

Klimafreundliche Mobilität

Dokumentation des öffentlichen Workshops
zum „Masterplan 100% Klimaschutz“
am 26. Januar 2017



Eine gemeinsame Veranstaltung
mit dem Projekt „Masterplan Mobilität“
der KielRegion.

**KLIMA
SCHUTZ
STADT**
KIEL.100%



Erstellung des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Kiel

Dokumentation des Workshops „Klimafreundliche Mobilität“

Eine gemeinsame Veranstaltung der Projekte „Masterplan 100% Klimaschutz“ der Landeshauptstadt Kiel und „Masterplan Mobilität“ der KielRegion

26.01.2017, Kieler Schloss

Moderation

Anne Mechels (Planersocietät)

Anhang

Präsentationsfolien aus dem Workshop

Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Zielsetzung	5
1.1. Masterplan 100 % Klimaschutz	5
1.2. Masterplan Mobilität für die KielRegion	6
2. Wie erreichen wir das Ziel der CO ₂ -Neutralität im Jahr 2050?	7
2.1. Flexibel mobil ohne eigenes Auto	8
2.1.1. Information und Aufklärung	8
2.1.2. Bezahlbarkeit im öffentlichen Verkehr	9
2.1.3. Intermodalität	9
2.1.4. Parkraum	10
2.1.5. Ländliche Mobilität	11
2.1.6. Investition/Finanzierung	11
2.2. Klimafreundlich zur Arbeit und auf Dienstreise: Betriebliches Mobilitätsmanagement	12
2.2.1. Hemmnisse und Fehlanreize	13
2.2.2. Mögliche Maßnahmen der Arbeitgeber	14
2.2.3. Erforderliche Rahmenbedingungen	16
2.2.4. Verankerung im Unternehmen / in der Organisation	16
2.3. Rad- und Fußverkehr	18
2.3.1. Allgemeine Hindernisse	18
2.3.2. Radverkehr	18
2.3.3. Fußverkehr	20
2.3.4. Korridore mit besonderem Handlungsbedarf	20
2.4. Mobilität unter Strom: Nutzung der Elektromobilität	21
2.4.1. Elektromobilität und andere Antriebstechnologien	21
2.4.2. Öffentliche Ladeinfrastruktur und Zugänglichkeit	22

2.4.3.	Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum	23
2.4.4.	Vorbildfunktionen und Erprobungsmöglichkeiten	23
2.4.5.	Flächenkonkurrenz in städtischen Räumen	24
2.4.6.	E-Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr	24
2.4.7.	Pedelecs und E-Bikes.....	24
2.4.8.	E-Mobilität im ÖPNV	25
2.5.	Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland	25
2.5.1.	Kapazitäten und Komfort im ÖPNV.....	26
2.5.2.	ÖPNV-Verknüpfung und zusätzliche Angebote	27
2.6.	Weitere durch die Teilnehmer*innen genannte Aspekte	30
3.	Ausblick.....	32
4.	Anhang.....	32

Workshop-Tagesordnung

17.05	Masterplan 100% Klimaschutz und Masterplan Mobilität KielRegion Vorstellung der Projekte
17.40	Wie erreichen wir das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050? Einführung in die Arbeitsgruppenphase
17.55	Arbeitsgruppenphase 1 <ul style="list-style-type: none">• Flexibel mobil ohne eigenes Auto• Fuß- und Radverkehr• Klimafreundlich zur Arbeit und auf Dienstreise• Mobilität unter Strom: Nutzung der Elektromobilität• Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland
18.40	Pause
18.55	Arbeitsgruppenphase 2 <ul style="list-style-type: none">• Selbe Arbeitsgruppenangebote wie in Phase 1
19.35	So erreichen wir das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050 ... Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen
19.55	Ausblick auf die nächsten Schritte
20.00	Ausklang

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Workshop „klimafreundliche Mobilität“ richtet sich als gemeinsame Veranstaltung der beiden Projekte „Masterplan 100% Klimaschutz“ und „Masterplan Mobilität für die KielRegion“ an Bürgerinnen und Bürger aus dem Kieler Umland (Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön) sowie aus der Landeshauptstadt Kiel.

Die Zwischenergebnisse dieser beiden Projekte werden zu Beginn der dokumentierten Veranstaltung zusammenfassend vorgestellt. Die Inhalte der Projektvorstellungen können den beigefügten Präsentationsfolien entnommen werden.

1.1. Masterplan 100 % Klimaschutz

Der Workshop „Klimafreundliche Mobilität“ ist der achte aus einer Serie von insgesamt 14 Workshops zur Erstellung des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Kiel. Die Zielsetzung des Projekts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ umfasst in der Landeshauptstadt Kiel die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 95 % sowie eine Endenergieeinsparung von 50 % bis zum Jahr 2050 im Verhältnis zum Jahr 1990.

Ein zentraler Sektor für die Erreichung der o.g. Ziele ist die Mobilität. In diesem Themenbereich sind im Rahmen des Projekts insgesamt drei Workshops vorgesehen. Im ersten Workshop zum Thema „Nachhaltige Mobilitätsstrategie 2050“ am 04.11.2016 wurde mit Hilfe der Teilnehmer*innen ein gangbarer Weg („Stellschrauben“) definiert, wie der Personenverkehr in der Landeshauptstadt Kiel bis zum Jahr 2050 entsprechend der Zielsetzungen des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ gestaltet werden kann. Im zweiten Fachworkshop am 12.01.2017 erfolgte die Festlegung der notwendigen Maßnahmen („Werkzeuge“) zur Erreichung der Zielwerte. Auf dem hier dokumentierten dritten Bürger*innen-Workshop, der in Kooperation mit dem Projektteam Masterplan Mobilität für die KielRegion durchgeführt wird, erfolgt die Einbindung der Verkehrsnutzer*innen, um gemeinsam mit ihnen Maßnahmen zu entwickeln und die Umsetzung der Maßnahmen zu diskutieren.

Der gesamte Endenergieverbrauch der Landeshauptstadt Kiel über alle Sektoren (Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Industrie, kommunaler Einflussbereich und Mobilität) lag im Jahr 2014 bei ca. 5.500 Gigawattstunden. Hiervon entfällt ca. 17 % auf den Sektor Mobilität. Dies entspricht einem Endenergieverbrauch von 940 Gigawattstunden pro Jahr. Der Energieverbrauch

der Mobilität entfällt zu 77 % auf Pkw und motorisierte Zweiräder, zu 17 % auf den Güterverkehr und zu 7 % auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität lagen im Jahr 2014 insgesamt bei 290.000 Tonnen CO₂. Die Aufteilung der Treibhausgasemissionen auf die Verkehrsarten Pkw / motorisierte Zweiräder, Güterverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel entspricht der Aufteilung des Endenergieverbrauchs.

Das Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ wird parallel zu dem Projekt „Masterplan Mobilität“ für die KielRegion bearbeitet. Der Workshop „klimafreundliche Mobilität“ richtet sich als gemeinsame Veranstaltung der beiden Projekte an Bürgerinnen und Bürger aus dem Kieler Umland (Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön) sowie aus der Landeshauptstadt Kiel.

Die Zwischenergebnisse dieser beiden Projekte werden zu Beginn der dokumentierten Veranstaltung zusammenfassend vorgestellt. Die Inhalte der Projektvorstellungen können den beigefügten Präsentationsfolien entnommen werden.

1.2. Masterplan Mobilität für die KielRegion

Mit dem Masterplan Mobilität für die KielRegion wird eine gemeinsame Mobilitätsstrategie für die gesamte Region erarbeitet. Die KielRegion umfasst den Kreis Rendsburg-Eckernförde, den Kreis Plön sowie die Landeshauptstadt Kiel. Die Erstellung des Masterplans ist als Leitprojekt aus dem Regionalen Entwicklungskonzept der KielRegion entstanden und wird als Klimaschutzteilkonzept Mobilität mit Bundesmitteln gefördert. Der Masterplan betrachtet alle Verkehrsarten: das Zufußgehen und Radfahren, den Öffentlichen Nahverkehr, den Pkw-Verkehr, Wirtschaftsverkehr und auch die Fördeschiffahrt. Im Sommer 2017 soll ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept fertiggestellt werden.

Das quantitative Ziel des Masterplans Mobilität ist eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs in der Region bis zum Jahr 2035 um insgesamt 35 %. Die CO₂-Reduzierung entspricht einem jährlichen Rückgang um ca. 2 % und bedarf einer Reduktion der Kfz-Fahrleistung um insgesamt etwa 25 %. Ausgehend von dem Analysefall im Jahr 2015 bis zum Jahr 2035 ist für die CO₂-Trendentwicklung ohne regionale Maßnahmen zu erwarten, dass sich durch externe Faktoren die CO₂-Emissionen des Verkehrs durch effizientere Fahrzeuge und alternative Antriebe um ca. 20 % reduzieren. Für weitere CO₂-Reduzierungen bedarf es regionaler Maßnahmen, die durch den Masterplan dargestellt werden sollen.

Für die Veränderung im Modal Split bedeutet das eine Zunahme des Mobilitätsverbund-Anteils in der KielRegion von 48 % auf 60 %. Der Mobilitätsverbund umfasst den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Starke Zunahmen im Mobilitätsverbund sind insbesondere im Radverkehr mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 15 % auf 21 % sowie im ÖPNV mit einer Zunahme von 8 % auf 13 % erforderlich. Die Zielsetzung muss allerdings regional differenziert werden, da die Voraussetzungen und Potenziale regional unterschiedlich sind.

Der Workshop „Klimafreundliche Mobilität“ findet im Rahmen von öffentlichen Planungswerkstätten statt, in denen regionale Strategien zur Erreichung der Zielsetzungen öffentlich diskutiert werden.

2. Wie erreichen wir das Ziel der CO₂-Neutralität im Jahr 2050?

In fünf parallel stattfindenden Arbeitsgruppen werden in zwei Runden zu den Themen „Flexibel mobil ohne eigenes Auto“, „Klimafreundlich zur Arbeit und auf Dienstreise“, „Fuß- und Radverkehr“, „Mobilität unter Strom: Nutzung der Elektromobilität“ und „Leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland“ konkrete Maßnahmen erarbeitet. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, nach der 1. Workshoprunde (ca. 45 min) die Arbeitsgruppe in einer kurzen Pause zu wechseln. Die bis dahin erarbeiteten Ergebnisse und Materialien verbleiben an den Arbeitsgruppentischen. Die Moderator*innen geben eine kurze Zusammenfassung zu Beginn der 2. Arbeitsgruppenphase für die neu hinzugekommenen Teilnehmer*innen.

Während der Arbeitsgruppenphasen werden die entwickelten Maßnahmen entweder auf einem hierfür vorbereiteten Maßnahmenblatt dokumentiert (inkl. Kurzbeschreibung, Benennung verantwortlicher und beteiligter Akteure, Definition flankierender Maßnahmen und des geeigneten Umsetzungszeitpunkts). Alternativ werden Metaplankarten mit Maßnahmen stichpunktartig beschriftet und auf einer Stellwand zu einem Gesamtschaubild zusammengefügt. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind Ergebnisse der Arbeitsgruppen und werden hier zunächst nicht bewertet. Eine Evaluierung und Konkretisierung wird im weiteren Projektverlauf vorgenommen und fließt in das abschließende Gutachten zum Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Kiel ein.

2.1. Flexibel mobil ohne eigenes Auto

Das Thema „Flexibel mobil ohne eigenes Auto“ stößt auf reges Interesse. In den beiden Arbeitsgruppenphasen werden die unterschiedlichsten Ideen diskutiert, wie Menschen ohne eigenes Auto mobil sein können. Das Teilnehmer*innenfeld ist sehr heterogen, darunter sind Menschen mit und ohne eigenes Auto, sowohl aus Kiel, als auch aus dem Umland, Studierende, Menschen mit und ohne Kindern, Ältere. Der Tenor unter den Autobesitzer*innen ist, dass sie auf das Auto verzichten würden, wenn das Mobilitätsangebot des Umweltverbands (öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr, Carsharing) „so bequem [ist] wie mit dem eigenen Auto.“

2.1.1. Information und Aufklärung

In der Arbeitsgruppe wird deutlich, dass das Informationsangebot zum öffentlichen Verkehr, zur Nutzung des Carsharings, sowie zu den Umstiegs- und kombinierten Nutzungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel (Inter- und Multimodalität) deutlich ausbaufähig ist. Hierbei ist es insbesondere gewünscht, dass die Informationen unabhängig vom Medium (Print, Web oder persönlich) gebündelt und gut auffindbar zusammengestellt sind. Aktuell sind selbst versierte multimodale Verkehrsteilnehmer nicht über alle Möglichkeiten und Angebote informiert.

Eine deutliche Erleichterung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs kann hierbei die Darstellung von Nahverkehrsverbindungen in GoogleMaps sein, wie sie für viele Städte außerhalb Schleswig-Holsteins bereits zu finden ist. Aktuell sind für Schleswig-Holstein Verbindungen der Deutschen Bahn sowie der DB-Tochter Autokraft in GoogleMaps zu finden, nicht jedoch die Stadtverkehre. Da sich GoogleMaps bei einer Mehrzahl der Nutzer*innen als Plattform zur Orientierung in unbekannter Umgebung durchgesetzt hat, bietet es sich an, sich hier mit den öffentlichen Verkehren und in Zukunft darüber hinaus auch mit dem Carsharing zu integrieren. Dies bietet die Möglichkeit einer weitverbreiteten und einfach zugänglichen Bündelung der Informationen.

Neben Verbesserungsvorschlägen für Informationsangebote werden verschiedene Ansätze zur Aufklärung und für Kampagnen diskutiert. Drei Vorschläge kristallisieren sich hierbei heraus. Zum einen sollten die Bewohner*innen des Großraums Kiel darüber aufgeklärt werden, dass eine bewusste Entscheidung für den Wohnort viel Potential für nachhaltige Mobilität bietet. Hierbei kann neben dem Faktor Klimaschutz insbesondere auch mit den Faktoren Zeitgewinn und Geldeinsparung sowie mit Kultur- und Freizeitangeboten geworben werden. Zum anderen kann Familien mit Kindern als Zielgruppe aufgezeigt werden, welche Vorteile sich speziell für sie durch

die Nahmobilität in der Stadt ergeben. Hier werden insbesondere der Zeitgewinn durch wegfallende Hol- und Bringfahrten, aber auch die große Selbständigkeit und das Selbstvertrauen der Kinder durch eigenständige Mobilität als Argumente für eine Kampagne genannt. Als dritte Zielgruppe für Aufklärungsarbeit wird die Politik adressiert, der verdeutlicht werden muss, dass ca. 30 % der Kieler Haushalte kein eigenes Auto besitzen und diese ein deutliches Wählerpotential darstellen.

2.1.2. Bezahlbarkeit im öffentlichen Verkehr

Eine Grundlage für die Mobilität ohne eigenes Auto ist ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr. Hierzu werden auf dem Bürgerworkshop Mobilität zwei eigene Arbeitsgruppen durchgeführt. Dennoch ist das Thema auch in der Arbeitsgruppe „Flexibel mobil ohne eigenes Auto“ ein wichtiges Thema. Insbesondere die Bezahlbarkeit steht immer wieder im Fokus der Diskussion. Als Beispiel wird genannt, dass es für Familie auf gleicher Strecke günstiger ist, ein Carsharing-Auto zu nutzen, als Bus zu fahren. Auch das Schleswig-Holstein-weite Semesterticket wird als wünschenswert erachtet. Dieses ist bereits in Planung. Außerdem wird die Vergütung des Bustickets beim Einkauf analog zum Parkticket im Parkhaus vorgeschlagen. Verschiedene Zielgruppen sollten also durch ein verändertes Tarifsysteem besser angesprochen werden. Die Vorschläge gehen hierbei von einem günstigeren bis hin zu einem umlagefinanzierten und dann im Alltag kostenfreien ÖV.

2.1.3. Intermodalität

Der einfache und bequeme Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln – die sogenannte Intermodalität – ist beim Verzicht auf ein eigenes Auto unerlässlich. Der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln und die Informationen dazu müssen dabei so verständlich und niederschwellig sein, wie es auch für die einzelnen Verkehrsmittel an sich gilt (siehe oben). Nur so wird die alltägliche Mobilität ohne eigenes Auto für eine Bevölkerungsmehrheit umsetzbar.

Als wichtigste Grundlage für die Intermodalität wird in der Arbeitsgruppe eine einzige MobilCard für alle Verkehrsmittel von Bus und Bahn über Carsharing bis zum Bikesharing genannt. Vorteilhaft wäre ein Roaming für andere Städte, in die man mit dem ÖV gelangt und vor Ort die vorhandenen Angebote einfach nutzen kann, ohne sich neu anmelden und womöglich Wartezeiten in Kauf nehmen zu müssen. Mit hoher Priorität wird auch die kurzfristige Verfügbarkeit der Verkehrsmittel in der Nähe der Wohnung oder der Arbeitsstelle genannt. Hierzu kann ein dichter Takt und ein gutes Liniennetz im ÖV beitragen, aber auch nicht stationsgebundene Carsharing-

Angebote (das sogenannte FreeFloating). Das FreeFloating wird auch über die Stadtgrenze hinaus als wünschenswert erachtet, stellt aber die Carsharing-Unternehmen vor kaum lösbare Herausforderungen. Arbeitsgruppenteilnehmer*innen, die bereits ohne Auto leben, weisen auf nachbarschaftliches Carsharing als Notanker hin. Hierfür ist aus Erfahrung dieser Teilnehmer*innen notwendig, dass die teilenden Parteien ihre emotionale Bindung zu ihrem eigenen Auto herunterfahren und dieses als bloßes Beförderungsmittel sehen. In diesem Fall aber stellt das in der Nachbarschaft zwischen zwei bis vier Parteien geteilte Privatfahrzeug eine gute Ergänzung für die multimodalen Bewohner*innen dar.

2.1.4. Parkraum

Das Thema „Parkraum“ wird in beiden Durchgängen der Arbeitsgruppe thematisiert und hat bei den Teilnehmenden hohe Priorität. Dabei sind zwei Dimensionen des Themas zu differenzieren. Die Teilnehmenden ohne eigenes Auto, die viel mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, berichten von zugeparkten Geh- und Radwegen sowie von Schwierigkeiten beim Queren von Straßen aufgrund fehlender Sichtdreiecke oder engen Abständen zwischen parkenden Autos. Sie appellieren an die Stadtverwaltung, das geltende Ordnungsrecht stärker durchzusetzen und Gehwegparken in Kiel abzuschaffen. Um Anreize für den Verzicht auf das eigene Auto zu schaffen wird vorgeschlagen, kostenfreie Parkplätze für Pkw abzuschaffen und als Aufklärungskampagne sowohl für Bürger*innen als auch für die Politik die echten Kosten des ruhenden Verkehrs aufgrund von Bodenwerten in Kiel zu berechnen und auszuweisen.

Die zweite Dimension des Themas „Parkraum“ betrifft das Parken von Fahrrädern aller Art. Insbesondere für Bewohner*innen von Mietshäusern, aber auch bei längeren Abstellzeiten der Fahrräder im öffentlichen Raum ist es ärgerlich, wenn Fahrräder beschädigt oder gestohlen werden. Mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern nimmt dieses Problem aufgrund des höheren Werts dieser Fahrräder zu. In Mietshäusern ist oft kein Platz, Fahrräder oder gar Anhänger und Lastenräder sicher abzustellen. Teilweise sind Kellertreppen zu überwinden. Um Mieter*innen von Wohnungen den Besitz von Lastenfahrrädern und allgemein den Bürger*innen den Umstieg auf hochwertige Fahrräder als echte Alternative zum Auto zu ermöglichen, müssen laut der Teilnehmer*innen entsprechende Abstellanlagen evtl. auf heutigen Pkw-Parkflächen geschaffen werden. Als Akteure können hier Stadtverwaltung, Wohnungswirtschaft, Verbände und Kieler Bürger*innen adressiert werden.

2.1.5. Ländliche Mobilität

Die in der Arbeitsgruppe vertretenen Bürger*innen des Kieler Umlands weisen auf die Herausforderungen hin, im ländlichen Raum ohne Auto mobil zu sein. Diese entstehen durch die geringere Bevölkerungsdichte und den daraus resultierenden größeren Entfernungen im Alltag, sowie durch ein deutlich geringeres Angebot im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum Stadtgebiet. Auch die Kieler*innen berichten von Schwierigkeiten z.B. bei Ausflügen ins Umland oder anderen Freizeitaktivitäten ohne Auto. Die genannten Herausforderungen betreffen ebenso den Tourismus in Kiel wie auch im Umland.

Zu den Herausforderungen werden konkrete Maßnahmen genannt, wie beispielsweise die Einführung eines intelligenten Anrufbussystems per Smartphone oder einer Hotline zur Anbindung an die starken ÖV-Achsen. Außerdem wird diskutiert, wie das herkömmliche „Trampen“ für mehr und spontanere Mobilität auf dem Land sorgen kann und gleichzeitig die Sicherheit für die fahrende und die mitfahrende Partei gewährleistet werden kann. Die jüngeren Menschen in der Arbeitsgruppe berichten dabei von guten Erfahrungen bei der Nutzung von Smartphone-optimierten Angeboten wie blablacar.de. Diese Angebote zeichnen sich dadurch aus, dass auch eine sehr spontane Buchung möglich ist. Als Erweiterung wird vorgeschlagen, dass ein Fahrer vor oder während der Fahrt auf die Anfrage auch abseits seiner Route hingewiesen wird und so entscheiden kann, ob er einen Umweg in Kauf nimmt und dafür eine/n Mitfahrer*in mitnehmen kann.

Ein zweiter Maßnahmenblock, der in der Arbeitsgruppe angesprochen wird, betrifft den Bereich Radverkehr – auch in Verknüpfung mit dem ÖV. Zum einen wird vorgeschlagen, die Fahrradmitnahme in Überlandbussen, Zügen und Fähren deutlich zu vereinfachen z.B. durch niedrigere Preise oder Gratismitnahme, um auf diese Weise weitere Radian und entlegene Ziele erreichbar zu machen. Zum anderen sprechen sich die Teilnehmenden dafür aus, die Radrouten am Ostufer über Kiel hinaus zu verlängern. Nach Erfahrung der Teilnehmenden ist die Orientierung dort mit dem Fahrrad sehr schwer.

2.1.6. Investition/Finanzierung

In der Arbeitsgruppe werden viele Ideen zur Erleichterung des Umstieges auf den Umweltverbund und für den Abbau von Hemmnissen zum Verzicht auf ein eigenes Auto genannt. Es wird jedoch auch deutlich darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmen nicht ohne hohe finanzielle Mittel

initiieren und ausweiten können, wie die Unternehmen und Organisationen im weiteren Vorgehen unterstützt werden können und wie sie letztendlich von der Umsetzung von Maßnahmen profitieren können.

In der Arbeitsgruppe vertreten sind neben interessierten Bürger*innen/Arbeitnehmer*innen aus der KielRegion (Landeshauptstadt Kiel und Kieler Umland) auch Vertreter*innen von Unternehmen und Organisationen aus der Region und Verantwortliche für das betriebliche Mobilitätsmanagement.

2.2.1. Hemmnisse und Fehlanreize

Zunächst werden in der Arbeitsgruppe die Gründe dafür gesammelt, dass eine Mehrzahl der Arbeitnehmer*innen derzeit mit dem eigenen Auto zur Arbeit anreist. Die identifizierten Hemmnisse und Fehlanreize sind im Folgenden aufgeführt und kurz erläutert:

- **Flexibilität:** Der Alltag vieler Arbeitnehmer*innen (z.B. im Fall von Familien mit Kindern) erfordert es, dass sie den Zeitpunkt der An- und Abreise zur Arbeit flexibel und spontan festlegen können. Nicht immer können daher regelmäßig verkehrende Verkehrsmittel oder Mitfahrgelegenheiten praktikabel genutzt werden. Auch spontan notwendige Besorgungen vor oder nach der Arbeit erschweren eine regelmäßig planbare An- und Abreise.
- **Lange Anreisewege:** Im Fall von langen Anreisewegen können nicht alle Verkehrsmittel für die Wege von und zur Arbeit genutzt werden. Wenn vom Wohnort des/der Arbeitnehmer*in keine gute öffentliche Verkehrsanbindung gegeben ist oder diese zu viel Zeit in Anspruch nimmt und aufgrund der Entfernung nicht das Fahrrad genutzt werden kann, so wählen viele Arbeitnehmer*innen täglich den Pkw, um zur Arbeit zu gelangen.
- **Pendlerpauschale:** In der Ausgestaltung der Pendlerpauschale sehen die Teilnehmer*innen einen Fehlanreiz des Staates für Berufspendler*innen mit langen Anreisewegen, die regelmäßig den Pkw nutzen, um zur Arbeit zu gelangen.
- **Dienstwagen:** Viele Unternehmen bieten leitenden Mitarbeiter*innen das Privileg eines Dienstwagens. Dadurch, dass dieser Pkw dann kostengünstig genutzt werden kann und „ohnehin“ zur Verfügung steht, entsteht ebenfalls ein Fehlanreiz dafür, regelmäßig mit dem Pkw zur Arbeit zu kommen – auch wenn attraktive Alternativen für die Anreise zur Verfügung stehen.

- Fehlende Infrastruktur beim Arbeitgeber: Wenn der Arbeitgeber beispielsweise keine ausreichende Zahl sicherer und attraktiver (z.B. durch Überdachung) Fahrrad-Abstellanlagen zur Verfügung stellt, werden einige Arbeitnehmer*innen nicht bereit sein, ihr hochwertiges Fahrrad für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Ein weiteres Beispiel für fehlende Infrastruktur sind Umkleidemöglichkeiten oder eine unzureichende Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel.
- Zeitaufwand für Dienstreisen mit dem ÖPNV: Es wird von den Teilnehmer*innen als Hemmnis genannt, dass die Buchung, die Abrechnung und ggf. auch die Reise selbst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einen höheren Zeitaufwand in Anspruch nimmt als die Fahrt mit dem Dienstwagen oder Privat-Pkw.

2.2.2. Mögliche Maßnahmen der Arbeitgeber

Es werden durch die Teilnehmer*innen in der Diskussion zahlreiche Handlungsoptionen der Arbeitgeber in der KielRegion identifiziert, die sich in die folgenden Bereiche untergliedern lassen: Förderung des Radverkehrs, Förderung von Mitfahrgelegenheiten, Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel, Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Förderung der Elektromobilität.

Förderung des Radverkehrs

Die möglichen Maßnahmen der Arbeitgeber in der KielRegion zur Förderung des Radverkehrs sind im Folgenden stichpunktartig aufgeführt:

- Bereitstellung von Umkleidemöglichkeiten, belüfteten und abschließbaren Spints zur Aufbewahrung von Fahrradkleidung und Duschkmöglichkeiten
- Sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Für Arbeitgeber im Innenstadtbereich ohne eigene geeignete Außenflächen: Schaffung von Fahrrad-Abstellanlagen in Parkhäusern
- Angebot von Fahrrad/E-Bike-Leasing für die Mitarbeiter*innen durch Gehaltsumwandlung (Die Leasingrate für ein Fahrrad im Wert von bis zu 3.000 € wird im Rahmen dieses Modells durch Gehaltsumwandlung finanziert und durch den Arbeitgeber bezahlt, wodurch Arbeitnehmer*innen [Reduzierung des zu versteuernden Einkommens] und Arbeitgeber [Reduzierung der Sozialabgaben] finanziell profitieren können)
- Finanzierung/Sponsoring von Fahrrad- und Regenbekleidung für die Mitarbeiter*innen durch den Arbeitgeber

- Bereitstellung attraktiver Dienstfahräder

Förderung von Mitfahrgelegenheiten

- Bereitstellung und Bewerbung eines betriebsinternen Pendlerportals mit hoher Flexibilität der Nutzung u.a. durch Bereitstellung über das Smartphone (z.B. flinc.org oder twogo.com/de)
- Privilegierte Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften, die nachweislich mit 2-5 Insassen zur Arbeit kommen, in attraktiver Parklage

Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel

- Finanzierung oder Förderung eines Abo-Tickets für Mitarbeiter*innen im öffentlichen Nahverkehr durch den Arbeitgeber
- Finanzierung der BahnCard durch den Arbeitgeber (Dies ist jedoch nur möglich, wenn der Arbeitgeber nachweislich durch die Nutzung der BahnCard durch den/die Mitarbeiter*in mehr einspart als die BahnCard in der Anschaffung kostet. Ein gewisser Mindestumsatz im Rahmen von Dienstreisen mit der Bahn ist also erforderlich.)
- Orientierung der Standortwahl der Unternehmen an der Verfügbarkeit und Angebotsattraktivität des ÖPNV (Taktung und Abdeckung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten) Für größere Arbeitgeber oder im Fall von Gewerbegebieten: Angebot von arbeitgeberfinanzierten Bus-Schnellshuttles zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten im Kieler Umland (z.B. nach Rendsburg, Eckernförde oder nach Neumünster)
- Vollständige oder teilweise Anerkennung der Arbeit der Mitarbeiter*innen in öffentlichen Verkehrsmitteln im Rahmen von Dienstreisen – oder sogar im Rahmen des täglichen Arbeitswegs – als Arbeitszeit

Reduzierung des Verkehrsaufkommens

- Ausweitung des Angebots und der technischen Möglichkeiten an die Mitarbeiter*innen, regelmäßig über Telearbeit von zu Hause aus zu Arbeiten
- Förderung von Videokonferenzen als Ersatz für Dienstreisen

Förderung der Elektromobilität

Da ein Teil der Wege zur Arbeit und der Mobilität auf Dienstreisen auch trotz anderweitiger Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehrsmittel und Mitfahrgelegenheiten auch zukünftig noch mit Pkw erfolgen wird, ist es für Arbeitgeber wichtig, die Nutzung der Elektromobilität gezielt zu fördern. Dies kann u.a. durch die Schaffung von Lademöglichkeiten für die Elektro-Pkw von Mitarbeiter*innen am Standort erfolgen.

2.2.3. Erforderliche Rahmenbedingungen

Es werden durch die Teilnehmer*innen Aspekte angesprochen, die nicht die Unternehmen und Organisationen selbst betreffen, sondern die Akteure, die für die Rahmensetzung und die Infrastruktur verantwortlich sind:

- Angebot einer Nah-SH Jahreskarte für die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Ausbau weiterer Radschnellwege aus der Region in das Kieler Stadtgebiet hinein

2.2.4. Verankerung im Unternehmen / in der Organisation

In der Arbeitsgruppe wird zudem darüber diskutiert, wie Mitarbeiter*innen in Unternehmen oder Organisationen vorgehen können, um eine Befassung ihres Arbeitgebers mit der Förderung nachhaltiger Mobilität voranzubringen. Dabei wird – auch aus den geschilderten Erfahrungen einiger Teilnehmer*innen – deutlich, dass sich die Vorteile für das Unternehmen nicht nur auf die Reduzierung des Treibhausgas-Ausstoßes beziehen. Die Arbeitgeber können vielmehr in verschiedenen anderen Zielbereichen bei ihren Mitarbeiter*innen punkten, wenn sie attraktive Angebote im Sinne des Betrieblichen Mobilitätsmanagements schaffen:

- Vereinbarkeit von Familie und Beruf
- Reduzierung der Kosten, die den Arbeitnehmer*innen regelmäßig für die Wege zur Arbeit anfallen
- Gesundheitsförderung (z.B. durch regelmäßige Bewegung an der frischen Luft und Reduzierung der Stressbelastung auf den Wegen zur Arbeit z.B. durch Staus)

Aus diesen Gründe sollten Personalabteilung und Gesundheitsmanagement im Unternehmen eng in die Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen einbezogen werden. Auch die Finanzierung von Maßnahmen z.B. aus Mitteln zur Steigerung der Familienfreundlichkeit oder der

Gesundheitsförderung kann in Betracht gezogen werden.

Des Weiteren wird von den Teilnehmer*innen angeregt, dass sich große Arbeitgeber in der KielRegion für einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch und eine gegenseitige Unterstützung bei der Einführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Durchführung von Maßnahmen treffen können.

Eine gute Option, um die Aspekte und Vorteile des Betrieblichen Mobilitätsmanagements im Unternehmen im Management und unter den Mitarbeiter*innen bekannt zu machen und einen Auftakt für die weitere Befassung mit dem Thema zu setzen, besteht im Angebot des Automobilclubs Europa (ACE) für Aktionstage, die bei Unternehmen oder Organisationen durchgeführt werden können (siehe <https://www.ace.de/gute-wege/das-projekt-gute-wege/unsere-aktivitaeten/aktionstag.html>).



Abbildung 2: Aufzeichnungen aus der AG „Klimafreundlich zur Arbeit und auf Dienstreise“. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

2.3. Rad- und Fußverkehr

Das Ziel der Arbeitsgruppe Rad- und Fußverkehr ist es, Hindernisse, Komfortverbesserungen sowie Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu identifizieren.

2.3.1. Allgemeine Hindernisse

Zu Beginn der Arbeitsgruppe werden von den Teilnehmer*innen die Hindernisse identifiziert, die ihnen auf den täglichen Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufgefallen sind. Fuß- und Radwege werden häufig durch Hundebesitzer*innen mit langen Hundeleinen oder durch freilaufende Hunde versperrt. Außerdem gibt es einige Radwege, die noch abrupt enden oder in einer verwirrenden Verkehrsführung errichtet und markiert sind. Absperrungen von Fußgängerwegen sind häufig so angelegt, dass ein Lastenrad keinen ausreichenden Platz hat und die Weiterfahrt beeinträchtigt wird.

2.3.2. Radverkehr

Radwege-Infrastruktur

Die Teilnehmenden machen daraufhin Vorschläge, wie der Komfort des Fahrradfahrens verbessert werden kann. Angeregt wird eine klare und sichere Abgrenzung der Auto-, Rad- und Fußwegen sowie die Reduzierung von Bordsteinkanten auf Radwegen. Zusätzlich sollte die Ampelschaltung im Straßenverkehr so gesteuert sein, dass der Radverkehr eine „Grüne Welle“ erhält. Dadurch entfällt für den Radverkehr unnötiges Absteigen sowie erneutes Anfahren. Festhaltgriffe für Fahrradfahrer an Ampelmasten könnten eine Überquerung von Kreuzungen angenehmer machen. Ein weiterer Ausbau kreuzungsfreier Radschnellverbindungen auf dem Stadtgebiet oder in das Stadtgebiet hinein könnte eine deutliche Komfortverbesserung erwirken.

Die Sanierung der Radwege insbesondere im ländlichen Raum sollte ebenfalls angestrebt werden.

Zur gleichzeitigen Stärkung des Radverkehrs wird angeregt, die Radverbindung zwischen dem Kieler Ostufer und dem Kieler Westufer zu verbessern und die zusätzlich geplanten Velourouten in der Landeshauptstadt Kiel möglichst schnell umzusetzen.

Weiterhin sollte eine bessere optische Ausweisung und Beschilderung von Fahrradstraßen umgesetzt werden. Das Vorfahrtsrecht für Radfahrer*innen in einer Fahrradstraße sollte nicht

durch das Kreuzen einer Autostraße aufgehoben werden. Die innerstädtischen Fahrradwege sind nach Ansicht der Teilnehmer*innen in einem schlechten Zustand und sollten ausgebessert werden.

Die Fachhochschule Kiel sowie auch die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel sollten stärker in ein gesamtstädtisches Fahrradkonzept miteingebunden werden.

Fahrrad-Abstellanlagen

Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass mehr sichere Fahrradabstellanlagen nötig sind. Es wird auch darauf hingewiesen, dass sichere Stellplätze für Lastenräder nicht vernachlässigt werden sollten.

Attraktivitätssteigerung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr

Die Teilnehmenden diskutieren in der Folge weitere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs. Hierbei wird deutlich, dass der Fuß- und Radverkehr im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr attraktiver gestellt werden sollte. Darüber hinaus wird der Wunsch nach einer autofreien Innenstadt zum Ausdruck gebracht. In diesem Themenbereich werden folgende Handlungsoptionen diskutiert:

- Die Durchführung tagesweiser Straßensperrungen für den MIV
- Beschränkungen im Zugangsverkehr zur Kieler Innenstadt
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten für Pkw innerorts auf 40 km/h
- Förderung von Vorzeigeprojekten und -maßnahmen zur Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto (z.B. im Rahmen von Neubauvorhaben)

Umsteigen und Ausleihen

Fahrradstationen wie der „Umsteiger Kiel“ sollten im gesamten Stadtgebiet gebaut werden und wünschenswert wären weitere städtische Lastenradverleihsysteme, die an vielen Standorten in Kiel eingerichtet werden. Bei der Förderung des Lastenradverkehrs sollte beim Ausbau sowie bei der Sanierung der innerstädtischen Radwege der größere Platzbedarf eines Lastenrades bedacht werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern, Rollern oder Falträdern im ÖPNV muss erleichtert werden, indem keine zusätzlichen Fahrtkosten verlangt werden.

Weitere Aspekte der Förderung

Es wird vorgeschlagen, dass eine Eintrittspreisreduzierung bei Veranstaltungen für Personen die den Rad- oder Fußverkehr benutzt haben, eingeführt werden sollte.

Die verstärkte polizeiliche Verfolgung von Fahrraddiebstählen und mehr ordnungsrechtliche Kontrollen gegenüber Falschparkern auf Radwegen wird gewünscht. Abschließend wird noch angeregt überflüssigen Verkehrsraum zur freien Gestaltung und Umnutzung zur Verfügung zu stellen.

2.3.3. Fußverkehr

Die Teilnehmenden regen an, die Absenkung von Bürgersteigen bei Übergängen von Autostraßen oder Radwegen umzusetzen. Des Weiteren würden längere Grünphasen der Fußgängerampeln ein entspanntes Überqueren der Straße möglich machen sowie fußgängerfreundliche Ampeltasten, die sofort nach dem Drücken reagieren. Außerdem sollte die Gestaltung der Fußwege verbessert werden, indem beispielsweise ein weicherer Untergrund verlegt wird.

2.3.4. Korridore mit besonderem Handlungsbedarf

Die nachfolgenden Korridore wurden von den Teilnehmenden gesammelt und beinhalten Vorschläge zur Verbesserung der Rad- oder Fußwege in den betrachteten Bereichen:

- Kreuzung Gablenzbrücke / KVG Hof entschärfen
- Gerhardtstraße und Adolfstraße als Radvorfahrtsstraße deutlicher markieren
- Holtenauerstraße als Fahrrad-Premiumroute ausweisen
- Radweg Mönkeberg in Richtung Schwentimental verbessern
- Schwentimentalbrücke für Rad- und Fußverkehr ausbauen
- Hörnbrücke entlasten indem die Gablenzbrücke für den Fahrradverkehr ausgebaut wird
- Sanierung des Fahrradweges Hasseldieksdammer Weg in Richtung Westring
- Autofreies Gebiet um die Muthesius Kunsthochschule



Abbildung 3: Aufzeichnung aus der AG „Rad- und Fußverkehr“. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

2.4. Mobilität unter Strom: Nutzung der Elektromobilität

Elektromobilität stellt unter den lokal CO₂-neutralen-Antriebstechnologien aufgrund einer hohen Energieeffizienz und zunehmenden Marktreife im Verkehrssektor die wichtigste Technologie dar. Vor diesem Hintergrund werden im Workshop „Mobilität unter Strom“ die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen zur Ausweitung von elektrischen Verkehrsmitteln in der Landeshauptstadt Kiel und gesamten KielRegion diskutiert. Schwerpunkte der Diskussion umfassen die Voraussetzung für den Umstieg auf ein E-Auto und Rahmenbedingungen für die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs.

2.4.1. Elektromobilität und andere Antriebstechnologien

Um die im Masterplan 100% Klimaschutz Kiel und im Masterplan Mobilität für die KielRegion definierten Klimaschutzziele erreichen zu können, ist die Ausweitung von CO₂-neutralen Antriebstechnologien und Entwicklung innovativer Modelle erforderlich. In der Diskussion wird zu Beginn von den Teilnehmenden die Rolle der Elektromobilität kontrovers diskutiert. Deutlich wird für die klimafreundliche Mobilität herausgestellt, dass ausschließlich die Nutzung regenerativer Energien bei der Elektromobilität einen Klimaschutzeffekt hat. Vor dem Hintergrund fehlender Speichermöglichkeiten für regenerativ erzeugten Strom wird von den Teilnehmenden auch auf

andere Technologien hingewiesen, die neben der Batterieelektromobilität genutzt werden könnten. Von Teilnehmenden wird angeregt, perspektivisch die Speicherung durch Power-to-Gas und Wasserstoff-Technologien zu prüfen, um Überschüsse aus regenerativen Energien nutzen zu können.

2.4.2. Öffentliche Ladeinfrastruktur und Zugänglichkeit

Als Voraussetzungen für die Nutzung von E-Pkws werden von den Teilnehmenden der Ausbau der Ladeinfrastruktur und Zugänglichkeit als wichtige Punkte herausgestellt. Aktuell fehlen Angebote, die das Laden beispielsweise in Wohnquartieren ohne private Stellplätze ermöglichen. Als Idee wird eingebracht, dass Laternen im öffentlichen Raum mit Steckdosen ausgestattet werden könnten, um das Laden auch ohne privaten Stellplatz am Wohnort zu ermöglichen. Eine andere Möglichkeit könnte die Entwicklung von Ladesäulen darstellen, die inselartig den Anschluss einer Vielzahl von E-Autos ermögliche und durch intelligente Schaltung die E-Pkws nacheinander bedarfsgerecht lädt. Damit könnten die Ladevorgänge auch über Nacht erfolgen, so dass die Ladesäule auch ohne Umparken von anderen Anwohner*innen genutzt werden könnte. Aus der Runde wird beispielsweise der Blücherplatz als möglicher Standort benannt, bei dem eine solche Lösung die Nutzung von E-Pkws auch für Anwohner*innen ohne eigenen Stellplatz ermöglichen könnte. Kritisch wird allerdings auch gesehen, dass die Flächen in vielen Wohnquartieren für eine solche Lösung nicht zur Verfügung stehen. Neben der Ausweitung der Ladeinfrastruktur in Wohnquartieren werden auch Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz als wichtiger Punkt genannt, die im Rahmen vom betrieblichen Mobilitätsmanagement Anreize zur Nutzung von E-Pkws setzen würden. Als mögliche Standorte für den Ladeinfrastrukturausbau im öffentlichen und halböffentlichen Raum werden zentrale Einkaufszentren und -standorte genannt, bei denen während des Ladevorgangs die Zeit für das Einkaufen genutzt werden könnte.

Neben der einheitlichen Ladetechnik werden in der Diskussion als notwendiges Kriterium für die Zugänglichkeit auch einheitliche Abrechnungssysteme angesprochen. Um die Nutzungsbarrieren abzubauen, sollte ein System etabliert werden, das nicht nur regional sondern auch europaweit die Nutzung der Ladeinfrastruktur ermöglicht. Die Abrechnung muss einfach und unkompliziert gestaltet werden. Als Idee wird eingebracht, dass die Abrechnung in eine „Mobillkarte“ integriert werden könne, die auch die Nutzung anderer Mobilitätsangebote umfasst. Als eine weitere Möglichkeit wird die Abrechnung über die EC-Karte angeregt, die eine Nutzung auch ohne Registrierung ermöglichen würde. Parallel sollte mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur auch die

Informationsbereitstellung der Standorte von öffentlich zugänglichen Ladepunkten ausgeweitet werden (z.B. in allen Navigationsgeräten, auf Webseiten mit Mobilitätsangeboten etc.), um die Nutzung der Elektromobilität zu vereinfachen.

2.4.3. Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum

Durch das Elektromobilitätsgesetz haben die Kommunen eine erhöhte Entscheidungskompetenz erhalten, um Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum einzuführen. Die Einführung von Privilegien wird von den Teilnehmenden kontrovers diskutiert. Einheitlich wird die Freigabe der Busspuren für E-Pkws negativ bewertet, da der ÖPNV ausgebremst würde. Als Idee wird eingebracht, dass Privilegien für E-Pkws auch mit anderen Aspekten (bspw. dem Mitnehmen von Personen) verknüpft werden könnten. Parkplätze in zentralen Lagen könnten für E-Pkws vorgehalten werden, die mit mehreren Personen besetzt sind. Dadurch würden auch andere Ziele, wie die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads, gefördert werden. Privilegien in Bezug auf die Parkgebühren werden ausschließlich in Kombination mit hohen Grenzwerten als Möglichkeit gesehen. In der Landeshauptstadt Kiel werden die aktuell gültigen Grenzwerte als zu niedrig eingeschätzt, um ausschließlich klimafreundliche Fahrzeuge zu fördern. Eine Einführung von vergünstigtem oder kostenfreiem Parken könnte auch übergangsweise zur temporären Anschubförderung eingerichtet werden, das betrifft auch Bereiche in denen bisher keine Parkraumbewirtschaftung besteht. Die Einrichtung von Durchfahrts- oder Zufahrtsbeschränkungen, die ausschließlich für E-Pkws freigegeben sind, wird in der Runde eher kritisch gesehen. Dagegen spricht, dass Diskriminierungen entstehen könnten (bspw. für mobilitätseingeschränkte Personen oder für Menschen, die sich aktuell keinen Umstieg auf ein E-Fahrzeug leisten können). Andererseits könnten Neubaugebiete als Pilotprojekte in Teilbereichen so geplant werden, dass die Zufahrt bestimmter Straßen oder Bereiche ausschließlich mit E-Pkws erfolgen darf. Von einzelnen Workshopteilnehmenden wird das Wohnen in einer Straße ohne Abgase als wichtiges Wohnstandortkriterium bewertet.

2.4.4. Vorbildfunktionen und Erprobungsmöglichkeiten

Zur Förderung der Elektromobilität werden öffentliche Verwaltungen und Betriebe als Akteure benannt, die eine verstärkte Vorbildfunktion einnehmen sollten. Zudem wird die Ausweitung von E-Sharing-Angeboten als wichtiger Punkt genannt, der auf der einen Seite die Erprobung der Elektromobilität ermögliche und auf der anderen Seite auch gleichzeitig zu Flächeneinsparungen

führe, wenn dafür auf einen eigenen Pkw verzichtet wird. Neben der Ausweitung der E-Carsharing-Angebote wird als wichtiger Aspekt auch eingebracht, dass das Leihen von E-Pkws im Vergleich zu Pkws mit Verbrennungsmotoren nicht teurer sein darf, um die Entscheidung bei den Nutzer*innen nicht negativ zu beeinflussen.

2.4.5. Flächenkonkurrenz in städtischen Räumen

Allgemein wird die intensive Flächeninanspruchnahme durch den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Kfz-Verkehr kritisiert. Der begrenzte innerstädtische Raum wird als zu wertvoll erachtet und sollte in der „Stadt der Zukunft“ stärker für andere Verkehrsmittel und als Lebensraum genutzt werden. Insbesondere in der Landeshauptstadt Kiel und den städtischen Teilräumen der KielRegion stellen Nutzungs- und Flächenkonflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Herausforderung dar, die auch nicht durch die ausschließliche Umstellung auf E-Pkws verringert werden kann. Um den motorisierten Individualverkehr aus den städtischen Räumen fernhalten zu können, werden die Vorhaltung von Lademöglichkeiten an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten als Voraussetzung gesehen, um auch eine Umstellung auf E-Pkws bei der Zubringerfunktion aus dem ländlichen Raum erreichen zu können. Perspektivisch wird dafür die Idee eingebracht, dass beispielsweise Parkhäuser mit Ladesäulen entlang der ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kieler Umland eingerichtet werden könnten.

2.4.6. E-Fahrzeuge im Wirtschaftsverkehr

Neben der Individuellen Mobilität werden Ideen zur Förderung der Elektromobilität auch in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr genannt. Im Lieferverkehr könnten beispielsweise Anreize zur Umstellung der Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Antriebe gesetzt werden. Neben der Umstellung der Antriebstechnologien sollte auch der Einsatz von E-Lastenrädern im Lieferverkehr gefördert werden, um die Flächeninanspruchnahme im Kfz-Verkehr zu reduzieren. In Kiel und der Region sollten dafür in einem ersten Schritt die bereits im Bereich klimafreundlicher Mobilität aktiven Unternehmen (bspw. die Post oder der Port of Kiel) angesprochen werden.

2.4.7. Pedelecs und E-Bikes

Für die Förderung der elektromobilen Unterstützung im Radverkehr wird in der Diskussion weniger Handlungsbedarf gesehen, da diese bereits weit verbreitet ist. Allerdings sollten die neuen Anforderungen, die sich durch die Pedelec- und E-Bike-Nutzung ergeben, bei Planungen berücksichtigt werden. Für den Ausbau der Fahrradwege wird angeregt, die Möglichkeiten

höherer Geschwindigkeiten zu berücksichtigen. Zudem sollten sichere Abstellmöglichkeiten (z.B. Fahrradbügel, Fahrradboxen) vor dem Hintergrund der höheren Anschaffungskosten von Pedelecs und E-Bikes ausgebaut werden. Im Bereich des touristischen Angebots wird ein Pedelec-Verleihsystem angeregt, dass in Kiel und in der Region ausgeweitet/etabliert werden könnte.

2.4.8. E-Mobilität im ÖPNV

Neben der Ausweitung der Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr und Radverkehr wird aus der Teilnehmerrunde auch der Bereich des ÖPNV angesprochen. Dazu wird vorgeschlagen, dass für die städtischen Busverkehre ein O-Bussystem eingerichtet werden könnte. Mögliche Systeme für den städtischen und regionalen ÖPNV wurden tiefergehend in Workshops „Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland“ diskutiert.



Abbildung 4: Aufzeichnungen aus der AG „Mobilität unter Strom“. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

2.5. Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland

In den beiden Workshops zum Thema ÖPNV erfolgt zunächst eine kurze Vorstellung des parallel laufenden Projekts zur Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Mobilitätskonzept

nachhaltiger öffentlicher Nah- und Regionalverkehr). Es wird deutlich, dass aufgrund der heutigen Belastung und der angestrebten Fahrgastgewinne in der Stadt Kiel ein zusätzliches System mit höherer Massenleistungsfähigkeit unumgänglich ist. Hierbei wird insbesondere die Anbindung der Hochschulen (CAU, FH) mit einer Stadtbahn gefordert.

Die Teilnehmenden begrüßen die Offenheit der Analyse der Rahmenbedingung und der Alternativenprüfung, um das für die Stadt Kiel und die einzelnen Korridore am besten geeignete System zu identifizieren. Die Teilnehmenden halten eine höhere Nutzung und die Erschließung zusätzlicher Zielgruppen für den ÖPNV für grundsätzlich möglich, benennen jedoch auch zahlreiche größere und kleinere Hemmnisse, die zur heute im Vergleich schwachen Nutzung führen. Es wird u.a. auf den hohen Fahrradanteil verwiesen und die Sorge geäußert, dass starke Zuwächse im ÖPNV auch zulasten der Radnutzung führen könnten.

2.5.1. Kapazitäten und Komfort im ÖPNV

Trotz der im Vergleich zu anderen Städten geringeren Nutzung werden bereits heute Kapazitätsengpässe und hieraus resultierender geringer Fahrkomfort durch die Bürger und Bürgerinnen wahrgenommen, sodass potentielle Neukunden abgeschreckt werden. Zudem bestehen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten auch Probleme mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, die im Zusammenspiel mit der punktuellen Überlastung dazu führen, dass der ÖPNV als keine ernsthafte Alternative auf bestimmten Relationen gesehen wird. Dieser Komfortmalus sollte bei Fahrgastabschätzungen ebenfalls berücksichtigt werden. Hier werden eigene Trassen sowie eine konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV an den Kreuzungen eingefordert.

Als entscheidendes Hemmnis für eine intensivere Nutzung wird auch der Tarif benannt. Das bestehende System wird als schwer durchschaubar und auf bestimmten Strecken als zu teuer bzw. ungerecht wahrgenommen. Mangels Gestaltungsspielraum der Stadt bzw. Region, soll dieses Thema zwar nicht vorrangig behandelt werden, jedoch sollte Einfluss auf das Land ausgeübt werden, um das Tarifsystem weiterzuentwickeln, z.B. mit einer kartenbasierten Bestpreis-Abrechnung auf Luftlinienbasis., Schnuppertickets für Gelegenheitskunden o.Ä. Auch weitreichende Finanzierungsoptionen wie ein Bürgerticket, das über Steuermittel oder eine Nutznießerabgabe finanziert wird, ist im Workshop ein Thema.

Die Erweiterung der ÖPNV-Produktpalette durch hochwertige Produkte mit bestimmten Qualitätsattributen wird begrüßt, die Teilnehmenden sprechen sich hierbei insbesondere für ein

ganztägiges gleich bleibendes Angebot mit direkten Laufwegen und dichtem Takt aus. Insbesondere in der fehlenden Netztransparenz, der deutlich reduzierten bzw. nicht stattfindenden Bedienung in den Nebenzeiten und der teilweise fehlende Konkurrenzfähigkeit bei den Reisezeiten werden entscheidende Hemmnisse gesehen. Als Mindesttakt für eine hohe Akzeptanz wird hauptsächlich ein 10-Minuten-Takt benannt, da dieser leicht merkbar ist bzw. bei der aufgrund der Fahrtendichte gar keine Fahrplankenntnis mehr nötig ist. Im Außenbereich, wo diese Takte nicht sinnvoll sind, sollten ebenfalls die Merkbarkeit und Gleichmäßigkeit des Takts berücksichtigt werden, als Mindestqualität wird im städtischen Raum eine Bedienung im 30-Minuten-Takt gesehen, alle längeren Taktfolgen werden als großes Nutzungshemmnis betrachtet. Auch häufige Tangentialverbindungen zur direkten Verbindung der Stadtteile und Entlastung des Stadtzentrums werden gefordert.

Im Schienenverkehr wird die Elektrifizierung der Bahnstrecken in der KielRegion gefordert. Hier werden im Workshop auch die Optionen diskutiert, mit Hybridfahrzeugen auf (streckenweise noch) nicht elektrifizierten Strecken elektrisch und klimaneutral zu fahren. Die NAH.SH hat hierzu die Fahrzeughersteller aufgefordert, entsprechende Fahrzeugkonzepte für die nächste Beschaffung von Triebzügen anzubieten.

2.5.2. ÖPNV-Verknüpfung und zusätzliche Angebote

Durch zusätzliche Halte im Bereich der heutigen SPNV-Strecken wird von den Teilnehmenden zwar eine bessere und erwünschte Erreichbarkeit aus und in die Region erwartet, jedoch wird hierin keine Entlastung für die innerstädtisch hoch belasteten Korridore bzw. für Reisezeitgewinne im innerstädtischen Bereich gesehen. Anzustreben sei vor allem eine bessere Verknüpfung und eine bessere Kommunikation der bestehenden Angebote, potentielle neue Haltepunkte werden z.B. in Kroog, an der Hamburger Chaussee oder in Mettenhof gesehen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die teils mangelhafte und störanfällige Infrastruktur der SPNV-Strecken verwiesen, wo auf Landes- und Bundesebene auf eine Beseitigung der Engpässe zwischen Hauptbahnhof und Hassee gedrängt werden sollte. Generell erwünschen die Teilnehmenden eine angepasste Planung zwischen SPNV und Busverkehr, z.B. im Rahmen der Reaktivierung nach Schönberg, aber auch im Bestandsnetz. Hierbei sollten „Potentiale“ möglicher Anschlussverbindungen bei der Umsetzung vorab bestimmt und abgewogen werden.

Bei der Konzeptionierung des ÖPNV-Angebots sollen auch die tangentialen Beziehungen zwischen den Stadtteilen und ein bessere Verknüpfung zum SPNV vorgesehen werden. Auch die Fördeschiffahrt sollte intensiver in das ÖPNV-Netz eingebunden werden und durch optimierte

Anschlüsse und Fahrplanerweiterungen im Sinne echter Tangentialverbindungen aufgewertet werden. In diesem Zusammenhang werden auch die heute eher schlechte Verknüpfung mit dem ÖPNV und die kostenpflichtige Fahrradmitnahme als Hemmnisse benannt. Einig sind sich die Teilnehmenden bei der Forderung nach sicheren und attraktiven Abstellanlagen an definierten Verknüpfungspunkten. Da durch die vorgeschlagene Produktdifferenzierung im Gegensatz zu heute eindeutigeren Verknüpfungspunkten mit zahlreichen Umsteigern entstehen, sollten diese besondere Würdigung erfahren. Gewünscht werden u.a. integrierte Lagen (um das Umsteigen mit Einkauf/Erledigung verbinden zu können und für die soziale Kontrolle), sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Zusatzangebote wie Carsharing und Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Anschlusssicherung. Einige Teilnehmer sprechen sich dafür aus, dass durch die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen auch eine Abbringerfunktion des Fahrrads genutzt werden sollte. In der Diskussion ergibt sich jedoch, dass die hierfür notwendigen Zusatzkapazitäten möglicherweise teurer sind, als der Aufbau eines stadtweiten Leihrad-Systems (Vorbild Hamburg), welches auch weiteren Zwecken dienen könnte. An diesem Beispiel wird deutlich, dass die ÖPNV-Planung stets im engen Dialog mit den weiteren Fachplanungen stehen muss, um wie in diesem Fall die bestmögliche und effizienteste Verwendung der knappen finanziellen Mittel zu ergründen.

Hierzu zählt auch eine bessere Abstimmung mit der Stadtplanung, hier wird bspw. angeregt bei neuen Ansiedlungen auch auf die entstehenden Kilometerleistungen zu achten und sich eine Stadt der kurzen Wege als Ziel zu setzen. Kritisch gesehen werden hierbei die im ÖV nicht attraktiv erschließbaren geplanten Quartiere am Stadtrand, wo bereits für viele Versorgungswege ein Auto als notwendig angesehen wird. Auch bei der Integration eines neuen Systems (z.B. Bus-Rapid-Transit oder Tram) sollten die städtebaulichen Wirkungen intensiv abgewogen werden und die Steigerung der Verkehrssicherheit beachtet werden. Einige Teilnehmende halten eine Verdrängung von PKW-Verkehr für ein probates Mittel den Mobilitätsverbund zu stärken. Diskutiert wird hierbei besonders über stark verdichtete Bereiche mit einer großen Zahl von Zielkonflikten (z.B. im Bereich Holtenauer Straße). Es besteht weitgehende Einigkeit, dass die heutigen Zustände historisch gewachsen sind und keine optimalen Bedingungen für alle Verkehrsträger zu bieten. Einigkeit besteht darin, dass in diesen Bereichen eine Konzeption vonnöten ist, die alle Beteiligten adäquat berücksichtigt und somit in allen Teilbereichen für eine Verbesserung sorgen kann. Lediglich bei den Stellplätzen für private PKW sollten auch Reduktionen gegenüber dem Status Quo erlaubt sein, wenn dies signifikante Aufwertungen der

anderen Verkehrsträger und der Aufenthaltsqualität ermöglicht und gleichzeitig eine ausreichend gute Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln sichergestellt ist. Der vom Gutachter als „Vorbild“ vorgestellte Querschnitt der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel wird von den meisten Teilnehmenden als gelungene Interessensabwägung betrachtet.

Generell wird angeregt das Angebot verständlich und transparent aufzuziehen und danach zunächst bei bisherigen Nichtnutzern in einfachen Worten gezielt bekannt zu machen. Hierzu sollten auch verlässliche und spezifische Angaben zu Takten, Betriebs- und Reisezeiten im Vergleich zum PKW gemacht werden. Insbesondere auf Neubürger*innen bzw. bestimmte Zielgruppen sollte hier maßgeschneidert zugegangen werden.



Abbildung 5: Aufzeichnungen aus der AG 5a „Leistungsfähiger ÖPNV“. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.



Abbildung 6: Aufzeichnungen aus der AG 5b „Leistungsfähiger ÖPNV. Eine Abschrift befindet sich im Anhang.

2.6. Weitere durch die Teilnehmer*innen genannte Aspekte

Nach Abschluss der Veranstaltung haben die Teilnehmer*innen noch die Möglichkeit, weitere Aspekte, die in den Arbeitsgruppen nicht angesprochen werden konnten zu nennen. Die genannten sind nachfolgend aufgelistet:

- Einbindung der Jugend, um Autofahren nicht als „cool“ zu empfehlen
- Technisch noch bessere Lösungen zum Ein- und Aussteigen in Bus und Bahn für Rollis/Rollatoren
- Am Bahnübergang Saarbrückenstraße/Haseerstraße bitte ein Schild aufstellen „Motor abstellen“
- Ich bitte darum, dass es eine online-/Bürgerbefragung zu diesem Thema gibt. 200 Personen bei einem Workshop sind zu wenig
- TENG: Triboelectric-Nanogeneratoren z.B.: für Signaltechnik nutzen
- Neue Finanzierungskonzepte in dem ÖPNV
- Täglich mindestens einmal am Tag den Schmutz und Dreck unterhalb der eingeklappten Behinderten-Klappen in den Bussen entfernen

- Besseren Schutz für Behinderte und Fahrer von Zügen und Triebwagen gegen Bahnübergangscrashes!
- Verspätungsmeldetechnik auf Smartphones
- Kostenlosen „Pardon“-Drink für Behinderte bei starken Verspätungen (z.B.: Becher heißen Pfefferminztee)
- Nicht nur Sonntagsreden halten, sondern tun!
- Ziele des Verkehrs – warum findet Mobilität statt?
- Behindertengerechtes Gebäude als Veranstaltungsort! Hier konnte kein Rolli/Rollator rein
- E-Roller: E-Roller-Sharing-System (wie z.B.: in Berlin und Stuttgart). Als Tourismusprojekt Gemeinden im Umland miteinbeziehen
- Mehr Fahrgastrechte und nicht nur Pünktlichkeitsgarantie sondern auch Anschlussgarantie, Sauberkeitsgarantie und Niederflurgarantie

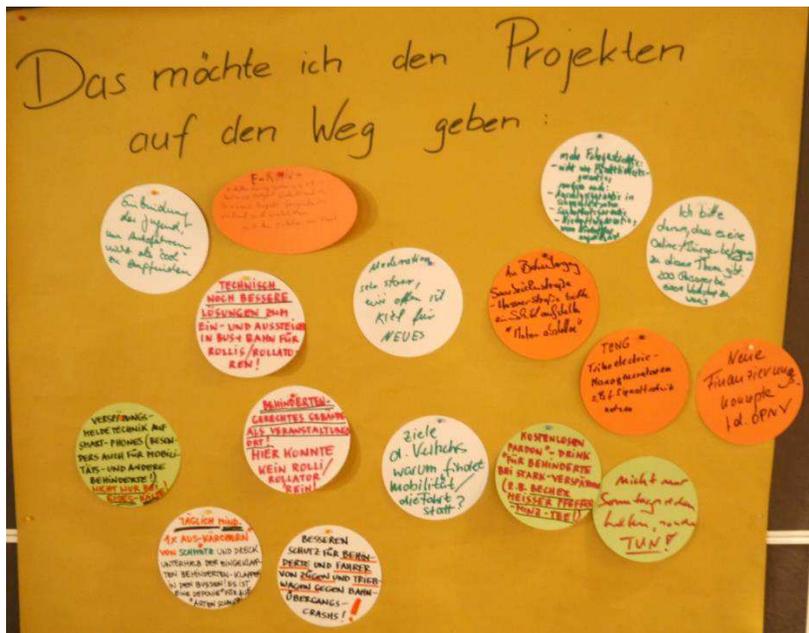


Abbildung 7: Weitere für die Teilnehmer*innen wichtige Aspekte. Die Inhalte sind vorangestellt aufgelistet.

3. Ausblick

Die Ergebnisse der Diskussionen in den Arbeitsgruppen stellen Erkenntnisse und damit eine wichtige Grundlage für die weitere Erarbeitung der Gutachten in den Projekten „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und „Masterplan Mobilität“ dar. Die Gutachter für die beiden Projekte werden diese Erkenntnisse in die weiteren Arbeiten einfließen lassen. Das Gutachten des Projekts „Masterplan Mobilität“ wird im Sommer diesen Jahres öffentlich präsentiert werden, das Gutachten des Projekts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ dann im Herbst diesen Jahres.

Aktuelle Informationen zu den Projekten können unter

www.kiel.de/klimaschutz („Masterplan 100 % Klimaschutz“)

www.kielregion.de/mobil („Masterplan Mobilität“) abgerufen werden.

4. Anhang

Nachfolgend sind die genannten Aspekte der jeweiligen Arbeitsgruppen aufgelistet.

Arbeitsgruppe 1: Flexibel mobil ohne eigenes Auto

Information und Aufklärung

Schleswig-Holstein in Google-Maps ohne ÖV außer Bahn
Informationen: gebündelt, Internet, Print und persönlich
Bewusste Entscheidung für den Wohnort bietet Potential für nachhaltige Mobilität
Carsharing ist günstiger als Bus für Familien Raumkapazität im ÖV
Nahmobilität in der Stadt für Familien: Zeitgewinn
30% der Kieler besitzen kein Auto: Für die Politik ein großes Wählerpotential
Finanzierung in leistungsfähigen ÖV. Investition in die Zukunft über Wahlperiode hinaus
Sicherheit im ÖV
Wünsch Box für Zug oder Bus
Trampen: Trampkarte Identität → kostenlos

Bezahlbarkeit im öffentlichen Verkehr

Bus-Ticket Vergütung beim Einkauf
Schleswig-Holstein weites Semesterticket
Vergütung des Bustickets beim Einkauf analog zum Parkticket
Kostenloser ÖV
Bonus aus PKW-Maut für Autoverzicht

Tarifsystem im ÖV

Intermodalität

Vernetzung von Carsharing → Flexible Abgabe
Nachbarschafts-Carsharing
Kurzfristige, zeitnahe Verfügbarkeit in der Nähe der Wohnung, Büro...
Fahrrad günstig mitnehmen mit Zug, Fähre und Bus

Parkraum

Keine Kostenfreien Parkplätze
Kampagne: Kosten für ruhende Fahrzeuge errechnen → Bodenwerte
Stellplätze für Fahrräder. Insbesondere: teure Pedelecs, E-Bikes

Ländliche Mobilität

Anbindung ländlicher Raum -> Liefersystem
Intelligentes Anrufbussystem per Smartphone/Hotline
Anbindung an starke Achsen
Auch aus Kiel raus
Mehr Fahrrad-Transportsysteme an und im Bus → vor allem bei Überlandbussen
Radrouten Ostufer verbessern
Tourismus fördern

Investition/Finanzierung

Teuer aber Investition in die Zukunft
Über Wahlperiode hinaus

Arbeitsgruppe 2: Klimafreundlich zur Arbeit und auf Dienstreise: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Hemmnisse und Fehlanreize

Flexibilität
Lange Anreise
Pendlerpauschale
Dienstwagenangebote
Zeitaufwand für Dienstreisen mit ÖPNV
Fehlende Infrastruktur beim Arbeitgeber

Mögliche Maßnahmen der Arbeitgeber

Umkleideraum, belüfteter Stauraum/Spint und Duschen
Sichere Wettergeschützte Abstellmöglichkeit für Rad
Job-Rad-Leasing
Arbeitgeber übernimmt die Kosten für Fahrrad/Regenbekleidung
Fahrradabstellanlagen in Parkhäusern
Dienstfahräder anbieten
Vorfinanzierung von Fahrrädern
Umziehen und Duschen = Arbeitszeit
Belohnung für nicht genutzte Parkplätze
Infrastruktur Radwegenetz

Förderung von Mitfahrgelegenheiten

Betriebsinterne Pendlerportale (flexibel)
Parkplätze für 4,3,2 Insassen näher am Gebäude
Fahrgemeinschaften brauchen Belohnung / Kontrolle und muss einfach sein

Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel

Arbeitgeber finanziert BahnCard
ÖV-orientierte Standortwahl Arbeitgeber → Arbeitsplätze an die Bahnhöfe
Arbeitgeber bezahlt Busticket
Arbeitgeber finanzierte Schnellshuttles nach NMS, RD, etc.
Fahrzeit in ÖPNV=Arbeitszeit
DIN 14001- Umweltmanagement mit ÖPNV-Nutzung/Rad verknüpfen

Reduzierung des Verkehrsaufkommens

Home Office & Videokonferenz

Förderung der Elektromobilität

NAH-SH Jahreskarte für das Rad
Radschnellwege aus der Region
Lademöglichkeiten E-PKW

Verankerung im Unternehmen/in der Organisation

Personalabteilung „Familie & Beruf“
Gesundheitsmanagement
Vernetzung der Arbeitgeber

Informationen durch Automobilclub Europa z.B.: Gesundheitstag
Kooperation von Arbeitgebern um ÖPNV zu bündeln
Steuervorteile für Firmen mit hoher ÖPNV-Nutzer-Quote

Arbeitsgruppe 3: Rad- Fußverkehr

Allgemeine Hindernisse

Fuß- und Radwege sind häufig mitbenutzt von Hundebesitzern. Freilaufende Hunde bzw. lange Leinen sind gefährlich. Hundeschiet.
Fahrradwege enden im Nichts
Absperrung für Fußgängerzonen sind häufig so angelegt, dass man mit einem Lastenrad schlecht vorbeikommt

Radverkehr

Radwege-Infrastruktur

Klare und sichere Abgrenzung Auto/Rad/Fußwege
Keine kreuzenden Bordsteinkanten auf Radwegen
Grüne Welle für Radverkehr
Festhaltegriffe für Radler an Ampelmasten
Neue kreuzungsfreie Radschnellverbindungen
Sanierung von Radwegen im ländlichen Raum
Ostufer-Westufer Anbindung für Fahrräder verbessern
Ampelschaltung mehr auf Fahrradfahrer abstimmen
FH/Uni stärker als Rad Nutzer*innen ansprechen
Durchgängige Fahrradstraße (keine Unterbrechung durch Autostraße mit Vorfahrt)
Velorouten abseits der Autostraßen: weniger Stress
Besser optische Kennzeichnung von Vorrangarealen
Bauliche Abgrenzung der Radwege von den Straßen
Intuitive Verkehrsführung für Radfahrer
Radverkehr grundsätzlich auf die Straße
Bauliche Änderung der Straßen, z.B.: Mittelstreifen entfernen, Breite farbige Streifen am Rand
Müllreduzierung durch mehr Mülleimer

Fahrrad-Abstellanlagen

Mehr Velobügel
Stellplätze für Lastenräder
Mehr Fahrrad-Abschließe-Möglichkeiten

Attraktivitätssteigerung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr

Vorrang für in der Stadt lebenden Menschen
Autofreie Innenstadt → ÖPNV, Fahrräder dort fördern
Zugangskontrollsysteme für reduzierte Fahrzeugmengen in der Innenstadt
Geschwindigkeit reduzieren auf 40km/h
Förderung von Vorzeigeprojekten und -maßnahmen zur Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto (z.B. im Rahmen von Neubauvorhaben)
Innenstadt Kiel: Verkehr ausdünnen (Diesel)
Bereiche nur für Anwohnerverkehr zulassen
Innenstadt für Autos unattraktiv machen
Auf bestehenden Straßen Autos diskriminieren, Fahrräder bevorzugen
Mit unorthodoxen Methoden MIV rausdrängen
Kampagnen: Straßensperrungen für Individualverkehr (tagesweise)
Stadtraumqualitäten stärken ohne PKW
Platz für neue Mobilitätsformen

Umsteigen uns Ausleihen

Städtisches Lastenradverleihsystem an viel mehr Orten
Lastenräder bei Ausbau/Sanierung von innerstädtischen Radwegen mitdenken (Lastenradverkehr fördern)
Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV und Scootern/Rollatoren
Rad-Transport-Möglichkeiten mit dem Bus

Weitere Aspekte der Förderung

Eintrittspreisreduzierung bei Veranstaltungen für Fuß- und Radverkehr
Verstärkte polizeiliche Verfolgung von Fahrraddiebstählen
Mehr ordnungsrechtliche Kontrollen
Raum öffentlich verfügbar machen
Bessere Schulung in den Fahrschulen
Geltendes Recht einhalten
Altglascontainer auf jedem Parkplatz von Supermärkten sollte Pflicht sein. Autofahrer halten häufig dort, ohne ihr Auto abzustellen

Fußverkehr

Absenkung von Bürgersteigen z.B.: Ziegelteich/Übergänge Radweg
Fußgängerfreundliche Ampeltasten, die sofort reagieren
Fußwege und Radwege möglichst mit „Grün“ Begleitung
Schön gestaltete Fußwege (weicher Untergrund)
Längere Grünphasen für Fußgänger
Anthrazitfarbige Poller sind eine Gefahr. Man sieht die schlecht in der Straße und Modefarbe „Grau“

Korridore mit besonderem Handlungsbedarf

Kreuzung Gablenzbrücke / KVG Hof entschärfen
Gerhardtstraße und Adolfstraße als Radvorfahrtsstraße markieren
Holtenuerstraße als Fahrrad-Premiumroute ausweisen
Radweg Mönkeberg in Richtung Schwentimental verbessern
Schwentimentalbrücke für Rad- und Fußverkehr ausbauen
Hörnbrücke entlasten indem die Gablenzbrücke für den Fahrradverkehr ausgebaut wird
Sanierung des Fahrradweges Hasseldieksdammer Weg in Richtung Westring
Autofreies Gebiet um die Muthesius Kunsthochschule

Arbeitsgruppe 4: Mobilität unter Strom: Nutzung der Elektromobilität

Ladeinfrastruktur

Navigationsgeräte/OSM
Laden über Laternen
Fähren (Stena, Colorline) → Laden während der Überfahrt
Ladestationen am Arbeitsplatz vom Arbeitgeber
Schnellladestationen
An starken Achsen, Einkaufsmöglichkeiten
Häuserwände mit Solarzellen ausstatten → gewonnenen Strom zum Laden nutzen
Standardisierte Technik „Aufladen geht an jeder Ladesäule“
Europäische Vereinheitlichung
Fehlende Infrastruktur, um nur auf E-Mobilität zu setzen
Intelligente Ladesäulen
E-Ladestationen im Quartier → typische Innenstadtquartiere

Privilegien für E-Fahrzeuge im öffentlichen Raum

Kostenloses Parken für E-Pkw
Kieler Modell → CO ₂ -freies Parken ausbauen
Anpassen: CO ₂ -freies Parken → Begrenzungen hochsetzen
ÖPNV-Vorrang
Busspuren nicht für E-Autos privilegiert nutzen → ÖPNV würde zurückgestellt
Mitnehmen von Personen privilegieren (z.B. kostenloses Parken)
Gut besetzte Autos dürfen auf „Sonderspuren“ fahren → für Kiel anwendbar?
Kurzfristige Privilegierung könnte helfen → aber alternative Angebote müssen aufgezeigt werden
Pilot Wohnquartiere [Zufahrtsbeschränkungen]
Soziale Struktur bedenken → Privilegierungen

Voraussetzungen für den Umstieg auf ein E-Auto

Einheitliche Systeme → Bezahlsystem
Ladestationen ausbauen
Bahn → Autotransporter → Laden

Kostenloses Parken zum Laden mit guter Anbindung, um mit ÖPNV weiterzukommen
EC-Karte für die Nutzung der Ladesäulen
Kosten nicht höher als Verbrenner bei CS → Erproben
„Grüne Kieler Woche“ → Möglichkeiten von Probefahrten → große Masse wird erreicht
Vorbild: Kommune → städtische Fahrzeuge umstellen
Funktionierendes Parkraummanagement
Unterschiedliche Angebote:
- im Quartier
- allg. Angebot

Einsatzmöglichkeiten für E-Lastenräder

Für die Wirtschaft in Ballungsgebieten
--

Rahmenbedingungen für E-Bikes

Fahrradwege müssen ausgebaut werden
Fahrradweg auf Straßen → Autos werden ausgebremst → mehr steigen aufs Fahrrad um
Lademöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten müssen in App angezeigt werden
Fahrradboxen zum sicheren Abstellen mit gleichzeitiger Ladeoption
Sichere Infrastruktur beim Laden (Gefahr: Explodieren von Akkus)
E-Bike Adapter für unterschiedliche Systeme
Verleihsystem Pedelecs → Fahrradbügel mit Aufladeoption

Weiteres

Platz in der „Stadt der Zukunft“ wird zu wertvoll für Individualverkehr
Politischer Wille der Kommune
Nicht nur auf E-Mobilität setzen
Andere Systeme mitdenken: Power-to-Gas, Wasserstoff, Elektromobilität
Keine Lärm- und Luftbelastung bei E-Autos
Andere Systeme mitdenken für die E-Mobilität
Wechselakkusystem → Problem: Batterien <u>sehr</u> teuer
Nicht nur batteriebetriebene Technologien
Wasserstoff? Induktion
Induktive Lade-Technik stärker als die Technik mit galvanischem Kontakt fördern!
Carsharing → E-Autos können ausprobiert werden
Keine Monopolbildung
CS → E-Mobilität Car2Go Stuttgart
Wirtschaft ansprechen → Vorbild Post
Wirtschaftszweige → z.B. Lieferverkehr
Stadt-Regionalbahn? → ÖPNV muss verbreitert werden
Oberleitung für Busse (O-Busse)
Tourismus sollte auf Verleihsysteme setzen
Quartiersgaragen (Pendlerparkplätze) → starke Achsen

Parkhäuser mit Ladesäulen (langfristig hochstapeln)
Zielkonflikt → Platz
Akteure: Gewerbetreibende, SoVD, ADFC

Arbeitsgruppe 5a: Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland

Schnittstellen

Verknüpfung mit Fuß, Rad, Bus verbessern
Bus – Schiff in Möltenort optimieren
Leihradverkehr einführen, ausbauen (Frankreich)
Statt Fahrradmitnahme → Leihradsystem ausbauen
Fahrradstellplätze in Bussen (hinten extra)?
P+R-Plätze als Umsteiganreiz + kostenloser Shuttle
Ausreichend lange Umsteigezeiten ITF

Infrastruktur

Busspuren – eigene Trassen (+ Bevorrechtigung) für den ÖV
Vorgeschalteter neuer Hbf zum Umsteigen (Suchsdorf – Uni)
ÖPNV unter die „Erde“
Elektrifizierung der Regionalstrecken
Systemwechsel (das heutige Bussystem ist am Ende) + alt. Antriebe
Umsteigefreie Verbindung über den Hbf hinaus (für den Regionalverkehr)
Streckenausbau Schiene im Kreis Plön, neue Bahnhöfe, ggf. 2. Gleis
Problem der Durchfahrt: Holtenauer Straße
NAH.SH mit <u>neuer</u> Technik
- Batterie oder
- Wasserstoff ...

Tarif

Kosten Radmitnahme im ÖV (insbesondere Fähre) senken
Tarifsystem vereinfachen
ÖPNV als Gesamtverbund sehen, Tarife für die Verkehrsmittel
Schnupperangebote für den ÖPNV (Ulm)
Einheitliches digitales Bezahlungssystem – regionsübergreifend
Bürger-/ Nutzerfinanzierung /-abgabe (Stichwort: Nutzerticket, Bürgerticket)
Freizeit Tarife ausbauen (Wochenendticket)
SH-Tarif absenken + vereinfachen

Angebot

Querverbindungen über die Förde stärken

ÖV muss schneller + mehr werden (auf die regionalen)
Ringlinien anstelle von Sternlinien im ÖPNV
Tangentialverbindungen stärken (Flintbek - Preetz)
Bessere regionale Verbindungen
Systematisch „Tingel“+ <u>Schnellverkehr</u> - Schnellbusse
Systemwechsel!
Radtransporte auf der Fähre verbessern, Transportkapazität
Kapazitäten ausbauen (das Bussystem ist am Ende)
Direkte Tangentiallinien zur Beschleunigung
ÖPNV, Stadtbahn für <u>Holstein</u> (CAU, FH)
Fördeschiffahrt: mehr Werbung, bessere Einbindungen
Pendlerverbindung Kiel-Pinneberg-Hamburg (Elmshorn) verlässliches Angebot
Taktausweitung auch in den Randbereichen (mehr als 30-min-Takt)
Spätverkehr ausbauen (innerstädtisch + regional)
Lokal + regional Trennung Kurz- / Mittelstrecken → schnelle Busse, Schnell-Langsam-Konzept
Verlässliches Angebot (Überfüllung, Verspätung)
Angebotsausweitung auf klaren Takt (Regional) (min 30-min → 15-min)
Größere Fahrzeuge (neue Anforderungen: Demographie, Kinderwagen, Rollatoren)

Weiteres

Fahrradmitnahme verbilligen / kostenlos
Einbeziehung von MFG in den Verbund
„Autoarme/-freie“ Innenstadt
Umwelt-Alarm (Stuttgart) mit Fahr“verbot“
Verbund nicht sichtbar (z.B. DFI-Anzeigen)

Arbeitsgruppe 5b: Leistungsfähiger Öffentlicher Nahverkehr in Kiel und Umland

Tarif

SH-Tarif für Gelegenheitsnutzer zu teuer → abschreckend
ÖV-Spitzen durch flexible Tarife + Arbeitszeiten entzerren
Kostenlose Fördequerung per Schiff?
Rabatt für ÖV-Kunden im Einzelhandel

Infrastruktur

Schienenstrecken nur 1-gleisig, Infrastruktur hoch mangelhaft
Vorteile? Kosten? Bus/Schiene
Sicherungstechnik für Bahnübergänge muss besser werden → Kapazitätsprobleme
Autofahren muss unbequemer werden
Mehr Raum für den ÖPNV - MIV RAUS!

Schnittstellen

Verknüpfung Bus - Schiene mangelhaft
Starre Takte vs. gebündelte Fahrtwünsche
Verknüpfung Rad - ÖV
Radmitnahme oder Verknüpfung mit dem Leihrad?
Leihräder an Umsteigepunkten / Radstationen
Schnittstelle Bahn / Rad verbessern

Angebot

Busse sehr voll → Angebot in SVZ zu schwach
ÖV stark ausgelastet → Systemwechsel
Schnellbusse → Zeitvorteile!
Kapazitäten sind erschöpft - Ausweitung nötig
Mehr Tangentiallinien
Mehr Angebot im Schwachverkehr
Busse voll - bessere Taktung von morgens bis abends
Grundangebot Tag + Nacht
ÖV-System muss anpassungsfähig sein

Info/Qualität

Bessere Verlässlichkeit
Infos an den Haltestellen verbessern

Weitere

Heimische Energie für elektrische Mobilität

Weitere durch die Teilnehmer*innen genannte Aspekte

Einbindung der Jugend, um Autofahren nicht als „cool“ zu empfehlen
Technisch noch bessere Lösungen zum Ein- und Aussteigen in Bus und Bahn für Rollis/Rollatoren
Am Bahnübergang Saarbrückenstraße/Hasseeerstraße bitte ein Schild aufstellen „Motor abstellen“
Ich bitte darum, dass es eine online-/Bürgerbefragung zu diesem Thema gibt. 200 Personen bei einem Workshop sind zu wenig
TENG: Triboelectric-Nanogeneratoren z.B.: für Signaltechnik nutzen
Neue Finanzierungskonzepte in dem ÖPNV
Täglich mindestens einmal am Tag den Schmutz und Dreck unterhalb der eingeklappten Behinderten-Klappen in den Bussen entfernen
Besseren Schutz für Behinderte und Fahrer von Zügen und Triebwagen gegen Bahnübergangscrashes!
Verspätungsmeldetechnik auf Smartphones

Kostenlosen „Pardon“-Drink für Behinderte bei starken Verspätungen (z.B.: Becher heißen Pfefferminztee)
Nicht nur Sonntagsreden halten, sondern tun!
Ziele des Verkehrs – warum findet Mobilität statt?
Behindertengerechtes Gebäude als Veranstaltungsort! Hier konnte kein Rolli/Rollator rein
E-Roller: E-Roller-Sharing-System (wie z.B.: in Berlin und Stuttgart). Als Tourismusprojekt Gemeinden im Umland miteinbeziehen
Mehr Fahrgastrechte und nicht nur Pünktlichkeitsgarantie sondern auch Anschlussgarantie, Sauberkeitsgarantie und Niederflurgarantie