KWP11

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand (dort beschlossen am: 26.06.2022)

Titel: **Abhängigkeit vom Auto verringern**

Text

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

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

Im Masterplan Mobilität der KielRegion und dem Green City Plan der Stadt Kiel wurde eine Vielzahl an Maßnahmen für die Verkehrswende bis zum Jahr 2035 definiert. Viele dieser Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder sind in der Umsetzungsphase. Wir werden uns in der kommenden Legislatur dafür einsetzen,

dass der Status quo des Modal Split, also des Anteils der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr und allgemeine Verkehrsdaten, häufiger erhoben wird. Für das Jahr 2023 können die Ergebnisse der Verkehrsdatenerhebung Mobilität in Deutschland des Bundesverkehrsministeriums genutzt werden. So stellen wir fest, wo Maßnahmen bereits die erwünschten Effekte erzielen und wo weiterer Handlungsbedarf besteht.

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

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

Verkehrsentlastungen durch die Südspange sind nach den bislang vorliegenden Schätzungen nicht abzusehen. Im Gegenteil, durch die Südspange wäre eine zusätzliche Belastung des ohnehin überlasteten Ostrings zu erwarten. Dessen Aus- oder Neubau ist auf Jahrzehnte weder absehbar noch planerisch wünschenswert und auch nicht im Rahmen der städtischen Klimaziele abbildbar. Die Landeshauptstadt Kiel hat im Masterplan Mobilität festgehalten, dass der Pkw-Verkehr reduziert werden soll. Sollte die Südspange oder der Ostring 2 gebaut werden, sind diese Ziele unmöglich einzuhalten und damit auch die Klima- und Verkehrsziele der

Stadt Kiel unerreichbar. Der Bau wäre unverantwortlich.

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

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

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

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