

Gestalten statt Verwalten! Forderungen zu den Kommunalwahlen 2023

Vor über drei Jahren wurde in Kiel der Klimanotstand beschlossen, für dessen Umsetzung wir uns seitdem geschlossen einsetzen. Die völkerrechtlich verbindlichen Pariser Klimaziele von 2015 müssen eingehalten werden - das kann nur mit den entsprechenden politischen Konsequenzen auf allen Ebenen gelingen.

Wir, die Unterzeichnenden, richten die folgenden Forderungen an alle Kieler Parteien und zur Kommunalwahl 2023 aufgestellten Kandidat*innen. Konsequenter Klimaschutz ist nicht nur unaufschiebbar, sondern auch eine große Chance für eine menschenfreundliche Stadtentwicklung. Heute können wir die in jedem Fall bevorstehenden, gravierenden Veränderungen noch zukunftsfähig gestalten, anstatt in wenigen Jahrzehnten nur noch die zerstörende Wirkung der Klimafolgen zu verwalten.

Um das 1,5 Grad Ziel einzuhalten, müssen wir den Ausstoß von Treibhausgasen in Kiel ab 2023 auf unter ungefähr 7,5 Mio.t CO₂ Äquivalente begrenzen (12,6 Mio.t CO₂ Äquivalente ab 2020). Dafür muss Kiel bis etwa 2035 klimaneutral werden. Wir stellen uns hinter das im Auftrag der Stadt erstellte Konzept "KIEL - Klimaneutral bis 2035?!", in dem ausführlich dargestellt wird, wie dieses Ziel erreicht werden kann, und fordern den Stadtrat und die Verwaltung auf, dieses Konzept verbindlich umzusetzen und als neues Leitbild an Stelle des "Masterplan Klimaschutz 2050" zu etablieren.

Unsere Forderungen zur Einhaltung der planetaren Belastungsgrenzen sind ambitioniert - und das ist wichtig. Denn "ambitioniert" liegt nicht fern jeder durchführbaren Realität, sondern bedeutet, dass zeitnah eine massive Prioritätenverschiebung bei der Bereitstellung von finanziellen und personellen Ressourcen stattfinden muss. Wir müssen vor dem Hintergrund handeln, dass Klimagerechtigkeit uns zwar Millionen kostet, eine verschenkte Zukunft aber noch viel mehr.



Inhaltsverzeichnis

Fünf Kernforderungen	3
I. Mobilitätswende	5
I.1 Fahrradverkehr	5
I.2 Fußverkehr	6
I.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6
I.4 Autoverkehr	8
I.5 Hafen und Flughafen	9
II. Stadtplanung, Bauen und grüne Infrastruktur	9
II.1 Grüne Infrastruktur und städtebauliche Planung	10
II.2 Private und öffentliche Bauvorhaben (inklusive gewerblicher Vorhaben)	11
II.3 Zusätzliche Auflagen für öffentliche Liegenschaften	11
III. Landnutzungswende	12
IV. Energie- und Wärmewende	13
IV.1 Kommunale Wärmeplanung	13
IV.2 Erneuerbare Energieversorgung	13
IV.3 Backup-Kraftwerke und Energienetze	15
V. Industrie, Handel und Gewerbe	16
VI. Öffentliche Hand und Bürgerbeteiligung	17

Fünf Kernforderungen

1. Kein Geld für Gestern, mehr Geld für Morgen - für einen generationengerechten Haushalt

Das Erreichen von Klimaneutralität bis 2035 muss als Leitziel in der Kieler Haushaltsplanung verankert werden. Hierfür kann ein "Tragfähigkeitskonzept" sinnvoll sein, das aufzeigt, welche Aufwendungen im Investitionshaushalt und im konsumtiven Haushalt vor allem für Klimaschutz inklusive der Abfederung sozialer Härten, aber auch für Klimaanpassungsmaßnahmen erforderlich sind. Ab sofort dürfen keine Investitionen mehr in klimaschädliche Infrastrukturen getätigt werden. Es müssen für Kofinanzierungen etwa beim Sondervermögen "Energie- und Wärmewende, Klimaschutz und Bürgerenergie" erforderliche Mittel in jedem Fall fest eingeplant werden.

Die städtischen Ausgaben für den Klimaschutz müssen deutlich erhöht werden. Nicht nur die Verteilung der finanziellen Mittel, auch die Verteilung der personellen Ressourcen im Haushalt muss auf die Bevorzugung klimaschützender und sozial gerechter Vorhaben ausgerichtet werden.

2. Unsere Zukunft nicht verheizen - Wärmewende jetzt!

Die Stadt Kiel soll die kommunale Wärmeplanung nach §7 Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG) mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035 umsetzen. Ein sinnvoller Ausbau des Wärmenetzes ist bereichsweise mit einer Anschluss- und Benutzungspflicht zu unterstützen. Darüber hinaus ist das Konzept der energetischen Quartierssanierung zu nutzen (KfW 432), das fast vollständig von Bund und Land finanziert wird. Pro Jahr sollen 4% der Gebäude saniert und 6% mehr erneuerbare Energie in das Wärmenetz und ein kontinuierlich kleiner werdendes Gasnetz eingespeist werden. Die Wärmewende hat wegen der durch Russlands Angriffskrieg auf die Ukraine verursachten Energiekrise höchste Priorität.

3. Jeder Quadratmeter zählt - Flächenentwicklung für die Zukunft

Wir fordern ab sofort einen Stopp der Flächenneuversiegelung im Kieler Stadtgebiet. Die Verkehrsentwicklungsplanung und die Flächennutzungsplanung müssen mit Hilfe von Nachverdichtung, hohen Grünflächenanteilen und klimaschutzrelevanten Vergabekriterien von Gewerbegebieten auf eine klimaschonende Nutzung und Klimaanpassung ausgerichtet werden. Jegliche Wohn-, Gewerbe- und Freizeiträume sollten mit einem möglichst geringen Flächenverbrauch sowie einem alltagstauglichen Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel geplant werden.

4. Stadt für Menschen statt für Autos - für eine zukunftsfähige Mobilität

Alle Straßenräume müssen von außen nach innen beplant werden. Der Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrrad- und Fußverkehr ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Entschiedenheit zu priorisieren. Für die Einhaltung der Klimaziele im Bereich Mobilität müssen mindestens die im Masterplan Mobilität der KielRegion für 2035 verankerten Modal-Split-Anteile (Anteil der zurückgelegten Wege in %) angestrebt werden (32% Fußverkehr, 25% Radverkehr, 17% ÖPNV, 26% MIV). Wir fordern auch ein kommunales Monatsticket für 15 Euro sowie ein günstiges Angebot für ein Tagesticket. Es geht aber um weit mehr als nur den Modal-Split-Anteil: Kiel kann zu einer lebenswerten Stadt der kurzen Wege werden, an Aufenthaltsqualität gewinnen und sichere, klimaneutrale Mobilität für alle bieten, auch für Kinder oder ältere Menschen.

5. Wohnraum: klimaneutral, sozial, vergesellschaftet

Entscheidend für eine klimagerechte Bauweise ist die Berücksichtigung des hohen Aufwands an "grauer Energie", also Energie und Treibhausgasemissionen aus Baustoffen und beim Bau selbst. Um diese einzusparen, sollten Gebäude grundsätzlich eher erhalten als abgerissen werden - außer die "graue Energie" wäre bei einer Sanierung auf hohe Dämmstandards signifikant höher als bei einem Neubau. Neue Gebäude sollen mit klimaneutralen Baustoffen gebaut werden. Der verbleibende Bedarf an Neubauten sollte den Effizienzhaus-40-Standard erfüllen, bei Sanierungen sollen ökologische Baustoffe sowie hohe Dämmstandards oder Effizienzhaus-Standards zum Einsatz kommen. Verpflichtend werden die Dächer bei Neubau und Eigentumsübergang mit Solaranlagen bestückt.

Für klimafreundlichen Bau und Sanierung soll die Stadt alle vorhandenen Spielräume nutzen: Dazu zählen insbesondere B-Pläne, städtebauliche Verträge, aber auch die Anwendung besonderen Städtebaurechts zur Ausweisung von Sanierungsgebieten auf Basis eines Klimaschutz-/ Quartierskonzeptes.

Aber damit ist die Bauweise nicht vollbracht: Die stetig wachsende Wohnfläche pro Person macht bisher alle Energieeinsparungen zu Nichte. Deshalb braucht es dringend einen Wandel hin zu Wohnkonzepten, die allen und nicht nur wenigen klimaneutrales und komfortables Wohnen ermöglichen. Mit der bisherigen Eigentümerstruktur ist das nicht zu machen: Das Wohneigentum großer Immobiliengesellschaften und gieriger Spekulanten muss deshalb vergesellschaftet werden. Hierbei kann an bestehende genossenschaftliche Strukturen und Konzepte angeknüpft werden.

Der Neubau von Einfamilienhäusern kann weder die ökologischen noch die sozialen Probleme lösen und ist zu stoppen. Stattdessen sollen intergenerationale und kooperative Wohnprojekte gefördert werden - insbesondere ältere, alleinstehende Menschen können mit dem Umbau ihres Einfamilienhauses Lebensqualität zurückgewinnen, weil sie Unterstützung erhalten, nur noch das barrierefreie Erdgeschoss pflegen müssen und länger in den eigenen vier Wänden bleiben können.

I. Mobilitätswende

Jede und jeder in Kiel und im Kieler Umland sollte Zugang zu günstiger, barrierefreier, schneller und klimaschonender Mobilität erhalten. Die Traumvorstellung, das Auto sei das ideale Mittel für eine unabhängige und alltagstaugliche Mobilität, scheitert an der völlig anderen Realität: Ein eigenes Auto ist teuer, weder altersgerecht noch barrierefrei und unglaublich platz- und ressourcenintensiv - das gilt auch für E-Autos. Die Antriebswende reicht also nicht, vielmehr sind der Ausbau und die Verbesserung von ÖPNV, Rad- sowie Fußwegen und Carsharing-Angeboten der Schlüssel für eine sozial gerechte und klimaneutrale Mobilitätswende. Um den Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und Fußgänger*innen dementsprechend zu stärken, müssen wir diesem konsequenten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) einräumen. Ein offener Diskurs über Flächenumverteilung im Straßenraum ist dafür unumgänglich. Es muss genug Platz für separate Rad- und Fußwege, Grünstreifen und Haltestellen sowohl für die Tram als auch für Busse geschaffen werden. Die verbleibenden Liefer-, Handwerker- und Rettungsfahrzeuge werden immer eine Fahrspur haben, aber könnten dank einer gelungenen Mobilitätswende nicht mehr im Stau stehen, die Feinstaubbelastung könnte deutlich geringer sein und die Stadt Kiel könnte dank mehr öffentlichen Raums und Ruhe lebenswerter werden.

I.1 Fahrradverkehr

Die ambitionierten Ziele der Stadt für den Radverkehr werden seit Jahren zu langsam umgesetzt - für die Umsetzung der Kernforderungen und der nachfolgenden Forderungen müssen ausreichend finanzielle und personelle Mittel im Haushalt bereitgestellt werden.

Wir fordern die sofortige Einrichtung einer geschützten Radspur pro Richtung (Protected Bike Lane) auf mehrspurigen Straßen und von geschützten Kreuzungen oder alternativ die Einrichtung einer gleich gut geeigneten Veloroute, insbesondere auf dem Kronshagener Weg, der Herrmann-Weigmann-Straße, der Holtenauer Straße und der Hamburger Chaussee. Die Platzgewinnung für diese Radspuren erfolgt ausschließlich über das Umfunktionieren von Fahrspuren und Parkstreifen. Weiterhin ist es wichtig, dass die temporäre Einrichtung von Radspuren als sinnvolle temporäre Maßnahme keine langfristigen, den Radverkehr fördernden Planungen behindern, abmildern oder aufschieben darf.

Ferner fordern wir die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen, den verstärkten Ausbau von Fahrradstraßen, bei denen keine Beschilderung mit "Autos frei" mehr erfolgt, und Radschnellwege zur Schließung von Lücken im Radnetz, insbesondere auf dem Ostufer. Zeitgleich mit der Trassenausgestaltung für die Tram sollte die ausführungsfähige Planung von Radschnellwegen in jede angrenzende Gemeinde und von Fahrradtangente zwischen den Stadtteilen vorgenommen werden. Priorität hat dabei der Ausbau des Radwegs um die Hörn, um West- und Ostufer besser zu verknüpfen.

Wir fordern die stadtweite Einrichtung und Priorisierung einer Grünen Welle für den Fahrradverkehr. Die Anzahl sicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder und Fahrradanhänger im gesamten Kieler Stadtgebiet, insbesondere an hoch frequentierten Haltestellen, dem Hauptbahnhof, Schulen und dicht besiedelten Wohnquartieren muss rapide aufgestockt werden. Weiterhin muss die Stationsdichte der Sprossenflotte erhöht werden, um ein lückenloses, stadtweites Netzwerk zu schaffen.

1.2 Fußverkehr

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Kiel muss deswegen sein preisgekröntes Fußwegkonzept schneller umsetzen. Die im Konzept identifizierten Allzeitwege müssen die gleiche Bedeutung bekommen wie Velorouten. Mängel wie schlechte Beleuchtung, fehlende soziale Sicherheit, zu schmale Gehwege oder fehlende Querungsmöglichkeiten müssen bis 2035 behoben werden, gerade im Netz der Allzeitwege. Gehwege müssen angemessen breit sein, das Parken auf Gehwegen darf nicht mehr geduldet werden.

Eine ausreichende Beleuchtung der Fußwege muss hergestellt werden, um Sicherheit und Sicherheitsgefühl zu fördern. An zu vielen Straßen wurde die Beleuchtung für den Autoverkehr geplant, die Gehwege liegen unter Bäumen im Dunkeln - beispielsweise in Mettenhof ist dahingehend noch viel Nachholbedarf. Die Beleuchtung ist für minimale Lichtverschmutzung zu planen und wird dank Sensorik bedarfsgerecht aktiv.

Gehwege dienen nicht nur der Fortbewegung, sie müssen auch Aufenthalt und Austausch ermöglichen. Um das Zufußgehen zu fördern, braucht es mittelfristig auch Trinkwasserspender, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten und Orientierungshilfen.

Wir fordern die Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit auf Gehwegen. Weiterhin braucht es ein zusammenhängendes Gehwegenetz mit niedrighschwelligem und klar erkennbarem Straßenübergang. Wichtiger Bestandteil der Barrierefreiheit sind Sitzmöglichkeiten in großer Zahl, um Menschen mit eingeschränkter Mobilität mehr Sicherheit zu geben.

1.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Kiel und Umland brauchen einen gemeinsamen Verkehrsverbund. Zu häufig endet leistungsfähiger ÖPNV heute an der Stadtgrenze oder wird nicht vom Umland mitgetragen. Über eine gemeinsame Gesellschaft kann die Anbindung von Altenholz, Schulensee und Klausdorf deutlich verbessert werden. So wird ein lückenloses Netz geknüpft, das Kiel als Oberzentrum klimaneutral mit der Region verknüpft.

Die Tram wird die Kieler Stadt- und Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren bestimmen. Jetzt ist also die Gelegenheit, diese an klimaneutralen, sozial gerechten und resilienten Standards auszurichten. Dies beginnt bereits mit der Weiterentwicklung des Busnetzes, das als Ergänzungsnetz zur Tram weiterhin von hoher Bedeutung sein wird. Nicht nur in allen Fahrzeugen, sondern auch an allen Haltestellen muss bis

spätestens 2030 Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer*innen, Kinderwagen oder ältere Menschen gewährleistet werden - jegliche Landes- oder Bundesmittel hierfür müssen kommunal ausgeschöpft werden.

Weiterhin muss der Bau der Tram mit der größtmöglichen Planungsbeschleunigung erfolgen. Wir fordern als Zielsetzung für die Ausstattung der Verwaltung mit Personalressourcen den Bau eines Tramnetzes mit vier Linien bis 2032. Der Fokus muss von Beginn an auf der Vernetzung der Stadtteile und der sinnvollen Anbindung an die Kiel-Region für den Pendelverkehr liegen. Die Tram muss als Mittel zur Klimaanpassung geplant werden. Insbesondere Rasengleise helfen, im Winter Oberflächenwasser versickern zu lassen und im Sommer per Verdunstung die Stadt zu kühlen. Auch am Stadtrand sollte auf extensiv bewirtschaftetes Grüngleis gesetzt werden, möglichst mit insektenfreundlicher Bepflanzung.

Bis zur Fertigstellung der Tram fordern wir entsprechend der Empfehlung aus der Trassenstudie die konsequente Bevorrechtigung des Busverkehrs mit Hilfe von Maßnahmen wie Busspuren oder Pfortnerampeln, vor allem auf den folgenden Achsen: Rendsburger Landstraße Wulfsbrook; Hamburger Chaussee; Eckernförder Straße; Feldstraße; Saarbrückenstraße. Auf dem Westring (Universität - Saarbrückenstraße) fordern wir die sofortige Einrichtung von Busspuren.

Wichtigste Beschleunigungsmaßnahme ist das autofreie Sophienblatt in der Umwelttrasse zwischen Dreiecksplatz und Ringstraße. Bei knapp 60.000 Ein- und Aussteigern und mehr als 100.000 Passant*innen am Tag sind PKWs vor dem Hauptbahnhof fehl am Platz. Der parallele Autoverkehr behindert den ÖPNV und den Fußverkehr. Weil fast alle Buslinien und alle Tram-Linien die Umwelttrasse nutzen würden, wird der ÖPNV deutlich beschleunigt.

Zusätzlich zum Ausbau des bestehenden Bussystems fordern wir die Einrichtung neuer Tangentiallinien auf den folgenden Strecken:

1. Citti-Park - Westring - Wik
2. Projensdorf - Suchsdorf - Kronshagen - Mettenhof - Russee
3. Meimersdorf - Kronsburg - Wellsee - Elmschenhagen - Schwentinental
4. Meimersdorf - Kronsburg - Ellerbek - Wellingdorf

Für eine bessere Anbindung des Nordens fordern wir zwei Schnellbusse im 20-Minuten-Takt nach Friedrichsort und Schilksee über die B76. Über eine Haltestelle an der Olshausenstraße stellen die Schnellbusse eine Verbindung mit der Universität und den Stadtbussen her. Kiel sollte sich dafür einsetzen, dass die Strecken Kiel-Oldenburg, Kiel-Nortorf und Kiel-Bad Segeberg mit Schnellbussen bedient werden, die stündlich von 4 bis 21 Uhr verkehren.

Gerade im Kieler Umland, aber auch in dünn besiedelten Stadtteilen und nachts, sollten Anrufsammelbusse das Busnetz ergänzen. Zusätzlich zur telefonischen Bestellung kommt die angekündigte nah.sh-App zum Einsatz. Die Stadt soll ein neues Modell prüfen, das auch die Taxidienstleister einbindet.

63.000 Einpendler, 30.000 Auspendler - für eine wirkungsvolle Mobilitätswende in Kiel muss auch der Regionalverkehr ins Auge gefasst werden. Der wichtigste Baustein ist die Regio-S-Bahn Kiel. Unter diesem Namen will das Land ab 2030 im Kieler Umland den Takt auf den Bahnstrecken verdichten und viele neue Haltepunkte eröffnen. Die Stadt muss darauf drängen, dass dieses wichtige Projekt für die Region umgesetzt wird. Stadt und Umland müssen hier an einem Strang ziehen und eine schnelle Umsetzung vom Land fordern. Auch müssen Regio-S-Bahn und Tram gut miteinander verzahnt werden.

Wir fordern ein kommunales Monatsticket für 15 Euro sowie ein günstiges Angebot für ein Tagesticket. Ein bundesweites 49-Euro-Ticket wird sich für Pendler*innen innerhalb einer Region, die auch mit dem Auto fahren könnten, nicht unbedingt lohnen. Daher bleibt es wichtig, eine regionale Alternative zu schaffen. Inbegriffen sollte die kostenlose Mitnahme von Kindern bis 14 Jahren sein. Bei Kulturveranstaltungen und Großveranstaltungen wie der Kieler Woche sollte ein kostengünstiges Kombiticket für Regionalzüge und den Kieler Stadtverkehr eingeführt werden.

Kiel muss auch einen Beitrag zur Verlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene leisten. Wichtige Projekte sind eine gute Einbindung in den Deutschlandtakt und an den Skandinavienverkehr. Der Deutschlandtakt sieht für Kiel zwar einen ICE-Studentakt vor, allerdings ohne gute Anschlüsse. Hintergrund sind fehlende Gleise im Hauptbahnhof - die Stadt sollte einen Ausbau vorbereiten und fordern. Die STRING-Kooperation plant Fern- und Nachtzüge über Hamburg nach Kopenhagen, Göteborg, Oslo und Stockholm. Als Mitglied der Kooperation sollte sich Kiel darum bemühen, einen Halt im Fernverkehr nach Oslo und Stockholm zu bekommen oder zumindest eine gute Umsteige Verbindung zu erhalten.

Wichtig für die Vernetzung des ÖPNVs mit dem Radverleihsystem, Carsharing-Angeboten, E-Rollern und anderen ist die funktionale Ausgestaltung der Mobilitätsstationen. Auf den Fähren des städtischen Personennahverkehrs soll dauerhaft eine kostenlose Fahrradmitnahme ermöglicht werden.

I.4 Autoverkehr

Wir fordern eine autofreie Kiellinie und eine autofreie Kieler Woche. Weiterhin sollte beginnend zur Europäischen Mobilitätswoche ein autofreier Sonntag pro Monat eingeführt werden. Wir fordern Tempo 30 für das gesamte Kieler Stadtgebiet und vor allem im Innenstadtbereich mehr verkehrsberuhigte Zonen. Straßen werden von außen nach innen umgeplant: zuerst Gehwege, dann Fahrradwege, dann Fahrbahnen. Dadurch werden innerhalb des Kieler Stadtgebiets die Bedingungen für den Umweltverbund gegenüber dem MIV erheblich verbessert.

Mit Park&Ride-Stationen am Stadtrand und an ÖPNV-Haltestellen wird die Erreichbarkeit Kiels als Oberzentrum weiterhin gesichert und sogar erleichtert, weil Staus vermieden werden. Nach dem Strassburger Vorbild beinhaltet ein Parkticket für Park&Ride-Stationen auch eine Tageskarte für 5 Personen.

Weitere Neubauten von PKW-Parkhäusern im Kieler Stadtgebiet dürfen nicht geplant und dahingehend bereits bestehende Planungen nicht umgesetzt werden. Einzige Ausnahme sind die im vorigen Absatz erwähnten Park&Ride-Stationen am Stadtrand. Spätestens mit der Eröffnung der ersten Tram-Linien müssen alle Parkplätze in Kiel kostenpflichtig werden. Die Erlöse fließen direkt in Haushaltsmittel für einen umfassenden und kostengünstigen ÖPNV.

Wir fordern den verstärkten Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Autos, E-Fahrräder und von Wasserstofftankstellen, besonders im Rahmen der Mobilitäts- und Park&Ride-Stationen.

Wir lehnen die Südspange ab. Die Verkehrsprognosen lassen ein deutliches PKW-Verkehrswachstum durch die Südspange erwarten, das eine zusätzliche Belastung für das nachgeordnete Straßennetz ist. Dieses PKW-Verkehrsaufkommen muss im Rahmen der Mobilitätswende verlagert und nicht befördert werden. Dank weniger privatem MIV wären die bisherigen Routen als LKW-Hinterlandanbindung für den Hafen ausreichend. Entsprechend ist die mit der Südspange verbundene Umweltzerstörung nicht zu rechtfertigen.

1.5 Hafen und Flughafen

Wir fordern ab sofort höhere Liegegebühren für Schiffe mit ausschließlich fossilen Antrieben. Ab 2035 sollen im Kieler Hafen keine fossilen Treibstoffe mehr getankt werden. In Kooperation mit den anderen Häfen ist dieser Standard möglichst auf den ganzen Ostseeraum auszudehnen. In diesem Zusammenhang muss eine verpflichtende Landstromnutzung zur Kieler Woche im Juni 2024 eingeführt werden (außer bei anderweitigen klimaneutralen Antrieben).

Es werden keine weiteren Kreuzfahrt-Terminals gebaut.

Auf dem Flughafen Holtenau darf keine Großfliegerei stattfinden. Ab 2035 darf der Flughafen nur noch mit klimaneutralen Treibstoffen genutzt werden (Strom, Wasserstoff).

II. Stadtplanung, Bauen und grüne Infrastruktur

Steigende Mieten, Platzmangel, demografischer Wandel, Klimakrise - in diesem Spannungsfeld bewegen sich viele Städte, so auch Kiel. Die Lösung für diese Kombination aus alten und neuen Krisen liegt auch im Umdenken der Wohnungs- und Baupolitik. Dabei spielt die Verknüpfung der Herausforderungen Mobilität und Flächenversiegelung eine zentrale Rolle. Denn es ist kein tragfähiger Gedanke, jetzt auf der Grünen Wiese fernab der Stadt neue Einfamilienhäuser zu bauen. Die Ausdehnung auf die Grüne Wiese bewirkt letztlich die Vereinsamung vieler Menschen, die nach dem Auszug der Kinder oder dem Versterben der Lebenspartner*in allein zurückbleiben. Sie leben in Folge dessen in einem Haus, das sie kaum allein instand

halten können und sind von ihrem Auto abhängig, das sie irgendwann nicht mehr selbst fahren können. Darüber hinaus schafft die bestehende Wohnungsbaupolitik trotz des hohen Flächenverbrauchs keinen bezahlbaren Wohnraum für eine Mehrheit der Bevölkerung - für Einfamilienhäuser für alle würde der Platz niemals reichen.

Der Traum vom Einfamilienhaus und die Bedürfnisse dahinter sind nicht verwerflich, sondern sogar sehr nachvollziehbar: Privatheit, Grün, viel Platz und weniger Lärm sind Ziele, die viele unterschreiben würden. Wie also können wir diese Lebensweise vom klimaschädlichen Privileg zum klimaneutralen Standard umformen?

II.1 Grüne Infrastruktur und städtebauliche Planung

Wir fordern kommunale Förderungen für Innenraumverdichtung und ab sofort einen Stopp der Versiegelung von Grünflächen. Insbesondere für Gebäude mit Flachdächern, wie beispielsweise Supermärkte, müssen die baurechtlichen Bedingungen für Aufstockungen erleichtert werden. Auch Umwidmungen von Parkhäusern zu Wohnhäusern, Grün- sowie Ausstellungsflächen oder anderen Weiternutzungen sollten zeitgleich mit der Tram geplant werden. Um "graue Energie" einzusparen, sollten Gebäude grundsätzlich eher erhalten als abgerissen werden - außer die "graue Energie" wäre bei einer Sanierung auf hohe Dämmstandards signifikant höher als bei einem Neubau.

Bisher macht die stetig wachsende Wohnfläche pro Person alle Energieeinsparungen zu Nichte. Deshalb braucht es dringend einen Wandel hin zu Wohnkonzepten, die allen und nicht nur wenigen klimaneutrales und komfortables Wohnen ermöglichen. Mit der bisherigen Eigentümerstruktur ist das nicht zu machen: Das Wohneigentum großer Immobiliengesellschaften und gieriger Spekulanten muss deshalb vergesellschaftet werden. Hierbei kann an bestehende genossenschaftliche Strukturen und Konzepte angeknüpft werden. Weiterhin sollen intergenerationale und kooperative Wohnprojekte gefördert werden.

Städtebaulich sollte sich Kiel am Leitbild einer vernetzten Stadt der kurzen Wege orientieren, in der Wohnraum und klimaneutrale Mobilität aufeinander abgestimmt sind. Grüne Infrastruktur muss im Sinne von Klimaanpassung und einer lebenswerten Stadtentwicklung gleichberechtigt zu weiteren Bauvorhaben in die Kieler Stadtplanung integriert werden. Dazu zählt auch die stetige (Fort-)Entwicklung von Regenwasserbewirtschaftungskonzepten.

Die Menschen müssen Erholung und sportliche Betätigung möglichst vor der Haustür finden. Das spart Fahrten zu entfernten Freizeitzielen. Spaziergehen und Laufen muss durch passende Infrastruktur gefördert werden, Naherholungsgebiete müssen über ein hochwertiges Wegenetz erreichbar sein.

II.2 Private und öffentliche Bauvorhaben (inklusive gewerblicher Vorhaben)

Der verbleibende Bedarf an Neubauten sollte den Effizienzhaus-40-Standard erfüllen, bei Sanierungen sollen ökologische Baustoffe sowie hohe Dämmstandards oder Effizienzhaus-Standards zum Einsatz kommen.

Die Dächer bei Neubau und Eigentumsübergang sollen verpflichtend mit Solaranlagen bestückt werden. Weiterhin fordern wir eine umfassende kommunale Förderung von Dachbegrünung und Regenwassernutzung für Private bei Neu- sowie Umbauvorhaben.

Neue Gebäude sollen mit klimaneutralen Baustoffen gebaut werden. Die Baumaterialien sollen möglichst wiederverwendbar verbaut werden, um marode Häuser vom Abrissobjekt zum Materiallager zu machen.

Für Wohnquartiere im Bestand und im Neubau muss die Pflicht für einen Parkraumnachweis abgeschafft werden. Ein Umbau von PKW-Stellplätzen, die noch aufgrund veralteter Stellplatzschlüsselverordnungen entstanden sind, zu Fahrradstellplätzen sollte gefördert werden. Hierfür sollte sich die Stadt Kiel bei Bedarf in Gesprächen mit dem Land verstärkt einsetzen.

Für Bau und Sanierung auf klimaneutralen oder klimapositiven Standard soll die Stadt alle vorhandenen Spielräume nutzen: Dazu zählen insbesondere B-Pläne, städtebauliche Verträge, aber auch die Anwendung besonderen Städtebaurechts zur Ausweisung von Sanierungsgebieten auf Basis eines Klimaschutz-/Quartierskonzeptes. Darüber hinaus sollte die Stadt die Denkmalschutzsatzung überarbeiten, um die Nutzung von Solarenergie, Wärmepumpen sowie energetische Sanierungsmaßnahmen zu erleichtern.

II.3 Zusätzliche Auflagen für öffentliche Liegenschaften

Zusätzlich fordern wir für die Sanierung und den Neubau öffentlicher Liegenschaften die Verwendung ökologischer Dämmstoffe. Im Neubau soll der Triple-Zero-Standard eingehalten werden - also keine Netto-Emissionen, kein Nettoenergieverbrauch und kein Abfall.

Eine ab sofort beginnende Sanierungsoffensive für öffentliche Liegenschaften soll das Ausschöpfen aller Potenziale für Energieeffizienz und erneuerbaren Strom und Wärme ermöglichen. Hierbei ist Strom aus Bürgerenergieprojekten zu bevorzugen. Vor 2030 sollte die Versorgung mit 100% erneuerbarer Energie in der Strom- und Wärmeversorgung öffentlicher Liegenschaften erreicht werden.

III. Landnutzungswende

Landnutzung und Lebensmittelanbau sollten auch in einem städtisch geprägten Raum wie Kiel in ihrer Relevanz für eine klimaneutrale und klimaangepasste Zukunft nicht unterschätzt werden. Gerade vor dem Hintergrund von Hitzesommern und Starkregenfällen sind wir mehr und mehr auf klimaresiliente ländliche Räume angewiesen. Solidarische Landwirtschaften, der Einsatz von Agroforst, Mischkulturen, kleinräumige Feldstrukturen und Knicks sind nur Beispiele aus der unendlichen Palette der Agrarwende, die auf den städtischen Flächen gefördert werden sollten. Neben solchen Maßnahmen für eine zukunftsfähige Landwirtschaft, von der Landwirt*innen gut leben können, liegt gerade der Bereich der Ernährung innerhalb der städtischen Wirkungsmacht. Kantinen in Schulen, öffentlichen Einrichtungen, Betrieben und Hochschulen müssen reagieren und verstärkt eine pflanzenbasierte, regionale und saisonale Ernährung anbieten. Regional-saisonal und/oder ökologisch produzierte landwirtschaftliche Erzeugnisse sollten gerade bei tierischen Produkten bevorzugt angeboten werden.

Wälder sind entscheidende Kohlenstoffsenken, aber auch Holzlieferanten und Biodiversitätshotspots. Entscheidend für einen klimapositiven Forstbetrieb in Kiel und für einen Beitrag zur Bauwende sind zum einen hohe Holzvorräte und eine extensive Forstwirtschaft und zum anderen die Nutzung langlebiger Holzprodukte im Bau- und Möbelsektor und weniger energetische Holznutzung. Die herkömmliche Nutzung von vielen schwachdimensionierten Bäumen bedient vor allem die Papier- und Brennholzindustrie. Beide Produkte sind nicht CO₂-neutral herstellbar und die energetische Nutzung geht darüber hinaus mit einer erheblichen Feinstaubbelastung einher. Eine Förderung der Senkenleistung von Wäldern gelingt nur durch die Nutzung hochwertiger, langlebiger Holzprodukte, in denen der gebundene Kohlenstoff gehalten wird, während im Wald neue Bäume heranwachsen und weiteres CO₂ binden. Die Einschlagsraten in den Kieler Forsten sollten in Laubwaldbeständen vorerst auf 50% der Zuwachsrates begrenzt werden. Dieser Richtwert ist zusammen mit dem Stand des Vorratsaufbaus regelmäßig zu prüfen. Maßnahmen wie das Ausweisen nutzungsfreier Referenzflächen oder die Einzelbaumentnahme müssen als Grundlagen in die Kieler Waldbewirtschaftung aufgenommen werden. Bei Neupflanzungen sowie bei großflächig angelegten Aufforstungen sollte der Fokus auf potenziell natürlicher und damit klimaresistente Waldvegetation liegen.

Wir fordern eine stadtweite Erhöhung des Baumbestandes und die Umwidmung von Rasenflächen zu einmal jährlich gemähten Wiesen und Blühwiesen inklusive der Aufstellung von Nisthilfen für Insekten. Darüber hinaus soll bis spätestens 2025 eine flächendeckende ökologische Aufwertung von Rand- und Mittelstreifen geplant und umgesetzt werden. Dem Grünflächenamt und Pächter*innen öffentlicher Kleingärten soll der Pestizideinsatz verboten werden. Für den Schutz der Biodiversität, Klimaschutz und Klimaanpassung ist der Zusammenschluss städtischer Grünflächen zu Biotopverbänden unerlässlich. Hierbei sollte der Gedanke der fußläufigen Erreichbarkeit von Naherholungsflächen berücksichtigt werden.

IV. Energie- und Wärmewende

Der größte Teil der Treibhausgasemissionen entfällt auf den Energiesektor. Eine drastische Beschleunigung von Energieeinsparungen, Effizienz und Energiewende ist der Schlüssel - auch zur Bewältigung der durch Russlands Angriffskrieg auf die Ukraine ausgelösten Energiekrise. Eine besonders große wie wichtige Herausforderung stellt die Wärmewende dar - im Wärmesektor wird das Erdgas verwendet, das gerade fehlt, und es wird am meisten Energie verbraucht.

IV.1 Kommunale Wärmeplanung

Die Stadt Kiel soll die kommunale Wärme- & Kälteplanung nach §7 Energiewende- und Klimaschutzgesetz (EWKG) mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035 umsetzen. Dies beinhaltet eine Erfassung des Bestands und der Potenziale von Abnehmern und Bedarfen an Energie einerseits, von Erzeugern, Speichern, Netzen und Energietransport-Infrastrukturen andererseits. Besonders wichtig ist es, Potenziale an Abwärme zu identifizieren und zu nutzen. Auf dieser Grundlage werden dann Maßnahmen entwickelt und beschlossen, damit die Wärmeversorgung bis 2035 klimaneutral wird. Die Gelder für die Wärmeplanung selbst kommen vom Land. Für die Umsetzung der Maßnahmen kann auf eine Reihe von Fördergeldern zurückgegriffen werden, die aber durch Mittel von der Stadt kofinanziert werden müssen. Die entsprechenden Gelder sollten frühzeitig im Haushalt eingestellt und in der langfristigen Finanzplanung berücksichtigt werden.

Ein sinnvoller Ausbau des Wärmenetzes ist mit einer Ausweitung von Fernwärmevorranggebieten und bereichsweise mit einer Anschluss- und Benutzungspflicht zu unterstützen (Umsetzung mittels Wärmenetz-Satzung nach §17 Gemeindeordnung und §16 EEWärmeG). Frühzeitig sollen Neubaugebiete als Anschlussgebiete für Fern- oder Nahwärmenetze ausgewiesen werden. Die energetische Quartierssanierung ist ein weiteres Schlüsselinstrument - der Bund fördert hier 90-95% der Kosten und entlastet so den kommunalen Haushalt.

Pro Jahr sollen 4% der Gebäude saniert und 7% mehr erneuerbare Energie in das Wärmenetz und die Gasnetze eingespeist werden - dabei sollte das bestehende Methannetz kontinuierlich schrumpfen und parallel eine Wasserstofftransportinfrastruktur aufgebaut werden. Um die Fachkräfte zur Umsetzung der ambitionierten Maßnahmen zu sichern, sollte die Stadt eine Ausbildungs- und Qualifizierungsoffensive auf den Weg bringen.

VI.2 Erneuerbare Energieerzeugung

Eine Baupflicht für Solaranlagen auf Dächern (PV oder Solarthermie) kann einen riesigen Beitrag zum Klimaschutz leisten - aber nur unter einer Bedingung: Sie muss für die ganze Breite des Gebäudebestands gelten. Das heißt: Wenn bei privaten Eigentümer*innen eine größere Dachsanierung ansteht, muss

Solarenergie installiert werden. Und wenn das Gebäude seine Eigentümer*in wechselt, z.B. durch Verkauf, Erbe oder Schenkung, muss ebenfalls Solarenergie installiert werden. Finanzschwache Eigentümer*innen können finanziell durch Niedrig- oder Nullzinskredite unterstützt werden. Bei größeren gewerblichen Dachflächen soll eine Baupflicht ab 2024 auch dann gelten, wenn weder Sanierung noch Eigentumsübergang vorliegen.

Eine Baupflicht ist auch durch die Kommunen umsetzbar (vgl. z.B. Bonn, Amberg, Waiblingen, Tübingen). Eine Baupflicht nur bei Neubauten, wie sie von Landes- und Bundesregierung angestrebt wird, ist leider nur wenig effektiv. Die Zahl an Neubauten ist vernachlässigbar und eine große Neubau-Offensive ist aufgrund des damit unweigerlich verbundenen Aufwands an Energie und klimaschädlichem Zement beziehungsweise Beton nicht sinnvoll. Ergänzend sollte die Stadt das Solarkataster überarbeiten und auf dieser Basis auch Eigentümer*innen von gut geeigneten Dächern, die nicht zur Installation von PV verpflichtet sind, proaktiv informieren.

Die Stadt Kiel sollte außerdem mit gutem Beispiel vorangehen und alle eigenen Potenziale für Dach-Solaranlagen zügig entwickeln. Das betrifft neben den Gebäuden von Verwaltung und kommunalen Betrieben beispielsweise auch das Hörnbad. Bis 2025 sollten auf allen Schuldächern Anlagen zur Eigenenergieerzeugung installiert werden. Zudem ist zu prüfen, welche öffentlichen Parkplätzen über das vom Energiewende- und Klimaschutzgesetz geforderte Maß hinaus sinnvoll mit Photovoltaik zu überdachen sind.

Die Kommunen haben darüber hinaus auch die entscheidende Rolle bei der Ausweisung von Flächen für Photovoltaik und Solarthermieanlagen auf Freiflächen, und einen gewissen Einfluss auf die Bereitstellung von Flächen für die Windenergie. Die Stadt sollte hier ihre Möglichkeiten zur Ausweisung von Flächen möglichst weitgehend ausnutzen. Als Ziel dieser Maßnahmen sollten bis 2030 mindestens 250 MWp Dach-Photovoltaik installiert werden, sowie 150 MWth Solarthermie.

Umweltverbände und Wissenschaft sind zu konsultieren, um einen Leitfaden für die nachhaltige Biomassenutzung zu erarbeiten. Biomasse sollte in allen Bereichen energetisch nur dann genutzt werden, wenn die Nutzung als Baustoff oder als Kompost nicht möglich ist. So kann beispielsweise die Nutzung von Knickschnitt geprüft werden. Kaminbesitzer*innen sollten informiert werden, mit dem Ziel der ausschließlichen Verbrennung von Restholz. Sollte die Neuholzverbrennung sich auf diesem Wege nicht eindämmen lassen, ist ein Neubaumoratorium für Kamine und Holzöfen zu prüfen.

Klärschlamm sollte möglichst wiederverwertet statt verbrannt werden. Deshalb sollte die Monoverbrennung sukzessive auf eine Klärschlamm-pyrolyse mit Phosphorrückgewinnung umgestellt werden. Durch Klärschlamm-pyrolyse zerfallen die organischen Schadstoffe, aufgrund derer die Ausbringung von Klärschlämmen als Dünger derzeit reduziert wird. Als einziges Problem verbleiben mögliche Schwermetallbelastungen. In Kiel betrifft dies Quecksilber - hierfür muss eine entsprechende Lösung

gefunden werden: Pyrolyseanlagen werden bereits jetzt gezielt zur Reinigung von Quecksilber-verseuchten Böden eingesetzt.

IV.3 Backup-Kraftwerke & Energienetze

Die Stadtwerke Kiel haben einen Plan zur Dekarbonisierung des Küstenkraftwerks und des Wärmenetzes vorgelegt. Dieser Plan ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo, reicht aber noch nicht aus. Der Baubeginn der zweiten Großwärmepumpe und des dritten saisonalen Wärmespeichers sollte auf 2026 vorgezogen werden (Planung und Genehmigung schon während des Baus der ersten Großwärmepumpe). In saisonalen Wärmespeichern kann zum Beispiel überschüssige Windenergie für die Wärmeversorgung vor Ort sinnvoll genutzt werden. Nach Plan der Stadtwerke Kiel soll der dritte Wärmespeicher erst 2031 fertiggestellt werden – um unseren Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens zu leisten, ist das viel zu spät. Bis 2030 sollten alle Kieler Kraftwerke mit erneuerbaren Energien betrieben werden (so etwa das Küstenkraftwerk mit grünem Wasserstoff).

Falls die bestehenden Förderungen und der CO₂-Preis des Emissionshandels mutmaßlich nicht ausreichen, um Klimaneutralität bis 2035 und +7% erneuerbare Energie pro Jahr zu erreichen, sollte die Stadt Kiel eine finanzielle Förderung der Einspeisung erneuerbarer Wärme ins Gas- oder Wärmenetz durch städtische Gelder oder durch Umlage für die Endverbraucher*innen prüfen. Die ersten Einspeisevergütungen für Strom entstanden auf diese Weise durch die Städte Aachen und Hammelsburg. Bei einer Umlage muss durch Sozialtarife verhindert werden, dass finanziell schwache Haushalte hart getroffen werden.

Das Stromnetz muss ausgebaut werden. An allen geeigneten Stellen sollte eine Wasserstoffinfrastruktur umgesetzt werden, entweder per Pipeline oder per LOHC-Anwendungen. Das bestehende Methanetz darf in keinem Fall weiter ausgebaut werden. In allen Fällen, in denen nicht zwingend eine Versorgung schwierig umstellbarer Gebäude mit Biogas oder Biomethan notwendig ist, sollte das ehemalige Methanetz zurückgebaut oder einer alternativen Nutzung zugeführt werden. Dies kann beispielsweise durch das Verlegen von Glasfaserkabeln oder Wasserstoffpipelines in den Röhren des Methanetzes umgesetzt werden. In den wenigen Fällen, in denen die Energieversorgung weiterhin über Methanröhren stattfinden muss, sollte das Methanetz spätestens bei den nächsten Sanierungszyklen auf einen möglichst hohen Anteil Wasserstoffbeimischung angepasst werden. Zu diesem Zweck sollten Erdgastankstellen zurückgebaut werden und andere Methanverbraucher so umgerüstet werden, dass ein hoher Anteil Wasserstoffbeimischung möglich ist. Im Stadtgasnetz hat es bereits einen Anteil von 60% Wasserstoff gegeben, gegenwärtig sind nur noch 2% erlaubt - ein Anteil von 20-30% erscheint sukzessive auch heute möglich. Grundsätzlich sollten Energienetze als natürliche Monopole der öffentlichen Hand gehören. Entsprechend sollten diese durch die Stadt Kiel aufgekauft werden (oder die Stadt Kiel die Mehrheit der Anteile an den Betreiberfirmen halten). Die direkte Einsparung von Treibhausgasemissionen hat jedoch einen zeitlichen Vorrang vor Investitionen in die Rekommunalisierung.

V. Industrie, Handel und Gewerbe

Die für Klimagerechtigkeit erforderliche Transformation ist notwendig und sie wird unserer Gesellschaft einiges abverlangen. Deshalb ist ein Umbruch in unserer Wirtschaftsweise unabdingbar. Die veränderten Bedingungen durch die Klimakrise werden in jedem Fall einen Umbruch forcieren, den wir aber jetzt in diesem Moment noch zu einer Chance ausbauen können. Die Mittel für ökonomische Veränderung auf kommunaler Ebene sind begrenzt, aber vorhanden. Alles, was die Stadt Kiel dahingehend auf den Weg bringen kann, sollte sie auch tun.

Vergleichsweise zeitnahe Änderungen sollten die Folgenden sein: Die Gesundheitsvorschriften der Stadt Kiel sollten in einer Weise überarbeitet werden, dass Zero-Waste-Konzepte ermöglicht werden. Für Unternehmen sollten in Kooperation mit der KVG günstige Mobilitätstickets für die Beschäftigten eingerichtet werden.

In allen Wirtschaftsbereichen braucht es die Aus-, Um- und Weiterbildung der für die klimaneutrale Wirtschaft von Morgen notwendigen Fachkräfte. Dafür sollte ein breites Bündnis von Betrieben, Fachhochschulen und Hochschulen initiiert werden, das sich dieser Aufgabe annimmt. Kommunale Wirtschaftsförderungsprogramme sollten an Klimaschutz- und sozial gerechte Kriterien geknüpft werden, um eine nachhaltige und lebenswerte Wirtschaftsstruktur im Raum Kiel aufzubauen. Bei der Umsetzung solcher Kriterien müssen neu anzusiedelnde, wie bereits bestehende Betriebe beraten und unterstützt werden. Auch Neuansiedlungen und Kaufverträge zwischen der Stadt Kiel und Unternehmen müssen an strenge Klimaschutzkriterien geknüpft werden.

Für den Hafen und den Tourismus gelten die für die Einhaltung der Pariser Klimaziele notwendigen kommunalen Klimaziele gleichermaßen wie für die anderen Bereiche der Ökonomie. Insbesondere die Umsetzung einer klimaneutralen Kieler Woche sollte als Pilotprojekt vorangehen. Dafür ist eine zu 100% erneuerbare Wärmeversorgung und eine zu 100% erneuerbare Stromversorgung erforderlich. In Kombination mit der Überarbeitung der Gesundheitsvorschriften wird ein Verbot der Plastiknutzung an der Förde möglich und einheitliches Wettbewerbskriterium für alle Standbetreiber*innen. In Verbindung damit sollte ein Ernährungskonzept umgesetzt werden, das die Nutzung von biologischen und regionalen Produkten bevorzugt. Für die Förderung der Anreise von Besucher*innen mit dem ÖPNV oder Shuttleservices sollte ein Veranstaltungsticket eingerichtet werden. Darüber hinaus ist die Umsetzung eines Konzepts Grüner Logistik für den Auf- und Abbau der Kieler Woche essentiell. Hierfür können innovative Ansätze wie die Nutzung von Lastenrädern oder klimaneutralen beziehungsweise ökologischen Baustoffen geprüft werden.

VI. Öffentliche Hand und Bürgerbeteiligung

Alle hier geforderten Maßnahmen sind Maßnahmen der öffentlichen Hand. In diesem letzten Abschnitt möchten wir Forderungen für die solchen Maßnahmen inhärenten Prozesse, auch in Hinblick auf Bürgerbeteiligung, aufstellen.

Bei Klimaschutzmaßnahmen sowie größer angelegten Veränderungen wie der Verkehrs- oder Flächennutzungswende ist uns wichtig, dass es um das *Wie* geht und nicht um das *Ob*. Die Pariser Klimaziele einzuhalten ist keine Option, sondern nur hinsichtlich der Ausgestaltung offen. Beteiligungsveranstaltungen zur Trassenführung der Tram oder zu Radschnellwegen sind gute Beispiele hierfür. Langfristige Bürgerbeteiligungsformate können differenzierte Ergebnisse erzielen, eine langfristige Akzeptanz aufbauen und mehr Bürger*innen einbinden. Themenbezogene Bürgerversammlungen und Bürgerbüros stärken die Bürgerbeteiligung zusätzlich. Der Erfolg aller Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen steht und fällt mit der deutlichen Kommunikation der Dringlichkeit von Seiten der Stadt. Alle Bürger*innen müssen über die Klimakrise, ihre Folgen und mögliche Lösungen in einer dauerhaften Aufklärungskampagne informiert werden – konkret, sachbezogen und professionell.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine umfassende Prüfung der Finanzbedarfe und Finanzierungsmöglichkeiten erforderlich. Hierfür kann ein "Tragfähigkeitskonzept" sinnvoll sein, das aufzeigt, welche Aufwendungen im Investitionshaushalt und im konsumtiven Haushalt vor allem für Klimaschutz inklusive der Abfederung sozialer Härten, aber auch für Klimaanpassungsmaßnahmen erforderlich sind. Ab sofort dürfen keine Investitionen mehr in klimaschädliche, fossile Infrastrukturen getätigt werden. Das Divestment beinhaltet Institutionen mit städtischer Beteiligung, wie etwa den Sparkassen oder dem Seehafen Kiel. Es müssen für Kofinanzierungen etwa beim Sondervermögen "Energie- und Wärmewende, Klimaschutz und Bürgerenergie" erforderliche Mittel in jedem Fall fest eingeplant werden. Sowohl die Verteilung der finanziellen Mittel als auch die Verteilung der personellen Ressourcen muss auf die Bevorzugung klimaschützender und sozial gerechter Vorhaben ausgerichtet werden. Wir fordern die Einrichtung eines eigenständigen, stark aufgestellten Dezernats für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz, das verwaltungsübergreifend die sozialökologische Transformation leitet und koordiniert. Für die einzelnen Gebäudequartiere können aus der Bürgerschaft zusammengesetzte Lenkungsgruppen zusammen mit der Verwaltung die Energiewende vorantreiben.

Klima- und Umweltschutz muss als wichtigstes Kriterium der materiellen Gesetzgebung auf kommunaler Ebene, sprich bei allen Satzungen, Verordnungen und Vorschriften herangezogen werden. Öffentliche Beschaffungskriterien innerhalb der Verwaltung, in Kantinen etc. müssen am Maßstab der Klimaneutralität bis 2035 gemessen werden. Als Dienstfahrzeuge sollen ausschließlich E-Autos oder Fahr- und Lastenräder genutzt werden. Flugreisen sind dringend zu vermeiden und nur in Ausnahmefällen unter der Bedingung eines Ausgleichs via CO₂-Zertifikate zu ermöglichen. Alternativen sind Zugfahrten und Online-Konferenzen.