A1 Keine Unterstützung des OB-Wahlkampes durch Geld- oder Sachleistungen.

Antragsteller*in:	Lutz Oschmann (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.1 Keine Unterstützung des OB-Wahlkampes durch Geld- oder Sachleistungen - Lutz Oschmann

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Die KMV des Kieler Kreisverbandes von Bündnis90/Die Grünen fordert den Kreis-Vorstand auf, den Wahlkampf von Ulf Kämpfer (SPD) weder finanziell noch durch Sachleistungen zu unterstützen.

Begründung

Die KMV des Kieler Kreisverbandes hat am 15. Juni 2019 beschlossen, keine eigene Kandidatin zur OB-Wahl 2019 aufzustellen und dafür den SPD-Kandidaten zu unterstützen. Der Verzicht auf eine Grüne Kandidatur ermöglicht sehr wahrscheinlich den Wahlsieg von Ulf Kämpfer (SPD) im ersten Wahlgang, auch weil die Kieler CDU einen chancenlosen Kandidaten aufgestellt hat. Eine finanzielle oder sachleistungsbezogene Unterstützung des Wahlkampfes des SPD-Kandidaten ist daher weder angebracht noch von der KMV legalisiert.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Beschluss Kieler Strände schützen

Antragsteller*in:	Vorstand, Martina Baum (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.2 Kieler Strände schützen - Kreisvorstand / Martina Baum

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Um die Kieler Strände als Naherholungs- und Naturräume zu schützen und in der Bevölkerung ein Bewusstsein für die dort vorhandenen Umweltproblematiken zu schaffen, beschließt die Kreismitgliederversammlung folgende Maßnahmen:

- Die Ratsfraktion wird aufgefordert, sich in der Ratsversammlung dafür einzusetzen,
- dass an den Eingängen zu den Kieler Stränden Mitnehm-Aschenbecher bereitgestellt werden.

Dabei sollen existierende Vorbilder, wie die jüngst am Falckensteiner Strand aufgestellte Leihaschenbecherstation oder die Hosentaschenaschenbecher aus Warnemünde,[1] dahingehend geprüft werden, welche Variante bei größtmöglicher Müllvermeidung am effektivsten zur Benutzung einlädt. Von dieser Prüfung ausdrücklich ausgeschlossen, sind von der Tabakindustrie kostenlos bereitgestellte Strandaschenbecher, welche mit den Namen von Tabakmarken oder anderer Werbung bedruckt sind. Die Beschilderung der Ausgabestationen soll die Umweltgefahren liegengelassener Zigarettenkippen leicht verständlich vermitteln.

Nach einer angemessenen Zeit soll evaluiert werden, ob eine Fortführung und/oder eine Anpassung der Maßnahme sinnvoll ist.

- dass an bestimmten stark frequentierten Plätzen, wie dem Grillplatz am Falckensteiner Strand, fest installierte Aschenbecher aufgestellt werden.[2]
- dass eine Müllvermeidungsregelung mit der Strandgastronomie getroffen wird, die verhindert, dass in Strandnähe Plastikeinweggeschirr, -besteck und -becher in Umlauf gebracht werden.

Gleiches soll für sämtliche Veranstaltungen an den Kieler Stränden gelten, die von der Stadt selbst durchgeführt werden oder von ihr genehmigt werden müssen.

- dass an geeigneten Orten, wie beim Toilettenhäuschen am Falckensteiner Strand, zur Reduzierung von Plastikflaschen Trinkwasserbrunnen installiert werden.
- Auch soll die Ratsfraktion prüfen lassen, ob die Aufstellung weiterer vogel- und windsicherer Mülleimer in ausreichender Größe und Behälter zur

Entsorgung von Grillkohle an den Kieler Stränden nötig und durchführbar ist.

- Der Kreisverband Kiel nimmt weiterhin alljährlich am Coastal Cleanup Day teil und wirbt aktiv und über diverse Kanäle um Teilnahme.

- Um das Müllaufkommen am Strand weiter zu reduzieren, sollen die oben genannten Maßnahmen mit einer städtischen Kampagne gegen die Vermüllung der Kieler Strände verbunden werden.

1 Neben der Leihaschenbecherstation am Falckensteiner Fähranleger, die von vier Kieler Student*innen entworfen und in Zusammenarbeit mit den NaturFreunden Schleswig-Holstein und dem High Spirits Hochseilgarten aufgestellt wurden, und den Hosentaschenaschenbechern aus Warnemünde könnten auch die „Kippen-Killer“ des Tourismusverbandes Rügen, das Leihaschenbechersystem der Yooweedoo-Gewinner Kollekt aus Kiel oder die Miniatur-Aschenbecher aus Hanau als Vorbilder dienen.

2 Hier sind die auffällig gestalteten „Ostsee-Ascher“ aus Warnemünde ein gutes Beispiel.

Begründung

Lehren aus dem Coastal Cleanup Day ziehen

Als Kreisverband im ‚echten Norden‘ liegen uns Kieler GRÜNEN unsere Strände besonders am Herzen. Sie sind Naherholungsgebiet für die Kieler Bevölkerung, Touristenmagnet und Naturerlebnisraum und tragen insgesamt erheblich zur Lebensqualität in der Landeshauptstadt bei. Gleichzeitig sind die Kieler Strände aber auch besonders schützenswerte und schutzbedürftige Biotope. So ist das Steilufer in Schilksee Heimat der einzigen Uferschwalbenkolonie auf Kieler Stadtgebiet, und allein am Falckensteiner und Schilkseer Strand leben 76 Wildbienenarten. Jeder Eingriff in das Ökosystem Strand gefährdet das Überleben der dort lebenden, hoch spezialisierten Flora und Fauna.

Die von der Kieler Forschungswerkstatt gesammelten Ergebnisse des International Coastal Cleanup Day 2018 an der Kieler Förde zeigen, dass Freizeitnutzung und Natur- und Umweltschutz an den Kieler Stränden noch nicht genügend miteinander in Einklang stehen: an 100 Metern Strand wurden durchschnittlich 7 Kilogramm Müll gefunden.

Die Negativliste des an der Förde gesammelten Strandmülls wird angeführt von 27.552 Zigarettenkippen. Da diese eine besondere Umweltgefahr darstellen, besteht hier besonderer Handlungsbedarf. In den weggeworfenen Filtern konzentrieren sich giftige und krebserregende Stoffe wie Nikotin, Arsen und diverse Schwermetalle, die Boden und Wasser belasten – mit den entsprechenden Folgen für Mensch, Tier und Pflanzenwelt. Bis die Filter verrottet sind, dauert es mehrere Jahre. Am Strand verfügbare Mitnehm-Aschenbecher können hier Abhilfe schaffen.

Neben Zigarettenkippen wurden an der Förde bei der Sammelaktion 2018 knapp 11.000 Müllteile aus Plastik und Styropor, 3.631 Lebensmittelverpackungen, 1.391 Glasteile und 1.089 Kronkorken gefunden. Diese Zahlen müssen in naher Zukunft drastisch reduziert werden.

Von besonderer Bedeutung ist für das Sauberhalten der Strände aber auch ein entsprechendes Problembewusstsein in der Bevölkerung, das durch Aktionen wie den Coastal Cleanup Day befördert werden kann und sollte. Neben unserer aktiven Teilnahme an dieser weltweiten Aktion gehört dazu auch das Bewerben und anschließende Reflektieren der Veranstaltung über die sozialen Medienkanäle des KV Kiel.

Quellen:

Ergebnisposter des International Coastal Cleanup am 14.09.2018 an der Kieler Förde, koordiniert durch die Kieler Forschungswerkstatt.

Deutsches Krebsforschungszentrum (Hrsg.): Umweltrisiko Tabak – von der Pflanze zur Kippe, Heidelberg 2009 (Rote Reihe Tabakprävention und Tabakkontrolle, Bd. 11), S. 52-54.

Beschluss Kieler Strände im Norden - Anbindung/Attraktivität/Infrastruktur	
Antragsteller*in:	Götz Daniel, Lisa Kragh (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.3 Kieler Strände im Norden - Anbindung/Attraktivität/Infrastruktur - Götz Daniel / Lisa Kragh

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Um die Kieler Strände für die Kieler Bevölkerung als naturnahes Naherholungsgebiet zu schützen, den naturnahen Tourismus zu stärken, sowie die Anbindung, die Attraktivität und die Infrastruktur zu verbessern beschließt die Kreismitgliederversammlung folgende Maßnahmen:

- Die Ratsfraktion wird aufgefordert, sich in der Ratsversammlung dafür einzusetzen,
- dass an geeigneten Orten direkt am Strand sowie bei den Toilettenhäuschen am Falckensteiner Strand und kleinen Strand (Skagerrakufer), Trinkwasserbrunnen und Kaltwasserduschen mit geeigneter Beschilderung installiert werden
- dass die Toilettenhäuschen regelmäßig gestrichen und auch für das Umkleiden eingerichtet werden und am kleinen Strand Skagerrakufer ein Toilettenhäuschen eingerichtet wird.
- Auch soll die Ratsfraktion prüfen lassen, ob es sinnvoll ist feste Grillplätze einzurichten (häufig in Dänemark zu sehen), die auch regelmäßig gereinigt werden, dafür die Verwendung von Einweggrills reduziert wird, und ob die Aufstellung weiterer Mülleimer und Behälter zur Entsorgung von Grillkohle an den Kieler Stränden nötig und durchführbar ist.
- dass geeignete Holzbänke mit Sicht aufs Wasser an der Promenade in attraktiver Form eingerichtet werden
- dass Fahrradstandbügel auch am Kleinen Strand (Skagerrakufer) eingerichtet werden
- dass die Hecken und Bereiche der Fahrradbügel nicht verwildern und mit Weiden, Beifuß, Disteln etc. überwuchert werden
- dass der Weg zum Fähranleger hochgelegt wird, ähnlich wie die anderen Strandstege für Menschen mit Behinderungen;
- dass angemessene Parkgebühren eingeführt werden und die Einnahmen für die Pflege der Strände genutzt werden
- dass die Anbindung durch umweltschonenden Verkehr verbessert wird, so durch die Umwidmung des Braunen Berg zur Fahrradstraße und eine bessere Beschilderung für Fahrradfahrer/innen und Fußgänger/innen zum Falkensteiner Strand sowie Kleiner Strand am Skagerrakufer. Zudem soll

eine baldige Durchwegung des Harder-Geländes (Gewerbegebiet Friedrichsort) zum Strand/Festung angestrebt werden.

- Dass eine Ausweisung eines FKK Bereiches z.B. beim Leuchtturm erfolgt
- Es soll geprüft werden, ob Schließfächer am Strand nach dem Vorbild aus Kapstadt „Liberty Lockers“ eingerichtet werden können

Begründung

Die Strände im Norden sind Perlen des Kieler Stadtgebietes.

Im gewissen Sinne sind die Strände im Norden Perlen des Kieler Stadtgebietes, was auch durch die Festlegung des Falckensteiner Strandes zum Landschaftsschutzgebiet unterstrichen wird. Die Pflege und investive Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, auch vor dem Hintergrund der Ergebnisse von INSEKK (Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Kiel Pries/Friedrichsort) sind bisher nicht ausreichend bedacht. Anregungen hieraus und weitergehende Umsetzungen sind erforderlich, um bald eine spürbare Verbesserung der Situation an den Stränden zu erreichen.

Als Kreisverband im ‚echten Norden‘ liegen uns Kieler GRÜNEN unsere Strände besonders am Herzen. Sie sind Naherholungsgebiet für die Kieler Bevölkerung, Touristenmagnet und Naturerlebnisraum und tragen insgesamt erheblich zur Lebensqualität in der Landeshauptstadt bei.

Neben dem Antrag zur ökologischen Verbesserung soll auch die Attraktivität der Strände zeitgemäß verbessert werden und verschiedenen Ansprüchen einer naturverträglichen Nutzung und unterschiedlichen Bedürfnissen der Strandnutzenden gerecht werden.

Die Anbindung der Strände für den umweltschonenden Verkehr soll verbessert werden.

Quellen:

Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept Kiel Pries/Friedrichsort, Stadtplanungsamt März 2013.

Anregungen Grüner Stammtisch nördlich des Kanals, Juli 2019.

Beschluss Naturerhaltende Maßnahmen unterstützen	
Antragsteller*in:	Heidelore Graf, David Poggemann (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.4 Naturerhaltende Maßnahmen unterstützen - Heidelore Graf / David Poggemann

Antragstext

Bündnis 90 / Die Grünen, Kreisverband Kiel fordert die Landesregierung auf, sich auf EU- und Bundesebene stärker für eine grundlegende Reform der Agrarpolitik in Deutschland sowie in der gesamten EU einzusetzen. Konkret fordern wir, dass Bäuer*innen und Landwirt*innen, die auf klima- und umweltschonende Landwirtschaft setzen sowie naturerhaltende Maßnahmen bei der Bewirtschaftung ihrer Felder berücksichtigen, finanzielle Unterstützung - auch bei der regionalen Vermarktung - erhalten! Hingegen sollen Bäuer*innen und Landwirt*innen, die diese Aspekte nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigen, die finanziellen Zuwendungen gekürzt oder sogar gestrichen werden. Gleichzeitig fordern wir die Stadt Kiel auf, sich deutlich für eine regionale, nachhaltige und ökologische Produktion von Lebensmitteln einzusetzen, indem sie gute Vertriebsbedingungen für die Produzent*innen schafft. Dies kann z.B. durch stärkere Förderung der regionalen Märkte (Stichwort permanente Regional-Märkte auf dem Alten Markt oder in einer Markthalle auf dem Exerzierplatz) bzw. gezielten Vergünstigungen bei Vertrieb ausschließlich saisonaler, regionaler Lebensmittel aus biologischem Anbau bewirkt werden. Diese und weitere Ansätze gilt es zu prüfen.

Begründung

Die konventionelle Landwirtschaft trägt in erheblichem Maße zu klima- und umweltschädlichen Entwicklungen bei. Verstärkter Ausstoß von klimaschädlichen Gasen, die Überdüngung der Böden und Gewässer sowie das Insektensterben sind nur drei von vielen Beispielen. Die Subventionierung durch Bund und EU setzen hier zusätzlich falsche Anreize, sodass z.B. immer weniger Landwirt*innen und Bäuer*innen auf immer größeren Flächen mit immer natur- und umweltschädlicheren Methoden wirtschaften müssen, um einen möglichst niedrigen Preis für Lebensmittel am Markt zu generieren, da sie sonst nicht konkurrenzfähig sind. Diese Entwicklung führt massiv zur Aufgabe vieler kleinerer Betriebe. Diesem Trend gilt es entgegenzuwirken. Daher ist eine Reform der Agrarpolitik auf EU und Bundesebene überfällig. Regional kann eine Stadt wie Kiel zusätzlich Anreize schaffen, dass Erzeuger*innen von regionalen, saisonalen, klima- und umweltschonenden Lebensmitteln gute Vertriebsmöglichkeiten haben. Dazu sollten verschiedene Wege geprüft werden.

Beschluss Parkraumbewirtschaftung

Antragsteller*in:	Arne Stenger, Arne Langniss, Jürgen Meereis (KV Kiel, AK 1 der Fraktion)
Tagesordnungspunkt:	4.4.5 Parkraumbewirtschaftung - Arbeitskreis 1 der Fraktion et al.

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Um eine Reduktion des MIV (Motorisierten Individual Verkehr, hier besonders der verbrennungsmotorengetriebenen PKWs) im Innerstädtischen zu erreichen, ist eine Parkraumbewirtschaftung unbedingt erwägenswert. Deshalb sollen die Auswirkungen einer großflächigen Parkraumbewirtschaftung auf die Immissionen und die Verkehrssituation im Stadtgebiet – unter besonderer Berücksichtigung des Theodor-Heuss-Rings – von der Stadt Kiel untersucht und dargestellt werden. Die zu untersuchenden Flächen sind zunächst begrenzt auf alle Flächen, die innerhalb des Westrings, südlich der Saarbrückenstr. des Theodor-Heuss-Rings, der B 76 und des Ostrings (bis zum Werftpark) liegen. Zudem begrenzen Paul-Fuß-Straße/Düvelsbeker Weg/Koesterallee auf dem Westufer, und Große Ziegelstraße/Werftstraße/Zur Fähre auf dem Ostufer das Gebiet.

Dargestellt werden sollen die Wirkungen spürbarer Parkgebühren (versch. Varianten) und Höchstparkzeiten. In diesem Sinne ist auch zu untersuchen, wie die Parkraumbewirtschaftung zu gestalten ist, um eine signifikante Reduzierung der Verkehrsbelastung zu erreichen (u. a. mit best-practice-Beispielen aus anderen, vergleichbar großen Städten) Für Anwohner*innen sind „Bewohnerparkbereiche“ einzurichten. Dabei sind gleichzeitig die Auswirkungen folgender Maßnahmen in Form optionaler Szenarien zu betrachten:

• Einführung von P+R-Plätzen im Bereich der Haupt-Einfallrouten des motorisierten Individualverkehrs nach Kiel (B 502, B 76, B 404, A 210, A 215, B 503), von denen aus die Innenstadt mit kurzer Taktung über Schnellbuslinien oder ggf. Regionalzüge erreichbar ist. Buslinien könnten dabei zur Erreichung einer insgesamt ausreichenden Auslastung zunächst das lokale Umfeld bedienen und dann vom P+R-Platz aus als Schnellbus in die Innenstadt geführt werden.

• Einführung eines Monats-Parktickets, dessen Preisgestaltung die Nutzung des ÖPNV attraktiver macht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sollten Ende des 2019 vorliegen.

Begründung

Deutsche Großstädte wie Kiel werden durch die ständig wachsende Verkehrsbelastung immer stärker in Mitleidenschaft gezogen, die Lebensqualität der Menschen sinkt dadurch erheblich. Allein in Kiel ist die Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge zwischen 2007 und 2017von 110.196 auf 127.006 gewachsen. Die weit über den Grenzwerten liegende und bundesweit herausragende Belastung mit Luftschadstoffen am Theodor-Heuss-Ring macht auch noch einmal deutlich, wie gesundheitsschädlich diese Entwicklung ist. Neben der Gefährdung der Menschen durch Luftschadstoffe hat die Zunahme des Verkehrs auch den „Verteilungskampf" um den öffentlichen Raum verschärft. Immer mehr und immer größere Fahrzeuge (Stichwort: SUVs) treten in Konkurrenz zu umweltfreundlicheren Formen der Mobilität wie mit dem ÖPNV, zu Fuß oder auf dem Rad. Ständige Staus machen die Nutzung des ÖPNV wenig attraktiv, weil auch Busse darin stecken bleiben. Die überfällige Ausweitung des Verkehrsraums für die Nutzung mit dem Fahrrad (Pedelec) oder auch eScootern, von der auch Fußgänger*innen erheblich profitieren würden, scheitert am Druck – auch durch den unerhörten Parkdruck in der und rund um die Innenstadt.

In einer flächenarmen Stadt wie Kiel ist es höchste Zeit zu überprüfen, welche Effekte mit einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung zu erreichen sind. Richtig eingesetzt, motiviert diese auch z.B. Pendler*innen motivieren, auf den ÖPNV umzusteigen oder wenigstens Fahrgemeinschaften zu bilden. Wie groß diese Effekte sein können, gilt es in einem Gutachten zu untersuchen.

Im Gutachten geht es darum, wie die Parkraumbewirtschaftung, in Kombination mit dazu korrespondierenden Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, zur Erreichung einer spürbaren Entlastung des Stadtgebietes führen könnte. Dabei ist auch eine Kombination von Park- und ÖPNV-Tarifen sowie deren rechtliche Zulässigkeit zu untersuchen.

A6NEU Kiel muss zum Energiewende-Motor der Schifffahrt werden!	
Antragsteller*in:	Ulrich Hühn, Luca Brunsch, Philipp Schmagold (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.6 Kieler GRÜNE danken friedlichen Klimaschützer*innen für ihren Einsatz! - Ulrich Hühn et al.

Antragstext

Am 9. Juni wurde ein Kreuzfahrtschiff in Kiel durch Aktivist*innen durch zivilen Ungehorsam am Auslaufen gehindert, indem Boote vor dem Kreuzfahrtschiff kreuzten. Unabhängig von der Frage, wie diese Aktion zu bewerten ist, stellen wir fest: saubere Luft, Klimaschutz und faire Löhne an Bord aller Kreuzfahrtschiffe dürfen nicht immer wieder anderen Interessen geopfert werden.

Parallel zum Kohleausstieg brauchen wir auch einen zügigen Ausstieg aus der Verbrennung von Schweröl, Erdgas und anderen fossilen Antrieben der Seeschifffahrt. Dazu sind bei Schiffsneubauten der kommenden Jahre nur noch erneuerbare und klimaneutrale Antriebe vorzusehen. Kiel ist mit seinem Hafen und seinen Werften in einer Position um voranzugehen. Konkret muss die Stadt den Dialog mit den Werften suchen, um in Ausbildung und Entwicklung endlich die Segel in Richtung klimaneutrale Wirtschaft zu setzen. Außerdem wollen wir durch schrittweise steigenden Liegegebühren für Schiffe mit fossilen Antrieben zusätzliche Anreize setzen, um den Hafen

Abstimmungsvariante a) bis 2035

Abstimmungsvariante b) in den nächsten zwei Jahrzehnten

klimaneutral zu gestalten. Diese Ziele sollen darüber hinaus in Kooperation mit anderen Ostseehäfen ausgedehnt werden

Eine Umstellung auf LNG lehnen wir unter ausdrücklich ab, bis es wirksame Regeln zur Reduktion des Methanschlupfs auf nahe null und eine Strategie für die Umstellung unserer Importe auf erneuerbares Gas gibt. Der Einsatz von LNG würde zwar zurzeit die Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden verringern. Er würde aber die Treibhausgas-Emissionen erhöhen, da der entstehende Methanausstoß nach wissenschaftlicher Datenlage (IPCC, NASA) deutlich klimaschädlicher ist, als in unseren offiziellen Statistiken bilanziert. Das gilt besonders, wenn ein Zeitraum betrachtet wird, der mit unseren Klimazielen vereinbar ist, z.B. 20 oder 30 Jahre, statt 100 Jahre.

Begründung

Erfolgt mündlich.

A7 Entmilitarisierung der Kieler Woche

Antragsteller*in:	Ulrich Hühn (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.7 Entmilitarisierung der Kieler Woche - Ulrich Hühn

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Die Kieler Woche ist das weltgrößte Segelsport-Ereignis. Paralell dazu treffen sich Menschen aus aller Welt, um friedlich, allen Kulturen offen gegenüber und den Alltag vergessend, dieses Volksfest zu genießen. Extrem störend sind die unübersehbare Militärpräsenz, die direkte Werbung für unsere Armee, die übertrieben große Polizei Präsenz und die an jeder Ecke aufgestellten Sandsäcke. Die KMV möge die Fraktion auffordern, in der Ratsversammlung zu beschließen, diese Erscheinungsformen zu beenden, besonders die Werbung der Bundeswehr für junge Soldatinnen.

Begründung

Zum Verständnis dieses Antrages ist es zuerst erforderlich, die Begriffe „Militarisierung“ und „Gewalt“ zu definieren. Zur Militarisierung erhören alle Formen von Präsenz durch Hoheitliche und gewerbliche Kräfte, die Schußwaffen und andere Waffen bei sich führen. Ausdrücklich meine ich damit nicht die Polizei, die unter Mitführung leichter Hand-Feuerwaffen, die in der Tasche bleiben, präsent ist. Unter Gewalt verstehe ich ebenfalls die Gegengewalt, ausgelöst durch Sandsäcke, quergestellte Müllfahrzeuge und viele Absperrungen. Wer diese Dinge unter der Prämisse der vorgekommenen Terror-Anschläge bejaht und dadurch eine vermeintliche Sicherheit begründet, unterliegt dieser Angst durch die Terroristen und Islamisten bereits und gesteht damit diesen Menschen zu, ihr Erscheinungsbild in unserer Gesellschaft zu diktieren, ihre Weltanschauung etabliert zu haben. Gegen diese Gewalt ist Nächstenliebe, Weltoffenheit und Völkerverständigung die einzige Alternative, eine friedfertige Gesellschaft von Deutschland, Europa und in der ganzen Welt ausgehen zu lassen um die Zeit der Trumps, Johnsons und Bolschinaros in der Welt zu beenden.

Beschluss BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Kiel schließen alle geschlossenen Facebook-Gruppen	
Antragsteller*in:	Paul Brauche, Jens Wartenberg, Michael Brantner, Sven Krumbeck, Norbert Treskowski, Oliver Voigt, Daniela Sonders (KV Kiel, AK Digitales)
Tagesordnungspunkt:	4.4.8 BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Kiel schließen alle geschlossenen Facebook-Gruppen - Paul Brauche et al.

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Bündnis 90 / Die Grünen Kiel schließen innerhalb von 8 Wochen alle geschlossenen Facebook-Gruppen die von ihnen offiziell verantwortet werden. Sie sprechen sich gegen die Nutzung von geschlossenen Facebook-Gruppen aus, die in ihren Namen Bündnis 90 / Die Grünen Kiel tragen oder ein eindeutiges Bündnis 90 / Die Grünen Kiel Identifikationsmuster verwenden (Farben, Labels etc.).

Alle Gremien der Grünen Kiel arbeiten darauf hin, geschlossene Diskussionen in den transparenten, aber geschützten, Bereich des Grünen Netzes zu verlagern wie z.B. https://chatbegruenung.de/ .

Vorstand und Fraktion erarbeiten mit dem AK Digitalisierung einen Plan für erleichterten Zugang.

Begründung

Teil 1:

Für Facebook-MitgliederInnen existiert eine eigene Berechtigungsverwaltung. Nur MitgliederInnen können – je nach Berechtigung – Inhalte anpassen. Geschlossene Bereiche können also nur von den explizit Berechtigten eingesehen werden.

Die Firma Facebook kann jederzeit die Berechtigungsverwaltung umgehen. Facebook-MitarbeiterInnen können Passwörter Ihrer MitgliederInnen einsehen (https://www.heise.de/newsticker/meldung/Firmen-speicherten-ungeschuetzt-Daten-von-Facebook-Nutzern-4359264.html) .

Auch für Auswertungen werden Daten verkauft (3. Absatz https://de-de.facebook.com/legal/terms), hier wird nicht unterschieden, ob diese Daten aus geschlossenen oder offenen Facebook-Gruppen kommen.

Hier zwei Beispiele:

1. Cambridge Analytica, wertete 50 Millionen Facebook-NutzerInnenprofile aus. Die NutzerInnen erfuhren nur durch einen Insider davon. (https://www.heise.de/select/ct/2018/8/1523576391275948)

2. Firmen erhalten millionenfach direkten Zugang zu BenutzerInnendaten (https://www.heise.de/select/ct/2019/2/1546930271017776)

Das Berechtigungssystem von Facebook ist also nur für nicht zahlende Facebook-BenutzerInnen wirksam. Wer sich die Daten kauft, kann diese technisch auswerten oder weitergeben.

Für uns bedeutet das, dass wir keine „Hoheit“ über „Diskussionen“ in geschlossenen Bereichen haben.

Teil 2:

Nur Facebook-UserInnen können den „Diskussionen“ wirklich folgen. Auch wenn dort nichts „diskutiert“ wird, was wirklich „wichtig“ ist, so kann diese Aussage doch nur von Facebook-UserInnen überprüft werden. Hier fehlt Transparenz für alle MitgliederInnen.

Bündnis 90 – Die Grünen stellen umfangreiche Techniken zur Verfügung die sich gut bedienen lassen und für alle MitgliederInnen gleichermaßen zur Verfügung stehen. Auch hier sind Diskussionen möglich. Durch die Vergabe der elektronischen Mitgliedschaft bei Bündnis 90 – Die Grünen ist auch eine Authentifikation der BenutzerInnen gegeben. Eine Diskussion ist hier also für alle MitgliederInnen transparent.

Der Antrag ist ein Ergebnis Arbeitskreis Digitales der Kieler Grünen.

A9 Notwendigen bezahlbarer Wohnraum mittels städtischer Nachverdichtung tatsächlich schaffen	
Antragsteller*in:	Phil-James Stange (KV Kiel)
Tagesordnungspunkt:	4.4.9 Notwendigen bezahlbaren Wohnraum mittels städtischer Nachverdichtung tatsächlich schaffen - Phil-James Stange

Antragstext

Die Kreismitgliederversammlung möge beschließen:

Notwendigen bezahlbaren Wohnraum mittels städtischer Nachverdichtung tatsächlich schaffen:

1.) Umwidmung des öffentlichen Parkplatzes „Wilhelmplatz" zur Wohnbebauung durch die Kieler Wohnungsgesellschaft (KiWoG).

2.) Eingeschossige Einzelhändler-Gebäude von Discounter im Einvernehmen mit Eigentümer und gewerbliche Mieter in gemischt genutzte mehrgeschossige Wohn- und Einzelhändler-Gebäude umbauen; u. a. gelegen in Kiel, Stormannstraße 33, Kirchhofallee 66 A und 68, Ecke Preetzer Straße/Werftstraße, Werftstraße 197, Schönbergerstraße 133, Philipp-Reis-Weg 2 und 4, Villacher Straße 8, Preetzer Straße 298 und 306, Segeberger Landstraße 50, Rendsburger Landstraße 246 und 360.

3.) Eigentümer des Möbel-Kraft-Grundstücks, Areal Prüner Schlag, gelegen zwischen Hasseldieksdammer Weg und Westring, letzte Frist zur Investition und Baubeginn in Möbelhäuser bis Ende 2020 setzen und nach etwaigem fruchtlosen Fristablauf die Rückabwicklung des Kaufvertrages zwecks Wohnbebauung durch die Kieler Wohnungsgesellschaft (KiWoG) veranlassen.

Begründung

Nach dem im Mai 2018 gescheiterten Bürgerentscheid zur Umwandlung des Kieler Flughafens (Flugplatz Kiel-Holtenau) in ein Wohn- und Gewerbestadtteil, treten die Schleswig-Holsteinische Landesregierung, die Kieler Ratsversammlung und der Oberbürgermeister der LHS Kiel allesamt für eine städtische Nachverdichtung ein, um weitergehende gesetzliche Regelungen wie Mietpreisbremse, Mietobergrenze oder Enteignung von gewinnorientierten privaten Wohnungsbaufirmen zu vermeiden. Die bislang geplanten und teilweise beschlossenen Bauprojekte wie Marthas Insel hinter der Gablenzbrücke, Hörn, Torfmoorkamp, Postfuhrgelände und Hof Hammer sind entgegen mancher Meinung bei weitem nicht ausreichend, um den Wohnungsnotstand in Kiel für bezahlbares Wohnen zu beseitigen. Letztlich wird der Wohnungsnotstand sogar ein weiteres Wachsen der LHS Kiel objektiv verhindern und somit die Zahl der Pendler aus dem Kieler Umland weiter wachsen lassen. Um dem entgegen zu wirken, ist die Umsetzung des vorstehenden Antrages aus folgenden detaillierten Gründen erforderlich:

1.) Die gegenwärtige Nutzung des Wilhelmplatzes als öffentlicher kostenloser Parkplatz und zeitweise als Platz für Cirkus- und Jahrmarkt-Veranstaltungen ist gegenüber dem notwendigen Bedarf an bezahlbaren Wohnraum nachrangig. Auf die kostenlose Nutzung eines öffentlichen Parkplatzes besteht seitens der Anwohner kein Gewohnheitsrecht. Ein Ausweichen auf weiter entfernt liegende Parkplätze oder der Verzicht auf einen eigenen Pkw ist für die Anwohner zumutbar. Für Cirkus- und Jahrmarkt-Veranstaltungen bestehen Ausweichmöglichkeiten an der Hörn und/oder auf dem Nordmarksportfeld. Dagegen isteine umfangreiche Wohnbebauung teilweise mit privater Ergänzung

oder ganz durch die stadteigene Kieler Wohnungsgesellschaft (KiWoG) zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums dringend geboten.

2.) Bundesweit wird die bauliche Umwandlung von innerstädtischen eingeschossigen Discounter-Gebäuden zu mehr geschossigen, gemischt genutzten Gebäuden bereits umgesetzt. So verbleibt es im Erdgeschoß bei der Nutzung als Discounter-Ladenfläche und in den darüberliegenden Geschossen erfolgt die Nutzung als Wohnraum. Teilweise agieren die Discounter hierbei als Eigentümer der umgebauten Gebäude und teilweise als gewerblicher Mieter der erdgeschossigen Discounter-Ladenflächen. Die gemischte Nutzung ist grundsätzlich unproblematisch, weil mit der gewerblichen Discounter-Nutzung als Einzelhandel kein störender Lärm verbunden ist. Nur die Lieferzeiten mittels Lkw müssen infolge der damit einhergehenden Lärmbelastung beschränkt werden. Auch können vorhandene Parkplatz-Flächen teilweise den privaten Mietern überlassen werden. Zu besichtigen ist solche jahrelang bereits erfolgende einvernehmliche gemischte Nutzung in der Droysenstraße 5, 24105 Kiel.

3.) Beim Bürgerentscheid im März 2014 hatten sich 52,50% der Kieler für die Ansiedlung von „MöbelKraft“ entschieden. Seitdem sind 5 ½ Jahre vergangen und es steht immer noch in den Sternen, ob und wenn ja wann die Grundstückskäuferin, Krieger Grundstücks GmbH, eine bauliche Investition von 40 – 60 Mio Euro in das Grundstück veranlasst, um irgendein Möbelgeschäft, zuletzt hieß es „Höffner“, und damit 250 – 300 Arbeitsplätze in Kiel zu gewährleisten. Nach der letzten Wasserstandsmeldung vom 10.10.2018 sollte der Baubeginn 2020 sein, weil die Unternehmensgruppe sich um die Finke-Übernahme kümmern müsse. Seit November 2018 ist die Finke-Übernahme abgeschlossen. Trotzdem gibt es für die Nutzung des Kieler Grundstücks keinerlei konkreten Aussagen. Man muss leider befürchten, dass die Krieger Grundstücks GmbH Zweifel an der Rentabilität der angedachten Investition in Kiel hat und deshalb andere Gründe vorschiebt. Um die demokratische Legitimation des Inhaltes des Bürgerentscheides 2014 aufrecht zu erhalten, ist daher eine letzte Fristsetzung der LHS Kiel gegenüber der Grundstückskäuferin, Krieger Grundstücks GmbH, für den Baubeginn der vertraglich zugesagten Investition bis spätestens Ende 2020 unter Androhung der Rückabwicklung des Kaufvertrages erforderlich. Insbesondere wäre nach etwaigem fruchtlosem Fristablauf eine alternative Nutzung für den Bau bezahlbaren Wohnraums durch die stadteigene Kieler Wohnungsgesellschaft (KiWoG) zu veranlassen.

Zusammenfassend bitte ich um Unterstützung des vorstehenden Antrages zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums in Kiel.

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!