A10NEU GRÜNE Verkehrswende für Kiel

Antragsteller*in: Phil-James Stange (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt: 4.4.10 GRÜNE Verkehrswende für Kiel - Phil-James Stange

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

"GRÜNE VERKEHRSWENDE FÜR KIEL:

1.) STRASSENSPERRUNG 2020,

2.) CITY-MAUT 2021, hierzu wird der Landesgesetzgeber aufgefordert, umgehend ein Landesgesetz zwecks Erlaubnis von City-Maut in Schleswig-Holstein zu erlassen,
UND

3.) SAUBERE LUFT 2025"

Begründung:

Dieser Antrag dient als örtliche Ergänzung zur Verkehrswende des bundesweiten "Klima Sofortprogramm Grüne 01.07.2019, Zeilen 339 - 395"

1.) Zur Einhaltung des NO2-Grenzwerts im Bereich der B 76 (Theodor-Heuss-Ring) wird ab dem 01.01.2020 zunächst eine Straßensperrung für Diesel-Pkw ab EURO IV Abgaseinstufung in Fahrtrichtung Autobahnkreuz (Westring/A 210/A215) bzw. Eckernförde ab der Kreuzung Theodor-Heuss-Ring/Abfahrt zur Alten Lübecker Chaussee eingeführt, vgl. früheren Habeck-Vorschlag. Sollte diese erste Maßnahme nicht ausreichen, um den NO2-Grenzwert einzuhalten (Prüfung anfang Januar 2021 mit Daten zum 31.12.2020) wird zusätzlich eine Straßensperrung für Diesel-Pkw ab EURO V Abgaseinstufung zum 01.02.2021 eingeführt. Die Überwachung der Einhaltung der Straßensperrung erfolgt mittels Kennzeichen-Scanner, welche eine Überprüfung der Abgaseinstufung anhand des festgestellten Kennzeichens und einer Online-Verbindung zum Kraftfahrtbundesamt (KBA) veranlasst. Verstöße werden mittels Geldbußen von erstmalig 100,00 €, bei jeder Wiederholung jeweils zusätzlich 20,00 €, also beim 2. Verstoß 120,00 €, beim 3. Verstoß 140,00 €, usw. geahndet. Sämtliche Einnahmen werden zur Co-Finanzierung der fortlaufenden Verbesserung des Kieler ÖPNV mittels erheblicher Ausweitung des Angebots des ÖPNV, Senkung der Tarife des ÖPNV (1,00 € Ticket) und Umstellung des ÖPNV auf Elektro-Busse und/oder Stadtbahn verwendet. Inwieweit diese Verstöße zusätzlich als Verkehrsordnungswidrigkeiten geahndet werden können und demzufolge mit jeweils 1 Punkt im Fahreignungsregister (FAER) des KBA belegt werden, müsste vom Bundesgesetzgeber entschieden werden. Insoweit regen wir eine entsprechende Gesetzesänderung auf Bundesebene an. Sämtliche Daten, die nicht zu einer Ahndung per Bußgeld führen werden sofort gelöscht. Die Daten rechtskräftiger Bußgeldbescheide werden für die Dauer von 2 Jahren gespeichert. Nach Ablauf von 2 Jahren werden auch diese Daten vollständig gelöscht. Mit der Löschung und dem Schutz der für 2 Jahre gespeicherten Daten von rechtskräftigen Bußgeldbescheiden wird der Datenschutzbeauftragte der LHS Kiel gesondert beauftragt. Eine anderweitige Nutzung der erhobenen und teilweise gespeicherten Daten wird vollständig und ohne Ausnahmen für alle Behörden (Geheimdienste, Justizbehörden, etc.) ausgeschlossen.

2.) Zur Co-Finanzierung neben etwaiger Bundes- und Landeszuschüsse der bis zum 01.01.2025 fortlaufenden Verbesserung des Kieler ÖPNV mittels erheblicher Ausweitung des Angebots des ÖPNV, Senkung der Tarife des ÖPNV (1,00 € Ticket) und Umstellung des ÖPNV auf Elektro-Busse und/oder Stadtbahn wird ab dem 01.01.2021 eine Pkw und Lkw-Maut eingeführt. Ausgenommen von dieser Maut sind Elektro-Fahrzeuge, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und Brennstoffzellen/Wasserstoff-Fahrzeuge. Die Höhe der Maut beträgt 3,00 € für Pkw und 5,00 € für Lkw für jeden Tag bzw. 24 Std. Für Dauernutzer wird ein Jahrestarif von 365,00 € sowohl für Pkw und Lkw angeboten, welche online unter kiel.de [1] zu bestellen ist. Die Maut-Erhebung erfolgt für die Bürger ganz komfortabel mittels moderner Kfz-Kennzeichen-Scanner. Monatlich wird eine Maut-Rechnung für alle erfassten Pkw und Lkw erstellt und an die Halter versandt. Nach drei Monaten, Ende von Bearbeitungs- und Einspruchsfristen ggü. erhobene Maut-Rechnungen, werden sämtliche2 Daten gelöscht. Hiermit wird der Datenschutzbeauftragte der LHS Kiel gesondert beauftragt. Eine anderweitige Nutzung der erhobenen Daten wird vollständig und ohne Ausnahmen für alle Behörden (Geheimdienste, Justizbehörden, etc.) ausgeschlossen.

3.) Zur Ermöglichung einer möglichst sauberen Luft – unabhängig von Luftschadstoffgrenzwerten – wird ab dem 01.01.2025 die Kieler Innenstadt, genaue örtliche Grenzen sind noch zu definieren, für Verbrenner-Pkw, also Pkw mit Benzin-, Diesel-, Flüssiggas- und Erdgasantrieb verboten. Nur reine Elektro-Pkw, Brennstoffzellen/Wasserstoff-Pkw und Plug-In-Hybrid-Pkw, welche aber verpflichtet werden, nur mit elektrischem Antrieb zu fahren, dürfen dann in die Kieler Innenstadt fahren. Für Lkw gilt das Innenstadt-Verbot nicht. Damit schaffen wir einen zusätzlichen Anreiz für Pkw-Käufer, sich einen Elektro-Pkw, Brennstoffzellen/Wasserstoff-Pkw oder Plug-In-Hybrid-Pkw anzuschaffen. Die bisherige Förderung per Bundes-Zuschuss von 4.000,00 € (Elektro-Pkw) bzw. 3.000,00 € (Plug-In-Hybrid-Pkw) und Verzicht auf die Kfz-Steuer für 10 Jahre (Elektro-Pkw) ist nach den aktuellen Pkw-Zulassungszahlen (1. Halbjahr 2019: 1,7% Elektro-Pkw, 0,9% Plug-In-Hybrid-PKW) vollkommen ungenügend!

Begründung

Effektive Einhaltung des NO2-Grenzwerts und weitere Ziele der Verkehrswende:

Die Einhaltung des NO2-Grenzwertes am Theodor-Heuss-Rings infolge der Straßensperrung ab 2020 laut Ziffer 1.) wird spätestens ab 2021 in Verbindung mit der City-Maut ab 2021 laut Ziffer 2.) eintreten. Das ist sehr wahrscheinlich, weil mittels der City-Maut die Ausweichstrecke über die Abfahrt zur Alten Lübecker Chaussee, Hamburger Chaussee ebenfalls mit City-Maut belegt werden! Mittels der Straßensperrung laut Ziffer 1.) in Verbindung mit der City-Maut laut Ziffer 2.) wird sich die verwaltungsgerichtliche Klage der DUH gegen das Land Schleswig-Holstein daher einvernehmlich erledigen lassen.

Die dagegen von manchen Kieler Grünen Ratsmitglieder propagierte Sperrung einer von zwei Fahrbahnen des Theodor-Heuss-Rings in Fahrtrichtung Eckernförde ist zwar rigoros und eine scheinbar einfache Lösung, rechtlich aber nicht durchhaltbar. Hiergegen könnten alle Pkw-Fahrer, die einen aktuellen Benziner-Antrieb, Erdgas-Antrieb oder bereits Elektro-Antrieb aufweisen klagen, weil solche pauschale Sperrung einer Fahrbahn nicht verursachergerecht ist. Davon wären alle Pkw-Fahrer betroffen unabhängig von deren Antriebsart.

Die vorstehenden konkreten, realistischen und mittels eigener Co-Finanzierung umsetzbaren Maßnahmen vereinbaren mehrere Ziele für eine grüne Verkehrswende, nämlich saubere Luft für die Einwohner der Kieler Innenstadt und insbesondere der Anwohner des Theodor-Heuss-Rings sowie die möglichst effektive und schnelle Förderung der Elektro-Mobilität für Pkw´s und des Kieler ÖPNV. Bei aller teilweiser auch berechtigten Kritik am Elektroantrieb für Pkw, nämlich hoher CO2-Ausstoß bei Herstellung der größeren Akkus, umweltfeindlicher und menschenunwürdiger

Abbau von erforderlichen Rohstoffen, werden diese Probleme mit zunehmender Erfahrung und technischer Verbesserungen voraussichtlich beherrschbar sein. Nach ganz herrschender Meinung ist aber das Elektroauto, ob mit Akkuspeicher oder Wasserstoff/Brennstoffzelle kann und soll technikoffen bleiben, mit weiter zunehmendem Anteil an regenerativem Strom infolge der Energiewende und des schnellstmöglichen Kohle-Ausstiegs der Antrieb der Gegenwart und Zukunft. Eine zunehmende Elektroautoquote erhöht sogar den Druck auf einen schnelleren Kohleausstieg. Mittels der City-Maut setzen wir den Gedanken des bonus/malus-Systems für die bundesweite Kfz-Steuer regional per kostenpflichtiger City-Nutzung durch Verbrenner-Pkw zu Gunsten des geförderten und preisreduzierten ÖPNV fort. Mit diesen Maßnahmen kommen wir einem menschengerechten, weil nicht ungesundem, innerstädtischen Verkehr innerhalb weniger Jahre nahe.

Die Alternative einer autofreien Innenstadt überzeugt nicht!

Die dagegen von Bremer Grüne und auch in Kiel von einer Bürgerinitiative forcierte autofreie Innenstadt ist insgesamt betrachtet mit viel weniger ökologischem Nutzen verbunden. Denn Pkw mit Verbrenner-Antrieb können jahrelang außerhalb der autofreien Innenstadt ohne Einschränkung weiterhin genutzt werden. Mithin drohen dort die Zunahme von Staus, weil die gleiche Anzahl an Pkw´s auf verringerter Straßenfläche unterwegs wäre. Auch würde die Kieler Innenstadt bei schneller Einführung einer autofreien Innenstadt darunter wirtschaftlich erheblich leiden. Sodann würde - zumindest auf kurze Sicht – die Innenstadt einen deutlichen Rückgang an Besucher erleiden. Einkaufsmöglichkeiten würden voraussichtlich erheblich auf die grüne Wiese bzw. die

städtischen Randbezirke verlagert. Selbst wenn man das Ziel einer autofreien Innenstadt erst im Jahr 2030 anvisiert – wie in Bremen – ist es sehr zweifelhaft, ob die Mehrheit der Bürger solch ein langfristiges Ziel nach zeitlich gestaffelten ersten Einschränkungen hinzunehmen bereit ist. Denn die Vorteile einer autofreien Innenstadt, insbesondere mehr Lebensqualität für die Anwohner, werden die wirtschaftlichen Nachteile – wenn überhaupt –, dann nur langfristig (nach ca. 10 Jahren, also erst ab 2040) nach vollständiger Einführung überwiegen können. Überwiegend vorteilhaft insbesondere kinder- und familienfreundlich sind autofreie Zonen dagegen in reinen Wohngebieten, in denen sämtliche Anlieger sich mit der Einrichtung einer autofreien Zone einverstanden erklären bzw. neu zu bauende reine Wohngebiete, wo nur Personen hinziehen, die sich bewusst für eine autofreie Zone entscheiden.

Massive Förderung des Fahrradverkehrs kann nur ein Teil der Verkehrswende sein.

Selbstverständlich ist zusätzlch die massive Förderung des Fahrradverkehrs fortzusetzen. Aber es ist zumindest aktuell nicht realistisch, dass eine Mehrheit der Bürger sich ausschließlich mit dem Fahrrad fortbewegen möchte. Laut aktueller Daten zum 01.01.2019 haben Pkw-Zulassungen binnen eines Jahres um 1,3% auf über 47 Millionen zugenommen. Deshalb sind die vorstehenden Maßnahmen ergänzend umzusetzen.

Verbesserung der Verkehrs- und Luftqualität in der Kieler Innenstadt hilft auch anderen Kieler Stadtteilen und anderen Kieler Hauptverkehrsstraßen

Da die City-Maut bei gleichzeitiger Verbesserungen des ÖPNV entsprechend der Ziffer 2.) ab 2021 bereits effektiv für eine Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs sorgen wird, wird die Einhaltung des NO2-Grenzwerts auch auf anderen Hauptstraßen wie dem Ostring möglich sein bzw. auch unabhängig vom Überschreiten des Grenzwerts eine Verbesserung der Luftqualität auch dort zur Folge haben. Ab 2025 wird sich das Verbrenner-Verbot für Pkw in der Innenstadt laut Ziffer 3.), deren örtliche Grenzen

noch festzulegen sind, voraussichtlich auch auf die gesamte Luftqualität in Kiel und Umgebung erheblich auswirken.

Sollte die EU in naher Zukunft die derzeit gültigen Grenzwerte für NO2 und/oder Feinstaub

reduzieren und somit weitere Kieler Straßen oberhalb eines verschärften Grenzwertes liegen, wäre es ein Leichtes auch dort entsprechend der Ziffer 1.) Straßensperrungen und City-Maut laut Ziffer 2.) für Ausweichstrecken einzuführen.

Ab 2026 oder später – je nach Akzeptanz – könnte das Verbot für Verbrenner-Pkw über den Innenstadtbereich hinaus auch auf die ganze Landeshauptstadt Kiel ausgeweitet werden!

Nach alle dem bitte ich um Unterstützung des vorsteheden Antrages!