

1 Nachhaltige Mobilität auf Augenhöhe – das CDU-Verkehrskonzept für Kiel

2 Inhalt

3	Präambel	2
4	Verkehrsinfrastruktur neu ordnen.....	3
5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	3
6	Ein neues ÖPNV-System für Kiel	3
7	BRT oder Tram?	4
8	Streckenführung.....	5
9	Busse	5
10	Veranstaltungsmobilität.....	5
11	Grüne Wartehäuschen	6
12	Urbane Seilbahnen.....	6
13	Schienenverkehr	6
14	Fahrradverkehr	7
15	Velorouten & Premiumradrouten	8
16	Fußverkehr.....	9
17	PKW- und motorisierter Individualverkehr	10
18	Einleitung.....	10
19	Achsen- und Zubringer	11
20	Südspange, A21-Anbindung, Ostring II	11
21	Theodor-Heuss-Ring.....	11
22	Barkauer Kreuz	12
23	Parkraumkonzepte.....	12
24	Park&Ride.....	13
25	Wirtschaftsverkehr, Lieferzonen.....	14
26	Überwindung der Förde	14
27	Ertüchtigung der Fördeschiffahrt	14
28	Innovation.....	15
29	Autonome Systeme	15
30	Wasserstoffinfrastruktur	16
31	E-Ladestationen.....	16
32	Eine App für alles	16
33	Sharing-Konzepte.....	16
34	Paketdienstleister-Hubs	17
35	Lebenswertere Verkehrswege	17
36	Interessen der Studierenden – Mobilität an den Hochschulen.....	17
37		

38 Präambel

39 Die CDU Kiel befürwortet ein neues zukunftsfähiges und nachhaltiges Verkehrs- und
40 Mobilitätskonzept für unsere Stadt. Dabei steht für uns der Interessenausgleich und ein
41 gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer¹ im Vordergrund unserer
42 Neukonzeptionierung einer klimafreundlichen urbanen Mobilität in Kiel.

43 Kiel ist eine wachsende Stadt. Die Bevölkerung, das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der
44 Verkehrsteilnehmer nehmen stetig zu. Der zur Verfügung stehende Verkehrsraum ist jedoch
45 begrenzt. Dieser Umstand macht es notwendig, neue Wege für die Mobilität der Zukunft in unserer
46 Stadt zu gehen. Weiterhin muss die zukünftige Mobilität vor dem Hintergrund des Klimawandels
47 und der Umweltverschmutzung klar auf eine Reduzierung von Treibhausgasen und Emissionen
48 ausgerichtet sein. Deswegen setzen wir auf nachhaltige und klimaschonende
49 Fortbewegungsformen. Das mobilitätsbezogene Miteinander auf Augenhöhe erfordert zudem eine
50 Barrierefreiheit der Verkehrsräume und Verkehrsmittel. Die Verkehrsfläche in Kiel muss künftig so
51 aufgeteilt werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt erfüllt
52 werden können. Für uns stellen daher weder das frühere Paradigma der "autogerechten Stadt" noch
53 das Konzept einer weitgehenden Verbannung des Pkw-Verkehrs Modelle für eine Verkehrsplanung
54 der Zukunft dar.

55 Wir erkennen an, dass Menschen verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen nach und an die
56 Mobilität haben. Insbesondere ist es uns wichtig, die Teilhabe aller sozialen Gruppen und auch aller
57 Altersgruppen an der Mobilität in Kiel sicherzustellen.

58 Die Mobilität der Zukunft in Kiel muss daher:

- 59 • ein Miteinander aller Verkehrsarten auf Augenhöhe ermöglichen,
- 60 • zum Erreichen der Klimaziele beitragen, wie z.B. durch die Reduzierung von Emissionen
61 und Treibhausgasen,
- 62 • Die Barrierefreiheit der Verkehrsräume und Verkehrsmittel sicherstellen
- 63 • die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen,
- 64 • die Teilhabe aller sozialen und Altersgruppen an der städtischen Mobilität
65 sicherstellen,
- 66 • schnelle und kostengünstige Verbindungen in der Stadt und mit dem Umland.

67 Dabei wollen wir alle Verkehrsteilnehmer mitnehmen und Zielkonflikte zwischen ÖPNV,
68 motorisiertem Individualverkehr, Rad- und Fußverkehr möglichst gering halten. Der motorisierte
69 Individualverkehr wird dabei neben anderen Formen der Mobilität auch in Zukunft für uns eine
70 wichtige Rolle für die Mobilität der Kielerinnen und Kieler spielen.

71 Wir sind gegen überbordende Verbote, sondern wollen das Ziel einer Mobilitätswende durch die
72 Erhöhung der Attraktivität sauberer und innovativer Verkehrsangebote und eine Verbesserung des
73 Verkehrsflusses erreichen. Schließlich favorisieren wir Universaldesign im öffentlichen
74 Verkehrsraum, damit dieser von allen möglichst komfortabel nutzbar ist.

75 Dazu gehört für uns unter anderem:

- 76 • ein komfortabler, barrierefreier, emissionsarmer und kostengünstiger ÖPNV, der sich
77 durch eine hohe Taktfrequenz und verbesserte Querverbindungen auszeichnen sollte,
78 dazu gehört für uns auch die Fördeschiffahrt,

¹ Mit dem, in diesem Text durchgängig verwendeten, generischen Maskulinum sind ausdrücklich Menschen weiblichen, männlichen und anderen Geschlechts gleichermaßen gemeint.

- 79 • eine Verstärkung der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im gesamten Stadtgebiet
80 (West- und Ostufer),
- 81 • eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt, auch für den Individualverkehr, für den genügend
82 Parkraum vorgehalten werden muss,
- 83 • eine engere Vernetzung verschiedener Verkehrsarten, z.B. durch den Ausbau von
84 Mobilitätsstationen und intelligenter Verkehrsleitplanung,
- 85 • der Ausbau leistungsfähiger Verkehrsachsen zur Verbesserung der Umlandanbindung
86 und zur reibungslosen Abwicklung der Verkehrsströme,
- 87 • die Weiterentwicklung innovativer und klimaneutraler Konzepte (E- und
88 Wasserstoffmobilität, Sharing-Modelle etc.),
- 89 • barrierefreier Ausbau von Rad- und Fußwegen sowie aller Einrichtungen des ÖPNV,
- 90 • eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger
91 und
- 92 • den konsequenten Einsatz von smarten Lösungen und den Chancen der Digitalisierung.

93 Wir setzen dabei auf die Förderung aller Verkehrsarten auf ihren eigenen Trassen. "shared-space"-
94 Konzepte halten wir nicht für zielführend. Indem beim shared-space alle Verkehrsteilnehmer dazu
95 gedrängt werden, sich eine Verkehrsfläche zu teilen, bremsen sie sich gegenseitig aus; der Verkehr
96 wird dadurch erheblich langsamer (auch für Radfahrer und Fußgänger). Schwächere
97 Verkehrsteilnehmer geraten durch shared-space in eine Situation zunehmender Unsicherheit. Die
98 Verkehrsteilnehmer behindern sich gegenseitig, unnötige Konflikte werden provoziert und die
99 Unsicherheit steigt. Deswegen wollen wir als CDU, da wo es möglich ist und es der knappe
100 Verkehrsraum zulässt, eigene Trassen für die jeweiligen Verkehrsträger. Das lässt den Verkehr zügig
101 und sicher fließen. Jeder Verkehrsteilnehmer kommt auf seine Kosten und kann sich sicher und
102 ungehindert und zügig zu seinem Ziel fortbewegen. Natürlich lässt der Stadtraum nicht überall
103 getrennte Trassen zu. Dann muss die Verkehrsfläche natürlich durch die Verkehrsteilnehmer geteilt
104 werden.

105 **Verkehrsinfrastruktur neu ordnen**

106 Ein optimal ausgestalteter öffentlicher Verkehrsraum sollte jeweils in ausreichender Breite je einen
107 Fußweg, einen Radweg, Parkplätze für Pkw- und Lieferverkehr, eine Spur für den ÖPNV und eine
108 Spur für den Lkw- und Pkw-Verkehr haben.

109 Wo dies räumlich wegen Häuserfluchten, Vorgärten und Privateigentum nicht möglich ist, sollte es

- 110 • Einbahnstraßenregelungen oder
- 111 • Parkplatzerhaltung zumindest auf einer Seite und
- 112 • ggf. Radwege nur auf einer Seite und dann in beide Richtungen befahrbar geben.
- 113 • Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV müssen dabei auf jeden Fall ausreichend
114 berücksichtigt werden.

115 Beispiel für eine Einbahnstraßenregelung könnte die untere Feldstraße/Holtenauer Straße sein, weil
116 anders keine ausreichenden Breiten für Fuß- und Radverkehr und für einen ÖPNV auf eigener Trasse
117 möglich sind.

118

119 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

120 **Ein neues ÖPNV-System für Kiel**

121 Kiel braucht einen leistungsfähigen und kostengünstigen ÖPNV. Der derzeitige, von Omnibussen
122 getragene, öffentliche Nahverkehr in Kiel reicht für eine moderne Großstadt nicht mehr aus: Die

123 Busverbindungen in Kiel sind zu langsam und zu teuer. Bei einem größeren Fahrgastaufkommen sind
124 die Busse schnell überfüllt und können die Fahrgäste nicht ausreichend aufnehmen; außerdem
125 neigen die Busse zu einer großen Verspätungsanfälligkeit. Mit dem jetzigen ÖPNV-System wird es
126 in Kiel daher nicht gelingen, den ÖPNV-Anteil im Modal-Split von 10% auf 17% zu erhöhen.

127 Besonders auf den stark frequentierten zentralen Achsen haben die Busse der KVG ihre
128 Leistungsgrenze erreicht. Insbesondere zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität (und
129 weiter nach Suchsdorf), auf der Holtenauer Straße bis in die Wik (zum Holteinstadion), nach
130 Mettenhof, nach Elmschenhagen und entlang der Förde nach Dietrichsdorf brauchen wir ein
131 leistungsfähigeres ÖPNV-System!

132 Um mehr Menschen dazu zu bewegen, auf ein Auto zu verzichten, ist es wichtig, dass sich die
133 Menschen auf den ÖPNV verlassen können. Daher ist einerseits Pünktlichkeit sehr wichtig, aber es
134 müssen auch Lösungen für Ausnahmesituationen gefunden werden.

135 Ein attraktiver ÖPNV sollte folgende Punkte erfüllen:

- 136 • ein neues und leistungsfähigeres höherwertiges ÖPNV-System mit Tram oder BRT,
- 137 • eine gemeinsame Entscheidung mit den anderen Kieler Parteien, welches neue
138 höherwertige ÖPNV-System (Tram oder BRT) das optimale für Kiel ist,
- 139 • Anbindung des Kieler Südens, der Stadtteile nördlich des Kanals und der Gemeinden
140 jenseits der Schwentine an das neue höherwertige ÖPNV-System (Tram oder BRT),
- 141 • hohe Taktfrequenz (auch an Wochenenden und außerhalb der Kernzeiten),
- 142 • unabhängig von anderen Verkehren sein und dafür auf eigener Trasse geführt werden,
- 143 • Pünktlichkeit,
- 144 • witterungsgeschützte Haltepunkte,
- 145 • ausreichende Transportkapazität (auch genügend Sitzplätze),
- 146 • möglichst kurze Fahrzeiten durch schnelle Verbindungen,
- 147 • Fahrrad- und Kinderwagenmitnahme ermöglichen,
- 148 • ausreichend Plätze für Menschen mit Behinderung (Rollstuhlfahrer usw.) und
149 Mobilitätseinschränkung vorhalten,
- 150 • kostengünstige Tickets (Einzelfahrten, Zeittickets),
- 151 • unser Ziel ist es, mittelfristig ein Ticket zu schaffen, das für 1€ den ganzen Tag hindurch
152 die Fahrt erlaubt (ein gegenfinanziertes 1-Euro-Ticket).

153 **BRT oder Tram?²**

154 Wir wollen ein ÖPNV-System, das auch den Kieler Süden und vor allem die Stadtteile nördlich des
155 Kanals und die Stadtteile und Gemeinden jenseits der Schwentine erreichen kann! Bei einer Tram
156 besteht die Gefahr, dass einige Teile Kiels von einem modernen, neuen System abgeschnitten
157 werden.

158 Die Investitionskosten für ein BRT-System sind deutlich niedriger als für eine Tram. Allerdings
159 fördert der Bund bislang noch keine BRT-Systeme. Die langfristigen Betriebskosten sind für eine Tram
160 geringer, weil die Fahrzeuge eine höhere Kapazität haben und weniger personalintensiv sind.
161 Allerdings erscheint die Bauzeit für eine Tram länger. Es müssen Schienen verlegt werden, der
162 Untergrund muss tiefgründiger aufgedrungen werden und dadurch auch in vielen Straßenabschnitten
163 der Streckenverlauf der Kanalisation geändert werden. Wie eine Tram den Nord-Ostsee-Kanal

² Ein BRT-System (Bus Rapid Transit), ist ein höherwertiger ÖPNV-Träger bei dem die Busse wie bei einer Tram auf einer eigenen Spur, vom restlichen Verkehr abgetrennt, fahren. Ein BRT hat eine hohe Beförderungskapazität, eine große Anzahl an Türen, eine hohe Taktung und Vorrang an Kreuzungen. Eine Tram ist ein schienengebundenes höherwertiges ÖPNV-System.

164 überwinden soll, ist noch unklar, weil die Brücken nicht für eine Belastung durch ein Tramsystem
165 ausgelegt sind. BRT-Systeme sind hingegen noch relativ neu und in Deutschland bislang wenig
166 erprobt. Dennoch will die CDU Kiel für ihre Entscheidung ob BRT-System oder Tram die
167 Trassenstudie der Landeshauptstadt Kiel abwarten und dann gemeinsam mit den anderen Kieler
168 Parteien entscheiden, welches System das optimale für Kiel ist.

169 **Streckenführung**

170 Für die Kieler CDU ist es wichtig, dass ein neues ÖPNV-System Kiel möglichst großflächig abdecken
171 kann und auch das Kieler Umland erreicht. Wir wollen, dass möglichst viele Menschen von dem
172 neuen System profitieren können. Deshalb ist wichtig für uns, dass – so denn es irgendwie die
173 Möglichkeit gibt – von Anfang an auch die Stadtteile nördlich des Kanals und der Kieler Süden mit
174 angeschlossen werden und die Schwentine überwunden wird.

175 Bei der Streckenführung ist Augenmaß walten zu lassen. Bei Eingriffen in bestehende und
176 funktionierende Straßenzüge kann eine langjährige Baustelle zu einer großen Belastung für
177 Anwohner, Einzelhandel und Gewerbetreibende werden. Wir setzen daher auf Dialog.

178 **Busse**

179 Die Fertigstellung eines neuen ÖPNV-Systems in Kiel wird wohl noch mindestens ein Jahrzehnt
180 dauern. So lange können wir nicht warten, um den ÖPNV in Kiel zeitgemäß aufzustellen!

181 Kiel braucht eine flexiblere Streckenführung hin zu einem modernen Bussystem! Fast alle Buslinien
182 über den Hauptbahnhof zu führen und dann noch gleichzeitig dort abfahren zu lassen, ist veraltet.
183 Wir brauchen mehr Querverbindungen innerhalb der Stadt. Die Stadtteile müssen besser
184 miteinander verbunden werden.

185 Ziel der Kieler CDU ist es, die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) fit für die digitale Zukunft zu
186 machen: Die KVG braucht eine eigene digitale Fahrplanauskunft. Die Weiterleitung zu NAH.SH ist
187 unübersichtlich. Die KVG hat kein transparentes Online-Fahrkartensystem. Kunden werden an
188 NAH.SH verwiesen, wo sie sich Tickets selber ausdrucken können. Das ist veraltet. Der Kieler ÖPNV
189 braucht ein modernes Fahrkartensystem mit digitalen Angeboten und bargeldloser Bezahlung.
190 Außerdem eine einfache App, mit der man zügig zu Wasser, mit dem Bus und anderen
191 Verkehrsmitteln den schnellsten Weg an sein Ziel findet und Fahrkarten kaufen kann. Eine
192 ganzheitliche und smarte Lösung erscheint für uns als Kieler CDU hier das Beste zu sein.

193 Die CDU Kiel möchte daher:

- 194 • Ausbau und Erweiterung der Schnellbusspuren auf den Haupteinfallstraßen Kiels auf
195 eigener neuer Trasse,
- 196 • ein leistungsfähigeres und kostengünstigeres Bussystem,
- 197 • bessere Pünktlichkeit und hohe Taktfrequenz (auch an Wochenenden und außerhalb der
198 Kernzeiten),
- 199 • mehr Plätze für Menschen mit Einschränkungen sowie Familien mit Kinderwagen,
- 200 • mehr Querverbindungen für die Busse,
- 201 • bessere Vernetzung der Stadtteile,
- 202 • modernes Fahrkartensysteme und eine Mobilitäts-App,

203 **Veranstaltungsmobilität**

204 Mit dem Kauf einer Eintrittskarte für eine größere Veranstaltung, wie etwa ein Konzert, ein
205 Sportereignis oder ein Stück im Theater soll eine ÖPNV-Fahrkarte verbunden sein. Andere Städte
206 zeigen, wie so etwas geht. So wäre der Anreiz mit dem ÖPNV zu einer Veranstaltung zu fahren höher.
207 Derzeit kauft man mit einem Holstein-Kiel-Ticket auch gleich das Busticket mit. Das wollen wir auf

208 weitere Events in Kiel ausweiten. Zudem gilt es mobilitätsbeeinträchtigten Menschen zu den
209 Kernzeiten, in denen die öffentlichen Verkehrsmittel aus- und überlastet sind, ergänzende
210 Transportangebote auf Anforderung anzubieten, damit sie an den Veranstaltungen teilhaben
211 könnten.

212 **Grüne Wartehäuschen**

213 Die CDU setzt sich dafür ein, ÖPNV-Wartehäuschen zu begrünen. So können mitten in der Stadt
214 grüne Inseln entstehen, die Schadstoffe und Klimagase binden, das Stadtklima verbessern und
215 Insekten einen Lebensraum bieten. Fahrplan- und andere Informationen wollen wir auf halber Höhe
216 angebracht wissen, damit Groß und Klein, Fußgänger sowie Rollifahrer gleichsam gut informiert
217 sind.

218 **Urbane Seilbahnen**

219 Aufgrund der geographischen Situation Kiels und der bestehenden Bebauung versucht die Kieler
220 Verkehrsplanung in erster Linie die Nutzung bereits bestehende Verkehrswege zu optimieren. Vor
221 dem Hintergrund der auch zukünftig zu erwartenden Bevölkerungszunahme in Kiel und der damit
222 verbundenen wahrscheinlichen weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens müssen aus unserer
223 Sicht aber auch innovative Konzepte geprüft werden, um die Beförderung von Personen in Kiel
224 nachhaltig und effektiv zu gewährleisten. Urbanen Seilbahnen werden bereits in mehreren Städten
225 als Massentransportmittel eingesetzt, um täglich zehntausende Menschen zu befördern. Dieses
226 emissionsarme und umweltfreundliche Transportmittel bietet unter anderem den Vorteil, dass es
227 nicht an die bestehende Verkehrsinfrastruktur gebunden und damit einerseits nicht vom Verkehr
228 behindert wird, andererseits aber auch nicht zur weiteren Auslastung der Straßen beiträgt.
229 Gleichzeitig können natürliche oder künstliche Hindernisse wie Wasserwege oder bestehende
230 Straßen leicht und vergleichsweise wirtschaftlich überquert werden. Ein möglicher Einsatz von
231 urbanen Seilbahnen in Kiel ist daher aus unserer Sicht ergebnisoffen zu prüfen.

232

233 **Schienerverkehr**

234 Ein großer Teil des Kieler Verkehrsproblems spielt sich in Nord-Süd Richtung auf der B76 und in
235 Kombination mit der mangelhaften Anbindung bzw. Kapazität des Ostrings ab. Neben den täglichen
236 Staus und den dadurch entstehenden wirtschaftlichen Schäden ist die Menge an Kfz, die über diese
237 Verbindungen verkehren, eine vollkommen unnötige Belastung für die Anwohner. Eine Entlastung
238 der Straße mithilfe des bereits existierenden Schienennetzes ist derzeit jedoch nicht möglich, da z.
239 B. von Eckernförde/Gettorf mit der Bahn kommend über Suchsdorf/Kronshagen/Citti-Park keine
240 direkte Verbindung Richtung Elmschenhagen/Schwentinental bzw. andersherum existiert, ohne
241 dabei einen vollkommen unnötigen und der Strecke jegliche Attraktivität nehmenden Umweg über
242 den Hauptbahnhof in Kauf zu nehmen. Gleichmaßen ist es aus Westen kommend weder möglich,
243 Richtung Elmschenhagen noch Richtung Suchsdorf/Gettorf einen Zug zu nehmen. Kiel bleibt damit
244 weit hinter seinen Möglichkeiten zurück, die das Schienennetz eigentlich bieten würde, vor allem
245 unter dem Gesichtspunkt, dass die Gleise schon parallel laufen, aber lediglich die entsprechenden
246 Verbindungen der Gleisanlagen fehlen. Ein weiteres Problem ist die zu niedrige 30-Minuten-
247 Taktung, welche den Bahnverkehr gegenüber dem Individualverkehr schlichtweg unattraktiv macht.
248 Daher wollen wir gemeinsam mit dem Land und der Bahn prüfen, inwieweit es möglich ist, direkte
249 Ost-West-Verbindungen ohne Zwischenhalt am Hauptbahnhof einzuführen und zu betreiben. Ziel
250 der Kieler CDU ist es, die Taktung im Zugverkehr weiter zu optimieren.

251 Ein positives Beispiel für den Zugverkehr ist die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Kiel-
252 Schönberger Strand, welche weiter zu unterstützen ist.

253 Bei Planungen dürfen nicht nur die Verbindung zwischen den Bahnhöfen betrachtet werden,
254 sondern auch die Weiterfahrt müssen berücksichtigt werden. Z.B. bietet der Bahnhof in Suchsdorf
255 trotz der Nähe zur Universität keine Busverbindung dorthin.

256 Um eine realistische Entlastung der B76 und des Ostrings zu ermöglichen sowie die stadtkernfernen
257 Stadtteile von Kiel und die umliegenden Gemeinden besser anzubinden, müssen das bestehende
258 Schienennetz und die darauf fahrenden Bahnlinien daher intelligent erweitert werden. Ein mögliches
259 Beispiel wäre eine Anbindung zwischen Meimersdorf und dem Hauptbahnhof auf dem bestehenden
260 Schienennetz. Hinsichtlich einer möglichen Erweiterung muss von Anfang an immer auch die
261 Anschlussfähigkeit an ein neues hochwertiges ÖPNV-System mitgedacht werden. Wir setzen uns
262 zudem dafür ein, dass im ÖPNV ausnahmslos Verkehrsmittel beschafft werden, die von
263 mobilitätsbeeinträchtigten Menschen selbsttätig genutzt werden können. Dies gilt insbesondere für
264 Busse und Züge.

265 Wir setzen uns auf Landesebene für einen zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie zwischen Kiel und
266 Rendsburg ein.

267

268 **Fahrradverkehr**

269 Radverkehr ist umweltschonend, kostengünstig, verbraucht wenig Raum, ist gesund und steigert
270 nachweislich die Lebensqualität.

271 Um den Fahrradverkehr in Kiel noch weiter zu stärken, ist für uns als Kieler CDU klar, dass auch alle
272 stadtkernfernen Stadtteile und die Umlandkommunen schnellstmöglich durch attraktive
273 Radschnellwege (vgl. Veloroute 10) mit dem Stadtzentrum verbunden werden müssen. Diese
274 Radschnellwege bzw. Premiumrouten müssen nach einheitlichen Qualitätsnormen in angemessener
275 Breite hergestellt werden! Ziel muss auch sein, von angrenzenden Gemeinden und Städten
276 nachdrücklich eine Kooperation einzufordern, damit eine moderne Fahrradinfrastruktur nicht an der
277 Kieler Stadtgrenze endet. Da sich der Fußverkehr an ähnlichen Bedürfnissen wie der Radverkehr
278 orientiert sowie um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, fordern wir an
279 Radschnellwegen möglichst einen durchgängig begleitenden Fußweg.

280 Auch in den innerstädtischen Quartieren muss die Fahrradinfrastruktur weiter verbessert werden.
281 Wir setzen uns für den fortgesetzten Ausbau ein. Dabei sind insbesondere Ampelphasen für
282 Radfahrer in Abstimmung mit dem motorisierten Individualverkehr zu prüfen und zu optimieren. Die
283 teils unübersichtlichen innerstädtischen Velorouten brauchen klare Standards und sichtbare
284 Markierungen. Auf einige Menschen wirken Fahrradspuren direkt neben dem fahrenden
285 motorisierten Verkehr abschreckend und vermindern das subjektive Sicherheitsgefühl. Besonders
286 bei Kindern und Senioren besteht oft das Bedürfnis nach räumlich von der Fahrbahn getrennten
287 Fahrradwegen. Dazu fordern wir, dass wo es möglich ist, die räumlich getrennten Fahrradwege an
288 die Normen des Jahres 2020 angepasst und nicht einfach auf die Straße verlegt werden. Dies hilft
289 auch, um die Gefahren zu vermeiden, die beim fortlaufenden Ein- und Ausparken von Autos für
290 Fahrradfahrer entstehen. Wir wollen, dass diese Fahrradwege eine Benutzungspflicht haben.
291 Grundsätzlich fordern wir eine konsequente Rechtsdurchsetzung, um Parken in der zweiten Reihe
292 und insbesondere auf Fahrradstreifen zu unterbinden. Dies gilt z.B. für große Paketdienstleister, die
293 in die Pflicht genommen werden müssen, ihre Konzepte an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

294 Auf dem Ostufer fehlt bisher ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur in vergleichbarer Quantität und
295 Qualität. Das wollen wir ändern und den Fahrradverkehr dort besser ausbauen. Besonders eine
296 stufenlose und direkte Route vom Vinetaplatz bis zum Hauptbahnhof ist dringend geboten, die auch
297 langfristig einen Ersatz der „Gardener Brücke“ zugunsten eines breiten Neubaus notwendig macht.

298 Allgemein muss das Kieler Ostufer schleunigst gute Velorouten und Fahrradstraßen bekommen. Im
299 Gegensatz zum Westufer ist die Fahrradinfrastruktur hier immer noch ungenügend.

300 Seit Anfang 2020 ist es in der StVO möglich „Rechts abbiegen für Radfahrer frei“ einzurichten, was
301 gemeinhin als Grünpfeil bezeichnet wird. Somit kann das Rechtsabbiegen für Fahrradfahrer
302 vereinfacht werden, wovon besonders der Verkehrsfluss profitiert, da beim Rechtsabbiegen der
303 PKW-Verkehr ohnehin nicht tangiert wird. Außerdem steigt die Verkehrssicherheit. Wir fordern die
304 Ausweisung von Grünpfeilen in Kiel, mit denen auch eine Anpassung an die Lebenswirklichkeit
305 stattfindet.

306 Viele Kieler fahren jeden Tag mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder gehen zu Fuß zur Arbeit. Ein oft
307 genannter Grund dafür, trotzdem ein Auto zu unterhalten, ist z.B. der sperrige Wocheneinkauf. Um
308 dies auch mit dem Fahrrad zu ermöglichen, wollen wir die Integration von Lastenfahrrädern in die
309 Plattform der „Sprottenflotte“, um diese dort niederschwellig ausleihen zu können. Die Kiel-Region-
310 GmbH sollte ermuntert werden, die "Sprottenflotte" auch noch stärker auf die Umlandgemeinden
311 zu erweitern. Mittelfristig wollen wir die Sprottenflotte durch Kinderfahrräder und Kindersitze
312 ergänzen.

313 Um die Attraktivität von Fahrradfahren weiter zu steigern, setzen wir uns dafür ein, dass an
314 verschiedenen Orten in Kiel frei zugängliche kleine Reparaturstationen für Fahrräder mit Werkzeug
315 und Luftpumpe aufgestellt werden.

316 Die CDU Kiel fordert:

- 317 • die zeitnahe Anbindung aller Stadtteile und des Umlands mit Radschnellwegen,
- 318 • Radschnellwege möglichst mit begleitenden Fußwegen,
- 319 • klare Standards und Markierungen für bestehende innenstädtische Velorouten,
- 320 • räumlich getrennte Radwege an stark befahrenen Straßen in ausreichender Breite,
- 321 • optimierte Ampelphasen für Radfahrer in Abstimmung mit dem motorisierten
322 Individualverkehr,
- 323 • einen maßgeblichen Ausbau der Radfahrinfrastruktur auf dem Ostufer,
- 324 • einen stufenlosen und direkten Radschnellweg vom Vinetaplatz zum Hauptbahnhof,
- 325 • das Ermöglichen von „Rechts abbiegen für Radfahrer frei“ in Kiel,
- 326 • eine konsequente Rechtsdurchsetzung bei Parken in der zweiten Reihe,
- 327 • die Entscheidungskompetenz der Kommunen bei der Ausweisung von Tempo 30,
- 328 • die Aufstellung von frei zugänglichen Reparaturstationen für Fahrräder,
- 329 • die Integration von Lastenfahrrädern und sicheren Kindersitzen in die „Sprottenflotte“.

330 **Velorouten & Premiumradrouten**

331 Radschnellwege oder wie wir in Kiel sagen "Premiumrouten" entlasten die Kieler Straßen: Wer Lust
332 aufs Fahrradfahren hat und den Weg zur Arbeit mit dem Rad erledigen kann, der stellt sich
333 vermutlich nicht mehr ans morgendliche Stauende, wenn er den gleichen Weg in der gleichen Zeit
334 auch angenehm und sicher auf dem neuen Radschnellweg erledigen kann.

335 Momentan sind schnelle und sichere Radweg noch ein Privileg des Westufers. Auf dem Ostufer fehlt
336 ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur in vergleichbarer Quantität und Qualität. Das wollen wir ändern
337 und den Fahrradverkehr auf dem Ostufer besser ausbauen.

338 Der Masterplan Mobilität und der Green City Plan sehen die massive Verbesserung der
339 Radinfrastruktur, z.B. durch die Schaffung von Radschnellwegen (Premiumrouten) vor. Jedoch ist
340 bereits jetzt absehbar, dass sich Planung und Bau verzögern. Daher möchten wir

- 341 • dass die Planungen, wo verkehrlich möglich, nicht mehr dem Vorrang des reibungslosen
- 342 Autoverkehrs untergeordnet werden (also Radverkehr nur dort, wo Autoverkehr nicht
- 343 beschränkt wird),
- 344 • dass verschiedenen Ämter den Radverkehr mitdenken und –planen und sich besser
- 345 abstimmen,
- 346 • einheitliche Standards für eine zeitgemäße Radverkehrsplanung sicherstellen.

347 **Fußverkehr**

348 Fußwege müssen so breit sein, dass sich Rollstuhl- und Rollatorfahrer, auch Eltern, Großeltern und
 349 Betreuer mit Kinderwagen und Fahrrad fahrende Kinder bis 8 bzw. 10 Jahre problemlos begehen
 350 können. Parkende Kfz dürfen diesen Raum nicht einschränken. Mehr Kontrolle – etwa durch den
 351 Kommunalen Ordnungsdienst – wäre angezeigt.

352 Radfahrer, die nicht unter die „Kinderregelung“ fallen, dürfen Gehwege nicht benutzen. Auch hier
 353 wäre mehr Kontrolle angezeigt und auch eine bessere Information der Radfahrer.

354 An Straßeneinmündungen und Straßenkreuzungen müssen die Überwege für Rollstuhlfahrer und
 355 Fahrrad fahrende Kinder bis 8 bzw. 10 Jahre auf 0 cm abgesenkt sein, für Blinde aufgrund
 356 Europäischer Richtlinie auf 5 cm. Für blinde und schwer sehbehinderte Menschen müssen die
 357 vorgeschriebenen Leitstreifen vorhanden sein. Poller zur Vermeidung von Falschparken im
 358 Einmündungs- und Kreuzungsbereich sind gefährliche Hindernisse für diese Menschen und sollten,
 359 so denn es möglich ist, ggf. entfernt werden.

360 Auf vielen Fußwegen gibt es Stolperfallen, entweder durch Witterungseinflüsse oder durch schlecht
 361 ausgeführte Straßenreparaturbaumaßnahmen. Daher sollten die Fußwege ähnlich wie Straßen
 362 verstärkt kontrolliert und ausgebessert werden.

363 Die Straßenbeleuchtung, soweit sie neu gestaltet wurde, bietet eine bessere Sicherheit. Es gibt aber
 364 immer noch Beleuchtungskörper, die sich inzwischen im Baumgrün befinden oder Straßen statt
 365 Gehwege beleuchten. Auch gibt es Straßenbeleuchtungen, die auf einer Straßenseite verlaufen, auf
 366 der es gar keinen Gehweg gibt. Eine moderne Straßenbeleuchtung sollte besonders den
 367 schwächsten Verkehrsteilnehmern dienen und daher ein besonderes Augenmerk auf Fußgänger und
 368 Fahrradfahrer haben. Neben Neugestaltungen muss auch eine entsprechende Pflege gewährleistet
 369 werden.

370 Im Einmündungs- und Kreuzungsbereich darf in einer geraden Verlängerung jedes Kurvenbeginns
 371 zur Straßenmitte im rechten Winkel über 5 m, im Zusammenhang mit Radwegen neuerdings 8 m
 372 kein Kfz abgestellt werden. Dies müsste konsequent geahndet werden, weil dieses Fehlverhalten für
 373 alle Verkehrsteilnehmer eine permanente Gefahrenquelle darstellt (siehe jährlicher
 374 Verkehrssicherheitsbericht der LH Kiel). Deshalb möchte die CDU Kiel mehr Kontrollen und eine
 375 Stärkung des Kommunalen Ordnungsdienstes.

376 Für Fußgänger sind Querungshilfen eine wesentliche Hilfe zum Überqueren von viel befahrenen
 377 und/oder breiten Straßen. Wir möchten Zebrastreifen (mit vorherigen
 378 Geschwindigkeitsbeschränkungen), Verkehrsinseln und Ampelanlagen (mit Behinderten-
 379 Hörsignalen), die so geschaltet sind, dass ein Überqueren für alle Verkehrsteilnehmer gefahrlos
 380 möglich ist und bei den Überquerenden nicht Panik verursacht, weil die Fußgänger-Ampel zu früh
 381 auf „Rot“ schaltet. Dagegen stehende Regelungen zum Mindestverkehrsaufkommen müssen im
 382 Interesse der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten verändert bzw. aufgehoben werden. Außerdem
 383 wollen wir erreichen, dass Absenkungen an Bürgersteigen von Kraftfahrzeugen nicht mehr
 384 zugeparkt werden, damit mobilitätsbeeinträchtigte Menschen Straßen überqueren und
 385 Straßenseiten bei Bedarf auch wechseln können.

386 Nicht nur, aber auch besonders für Senioren und für Menschen mit Behinderung ist es von
387 Bedeutung, ausreichend öffentliche Toiletten zur Verfügung zu haben und Ruhebänke (nicht unter
388 Bäumen), die eine Pause auf dem Weg zum oder vom Einkaufen oder „Spaziergang“ ermöglichen.
389 Hier ist es besonders wichtig, dass die Zuständigkeit bei der LH Kiel endlich in eine Hand gelegt
390 werden.

391 Die CDU Kiel fordert:

- 392 • eine nachhaltige Kontrolle zugunsten des Freihaltens der Gehwege durch den
393 kommunalen Ordnungsdienst und die Verkehrsaufsicht der Stadt,
- 394 • das System zur Erkennung von Schäden an Fuß- und Radwegen und dessen Behebung
395 muss optimiert werden,
- 396 • die durchgängige Beleuchtung der Fuß- und Radwege,
- 397 • mehr behinderten- und seniorengerechte Ruhebänke nach Muster einiger Kurorte in
398 Schleswig-Holstein errichten und pflegen in Bereichen, die von Fußgängern vielgenutzt
399 werden, und das in zentraler Zuständigkeit (Grünflächenamt),
- 400 • sich wiederholende Aktionen der Stadt, der Polizei und der von der Stadt bestellten
401 Beiräte zur Verkehrssicherheit zwischen Fußgängern und Radfahrern an
402 Straßenquerungen und -einzündungen (mit und ohne Ampel) am Beispiel der Aktionen
403 zwischen Tiefbauamt, Polizei und Beirat für Seniorinnen und Senioren, wo Radfahrer auf
404 nicht korrektes Verhalten hingewiesen werden,
- 405 • mehr öffentliche Toiletten schaffen und/oder das Instrument der "netten Toilette" in
406 Gastronomien und Geschäften erweitern, die lange Öffnungszeiten gewährleisten.

407

408 **PKW- und motorisierter Individualverkehr**

409 **Einleitung**

410 Bei allen Zielen zur Steigerung von ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs bleibt der motorisierte
411 Individualverkehr eine Säule des aktuellen und künftigen Verkehrsmix. Personenkraftwagen werden
412 auch in der Zukunft ein Teil des Verkehrsmix' in Kiel sein. Hierbei sind die Herausforderungen in
413 einem partnerschaftlichen Umfeld zu suchen.

414 Natürlich belastet auch der motorisierte Individualverkehr in Kiel das Klima. Unser Ziel ist es daher,
415 dass er zügig fließen kann. Denn es belastet die Umwelt unnötig, wenn tausende Fahrzeuge
416 tagtäglich im Stau stehen und dabei nutzlos Abgas emittieren. Daher fördern gute Straßen nicht nur
417 den Autoverkehr, sondern auch den reibungslosen Verkehrsabfluss. Weniger Straßen führen nicht
418 zu weniger Verkehr, sondern zu längerer Verweildauer auf den Straßen und damit zu mehr
419 Emissionen.

420 Die zunehmende Sperrung von Straßen für den motorisierten Individualverkehr befürworten wir
421 nicht ohne Vorbehalte. Für bedeutende Straßensperrungen muss die Stadt ein ganzheitliches und
422 schlüssiges Verkehrskonzept für die betroffenen Bereiche vorlegen. Uns ist es besonders wichtig,
423 dass die Anwohner in betroffenen umliegenden Wohngebieten nicht übermäßigem, zusätzlichem
424 Verkehr belastet werden oder die Erreichbarkeit ganzer Quartiere erheblich eingeschränkt wird.
425 Zum Beispiel sind wir grundsätzlich der Meinung, dass die nördliche Kiellinie breit genug für
426 Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV und motorisierten Individualverkehr ist. Wir stehen hier einem
427 ergebnisoffenem Bürgerbeteiligungsverfahren offen gegenüber und wünschen uns ein schlüssiges
428 Verkehrskonzept.

429 Ziele sollten dabei sein:

- 430 • die reibungslose Abwicklung der wichtigen Verkehrsströme,
- 431 • intelligente Parkraumkonzepte,
- 432 • die Kombination von Individualverkehr mit ÖPNV durch Park-and-Ride-Parkplätze in den
- 433 Außenbezirken und/oder Randgemeinden an den "Einfallstraßen" nach Kiel in
- 434 Kooperation mit den Umlandgemeinden,
- 435 • die effektive Abwicklung der gewerblichen Verkehre,
- 436 • die Förderung emissionsarmer Antriebe.

437 **Achsen- und Zubringer**

438 Grundlage eines funktionierenden Systems im motorisierten Individualverkehr sind attraktive
439 schnelle Achsen. Gut funktionierende Achsen und die Verhinderung von Schleichverkehren sorgen
440 für Entspannung in den Wohnbereichen und eine Verminderung von Emissionen.

441 **Südspange, A21-Anbindung, Ostring II**

442 Auf dem Westufer sind diese Achsen grundsätzlich gut ausgebaut. Der Theodor-Heuss-Ring und der
443 Olof-Palme-Damm entlasten die Wohnbereiche, führen aber zu ständigen Staus wegen des
444 Durchgangsverkehrs zwischen Schwentimental/Preetz und Gettorf/Eckernförde/Rendsburg. Auf
445 dem Ostufer fehlt diese Entlastung. Hier muss durch die fertigzustellende Südspange Entlastung
446 geschaffen werden zudem möchten wir prüfen, ob der Ostring II notwendig ist und zusätzliche
447 Entlastung bringen kann. Eine Südspange war als Verlängerung des Ostrings über die Bundesstraße
448 hinweg an den Baumärkten vorbei nicht nur vorgesehen, die Kreuzung war bereits entsprechend
449 ausgebaut. Daher möchten wir als Kieler CDU, dass die Südspange als B202 mit einer Anschlussstelle
450 an der B76 gebaut wird und ggf. durch den Bau einer Ostuferentlastungsstraße (Ostring II)
451 fortgeführt wird. Für den Ostring II begrüßen wir explizit die Prüfung einer Tunnellösung. So könnte
452 durch die Südspange der Theodor-Heuss-Ring entlastet werden und durch die Ostspange könnten
453 die Werftstraße, der Ostring und der Ellerbeker Weg entlastet werden.

454 Als neue Achse Richtung Süden entsteht die A21. Der Ausbau der B404 ist eine vorrangige Aufgabe
455 der Verkehrsinfrastruktur. Daher spricht sich die CDU für den zügigen Ausbau der 404 als A21 bis
456 zur Anschlussstelle B76/Barkauer Kreuz aus.

457 **Theodor-Heuss-Ring**

458 Es ist unrealistisch davon auszugehen, auf dem Theodor-Heuss-Ring werde es in der Zukunft keinen
459 oder viel weniger individualisierten motorisierten Verkehr mehr geben. Auch in den nächsten
460 Jahrzehnten wird es auf dem Theodor-Heuss-Ring viel Individualverkehr geben. Es ist klar: Wir
461 brauchen Schleswig-Holsteins meist befahrene Straße, den Theodor-Heuss-Ring, als Lebensader für
462 Kiel.

463 Daher wollen wir mittelfristig darüber nachdenken und prüfen lassen, den Theodor-Heuss-Ring
464 unter die Erde zu verlegen. Dazu könnte sich die CDU Kiel einen Deckel über Abschnitten der B76
465 vorstellen³. Mit dem Deckel für die A7, hat Hamburg gezeigt, dass so etwas möglich ist. Deshalb
466 sollten wir einen entsprechenden Deckel auch für Kiel prüfen.

467 An dieser Stelle wäre damit die Schadstoffproblematik zumindest in der Zukunft deutlich entschärft.
468 Über diesem Deckel könnte mitten in Kiel ein ganz neues attraktives Quartier mit zusätzlichen
469 Wohnungen oder eine Parkanlage entstehen. Diese Spitzenlage mitten in Kiel ließe sich
470 städtebaulich hervorragend entwickeln. Damit wären drei Herausforderungen auf einmal gelöst: Der
471 Verkehr verschwindet aus dem Stadtraum, die Schadstoffproblematik wäre an diesem prominenten

³ Etwa ganz oder teilweise im Bereich zwischen Saarbrückenstraße über Waldwiesenkreuz bis Tonberg und/oder zwischen Gaarden und Elmschenhagen.

472 Bereich erledigt, die Lärmbelastung würde stark reduziert werden und die neue Fläche könnte einer
473 neuen, attraktiven Nutzung zugeführt werden. Außerdem würden die Stadtteile im Kieler Süden
474 wieder zusammenwachsen können.

475 **Barkauer Kreuz**

476 Eine der größten Aufgaben der nächsten Zeit ist die Entwicklung der Verkehre auf dem Barkauer
477 Kreuz. Hierbei müssen verschiedene Machbarkeiten geprüft werden. Außerdem sollten Ansätze zur
478 Verkehrsvermeidung geprüft werden.

479 Mögliche Ideen:

- 480 • Verkehr zum Ostuferhafen oder Westufer frühzeitig abzuleiten durch Südspange, Ostring
481 II oder auch eine Westumgehung, die auf die A215 führt,
- 482 • Verkehre zur westlichen Innenstadt durch eine direkte Verbindung (Brücke, Tunnel) aus
483 dem Kreuzungsbereich herausnehmen,
- 484 • die Anbindung von der A21 in Richtung Norden über eine Tunnellösung umsetzen.

485

486 Die CDU Kiel möchte daher:

- 487 • die reibungslose Abwicklung der wichtigen Verkehrsströme,
- 488 • die Südspange, die A21-Anbindung bis zur B76 und ggf. den Ostring II
- 489 • die Verkehre auf dem Barkauer Kreuz entwickeln,
- 490 • den motorisierten Individualverkehr als eine Säule des zukünftigen Verkehrsmix'
491 akzeptieren,
- 492 • den Deckel für den Theodor-Heuss-Ring.

493 **Parkraumkonzepte**

494 Eine moderne Stadtplanung muss verschiedene Konzepte, die zielgerichtet auf die Örtlichkeiten
495 ausgerichtet sind, planen. Dabei muss Parkraum nicht kostenlos sein.

496 Im Innenstadtbereich sollte der Parkraum, der nicht direkt von Anwohnern genutzt wird, möglichst
497 durch Parkhäuser, die ausreichend breite und lange Abstellflächen aufweisen, abgedeckt werden.
498 Hier setzen wir uns auch als Unterstützung für ein digitales Parkleitsystem ein. Eine Alternative
499 kann P+R über Zug und Bus darstellen. Hierfür müssen entsprechende Sammelparkplätze vorhanden
500 sein, die vor den Toren der Stadt einzurichten sind. Wichtig ist dabei, dass es attraktiv bleibt, das
501 Auto nicht in die Innenstadt zu bringen. Kostengünstiger ÖPNV und kostenfreies Parken sollten für
502 die Park&Ride-Plätze das Ziel sein.

503 Auch wenn die CDU Kiel eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto weiterhin erhalten
504 möchte, soll es dennoch Ziel sein, durch kostengünstigen ÖPNV und kostenfreie Park&Ride-
505 Parkplätze einen Anreiz zu schaffen, das Auto stehen zu lassen.

506 Viel Parkraum – etwa vor Supermärkten oder vor Schulparkplätze – wird nur einen Teil des Tages
507 genutzt. In der Stadt, in der Raum (auch Parkraum) knapp ist, ist das keine optimale Lösung. Daher
508 ist es unser Ziel, leerstehende Parkplätze für die Nutzung durch Anwohner freizugeben. Unter der
509 Beachtung rechtlichen, sicherheitsrelevanten und finanziellen Gesichtspunkten sollten hierbei
510 besonders neue, digitale Parkraumbewirtschaftungssysteme eingeführt und genutzt werden. Auf
511 diese Weise könnten beispielsweise tagsüber Lehrkräfte auf einem Schulparkplatz parken und
512 abends und nachts die Anwohner die ihr Fahrzeug abstellen. So wird Parkraum auch in verdichteten
513 Stadträumen viel besser ausgenutzt, zusätzlich geschaffen und der Parkplatzsuchverkehr mit
514 starken Umwelt- und Lärmbelastungen wird reduziert.

515 Dort, wo in eng bebauten Wohnquartieren Parkplätze zurückgebaut werden, soll in räumlicher Nähe
516 zeitnah adäquater Ersatz für diese geschaffen werden. Die Stadt hat außerdem für ein
517 parkraumgerechtes Baustellenmanagement Sorge zu tragen.

518 Die Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum müssen nicht zwangsläufig kostenlos zur Verfügung
519 gestellt werden. Freie Parkplätze in viele Bereichen der Stadt (z.B. Innenstadt) sollten nicht
520 günstiger sein als Stellplätze in privaten Parkhäusern, ggf. sollten sie sogar zeitlich enger befristet
521 sein oder pro halbe Stunde höhere Kosten verursachen, als solche in Parkhäusern.

522 Für uns es ist wichtig, dass die Kieler Innenstadt auch in der Zukunft gut durch den motorisierten
523 Individualverkehr erreicht werden kann. Auch in der Zukunft müssen die Geschäfte erreichbar
524 bleiben und auch größere Einkäufe abtransportiert werden. Eine komplett autofreie Innenstadt wird
525 es mit uns daher nicht geben.

526 Kiels Innenstadt braucht dafür weiterhin genügend Parkplätze in Parkhäusern.

527 Die Parkhäuser sollten ein übersichtliches Preissystem bekommen. Heutige Kraftfahrzeuge sind
528 größer dimensioniert als früher. Daher sollten die Parkplätze auch in den Parkhäusern an die aktuellen
529 Gegebenheiten angepasst werden. Senioren, breit gebaut Menschen und in der Beweglichkeit
530 eingeschränkte Personen, haben teils Probleme beim Ein- und Aussteigen aus ihren Fahrzeugen.
531 Hierauf sollte die Stellplatzbreite angepasst werden.

532 Das System der Parkplätze für behinderte Menschen und Eltern-Kind-Parkplätze für Eltern mit
533 Kleinkindern muss erhalten bleiben und sollte erweitert werden um Stellplätze für Großeltern mit
534 Kleinkindern, für Menschen, die sich um andere kümmern und sie pflegen, und für vorübergehend
535 bewegungseingeschränkte Menschen (z.B. Gehhilfen/Krücken wegen einer (Sport-) Verletzung).
536 Wesentlich ist zudem, dass Personen, die auf „Behindertenparkplätzen“ widerrechtlich parken, bei
537 Nutzungsbedarf Befugter konsequent abgeschleppt werden.

538 Ambulante Pflegedienste müssen kostenfreie Parkmöglichkeiten in Wohnnähe ihres Klientels
539 erhalten können.

540 Durch Veränderungen in der Gesellschaft haben sich auch die Anforderungen an Parkräume
541 geändert. Die Anzahl an Wohnwagen und Wohnmobilen nimmt immer mehr zu. Gerade in Bereichen
542 mit größeren Parkflächen führt es zu Konkurrenzen mit den Anwohnern. Daher sollten mehr
543 Bereiche geschaffen werden, die nur PKW`S vorbehalten sind. Auf der anderen Seite bieten
544 Wohnmobile gerade als Touristischer Bereich auch eine Einnahmequelle. In Kiel haben wir nur ein
545 Angebot am Scheerhafen für Wohnmobilübernachtungen. Hier sollte das Angebot an attraktiven
546 Standorten ausgeweitet werden. Für das Abstellen der Tagestouristen bietet es sich an auf
547 Sammelparkplätzen entsprechende Bereiche vorzusehen, die dann gut mit dem ÖPNV angebunden
548 sind. Das Abstellen von Wohnmobilen und Wohnwagen sollte nur in Bereichen zulässig sein, die
549 keine große Konkurrenz zu Anwohnern darstellen. Bereich wie Industriegebiete sind hier zu prüfen.
550 Kostenpflichtige Ausnahmeregelungen im häuslichen Umfeld können über
551 Einzelfallentscheidungen erlassen werden.

552

553 **Park&Ride**

554 Auf den Haupteinfallstraßen (außer Autobahnen) Kiels sollen Schnellbusspuren auf neuer eigener
555 Trasse ergänzt, erweitert und ausgebaut werden. An den Stadtgrenzen sollen Park&Ride Flächen
556 vorgehalten werden. Mit den Umlandgemeinden soll über solche Flächen verhandelt werden. Die
557 Parkgebühren sollen in dem Busticket enthalten sein. Das Busticket gilt im gesamten
558 innerstädtischen ÖPNV. Die Park&Ride-Plätze sollten Ladenstationen für E-Autos haben.

559 Die CDU Kiel möchte daher:

- 560 • Parkhäuser mit ausreichend breiten und langen Abstellflächen,
- 561 • die Öffnung von Supermarkt- und Schulparkplätzen zum Parken mit smarten Lösungen,
- 562 • dass öffentliche, bewirtschaftete Parkplätze im Stadtraum nicht kostengünstiger sein
- 563 sollten als Parkhäuser,
- 564 • kostenlose Parkmöglichkeiten für Pflegedienste,
- 565 • Park&Ride für Kiel.

566 **Wirtschaftsverkehr, Lieferzonen**

567 Neben Halten und Parken aus persönlichen Gründen spielt auch der gewerbliche Verkehr eine große
568 Rolle. Aufgabe einer modernen Stadtplanung muss die Kombination verschiedener
569 Verkehrsgruppen sein. Hierbei müssen Ladezonen für die entsprechenden Gewerbetreibenden
570 angemessen sein. Eine veränderte Straßenverkehrsordnung sorgt hier für neue Herausforderung.
571 Neben der Belieferung in den privaten Haushalt, die oftmals mit PKWs oder kleiner LKWs erfolgt, ist
572 die Belieferung des gewerblichen Bedarfs oft nur mit LKW möglich. Deswegen sollten Lieferzonen
573 für den Handel verstärkt eingerichtet werden. Eine klare Markierung und die Möglichkeit
574 konsequenter Ahndung von Fehlverhalten werden der Problematik des Parkens in zweiter Reihe
575 stark entgegenwirken. Städtischer Wirtschaftsverkehr sollte daher analog zum Taxigewerbe
576 möglichst privilegiert werden.

577

578 **Überwindung der Förde**

579 Kiel hat eine besondere Lage, weil der Stadtraum durch die Förde eingeschnitten wird. Eine große
580 zusätzliche Entlastung für den Verkehr könnte daher ein Fördeübergang von der Wik nach
581 Dietrichsdorf bieten. Wir wollen vertieft prüfen, hier einen Tunnel für Fußgänger und Fahrradfahrer
582 zu bauen und für die künftige Stadtbahn zu schaffen. Außerdem wollen wir prüfen, ob sich an dieser
583 Stelle ein Tunnel auch für den motorisierten Individualverkehr einrichten ließe, anderenfalls auch
584 eine Fähre. Wir erkennen an, dass die Hinterlandanbindung eines solchen Modells eine
585 Herausforderung wäre.

586 Den Versorgungstunnel der Stadtwerke unter der Förde nicht für Fuß- und Radverkehr mit zu planen
587 war ein historischer Fehler. Kiel kann sich solche Versäumnisse nicht leisten. Wir als Kieler CDU
588 wollen, dass derartige Projekte künftig vernetzt gedacht werden.

589 **Ertüchtigung der Fördeschiffahrt**

590 Wir wollen eine moderne Fährschiffahrt für Kiel und die Gemeinden an der Förde. Dazu müssen wir
591 die Förde als Verkehrsfläche verstehen und aus dem "U" im Kieler Verkehr ein "O" machen. Die
592 jetzige Fördeschiffahrt mit ihren Dampfern gleicht einer Museumsschiffahrt.

593 Statt der Fördedampfer wollen wir für Kiel moderne RoRo-Fähren. Solche Fähren haben einen
594 breiten Einstieg, so dass viele Fahrgäste – Fußgänger, Radfahrer und Personen mit
595 Mobilitätseinschränkung – die Fähre schnell besteigen und wieder verlassen können. Die neuen
596 Fördefähren sollte klimaschonend mit einem Elektroantrieb oder einer Brennstoffzelle betrieben
597 werden.

598 Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals zwischen Holtenau und der Wik muss durch leistungsfähige
599 Fähren ergänzt werden, die auch eine ausreichende Fahrradmitnahme gewährleisten. Die
600 Verhandlungen mit der Wasser- und Schifffahrdirektion des Bundes müssen an Fahrt aufnehmen.
601 Die Betriebszeiten der Fähre zwischen Holtenau und der Wik sollten auch in den Wintermonaten in
602 den Abendstunden gewährleistet sein.

603 Daher fordert die Kieler CDU

- 604 • einen Fördertunnel für Fußgänger und Radfahrer,
- 605 • eine Untertunnelung der Förde für die Stadtbahn zu prüfen,
- 606 • eine Querung für den motorisierten Individualverkehr
- 607 • moderne RoRo-Fähren für Kiel,
- 608 • klimaschonende Elektro- und Wasserstoffantriebe,
- 609 • bessere Fährverbindung über den Nord-Ostsee-Kanal,
- 610 • Prüfung und ggf. Einführung des Systems CAPTN.⁴

611

612 **Innovation**

613 Für uns als CDU ist klar, dass viele Maßnahmen notwendig sein werden, um eine moderne Mobilität
614 für Kiel zu erreichen. Gerade für innovative Mobilität müssen von Anfang an die Anforderungen der
615 Barrierefreiheit mit bedacht werden. Wir setzen klar auf Vorteile der Digitalisierung und auf smarte
616 Lösungen, wie:

- 617 • digitale Parkraumführung,
- 618 • Ausbau der ÖPNV- Informationen zu aktuellen Abfahrten,
- 619 • digitale ÖPNV-Tickets,
- 620 • Verkehrssteuerung mit Stauwarner.

621

622 **Autonome Systeme**

623 Wir wollen schnellstmöglich autonome ÖPNV-Systeme, wie etwa Mini-Busse, in Kiel erproben. Der
624 Vorteil dieser Systeme ist, dass sie einen kontinuierlichen Verkehr gewährleisten können, dabei aber
625 geringe Personalkosten haben. Insbesondere entlang der Holtenauer Straßen und an der Universität
626 könnte diese Systeme Entlastung bringen. Auch in Gebieten mit geringen Fahrgastaufkommen
627 wollen wir die Einführung autonomer Systeme schnell erproben. Ringverkehre innerhalb der
628 Stadtgebiete oder Zubringeraufgaben zu einem höherwertigen ÖPNV-System wären in der Zukunft
629 Aufgaben, die autonome Systeme gut erfüllen können. Sobald autonome Systeme getestet wurden
630 und sich bewährt haben, soll Kiel ein solches ÖPNV-System einsetzen.

631 Die CDU Kiel begrüßt grundsätzliche moderne Mobilitätskonzepte und -technologien, wie etwa
632 autonomes und vernetztes Fahren. Hier soll Kiel Vorreiter sein, wenn sich Möglichkeiten für
633 (Versuchs-)Projekte auf diesen Feldern bieten. Um dies zu ermöglichen muss bei zukünftigen
634 Verkehrsprojekten schon in der Planungsphase berücksichtigt werden, dass Straßenräume
635 hinsichtlich ihrer Funktion für autonomes Fahren geeignet sind. Studien haben gezeigt, dass mit
636 Zunahme der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums die Eignung für autonomes und vernetztes
637 Fahren abnimmt. Auf Grund des fehlenden Augenkontakts bei der Mensch-Maschine-
638 Kommunikation kann es zur Verwirrung der VerkehrsteilnehmerInnen kommen. Daher sollten
639 attraktive öffentliche Räume im urbanen Umfeld mit hoher Aufenthalts- bzw. Bewegungsqualität
640 insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie RadfahrerInnen, FußgängerInnen und
641 mobilitätseingeschränkte Personen möglichst barrierefrei gestaltet werden. Nichtsdestotrotz
642 können sich durch neue Technologien auch neue Möglichkeiten beim Verkehr von Waren und im
643 Logistikbereich ergeben, denen wir grundsätzlich positiv gegenüber stehen.

644

⁴ <https://captn.sh/>

645 **Wasserstoffinfrastruktur**

646 Als Landeshauptstadt eines „Windbundeslandes“ muss auch der Ausbau der
647 Wasserstoffinfrastruktur forciert werden. Damit einhergehend ist die Erweiterung der bestehenden
648 Tankstelleninfrastruktur um entsprechende Wasserstoff-Kapazitäten zeitnah umzusetzen.

649 **E-Ladestationen**

650 Ein wichtiges Standbein eines zukünftigen klimaneutralen Verkehrs wird die E-Mobilität sein. Um
651 deren Ausbau zu unterstützen ist es aus unserer Sicht unabdingbar eine ausreichende Anzahl der
652 Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge auszustatten. Die bestehende Ausstattung
653 in Kiel, wie bspw. im neuen ZOB-Parkhaus, erachten wir als ungenügend. Aus unserer Sicht sind
654 mittelfristig 25% aller Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge auszustatten.

655 Anbieter werden über schlanke Verwaltungswege unterstützt, optimalerweise mit einem Leitfaden
656 zur Schaffung einer Ladestation. Angebote für Elektromobilität müssen an Anforderungen der
657 Barrierefreiheit angepasst sein.

658 **Eine App für alles**

659 Um eine möglichst nahtlose Verbindung verschiedener Verkehrsmittel zu gewährleisten und die
660 Attraktivität von Alternativen zum Auto zu steigern, müssen diese (z.B. Bus, Bahn, Fähre, Fahrrad,
661 E-Roller, aber auch Parkplätze und Ladestationen) in einer zentralen App integriert werden, damit
662 Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ihre Reise unkompliziert planen können.

663

664 **Sharing-Konzepte**

665 Sharing- Angebote sind ein wichtiger Baustein zur Erreichung von Klimazielen im urbanen Verkehr.
666 Die möglichst flächendeckende Entwicklung von Standorten für bestehende und zukünftige car- und
667 bikesharing-Angebote ist zu fördern, wobei auch Pedelecs und Lastenfahrräder ins Angebot
668 aufgenommen werden sollen. Dabei ist sicherzustellen, dass auch die peripheren Kieler Stadtteile
669 einbezogen werden.

670 Eine Bündelung von sharing- Stationen mit anderen Mobilitätsangeboten an Mobilitätsstationen ist
671 dabei besonders sinnvoll.

672 "Ride-pooling" bzw. Taxi-sharing-Angebote sind zu fördern, wobei auf den Einsatz von
673 emissionsarmen Fahrzeugen geachtet werden muss.

674 Der Einführung von E-Scooter-Verleihsystemen stehen wir ambivalent gegenüber, wenn sie als
675 Verkehrsmittel der letzten Meile eine Konkurrenz zu förderungswürdigem Fahrrad- und Fußverkehr
676 und dem ÖPNV darstellen. Und wenn sowohl die Herstellung als auch die Entsorgung und die kurze
677 Lebensdauer der Fahrzeuge Faktoren bleiben, die sie ökologisch bedenklich erscheinen lassen
678 könnten. Daher ist es uns wichtig, dass die E-Roller ökologisch nachhaltig und lange haltbar sind;
679 hier ist besonders auf die Haltbarkeit und Nachhaltigkeit der Akkumulatoren zu achten. Die
680 Betreiber sehen wir in der Verantwortung, für das ordnungsgemäße Abstellen und das Einsammeln
681 der E-Roller zu sorgen. Ein „wildes Rumliegen“ der Roller überall im Stadtraum darf es nicht geben.
682 Wenn verstärkt neue Verkehrsmittel, wie etwa E-Roller, in den Straßenraum gelangen, wollen wir,
683 dass der Straßenraum – ganz besonders die Radwege – entsprechend neu aufgeteilt werden, so dass
684 keine Benachteiligung für bestehende nachhaltige Verkehrsmittel entsteht.

685

686 **Paketdienstleister-Hubs**

687 Ein Zeichen unserer Zeit ist ein verändertes Einkaufsverhalten. Gerne wünschen wir den Einkauf in
688 lokalen Geschäften. Aber es ist Realität, dass der Onlinehandel immer weiter zunimmt. Auch dafür
689 müssen Haltemöglichkeiten und Konzepte geschaffen werden.

690 Gerade im Stadtraum können Fahrzeuge von Lieferdienstes den Verkehrsfluss stark stören. Sie
691 stehen auf der Straße oder in der zweiten Reihe. In einigen Gebieten möchten wir daher die
692 Einrichtung von Paketdienstleister-Hubs und Mikro-Depots prüfen. Da sind Nutzfahrzeuge,
693 Immobilien, wie Ladengeschäfte, oder Container, die Paketdienste an geeigneten Orten in urbanen
694 Zustellgebieten aufstellen oder anmieten. Sie ermöglichen das Bestücken von Lastenfahrrädern,
695 kleineren Fahrzeugen oder fußläufigen Transporthilfen für die Zustellung auf der letzten Meile. Das
696 Konzept erfüllt somit die ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele von
697 Kommunen, Paketdiensten und Handel.

698

699 **Lebenswertere Verkehrswege**

700 Der Klimawandel ist ein reales Problem, dem sich alle stellen müssen. Städte sind von den steigenden
701 Temperaturen besonders betroffen, da sich die Hitze auf den Straßen und zwischen den Häusern
702 staut und so im Sommer Temperaturen zunehmend schwerer erträglich werden. Abhilfe kann hier
703 eine konsequente Begrünung von derzeit vollständig versiegelten Flächen schaffen, bspw. indem
704 Bäume gepflanzt werden, die Schatten spenden, die Temperaturen deutlich senken, die Luft reinigen
705 und Tieren Lebensräume bieten. Leider sind derzeit weite Straßenzüge von Kiel Betonwüsten. Die
706 zukünftige Straßenplanung (bspw. Neubau von Radwegen, Umbau von Plätzen) muss daher auch
707 das Pflanzen von einer ausreichenden Anzahl an Bäumen berücksichtigen.

708

709 **Interessen der Studierenden – Mobilität an den Hochschulen**

710 Die Kieler Studierenden stehen hinter einer umweltfreundlichen Mobilitätswende. Ein Großteil fährt
711 mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu ihren Hochschulen und sie haben somit ein natives Interesse
712 an einer modernen Fahrradinfrastruktur und einem gut ausgebauten ÖPNV. Das landesweite
713 Semesterticket leistet dazu einen entscheidenden Beitrag. Daher wollen wir die Attraktivität des
714 Semestertickets weiter steigern. Für einen attraktiveren ÖPNV muss dieser auf dem Campus eine
715 bessere Taktung erhalten und eine regelmäßige Anbindung an die Universität und die
716 Bibliotheken in den Abendstunden und an den Wochenenden garantieren (vgl. hierzu auch
717 Autonome Mini-ÖPNV). Weiterhin fordern wir, dass die Anbindungen nach Gaarden, in die
718 stadtkernfernen Stadtteile und in die Umlandgemeinden verbessert werden müssen.

719 Auf den Campus der Hochschulen ist das Fahrrad eindeutig die dominierende Verkehrsart. Die
720 Verkehrsflächen direkt auf den Campus müssen dabei mit hoher Priorität auf zeitgemäße
721 Anforderungen des Fahrrad- und Fußverkehrs ausgerichtet und ausgewiesen werden. Hemmnisse
722 müssen schnell beseitigt werden. Auf den Campus, aber auch grundsätzlich setzen wir uns für
723 überdachte Fahrradständer ein, bei denen eine Begrünung stattfinden soll. Denn bei den genannten
724 Überdachungen handelt es sich um ungenutzte Fläche, welche aus naturschutzfachlicher Sicht
725 wertvoll gestaltet werden kann.

726 Aber auch für Pendler muss die CAU eine attraktive Universität sein. Besonders für Studierende aus
727 Umlandkreisen wird die Anfahrt mit dem ÖPNV auch mittelfristig mit einem unverhältnismäßigen
728 Aufwand verbunden sein. Auch um den Parkdruck in den anliegenden Quartieren zu verringern ist
729 es daher essenziell im Bereich der Hochschulen, ausreichende Parkmöglichkeiten zu schaffen.

730 Die CDU Kiel fordert:

- 731 • eine regelmäßige Taktung des ÖPNV zu den Hochschulen auch zu Randzeiten,
- 732 • eine bessere ÖPNV-Anbindung der Universität von Kronshagen und Gaarden,
- 733 • Ausrichtung der Verkehrsfläche auf dem Campus zum Fahrrad- und Fußverkehr,
- 734 • mehr überdachte und begrünte Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen,
- 735 • Schaffung von ausreichend Parkraum an den Hochschulen.