



Wie geht Kiel die Mobilitätswende an? Fragen an OB Kämpfer

Der Jurist Dr. Ulf Kämpfer ist seit 2014, also inzwischen sieben Jahre, Oberbürgermeister der Stadt Kiel. 2019 wurde er wiedergewählt.

Er sagt: "Kiel ist jahrzehntelang eine autogerechte Stadt gewesen. Wir machen Mobilität in Kiel moderner, umwelt- und menschenfreundlicher und bezahlbarer."

(Foto: Lh Kiel - Pepe Lange)



Inhalt

1 Klimakrise verlangt Handeln	2
2 Verkehrsraum Kiel: Defizite und Stärken	2
3 Busse und Fähren emissionsfrei, Anteil von Rad- und öffentlichem Verkehr deutlich steigern	2
4 ÖPNV auf dem Wasser: Ost- und Westufer zusammenbringen	3
5 Verkehre stärker trennen: Hauptwidmungen vornehmen	3
6 Mobilität muss sich ändern - aber Veränderungen zu akzeptieren ist manchmal schwierig	4
7 Lösungen finden: Kreative ...	4
8 ... traditionelle Lösungen ...	4
9 ... und manchmal bleibt nur der am wenigsten dumme Kompromiss	5
10 "Bibel" für die Verkehrswende in Kiel geschaffen	5

1 Klimakrise verlangt Handeln

Herr Dr. Kämpfer, die Landeshauptstadt Kiel gibt das Blog "Kielmobil - Der Kieler Mobilitäts-Blog" (<https://kielmobil.blog/die-kieler-verkehrswende/>) heraus. Darin findet sich auch ein Beitrag von Ihnen zur Mobilitätswende in Kiel. Warum ist das Thema Mobilität aus Ihrer Sicht so wichtig?

Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis. Wir respektieren das. Unser Ziel ist nicht weniger, sondern eine andere Mobilität.

Denn die Klimawende verlangt Handeln von uns. Wir müssen den Kfz-Verkehr emissionsfrei machen und die Alternativen - Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr - stärken.

Dabei geht es auch um Lebensqualität. Es ist kein Zukunftsmodell, dass die Städte mit immer größeren Autos zugesperrt werden, die 23 Stunden am Tag herumstehen und dann im Schnitt 1,3 Personen befördern. In den Städten verlieren wir durch den Kfz-Verkehr Lebensqualität - durch Lärm, Abgase, Unfallgefahr und Raumverschwendung durch riesige Parkplätze.

2 Verkehrsraum Kiel: Defizite und Stärken

- *Sie sagen von sich selbst, als Läufer, Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Fähr- und Busbenutzer kennen Sie die Stärken und Schwächen des Kieler Verkehrsnetzes. Was sehen Sie denn als die drei größten Stärken und Schwächen in Kiel?*

Zunächst zu unseren Schwächen:

- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Kiel beträgt nur 10 Prozent. Das ist grottenschlecht und deutlich unter Bundesschnitt. Ein Grund ist, dass wir dummerweise vor vierzig Jahren die Straßenbahn abgeschafft haben. Als Großstadt braucht man einen ÖPNV-Anteil von mindestens 20 Prozent und aufwärts.
- Beim Fußverkehr haben wir große Defizite bei den Mindest-Gehwegbreiten. Das hängt damit zusammen, dass viele Flächen zum Parken ausgewiesen sind.
- Beim öffentlichen Nahverkehr sind die Preise zu hoch und das Angebot nicht immer gut genug, um wirklich viele Menschen in die öffentlichen Verkehrsmittel zu locken. Öffentliche Verkehrsmittel müssen flexibel und attraktiv werden. Deshalb gehen wir gerade einen historischen Schritt: Gegen den Trend senken wir in Kiel die Preise im Gegenwert von mehreren Millionen Euro.

3 Busse und Fähren emissionsfrei, Anteil von Rad- und öffentlichem Verkehr deutlich steigern

Wir haben aber auch deutliche Stärken:

- Wir haben in Kiel einen recht hohen Radverkehrsanteil von 22 Prozent und teilweise sehr tolle Referenzstrecken, so dass man als geübter Radfahrer gut überall hinkommt.
- Wir haben ein hohes Tempo vorgelegt, um Fähren und Busse möglichst emissionsfrei zu machen. Wir haben auf Hybrid- und vollelektrische Systeme umgestellt und investieren 100 Millionen in einen neuen Betriebshof und neue Fahrzeuge. Etwa zu einem Drittel wurde das aus Bundesmitteln bezahlt - auch in Zusammenhang mit unseren hohen Stickstoffdioxid-Emissionen.
- Wir arbeiten intensiv am Ziel, den ÖPNV-Anteil wesentlich zu steigern. Wir sind fest entschlossen, ein hochwertiges ÖPNV-System (Bahn oder Bus auf eigener Spur) zu bauen und haben dafür bislang eine breite politische Mehrheit. Unseren eigenen Beschäftigten, etwa 5000 Menschen, haben wir jetzt das Jobticket zuzüglich einer Förderung angeboten, so dass die jetzt für ganze drei Euro ein Monatsticket erhalten können. Wir motivieren die anderen Arbeitgeber, das auch zu tun. Den Kauf eines Fahrrades, mit dem man zur Arbeit fährt, bezuschussen wir mit zwei Dritteln des Neupreises (bis zu 1000 Euro).

4 ÖPNV auf dem Wasser: Ost- und Westufer zusammenbringen

- *Kiel bietet ja auf der Förde schon einige Personenfähren an (mehr). Welche Rolle kann der „ÖPNV auf dem Wasser“ aus Ihrer Sicht für die Verkehrswende spielen?*

Die Verkehrswende besteht aus vielen einzelnen Mosaiksteinen. Die Schifffahrt ist einer davon, aber durchaus ein wichtiger. Wir wollen die trennende Wirkung der Kieler Förde "aufbohren" und bessere Ost-West-Verbindungen schaffen. Unsere Flotte wird gerade umgestellt auf Hybrid- und vollelektrische Schiffe.

Sehr stolz bin ich, dass auf der Schwentinelinie eine Fähre inzwischen vollelektrisch unterwegs ist. Betriebszeiten und Takt wurden ausgeweitet und die Preise stark gesenkt.

Wenn man bisher mit dem Fahrrad hin und zurück fahren wollte, muss man über 12 Euro zahlen. Jetzt zahlt man hin und zurück 2 Euro. Jugendliche sogar nur 1 Euro, Studierende mit dem Semesterticket kostenlos. Wir freuen uns, dass immer mehr Menschen das nutzen, z.B. Lernende und Lehrende von der Fachhochschule.

5 Verkehre stärker trennen: Hauptwidmungen vornehmen

- *Wenn Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr gefördert werden, kann das zu Einschränkungen im Kfz-Verkehr führen. Da kann es Konflikte geben. Wie gehen Sie damit um?*

Viele glauben, die Verkehrswende sei ein Nullsummenspiel. Es gibt sicher Konflikte, aber der Vorteil der einen Verkehrsart muss keineswegs immer zu Lasten einer anderen Verkehrsart gehen.

Wir wollen breitere und bessere Fahrradwege, mehr Platz für Fußverkehr und Platz für eine Stadtbahn. Aus meiner Sicht muss man da stärker trennen und Hauptachsen schaffen: Auf der einen Straße hat man vielleicht keinen optimalen Fahrradweg. Dafür ist

die Parallelstraße eine Fahrradstraße, in der vielleicht noch Autos fahren dürfen, aber kein Durchgangsverkehr mehr. Man kann nicht immer in einer Straße alles unterbringen und alle Konflikte lösen, sondern muss manchmal geräumiger denken.

Alle haben ein legitimes Interesse gut voranzukommen, aber wir müssen die Verkehre besser sortieren. Oft muss man für Straßen eine Hauptwidmung vornehmen. Denn alles kriegt man einfach nicht hin. Man kann nicht allem gerecht werden, da macht man häufig faule Kompromisse und niemand ist zufrieden.

6 Mobilität muss sich ändern - aber Veränderungen zu akzeptieren ist manchmal schwierig

- *Wirtschaftsförderung und Verkehrswende - manche sehen das als Widerspruch. Sie sind gleichzeitig Wirtschaftsdezernent in Kiel. Wie vereinen Sie diese Aufgaben?*

Dabei gibt es natürlich Zielkonflikte. Aber Technologien und Branchen ändern sich. Wir gehen davon aus, dass wir bis 2050 ein Drittel weniger Pkw haben. Die Automobilbranche steht vor der Transformation. Dafür werden andere Wirtschaftszweige - Mobilitätsangebote, Fahrradhersteller, Hersteller von öffentlichen Verkehrsmitteln - profitieren. Wirtschaftsförderung und Verkehrswende widersprechen sich also nicht.

Eine andere Sache ist es, wenn z.B. einzelne Händler vor dem Problem stehen: Vor meinem Geschäft sollen Parkplätze wegfallen, weil eine Premium-Radroute gebaut werden soll. Oder die Anlieferung wird erschwert.

Das sind reale Konflikte mit Unternehmen, die dann teilweise Existenzängste bekommen. Da muss man sehr viel sprechen, erklären und gegebenenfalls einen Kompromiss oder Übergangszeitraum finden, damit die Betroffenen sich damit anfreunden können. Das ist nicht immer einfach.

In der Theorie akzeptieren fast alle, dass sich etwas ändern muss. Aber wenn es dann umgesetzt werden soll, fällt es manchen doch schwer, die Veränderungen zu akzeptieren. Hier Lösungen zu finden ist eine herausfordernde Aufgabe.

7 Lösungen finden: Kreative ...

Thema Parkplätze: Wenn ich in einem dicht belegten Viertel sage "Ab morgen wird konsequent kontrolliert und abgeschleppt", dann gehen die Leute auf die Barrikaden. Deshalb sprechen wir zum Beispiel mit Einzelhändlern und sagen: Ihr habt tagsüber Kunden. Aber um 19:00 Uhr, wenn die Leute von der Arbeit kommen, ist euer Parkplatz leer. Könnt ihr nicht z.B. für einen Monatsbeitrag von zwanzig Euro den Leuten da einen Parkplatz garantieren?

Dann haben die Anwohnenden ihren Parkplatz, ganz ohne Suchverkehr, und ich kann mehr Platz für zu Fuß Gehende schaffen.

8 ... traditionelle Lösungen ...

- *In Kiel gibt es einige "wunde Punkte" im Verkehr. Dazu gehört zum Beispiel die Luftbelastung am Theodor-Heuss-Ring. Die Luftabsaugstationen sorgen regelmäßig*

für Lacher bei "extra 3". In Ihrer Amtszeit wurde ein riesiges Parkhaus am Kieler ZOB fertiggestellt, ein dreimal so großes Parkhaus am Holstein-Stadion wird derzeit geplant. Im Süden von Kiel sind große, autobahnähnliche Straßenbau-Projekte in Vorbereitung (Südspange, A21).

Wie passt das zusammen mit einer Verkehrswende? Sind solche Projekte noch zeitgemäß?

Auch in dreißig Jahren wird es noch Autos geben, aber die sind weniger, leiser und emissionsfrei. Wenn ich ein Stadion plane, muss ich Platz für ein Mindestmaß an Autos vorsehen. Im Vergleich zu anderen Stadien wird unser Verkehrskonzept wesentlich fortschrittlicher sein, aber wir werden das Parken nicht auf Null drücken können.

Zum Parkhaus am ZOB: Da haben wir einen zentralen Omnibusbahnhof. An vielen Stellen in der Innenstadt reduzieren wir Parkplätze, hier ziehen wir das Parken zusammen. Man kann sein Auto hier sicher und bequem abstellen. Dadurch haben wir weniger Rangier- und Suchverkehr und mehr Platz auf den Straßen, um den Verkehrsraum besser aufzuteilen. Wir werden künftig weniger Parkplätze brauchen, aber wir werden noch welche brauchen.

9 ... und manchmal bleibt nur der am wenigsten dumme Kompromiss

Beim Theoder-Heuss-Ring waren Luftfilter die einzige Möglichkeit, ein Fahrverbot zu verhindern. Wir schützen die Anwohnenden, weil die Luft durch die Filter sauberer wird. Gleichzeitig vermeiden wir es, dass Pkw wegen eines Fahrverbots millionenfach Umwege fahren, um ihre Ziele zu erreichen. Mit einem Fahrverbot würden wir den Kfz-Verkehr von der Hauptverkehrsachse in Nebenstraßen lenken. Das würde neue Unfallgefahren schaffen und die Anwohnenden durch Lärm, Stau und Abgase belasten – auch der CO₂-Ausstoß wäre wesentlich höher. In der Summe ist das keine besonders tolle Lösung, ist aber allen dümmere Lösungen vorzuziehen.

Die Autobahn ist ein großer Konflikt, aber vom Bund beschlossen. Sie wird gebaut, das ist Tatsache - und es geht jetzt darum, wie der Verkehr, der am Ortsschild in Kiel ankommt, verteilt wird. Was die umweltschonendste Lösung ist, ist umstritten. Wir werden versuchen, eine möglichst gute Lösung zu finden. Aber mir ist klar, das wird eine schwierige, kontroverse und hitzige Diskussion. Das wünscht man sich nicht als Bürgermeister, aber so ist Politik.

10 "Bibel" für die Verkehrswende in Kiel geschaffen

- *Unter dem Titel "Verkehrswende in Kiel" haben Sie die verstreuten Beschlüsse und Maßnahmen rund um das Thema Verkehr, z.B. aus Masterplan 100 Prozent Klimaschutz, Lärmaktions- und Luftreinhalteplan usw., zu einem einheitlichen Mobilitätskonzept zusammengefasst. Die Hauptbereiche sind Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr sowie Kfz-Verkehr (mehr).*

Ja, es war ein enormes Stück Arbeit, all die verstreuten Beschlüsse von Bundesplanung bis hin zum Ortsbeirat zu sichten und zusammenzufassen. Selbst Fachleute hatten da den Überblick verloren. Das ist jetzt unsere "Bibel" für die Verkehrswende in Kiel und alle paar Jahre werden wir das aktualisieren.

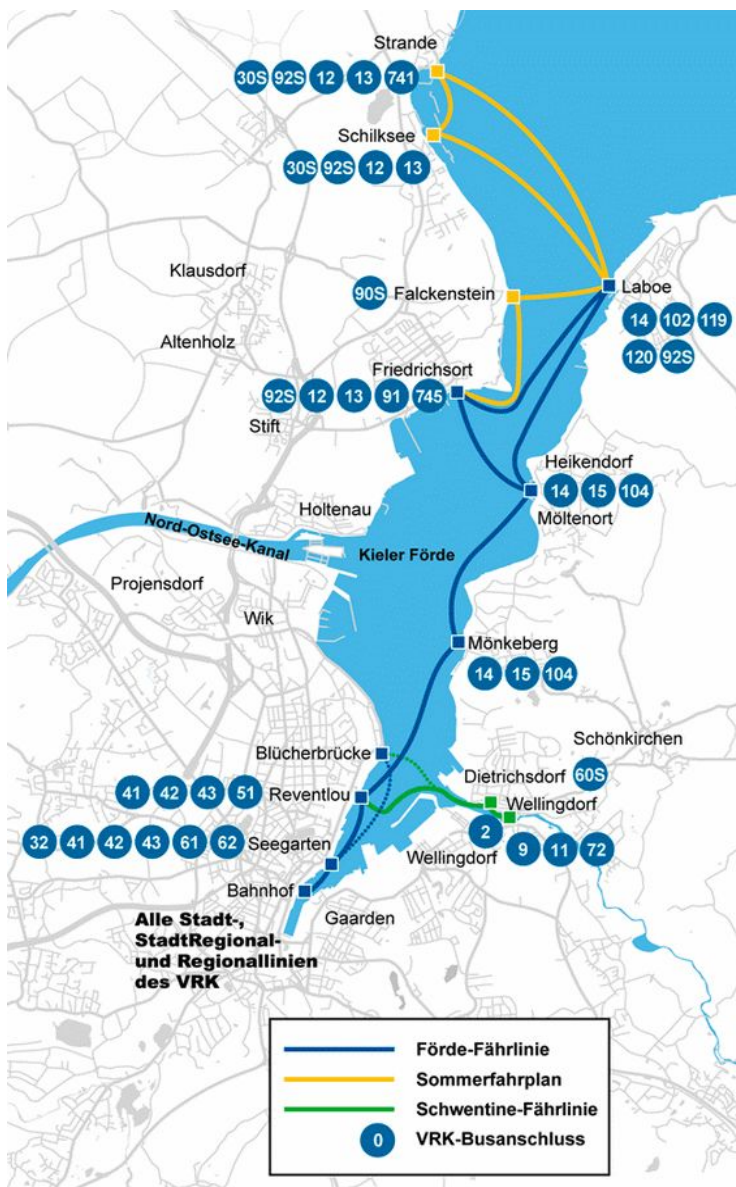
Meine persönliche Vision für Kiel im Jahr 2030:

- 2030 werden wir - wenn es nach mir geht - ein schienengebundenes Stadtbahnssystem eröffnen.
- Wir werden 30 Prozent Elektroautos auf den Kieler Straßen haben.
- Wir werden einen Radanteil von deutlich über 25 Prozent haben, denn 25 Prozent will ich schon im Jahr 2025 erreichen - dank neuer Premiumradrouten, wie man sie von Utrecht oder Kopenhagen kennt.

Weiterlesen

Was tun Städte in Schleswig-Holstein, um den Verkehr klimafreundlicher zu machen?

- Lübeck hat seit dem 1. Juli 2020 einen Verkehrswendebeauftragten, den Wirtschaftsgeographen und Verkehrsplaner Michael Stödter. Im Interview berichtet er über Erfahrungen und Erfolge – [mehr](#)



Fährverkehr in Kiel:
Alle Schiffslinien mit den
angeschlossenen Busverbindungen
auf einem Blick (Grafik: Schleppl-
und Fährgesellschaft Kiel mbH SFK)
- [mehr](#)