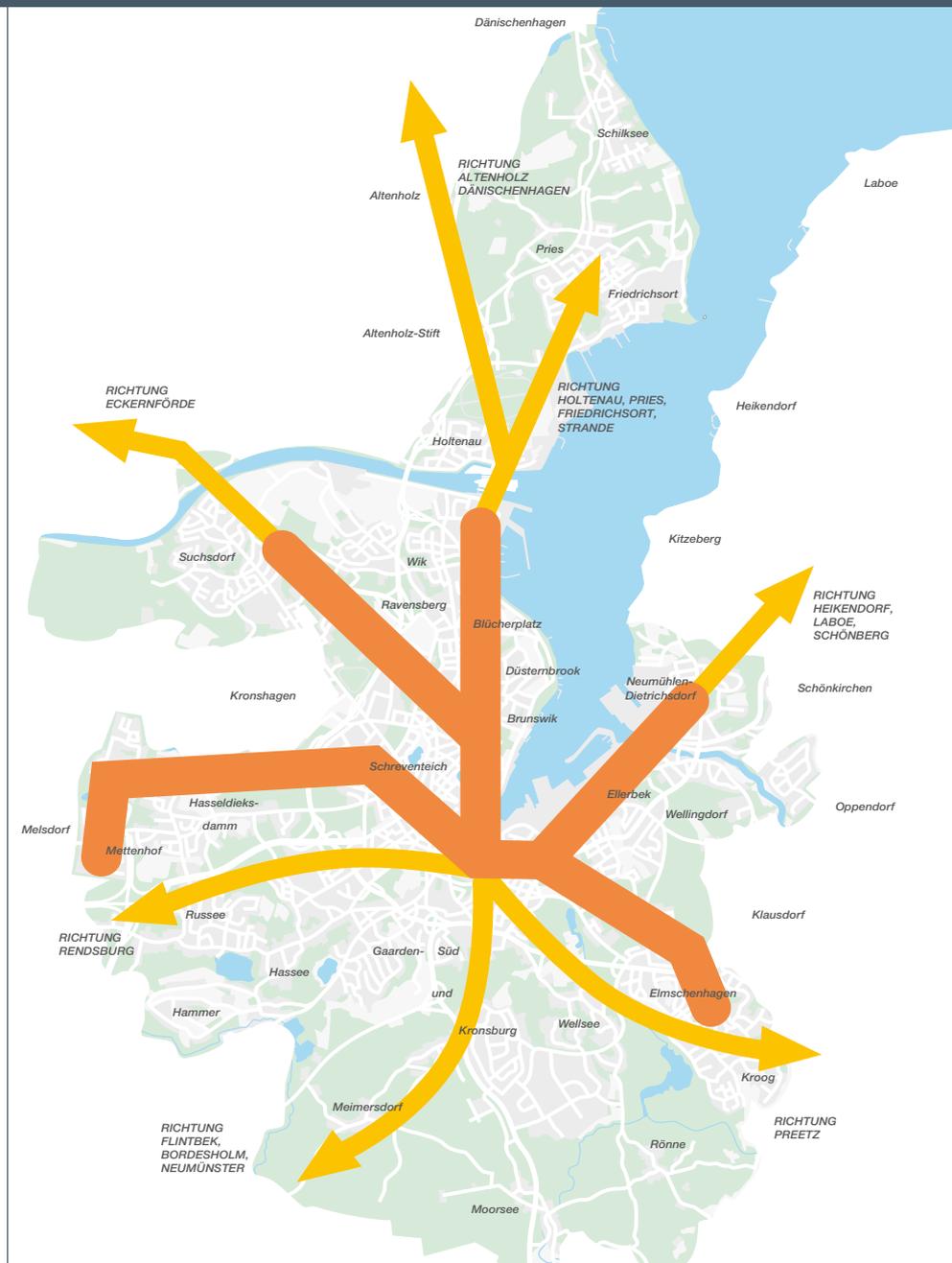


Abb. 3:  
Korridore für höherwertige Systeme im ÖPNV

- Dietrichsdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Wik  
sowie als Ergänzung die Verlängerung Pries bis Strande
- FH Kiel (Dietrichsdorf) – Gaarden-Ost – Hbf. – CAU – Suchsdorf  
sowie deren Verlängerung Heikendorf bis nach Laboe
- Elmschenhagen – Gaarden-Ost – Hbf. – Mettenhof

Die Konzentration des Systemvergleichs auf diese nachfragegestärksten Korridore sichert die Vergleichbarkeit der jeweiligen Systemvarianten.

---

## 2.3 Handlungsfelder

Die Bestandsaufnahme und -analyse sowie das zu erwartende Nutzungs- und Nachfragepotenzial für den Prognosefalls 2030 machen deutlich, dass das heutige ÖPNV-System wegen zu erwartender Fahrgastzuwächse nicht ausreicht, um einem zukunftsfähigen ÖPNV-System gerecht zu werden und die vorgegebenen Ziele zu erreichen. Auch andere Angebote im Mobilitätsverbund haben das Potenzial bisher noch nicht vollständig ausgeschöpft und müssen ausgeweitet werden.

Für die Themenkomplexe ÖPNV und Mobilitätsverbund ergeben sich daher folgende Handlungsfelder:

- deutliche Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV durch ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot mit großen Kapazitäten,
- Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes sowie Produktprofilierung,
- Entwicklung eines einfachen und verständlichen Netzes,
- Beschleunigung des ÖPNV und Erhöhung der Pünktlichkeit durch bauliche und verkehrliche Elemente,
- Optimierung der Verknüpfungen im System ÖPNV,
- Optimierung der Verknüpfungen zu anderen Mobilitätsangeboten (Radverkehr, Fußverkehr, Carsharing etc.),
- Nutzung der Chancen zur städtebaulichen Entwicklung / Aufwertung,
- Umsetzung kurzfristiger Ergänzungs- und Optimierungsmöglichkeiten sowie
- verstärkte Einbindung der Förde-Schiffahrt in den ÖPNV und Radverkehr.

---

## 3 Systemvergleich für den zukünftigen ÖPNV in Kiel

---

### 3.1 Methodischer Ansatz

In der Grundlagenstudie werden verschiedene denkbare ÖPNV-Systeme miteinander verglichen und einem „Anpassungsszenario Bus“ gegenübergestellt, das die angestrebten Fahrgaststeigerungen nur durch eine deutliche Ausweitung des heutigen Busangebots auf den nachfragestarken Korridoren auffangen soll.

---

### 3.2 Untersuchte höherwertige Systeme im ÖPNV

Folgende ÖPNV-Systemvarianten werden mit dem „Anpassungsszenario Bus“ verglichen:

#### **Systemvariante 1: Metro-Bus**

Im Szenario Metro-Bus werden auf den nachfragestarken Korridoren Metrobus-Linien eingerichtet, die sich durch eine einheitliche Linienstruktur, einen dichten 5- bis 10-Minuten-Takt auszeichnen sowie durch Umbauten an Haltestellen und Knotenpunkten weniger verspätungsanfällig sind.

#### **Systemvariante 2: Bus-Rapid-Transit-System (BRT)**

Das Bus-Rapid-Transit-System steht für eine Form des straßengebundenen ÖPNV, der durch infrastrukturelle und fahrplantechnische Verbesserungen erhöhte Qualitätsstandards im Linienverkehr ermöglicht. Das BRT-System zeichnet sich durch weitestgehend gesonderte Trassen für die BRT-Fahrzeuge aus, auf denen bis zu 24 Meter lange Busfahrzeuge beschleunigt verkehren. Die BRT-Fahrzeuge haben ein besonderes Design.

#### **Systemvariante 3: Tram (Stadtbahn)**

Das schienengebundene System Tram stellt, bezogen auf Metro-Bus und BRT, ein leistungsstärkeres ÖPNV-System dar. Die Tram verkehrt auf eigenständig geführten Gleiskörpern und bietet Fahrgästen einen hohen Beförderungskomfort. Als schienengebundenes Verkehrsmittel haben Trams den wesentlichen Vorteil, dass die Länge der Fahrzeuge an den Beförderungsbedarf der Linien bzw. des zu bedienenden Gebietes angepasst werden kann. Für Kiel kämen Einfach- und Doppeltraktionseinheiten zur Anwendung.

#### **Systemvariante 4: Regio-Tram**

Die Regio-Tram stellt eine Fortführung der Tram in die Region nach dem Karlsruher Modell dar. Die Verknüpfung zwischen Straßen- und Eisenbahn schafft umsteigefreie Direktverbindungen zwischen innerstädtischen Stadtbahn-Systemen und regionalen Eisenbahnstrecken. Ziel ist es, Innenstadt und Umland miteinander zu verbinden. Der Umsteigezwang für Fahrgäste entfällt, vor allem das mit längeren Fußwegen verbundene Umsteigen.

### Systemvariante 5: SPNV - City-Tunnel

Ein untersuchtes S-Bahn-Netz für die KielRegion würde in Kiel in einem S-Bahn-Tunnel geführt (SPNV-City-Tunnel). Zum Einsatz kommen Elektrotriebwagen, die eine Elektrifizierung aller Bahnstrecken rund um Kiel voraussetzen.

In nachfolgender Tabelle sind die unterschiedlichen Merkmale und Kapazitäten der Systemvarianten aufgeführt.

**Tabelle 1: Vergleich der Systemvarianten nach Merkmalen und Kapazitäten**

Systemvarianten	Metro-Bus Gelenkbus	BRT	Tram Regio-Tram	SPNV
<b>Platzkapazität</b>	Sitzplätze: 40 bis 45, je nach Bestuhlung Stehplätze: 105 bis 115	Sitzplätze: 55 bis 60, je nach Bestuhlung Stehplätze: 140 bis 156	Sitzplätze: 102 Stehplätze: bis 140 bei Einfachtraktion, andere Konfiguration von Sitz- und Steh- plätzen möglich	Sitzplätze: 106 Stehplätze: 120 bei Einfachtraktion, andere Konfiguration von Sitz- und Steh- plätzen möglich
<b>Breite</b>	2,55m Breite 18,75m Länge	2,55m Breite 24,75m Länge	2,65m Breite 37,00m Länge Doppeltraktion möglich	2,75m Breite 42,00m Länge Doppeltraktion möglich
<b>Einstiege</b>	Einstieg über mind. 2 Türen möglich	Einstieg über mind. 3 Türen möglich	Einstieg über 4 Türen oder mehr möglich	Einstieg über 2 Türen möglich
<b>Mehrzweckbereich für Kinderwagen/ Rollatoren/ Rollstuhl</b>	kleiner Mehrzweckbereich mind. 900 x 1.300 mm	mittlerer Mehrzweckbereich	geräumiger Mehrzweckbereich auch für Fahrräder etc.	geräumiger Mehrzweckbereich auch für Fahrräder etc.
<b>Anzahl der Rollstuhlplätze</b>	mind. 1 Rollstuhl pro Normalbus mind. 2 Rollstühle pro Gelenkbus	mind. 2 Rollstühle pro Gelenk- und Großraumbus	mind. 4 Rollstühle pro Straßenbahn	mind. 4 Rollstühle pro Fahrzeug
<b>Barrierefreiheit</b>	Niederflurtechnik oder Einstieg über Rampen möglich	Niederflurtechnik oder Einstieg über Rampen möglich	stufenloser Einstieg	stufenloser Einstieg

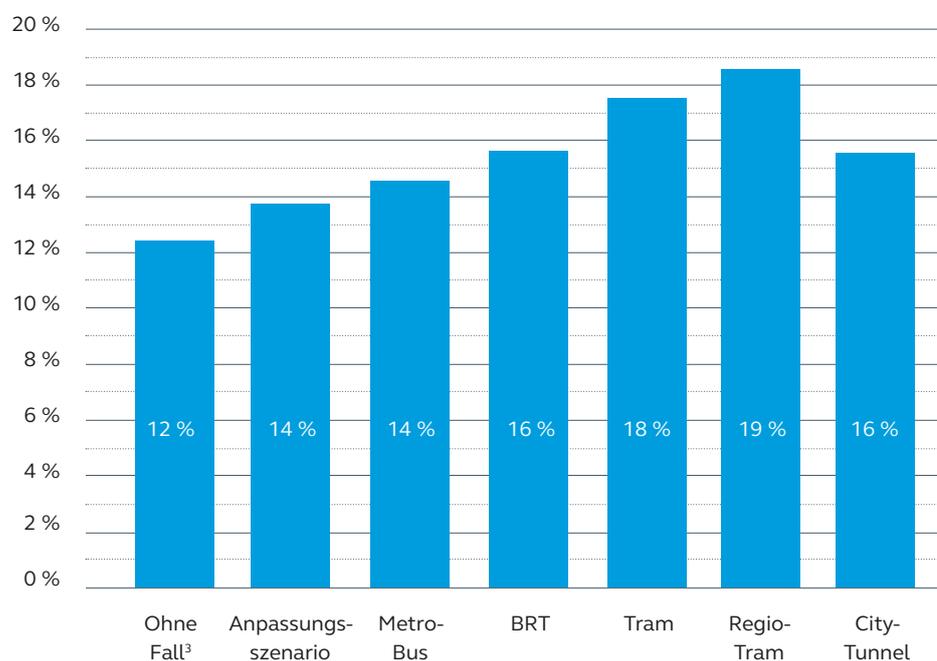
### 3.3 Bewertung der Systemvarianten

Zur Bewertung der jeweiligen Systemvarianten wird in der Grundlagenstudie die potenzielle ÖPNV-Nachfrage anhand von beispielhaften Liniennetzen entlang der in Abb. 4 dargestellten Korridore ermittelt. Dafür werden Musterfahrpläne erstellt und Modellberechnungen zur Abschätzung der Nachfragewirkungen durchgeführt.

Abbildung 4 zeigt, dass in Kiel nur mit schienengebundenen Verkehrsmitteln das Ziel von 17 % ÖPNV-Anteil erreicht oder übertroffen werden kann:

Abb. 4:  
Gegenüberstellung  
der erreichbaren Anteile  
des öffentlichen  
Verkehrs durch die  
jeweiligen  
Systemvarianten

**Systemvarianten für den ÖPNV Landeshauptstadt Kiel  
(prozentualer Anteil)**



Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systemvarianten, die in der Grundlagenstudie zur VEP-Fortschreibung ausführlich dargestellt sind, werden in folgenden Tabellen zusammengefasst:

<sup>3</sup> Erläuterung: „Ohne Fall“ umfasst die bereits geplanten Angebotsverbesserungen im SPNV sowie eine Ausrichtung des bestehenden Busnetzes auf die nachfragestärksten Korridore ohne Angebotsausweitung.

**Tabelle 2: Vor- und Nachteile der verschiedenen Systemvarianten:**

Systemvarianten	Vorteile	Nachteile
<b>Metro-Bus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ geringe Investitionskosten</li> <li>Umstellung Gelenkbusse auf Elektrobusse möglich</li> <li>+ Vorlaufbetrieb für ein BRT oder Tram sinnvoll</li> <li>+ keine langen Bauphasen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Personalkosten</li> <li>- keine Reserven in der Beförderungsleistung vorhanden</li> <li>- schlechte Beförderungsqualität für wahlfreie Nutzer*innen</li> <li>- geringe Kapazitäten für Kinderwagen, Rollstühle etc.</li> <li>- nur durchschnittlicher Fahrkomfort</li> <li>- Erweiterung des Betriebshofs erforderlich</li> <li>- Modal-Split-Ziel deutlich verfehlt</li> </ul>
<b>BRT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ höhere Kapazität und Zuverlässigkeit als Metro-Bus durch konsequente Bevorrechtigung</li> <li>+ verkürzte Reisezeiten in stark nachgefragten Korridoren</li> <li>+ durch eigene Trasse zuverlässige Anfahrbarkeit der Haltestellen zur Sicherung der Barrierefreiheit</li> <li>+ bessere Barrierefreiheit durch größere Mehrzweckbereiche als bei konventionellen Bussen</li> <li>+ geringere Personalkosten für den Fahrbetrieb bei Einsatz größerer Fahrzeuge bzw. kürzere Fahrzeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- erhöhte Unterhaltungskosten für die Trasse durch Verschleiß, insbesondere bei spurgeführten Bussen</li> <li>- städtebaulich z.T. schwierig zu integrieren (u. U. keine Rasentrassen möglich)</li> <li>- ohne Spurführung größere Breite der Trasse erforderlich als bei klassischer Tram</li> <li>- höhere Baukosten für die Infrastruktur, bezogen auf Metro-Bus</li> <li>- längere Bauzeiten als für einen Metro-Bus jedoch geringere Bauzeiten als Tram</li> <li>- Neubau eines Betriebshofs erforderlich</li> <li>- Modal-Split-Ziel verfehlt</li> <li>- Bauphasen für eigene Trassen</li> </ul>
<b>Tram</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ hohe Beförderungskapazitäten als Metro-Bus und BRT</li> <li>+ verkürzte Reisezeiten in stark nachgefragten Korridoren</li> <li>+ hohe Zuverlässigkeit durch konsequente Bevorrechtigung</li> <li>+ hoher Fahrkomfort durch Spurgebundenheit</li> <li>+ Barrierefreiheit an den Bahnsteigen sowie innerhalb der Fahrzeuge</li> <li>+ deutlich geringere Personalkosten für den Fahrbetrieb</li> <li>+ 100 % Klimaschutz durch regenerative Stromerzeugung</li> <li>+ geringe Lärmemissionen durch Elektroantrieb, gefederte Gleiskörper und Isolierung der Drehgestelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Baukosten für die Infrastruktur</li> <li>- hohe Anschaffungskosten für die Fahrzeuge</li> <li>- Bau eines Betriebshofes notwendig</li> <li>- lange Bauphasen für eigene Trassen, insbesondere bei umfangreichen Tiefbauarbeiten z.B. durch erforderliche Kanalverlegungen</li> </ul>

Systemvarianten	Vorteile	Nachteile
<b>Regio-Tram</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ hohe Beförderungskapazitäten</li> <li>+ hoher Fahrkomfort</li> <li>+ Barrierefreiheit an den Bahnsteigen sowie innerhalb der Fahrzeuge</li> <li>+ deutlich geringere Personalkosten für den Fahrbetrieb</li> <li>+ geringe Lärmemissionen durch Elektroantrieb, gefederte Gleiskörper und Isolierung der Drehgestelle</li> <li>+ umsteigefreie Fahrbeziehungen aus der Region zu den Aufkommenschwerpunkten in Kiel</li> <li>+ Entlastung des Hauptbahnhofes von Umsteiger*innen</li> <li>+ 100 % Klimaschutz durch regenerative Stromerzeugung auch auf den Hauptachsen in der Region</li> <li>+ schrittweise Angebots- und Kapazitätsausweitungen im Einklang des stufenweisen Ausbaus der Regio-Tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Baukosten für die Infrastruktur</li> <li>- hohe Anschaffungskosten für die Fahrzeuge</li> <li>- Bau eines Betriebshofes notwendig</li> <li>- Umstellung SPNV-Fahrzeuge auf BOStrab EBO<sup>4</sup>-Fahrzeuge mit zusätzlichen Kosten für Mehreigenschaften</li> <li>- Anpassungen der Bahnsteige in der Region</li> <li>- Umbau von Bahnsteiganlagen</li> <li>- Umsetzung von politischer Zustimmung in den Landkreisen abhängig</li> <li>- lange Bauphasen für eigene Trassen</li> </ul>
<b>SPNV mit City-Tunnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ umsteigefreie Fahrbeziehungen aus der Region zu den Aufkommenschwerpunkten in Kiel</li> <li>+ hohe Reisegeschwindigkeiten zu den angebundenen Aufkommenschwerpunkten</li> <li>+ hohe Beförderungskapazität</li> <li>+ Entlastung des Hauptbahnhofes von Umsteigern</li> <li>+ schrittweise Angebots- und Kapazitätsausweitungen im Einklang des stufenweisen Ausbaus des SPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe bauliche Kosten ohne sinnvolle Zwischenstufen</li> <li>- Umsetzung von politischer Zustimmung in den Landkreisen abhängig</li> <li>- Erschließungswirkung durch die geringe Zahl von Haltestellen geringer</li> <li>- Bereiche mit hohem ÖV-Nutzungspotential nicht erschlossen</li> <li>- komplexere Projektstruktur mit DB und Land</li> <li>- lange Bauphasen</li> </ul>

<sup>4</sup> Erläuterung: BOStrab = Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung; EBO = Eisenbahn-Bau-Betriebsordnung

Die Systemvarianten werden außerdem in Bezug auf Zielerfüllung Klimaschutzkonzept, Beförderungsqualität im ÖPNV, regionale Effekte, städtebauliche Wirkungen, Umweltauswirkungen und Kosten gegenüberstellend in einer Bewertung verglichen:

**Tabelle 3: Bewertung der Systemvarianten**

	Anpassungs- szenario Bus	Metro- Bus	BRT- System	Tram	Regio- Tram	SPNV- City-Tunnel
Zielerfüllung Klimaschutz	Red	Yellow	Light Green	Green	Green	Light Green
Beförderungsqualität im ÖPNV	Red	Red	Light Green	Green	Green	Light Green
Regionale Effekte	Yellow	Yellow	Light Green	Light Green	Green	Green
Städtebauliche Wirkungen	Red	Red	Light Green	Green	Green	Light Green
Umweltauswirkungen	Yellow	Yellow	Light Green	Green	Green	Light Green
Investitionskosten*	Light Green	Light Green	Yellow	Orange	Orange	Red
Betriebskosten	Red	Red	Light Green	Green	Green	Yellow
Gesamtbewertung	Red	Orange	Light Green	Green	Green	Light Green

\* Infrastrukturkosten sind nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFK) förderfähig. Die Förderquote liegt zwischen 75 % und 90 %. Voraussetzung ist ein positiver Nutzen-Kosten-Wert, der nach einer standardisierten Bewertung ermittelt wird.

**Jedes System weist spezifische Stärken und Schwächen auf:**

- Der Metrobus ist aufgrund der geringen Beförderungskapazitäten und der fehlenden Infrastruktur nicht geeignet, die angestrebten Modal-Split-Ziele zu erreichen.
- Ein BRT-System kann auf eigenem Fahrweg eine höhere Nachfrage befördern, reicht im Hinblick auf Fahrkomfort und Nachfrageabschöpfung nicht an eine Tram oder RegioTram heran.
- Die Systeme Tram und RegioTram schneiden bei den Aspekten „Zielerfüllung Klimaschutz“, „Beförderungsqualität im ÖPNV“, „Umweltauswirkungen“, „Städtebauliche Wirkungen“ am besten ab. Zudem kann der Anteil des ÖPNV am Modal Split am nachhaltigsten gesteigert werden.
- Ein SPNV-City-Tunnel würde die Erreichbarkeit der Nachfrageschwerpunkte aus der Region deutlich verbessern, deckt aber nur einen Teil der innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse der Landeshauptstadt Kiel ab.
- Eine Regio-Tram und SPNV mit City-Tunnel können nur gemeinsam im Konsens mit der KielRegion und dem Land Schleswig-Holstein weiterverfolgt werden.

Allerdings sind die Investitionskosten für die Systeme Tram und RegioTram deutlich höher als beim Metrobus oder BRT. Erhöhte „nachträgliche“ Unterhaltungen an den Busspuren der BRT-Systeme kompensieren die günstigeren Herstellungskosten in Teilen wieder. Die jährlichen Betriebskosten sind hingegen vergleichbar. Bei höheren Erlösen sind die jährlichen Ausgleichsbeträge bei der Tram oder RegioTram geringer als bei den anderen Systemen.

---

### 3.4 Weiteres Vorgehen zur Systemauswahl

In einem ersten Schritt müssen Trassenplanungen auf Basis der Grundlagenstudie und insbesondere der Korridore (Abbildung 3) durchgeführt werden, um die bauliche und technische Umsetzbarkeit zu prüfen. Die zu definierenden Trassen sollen, sowohl für ein Tram- als auch für ein BRT-System, in Richtung Wik, Neumühlen-Dietrichsdorf, Elmschenhagen, Mettenhof und Suchsdorf vertieft untersucht werden. Auf dieser Grundlage können die Entscheidungskriterien für die Systemfrage „BRT oder Tram“ geschärft werden.

Für eine hochwertige Systemergänzung im ÖPNV werden bei den weiteren Planungsschritten auch die Aspekte regionaler Erweiterungsoptionen berücksichtigt, um später optional eine umsteigefreie Anbindung in der Region zu ermöglichen.

Im Rahmen der Trassenstudie wird die Öffentlichkeit intensiv mit eingebunden. Dies schafft eine möglichst hohe Transparenz bei den Planungen und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Darüber hinaus werden die Vorteile für den Wirtschaftsstandort Kiel dar- und Bezüge zum Tourismus hergestellt. Im Zuge der Vorplanungen sind umfangreiche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen vorgesehen.

Zeitgleich mit der Trassenstudie werden andere Aspekte aus der Grundlagenstudie mit umgesetzt, z. B. kurzfristige Maßnahmen zum Busverkehr und die Implementierung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsverbunds (siehe folgendes Kapitel).

---

## 4 Weiterentwicklung des Mobilitätsverbunds

Es werden Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote fokussiert betrachtet, die zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Mobilitätsverbunds in Kiel beitragen. Die betrachteten Maßnahmen sind dabei baulicher, reglementierender und / oder organisatorischer Art, die kurz- bis mittelfristig, auch unabhängig von der Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems, sukzessive umgesetzt werden können.

---

### 4.1 Multimodale Verknüpfungen

Eine isolierte Betrachtung des ÖPNV reicht nicht aus, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, der Pendler\*innen und Besucher\*innen Kiels zu befriedigen. Um Alternativen zur Nutzung und zum Besitz eines eigenen Pkw zu bieten, muss ein attraktiver ÖPNV mit anderen Mobilitätsangeboten verknüpft werden.

Dies umfasst intermodale Lösungen, bei denen die Fahrgäste auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel kombinieren und multimodale Angebote, die für unterschiedliche Wege flexibel genutzt werden können.

#### Mobilitätsstationen

Die Umsetzung sogenannter Mobilitätsstationen an den ÖPNV-Haltestellen führt die verschiedenen Mobilitätsoptionen zusammen.

Abb. 5:  
Visualisierung  
Mobilitätsstationen  
in der KielRegion

Ein regional abgestimmtes Konzept ist zusammen mit den Partner\*innen in der Landeshauptstadt Kiel, den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie mit der NAH.SH entwickelt. Das Konzept wird bereits umgesetzt.



---

## 4.1.2 Fußverkehr und ÖPNV

Die meisten ÖPNV-Wege beginnen und enden mit einem Fußweg. Attraktive und sichere Fußwege zu den Haltestellen sind daher von zentraler Bedeutung für die Nutzung des ÖPNV. Dies beginnt mit der barrierefreien Zugänglichkeit der Haltestellen, die möglichst einfach, ohne Umwege und Wartezeiten erreichbar sein sollen.

Dazu muss die Strategie des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes konsequent weiter verfolgt und umgesetzt werden.

[www.kiel.de/fusswegeachsen](http://www.kiel.de/fusswegeachsen)

Im Hinblick auf den ÖPNV ist die Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte zu den Buslinien wichtig, um den umsteigenden Fußgänger\*innen die Querung von Straßen soweit wie möglich zu ersparen.

---

## 4.1.3 Radverkehr und ÖPNV

Die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr verbessert die Reichweite des ÖPNV auch außerhalb der direkt erschlossenen Bereiche und ist realisierbar über:

- die Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Bike+Ride (Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV),
- ein Fahrradverleihsystem insbesondere als Abbringer vom ÖPNV am Zielort und Verleih / Bereitstellung von Lastenfahrrädern

### Fahrradmitnahme im ÖPNV

Im heutigen Busverkehr in Kiel ist eine Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich. Bis zu zwei Fahrräder kann ein Bus aufnehmen. Allerdings schränken das geringe Platzangebot und der grundsätzliche Vorrang von Kinderwagen und Rollstühlen dies stark ein. So ist in der Praxis eine Fahrradmitnahme nur in Zeiten und Streckenabschnitten schwacher Nachfrage möglich.

Eine Tram bietet als mögliche Systemvariante deutlich größere Mehrzweckbereiche, die das Platzangebot für die Fahrradmitnahme deutlich verbessern. Dennoch bietet auch eine schienengebundene Variante, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, nicht unbegrenzt Plätze für Fahrräder an Bord. Daher spielt die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV durch Bike+Ride sowie Fahrradverleihsysteme eine große Rolle.

### Bike+Ride

Bike+Ride ist insbesondere für Bewohner\*innen außerhalb des engeren ÖPNV-Einzugsbereiches relevant, um schnell zur Haltestelle zu kommen, ohne auf eine Zubringerlinie angewiesen zu sein. Ein attraktives Bike+Ride-Angebot setzt guten Diebstahlschutz durch abschließbare Abstellmöglichkeiten voraus.

Bike+Ride kann an der Zielhaltestelle genutzt werden, indem ein Fahrrad über Nacht an der Haltestelle geparkt und morgens zur Weiterfahrt genutzt wird.

Ein weiterer Ausbau von Bike+Ride, insbesondere an Bahnhaltepunkten, ist daher ein wichtiger Bestandteil für ein intermodales Verkehrssystem in Kiel.

### Fahrradverleihsystem und Lastenradverleih

Das Thema Fahrrad und ÖPNV ergänzt ein Fahrradverleihsystem. Dieses wird zu verschiedenen Zwecken und von verschiedenen Personen genutzt.

In der Landeshauptstadt Kiel läuft die Pilotphase eines stationsbasierten Fahrradverleihsystems. Das Fahrradverleihsystem „Sprottenflotte“ ist als regionales Kooperationsprojekt mit etwa 250 Rädern in die Pilotphase gestartet. Nach der Testphase ist eine Ausweitung in das gesamte Stadtgebiet Kiel und die Region geplant. Die Ergänzung des Angebots um Pedelcs und Lastenräder an verschiedenen Mobilitätsstationen wird die Etablierung eines differenzierten Fahrradverleihsystems in Kiel und der Region ermöglichen.

Abb. 6:  
Start der Pilotphase  
Sprottenflotte in Kiel



## 4.1.4 Kfz und ÖPNV

### Park+Ride

Pkw-Fahrer\*innen, die keine direkte ÖPNV-Verbindung haben, stellen ihr Auto an ausgewiesenen Park+Ride-Plätzen ab. Dabei wird grundsätzlich eine möglichst große Teilstrecke mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.

P+R spielt im SPNV eine größere Rolle als für die städtischen ÖPNV-Linien. Hier steigen Autofahrer\*innen z. B. aus der KielRegion in Wohnortnähe an einem Bahnhof in die Bahn um. Ergänzend zu den klassischen P+R-Anlagen an Bahnhöfen bieten sich zusätzliche kommunale P+R- und B+R-Anlagen für Pendler\*innen in der Region an, um dem motorisierten Verkehr eine attraktive Umsteigemöglichkeit auf ein hochwertiges ÖPNV-System zu ermöglichen.

Abb. 7:  
Beispielhafte Umsetzung  
Park+Ride in der Region  
und am Stadtrand von Kiel



Die P+R-Plätze sollen vorwiegend an den Enden der potenziellen ÖPNV-Korridore errichtet werden, damit der Verkehr in den innerstädtischen Bereichen entlastet wird. Voraussetzung ist eine möglichst gute Erreichbarkeit der P+R-Plätze, ohne dass innerstädtische Straßen genutzt werden müssen.

### Taxis

Eine Verknüpfung von ÖPNV und Taxis ist vor allem in der Schwachverkehrszeit von Bedeutung, um Fahrgästen, die keinen Busanschluss zu ihrem Wohnort haben, eine komfortable und sichere Heimfahrt zu bieten. Ein Taxiruf bei Fahrer\*innen oder eine Rufsäule in den Fahrzeugen des ÖPNVs sowie Taxi-Stellplätze an wichtigen Verknüpfungspunkten ermöglichen dies.

### Ride-Sharing

Einige Städte testen in Pilotversuchen Ride-Sharing-Angebote mit Kleinbussen auf flexiblen Routen. Hierbei werden grundsätzlich die Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste gebündelt.

Grundsätzlich stellt ein Ride-Sharing-Angebot eine Ergänzung zum ÖPNV zu Zeiten und auf Routen dar, die der klassische ÖPNV nicht oder nur mit Umstieg bedient. Eine stärkere Verbreitung dieser Dienste kann zu einer Kannibalisierung des ÖPNV führen. Es muss daher geprüft werden, inwieweit Ride-Sharing Dienste eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätskonzeptes in Kiel bieten.

### **Carsharing**

Carsharing bietet Mitgliedern von Carsharing-Organisationen die Möglichkeit, bei Bedarf ein Fahrzeug stundenweise zu mieten, um z. B. Großeinkäufe, Dienstfahrten oder Ausflüge zu unternehmen. Diese Flexibilität, auf ein Fahrzeug verschiedener Größenklassen zurückgreifen zu können, kann Haushalte dazu bewegen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw oder eines Zweitwagens zu verzichten. Dass ein Haushalt den eigenen Pkw abschafft, kommt in der Praxis seltener vor und oft nur dann, wenn das Fahrzeug ohnehin erneuert werden muss.

Die bisherige Strategie der Landeshauptstadt Kiel im Hinblick auf die Förderung von Carsharing-Angeboten wird, wie im Masterplan Mobilität für die KielRegion und im Masterplan 100 % Klimaschutz vorgesehen, weiter verfolgt. Diese Mobilitätsoption hilft Haushalten, ihre Bedürfnisse ohne eigenes Auto zu bewältigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten und den Großteil ihrer Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückzulegen. Dies gilt insbesondere für Carsharing-Flotten aus Elektrofahrzeugen. Hier zeigt sich, dass sich Elektromobilität viel schneller durchsetzt als bei privaten Pkw.

### **Autonome fahrende Fahrzeuge**

In Zukunft werden automatisch fahrende Fahrzeuge eine innovative Mobilitätsform darstellen. Zurzeit werden Kleinbusse getestet, die die 5. Stufe der Automatisierung erreichen. Viele Fragen der Verkehrssicherheit beschränken innerorts noch den Praxiseinsatz von autonomen Fahrzeugen. In absehbarer Zeit sind nur Fahrzeuge, die innerorts mit geringen Geschwindigkeiten autonom fahren, realistisch einsetzbar. Daher eignen sich autonome Fahrzeuge als Zubringerverkehrsmittel auf geringen Distanzen als sinnvoller Einsatzbereich dieser neuen Technologie.

Abb. 8:  
Ausstellung eines  
autonomen  
Kleinbusses in Kiel



---

## 4.2 Fördeschiffahrt und Kanalfähren

Die Fördeschiffahrt bildet insbesondere für den Fuß- und Radverkehr einen wichtigen Baustein im Kieler Verkehrssystem. Um die Fördeschiffahrt im Alltagsverkehr zu stärken, ist ein ganzjähriger, vertakteter Betrieb im Querverkehr über das bisherige Angebot hinaus nötig, z. B. durch einen Pendelverkehr zwischen den drei nördlichen Anlegern Laboe, Friedrichsort und Heikendorf. Auch das Entwicklungsgebiet Holtenau-Ost kann optimale an die ÖPNV-Trasse der Fördeschiffahrt angebunden werden.

Sinnvoll erscheint, das Fahrtangebot der Schwentinefähre zu erhöhen und auf das Wochenende auszudehnen. Durch die kostenfreie und verstärkte Fahrradmitnahme wird die Schwentinefähre im Rahmen einer Pilotphase bis Ende 2020 somit Teil der Radroute zwischen dem West- und Ostufer. Um die Attraktivität der Wasserwege in Kiel zu steigern, sollen ebenso bei den Kanalfähren die Fahrradmitnahmekapazitäten ausgeweitet sowie die Taktfrequenz in Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) erhöht werden.

---

## 4.3 Tarif- und Informationsangebote

Für einen reibungslosen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sorgen möglichst einfache und übersichtliche Nutzungsmöglichkeiten. Hierzu gehören integrierte Ticketing- und Informationsangebote, wie z. B. digitale Ticketlösungen und mobile Fahrgastinformationen, bargeldlose Bezahlssysteme, eine verkehrsmittelübergreifende Zugangskarte (Mobilcard) sowie attraktive Angebote für Stamm- und Gelegenheitskund\*innen.

Abb. 9:  
Neue Fördefähre für Kiel



---

## 5 Parkraummanagement

Die vorgeschlagenen Maßnahmen verbessern die Erreichbarkeit der Innenstadt und vieler innenstadtnaher Wohngebiete für Kund\*innen und Beschäftigte ohne Pkw. Dadurch sinkt der Bedarf an Kfz-Stellplätzen und eröffnet die Chance, Flächen anders zu nutzen als für den ruhenden Verkehr. Die Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems muss mit der Umgestaltung der Straßenräume zu attraktiven Plätzen verknüpft und durch ein konsequentes Parkraumbewirtschaftungskonzept unterstützt werden.

### **Parkraumbewirtschaftung**

In der Innenstadt bietet der sinkende Parkraumbedarf alternative Nutzungen der teilweise sehr großflächigen oberirdischen Stellplatzflächen an (am Straßenrand und z. B. am Exerzierplatz, Wilhelmplatz oder Blücherplatz), die heute ein autoorientiertes Stadtbild vermitteln.

Ein Einstieg in eine erweiterte Parkraumbewirtschaftungszone ist Teil der Green City Plans und wurde bereits im VEP 2008 in Kapitel 6.6 vorgeschlagen.

### **Stellplatzsatzung und Mobilitätsnachweis**

Anpassungen der Stellplatzsatzung mit stark abgeminderten Stellplatzvorgaben für Bauvorhaben in einem mit einem hochwertigen ÖPNV-System erschlossenen Bereich reduzieren die Baukosten und erleichtern somit den Bau preisgünstiger Wohnungen. Zudem fördert ein reduziertes Stellplatzangebot die Nutzung von Fuß-, Radverkehr und des ÖPNV.

---

## 6 Kommunales und Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne der Zielsetzungen zu beeinflussen. Eine effizientere und klimafreundliche Verkehrsnachfrage wird in der KielRegion insbesondere über zielgruppenspezifische Informationen und Organisation von Servicedienstleistungen erreicht. Mit der Beratung durch Mobilitätsmanager\*innen werden Grundlagen, Potenziale und Wirkungen dargestellt. Die Etablierung von kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement stellt die zielgruppenspezifische Ansprache der Verkehrsteilnehmer\*innen in der KielRegion sicher.

Mobilitätsmanagement wurde im VEP 2008 in Kapitel 6.8 behandelt und befindet sich teilweise bereits in der Umsetzung.

---

## 7 Stadtentwicklung und Straßenraumgestaltung

Die Einführung eines hochwertigen ÖPNV-System bietet für Kiel viele Chancen für die Stadtentwicklung. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der bedienten Stadtteile wird verbessert. Die Standorte werden für Wohnen, Einzelhandel oder Arbeitsplätze attraktiver.

### Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete

In der wachsenden Stadt Kiel werden in den kommenden Jahren verschiedene städtische Flächen als Wohngebiete entwickelt. Dabei muss die Erreichbarkeit ohne Pkw von vornherein adäquat berücksichtigt und bei der Planung dieser Stadtentwicklungsgebiete die Anbindung an ein hochwertiges ÖPNV-System einbezogen werden. Dies gilt für folgende Entwicklungsgebiete:

- Das **Holtenau-Ost** Gelände wird als Wohn- und Gewerbebestandort entwickelt. Hierfür ist frühzeitig eine gute ÖPNV-Erschließung mit einem hochwertigen Busangebot notwendig. Eine Erschließung mit der Tram wäre aufgrund der Frage der Brücken- bzw. Tunnellösung über den NOK erst in einer 2. Ausbaustufe denkbar.
- Die **gewerblichen Umstrukturierungsbereiche in Friedrichsort** bieten ebenfalls die Möglichkeit einer ÖPNV-Erschließung durch ein hochwertiges Busangebot.
- Das **Technologiezentrum am Bremerskamp** ist durch einen ÖPNV-Korridor (Abb. 3) optimal mit dem ÖPNV erschlossen.
- Die **Potenzialfläche für Wohnungsbau westlich von Suchsdorf** an der Au sollte im Falle einer langfristigen Entwicklung zeitgleich mit der Aufsiedlung durch eine Verlängerung des ÖPNV-Korridors in Suchsdorf erschlossen werden.
- Die großen **Neubaugebiete in Neu-Meimersdorf (Kieler Süden)** sind durch den ÖPNV heute nur schwer effizient zu erschließen. In Meimersdorf ist die Erreichbarkeit von Arbeitsplatz- und Einkaufsmöglichkeiten für Personen ohne Pkw schwierig und nicht komfortabel. Der Stadtteil ist sehr autoabhängig, was zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B404 führt. Es ist daher besonders wichtig, den Kieler Süden an neues hochwertiges ÖPNV-System anzubinden.

### Gestaltung von Straßenräumen

Die Umgestaltung von Straßenräumen verändert mit der Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems den Charakter von wichtigen Straßenzügen. Die Entwicklung von einer autodominierten Hauptverkehrsstraße hin zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität setzt positive Impulse für die Nutzung an diesen Straßen und für die angrenzenden Quartiere. Sie wirkt sich insgesamt günstig auf die Nachfrageentwicklung in den betroffenen Gebieten aus. Zudem muss geprüft werden, in welchen Bereichen entlang der hochwertigen ÖPNV-Achsen eine höhere bauliche Dichte und / oder eine stärkere Nutzungsmischung planungsrechtlich zugelassen werden kann, um eine Nachverdichtung entlang möglicher ÖPNV-Linien zu fördern.

### Liefer- und Ladezonen

Die empfohlene Umwandlung von Parkplätzen am Straßenrand in Liefer- und Ladezonen stellt die Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte für den Wirtschaftsverkehr sicher. Für viele Kund\*innen und Beschäftigte verbessert sich durch ein hochwertiges ÖPNV-System der Zugang zu den Geschäften, insbesondere entlang der zentralen Trassen. Weniger Parkraum wird durch die Nutzung des ÖPNV nachgefragt.

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1:	Modal Split-Ziele im Masterplan Mobilität KielRegion (Bewohner*innen nach Wegen)	05
Abb. 2:	ÖPNV-Nutzungspotenzial je ha Siedlungsfläche (Grundlagenstudie)	08
Abb. 3:	Korridore für höherwertige Systeme im ÖPNV	09
Tabelle 1:	Vergleich der Systemvarianten nach Merkmalen und Kapazitäten	12
Abb. 4:	Gegenüberstellung der erreichbaren Anteile des öffentlichen Verkehrs durch die jeweiligen Systemvarianten	13
Tabelle 2:	Vor- und Nachteile der Systemvarianten	14
Tabelle 3:	Bewertung der Systemvarianten	16
Abb. 5:	Visualisierung Mobilitätsstationen in der KielRegion (andré stocker design)	18
Abb. 6:	Fahrradverleihsystem Sprottenflotte (KielRegion GmbH)	20
Abb. 7:	Beispielhafte Umsetzung Park+Ride in der Region und am Stadtrand von Kiel (Grundlagenstudie)	21
Abb. 8:	Ausstellung eines autonomen Kleinbusses in Kiel (KielRegion GmbH)	22
Abb. 9:	neue Förderfähre für Kiel (SFK)	23

---

### Herausgeberin:



Landeshauptstadt Kiel

**Adresse:** Presseferat, Postfach 1152, 24099 Kiel,

**Redaktion:** Tiefbauamt, Stand: **Layout:** [www.neuekoordinaten.de](http://www.neuekoordinaten.de)

**Hinweis:** Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck - auch auszugsweise - ist ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.

**Stand:** Dezember 2019



