



NACHHALTIGE MOBILITÄT
AUF AUGENHÖHE –
DAS CDU-VERKEHRSKONZEPT
FÜR KIEL

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

38 **Präambel**

39 Die CDU Kiel befürwortet ein neues zukunftsähiges und nachhaltiges Verkehrs- und
40 Mobilitätskonzept für unsere Stadt. Dabei steht für uns der Interessenausgleich und ein
41 gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer 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. Gleichzeitig ist die Verkehrsfläche jedoch begrenzt. Dieser
45 Umstand macht es notwendig, neue Wege für die Mobilität der Zukunft in unserer Stadt zu gehen.
46 Weiterhin muss die zukünftige Mobilität vor dem Hintergrund des Klimawandels und der
47 Umweltverschmutzung klar auf eine Reduzierung von Treibhausgasen und Emissionen ausgerichtet
48 sein. Deswegen setzen wir auf nachhaltige und klimaschonende Fortbewegungsformen. Die
49 Verkehrsfläche in Kiel muss künftig so aufgeteilt werden, dass die Mobilitätsbedürfnisse der
50 Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt erfüllt werden können. Für uns stellen daher weder das frühere
51 Paradigma der "autogerechten Stadt" noch das Konzept einer weitgehenden Verbannung des Pkw-
52 Verkehrs Modelle für eine Verkehrsplanung der Zukunft dar.

53 Wir erkennen an, dass Menschen verschiedene Bedürfnisse an die Mobilität haben. Insbesondere ist
54 es uns wichtig, die Teilhabe aller sozialen Gruppen und auch aller Altersgruppen an der Mobilität in
55 Kiel sicherzustellen. Künftige Mobilität muss barrierefrei gedacht werden und die Interessen von
56 Menschen mit Behinderung müssen stärker bedacht werden.

57 Die Mobilität der Zukunft in Kiel muss daher:

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

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

69 Wir sind gegen überbordende Verbote, sondern wollen das Ziel einer Mobilitätswende durch die
70 Erhöhung der Attraktivität sauberer und innovativer Verkehrsangebote und eine Verbesserung des
71 Verkehrsflusses erreichen.

72 Dazu gehört für uns unter anderem:

- 73 • ein komfortabler, emissionsarmer und kostengünstiger ÖPNV, der sich durch eine hohe
74 Taktfrequenz und verbesserte Querverbindungen auszeichnen sollte,
- 75 • eine Verstärkung der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im gesamten Stadtgebiet
(West- und Ostufer),
- 77 • eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt, auch durch den Individualverkehr, für den
78 genügend Parkraum vorgehalten werden muss,
- 79 • eine engere Vernetzung verschiedener Verkehrsarten, z.B. durch den Ausbau von
80 Mobilitätsstationen und intelligenter Verkehrsleitplanung,
- 81 • der Ausbau leistungsfähiger Verkehrsachsen zur Verbesserung der Umlandbindung
82 und zur reibungslosen Abwicklung der Verkehrsströme,

- 83 • die Weiterentwicklung innovativer und klimaneutraler Konzepte (E- und
84 Wasserstoffmobilität, Sharing-Modelle etc.),
85 • barrierefreier Ausbau von Rad- und Fußwegen sowie aller Einrichtungen des ÖPNV,
86 • eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger
87 und
88 • den konsequenten Einsatz von smarten Lösungen und den Chancen der Digitalisierung.

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

100 **Verkehrsinfrastruktur neu ordnen**

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

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

- 105 • Einbahnstraßenregelungen oder
106 • Parkplatzerhaltung zumindest auf einer Seite und
107 • ggf. Radwege nur auf einer Seite und dann in beide Richtungen befahrbar geben.
108 • Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV müssen dabei auf jeden Fall ausreichend
109 berücksichtigt werden.

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

113

114 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

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

116 Kiel braucht einen leistungsfähigen und kostengünstigen ÖPNV. Der derzeitige, von Omnibussen
117 getragene, öffentliche Nahverkehr in Kiel reicht für eine moderne Großstadt nicht mehr aus: Die
118 Busverbindungen in Kiel sind zu langsam und zu teuer. Bei einem größeren Fahrgastaufkommen sind
119 die Busse schnell überfüllt und können die Fahrgäste nicht ausreichend aufnehmen; außerdem
120 neigen die Busse zu einer großen Verspätungsanfälligkeit. Mit dem jetzigen ÖPNV-System wird es
121 in Kiel daher nicht gelingen, den ÖPNV-Anteil im Modal-Split von 10% auf 17% zu erhöhen.

122 Besonders auf den stark frequentierter zentralen Achsen haben die Busse der KVG ihre
123 Leistungsgrenze erreicht. Insbesondere zwischen dem Hauptbahnhof und der Universität (und
124 weiter nach Suchsdorf), auf der Holtenauer Straße bis in die Wik (zum Holsteinstadion), nach
125 Mettenhof, nach Elmschenhagen und entlang der Förde nach Dietrichsdorf brauchen wir ein
126 leistungsfähigeres ÖPNV-System!

127 Um mehr Menschen dazu zu bewegen, auf ein Auto zu verzichten, ist es wichtig, dass sich die
128 Menschen auf den ÖPNV verlassen können. Daher ist einerseits Pünktlichkeit sehr wichtig, aber es
129 müssen auch Lösungen für Ausnahmesituationen gefunden werden. So gibt es auch in Zeiten von
130 Corona (plötzlich nur Wochenendtaktung) und Streik Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind
131 und sich drauf verlassen müssen, ihr Ziel, z.B. die Arbeit, pünktlich erreichen zu können.

132 Ein attraktiver ÖPNV sollte folgende Punkte erfüllen:

- 133 • hohe Taktfrequenz (auch an Wochenenden und außerhalb der Kernzeiten),
- 134 • unabhängig von anderen Verkehren sein und dafür auf eigener Trasse geführt werden,
- 135 • Pünktlichkeit,
- 136 • witterungsgeschützte Haltepunkte,
- 137 • ausreichende Transportkapazität (auch genügend Sitzplätze),
- 138 • keine zu langen Fahrzeiten,
- 139 • Fahrrad- und Kinderwagenmitnahme ermöglichen,
- 140 • ausreichend Plätze für Menschen mit Behinderung (Rollstuhlfahrer usw.) und
141 Mobilitätseinschränkung vorhalten,
- 142 • kostengünstige Tickets (Einzelfahrten, Zeittickets),
- 143 • unser Ziel ist es, mittelfristig ein Ticket zu schaffen, das für 1€ den ganzen Tag hindurch
144 die Fahrt erlaubt (1-Euro-Ticket).

145 **BRT oder Tram?**

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

149 Die Investitionskosten für ein BRT-System sind deutlich niedriger als für eine Tram. Allerdings
150 fördert der Bund bislang noch keine BRT-Systeme. Die langfristigen Betriebskosten sind für eine Tram
151 geringer, weil die Fahrzeuge eine höhere Kapazität haben und weniger personalintensiv sind.
152 Allerdings erscheint die Bauzeit für eine Tram länger. Es müssen Schienen verlegt werden, der
153 Untergrund muss tiefgründiger aufgegraben werden und dadurch auch in vielen Straßenabschnitten
154 der Streckenverlauf der Kanalisation geändert werden. Wie eine Tram den Nord-Ostsee-Kanal
155 überwinden soll, ist noch unklar, weil die Brücken nicht für eine Belastung durch ein Tramsystem
156 ausgelegt sind. BRT-Systeme sind hingegen noch relativ neu und in Deutschland bislang wenig
157 erprobt. Dennoch will die CDU Kiel für ihre Entscheidung ob BRT-System oder Tram die
158 Trassenstudie der Landeshauptstadt Kiel abwarten und dann gemeinsam mit den anderen Kieler
159 Parteien entscheiden, welches System das optimale für Kiel ist.

160 **Streckenführung**

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

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

169 **Busse**

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

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

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

184 Auf den Haupteinfallstraßen (außer Autobahnen) Kiels sollen Schnellbusspuren auf eigener neuer
185 Trasse ergänzt, erweitert und ausgebaut werden.

186 Die CDU Kiel möchte daher:

- 187 • einen leistungsfähigen und kostengünstigen ÖPNV,
- 188 • einen neuen und leistungsfähigeren höherwertiges ÖPNV-System als Tram oder BRT,
- 189 • bessere Pünktlichkeit und hohe Taktfrequenz (auch an Wochenenden und außerhalb der
190 Kernzeiten),
- 191 • mehr Plätze für Menschen mit Einschränkungen,
- 192 • Anbindung des Kieler Südens, der Stadtteile nördlich des Kanals und der Gemeinden
193 jenseits der Schwentine an das neue höherwertige ÖPNV-System (Tram oder BRT),
- 194 • eine gemeinsame Entscheidung mit den anderen Kieler Parteien, welches neue
195 höherwertige ÖPNV-System (Tram oder BRT) das optimale für Kiel ist,
- 196 • mehr Querverbindungen für die Busse,
- 197 • bessere Vernetzung der Stadtteile,
- 198 • modernes Fahrkartensysteme und eine Mobilitäts-App,
- 199 • das 1-€-Ticket.

200 **Veranstaltungsmobilität**

201 Mit dem Kauf einer Eintrittskarte für eine größere Veranstaltung, wie etwa ein Konzert, ein
202 Sportereignis oder ein Stück im Theater soll eine ÖPNV-Fahrkarte verbunden sein. Andere Städte
203 zeigen, wie so etwas geht. So wäre der Anreiz mit dem ÖPNV zu einer Veranstaltung zu fahren höher.
204 Derzeit (vor Corona) kaufte man mit einem Holstein-Kiel-Ticket auch gleich das Busticket mit. Das
205 wollen wir auf weitere Events in Kiel ausweiten.

206 **Grüne Wartehäuschen**

207 Die CDU setzt sich dafür ein, ÖPNV-Wartehäuschen zu begrünen. So können mitten in der Stadt
208 grüne Inseln entstehen, die Schadstoffe und Klimagase binden, das Stadtklima verbessern und
209 Insekten einen Lebensraum bieten.

210 **Urbane Seilbahnen**

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

224

225 **Schienenverkehr**

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

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

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

248 Um eine realistische Entlastung der B76 und des Ostrings zu ermöglichen sowie die äußeren
249 Stadtteile von Kiel und die umliegenden Gemeinden besser anzubinden, müssen das bestehende
250 Schienennetz und die darauf fahrenden Bahnlinien daher intelligent erweitert werden. Hinsichtlich
251 einer möglichen Erweiterung muss von Anfang an immer auch die Anschlussfähigkeit an ein neues
252 hochwertiges ÖPNV-System mitgedacht werden.

253

254 **Fahrradverkehr**

255 Radverkehr ist umweltschonend, kostengünstig, verbraucht wenig Raum, ist gesund und steigert
256 nachweislich die Lebensqualität.

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

266 Auch in den innerstädtischen Quartieren muss die Fahrradinfrastruktur weiter verbessert werden.
267 Wir setzen uns für den fortgesetzten Ausbau ein. Dabei sind insbesondere Ampelphasen für
268 Radfahrer in Abstimmung mit dem motorisierten Individualverkehr zu prüfen und zu optimieren. Die
269 teils unübersichtlichen innerstädtischen Velorouten brauchen klare Standards und sichtbare
270 Markierungen. Auf einige Menschen wirken Fahrradspuren direkt neben dem fahrenden
271 motorisierten Verkehr abschreckend und vermindern das subjektive Sicherheitsgefühl. Besonders
272 bei Kindern und Senioren besteht oft das Bedürfnis nach räumlich von der Fahrbahn getrennten
273 Fahrradwegen. Dazu fordern wir, dass wo es möglich ist, die räumlich getrennten Fahrradwege an
274 die Normen des Jahres 2020 angepasst und nicht einfach auf die Straße verlegt werden. Dies hilft
275 auch, um die Gefahren zu vermeiden, die beim fortlaufenden Ein- und Ausparken von Autos für
276 Fahrradfahrer entstehen. Grundsätzlich fordern wir eine konsequente Rechtsdurchsetzung, um
277 Parken in der zweiten Reihe und insbesondere auf Fahrradstreifen zu unterbinden. Dies gilt z.B. für
278 große Paketdienstleister, die in die Pflicht genommen werden müssen, ihre Konzepte an die
279 örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

280 Auf dem Ostufer fehlt bisher ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur in vergleichbarer Quantität und
281 Qualität. Das wollen wir ändern und den Fahrradverkehr dort besser ausbauen. Besonders eine
282 stufenlose und direkte Route vom Vinetaplatz bis zum Hauptbahnhof ist dringend geboten, die auch
283 langfristig einen Ersatz der „Gaardener Brücke“ zugunsten eines breiten Neubaus notwendig macht.
284 Allgemein muss das Kieler Ostufer schleunigst gute Velorouten und Fahrradstraßen bekommen. Im
285 Gegensatz zum Westufer ist die Fahrradinfrastruktur hier immer noch ungenügend.

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

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

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

302 Die CDU Kiel fordert:

- 303 • die zeitnahe Anbindung aller Stadtteile und des Umlands mit Radschnellwegen,
- 304 • Radschnellwege möglichst mit begleitenden Fußwegen,
- 305 • klare Standards und Markierungen für bestehende innenstädtische Velorouten,
- 306 • räumlich getrennte Radwege an stark befahrenen Straßen in ausreichender Breite,
- 307 • optimierte Ampelphasen für Radfahrer in Abstimmung mit dem motorisierten
308 Individualverkehr,
- 309 • einen maßgeblichen Ausbau der Radfahrinfrastruktur auf dem Ostufer,
- 310 • einen stufenlosen und direkten Radschnellweg vom Vinetaplatz zum Hauptbahnhof,
- 311 • das ermöglichen von „Rechts abbiegen für Radfahrer frei“ in Kiel,
- 312 • eine konsequente Rechtsdurchsetzung bei Parken in der zweiten Reihe,
- 313 • die Entscheidungskompetenz der Kommunen bei der Ausweisung von Tempo 30,
- 314 • die Aufstellung von frei zugänglichen Reparaturstationen für Fahrräder,
- 315 • die Integration von Lastenfahrrädern und sicheren Kindersitzen in die „Sprollenflotte“.

316 **Velorouten & Premiumradrouten**

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

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

324 Bisher hat Kiel pro Radfahrer rund 7,00 EUR an jährlichen Investitionen getätigt. Die jährlichen
325 Investitionen pro PKW betragen rund 70,00 EUR. Daraus geht auch hervor: MIV ist für eine
326 Kommune um einiges teurer als Fahrrad und Fußverkehr. Wir wollen fortan die Investitionen in die
327 Verkehrsinfrastruktur ausgeglichener auf alle Verkehrsträger verteilen.

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

- 331 • die Planungen nicht mehr dem Vorrang des reibungslosen Autoverkehrs untergeordnet
332 werden (also Radverkehr nur dort, wo Autoverkehr nicht beschränkt wird),
- 333 • dass verschiedenen Ämter den Radverkehr mitdenken und –planen und sich besser
334 abstimmen,
- 335 • einheitliche Standards für eine zeitgemäße Radverkehrsplanung sicherstellen.

336 **Fußverkehr**

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

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

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

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

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

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

365 Für Fußgänger sind Querungshilfen eine wesentliche Hilfe zum Überqueren von viel befahrenen
366 und/oder breiten Straßen. Wir möchten Zebrastreifen (mit vorherigen
367 Geschwindigkeitsbeschränkungen), Verkehrsinseln und Ampelanlagen (mit Behinderten-
368 Hörsignalen), die so geschaltet sind, dass ein Überqueren für alle Verkehrsteilnehmer gefahrlos
369 möglich ist und bei den Überquerenden nicht Panik verursacht, weil die Fußgänger-Ampel zu früh
370 auf „Rot“ schaltet. Dagegen stehende Regelungen zum Mindestverkehrsaufkommen müssen im
371 Interesse der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten verändert bzw. aufgehoben werden.

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

377 Die CDU Kiel fordert:

- 378 • eine nachhaltige Kontrolle zugunsten des Freihaltens der Gehwege durch den
379 kommunalen Ordnungsdienst und die Verkehrsaufsicht der Stadt,
- 380 • das System zur Erkennung von Schäden an Fuß- und Radwegen und dessen Behebung
381 muss optimiert werden,
- 382 • die durchgängige Beleuchtung der Fuß- und Radwege,
- 383 • mehr behinderten- und seniorengerechte Ruhebänke nach Muster einiger Kurorte in
384 Schleswig-Holstein errichten und pflegen in Bereichen, die von Fußgängern vielgenutzt
385 werden, und das in zentraler Zuständigkeit (Grünflächenamt),
- 386 • sich wiederholende Aktionen der Stadt, der Polizei und der von der Stadt bestellten
387 Beiräte zur Verkehrssicherheit zwischen Fußgängern und Radfahrern an
388 Straßenquerungen und -einmündungen (mit und ohne Ampel) am Beispiel der Aktionen

- 389 zwischen Tiefbauamt, Polizei und Beirat für Seniorinnen und Senioren, wo Radfahrer auf
390 nicht korrektes Verhalten hingewiesen werden,
391 • mehr öffentliche Toiletten schaffen und/oder das Instrument der "netten Toilette" in
392 Gastronomien und Geschäften erweitern, die lange Öffnungszeiten gewährleisten.

393

394 **PKW- und motorisierter Individualverkehr**

395 **Einleitung**

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

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

406 Ziele sollten dabei sein:

- 407 • die reibungslose Abwicklung der wichtigen Verkehrsströme,
408 • intelligente Parkraumkonzepte,
409 • die Kombination von Individualverkehr mit ÖPNV durch Park-and-Ride-Parkplätze in den
410 Außenbezirken und/oder Randgemeinden an den "Einfallstraßen" nach Kiel,
411 • die effektive Abwicklung der gewerblichen Verkehre,
412 • die Förderung emissionsarmer Antriebe.

413 **Achsen- und Zubringer**

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

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

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

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

433 **Theodor-Heuss-Ring**

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

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

443 An dieser Stelle wäre damit die Schadstoffproblematik zumindest in der Zukunft deutlich entschärft.
444 Über diesem Deckel könnte mitten in Kiel ein ganz neues attraktives Quartier mit zusätzlichen
445 Wohnungen oder eine Parkanlage entstehen. Diese Spitzenlage mitten in Kiel ließe sich
446 städtebaulich hervorragend entwickeln. Damit wären drei Herausforderungen auf einmal gelöst: Der
447 Verkehr verschwindet aus dem Stadtraum, die Schadstoffproblematik wäre an diesem prominenten
448 Bereich erledigt, die Lärmbelastung würde stark reduziert werden und die neue Fläche könnte einer
449 neuen, attraktiven Nutzung zugeführt werden. Außerdem würden die Stadtteile im Kieler Süden
450 wieder zusammenwachsen können.

451 **Barkauer Kreuz**

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

455 Mögliche Ideen:

- 456 • Verkehr zum Ostuferhafen oder Westufer frühzeitig abzuleiten durch Südspange,
457 Ostspange oder auch eine Westumgehung, die auf die A215 führt,
- 458 • Verkehre zur westlichen Innenstadt durch eine direkte Verbindung (Brücke, Tunnel) aus
459 dem Kreuzungsbereich herausnehmen,
- 460 • die Anbindung von der A21 in Richtung Norden über eine Tunnellösung umsetzen.

461

462 Die CDU Kiel möchte daher:

- 463 • die reibungslose Abwicklung der wichtigen Verkehrsströme,
- 464 • die Südspange, die A21-Anbindung bis zur B79 und ggf. den Ostring II
- 465 • die Verkehre auf dem Barkauer Kreuz entwickeln,
- 466 • den motorisierten Individualverkehr als eine Säule des zukünftigen Verkehrsmix'
467 akzeptieren,
- 468 • den Deckel für den Theodor-Heuss-Ring.

469 **Parkraumkonzepte**

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

472 Im Innenstadtbereich sollte der Parkraum, der nicht direkt von Anwohnern genutzt wird, möglichst
473 durch Parkhäuser, die ausreichend breite und lange Abstellflächen aufweisen, abgedeckt werden.
474 Eine andere Alternative kann P+R über Zug und Bus darstellen. Hierfür müssen entsprechende
475 Sammelparkplätze vorhanden sein, die vor den Toren der Stadt einzurichten sind. Wichtig ist dabei,
476 dass es attraktiv bleibt, das Auto nicht in die Innenstadt zu bringen. Kostengünstiger ÖPNV und
477 kostenfreies Parken sollten für die Park&Ride-Plätze das Ziel sein.

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

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

490 Dort, wo in eng bebauten Wohnquartieren Parkplätze zurückgebaut werden, soll in räumlicher Nähe
491 zeitnah adäquater Ersatz für diese geschaffen werden.

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

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

500 Kiels Innenstadt braucht dafür weiterhin genügend Parkplätze in Parkhäusern.

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

506 Das System der Parkplätze für behinderte Menschen und Eltern-Kind-Parkplätze für Eltern mit
507 Kleinkindern muss erhalten bleiben und sollte erweitert werden um Stellplätze für Großeltern mit
508 Kleinkindern, für Menschen, die sich um andere kümmern und sie pflegen, und für vorübergehend
509 bewegungseingeschränkte Menschen (z.B. Gehhilfen/Krücken wegen einer (Sport-) Verletzung).

510 Ambulante Pflegedienste müssen kostenfreie Parkmöglichkeiten in Wohnnähe ihres Klientels
511 erhalten können.

512 **Park&Ride**

513 Auf den Haupteinfallstraßen (außer Autobahnen) Kiels sollen Schnellbusspuren auf neuer eigener
514 Trasse ergänzt, erweitert und ausgebaut werden. An den Stadtgrenzen sollen Park&Ride Flächen
515 vorgehalten werden. Mit den Randgemeinden soll über solche Flächen verhandelt werden. Die

516 Parkgebühren sollen in dem Busticket enthalten sein. Das Busticket gilt im gesamten
517 innerstädtischen ÖPNV. Die Park&Ride-Plätze sollten Ladenstationen für E-Autos haben.

518 Die CDU Kiel möchte daher:

- 519 • Parkhäuser mit ausreichend breiten und langen Abstellflächen,
520 • die Öffnung von Supermarkt- und Schulparkplätzen zum Parken mit smarten Lösungen,
521 • dass öffentliche, bewirtschaftete Parkplätze im Stadtraum nicht kostengünstiger sein
522 sollten als Parkhäuser,
523 • kostenlose Parkmöglichkeiten für Pflegedienste,
524 • Park&Ride für Kiel.

525 **Wirtschaftsverkehr, Lieferzonen**

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

536

537 **Überwindung der Förde**

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

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

548 **Ertüchtigung der Fördeschifffahrt**

549 Wir wollen eine moderne Fährschifffahrt für Kiel und die Gemeinden an der Förde. Dazu müssen wir
550 die Förde als Verkehrsfläche verstehen und aus dem "U" im Kieler Verkehr ein "O" machen. Die
551 jetzige Fördeschifffahrt mit ihren Dampfern gleicht einer Museumsschifffahrt.

552 Statt der Fördedampfer wollen wir für Kiel moderne RoRo-Fähren. Solche Fähren haben einen
553 breiten Einstieg, so dass viele Fahrgäste – Fußgänger, Radfahrer und Personen mit
554 Mobilitätseinschränkung – die Fähre schnell besteigen und wieder verlassen können. Die neuen
555 Fördefähren sollte klimaschonend mit einem Elektromotor oder einer Brennstoffzelle betrieben
556 werden.

557 Die Querung des Nord-Ostsee-Kanals zwischen Holtenau und der Wik muss durch leistungsfähige
558 Fähren ergänzt werden, die auch eine ausreichende Fahrradmitnahme gewährleisten. Die

559 Verhandlungen mit der Wasser- und Schifffahrt direktion des Bundes müssen an Fahrt aufnehmen.
560 Die Betriebszeiten der Fähre zwischen Holtenau und der Wik sollten auch in den Wintermonaten in
561 den Abendstunden stärker gewährleistet sein.

562 Daher fordert die Kieler CDU

- 563 • einen Fördertunnel für Fußgänger und Radfahrer,
564 • eine Untertunnelung der Förde für die Stadtbahn zu prüfen,
565 • eine Querung für den motorisierten Individualverkehr
566 • moderne RoRo-Fähren für Kiel,
567 • klimaschonende Elektro- und Wasserstoffantriebe,
568 • bessere Fährverbindung über den Nord-Ostsee-Kanal.

569

570 **Innovation**

571 Für uns als CDU ist klar, dass viele Maßnahmen notwendig sein werden, um eine moderne Mobilität
572 für Kiel zu erreichen. Wir setzen klar auf Vorteile der Digitalisierung und auf smarte Lösungen, wie:

- 573 • digitale Parkraumführung,
574 • Ausbau der ÖPNV- Informationen zu aktuellen Abfahrten,
575 • digitale ÖPNV-Tickets,
576 • Verkehrssteuerung mit Stauwarner.

577

578 **Autonome Systeme**

579 Wir wollen schnellstmöglich autonome ÖPNV-Systeme, wie etwa Mini-Busse, in Kiel erproben. Der
580 Vorteil dieser Systeme ist, dass sie einen kontinuierlichen Verkehr gewährleisten können, dabei aber
581 geringe Personalkosten haben. Insbesondere entlang der Holtenauer Straßen und an der Universität
582 könnte diese Systeme Entlastung bringen. Auch in Gebieten mit geringen Fahrgastaufkommen
583 wollen wir die Einführung autonomer Systeme schnell erproben. Ringverkehre innerhalb der
584 Stadtgebiete oder Zubringeraufgaben zu einem höherwertigen ÖPNV-System wären in der Zukunft
585 Aufgaben, die autonome Systeme gut erfüllen können. Sobald autonome Systeme getestet wurden
586 und sich bewährt haben, sollte Kiel ein solches ÖPNV-System weiterentwickeln.

587 **Wasserstoffinfrastruktur**

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

591 **E-Ladestationen**

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

597 Anbieter werden über schlanke Verwaltungswege unterstützt, optimalerweise mit einem Leitfaden
598 zur Schaffung einer Ladestation.

599 **Eine App für alles**

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

604

605 **Sharing-Konzepte**

606 Sharing- Angebote sind wichtige Bausteine zur Erreichung von Klimazielen im urbanen Verkehr. Die
607 möglichst flächendeckende Entwicklung von Standorten für bestehende und zukünftige car- und
608 bikesharing-Angebote ist zu fördern, wobei auch Pedelecs und Lastenfahrräder ins Angebot
609 aufgenommen werden sollten. Dabei ist sicherzustellen, dass auch die peripheren Kieler Stadtteile
610 einbezogen werden.

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

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

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

626

627 **Paketdienstleister-Hubs**

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

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

639

640 **Lebenswertere Verkehrswege**

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

650

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

652 Die Kieler Studierenden stehen hinter einer umweltfreundlichen Mobilitätswende. Ein Großteil fährt
653 mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zu ihren Hochschulen und sie haben somit ein natives Interesse
654 an einer modernen Fahrradinfrastruktur und einem gut ausgebauten ÖPNV. Das landesweite
655 Semesterticket leistet dazu einen entscheidenden Beitrag. Daher wollen wir die Attraktivität des
656 Semestertickets weiter steigern und unterstützen eine kostenlose Fahrradmitnahme bei Fahrten mit
657 dem Semesterticket. Für einen attraktiveren ÖPNV muss dieser auf dem Campus eine bessere
658 Taktung erhalten und eine regelmäßige Anbindung an die Universität und die Bibliotheken in den
659 Abendstunden und an den Wochenenden garantieren (vgl. hierzu auch Autonomer Mini-ÖPNV).
660 Weiterhin fordern wir, dass die Anbindungen nach Gaarden, in die äußeren Stadtteile und in die
661 Umlandgemeinden verbessert werden müssen.

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

669 Aber auch für Pendler muss die CAU eine attraktive Universität sein. Besonders für Studierende aus
670 ländlichen Umlandkreisen wird die Anfahrt mit dem ÖPNV auch in mittlerer Zukunft mit einem
671 unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sein. Auch um den Parkdruck in den anliegenden
672 Quartieren zu verringern ist es daher essenziell im Raum der Hochschulen, ausreichende
673 Parkmöglichkeiten zu schaffen.

674 Die CDU Kiel fordert:

- 675 • kostenlosen Fahrradmitnahme als Teil des Landesweiten Semestertickets,
- 676 • eine regelmäßige Taktung des ÖPNV zu den Hochschulen auch zu Randzeiten,
- 677 • eine bessere ÖPNV-Anbindung der Universität von Kronshagen und Gaarden,
- 678 • Ausrichtung der Verkehrsfläche auf dem Campus zum Fahrrad- und Fußverkehr,
- 679 • mehr überdachte und begrünte Fahrradstellplätze an öffentlichen Einrichtungen,
- 680 • Schaffung von ausreichend Parkraum an den Hochschulen.