

Zweiter Entwurf Konzeptpapier:  
**Attraktivitätssteigerung des Quartiers „Kieler Altstadt kern“ durch Verkehrsberuhigung**

AK Mobilität der Kieler Grünen  
28.04.2021

steht sich als „Pilotprojekt“ mit dem langfristigen Ziel das Autos in der ganzen (Innen-)Stadt eine immer kleinere Rolle spielen.

**Pilotprojekt:**

Der Kieler Altstadt kern (i.F. „das Quartier“) ist der mittelalterliche Kern der Stadt Kiel und wird im Sinne dieses Konzeptes begrenzt von den Straßen Wall, Jensendamm, Martensdamm, Holstenbrücke (jetzt Kleiner Kiel Kanal). Das Quartier umfasst Wohnungen Gewerbe und Gastronomie und öffentliche Bauten. Ziel des Konzeptes ist es die Altstadt attraktiver für Bewohner, Gewerbetreibende und Einkäufer/Besucher zu machen (und gleichzeitig die Rolle des Autos zurückzunehmen (auch optisch) und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Was wird vorgeschlagen:

**Das Quartier soll für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gesperrt werden.**

Ausnahmen:

- Anwohner, die einen eigenen Parkplatz haben (z.B. in Tiefgarage, Hinterhof)
- Anlieferung für gewerbliche Betriebe (es gilt dann die gleiche zeitliche Regelung wie für echte Fußgängerzonen)
- Patienten von Arztpraxen mit Behindertenausweis (eigene Behindertenplätze). Ggf. abgesperrte Bereiche ( In Diskussion mit dem Behindertenbeirat Kiel)
- Taxen, Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Umzugswagen etc. Es gilt Tempo 10 Km/h.

Fahrzeuge, für die es keinen eigenen Stellplatz gibt, dürfen im Quartier folglich auch nicht mehr abgestellt werden.

Die Parkhäuser im Quartier (P5 Holstenstrasse I, P6 Holstenstrasse II, P4 Altstadt, P3 Jensendamm und unterhalb des Kieler Schlosses bleiben (von außen) 24/7 zugänglich.

Bezüglich der Sicherheit muss eine Lösung gefunden werden, da diese jederzeit gewährleistet werden muss.

Was soll mit den derzeitigen Straßen und zusätzlichen Platz durch Wegfall des ruhenden Verkehrs geschehen:

Umwandlung in „shared space“ (so wie am Kleinen Kiel Kanal) und dann Begrünung mit Bäumen, Blühstreifen, Hochbeeten (Stichwort „urban gardening“) sowie vereinzelt Sitzgruppen, Spiel- und Sportgeräte. Barrierefreiheit muss gewährleistet sein (ggf. Blindenleitstreifen). Da durch die Auflösung der Bürgersteige nun unmittelbar vor den Hauswänden Platz ist, wären auch stellenweise Fassadenbegrünungen denkbar. Durch die Gesamtheit der Maßnahmen bilden die bisherigen (wenigen) Grünräume nicht mehr vereinzelte, voneinander getrennte abgeschnittene Inseln, sondern werden durch ein dreidimensionales Netz grüner Räume umspannt.

Feuerwehr/ABK/Umzugswagen müssen natürlich überall weiter durchkommen können und gelegentlich muss auch freier Platz als „Haltebuchten“ für Zulieferer, Taxen die gehbehinderte Menschen absetzen etc. bleiben, damit sich nichts staut.

Radfahren ist überall und jederzeit erlaubt (im Gegensatz zu echten Fußgängerzonen), aber

Fußgänger haben immer Vorrang (Das Konzept soll die Rolle der Fußgänger auch gegenüber den Radfahrenden stärken). Ausnahme: Die schon jetzt als Fußgängerzone ausgewiesene Dänische Straße und Holstenstraße (dort bleibt es bei der bisherigen restriktiven Regelung für Fahrräder).

An einer Stelle in der Nähe der Haupteinkaufsstraße, z.B. nördliche Straßenseite und bisherigem Parkstreifen in der oberen Eggerstedtstraße, könnte eine überdachte, abschließbare (oder überwachte) Fahrradparkstelle/-parkhäuser (Carport-Style mit offenen Seiten und Dachbegrünung) Platz machen, die allen Quartierbewohnern sowie Besuchern zur Verfügung steht und die Sicherheit der Fahrräder gewährleistet. Zusätzlich sollten Lademöglichkeiten für E-Bikes verfügbar sein. Dort sollte es auch Schließfächer geben um Einkäufe, Gepäck etc. kostenlos zwischenzulagern. Kleinere überdachte Fahrradständer könnten sich im restlichen Quartier verteilen.

#### Was soll mit den Fahrzeugen der Anwohner geschehen, die keine eigenen Parkplatz haben:

Diese können ihre Fahrzeuge kostengünstig in den Parkhäusern des Quartiers auf festen, für sie reservierten Parkplätzen abstellen, die von außen unbeschränkt zugänglich bleiben. Der monatliche Eigenanteil dafür sollte irgendwo zwischen dem Preis für einen jetzigen Anwohnerparkausweis und den Kosten für einen wohnungseigenen Parkplatz (z.B. in Tiefgarage) liegen. Hier müssen die Parkhausbetreiber angesprochen werden, um eine kalkulatorische Übersicht der Einnahmen und Ausgaben zu bekommen. Vorteile für die Fahrzeugbesitzer: Witterungsgeschützter, immer freier Stellplatz für wenig Geld. Kein Zeitverlust (und Abgase/Lärm) durch lange Parkplatzsuche, winterliches Scheibenkratzen etc.

Es muss für die Anwohner weiter möglich sein in Ausnahmefällen jederzeit ins Quartier einzufahren um z.B. eine schwere Last oder Personen mit Gehbehinderung abzusetzen (sie dürfen aber dort nur „halten“, es gilt die übliche Parkverbotsregelung der StVO).

#### Was ist mit Einkäufern von außerhalb des Quartiers:

Die Gewerbetreibenden im Quartier würde man am besten für das Konzept gewinnen, wenn diese Maßnahme auch als Antwort auf den City-Park (und das dortige kostenlose Parken) angepriesen wird. Ein Angebot zum kostenlosen Parken von Konsumenten der Geschäfte/Restaurants in den oben genannten Parkhäusern steht aber im Widerspruch zu unserem Bemühen, das immer weniger Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln/Fahrrad etc. in die Stadt fahren sollen. Daher ist kein kostenloses Parkangebot vorgesehen.

#### Was ist mit Lieferverkehr für Privatkunden:

An einer zentralen Stelle (z.B. Kreuzung Eggerstedtstrasse/Wall?) soll eine Paketstation eingerichtet werden bei der die Anwohner all ihre privaten Sendungen abholen können. Ggf. auch eine Microhub außerhalb des Quartiers (größerer Einzugsbereich) von denen lokale Anbieter die „letzte Meile“ übernehmen. Nicht als automatisierte Fächer sondern als richtiges Ladengeschäft (Leerstand gibt es aktuell genug). Ggf. können dort (gegen Pfand) Handkarren vorgehalten werden, wenn man mal ein schweres Paket transportieren muss (oder Bring-Service mit Lastenfahrrad gegen kleine Gebühr). Vorteil: Kein Problem mehr mit Paketzulieferung, wenn man nicht zu Hause ist, zentrale, immer gleiche Anlaufstelle mit Öffnungszeiten bis 21 Uhr, keine genervten Nachbarn, die immer alle Pakete annehmen müssen, weniger Verkehr/Abgase/Lärm im Quartier, weil der Anlieferverkehr gar nicht mehr rein kommt und aufgrund der zentralen Stelle insgesamt weniger in Kiel herumfahren muss.

#### Was ist das Ziel:

Ziel ist eine deutliche Attraktivitätssteigerung für die Bewohner und Gewerbetreibende im Quartier

sowie für Besucher von außerhalb durch mehr Platz und Begrünung, weniger Fahrzeuglärm und Abgase, keine mit Autos zugewinkelten Wegen, Plätze etc. Bei Erfolg werden auch positive Auswirkungen auf die Besucherfrequenz in den umliegenden Straßen/Geschäften insbesondere der Fußgängerzone „Obere Holstenstraße“ erwartet.

Neben dem lokalen Effekt ist die eigentliche Intention aber der Modellcharakter für andere Quartiere in und außerhalb Kiels. Bei positivem Ergebnis werden andere Quartiere freiwillig ähnliche Regelungen prüfen. Stichwort „Super-Inseln“ in Barcelona (Sperrung ganzer Straßenblöcke für den Durchgangsverkehr), die inzwischen so beliebt sind das immer mehr Blöcke das auch machen möchten. Mittelfristiges Ziel ist es das Autos in Innenstädten immer weniger wichtig werden und auch immer weniger sichtbar sind.

#### Warum der Altstadt kern?

- kompakte, mittelalterliche Struktur (angelegt zu einer Zeit als es noch keine Autos gab),
- daher alles fußläufige Entfernungen,
- gut räumlich abzugrenzen,
- ohnehin schon weitgehend verkehrsberuhigt (keine großen Durchgangsstraßen, existierende Fußgängerzonen, Einbahnstraßen),
- umgeben von mehreren großen, leistungsstarken Parkhäusern,
- grenzt direkt an Parks/Seen und dem neuen verkehrsberuhigten Kleiner Kiel Kanal (daher Synergie-Effekt als „Stadterholungsgebiet“) und an viele weiteren Geschäften (z.B. obere Holstenstraße), die dadurch mehr Einkäufer\*innen bekommen könnten.

#### Finanzierung (für Umbaumaßnahmen, Begrünung):

Eventuell aus EU- oder Bundesprogrammen zum ökologischen Städtebau, Verkehrswende, CO<sub>2</sub>-Reduktion, etc. ?