

Kapitel

Initiator*innen: KVo, AK Mobilität, Maik Kristen

Titel: **Nahverkehr attraktiver und leistungsfähiger machen**

Text

1 Die Taktung der Busse zu steigern, ist aufgrund fehlender Busfahrer*innen, der
2 Überlastung der Straßen und dem Nadelöhr am Hauptbahnhof, durch das fast alle
3 Busse durchfahren, derzeit schwierig umzusetzen. Daher braucht Kiel eine
4 schienengebundene Stadtbahn, um mehr Fahrgäste schneller und bequemer zu
5 transportieren. Wir sind uns sicher, dass dies nicht durch ein Bus Rapid Transit
6 (BRT) geleistet werden kann, werden dabei allerdings die Ergebnisse der derzeit
7 durchgeführten Trassenstudie für ein schlussendliches Urteil abwarten. Wir
8 wollen langfristig eine tragfähige Lösung finden, die von so vielen politischen
9 Kräften wie möglich unterstützt wird. Die Stadtbahn muss dabei anschlussfähig an
10 die angrenzenden Landkreise und außenliegenden Stadtteile geplant werden, um
11 auch das Pendeln ohne Auto attraktiver zu machen (siehe Kapitel Stressfrei
12 pendeln).

13 Auf den Busverkehr wird man auch nach Bau der Stadtbahn nicht verzichten können,
14 daher muss seine Attraktivität gesteigert werden. Dazu muss die Barrierefreiheit
15 so schnell wie möglich für Haltestellen und Busse sichergestellt werden – auch
16 für seh- und hörbehinderte Menschen. Außerdem braucht es in den Bussen mehr
17 Platz für Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühle. Die Busflotte der Kieler
18 Verkehrsgesellschaft (KVG) wird sukzessive erneuert und wir unterstützen die
19 Umstellung auf E-Busse und größere Gelenkbusse. Wir werden mehr Fahr- zu
20 Busspuren umwidmen, wo notwendig auch als gemeinsame Bus- und Radspur, wie
21 beispielsweise auf dem Westring, der Eckernförder Straße oder dem Kronshagener
22 Weg möglich.

23 Die Taktung kann nicht beliebig erhöht werden. Dort, wo es möglich und sinnvoll

24 ist, möchten wir sie erhöhen. Um das Nadelöhr am Hauptbahnhof für Busse zu
25 entlasten, sollte das Sophienblatt für den Pkw-Verkehr gesperrt werden
26 (Einsatzfahrzeuge und Taxen ausgenommen). Ergänzend braucht es mehr
27 Querverbindungen, die nicht über den Hauptbahnhof laufen. Durch Querverbindungen
28 können Wegezeiten reduziert und äußere Quartiere attraktiver gemacht werden.

29 Solange die Stadtbahn nicht in das Kieler Umland fährt, müssen die Schnellbusse
30 soweit möglich aus dem Umland höher getaktet werden und mit weniger Stopps in
31 die Innenstadt gelangen, um die Fahrzeit zu verringern. Dort muss die Verzahnung
32 mit dem lokalen ÖPNV optimiert werden. Wir möchten das Ziel erreichen, in 30
33 Minuten vom Hauptbahnhof in die Außenbezirke und das angrenzende Umland zu
34 gelangen. Zudem muss die Bus-Zug-Verknüpfung am Kieler Hauptbahnhof besser
35 verzahnt werden, insbesondere sonntags und in den Abendstunden. Die Busse sollen
36 in diesen Zeiträumen für eine angemessene Dauer auf verspätete Züge warten.

37 Das Sicherheitsgefühl muss ebenfalls erhöht werden. Abgelegene Haltestellen und
38 der Weg zu ihnen können als Angsträume wahrgenommen werden. Wir möchten
39 Angsträume beseitigen. Unter anderem möchten wir dafür ein Pilotprojekt an
40 Haltestellen starten, bei dem ein Notknopf installiert wird, der direkt mit der
41 Polizei verbunden ist. Die Nutzung der nora-App werden wir bewerben.

42 Wir wollen mit Qualitätsverbesserungen auch das Image des ÖPNV verbessern und
43 dieses wirksam durch eine Öffentlichkeitskampagne für attraktive ÖPNV-Angebote
44 in der KielRegion kommunizieren. Haltestellen müssen barrierefrei, rauchfrei,
45 wettergeschützt geplant werden und über ausreichend Mülleimer, Infomaterial und
46 Sitzplätze verfügen.