

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand, AK Mobilität und GJ Kiel

Titel: Abhängigkeit vom Auto verringern

Text

1 Viele Menschen bemühen sich bereits, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, mehr
2 Fahrrad zu fahren, den ÖPNV zu nutzen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. Diese
3 Bemühungen wollen wir unterstützen. Wir sehen eine Abkehr von einer
4 autofokussierten Verkehrspolitik nicht als einschränkende, sondern vielmehr als
5 ermöglichende Politik, von der auch Menschen profitieren, die auf das Auto als
6 Verkehrsmittel angewiesen sind: Weil ihre Abhängigkeit vom Auto verringert wird
7 und weil die Menschen, die nicht auf das Auto angewiesen sind, ihre Wege
8 zukünftig eher ohne Auto zurücklegen.

9 Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Autoverkehr verringert werden. Dabei
10 orientieren wir uns an den Zielvorgaben des von allen Fraktionen des Rates
11 einstimmig beschlossenen Masterplan Mobilität, der eine Reduktion der Pkw-
12 Fahrleistung um rund 40 Prozent bis zum Jahr 2035 vorsieht. Wir bringen aber
13 auch Maßnahmen ein, die die Fahrleistung über dieses Ziel hinaus reduzieren
14 sollen. Damit dieses Ziel realistisch erreichbar ist, müssen wir den Umstieg vom
15 Pkw auf Bus, Bahn, Fuß, Fahrrad usw. deutlich erleichtern und ein Leben ohne Pkw
16 auch am Stadtrand attraktiv gestalten. Zusätzlich möchten wir bei der
17 Stadtentwicklung darauf hinarbeiten, Wege nach Möglichkeit von Anfang an zu
18 verkürzen (siehe Kapitel Kiel in neuen Strukturen denken: inklusive
19 Quartiersentwicklung). Weiterhin müssen wir in Kooperation mit den
20 Nachbarkreisen Lösungen für Menschen anbieten und bewerben, die aktuell mit
21 ihren Autos in die Kieler Innenstadt fahren (siehe Kapitel Stressfrei pendeln).

22 Im Masterplan Mobilität der KielRegion und dem Green City Plan der Stadt Kiel
23 wurde eine Vielzahl an Maßnahmen für die Verkehrswende bis zum Jahr 2035
24 definiert. Viele dieser Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder sind in der

25 Umsetzungsphase. Wir werden uns in der kommenden Legislatur dafür einsetzen,
26 dass der Status quo des Modal Split, also des Anteils der einzelnen
27 Verkehrsmittel am Gesamtverkehr und allgemeine Verkehrsdaten, häufiger erhoben
28 wird. Für das Jahr 2023 können die Ergebnisse der Verkehrsdatenerhebung
29 Mobilität in Deutschland des Bundesverkehrsministeriums genutzt werden. So
30 stellen wir fest, wo Maßnahmen bereits die erwünschten Effekte erzielen und wo
31 weiterer Handlungsbedarf besteht.

32 Wir möchten Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einführen, sobald es die
33 Gesetzgebung erlaubt. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit im Straßenverkehr, es
34 verringert den Lärm, die Luftverschmutzung und es lässt den Verkehr besser
35 fließen. Die Landeshauptstadt Kiel ist Teil des Bündnisses Lebenswerte Städte,
36 das sich dafür einsetzt, die Straßenverkehrsordnung so zu ändern, dass Tempo 30
37 auch an Hauptstraßen eingeführt werden kann. Wir werden uns im Bund für die
38 Schaffung von Flexibilität für Kommunen bei der Tempogestaltung einsetzen. Heute
39 ist die Rechtslage so, dass Tempo 30 nur dort eingeführt werden darf, wo die
40 besondere Situation dies erfordert – Regelfall ist Tempo 50. In den Ortsbeiräten
41 gibt es immer wieder Hinweise von Bürger*innen auf Gefahrensituationen. Die
42 Straßenverkehrsbehörde lehnt dennoch regelmäßig Maßnahmen ab, sofern kein
43 Unfallschwerpunkt vorliegt. Wir finden es kurzsichtig, dass erst Unfälle mit
44 Verletzten oder Schlimmerem vorliegen müssen, damit Maßnahmen ergriffen werden
45 können. Dafür gibt es in Kiel bereits traurige Beispiele. Wir werden uns daher
46 dafür einsetzen, dass die Straßenverkehrsbehörde sich nicht nur als Wächterin
47 über den fließenden Autoverkehr sieht, sondern zukünftig ihre
48 Handlungsspielräume, auch in Form von Verkehrsversuchen, zum Schutz von nicht
49 autofahrenden Menschen nutzt. Außerdem wollen wir explizit prüfen, wo Tempo 30
50 auch jetzt schon möglich ist, und dies perspektivisch umsetzen.

51 Den Bau neuer Überlandstraßen lehnen wir ab. Auch wenn wir auf kommunaler Ebene
52 den Bau nicht verhindern können, setzen wir uns für einen Beschluss in der
53 Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel ein, der den Bau weiterer
54 Überlandstraßen ablehnt, um so den Druck auf den Bund zu erhöhen. In Kiel geht
55 es dabei konkret um die sogenannte Südspange und den Anschluss der A21 im Kieler
56 Süden. Beide Projekte laufen mitten durch den Kieler Grüngürtel. Wir dürfen in
57 Zeiten der Erderhitzung nicht noch weitere Teile unserer Frischluftschneise für
58 den Autoverkehr aufgeben. Durch den Bau würden etliche Kleingärten, der
59 Eidertal-Wanderweg und ökologisch hochwertiger Lebensraum zerstört werden.

60 Verkehrsentlastungen durch die Südspange sind nach den bislang vorliegenden
61 Schätzungen nicht abzusehen. Im Gegenteil, durch die Südspange wäre eine
62 zusätzliche Belastung des ohnehin überlasteten Ostrings zu erwarten. Dessen Aus-
63 oder Neubau ist auf Jahrzehnte weder absehbar noch planerisch wünschenswert und
64 auch nicht im Rahmen der städtischen Klimaziele abbildbar. Die Landeshauptstadt

65 Kiel hat im Masterplan Mobilität festgehalten, dass der Pkw-Verkehr reduziert
66 werden soll. Sollte die Südspange oder der Ostring 2 gebaut werden, sind diese
67 Ziele unmöglich einzuhalten und damit auch die Klima- und Verkehrsziele der
68 Stadt Kiel unerreichbar. Der Bau wäre unverantwortlich.

69 Bei Neu- und Umbau von großen Kreuzungen bevorzugen wir Kreisverkehre nach
70 niederländischem Vorbild, da sie den Verkehr besser fließen lassen und die
71 Sicherheit erhöhen. Das Zentrum solcher Kreisverkehre soll ökologisch genutzt
72 werden.

73 Eine weitere niedrigschwellige Maßnahme ist die Anpassung des
74 Neubürger*innenpakets. Menschen, die in eine neue Stadt ziehen, sind einfacher
75 zu motivieren, ihre Mobilitätsroutinen aufzubrechen. Hierzu wollen wir auf der
76 bereits bestehenden Broschüre Meine neue Stadt – Clever mobil in Kiel aufbauen.
77 Mit ihr wird Neubürger*innen ein guter Überblick über nachhaltige Mobilität in
78 unserer Stadt gegeben. Wir setzen uns dafür ein, dass diese Broschüre mit
79 konkreten Maßnahmen ergänzt wird. Hierzu gehört ein kostenloser Probemonat für
80 den ÖPNV. Auch ein Rabatt für die Nutzung von Carsharing-Autos wäre denkbar,
81 genauso wie Gutscheine für die SprottenFlotte. Auch für Pendler*innen, die sich
82 im Umland von Kiel niederlassen, wollen wir im Rahmen der KielRegion ein
83 vergleichbares Angebot schaffen.

84 Wir möchten, dass im städtischen Fuhrpark zunehmend auch Dienst(lasten)räder
85 eingesetzt werden. Gerade unter Berücksichtigung bundesweiter Förderprogramme
86 kann dies oft eine attraktive Alternative zu Autos sein.

87 Wir möchten uns anderen Städten in Europa anschließen und ab dem Jahr 2030,
88 spätestens mit dem Start der Stadtbahn, im Regelfall keine Pkw mit
89 klimaschädlichen Verbrennungsmotoren mehr in die Stadt einfahren lassen. Bis
90 dahin wird die Zahl der Verbrennerautos, aufgrund des Wechsels zu
91 Elektroantrieben, ohnehin stark reduziert sein. Auch ÖPNV, Fuß- und Radwege
92 müssen dann so ausgebaut sein, dass es attraktive Alternativen gibt. Wir prüfen
93 zudem, welche Variante eines Mobilitätspasses, d.h. eine Umlagefinanzierung für
94 den ÖPNV, für Kiel am Besten geeignet wäre und führen diese anschließend mit
95 Unterstützung des Landes ein.