



Wahlprüfsteine des Mobilitätsrates zur Oberbürgermeisterwahl 2019 in Kiel

Antworten (die Reihenfolge der Antworten erfolgte nach dem ABC der Nachnamen)

1. Was sind Ihre wichtigsten Maßnahmen für die Kieler Mobilitätswende?

Dr. Andreas Ellendt

- Kostengünstiger ÖPNV mit einheitlicher Tarifstruktur, „365 Euro Ticket“
- Förderschiffahrt neu aufstellen: ganzjährig und getaktet mit modernen Schiffen und großer Kapazität für Fahrräder. Anbindung der Anlegeplätze ggf. durch Busshuttles.
- Busverkehr attraktiver machen durch Querverbindungen der Stadtteile, Ausweitung der Feier- und Wochentagsverbindungen
- Bau einer Stadtbahn auf realisierbaren Stadtbahntrassen
- Premiumvelorouten, sichere baulich getrennte Radwege
- Vermehrt Einbahnstraßenregelungen einführen, um mehr Platz und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen
- Intelligente und digitale Parkraumbewirtschaftung
- Bau einer Wasserstofftankstelle. Vorreiterrolle des städtischen Fuhrparks
- Erprobung von autonom fahrenden Verkehrsmitteln

Dr. Ulf Kämpfer

- **Schaffung eines hochwertigen ÖPNV-Systems auf einer eigenen Trasse:** technologieoffene Trassenstudie, anschließend Trassen- und Systementscheidung, Aufbau Planungsgesellschaft, Planungs- und möglichst auch Baubeginn in meiner zweiten Amtszeit. Stand heute sprechen die überwiegenden Argumente für eine schienengebundene Stadtbahn. Möglichst bereits im ersten Bauabschnitt Aufbau einer Regio-Tram, im ersten Schritt Einbindung der Bahnlinien Hein Schönberg und Preetz-Kiel in das Stadtbahnnetz.
- **Aufwertung des Fährverkehrs:** Kostenlose Schwentinefähre ab 2020, Ausweitung des Fahrplans am späten Abend und am Wochenende. Prüfung vergleichbarer Maßnahmen für die anderen und ggf. zusätzliche Fährlinien.
- **Fahrradoffensive:** Erhöhung der Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur von 17 auf 30 Euro pro Bürger/Jahr. Beschleunigung der Umsetzung des Velo- und Premiumradroutenprogramms, Umwandlung von PKW-Spuren in Fahrradspuren, wie bereits am Kronshagener Weg begonnen und geplant in der Gutenbergstr. Ergänzt durch Protected Bike Lanes, z.T. auch auf derzeit vierspurigen Autostraßen wie z.B. Eckernförder Straße; zusätzlich Schaffung weiterer Fahrradstraßen und Reduzierung des PKW-Verkehrs in diesen, umfangreiches Aus- und Verbesserungsprogramm für das bestehende Radwegenetz, Ausbau von sicheren und überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten und den Kieler Fahrradbügel etc.

Björn Thoroe

Kurzfristig den ÖPNV günstiger machen - ich denke da an ein 1-Euro-Tagesticket – und die Buslinien attraktiver gestalten. Es muss z.B. auch Querverbindungen geben und die Schnellbuslinie 60S sollte auch am Wochenende verkehren. Langfristig soll in Kiel wieder eine Stadtbahn auf eigener Schiene fahren. Parallel zur Attraktivierung

des ÖPNVs muss Autos Raum in der Stadt genommen werden. Mein Ziel ist es den Parkraum jedes Jahr um 3% zu verkleinern.

Florian Wrobel

Die größte bauliche Maßnahme, die ich für Kiel plane, ist der Ausbau des Kleinen Kiel-Kanals zu einem innenstadtweiten Kanalsystem, welches die wichtigsten Punkte des Lebens in Kiel mit künstlichen Wasserstraßen verbindet und so dichter an die Ostsee bringt. Die Überflutung ganzer Straßenzüge reduziert den motorisierten Individualverkehr und bieten Möglichkeiten für alternative Fortbewegungsmittel wie Gondeln nach venezianischem Vorbild und Tretbooten. Auch die Rolle der Schwentinefähre würde so gestärkt werden, wenn man von der FH bis zur CAU auf dem Wasser fahren kann.

Dort, wo eine Überflutung aus Gründen nicht zielführend wäre, setze ich auf eine gesunde Mischung aus Fahrrädern, Fußwegen, Skateboards, Bussen, Straßenbahnen, Stadtbahnen, Gondeln, Seilbahnen, U-Bahnen, Flugtaxi und Rollatoren.

2. Viele Maßnahmen werden Jahre brauchen, bis sie umgesetzt sind. Wie wollen sie kurzfristig Verbesserungen für die Mobilität der Kieler*innen erreichen?

Dr. Andreas Ellendt

ÖPNV:

- Querverbindungen der Stadtteile, d.h. nicht alle Busse über den Hauptbahnhof
- Prüfung und Einführung des „365-Euro-Tickets“ mit Übertragung auf die Fährschiffe
- Häufigere Verbindungen an Sonn- und Feiertagen und nachts auch in die Randgebiete
- Kostenlose Fahrradmitnahme auf den Schiffen
- Ganzjährige Fährschiffahrt
- Fahrplan- und Ticket-App einführen

Radverkehr:

- Grüne Wellen und Vorfahrt für Fahrradfahrer ermöglichen
- Sichere Radabstellplätze in der Innenstadt und an frequentierten Orten einrichten
- Mehr Kontrollen auf Fahrradschutzstreifen

Dr. Ulf Kämpfer

- Kurzfristig Angebotsverbesserung im Kieler Busnetz, günstigere Tarifstruktur, bei entsprechender finanzieller Unterstützung Einführung des 1-Euro-Tickets. Antrag beim Bundesverkehrsministerium auf Status als entsprechende Modellstadt (Klimaschutzprogramm der Bundesregierung) ist gestellt.
- Komfortverbesserung im Kieler ÖPNV: Kurzfristig weiterer Zubau von WLAN in Bussen und an Haltestellen, digitales Bezahlen und digitale Tickets, bessere Fahrplanverzahnung innerhalb Kiels und mit Umlandverbänden, bessere digitale Informations- und Reiseplanungssysteme.
- Umbau von SFK und KVG auf Hybrid- und E-Antriebe, Schaffen entsprechender Lade- und Betriebshofinfrastruktur für insgesamt mehr als 120 Mio. Euro. Förderung alternativer Antriebssysteme (E-Mobilität, Wasserstoff) im Fuhrpark der LH Kiel und ihrer Betriebe, Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastrukturen und andere Fördermaßnahmen zur E-Mobilität.
- Aktive Förderung des Ausbaus der Car- und Bikesharingsysteme, insbesondere auch der sehr erfolgreichen Sprottenflotte: Dichteres Stationsnetz, Integration von E-Bikes und Lastenrädern.
- Bau von 45 Mobilitätsstationen (hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten und Carsharing an Bahnhöfen, wichtigen Plätzen und Bushaltestellen) in Kiel, Eröffnung weiterer Bahnhaltedpunkte, z.B. auf der Linie Hein Schönberg.

Björn Thoroe

Alle 4-spurige von Autos befahrenen Straßen sollen 2 Spuren an den Fuß- und Radverkehr abgeben. Außerdem sollte es in Kiel viel mehr geschützte Fahrradwege (protected bike lanes) geben.

Florian Wrobel

Kurzfristig könnte man sämtliche Straßen, die aus der Innenstadt heraus führen in die umliegenden Gebiete, in Einbahnstraßen umwandeln. So käme man aus Kiel heraus, aber nicht hinein, sodass die Verkehrsbelastung nach und nach abnimmt und mehr Platz geschaffen wird für alle Verkehrsmittel, die eine nachhaltige Form der Mobilität darstellen.

3. Was für einen Modal Split* streben Sie bis zum Ende der nächsten Amtszeit 2024 an?

* (Anteil der Verkehrsmittel an den Verkehrswegen)

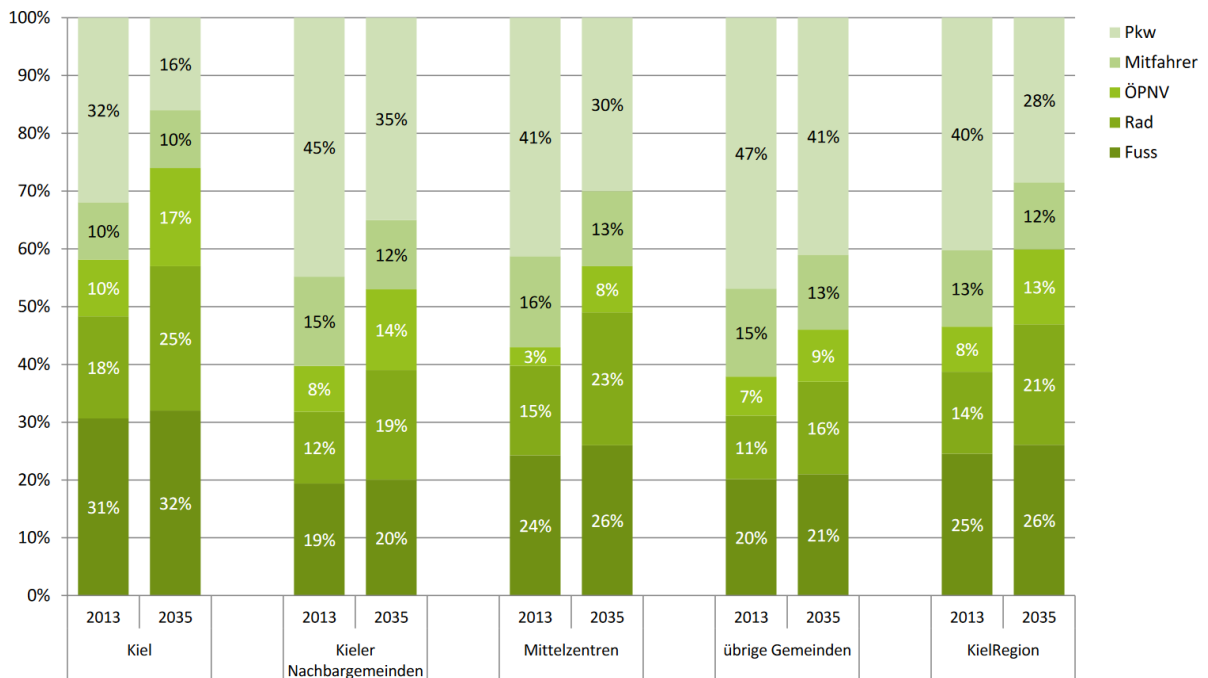
Dr. Andreas Ellendt

- MIV 36% (-7%)
- ÖPNV 13% (+3%)
- Rad 21% (+4%)
- Zu Fuß 30% (unverändert)

Dr. Ulf Kämpfer

Ich orientiere mich grundsätzlich an den Zielen des Masterplan Mobilität der Kiel.Region:

Abb. 6: Modal Split (nach Anzahl der Wege) differenziert nach den unterschiedlichen Teilräumen der KielRegion



Bis zum Ende meiner Amtszeit (2026!) sollen entsprechende Teilziele erreicht werden. Ich gehe davon aus, dass ein höherer Anteil des Radverkehrs vergleichsweise zügig erreicht und ggf. übertroffen werden kann. Gerade auf dem Kieler Ostufer haben wir noch viel Potential – durch einen schnellen Ausbau der Veloroute Ostufer (s.o.) können hier schnell Erfolge erzielt werden. Beim ÖPNV wird dies angesichts des Planungs- und Bauvorlaufs für ein hochwertiges System schwieriger sein. Hinsichtlich des PKW-Bestands in Kiel und des Pendlerverkehrs muss es zunächst darum gehen, den weiteren Anstieg zu stoppen und die Tendenz umzukehren. Das ist – jedenfalls kurzfristig – ein ambitioniertes Ziel!

Björn Thoro

20% Autoverkehr, 10% Mitfahrende, 17% ÖPNV, 27% Radverkehr, 26% Fußverkehr

Florian Wrobel

Venezianische Gondeln 30 %, Tretboote 20 %, Wasserfahrräder (+ Wakeboards & Surfbretter) 15 %, normale Fahrräder (+ Skateboards, Inliner etc.) 15 %, Elektrobusse 8 %, schienengebundene Bahnen 8 %, Seilbahnen 2 %, Luftfahrzeuge 2 %.

4. Wie wollen Sie das Zufußgehen attraktiver gestalten?

Dr. Andreas Ellendt

Im bundesweiten Vergleich ist der Anteil des zu Fußgehens mit 30% (2013) relativ hoch. Dennoch muss vor allem in die Sicherheit der Fußwege und die energiesparende Beleuchtung investiert werden. Fahrrad- und Fußwege müssen sich baulich und farblich noch besser voneinander unterscheiden.

Dr. Ulf Kämpfer

- Schaffen weiterer MIV-freier oder MIV-reduzierter Straßenbereiche, denkbar z.B. im Bereich Andreas-Gayk-Straße, Wall, Kiellinie Nord, Olshausenstraße im Bereich CAU-Campus; Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke über die Schwentine, Weiterbau der Gaardener Brücke.
- Überprüfung der öffentlichen Gehwegparkflächen, ob und in welchem Maße die notwendige Fußwegbreite unterschritten wird. Bessere Kontrolle durch Kommunalem Ordnungsdienst und Ordnungsdienst, um Falschparken auf Gehwegen zu reduzieren. Ggf. Sicherung der Gehwege vor Falschparken durch bauliche Maßnahmen (etwa „Frankfurter Hüte“ wie in der Schwefelstr. und dem Kronshagener Weg)
- Bessere Orientierungs- und Leitsysteme für Fußgänger*innen (analog und digital), angefangen in der Innenstadt, schrittweise Ausweitung in die Stadtteile.
- Ausbau qualitätsvoller, sicherer Fußwege, Abbau von Angsträumen und Engstellen, barrierearme Wege, schnelle Umsetzung der Mängelberichte aus den Begehungen (gerade bei kleinen baulichen Mängeln). Enge Einbindung der Verbände und Ortsbeiräte in diesem Prozess.
- Schaffung und Aufwertung von Fußwegverbindungen, die (auch) für Tourismus und Naherholung wichtig sind, z.B. Fördewanderweg, Wegenetz in den Kleingartenanlagen.
- Konsequenterer Umsetzung der stadteilbezogenen Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzepte

Björn Thoroe

Das Wanderwegenetz soll ausgebaut werden, außerdem sollten Fußwege durchgängig barrierefrei sein. Außerdem sollen Fußwege regelmäßig gepflegt werden. Profitieren werden die zu Fuß Gehenden zudem von der Zurückdrängung des Autoverkehrs, weil mehr Fläche für Fußgänger_innen zur Verfügung steht.

Florian Wrobel

Mit gutem Schuhwerk, soliden und bequemen Sohlen, schönem Wetter mit wenig Niederschlag und Kälte, sowie einer autofreien Innenstadt, damit man nicht versehentlich von SUVs umgefahren wird.

5. Jeden Tag pendeln Zehntausende Menschen nach Kiel ein. Überwiegend mit dem Auto. Wie soll Ihrer Meinung nach diese Zahl reduziert werden? Was schlagen Sie hier als Sofortmaßnahme vor?

Dr. Andreas Ellendt

- Einrichtung von Park&Ride-Parkmöglichkeiten, auch in Zusammenarbeit mit dem Umland
- Direkte Querverbindungen der Stadtteile durch Busse
- Mehr Schnellbuslinien
- Straßen mit viel Fahrradverkehr für Fahrradfahrer auch baulich (z.T. provisorisch) sicher machen
- Kostenlose Fahrradmitnahme auf den Schiffen

Dr. Ulf Kämpfer

Neben den unter den anderen Punkten genannten Maßnahmen folgende weitere:

- Kundenfreundlicheres Job-Ticket von NAH.SH für Beschäftigte und Azubis (ab 2020)
- Etablierung eines konsequenten betrieblichen Mobilitätsmanagements in ganz Kiel mit der LH Kiel und den stadteigenen Betrieben in Vorbildfunktion (Green City Plan!)
- Konzertierte Aktion der LH Kiel und ihrer Betriebe für durch den Arbeitgeber subventionierte Job-Tickets (KVG und Bahn), ggf. auch komplett kostenlos (analog Semesterticket für Studierende, Hessen-Ticket für Landesbedienstete), Einbeziehung der Dienststellen der Landesregierung und großer Arbeitgeber in Kiel (entsprechende Gespräche laufen). Gleichzeitig Aufbau entsprechender Angebote für Fahrradfreundlichkeit von Behörden und Betrieben (Zuschuss E-Bike-Leasing, Anschaffung Dienstfahrräder für (auch) privaten Gebrauch) sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, Duschen am Arbeitsplatz etc.)
- Ausbau von Bahnverbindungen und Schaffung weiterer/Ausbau bestehender Bahnhaltepunkte (z.T. mittelfristig)
- Prüfung/Planung/Schaffung von Park- & Ride-Parkplätzen in Kiel und im Kieler Umland, insbesondere an Bahnhaltepunkten.
- Enge Zusammenarbeit beim Ausbau des Radwegenetzes mit den Umlandgemeinden, damit Pendler*innen sicher mit dem Rad nach Kiel kommen.

Björn Thoroec

Es muss Parkraum in der Stadt reduziert werden. Außerdem müssen sowohl in den Außengebieten Kiels als auch an allen Bahnhöfen, aus deren Richtung nach Kiel gependelt wird Park and Ride Parkplätze eingerichtet werden.

Florian Wrobel

Durch die Umwandlung der Zufahrtswege in Einbahnstraßen wäre es illegal, entgegen der Fahrtrichtung in die Stadt zu fahren. Die Menschen, die außerhalb Kiels leben, werden damit gezwungen, auf eine der vielen anderen Formen des Personenverkehrs umzusteigen. Da die meisten Pendler*innen nicht in Kiel wohnen und daher nicht wahlberechtigt sind, muss ich mir hier keine Mühe geben, mich bei diesen Menschen beliebt zu machen, die nicht einmal ihre Steuern in Kiel zahlen.

6. Jeden Tag pendeln Zehntausende Menschen nach Kiel ein. Überwiegend mit dem Auto. Wie soll Ihrer Meinung nach diese Zahl reduziert werden? Was schlagen Sie hier als Sofortmaßnahme vor?

Dr. Andreas Ellendt

- App-basierte Parkplatzreservierungen auf öffentlichen Parkplätzen ermöglichen
- Intelligente Parkraumleitsysteme einführen
- Konzept entwickeln, wo Parkraum konzentriert und wo Parkraum entfallen kann bzw. muss

Dr. Ulf Kämpfer

- Ein neues Konzept der Parkraumbewirtschaftung ist Teil des Green-City-Plans und befindet sich in der Erarbeitung. Priorität hat für mich die Prüfung der weiteren Parkraumverknappung in der Innenstadt (entsprechend des Wegfalls der Parkplätze Alte Feuerwache, Eggerstedtstraße, Jensendamms und zukünftig Hopfenstraße), Konzentration von Parkmöglichkeiten am Rand der Innenstadt (Beispiel: Tiefgarage Dokkl in Aarhus), also z.B. Parkhaus ZOB u.a., Erarbeitung eines Konzeptes für eine emissionsfreie Innenstadt (analog Dortmund) und die Ausweitung MIV-freier bzw. MIV-ärmer Innenstadtbereiche (analog Holstenbrücke). Angesichts der derzeitigen Struktur- und Leerstandsprobleme der Innenstadt muss zwingend gleichzeitig die Aufwertung alternativer Mobilitätsangebote (ÖPNV, Fähren, Radverkehr) erfolgen, d.h. die Erreichbarkeit der Innenstadt darf sich insgesamt nicht verschlechtern – und wird sich durch einen weiteren mutigen Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie ÖPNV sogar verbessern.
- Planung neuer Stadtteile (Kieler Süden, MFG-5-Gelände, Kiel.Science.City) mit klimaneutralen Energie- und Mobilitätskonzepten und entsprechend reduzierten und konzentrierten Parkplatzkonzepten (vgl. z.B. Quartiersgaragen Französisches Viertel Tübingen, Siedlung Vauban Freiburg).

- ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bevorzugende Mobilitätskonzepte für Großveranstaltungen wie Kieler Woche, Betrieb Sparkassenarena und zukünftiges Holstein-Stadion. Mehr bewachte Fahrradabstellmöglichkeiten bei diesen Veranstaltungen wie bereits bei der Kieler Woche.
- Erarbeitung stadtteilbezogener Parkraumkonzepte in enger Abstimmung mit den Ortsbeiräten (z.B. Wilhelmsplatz, allgemein Konzepte für Bewohnerparken, Ausweitung von Fahrradparkplätzen zulasten von PKW-Parkplätzen). Mehr Platz für den Fußverkehr, auch zu Lasten von PKW-Stellplätzen.
- Konsequente weitere Flexibilisierung der städtischen Richtlinie zu PKW-Stellplatzanforderungen bei Neubauprojekten zulasten herkömmlicher PKW-Stellplätze und zugunsten von Fahrradstellplätzen, ÖPNV-Einbindung, Car-Sharing-Plätzen und E-Ladestationen.

Björn Thoro

Die Parkraumbewirtschaftung soll ausgeweitet werden. Das gilt sowohl für den Wilhelmsplatz als auch für die Quartiere.

Florian Wrobel

Wenn Parkraumbewirtschaftung den Parkdruck aus den Quartieren nehmen kann, der Parksuchverkehr abnimmt, die Lebensqualität steigt und Radfahrer*innen und Fußgänger*innen mehr einkaufen, bin ich ganz klar für Parkraumbewirtschaftung in Kiel.

7. Welche Leuchtturmprojekte können Sie sich für den Radverkehr in Kiel vorstellen?

Dr. Andreas Ellendt

- Premiumvelorouten mit Priorität bauen
- Baulich getrennte Fahrradwege, wo es sinnvoll ist
- Grüne Wellen einrichten

Dr. Ulf Kämpfer

Siehe bisherige Antworten, plus:

- Beschleunigter und prioritärer Ausbau der Radwege auf dem Ostufer, insbesondere der Premiumradroute Werftstraße Richtung Fachhochschule in Kombination mit Fuß- und Radbrücke über die Schwentine, dadurch Einsparung einer Fährhaltestelle, kostenlose (für Personen und Räder) Schwentinefähre inkl. Fahrplanausweitung, Einbindung des Projekts Velocampus der FH.
- Beschleunigter Ausbau der Kiellinie zur Premiumradroute bis zum NOK, fahrradfreundliche Nachfolgefähre für Adler I (ggf. zukünftig unter Regie der LH Kiel statt WSV), Aufwertung der weiteren fördenahen nördlichen Fahrradroute bis Falkensteiner Strand und weiter nach Schilksee inkl. Durchwegung durch Gewerbegebiet Friedrichsort/Festung Friedrichsort direkt an den Falckensteiner Strand.
- Gemeinsame Planung und Bau von Gemeindegrenzen überschreitenden, hochwertigen Fahrradwegen mit dem Kieler Umland (z.B. mit Kronshagen, Schwentinental, Mönkeberg, Heikendorf, Schönkirchen, Gettorf)

Björn Thoro

Das Veloroutennetz soll weiter ausgebaut werden. Wir brauchen z.B. eine Veloroute von der Fachhochschule in Dietrichsdorf bis zur Innenstadt.

Florian Wrobel

Der Kieler Leuchtturm ist sehr weit außerhalb des Stadtzentrums und mit dem Fahrrad nicht sehr attraktiv zu erreichen. Ich kann mir hier zwei Varianten vorstellen: 1. Den Radweg zum Leuchtturm schöner machen. 2. Den Leuchtturm dichter ans Zentrum heran versetzen. Mit einer Kombination aus beidem, insb. den schöneren Radwegen, wäre sicher vielen Bürger*innen Kiels geholfen.

8. Würden Sie sich aktiv für den Ausbau-Stopp der B404 zur A21 auf dem Kieler Stadtgebiet und den Planungsstopp der Südspange einsetzen?

Dr. Andreas Ellendt

Beide Bauvorhaben liegen in der Verantwortung des Bundes. Den Autobahnanschluss halte ich auch für sinnvoll. Die Südspange hingegen ist sicher nicht nur ökologisch problematisch. Als Oberbürgermeister werde

ich mich natürlich auch in diesem Zusammenhang an Beschlüsse der Ratsversammlung halten, soweit sie kommunale Zuständigkeiten betreffen und rechtskonform sind.

Dr. Ulf Kämpfer

Nicht pauschal und generell – denn erstens ist der komplette Ausbau-Stopp angesichts der Beschlusslage des Bundestages und des im Gange befindlichen Ausbaus vor den Toren Kiels utopisch; zweitens (und wichtiger): Der derzeit laufende Ausbau der B404 zur A 21 bis zur Kieler Stadtgrenze wird Verkehre generieren, die zwingend auch auf Kieler Stadtgebiet organisiert werden müssen. Dies ist mit dem heutigen Ausbaustand der B404 in Kiel schlicht nicht möglich (z.B. Engstelle am Brückenbauwerk über den Kieler Weg, bereits heute bestehende Überlastung des Barkauer Kreuzes). Ich unterstütze die Vereinbarung der Kieler Rathauskooperation zum Ausbau: *„Die weitere Planung und Umsetzung des Vorhabens obliegt dem Bund. Wir werden das weitere Verfahren konstruktiv unterstützen und insbesondere sicherstellen, dass die betroffenen öffentlichen und privaten Belange umfassend in den Planungs- und Abwägungsprozess einfließen und eine frühzeitige und breite Öffentlichkeitsbeteiligung stattfindet.“* Dies muss insbesondere für die natur- und artenschutzrechtlichen Belange und frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligungsprozesse gelten. Zu welchen vorzugswürdigen planerischen Lösungen dies letztlich führt und welchen zeitlichen Horizont der Ausbau dann hat, lässt sich erst im Lauf des Planfeststellungsverfahrens beantworten.

Björn Thoroe

Auf jeden Fall! Die Südspange darf nicht gebaut werden. Sie würde den Kieler Grüngürtel weiter zerstören und 300 Kleingärten würden der Südspange zum Opfer fallen.

Florian Wrobel

Ja.