

Kapitel

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

Titel: Stressfrei pendeln

Text

1 Ein maßgeblicher Teil sowohl des fließenden als auch des ruhenden Verkehrs in
2 Kiel wird von Einpendler*innen verursacht. Optimal für sie wäre der Bau einer
3 Stadtreionalbahn, mit der sie durchgehend aus dem Umland die Kieler Innenstadt
4 erreichen könnten. Der Ausbau der in Kiel wieder eingeführten Stadtbahn zur
5 Stadtreionalbahn erfordert die Kooperation mit den benachbarten Kreisen und
6 bleibt für uns ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik für die KielRegion. Wir
7 achten schon jetzt bei der Trassenplanung darauf, dass später ein Ausbau der
8 Straßenbahn zur Stadtreionalbahn Richtung Eckernförde, Preetz, Schönberg,
9 Heikendorf und Laboe möglich bleibt.

10 Solange keine Stadtreionalbahn realisiert ist, müssen Pendler*innen möglichst
11 frühzeitig in Busse und später in die Straßen- oder Regionalbahnen umsteigen
12 können. Dazu müssen für Menschen, die nicht direkt ab ihrem Wohnort Bus oder
13 Bahn nach Kiel nutzen können, im Bereich der Haupteinfallrouten (B 76, A 210
14 etc.) sowohl Park+Ride- als auch Bike+Ride-Möglichkeiten errichtet werden, von
15 denen aus der innerstädtische Bereich mit dem ÖPNV, besonders Schnellbussen,
16 rasch erreichbar ist. Es muss auch geprüft werden, ob – in Zusammenarbeit mit
17 der KielRegion – im Umland weitere Mobilitätsstationen eingerichtet werden
18 können, die den Umstieg für den Weg in die Stadt auf ÖPNV und Fahrrad
19 erleichtern. Die SprottenFlotte soll deshalb auch am Stadtrand ausgebaut werden.

20 Zudem muss die Bus-Zug-Verknüpfung am Kieler Hauptbahnhof besser verzahnt
21 werden. In Zusammenarbeit mit der KielRegion möchten wir das ÖPNV-Angebot in den
22 angrenzenden Kreisen ausbauen und die Verknüpfung mit dem Kieler ÖPNV
23 verbessern. Besonders das direkte Umland muss besser und schneller angebunden
24 werden. Weiterhin setzen wir uns dafür ein, dass die Taktung der Regionalbahnen

25 erhöht werden, sodass Pendler*innen flexibler zur Arbeit und zurück kommen und
26 mehr Kapazitäten geschaffen werden.

27 Bisher ist es aus Sicht autofahrender Pendler*innen oft bequemer und
28 preiswerter, mit dem Auto direkt ihr Ziel in Kiel anzufahren als umzusteigen.
29 Die umfassende Parkraumbewirtschaftung wird dies verändern (siehe Kapitel
30 Parkraumbewirtschaftung ausweiten). Um einen Anreiz zum Umstieg zu bieten,
31 können Dauerparkberechtigungen erworben werden, deren Kosten über denen einer
32 ÖPNV-Monatskarte liegen und die alternativ zum Parken im innerstädtischen
33 Bereich zu einer kostenlosen Nutzung des ÖPNV in Kiel durch bis zu zwei
34 gemeinsam reisende Personen berechtigen. Damit bietet der Umstieg in den ÖPNV
35 bereits im Außenbereich einen Kostenvorteil durch reduzierten
36 Kraftstoffverbrauch. So kann mit einer kommunalen Maßnahme eine win-win-
37 Situation geschaffen werden, die eine echte Alternative zur Subventionierung des
38 Kfz-Verkehrs durch Pendler*innenpauschalen oder Tankrabatten bietet.