

KiMotion! Mein Mobilitätskonzept für Kiel

Herzlich willkommen, liebe Gäste.

Wir haben was gemeinsam: Wir alle sind heute hier, weil wir unsere Stadt lieben. Kiel steckt voller Potenziale und die möchte ich gemeinsam mit den Kielerinnen und Kielern heben. Und gleichzeitig stehen wir vor großen Herausforderungen.

Zu diesen Herausforderungen gehört zum Beispiel, den Haushalt in Ordnung zu bringen. Dazu gehört auch: ein neuer ÖPNV, denn immer mehr Menschen sind in und um Kiel unterwegs.

Diese beiden Beispiele kommen jetzt nicht von ungefähr: Ich möchte sie im Einklang zu einer erfolgreichen Lösung bringen: Mit einem neuen ÖPNV, der innovativ ist und den wir uns leisten können. Wir sollten Mobilität neu denken.

Die Reise, in der wir uns von altem Denken verabschieden, beginnt einem Blick zurück: Ins Jahr 1985 – in dem Jahr startete Marty McFly seine Reise „Zurück in die Zukunft“.

Okay, das war 1985 in Hollywood. Bei uns in Kiel sah es 1985 so aus:

Ein kleines bisschen Nostalgie darf sein, bevor wir unseren Blick auf die Zukunft richten. Damals wurde die Kieler Straßenbahn nach mehr als 100 Jahren abgeschafft. Aus heutiger Sicht der größte verkehrspolitische Fehler, den die Stadt Kiel je gemacht hat. Die Straßenbahn heute wieder anzuschaffen, wäre der noch größere Fehler.

Nicht nur aus Kostengründen. Wir brauchen keinen Rückschritt mit Konzepten aus den 80ern – sondern einen klaren Blick nach vorne. Ich nenne das KiMotion. KI steht seit jeher für Kiel auf den Autokennzeichen. Aber über KI spricht die ganze Welt im Zusammenhang mit Zukunftstechnologie. Und wir in Kiel können Maßstäbe setzen für die Zukunft. Motion steht natürlich für Bewegung – und beides zusammen ergibt KiMotion: das Gefühl für eine Stadt intelligent in Bewegung. Aber erst noch ein paar Worte zur Stadtbahn.

Zu teuer, zu eng, zu spät: Was gegen die Stadtbahn spricht

Schick aussehen tut sie ja in den Visualisierungen und bestimmt wäre sie eines Tages in der Lage, viele Menschen von A nach B zu bringen. Aber das wird uns viel Geld kosten: Für die erste Inbetriebnahmestufe werden nach derzeitiger Schätzung(!) 564 Millionen Euro veranschlagt.

Dabei handelt es sich um die Kosten für eine Linie von Wellingdorf bis zur Christian-Albrechts-Universität. Eigenanteil für die Stadt Kiel: 272 Millionen Euro. Das kann sich Kiel nicht leisten. Unter anderem sprechen ein hohes Haushalts-Defizit und ein milliardenschwerer Sanierungsstau an den Kieler Schulen dagegen.

Noch deutlicher wird die Herausforderung, wenn man auf die Gesamtsumme der Stadtbahn schaut. 1 Milliarde Euro ist die Kostenschätzung der dänischen

Planungsgesellschaft Ramboll. Und wenn man jetzt die neuen Zahlen der ersten Inbetriebnahmestufe hochrechnet, dürfte die gesamte Stadtbahn über 1,5 Milliarden Euro kosten. Eine riesige Summe.

Ob die Kosten tatsächlich bis zu 90 Prozent von Bund und Land übernommen werden, ist höchst fraglich, denn bei weiteren Kostensteigerungen wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 fallen. Dann ist die Stadtbahn nicht förderfähig. Wir bewegen uns schon jetzt nur knapp darüber: Mit einem NKV von 1,4. Das heißt: für jeden investierten Euro rechnen die Planer mit einem volkswirtschaftlichen Wert von 1 Euro 40.

Gucken wir aber nicht nur auf die Kosten. Der Bau der Stadtbahn wird zu aufwändig. Ganze Straßenzüge müssen über lange Zeit gesperrt werden, um Gleise zu verlegen. Dies führt zu Staus und höheren CO₂-Emissionen - also zum Gegenteil dessen, was mit der Stadtbahn erreicht werden soll.

Bis 2040 wird die Stadtbahn wahrscheinlich gar keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Denn der Planfeststellungsbeschluss wird Jahre dauern – auch, weil absehbar ist, dass das Projekt beklagt wird.

Die Bauarbeiten werden Wirtschaftskraft kosten, denn aufgrund der Bauarbeiten werden zum Beispiel in der Holtenauer Straße Kunden fernbleiben. Parkplätze am Straßenrand entfallen. Die Geschäfte in der Straße werden schwerer zu erreichen sein.

Das kann zwar auch passieren, wenn in einigen Jahren Abwasserkanäle und Leitungen in der Holtenauer Straße saniert werden müssen, aber der Aufwand dafür wird deutlich geringer sein als für das Verlegen von Gleisen.

Zudem ist in den offiziellen Visualisierungen zu sehen, dass es bei Realisierung der Stadtbahn für den Individualverkehr in der Holtenauer Straße nur noch einen schmalen Streifen je Fahrtrichtung gibt, den sich PKW und Radfahrer teilen müssen.

Es ist richtig, dass auch CDU und FDP im Jahr 2018 dem Bau einer Stadtbahn zugestimmt haben. Damals aber waren die ausufernden Kosten, der gewaltige Aufwand und die wirtschaftlichen Auswirkungen noch nicht abzusehen.

Dass sich beide Parteien heute gegen das Projekt aussprechen, zeugt von Vernunft und Pragmatismus. Ich bin mit beiden Parteien einig, dass wir die Stadtbahn nicht nur ablehnen, sondern den Kielerinnen und Kielern etwas Besseres und Kostengünstigeres anbieten wollen. Die Zeit ist reif für mehr Flexibilität, für Neuorientierung und einen vernunftbasierten Kurswechsel.

Deshalb also KiMotion. Damit kommt Kiel in Bewegung – klimafreundlich, kosteneffizient und mit Kiel-Gefühl.

CHART 3: Mein ÖPNV-Modell für Kiel: KiMotion

KiMotion ist die Vision eines ganzheitlichen, modernen Verkehrskonzepts. Ich behaupte nicht, dass alles daran neu ist oder dass damit die Mobilität komplett neu

erfunden wird. Aber ich behaupte, dass KiMotion maßgeschneidert ist für Kiel, die einzige deutsche Großstadt direkt am Meer. Es wird Spaß machen und preiswert sein, KiMotion zu nutzen – das sind echte Anreize, das eigene Auto stehen zu lassen.

KiMotion berücksichtigt sowohl die Kieler Stadtteile am Meer als auch die Außenbezirke. Wir vereinen darin das Beste aus bisherigen Ideen für eine moderne Mobilität und streuen noch eine tüchtige Prise Innovation made in Kiel obendrauf.

KiMotion legt den Fokus auf die Mobilität der Zukunft, stärkt auf diese Weise den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Kiel, ist deutlich früher zu haben als die Stadtbahn und leistet somit auch einen schnelleren Beitrag zum Klimaschutz.

KiMotion verursacht kaum Baustellen und wird vor allem günstiger als die Stadtbahn. Außerdem ist KiMotion identitätsstiftend, weil sich Ost- und Westufer näherkommen. So wird Kiel wirklich EINE STADT.

Das alles mündet also in KiMotion und im Folgenden stelle ich die einzelnen Mobilitätsformen vor, die dieses Modell miteinander verknüpft.

CHART 4: S-Bahn-Kiel-Konzept

Das wird jetzt vielleicht manche überraschen: Wir haben schon eine Bahn in Kiel. Ich sehe ungläubige Blicke. Tatsächlich haben wir ein Bahnlinien-Netz, das in fünf Richtungen durch die Stadt verläuft. Und dieses Netz ist die Grundlage für das S-Bahn-Kiel-Konzept des Landesnahverkehrsplans. S-Bahn wohlgemerkt. NICHT Stadtbahn. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung sind fünf vom Kieler Hauptbahnhof ausgehende Bahnstrecken verabredet.

S1 mit Endpunkt Schönberger Strand

S2 mit Endpunkt Preetz

S3 mit Endpunkt Rendsburg oder Fockbek

S4 mit Endpunkt Eckernförde

S5 mit Endpunkt Neumünster

Abgesehen vom Hauptbahnhof liegen 14 Haltepunkte des Zielnetzes im Kieler Stadtgebiet, wobei 10 davon neu oder wieder eingerichtet werden müssen.

Es existieren auf Kieler Stadtgebiet neben dem Hauptbahnhof bereits die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte

- „Kiel Schulen am Langsee“ und „Kiel-Oppendorf“ auf der Strecke der S1 nach Schönberger Strand sowie
- „Kiel-Elmschenhagen“ auf der Strecke der S2 nach Preetz,

- „Kiel-Hassee CITTI-Park“ auf der Strecke der S3 nach Fockbek bzw. S4 nach Eckernförde.
- Kiel-Suchsdorf auf der der Strecke der S4 nach Eckernförde.

Für den Ausbau wird eine Gesamtinvestition von 100 Mio. Euro genannt, wobei das Land davon 25 Millionen Euro und der Bund 75 Millionen bezahlen würde. Die Kosten für die Stadt Kiel: 0 Euro.

CHART 5: Die S-Bahn-Kiel als tragende Säule für KiMotion

Die S-Bahn-Kiel soll die Umlandgemeinden schnellstmöglich im 30-Minuten-Takt mit der Landeshauptstadt Kiel verbinden. Und zumindest auf Kieler Stadtgebiet möchte ich einen 15-Minuten-Takt der Züge. Das wird mehr Geld kosten, aber als Oberbürgermeister würde ich in Verhandlungen mit der Landesregierung eine Kostenbeteiligung der Stadt Kiel befürworten, denn es wird sich für uns lohnen. Es wird also Geld kosten, aber nur einen Bruchteil der Summe, die für die Stadtbahn aufgewendet werden müsste. Nicht vergessen: Die Gleise gibt es schon.

Viele wissen gar nicht, dass auf diesen Gleisen jetzt schon einiges los ist: Von Elmschenhagen erreichen wir heute schon in 7 Minuten den Hauptbahnhof. Das kann man sich im Fahrplan der Deutschen Bahn angucken:

Von Suchsdorf zum Hauptbahnhof sind es 9 Minuten:

Und vom Bahnhof Kiel Oppendorf auf dem Ostufer sind es schon heute nur 11 Minuten bis zum Hauptbahnhof.

Es ist also keine Utopie: Die Strecken existieren und es fahren heute schon Züge darauf. Störungsfrei – denn sie haben eine eigene Trasse, die nicht auf der Straße verläuft.

CHART 6: Wir können die S-Bahn-Kiel weiterentwickeln.

Zum Beispiel bin ich überzeugt, dass wir am Ostring mit einer zusätzlichen Haltestelle für Geomar und Fachhochschule die Bahnlinie „Hein Schönberg“ noch deutlich attraktiver machen können. Schauen wir uns einmal diese geplante S1-Linie an:

Sie führt vom Kieler Hauptbahnhof bis nach Schönberg, hier in schwarz angedeutet. Rot eingezeichnet habe ich einen Gleisabzweiger, der direkt zur Fachhochschule führt. Ein altes, ungenutztes Gleis. Wenn wir dieses Gleis befahren und an die S1 anbinden, bekommen wir eine 15-Minuten-Bahn-Verbindung zwischen Fachhochschule und Hauptbahnhof.

Und Kiel hat noch weitere alte Gleise, die aktuell nicht für den Personenverkehr genutzt werden. Zum Beispiel könnte man die Wik über Tannenberg und Projensdorf an die S4 anbinden.

Auch im Bereich Meimersdorf, Kronsburg, Wellsee finden wir ein Bahngleis mit Potential:

Hier sehen wir die S1 nach Schönberg, die S2 nach Preetz und die S5 nach Neumünster. Wenn wir das hier wieder rot eingezeichnete, ungenutzte Gleis in Wellsee mit klug geplanten Haltepunkten reaktivieren, können wir das riesige Wohn- und Gewerbegebiet gleich an zwei S-Bahn-Linien anschließen.

Und mit jedem alten Gleis das wir reaktivieren, und zu einer neuen Strecke machen, erhöht sich automatisch die Taktung auf den innenstadtnahen Bahnhöfen.

CHART 7: Expressbusse

Die Stadtbahn könnte frühestens im Jahr 2034, wahrscheinlicher erst 2040 fahren. Wir wollen aber schon jetzt Verbesserungen im Nahverkehr erreichen. Das schaffen wir mit Expressbussen, also Bussen mit wenigen Halten, die wichtige Korridore schnell bedienen. Beispiele dafür gibt es schon - mit den Linien X30 und X60 (in der Sommersaison auch X90 und X92) der KVG.

Die beste Taktung hat derzeit die Linie X60: Sie fährt derzeit alle 20 Minuten zwischen CAU, Hauptbahnhof und Fachhochschule. Ich habe sie hier schwarz eingezeichnet - ebenso die X30-Expresslinie von Strande zum Hauptbahnhof.

Davon brauchen wir mehr und in höherer Frequenz. Ich nenne die neuen Expressbusse X10, X20, X40, X50 und X70. Mit diesen 5 neuen Linien on top zu den bestehenden können wir alle Kieler Stadtteile mit Expressbussen erreichen.

Gelb, grün, rot, blau und pink habe ich fünf weitere Expressbuslinien eingezeichnet. Und fällt Ihnen etwas auf? Keine dieser zusätzlichen Expressbuslinien macht Station am ZOB. Warum nicht? Weil dieses Modell dezentral ist.

Verkehrsprobleme in Kiel entstehen auch deshalb, weil bislang fast alle Busse über den ZOB bzw. Hauptbahnhof geleitet werden. Dabei muss gar nicht jeder Fahrgast, der beispielsweise in Wellingdorf startet, in die Innenstadt.

Vielleicht möchte er oder sie zur Arbeit ins Gewerbegebiet Wellsee. Oder jemand aus Mettenhof möchte zur Arbeit bei TKMS? Was soll er oder sie am Hauptbahnhof? Schauen wir uns mal die neuen Expressbuslinien etwas genauer an:

X10 von Friedrichsort über B503 und Citti-Park nach Schulensee und umgekehrt. Eine schnelle Nord-Süd-Verbindung auf dem Westufer.

X20 von Suchsdorf über Mettenhof und Gaarden-Süd nach Neu-Meimersdorf.

X40 von Schulensee über Gaarden-Süd, Wellsee, Elmsenhagen, Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf nach Schönkirchen.

X50 von Citti-Park Hassee über Elmsenhagen, Wehdenweg, und FH nach Dietrichsdorf.

X70 vom Fähranleger NOK Wik über Kiellinie, Reventloubrücke, Olshausenstraße (Uni), Westring und Eckernförder Straße nach Suchsdorf.

Nochmal: Ganz wichtig: Diese Expressbusse sind dezentral geplant und sie sind besonders schnell, also konsequent konkurrenzfähig zum Auto. Denn sie fahren höchstens jede dritte Haltestelle an und nutzen dabei auch schnelle Straßen, zum Beispiel die B76, die B503 oder die A215.

Was kosten die neuen Schnellbusse?

Pro Kilometer kostet der Einsatz eines vollelektrischen Schnellbusses im Schnitt 3,50 Euro pro Kilometer - alles inklusive, auch Personal, Strom und Versicherung. Beispiel: Die fiktive X20-Linie ist 15 Kilometer lang. Wenn wir die montags bis freitags von 6 Uhr morgens bis 20 Uhr abends im Viertelstundentakt bedienen, kommen wir auf jährliche Gesamtkosten von etwa 1,7 Millionen Euro.

Die gedachte X40-Linie ist etwa zehn Kilometer lang, hier lägen die Kosten bei knapp 1,2 Millionen Euro pro Jahr. Wenn wir die anderen Linien entsprechend berechnen, kommen wir auf Gesamtbetriebskosten von etwa 8 Millionen Euro pro Jahr.

Hinzurechnen müssen wir natürlich die Anschaffungskosten: Wir brauchen für diese Linien 30 bis 40 zusätzliche Busse, die in der Elektrovariante je nach Ausstattung bis zu 850.000 Euro kosten. In Summe rund 30 Millionen Euro. Aber vergleichen Sie das mal mit den 272 Millionen, die die Stadt Kiel nur für den Bau der ersten Linie der Stadtbahn bezahlen muss, von den 1,5 Milliarden für das gesamte Netz ganz zu schweigen.

CHART: Neue Verbindungspunkte in der Stadt: Die Hubs

Wir sehen, dass sich S-Bahn-Linien und Schnellbusse an bestimmten Punkten kreuzen oder ineinander übergehen können. Das sind die Kernpunkte von KiMotion.

Jeder Hub ist ein Verkehrsknotenpunkt: Hier treffe ich Zug, Bus, Fahrrad, Carsharing, Scooter oder Fähre. Und alles lässt sich per App mit ein paar Klicks buchen – so leicht wie ein Kinoticket.

Gucken wir uns doch mal an, wo solche Hubs, also Umsteigepunkte liegen könnten.

Hub 1 und Hub 2 befinden sich im Kieler Norden in Pries-Friedrichsort. Von dort hat man heute schon die Möglichkeit mit der X30 schnell in die Stadt zu kommen oder später ebene mit der X10 in den Kieler Süden.

Hub 3 befindet sich am Fähranleger Adler 1.

Hub 4 am Steenbeker Weg in Suchsdorf, ganz in der Nähe ist der Campus der CAU.

Hub 5: Jütlandring in Mettenhof in der Nähe des Autobahnkreuzes Kiel-West.

Hub 6: Knotenpunkt am Bahnhof Kiel-Hassee CITTI-Park. Dort treffen sich zwei S-Bahn-Linien und drei Expressbusse.

Hub 7: In Schulensee, Start und Endpunkt von zwei Expressbussen.

Hub 8: Im Dreieck Gaarden-Süd, Meimersdorf und Wellsee

Hub 9: nahe des Bahnhofs Elmschenhagen

Hub 10: An der Wischhofstraße in Wellingdorf, wo einen S-Bahn-Linie auf drei Expressbusse trifft.

Hub 11: in Neumühlen-Dietrichsdorf, wo wir das ungenutzte Gleis zur FH reaktivieren wollen.

Hub 12: An der Reventloubücke

Hub 13: An der Kieler Uni am Westring.

Was wollen wir mit diesen Hubs erreichen? Wir wollen das bequeme Umsteigen ermöglichen und auch die berühmte „letzte Meile“ zum Ziel ermöglichen. Denn hier koppeln wir unterschiedliche Mobilitätsformen: Also die öffentlichen Verkehrsmittel Bus, Bahn und Fähre und dazu kommen Angebote wie CarSharing, Leihfahrrad, E-Scooter oder OnDemand-Fahrzeuge.

CHART 8: On-Demand-Verkehr

OnDemand heißt ja nichts anderes als: Auf Anfrage. Diese Fahrzeuge übernehmen innerhalb von Stadtvierteln die Feinerschließung. Sie holen Dich fast direkt vor der Haustür ab und bringen Dich zum nächsten Hub bzw. Haltepunkt. Solche Shuttles können per App oder Anruf bestellt werden. Ob es angenommen wird, sollten wir ausprobieren: Der Kieler Norden könnte sich als ein erstes Testgebiet eignen, weil die Stadtteile nördlich des Nord-Ostsee-Kanals eine eigene Einheit bilden, deshalb habe ich dort die Hubs 1 und 2 in Friedrichsort und am Flughafen Holtenau eingezeichnet.

Warum sollten wir das tun? Um rechtzeitig dabei zu sein, wenn die Zukunft beginnt. On Demand weist uns ganz eindeutig heute schon den Weg Richtung Zukunft. Viele kennen die MOIA-Shuttles in Hamburg oder Hannover. Der Volkswagen-Konzern hat diese Shuttles als Pilotprojekt eingeführt, um Schritt für Schritt das autonome Fahren zu testen.

Und jetzt ist es tatsächlich soweit: Die ersten Fahrzeuge fahren in Hamburg alleine, der Fahrer sitzt nur noch dabei, um im Notfall einzugreifen. Im kommenden Jahr soll das System in den Regelbetrieb gehen. Ich möchte, dass wir solche Fahrzeuge auch in Kiel haben. Die Zukunft kommt uns schon besuchen – ich möchte, dass sie bleibt.

CHART 9: Sharing

Die Idee, Autos und Fahrräder zu teilen, ist ja nicht neu. Ich bin aber überzeugt, dass aus dem Car-Sharing noch viel herauszuholen ist. In Kiel spielt Car-Sharing bislang eine untergeordnete Rolle, weil es stationsbasiert geplant ist. Man muss zu einer bestimmten Car-Sharing-Station gehen, wo die Fahrzeuge abgestellt sind. Dabei gibt es ja längst erfolgreiche Free-Floating-Systeme in anderen deutschen Städten. Wie bei den E-Scootern steht ein Auto in der Regel dort bereit, wo es der vorherige Nutzer geparkt hat. Sowas brauchen wir auch in Kiel – am liebsten vollelektrisch - einen darauf spezialisierten Anbieter gibt es sogar bei uns in Schleswig-Holstein. Wir werden ihn nachher in der Diskussion noch kennenlernen.

Und wir sehen ja an der Sprottenflotte und an den E-Scootern, dass das Sharing-System als solches funktioniert. In dem Moment, in dem ein solches Angebot maximal attraktiv wird durch Preis und Leistung, greifen die Menschen zu und lassen das eigene Auto stehen.

Sharing-Angebote sind sofort wirksam genauso wie Expressbusse, Quartiersshuttles und Hubs. Wir können kurzfristig Fahrpläne optimieren, Busspuren einrichten und Partner ins Boot holen. Und: Diese Maßnahmen sind flexibel. Wenn sich irgendwo die Nachfrage ändert, passen wir das Angebot an. Das ist pragmatische Mobilitätspolitik made in Kiel: Machen, testen, verbessern.

CHART 10: Velorouten

Es freut mich, dass sich Kiel in den letzten Jahren zu einer deutlich fahrradfreundlicheren Stadt entwickelt hat. Offiziell gibt es immerhin 10 Velorouten, aber nur eine davon ist wirklich zum Fahrradschnellweg ausgebaut: Die Veloroute 10. Natürlich braucht ein echter Fahrradschnellweg Platz und er braucht auch Geld. Aber vor allem braucht er: Priorität.

Was wäre möglich? Wenn wir nur drei weitere Routen wie die Velo 10 ausbauen würden könnten wir zehntausende Alltagsradfahrten ermöglichen. Laut ADFC-Studien würden über 40 % der Menschen im Umkreis von 5 km aufs Rad umsteigen – wenn die Infrastruktur stimmt.

Ein Kilometer echter Radschnellweg kostet etwa 0,8 bis 2,5 Millionen Euro – ein Bruchteil eines Stadtbahnkilometers (40–80 Mio. Euro). Für den Preis von 1 km Stadtbahn bekommen wir 30-40 km Premium-Radroute. Rechnen wir einmal mit 30 Kilometern Radschnellweg zu 1,6 Millionen Euro im Schnitt. Dann sind wir bei knapp 50 Millionen Euro.

Ich möchte ein Bekenntnis zum Alltagsradverkehr. Ein echtes Netz an Velorouten, das sich in das KiMotion-Konzept einfügt mit breiten Wegen, guter Beleuchtung, klare Vorfahrt und natürlich soll man das Rad auch in der S-Bahn mitnehmen dürfen.

Übergang: Sieht fast so aus, als hätten wir so ziemlich alle Mobilitätsformen genannt, die es gibt. Aber Moment: Wir sind Kiel, wir sind die einzige deutsche Großstadt direkt am Meer. Deshalb noch dieses hier:

CHART 11: Elektrofähren auf der Kieler Förde

Schon 1989, als ich meine erste Studentenbude auf dem Ostufer bezog, habe ich gelegentlich eine Fördefähre benutzt, um zur Uni zu kommen. Und war fast immer frustriert darüber, dass diese Verbindungen für meinen persönlichen Bedarf zu lückenhaft angeboten wurden. Das möchte ich ändern, denn wo, wenn nicht in Kiel, kann gezeigt werden, dass Wasser ein großartiger Verkehrsweg auch für Pendler sein kann.

Besonders faszinierend ist an dem Thema, dass dafür jetzt gerade hier in Kiel Technik entwickelt wird, die im Bereich Wasserverbindung weltweit Maßstäbe setzen kann: Der Name: CAPTN. Das ist die Abkürzung für Clean Autonomous Public Transport Network, der wohl wichtigste Pfeiler davon sind autonom fahrende Elektrofähren. So könnten sie aussehen:

CAPTN statt Kapitän - das ist Kieler Humor. Denn tatsächlich werden wir für solche Pendelfähren keine Kapitäne mehr benötigen. Das war bislang immer der Schwachpunkt, wenn man über eine Ausweitung des Fährverkehrs nachgedacht hat, weil es zu wenige Kapitäne gibt.

Bis die Fähren autonom fahren, wird es noch ein paar Jahre dauern. Aber bis dahin können wir das neue Kleinschiffahrtszeugnis nutzen. Das erlaubt in Zukunft geschulten Personen auch ohne Kapitänspatent die Steuerung solcher Fähren, wenn sie kürzer sind als 35 Meter, weniger als 200 Passagiere befördern und die Strecke in maximal 10 Minuten zurückgelegt werden kann.

So wird es möglich sein, schon in naher Zukunft einen starken Pendelverkehr auf der Kieler Förde zu etablieren und ihn Teil unseres Hub-Systems KiMotion werden zu lassen. Und wenn die Fähren dann tatsächlich autonom unterwegs sind, und das werden sie in spätestens zehn Jahren sein, dann brauchen wir nurmehr EINEN Kapitän, der in einem Leitstand an Land bis zu fünf Fähren gleichzeitig überwacht. Auch diese Technik wird gerade in Kiel entwickelt.

An den Anlegestellen der Fähren sollen natürlich die schon erwähnten Elektrobusse, OnDemand- und Sharing-Angebote oder Fahrrad-Leihstationen verfügbar sein. In einem ersten Schritt wäre das der eben schon erwähnte Hub an der Reventloubrücke. Hier als Visualisierung: Der Bus wartet direkt am Anleger auf die Fährpassagiere. Das wird ja im Ansatz heute schon so ähnlich gemacht.

CHART 12: Die Kieler Förde ist mehr als nur ein Wasserweg.

Es geht bei der Stärkung des Fährverkehrs nicht nur um reinen Personentransport von A nach B. Für Deutschlands einzige Großstadt direkt am Meer ist die Mobilität auf dem Wasser auch identitätsstiftend. Ich möchte die Kieler Förde nicht länger als Barriere, sondern als städtischen Raum betrachten. Das Wasser ist unser Alleinstellungsmerkmal – es macht Spaß, auf dem Wasser zu sein. Eine Fahrt zur Arbeit kann sich dann für uns wie ein kleiner Urlaub anfühlen.

Ich stelle mir gern vor, wie die Kielerinnen und Kieler in aller Welt erzählen: „Zuhause in Kiel fahre ich morgens mit dem Schiff zur Arbeit und abends ins Konzert. Und auch nach einer Shoppingtour in der Innenstadt bringt mich die Fähre sogar am späten Abend noch nach Hause.“

Ja, es ist noch dauern bis wir soweit sind. Aber wenn wir so etwas haben möchten, sollten wir jetzt diesen Weg in die Zukunft beginnen.

CHART 13: Wie kann ein neues Fährliniennetz für Kiel aussehen?

Die F2-Linie zwischen der Fachhochschule auf dem Ostufer und der Reventloubrücke auf dem Westufer zeigt, dass Querverbindungen über die Kieler Förde stark nachgefragt werden. Deshalb mehr davon: Wenn man etwa von Neumühlen-Dietrichsdorf nach Friedrichsort nur noch zehn Minuten benötigt und nicht mehr eine halbe bis Dreiviertelstunde, dann werden wir wirklich eine Stadt.

Natürlich funktioniert das nur in den Stadtteilen am Wasser. Aber das sind einige: Schilksee, Pries, Friedrichsort, Holtenau, Wik, Düsternbrook, Altstadt, Vorstadt, Südfriedhof, Gaarden-Ost, Ellerbek, Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf. Insgesamt 13 von 30 Stadtteilen -zusammen haben sie weit mehr als 100.000 Einwohner.

CHART 14: Auch hier die Frage nach dem Preis:

Eine Fähre, wie sie auf der Linie F2 zwischen Reventloubrücke und Schwentine unterwegs ist, kostet 3,5 Millionen Euro. Angenommen, wir schaffen für den Anfang nur zwei weitere davon an, dann könnten wir für 7 Millionen Euro zwei zusätzliche Ost-West-Querungen anbieten. Zum Beispiel zwischen Neumühlen-Dietrichsdorf und Bellevue und zwischen Heikendorf und Friedrichsort.

Sobald die Fähren autonom fahren, ändern sich die Voraussetzungen. Wir werden weiter ausbauen können. Etwas Forschungsarbeit ist noch nötig, aber bei Probefahrten auf der Kieler Förde funktioniert die Technik bislang schon sehr zuverlässig. Wenn wir zeigen, dass ein solcher Pendelverkehr mit Fähren funktioniert, wird das zudem den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Kiel stärken. Denn in aller Welt werden Städte, die ebenfalls Wasserwege nutzen wollen, auf uns aufmerksam werden.

CHART 15: Mobility as a service

Es gibt einen Fachbegriff für all das, was wir bis hierher gesehen haben. Er lautet „Mobility as a service“. Wir begreifen also Mobilität als Dienstleistung – wir wollen die Nutzerinnen und Nutzer in den Mittelpunkt stellen. Dafür fehlt jetzt noch eine Sache: Nämlich die Bündelung all dieser Angebote zu einem übergreifenden Angebot – in einer digitalen Schnittstelle. Das wird die KiMotion-App.

Mit nur einer App für alles: Bus, Bahn, Bike, Boot. Ticket, Routing, Buchung. Alles in einer Hand. Ohne sieben Accounts, ohne Tarifdschungel. Wir in Kiel sind dann die ersten in Deutschland, die zeigen, wie moderne Mobilität funktioniert.

Ob die Nutzer das nun mit dem Deutschland-Ticket bezahlen oder ob es eine Art Flatrate nur für KiMotion-Angebote gibt, wäre noch zu diskutieren, aber es ist auch eigentlich zweitrangig. Wichtig ist, dass wir den Zugang zu den verschiedenen Verkehrsträgern maximal erleichtern. Dann sind sie für viele attraktiv.

CHART 16: Zusammenfassung: KiMotion ist besser als die Stadtbahn:

Niedrigere Gesamtkosten: Die Anschaffung und der Betrieb der neuen Busse, Shuttles und Fähren werden die Stadt Geld kosten. Aber es wird weitaus weniger sein, als für die Stadtbahn ausgegeben werden müsste. Die Anschaffung von 30-40 Bussen und zwei Fähren kostet etwa 37 Millionen Euro, der Ausbau von drei Velorouten 50 Millionen. In Summe 87 Millionen. Bei der S-Bahn-Züge müssen wir mit dem Land über eine Kostenbeteiligung der Stadt Kiel sprechen. Wie hoch auch immer die Gesamtsumme ausfällt: Wir bekommen dafür ein gut ausgebautes Netz für das ganze Kieler Stadtgebiet. Und es ist nicht mal halb so viel wie der Eigenanteil der Stadt Kiel für eine Linie Stadtbahn.

Geringeres finanzielles Risiko: Sollten sich Erwartungen nicht erfüllen, können wir Verkehrsmittel wie Busse, Shuttles oder Fähren veräußern. Die Gleise der Stadtbahn werden in jedem Fall auf lange Zeit bleiben.

Flexiblere Verkehrsplanung: Sollte sich Nachfrage auf bestimmten Strecken ändern, können wir sofort reagieren und anpassen.

Geringeres Ausfallrisiko: Je mehr Verkehrsmittel wir haben, desto besser lässt sich der Ausfall eines davon kompensieren. Kann eine S-Bahn nicht fahren oder ist der Hauptbahnhof blockiert, bricht nicht gleich der ganze Verkehr zusammen.

Kaum spürbare Bauarbeiten in der Stadt: Nur der Ausbau der neuen Haltepunkte für die S-Bahn, die Haltestellen für die Expressbusse, der Ausbau der Velorouten und einige Flächen für Car- und Bikesharing, werden sich in Bauarbeiten zeigen.

Schnellere Verfügbarkeit: Fast alle Verkehrsmittel sind innerhalb eines Zeithorizonts von drei bis fünf Jahren bestellbar und einsatzbereit. Der schnellere und effektivere Kieler Beitrag zum Klimaschutz.

Standortvorteil: Wir haben die klugen Köpfe hier in Kiel, die diesen Weg beschreiten können und es teilweise schon tun. Diese Innovation schafft Jobs bei uns in Kiel– in Werften, Softwarehäusern, in der Wissenschaft und bei den Verkehrsbetrieben.

Natürlich endet Mobilität nicht an der Stadtgrenze. Wir laden die Gemeinden der KielRegion dazu ein, mitzumachen. In Altenholz, in Laboe, in Mönkeberg oder Flintbek. Gemeinsam wird KiMotion noch besser.

Und ich lade auch Sie und Euch heute ein: Lassen wir die Stadt in Bewegung kommen. Ohne Großbaustellen. Ohne Nostalgie. Lasst uns die Vision Wirklichkeit werden. Mit KiMotion, dem ganzheitlichen Verkehrsmodell für Kiel. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.