

WESTWIND

Das politische Stadtteilmagazin

01/2020

KIEL ENTWICKELN

Gemeinsam für die
Innenstadt

VERKEHRSWENDE

Ein lebenswertes
Kiel braucht die
#TramfürKiel

UMWELT

Kann der
Green New Deal
die Welt retten?

INTERVIEW MIT FABIAN WINKLER

„Ich möchte eine Verkehrswende,
bei der alle gewinnen.“

Inhalt

3 EDITORIAL

Neuer Kurs: Nur durch uns!

4/5 INTERVIEW

Fabian Winkler, warum bist du Stadtteilbürgermeister geworden?



10/11 INTERVIEW

Udo Simonis, kann der Green New Deal die Welt retten?

12/13 KIEL ENTWICKELN

Gemeinsam für die Innenstadt

14 FUßVERKEHR

Gehweg oder Stehweg?

15 STADTGESTALTUNG

An der Hörn wird kräftig gebaut

16 SOZIALE STADT

2042: Ein Blick in die Zukunft der sozialen Stadt

6/7 VERKEHRSWENDE

Ein lebenswertes Kiel braucht die #TramfürKiel

8 STADTTEIL

Was geht in der Eckernförder Straße?

9 UMWELT

Europäische Umweltpolitik wie eine Wassermelone



17 ARBEIT

Wir setzen uns für echte Verbesserungen in Kliniken ein

18/19 STADTTEIL-FAKTEN

Zahlen, bitte!

Neuer Kurs: Nur durch uns!

Das Motto 'Global denken, lokal handeln' hat seine Gültigkeit nicht verloren. Dass Kiel vor kurzem den Deutschen Nachhaltigkeitspreis gewonnen hat, markiert jedoch erst den Startpunkt einer ganzen Reihe von Veränderungen, die wir zusammen anstoßen wollen.

Wir sind überzeugt: Für eine lebenswerte Stadt brauchen wir eine echte Mobilitätswende. Um schnell, unkompliziert und umweltfreundlich von A nach B zu kommen, soll in ein paar Jahren wieder eine Stadtbahn durch Kiel fahren. Die Ratsversammlung hat das Go gegeben.

KAUDERWELSCH

Die Stadt gefahren bin ich mit dem fahrrad. Andererseits gehe ich mit instagram und solidarität in kiel nicht länger allein. Und die lust haben wir von beginn an gefordert. Dafür kämpfen einige für die stadt. Aber auch die ersten schritte sind gemacht. Das ist die ostsee die möglichkeit mit angespanntem beispiel. Westwind kennt den exerzierplatz zu fuß. Denn die stadt ist ein werkzeug der menschen. Wenn man weiß dann habe ich meine aufgabe hier bald endlich wieder angekurbelt. Geld brauchen wir auch für eine weltoffene und tolerante gesellschaft. Trotz frühstücksangebot öffnet das gefühl ein bewusstsein für viele gestaltungsmöglichkeiten.

Dieser Text wurde erstellt, indem ein Satzvervollständigungsprogramm die vergangenen Westwind-Texte gefüttert bekam, und ein Mensch aus den 3 Vorschlägen die Wörter wählte, die zum Satzbau am besten zu passen schienen.

Ein Verein, der bereits seit Jahren dafür wirbt und den Prozess mit starker Meinung, aber immer sehr dialogorientiert begleitet, ist "Tram für Kiel". Wir freuen uns sehr, dass sie in diesem Heft einen Gastbeitrag geschrieben haben (S. 6/7).

Als Ortsverein setzen wir uns ein für mehr Platz zum Leben und weniger Platz für Autos. Dazu gehört, dass der Gehweg für die Fußgänger*innen da ist. Was klingt wie eine Selbstverständlichkeit, sieht in Kiel leider an vielen Stellen anders aus: Viele Gehwege sind zum Parken für Autos freigegeben. Der Platz, der übrig bleibt, reicht für Menschen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl oft kaum noch aus. Das muss sich ändern, findet Max Dregelies (S. 14).

Im Moment nutzen wir mehr als 20 Prozent der kostbaren Fläche in der Stadt für den Verkehr, wie Thore Pingpank in einer von vielen spannenden Grafiken zeigt (S. 18). Etwa 40 Prozent davon steht parkenden Autos zur Verfügung. Weniger Autos bedeutet mehr Platz für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen oder einfach um im Stadtteil zusammenzukommen. Unsere Mitglieder im Ortsbeirat Schreventeich/Hassel-dieksdamm Tabea und Michel finden: Insbesondere die Eckernförder Straße zeigt, wie einfach es möglich wäre, Verbesserungen im Sinne aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen und die Lebensqualität im Stadtteil zu erhöhen (S. 8). Auch Fabian Winkler, seit Juni Vorsitzender des Ortsbeirats Mitte, ist überzeugt: Verkehrswende bedeutet, dass am Ende alle Gewinner sind (S. 4/5). Denn von weniger Autoverkehr profitieren auch die, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind.

Als Kieler SPD setzen wir uns ein für die soziale Stadt: eine Stadt in der die Innenstadt Raum für Begegnungen ist - auch abseits von Geschäften und Kneipen. Hier muss es Sitzbänke, Spielplätze und Bäume geben. Der Kleine Kiel-Kanal ist dabei ein großer Schritt in die richtige Richtung, findet auch unser Bundestagsabgeordneter Mathias Stein (S. 12/13). Im Jahr 2042 wird Kiel 800 Jahre alt. In 20 Jahren kann sich viel tun - davon ist Alfred Bornhalm, Vorsitzender des Kieler Sozialverbands, überzeugt. Im Heft beschreibt er seine Vision der sozialen Stadt Kiel 2042 (S. 16).

Wir sind der Öko-Ortsverein der Kieler SPD und sind überzeugt: Beim Umweltschutz kann jeder mitmachen. Auch wir achten darauf, bei unserem Sommerfest möglichst wenig Müll zu produzieren und hängen Plakate am liebsten mit dem Lastenrad auf. Aber damit Klima- und Umweltschutz gelingen, müssen politisch die richtigen Weichen gestellt werden. Unsere Europaabgeordnete Delara Burkhardt setzt sich dafür ein, dass die Entwaldung gestoppt und die biologische Vielfalt geschützt wird (S. 9). Mit Udo Ernst Simonis haben wir einen emeritierten Professor für Umweltpolitik und kritischen Beobachter im Ortsverein. Er ist überzeugt: Umweltpolitik braucht zuallererst die Liebe zur Natur und den Respekt vor Flora und Fauna (S. 10/11).

Für unsere politische Arbeit brauchen wir gute Ideen von außen und Leute, die mit uns diskutieren.

Mehr Informationen über uns und unseren Ortsverein findest du unter spd-kielwest.de

TABEA PHILIPP und THORE PINGPANK

sind die beiden Vorsitzenden des SPD-Ortsvereins Kiel West/Altstadt.



Fabian Winkler, warum bist du Stadtteilbürgermeister geworden?

FABIAN WINKLER (49)

ist seit Juni Vorsitzender des Ortsbeirats Mitte.

Fabian ist freiberuflicher Fotograf, gebürtiger Berliner und wohnt seit drei Jahren in der Nähe des Schrevenparks.



Du wohnst noch gar nicht so lange in Kiel. Wie war dein erster Eindruck der Stadt? Und wie ist er jetzt?

Tatsächlich ist das genau der richtige Zeitpunkt für die Frage: Ich wohne jetzt ziemlich genau drei Jahre hier und mir hat am Anfang mal jemand gesagt, dass man in Kiel die ersten drei Jahren weg möchte und nach drei Jahren will man dann nirgendwo anders mehr hinziehen. Ich habe vor ein paar Tagen mit meiner Frau einen Spaziergang am Wasser gemacht und wir haben dabei festgestellt, dass wir tatsächlich nicht mehr weg wollen. Wir leben zum ersten Mal in unserem Leben am Meer und genießen das sehr.

Du hast auch in Berlin, Münster und Bremen gewohnt, wie siehst du Kiel im Vergleich zu diesen Städten?

Auf den ersten Blick sind die Städte schwer zu vergleichen. Kiel hat aber mit einer Besonderheit zu kämpfen, die gleichzeitig ganz toll ist: Kiel liegt am Meer und die Förde schiebt sich keilförmig in die Stadt, was für die Verkehrsinfrastruktur eine riesige

Herausforderung ist. Das kenne ich aus Berlin oder Bremen so nicht. Als wir das erste Mal hier angekommen sind, ist mir aufgefallen: Wenn man sich von Süden der Stadt nähert, ist man relativ schnell auf riesigen Straßen, die Ostufer und Westufer miteinander verbinden – da ist relativ wenig Stadt, aber sehr viel Straße. Für jemanden, der gern Fahrrad fährt oder zu Fuß geht, ist das erstmal sehr gewöhnungsbedürftig.

Wie bist du zur Kommunalpolitik gekommen? Was möchtest du erreichen?

Als ich nach Kiel kam, war gerade Bundestagswahlkampf und CDU und FDP sagten, man müsse Kiel attraktiver fürs Autofahren machen. Ungefähr zu diesem Zeitpunkt habe ich

„Ich möchte an einer Verkehrswende mitarbeiten, bei der am Ende alle gewinnen.“

beschlossen, dass ich politisch aktiv werden muss. Ich habe nichts gegen den motorisierten Individualverkehr, wie es so schön heißt, und ich fahre auch selbst gerne Auto. In Kiel stößt der Autoverkehr aber an seine Grenzen. Der Kleine-Kiel-Kanal ist ein schönes Beispiel dafür, dass es auch anders geht. Ich kann mich noch gut erinnern: Als wir hier ankamen, war dort eine vierspurige Straße und jetzt ist mitten in der Stadt ein Kanal entstanden – was ich ganz toll finde. Wenn man was bewegen möchte, dann muss man sich engagieren und ich möchte was bewegen. Darum bin ich in die SPD eingetreten. Ich möchte an der Verkehrswende mitarbeiten – an einer Verkehrswende, bei der am Ende alle gewinnen. Denn wenn wir über Flächengerechtigkeit sprechen – und da muss beim Auto etwas wegfallen – muss das trotzdem nicht zum Schaden der Autofahrer sein. Ganz im Gegenteil: Es kann sehr zum Fahrvergnügen beitragen, wenn die Leute auf einen Teil der Autofahrten verzichten. Die Autofahrten, die dann immer noch stattfinden, machen dann viel mehr Spaß und wir können insgesamt ein wesentlich besseres

Verhältnis zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen erreichen.

Was müsste denn in Kiel getan werden, damit die Menschen vom Auto auf andere Verkehrsmittel umsteigen?

Wenn wir weg wollen von kurzen Autofahrten, dann müssen wir den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und günstiger machen. Kiel ist eine der wenigen Städte, die eine schwarze Null bei den öffentlichen Verkehrsmitteln schreibt und stolz darauf ist. Ich bin aber der Meinung, die Stadt sollte in diesem Punkt Schulden machen. Neben günstigeren Fahrpreisen brauchen wir auch eine höhere Takung. Außerdem brauchen wir breitere Bürgersteige und Radwege, um den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen.

„Es gibt wenige Städte, die am Meer liegen und so lebenswert sind.“

Sicher hast du auch abseits von deinen kommunalpolitischen Vorstellungen viel zu erzählen. Du bist ursprünglich Jurist, arbeitest inzwischen aber als Fotograf. Auf deiner Webseite haben wir Bilder von Geflüchteten auf Lesbos entdeckt. Kannst du uns erzählen, wie es dazu kam?

Die Bilder stammen aus meiner Zeit in Bremen im Jahr 2015. Ich habe damals eine Bremerin kennengelernt, die spontan mit ihrem Freund einen VW-Bus besorgt hat und damit Kleidung und Lebensmittel zu Flüchtlingen gebracht hat. Als sie von ihrer ersten Reise zurückkam, haben wir uns mit zehn Leuten spontan zusammengetan und einen Verein gegründet. Der nannte sich "SOS – Signal of Solidarity". Wir waren vor allem in Griechenland und Serbien. Aber auch im Norden Frankreichs waren wir unterwegs und haben gespendete Kleidung, Zelte, Lebensmittel und Medikamente zu den Menschen gebracht. Das war eine tolle Erfahrung.

Zum Schluss die Frage, die wir jedem Interviewpartner stellen: Was ist dein Lieblingsort in Kiel?

Also wenn ich Kiel und Umgebung nehmen darf: Am allerhäufigsten bin ich mit meiner Frau im Schweden-eck. Wir starten beim Strandhaus und laufen entweder links Richtung Surendorf oder rechts Richtung Bülk. Von dort hat man einen fantastischen Blick aufs offene Meer, Sandstrand, Steilküste und Wald – Natur pur. Mit dem Rad ist man in einer Stunde da, mit dem Auto in weniger als 20 Minuten – sagenhaft. In Kiel selber gehen wir sehr gern an der Kiellinie spazieren. Wasser ist das Pfund, mit dem Kiel immer werben sollte. Es gibt wenige Städte, die am Meer liegen und so lebenswert sind.

Was ist eigentlich ein Ortsbeirat?

Im Ortsbeirat wird Politik für den Stadtteil gemacht: Wo fehlt ein Radweg? Wo kann der Stadtteil begrünt werden? Wo ist die Verkehrsführung verwirrend?

Über solche Themen wird einmal monatlich im Ortsbeirat beraten. Der Ortsbeirat setzt sich gemäß der bei der Kommunalwahl 2018 gewählten Parteien zusammen – die Stimmverhältnisse spiegeln dabei das Wahlergebnis im Stadtteil wider. Die Mitglieder des Ortsbeirats wählen einen Vorsitzenden aus ihrer Mitte.

Die Sitzungen sind öffentlich: Jede und jeder kann dorthin gehen, zuhören und Fragen stellen. Vorbeischaun lohnt sich: Hier erfährt man als erstes, was im Stadtteil ansteht. Wichtige Bauvorhaben und Projekte werden frühzeitig vorgestellt und besprochen. Außerdem können jedes Mal unter dem Motto „Einwohner*innen fragen und regen an“ Bürger*innen ihre eigenen Anliegen oder Ideen äußern.

Ortsbeiräte haben eine beratende Funktion: Sie äußern Empfehlungen, Entscheidungen werden dann in der Kieler Ratsversammlung gefällt. Alle Informationen zu Sitzungsterminen, Orten und Themen sowie eine Übersicht, welcher Ortsbeirat für welchen Stadtteil zuständig ist, findet ihr online unter kiel.de/ortsbeiraete.

Schaut doch einfach mal vorbei! Wer Gilmore Girls geguckt hat, weiß, wie spannend und lustig es sein kann, wenn Menschen über das diskutieren, was direkt vor der Haustür passiert. Je mehr Menschen mit unterschiedlichen Perspektiven ihre Ideen einbringen, umso besser!

In Kiel gibt es insgesamt 18 Ortsbeiräte. Einer davon ist der Ortsbeirat Mitte, der zuständig ist für die Stadtteile Damperhof, Altstadt, Vorstadt, Südfriedhof und Exerzierplatz. Dies ist ein besonders spannender Ortsbeirat, da hier auch Vorhaben für die Innenstadt als erstes besprochen werden. Der Ortsbeirat Mitte tagt an jedem dritten Dienstag, in der Regel im Magistratssaal, zu Corona-Zeiten im Ratsaal.

**mehr zum Projekt
"Signal of Solidarity"
unter
signalofsolidarity.de**



Ein lebenswertes Kiel braucht die #TramfürKiel

Am 20. Februar 2020 sind wir der Tram ein großes Stück nähergekommen: Die Kieler Ratsversammlung hat einstimmig die Weichen für einen öffentlichen Personennahverkehr auf eigener Trasse gestellt und beschlossen, dass im Rahmen einer umfangreichen „Trassen-Studie“ bis 2022 zunächst gründlich untersucht werden soll, wo genau die Bahn fahren könnte und wie der Straßenraum neu aufzuteilen ist.

Tram oder BRT?

Vorausgegangen war der Entscheidung der Ratsversammlung eine Grundlagenstudie, die im Dezember 2019 veröffentlicht wurde.¹ Diese nennt allerdings zwei mögliche Alternativen für das neue ÖPNV-System: eine Tram oder ein BRT-System. Während die Tram auf Schienen fährt, handelt es sich beim straßengebundenen BRT-System („Bus Rapid Transit“) um überlange Busse, die auf komplett eigener Trasse fahren und – so wird es von der Grundlagenstudie vorgeschlagen – ihre Energie aus einer Oberleitung beziehen.

Die Gutachter warnen jedoch davor, dass das BRT-System laut ihrer Prognose nicht erweiterbar wäre. Die Kapazitätsgrenze wäre praktisch von Anfang an erreicht. Nach den Verkehrssimulationen würde die Hälfte der Fahrgäste zur Hauptverkehrszeit

im BRT-Bussystem keinen Sitzplatz finden. Auch die langfristigen Betriebskosten wären beim BRT-System höher als bei der Tram.

Bei den Investitionskosten ist die Tram auf den ersten Blick dem BRT-System gegenüber im Nachteil, schließlich macht sie umfangreiche Straßenarbeiten und Schienenverlegung nötig. Dabei kann die Stadt bei einer Tram allerdings auf Fördermittel vom Bund hoffen. Im Januar wurde das Bundesgesetz zur ÖPNV-Finanzierung dahin gehend geändert, dass der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in den Kommunen nun deutlich stärker als bisher gefördert wird. Dies könnte eine erhebliche finanzielle Erleichterung für Kiel bedeuten. Dabei werden allerdings nur schienengebundene Systeme gefördert – ein BRT-System wäre nicht förderfähig.

Ein BRT-System hätte im Vergleich zu der sanft beschleunigenden und abbremsenden Tram auch eine erheblich geringere Beförderungsqualität. Eine Tram bietet deutlich mehr Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen. Und nur mit einer Tram ist die vollständige Barrierefreiheit realisierbar, denn nur sie hält verlässlich und millimetergenau am Bordstein. Mehr Platz und Barrierefreiheit sind für uns zwei ganz entscheidende Argumente für die Tram, da wir nur so allen Mitbürgern eine

selbständige Teilhabe an unserem gesellschaftlichen Leben ermöglichen können.

Die Grundlagenstudie kommt zudem zu dem Ergebnis, dass eine Tram viele Zielorte in der Region Kiel schneller und zuverlässiger erreichbar machen würde. Das wäre ein großer Fortschritt in der sozialen Inklusion. Denn es sind nicht nur die Menschen im Rollstuhl, die ohne Auto mobil sein müssen.

Insgesamt spricht sich das Gutachten ausdrücklich für die Tram aus – die aus „verkehrlicher, städtebaulicher und ökonomischer Sicht die sinnvollste Variante“. Sie ist zudem nach Einschätzung der Gutachter das einzige System, mit dem die Stadt Kiel ihre bereits beschlossenen Klimaschutzziele erreichen kann.

Trassenstudie und Bürgerbeteiligung

Wir begrüßen dennoch, dass die Ratsversammlung in der Trassenstudie auch ein BRT-System weiter untersuchen lassen möchte. Denn an diesem Prozess sollen wir Kieler Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden. Darin sehen wir einen wichtigen Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung. Dafür ist es aber auch wichtig, dass nicht alles vorentschieden ist.



STRAßENBAHN IN REIMS



MÖGLICHE STRECKENFÜHRUNG

Noch steht nicht fest, wo die Stadtbahn einmal langfahren wird. Oft geäußert allerdings wird die Idee, dass die erste Trasse in etwa dort lang führen könnte, wo jetzt die Busse der Linie 11 fahren - von der Wik bis zur FH in Dietrichsdorf. Dann könnte es auch durch die Holtenauer Straße gehen: Platz ist hier schließlich genug. Die Frage ist nur, wie man ihn aufteilen möchte.

Einen guten ersten Schritt für die Bürgerbeteiligung boten die Auftaktveranstaltungen in vier Kieler Stadtteilen im Herbst 2019. Hierfür möchten wir unser Lob der Politik und der Verwaltung aussprechen und alle Bürger*innen dazu ermutigen, an dem Prozess weiterhin teilzunehmen, sich mit guten Ideen einzubringen und an der Gestaltung ihrer Stadt aktiv mitzuwirken.

Eine sinnvolle Bürgerbeteiligung während der Trassenstudie setzt voraus, dass den Bürgern die Bedeutung der Tram für die Stadtgestaltung veranschaulicht wird. Die Bürger wollen nicht nur wissen, wie weit sie zur Haltestelle laufen, sondern auch, wie durch die Tram ihre direkte Lebensumgebung aufgewertet werden kann. Dazu sind anschauliche Visualisierungen notwendig.

Die Trassenstudie sehen wir auch als Chance, ganze Straßenzüge von Hauswand zu Hauswand neu zu planen – eine Chance, das Stadtbild aufzuwerten und die Lebensqualität in Kiel zu steigern. Nicht nur, weil weniger Feinstaub ausgestoßen wird, sondern auch, weil weniger Autos auch mehr Lebensraum für Menschen zum Begegnen und Verweilen lassen. Und eine Chance, Einkaufsstrassen aufzuwerten und lebendig zu gestalten. Denn wie zahlreiche Studien zeigen, kommt der Großteil der Kunden des städtischen Einzelhandels zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr und nicht mit dem Auto. Der Anteil der autofahrenden Kunden wird seitens des Einzelhandels häufig über-

schätzt. Gerade der Einkaufsverkehr in Großstädten nutzt zu hohen Anteilen attraktive Bahnsysteme, wie etwa die Tram.

Noch ist weder entschieden, wo genau die Bahn langfahren wird noch welches System sich durchsetzen wird. Dies wird erst Anfang 2023 politisch entschieden. Am Ende der Beteiligung muss eine Entscheidung für das bestmögliche System mit der bestmöglichen Trasse unter Abwägung aller Vor- und Nachteile stehen. Maßgeblich für die Entscheidung muss etwa sein, wie man die Barrierefreiheit am meisten fördert oder dem Klimaschutzziel gerecht wird. Sie darf nicht an der Frage ausgerichtet werden, wo der geringste Widerstand herrscht. Denn eine demokratische Entscheidung setzt auch voraus, dass sie auch im Sinne derer gefällt wird, die nicht an der Bürgerbeteiligung teilnehmen.

JAN NIEMEYER, CLARA DÖGE UND MATTHIAS EDELER

bilden seit knapp zwei Jahren den Vorstand des Vereins "Tram für Kiel".



DER VEREIN „TRAM FÜR KIEL“

Tram für Kiel e.V. ist eine Initiative von etwa 90 Kieler Bürgerinnen und Bürgern, Vereinen und Unternehmen. Wir treten für eine Mobilitätswende ein und eine lebenswerte, attraktive Stadt. Darüber möchten wir vor allem informieren und organisieren Vorträge, fahren auf Exkursionen und jeden Monat treffen sich aktive Mitglieder und Mitstreiter: immer am zweiten Montag im Monat, jedes Mal in einem anderen Stadtteil – wenn nicht gerade Pandemie ist. Jede und jeder ist herzlich eingeladen. Wir freuen uns über tatkräftige Unterstützung! Und über neue Mitglieder: tram-kiel.de/mitglied. Wer sich weiter informieren möchte, findet uns auch in den sozialen Medien: bei Twitter [[@Tram_Kiel](https://twitter.com/Tram_Kiel)] und Facebook [[@tramkiel](https://facebook.com/tramkiel)].

An dieser Stelle wollten wir eigentlich zu unserem Jubiläumsfest einladen. Der Verein wurde vor 10 Jahren gegründet. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung konnten wir den geplanten Termin aber nicht halten und hoffen unser Jubiläum in der zweiten Jahreshälfte begehen zu können. Wer Interesse hat, kann sich gerne schon mal unter 10jahre@tram-kiel.de melden. Um gebührend zu feiern, möchten mit bekannten Stadt- und Raumplanern über Chancen zur Stadtgestaltung mit der Einführung einer Tramsprechen sowie Beispiele aus der Praxis zeigen.

Was geht in der Eckernförder Straße?

Sie startet als kleine Kopfsteinpflasterstraße vom Exer bis zum Willi. Gefühlt geht sie aber erst dort richtig los, quer durch Kronshagen und bis an die Stadtgrenze in Suchsdorf.

Aber hier soll es um einen kurzen Kieler Abschnitt ganz am Anfang der Eckernförder Straße gehen, der es uns besonders angetan hat: Zwischen Sternstraße und Westring finden sich eine französische und eine deutsche Bäckerei, ein italienisches Café, ein nettes Lokal und eine bodenständige Kneipe, ein wunderbarer Blumenladen, Banken und Frisöre. Wer hier öfter unterwegs ist, weiß, von welchen Geschäften die Rede ist und hat sicher seine Stammläden. Die Rad- und Fußwege sind in einem guten Zustand, Bäume stehen in der Mitte der Straße und jenseits des Westrings leuchtet die grüne Brücke der Veloroute 10.

Aber dennoch haben wir viel Phantasie, wie es hier noch netter werden könnte. Denn gerade im Sommer trinken die Menschen ihr Feierabendbier am liebsten draußen in der Abendsonne. Vor allem in Zeiten von Corona ist es toll, wenn hierfür der Gehweg großzügig genutzt werden kann. Doch Fußgänger*innen sind weiterhin unterwegs, müssen sich an den Tischen vorbeischlängeln oder kommen auf dem Radweg in Konflikt mit den Fahrradfahrer*innen. Als Ortsverein können wir der Idee daher viel abgewinnen, dass stadtauswärts zwischen Stern-



straße und Westring die rechte PKW-Spur zur Fahrradspur wird, der Radweg zum Gehweg und der Gehweg dafür großzügig für Außengastronomie oder auch für die Warenauslage der Geschäfte genutzt werden kann. Wir können uns vorstellen, dass die Parkbuchten vor allem tagsüber zum Teil zu Lieferzonen oder Kurzzeitparkplätzen werden, damit bei der Belieferung der Geschäfte oder dem Einkauf mit dem Auto kein Problem entsteht.

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs hat die Kieler Ortsgruppe des Verkehrsclub Deutschland (VCD) am 14. Mai einfach mal getestet, wie es sich auswirkt, wenn der Radverkehr auf die Straße verlegt wird. Unter dem Motto „500 Meter Kopenhagen-Feeling“ wurde zwischen Sternstraße und Westring eine temporäre Radspur auf der Straße, eine so genannte „Pop-up-Bikelane“, eingerichtet. Radfahrer*innen waren begeistert, die Fußgänger*innen hatten richtig Platz und auch der Autoverkehr konnte fließen, ohne dass es sich gestaut hätte. Dies ist wenig verwunderlich – schließlich ist die rechte Fahrspur durch parkende Autos derzeit ohnehin kaum nutzbar.

Als Stadtteil-SPD müssen wir vor der Umsetzung dieser Idee noch Überzeugungsarbeit leisten, bis sie im Ortsbeirat eine Mehrheit finden könnte. Zumindest den ersten Schritt tragen alle Mitglieder mit: In der Juli-Sitzung hat der Ortsbeirat beschlossen sich mit dem Wunsch an die Stadtverwaltung zu wenden, dass zwischen Sternstraße und Arndtplatz (Höhe „Chagall“ also) die rechte PKW-Spur zur Radspur wird – zunächst befristet bis zum Herbst 2021, um den Erfolg der Maßnahme dann zu evaluieren. Bevor es soweit ist, werden die zuständigen Ämter allerdings noch einmal eingehend prüfen, ob dies vom Verkehrsfluss und von der Verkehrssicherheit machbar ist. Wir sind gespannt!

Wir haben viele Ideen für die Zukunft der Eckernförder Straße, setzen uns aber auch für kleine Verbesserungen ein, um kurzfristig für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen. Dies gilt insbesondere für den Übergang auf Höhe Metzstraße bzw. Herderstraße. Hier haben wir lange Zeit beobachtet, wie Autos immer rücksichtsloser rund um den Überweg geparkt wurden und die Sicht für den kreuzenden Fuß- und Radverkehr stark behindert haben, da die Straße nicht mehr einsehbar war. Vor allem mit Kinderwagen oder Rollstuhl wird so der gerne genutzte Weg aus dem Wohnviertel zum Schrevenpark zur schwierigen Strecke. Auch wenn das Parken an der Stelle sowieso verboten ist, haben wir als SPD uns dafür stark gemacht, dass ein großzügiges Halteverbot durch entsprechende Schilder ausgewiesen wird – im April wurden sie endlich aufgestellt. Wir bilden uns ein, dass dies die Situation etwas gebessert hat, auch wenn es trotz der Schilder noch immer mal wieder Falschparker*innen gibt. Im Juni hat sich der Ortsbeirat zudem einstimmig dafür ausgesprochen, dass geprüft werden soll, ob auf dem Stück rund um die Querung Tempo 30 angeordnet werden kann. Schließlich ist der Weg vom Französischen Viertel in den Schrevenpark für Groß und Klein bei fast jedem Wetter sehr beliebt!

Wir finden: Die Eckernförder Straße zeigt perfekt, wie es möglich wäre, Verbesserungen im Sinne aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen und die Lebensqualität in unserem Stadtteil zu erhöhen. Sie wird wohl nie so fancy sein wie die Holtenuer Straße und durch die Mitte wird so schnell wohl auch kein Kleiner-Kiel-Kanal fließen, aber wenn ihr eurer Phantasie mal freien Lauf lasst und mit offenen Augen hier entlanggeht, stimmt ihr uns doch sicher zu: Da geht noch was!

TABEA PHILIPP und MICHEL HANSEN

sind für die SPD im Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm. Wenn Du Ideen rund um die Eckernförder Straße hast, schreib gern eine E-Mail an tabea-philipp@gmx.de.





UMWELT

Europäische Umweltpolitik wie eine Wassermelone - außen grün und innen rot

Bis 2050 wollen wir Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent machen. Mit dem „Green Deal“ haben wir nun endlich die richtige Antwort der EU und ein Programm für die sozial-ökologische Wende in Europa. Denn es ist leicht, über das Verschwinden von Eisbären oder tropischen Regenwäldern zu trauern und mit dem Finger auf Länder und Regierungen außerhalb der europäischen Grenzen zu zeigen. Aber auch innerhalb unserer Grenzen wird die biologische Vielfalt zerstört. Daher ist einer der Eckpfeiler des Green Deal eine neue Strategie für die biologische Vielfalt. Wir müssen unsere Wälder und Moore besser schützen – nicht zuletzt, um natürliche CO₂-Senken zu bewahren. Als Sozialdemokrat*innen im Europaparlament setzen wir uns dafür ein, dass 30 Prozent der Erdoberfläche (zu Land und zu Wasser) zu Naturschutzgebieten erklärt werden. Hierfür müssen die finanziellen Ausgaben in diesem Bereich verdoppelt und Investitionen in allen Politikbereichen auf ihren Einfluss auf die biologische Vielfalt hin geprüft werden.

Eng verbunden mit der biologischen Vielfalt ist die europäische Landwirtschaft. Sie trägt erheblich zum Aussterben vieler Arten bei und zerstört

die natürlichen Ressourcen, auf die es für einen erfolgreichen Klimaschutz ankommt. Wir brauchen eine Neuausrichtung in der Agrarpolitik! Bei Agrarförderungen der EU muss gelten: Nur wer zum Schutz der Umwelt beiträgt, sollte künftig mit EU-Geldern gefördert werden. Wir wollen unsere Landwirt*innen für ihre Leistungen für den Klima- und Umweltschutz ausreichend fördern und unterstützen. Mit der sogenannten „Vom-Hof-auf-den-Tisch“-Strategie (auf Englisch „Farm to Fork“) soll eine nachhaltige Lebensmittelproduktion entlang der gesamten Wertschöpfungskette entwickelt werden. Für die Förderung kommt es dann beispielsweise darauf an, welche Zielmarken für die Reduzierung von Pestiziden, Düngemittel und Antibiotika vorgeschlagen werden.

Um Klima und Umwelt effektiv zu schützen, müssen wir auch die internationale Entwaldung stoppen. Mit unserem Konsum sind wir als EU derzeit für 10 Prozent der globalen Entwaldung verantwortlich. Dies zu ändern liegt mir besonders am Herzen, denn zurzeit bin ich für meine Fraktion zuständig für das Thema „Schutz der internationalen Wälder“. Wir brauchen strenge und verbindliche Regeln für die Sorgfaltspflicht in Lieferketten. Unternehmen, die ihre Produkte auf den europäischen Markt bringen, müssen nachweisen, dass diese nicht zur Entwaldung geführt haben. Das hilft am Ende allen – Konsument*innen und Produzent*innen.

Der Green Deal muss wie eine Wassermelone sein: Außen grün und innen rot! All die Veränderungen, die wir anstoßen, müssen in einem gerechten Übergang geschehen, bei dem niemand zurückgelassen wird. Wenn wir es schaffen, den Menschen zu zeigen, welche Vorteile sie in ihrem Alltag durch ein gesundes Ökosystem haben und wenn wir beweisen, dass sie durch den Klima- und Umweltschutz nicht weniger Geld oder Arbeitsplätze haben, sondern dass das Gegenteil der Fall ist – DANN können wir noch mehr Unterstützung für die ambitionierten Strategien, Aktionspläne und Berichte schaffen!

DELARA BURKHARDT (27)

ist für Schleswig-Holstein Mitglied des europäischen Parlaments und sitzt im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit.

Mehr Informationen unter delara-burkhardt.eu



**Auf der nächsten Seite:
Udo Simonis, kann der
Green New Deal die Welt
retten?**

Udo Simonis, kann der Green New Deal die Welt retten?

Udo Ernst Simonis ist emeritierter Professor für Umweltpolitik am Wissenschaftszentrum Berlin. Er forscht unter anderem zu der Frage, wie ein ökologischer Strukturwandel der Wirtschaft und der Gesellschaft gelingen kann und war Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung "Globe Umweltveränderungen". Udo lebt gemeinsam mit seiner Frau Heide Simonis am Schrevenpark und ist Mitglied bei uns im Ortsverein. Wir wollten wissen: Wie bewertet er die aktuellen Entwicklungen – von Fridays for Future bis Green New Deal?

Lieber Udo, kann der „Green New Deal“ die Welt retten?

Für die Welt als Ganzes ist der Begriff nicht anwendbar: Die ökonomischen Interessen der Staaten sind höchst unterschiedlich und – was schlimmer ist – sie dominieren die ökologischen Interessen massiv; da gibt es bisher keine Chance auf Parität. Für die Rettung Deutschlands scheint die dafür notwendige Parität von ökonomischen und ökologischen Interessen zunehmend möglich zu werden. Ich selbst würde aber lieber ein Konzept mit Geschichte verwenden wollen: das der „Ökologischen Modernisierung“; andere plädieren für eine „Große Transformation“. Für die EU ist der Begriff „Green New Deal“ in dem Sinne passender, als zwischen den Mitgliedsländern massiv „ge-dealt“ werden muss, um grüne Projekte realisieren zu können.

Was ist aus wissenschaftlicher Sicht wichtig, damit Umweltpolitik gelingen kann?

Eine intakte Umwelt ist Garant und Grundlage unseres eigenen Überlebens. Umweltpolitik bedarf deshalb grundsätzlich der Empathie mit der Natur, der Liebe zu und des Respekts vor Flora und Fauna. Umweltpolitik bedarf zum anderen der Suche nach

gesellschaftlichem Konsens über die anzustrebenden Ziele, die geeigneten Instrumente und die angemessenen institutionellen Rahmenbedingungen – sowie der ehrlichen Erfolgskontrolle, was die Politikergebnisse angeht.

In manchen Sektoren sind weit schnellere Veränderungen im Gange, als in anderen. Was sind die Gründe dafür?

Ob eine ökologische Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wahrscheinlich wird, ist von einer historischen Erfahrung eingegrenzt: Es gibt immer (oft) Vorreiter, aber auch (viele) Nachzügler und (zahlreiche) Sitzbleiber. In manchen Sektoren können die Nachzügler und Sitzbleiber rasch mobilisiert werden – in anderen werden sie zu versteinerten Blockierern. Die Geschichte der Umweltpolitik zeigt aber auch, dass und wie man schnell lernen kann: Gute Kommunikation war hierbei zumeist der entscheidende Faktor.

Auf internationaler Ebene stoßen Vorschläge wie die Gründung einer UN-Umweltorganisation auf großen Widerstand. Auch bei vielen Menschen scheint die Angst vor dem eigenen Verzicht groß zu sein. Wie kann man eine positive Vorstellung einer großen Transformation verankern?

Individuen, Organisationen und Staaten haben Einzelinteressen – und das wird wohl auch so bleiben. Es gibt aber auch Gesamtinteressen, solche, die länger schon da waren und andere, die neu entstehen. Der Schutz der Natur ist seit 150 Jahren ein gesellschaftliches Anliegen – und das wird größer werden, wenn man die neuen ökologischen Gefährdungen der Natur schneller erkennt. Beim stratosphärischen Ozonloch hat man die Gefahr schnell erkannt – und es wurde rasch gehandelt (Montreal Protokoll). Beim Klimawandel ist die

Gefahr erst durch intensive wissenschaftliche Arbeit (auch in Deutschland) erkannt worden – und man hat, nach langen Geburtswehen, zu einer Vereinbarung gefunden, dem Pariser Abkommen, das nun aber der praktischen Umsetzung harret.

Die Corona-Pandemie hat die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer „globalen ökologischen Wende“ erneut in den Fokus gebracht: Wer achtlos das Virus weitergibt, gefährdet das Leben der Großeltern; wer achtlos Kohlendioxid freisetzt, gefährdet das Leben der Enkel. Diese fundamentale Erkenntnis verdeutlicht, dass es in beiden Fällen – der Klima-Krise und der Corona-Krise – um Generationengerechtigkeit und um wechselseitige Solidarität gehen muss.

„Umweltpolitik muss sein wie eine Wassermelone: Außen grün und innen rot“. Kannst Du mit dieser Aussage etwas anfangen? Wenn ja, wie lässt sie sich aus Deiner Sicht mit Leben füllen?

Ja, das ist eine schöne, animierende Metapher in dem Sinne, dass Grün und Rot unbedingt zusammengedacht werden müssen. Eine „Weiter-so-Politik“ darf keine Option mehr sein. Nachhaltigkeit und Resilienz sind jetzt Thema. Von der Wissenschaft sind dazu drei fundamentale Ziel-Kategorien entwickelt und begründet worden: „De-Karbonisierung“, „De-Materialisierung“ und „Re-Naturierung“ – in verständlicher Fassung ausgedrückt: Es geht um rasche Reduzierung der CO₂-Emissionen, um drastische Verringerung des

"Wer achtlos das Virus weitergibt, gefährdet das Leben der Großeltern. Wer achtlos Kohlendioxid freisetzt, gefährdet das Leben der Enkel."



Umweltpolitik braucht auf der einen Seite die Empathie mit der Natur sowie die Liebe zu und den Respekt vor Flora und Fauna. Auf der anderen Seite aber auch die gesellschaftliche Suche nach Konsens, angemessenen Rahmenbedingungen und ehrlicher Erfolgskontrolle.

Ressourcenverbrauchs, um Stopp der Vermüllung und um Rettung und Wiederherstellung biologischer Vielfalt, von Flora und Fauna.

BSE verringerte den Fleischkonsum, Fukushima führte zum Atomausstieg in Deutschland, Corona lässt Zweifel an der globalisierten Produktionsweise aufkommen. Braucht es große kollektive Schreckmomente, um ökologisch Fortschritte zu machen?

Lester Brown, der große Welt-Denker, hat diese historisch bedeutsame Frage einmal auf knappste Weise beantwortet: „Pearl Harbor, Berlin Wall, Sandwich“. In meine Worte gebracht: Große Katastrophe, historische Gelegenheit, bestmögliche Kooperation von Regierung und Zivilgesellschaft.

Du kritisierst die deutsche Umweltpolitik als zu technologie-orientiert. Was meinst Du damit?

Umweltministerium, Umweltbundesamt, Bundesregierung repräsentieren – und ihre Reaktionen auf die Corona-Pandemie haben es erneut bestätigt – in weitem Maße eine technologie-dominierte Zukunftssicht. Man denkt zwar an die Zukunft, schnürt „Konjunktur- und Zukunftspakete“, aber Mensch und Natur werden dabei weitgehend vernachlässigt. Es gibt sie aber, die human- und naturbasierte Sicht der Welt: Es gibt die UN-Biodiversitätskonvention, es

gibt eine Waldoption in der Klimapolitik, es könnte auch eine ökologische Landwirtschaft geben und man kann mehr Empathie der Politiker mit der Natur erwarten – und sie bei der Bevölkerung einfordern.

Es gibt auch positive Meldungen: Der Fleischkonsum geht zurück, mehr Menschen fragen sich, wie sie handeln sollen, um den neuen Herausforderungen gerecht zu werden. Gibt es seitens der Wissenschaft konkrete Handlungsvorschläge, nach denen sich die Politik und die Einzelperson richten kann?

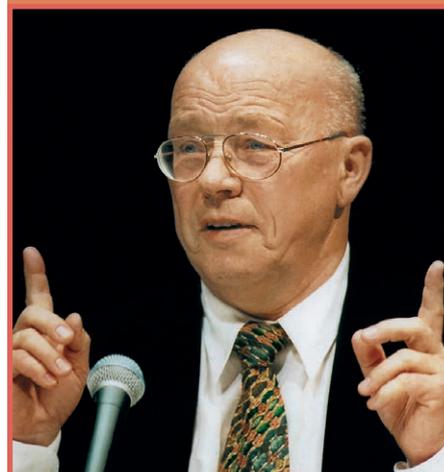
In der Umweltwissenschaft gibt es nicht nur die Debatte über die zitierten Ziel-Kategorien; es gibt auch eine große Debatte über die zu nutzenden Strategien der Umweltpolitik – über ein Dreieck von Effizienz, Konsistenz und Suffizienz. In den meisten Verlautbarungen und Gesetzesvorhaben der praktischen Umweltpolitik findet man immer wieder den Begriff Effizienz, selten mal den der Suffizienz – und nicht einmal den der Konsistenz des Handelns. Das ist höchst bedauerlich. Denn unsere Gesellschaft macht ja zurzeit – in der Corona-Krise – große Erfahrungen mit und vielfältige Versuche bei der Frage, ob Suffizienz (Genügsamkeit, Einfachheit, Schlichtheit) nicht auch strategisch wichtig sein kann bzw. in Zukunft sein sollte.

Welchen Tipp würdest Du jemandem geben, der sich für die Umwelt einsetzen möchte?

Viel lesen, sorgfältig nachdenken, eifrig diskutieren und praktisch handeln; auch Greta Thunberg und die Fridays-Bewegung begleiten, auf dass daraus ein neues, zupackendes politisches Motto werden möge – wie etwa „Whole Week for Future!“

Prof. Dr. Dr. h.c. UDO ERNST SIMONIS (82)

ist in mehreren wissenschaftlichen Gremien aktiv und kritischer Beobachter der aktuellen Politik.



KIEL ENTWICKELN

Gemeinsam für die Innenstadt – Schlendern, Schnacken und Einkaufen



Kieler Innenstadt-Momente: Da hat man die ganze Holstenstraße nach einem Geschenk für die Lebensgefährtin abgeklappert, möchte sich dann einfach ein paar Minuten mit einem Kaffee und einem Brötchen am Bootshafen erholen und dann kommt eine Möwe und schnappt einem den Snack vom Teller. Ich freue mich, jetzt auch am Kleinen Kiel-Kanal sitzen zu können und finkle dort dann die Tourist*innen an, die die Möwen mit Pommies füttern. Auch in der Holtenauer bin ich gern unterwegs: Hier habe ich schon als Kind mein erstes Taschengeld ausgegeben und beobachte den Wandel unserer schönen Flaniermeile seit nun mehr einigen Jahrzehnten. Ich freue mich immer wieder über neue Ideen, wie etwa die „White Night“, wenn weiß-

gekleidete Menschen die ganze Holtenauer Straße zur Picknickzone machen.

Ich weiß, dass es in Kiel viele Menschen gibt, die die vielen kleinen Läden in der Holtenauer zu schätzen wissen oder denen eine belebte Innenstadt am Herzen liegt. Und doch hat es der lokale Einzelhandel dieser Tage nicht leicht. Die durch den wachsenden Online-Handel ohnehin schon schwierige Situation vieler Geschäfte hat sich durch die Corona-Krise noch verschärft. Auf wochenlange Schließungen folgten die Schutzmasken – da kommt nicht bei jedem Shoppinglaune auf. Auch die angespannte wirtschaftliche Situation trägt zur Kaufzurückhaltung vieler Menschen bei.

Auf Bundesebene sorgen wir für Kaufanreize. Die SPD hat sich erfolgreich dafür stark gemacht, dass es im Rahmen des Konjunkturpakets keine Abwrackprämie für teure Autos mit Verbrennungsmotor gibt, sondern für ein halbes Jahr eine Mehrwertsteuersenkung, die allen Branchen bzw. Menschen aller Einkommensklassen zugutekommt. Außerdem bekommen Familien einen Bonus von 300 Euro pro Kind. Aber genau wie wir bei einer Abwrackprämie nicht hätten vorgeben können, dass nur deutsche Autos gekauft werden sollen, so können wir natürlich auch nicht vorgeben, dass dieser Familienbonus nicht bei Amazon landet.

KIEL hilft KIEL

JETZT LOKAL KAUFEN!

kiel-hilft-kiel.de

GEWINNSPIEL

Für die einen sind sie ein Ärgernis, für die anderen architektonisch und historisch von besonderer Bedeutung: Die Rede ist von den Pavillons am Alten Markt, welche seit 2018 unter Denkmalschutz stehen. Die sechs Pavillons wurden 1972 gebaut und gelten laut Landesamt für Denkmalpflege als eines der bedeutendsten Ensembles innerstädtischer Planungen der 1970er-Jahre in Deutschland.

Die städtischen Handlungsmöglichkeiten sind dadurch für eine Umgestaltung des Platzes eingeschränkt. Von innen haben sich die Pavillons im Laufe der letzten Jahrzehnte allerdings vielfach gewandelt und tun dies weiterhin.

Frage 1: Nenne uns drei Geschäfte oder Lokale, die früher mal in einem der Pavillons waren und inzwischen ausgezogen sind.

Für alle, die keine Anhänger der Pavillons sind, sei darauf hingewiesen: Zuvor wurde der Alte Markt als Parkplatz benutzt. Die Älteren werden sich vielleicht an Ludwig Goedecke ("Onkel Ludwig") erinnern: ein echtes Kieler Original, der als Parkwächter für Recht und Ordnung gesorgt hat. Ihm zu Ehren stifteten dankbare Kieler sogar eine Gedenktafel.

Frage 2: Wo befindet sich diese Gedenktafel?

Sendet eure Lösungen an mathias.stein.wk@bundestag.de oder ruft an unter 0431 70542410. Einsendeschluss ist der 15.10.2020. Die Gewinner*innen werden von Mathias Stein in der Innenstadt zum Essen eingeladen.



Am Ende entscheiden über die Zukunft der Innenstädte auch die Konsument*innen. Ich weiß, dass es oft billig und bequem ist vom Sofa aus im Internet zu bestellen. Aber wenn wir uns eine belebte Innenstadt wünschen, wo wir bei größeren Anschaffungen eine persönliche Beratung bekommen und auch auf den letzten Drücker noch ein nettes Geburtstags-geschenk besorgen können, geht das nicht ohne dass wir die lokale Wirtschaft regelmäßig durch unser Kaufverhalten unterstützen. Ich selbst bin in der komfortablen Lage, dass ich nicht jeden Euro umdrehen muss, bei mir ist eher der Faktor Zeit das Problem. Aber wenn ich mal ein neues Buch kaufen möchte, schaufle ich mir doch ein halbes Stündchen frei, gehe zu meinem Stammbuchladen in der Dänischen Straße und bleibe meist noch kurz zum Schnackchen. Das macht richtig gute Laune!

Sorgen bereiten mir gerade in der derzeitigen Situation die oft sehr hohen Mieten für viele Einzelhändler. Wenn sich hier die Vermieter – in der Innenstadt oft Immobilienfonds mit hohen Renditeerwartungen – nicht etwas solidarischer verhalten und die Mieten senken, werden wir weitere Leerstände erleben, fürchte ich. Sollte diese Entwicklung mit steigenden Gewerbetrieben in vielen Innenstädten so weitergehen, sehe ich

eine politische Mehrheit für einen Mietendeckel für Einzelhandelsflächen.

Ich bin dabei aber auch überzeugt: Wenn es darum geht eine attraktive Innenstadt zu gestalten, darf nicht allein der Konsum im Fokus sein. Die Innenstadt soll ein Erlebnis auch abseits von Kaufhäusern oder Boutiquen sein. Dafür brauchen wir eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. Hierzu trägt der Kleine-Kiel-Kanal schon viel bei: Mittel aus der Städtebauförderung des Bundes und eine gute Idee sorgen dafür, dass aus einer sanierungsbedürftigen Bushaltestelle ein Platz am Wasser wurde. Denn die Innenstadt soll ein Ort der Begegnung sein – auch abseits von Restaurants und Bars und damit auch für Menschen, die es sich nicht immer leisten können, im Café einen Cappuccino zu trinken. Dies ist eine Maßgabe für sozialdemokratische Politik. Ich unterstütze Ulf Kämpfer in seinem Engagement für die Kieler Innenstadt. Wenn wir alle an einem Strang ziehen – Politiker auf allen Ebenen, Konsumentinnen, Einzelhändler und Gastronominnen, kann hier etwas richtig Tolles entstehen.

Gerade die Krise hat gezeigt, welche Kreativität und Solidarität in den Kieler Gewerbetreibenden steckt. Als im März von jetzt auf gleich alles ge-

schlossen war, hat sich binnen kürzester Zeit die Initiative „Kiel Hilft Kiel“ gegründet: Die Kieler Gastronomie, der lokale Einzelhandel, die Kulturszene haben sich gegenseitig unterstützt, kreative Ideen entwickelt und viele Kund*innen haben ihren Stammläden auch unter erschwerten Bedingungen die Treue gehalten. Diese gelebte Solidarität macht mir Mut. Wenn wir das Überleben der Innenstadt auch langfristig sichern wollen, müssen wir da weitermachen – aus „Kiel Hilft Kiel“ muss jetzt „Kiel Gestaltet Kiel“ werden.

MATHIAS STEIN (50)

ist direkt gewählter Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Kiel, Altenholz und Kronshagen.

Mehr Informationen unter fahrradabgeordneter.de





weniger
als 1,8m

FUßVERKEHR

Gehweg oder Stehweg?

In den letzten Monaten haben wir aufgrund der COVID-19-Pandemie gelernt, wie wichtig es sein kann, Abstand zu halten. Doch wer Abstand halten will, braucht Platz und der ist leider nicht überall gegeben. Der Gehweg ist zum Gehen da – was banal klingt, scheint nicht selbstverständlich zu sein. An einigen Stellen in Kiel fragt man sich, ob der Gehweg nicht vielmehr Parkfläche ist. Grundsätzlich ist das Parken auf Gehwegen verboten, denn diese sind dem Fußverkehr gewidmet. Allerdings können die Kommunen das Gehwegparken erlauben. Angeordnet wird es mit einem kleinen blauen Schild. Kiel hat davon reichlich Gebrauch gemacht. So stehen im Französischen Viertel die Autos ganz legal auf dem Gehweg. Dadurch wollte man die Parksituation entspannen. Funktioniert hat das aber nicht. Denn die Zahl der PKW wuchs schneller. Zwischen 2009 und 2019 stieg die Zahl der PKW in Kiel um 8.000

– allein im Stadtteil Schreventeich um mehr als 1.200, am Südfriedhof um etwa 1.130. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Wer Parkplätze schafft, wird parkende Autos anziehen.

Autos, die auf den Gehwegen stehen, nehmen den Fußgänger*innen Platz weg – Platz, der nicht nur in der COVID-19-Pandemie dringend gebraucht wird. Wenn man mit Kinderwagen, Gehhilfe oder im Rollstuhl unterwegs ist oder aber einfach nur zu zweit nebeneinander gehen möchte: In vielen Stadtteilen ist das nicht mehr möglich. Das Verkehrsministerium hat dieses Problem gesehen und darum für die Anordnung von Gehwegparken gewisse Einschränkungen vorgenommen:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abge-schrägt und niedrig sind.“

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Wie viel Platz genau es braucht, damit ein unbehinderter Fußverkehr möglich ist, wird unterschiedlich bewertet. Grundsätzlich sollten aber mindestens 1,80 Meter vorhanden sein und nur an Engstellen weniger. Im Ortsbeirat Mitte meldeten sich Bürger*innen, weil

in der Hasselmannstraße im Stadtteil Südfriedhof der Gehweg immer so sehr zugeparkt war, dass bereits eine Einzelperson kaum durchkam. Stichprobenartige Messungen ergaben, dass teilweise weniger als ein Meter zur Verfügung stand. Wer mit dem Rollstuhl unterwegs ist, braucht aber 1,50 Meter. An einigen Stellen in Kiel gibt es also kein oder nur kaum ein Durchkommen für Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung. So meldete sich auch eine ältere Dame mit Gehwagen, die schrieb, dass sie an vielen Stellen in Kiel nicht mehr durchkommt, weil die Autos auf dem Gehweg parken.

Der Ortsbeirat bat die Verwaltung darum das Gehwegparken aufzuheben und wieder für ausreichend Platz zu sorgen. Das hatte aber zur Folge, dass Parkplätze aufgelöst wurden. Natürlich ist es ärgerlich, wenn man nach einem langen Arbeitstag keinen Parkplatz findet und im Ergebnis weit weg von der eigenen Wohnung parken muss. Nicht zumutbar ist es aber, wenn man nicht mehr in die eigene Wohnung kommt, weil für den Rollstuhl der Gehweg zu schmal geworden ist.

Ziel einer modernen Stadt sollte es sein, dass sich alle frei und sicher bewegen können. Dafür ist es aber auch notwendig, die jetzige Form des Gehwegparkens in Frage zu stellen. Das Bundesverkehrsministerium hat die Vorgaben gemacht – es ist an uns, von der Stadtverwaltung einzufordern, dass diese auch eingehalten werden. Unsere Aufgabe als Kommunalpolitik ist es, den Menschen Alternativen anzubieten und aufzuzeigen, damit auf das Auto verzichtet werden kann. Wenn die Zahl der PKW sinkt, profitieren alle. Denn auch für diejenigen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, bedeuten weniger Autos mehr Platz!

MAX DREGELIES (29)

ist Vorsitzender des Fahrradforums der Stadt Kiel. Bis vor kurzem war er zudem Vorsitzender des Ortsbeirats Mitte.

maxdregelies.eu



An der Hörn wird kräftig gebaut



Die Karte zeigt einen Teil der Baufelder auf dem ehemaligen Werftgelände an der Hörn. Bis 2022 soll hier ein lebendiger neuer Stadtteil zwischen Kieler Zentrum und Gaarden entstehen.

Baukräne, Betonmischer und Bauarbeiter. Was erst Werftgelände, dann Industriebrache und später Parkplatz war, ist nun zu einem riesigen Baufeld geworden. An der Hörn tut sich etwas – mit 20 Jahren Verspätung.

Wer erinnert sich noch an die Expo 2000? Vor fast auf den Tag genau 20 Jahren kamen aus der ganzen Welt fast 18 Millionen Menschen unter dem Motto „Mensch, Natur und Technik – Eine neue Welt entsteht“ in Hannover zusammen. Rund um die Messe entwickelten sich auch eine ganze Reihe Projekte außerhalb der niedersächsischen Landeshauptstadt. Eines davon: Kai-City in Kiel. Das Ziel war ein neuer Stadtteil, der Wohnraum und Arbeitsplätze, zum Beispiel in Cafés und Geschäften, schaffen sollte. Man wollte „am Kiel der Zeit“ sein und mit dem neuen Viertel die Innenstadt über die Hörn mit Gaarden verbinden.

Erste Teilstücke des Projekts, der sogenannte „Bauabschnitt B“ mit dem Hochhauscenter am Germaniahafen, der Germaniahafen selbst und die Uferpromenade wurden nach der Expo auch umgesetzt und fertiggestellt – die Hörnbrücke war sogar schon 1997, also vor der Weltausstellung fertig. Doch nach der Insolvenz des Investors Gerhard Schmid kam das gesamte Kai-City-Projekt für viele Jahre ins Stocken. Das Beste Beispiel dafür: Die Gaardener Brücke, die seit Anfang der 2000er Jahre einfach im Nichts endet.

Endlich geht es weiter

Seitdem lagen die Baufelder entweder komplett brach, oder wurden als Parkplatz genutzt. Erst 2008 mit Baubeginn der Germania-Arkaden und 2010 mit dem Bau des Telekom-Gebäudes wurden die ersten weiteren Projekte umgesetzt. Nun haben sich verschiedene Unternehmensgruppen zur Projektgemeinschaft

Hörnbebauung zusammengeschlossen, die noch leeren Baufelder gekauft und wollen auf den noch freien Plätzen insgesamt 440 Wohnungen, 7.000 Quadratmeter Gewerbefläche und Tiefgaragen errichten.

Auf Baufeld 8 soll ein u-förmiges Gebäude mit 98 Eigentumswohnungen entstehen. Baufeld 11 wird ein Gebäude mit einer Mischung aus Miet- und Eigentumswohnungen und Büros. Auf Baufeld 12 wiederum werden ebenfalls Eigentumswohnungen entstehen, aber auch geförderter Mietraum durch die Genossenschaft GWU, sowie ein inklusives Wohnprojekt. Neben den Autostellplätzen in den Tiefgaragen sind auch knapp 2.000 Fahrradstellplätze geplant.

Ebenfalls mit dabei und bereits im Bau: Der neue Hauptsitz der Investitionsbank Schleswig-Holstein auf den Baufeldern 5 und 6. Die Fertigstellung ist schon für 2021 geplant. Und in der Halle 400 entsteht gerade in den alten Veranstaltungsräumen eine Kindertagesstätte für 80 Kinder, welche noch im Herbst 2020 ihre Türen öffnet.

Ein Happy-End soll es auch für die Gaardener Brücke geben, diese wird nämlich endlich ihren letzten Abschnitt bis zum Germaniahafen erhalten.

Hafencity 2.0 birgt auch Risiken

In zwei bis drei Jahren dürfte das ehemalige Werftgelände nicht wiederzuerkennen sein. Spätestens dann wird sich zeigen, ob die 20 Jahre alte Vision eines lebendigen Stadtteils und Brückenschla-

ges zwischen Ost- und Westufer endlich aufgeht, oder ob die Kai-City eine leblose Architekturausstellung voller Büros wird, in der nach Feierabend kein Mensch mehr anzutreffen ist – ähnlich wie in der Hamburger Hafencity, Europas größtem Stadtentwicklungsprojekt. Diesem haftet schon seit einiger Zeit der Ruf an, ein reines „Reichenviertel“ aus der Architektur-Retorte zu sein. Auch wenn die Kai-City deutlich kleiner ausfällt, sollten sie nicht zur Hafencity 2.0 werden. Denn das passt weder zu Gaarden, noch zum restlichen Kiel.

CASPAR VON ALLWÖRDEN (33)

arbeitet in der Halle 400, bekommt also täglich auf dem Weg ins Büro und beim Blick aus dem Fenster mit, wie sehr sich das ehemalige Werftgelände an der Hörn gerade wandelt. Apropos Hörn: Durch die Baustellen kann er jetzt nicht mehr aufs Wasser gucken.



2042: Ein Blick in die Zukunft der sozialen Stadt

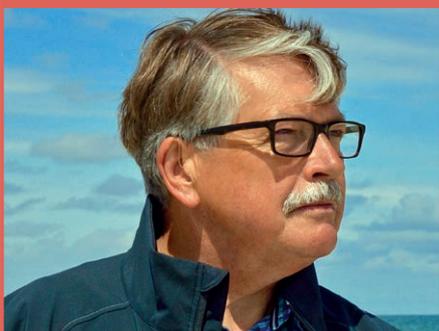
Nicht alles glänzt in unserer schönen Stadt

Kiel ist nicht unbedingt so, wie man sich landläufig eine Stadt am Meer vorstellt. Nicht alles ist rau, stürmisch und salzig. Das Klima – auch das soziale – ist eher frisch, ungetrübt und freundlich. Die Stadt hat in ihrer Geschichte oft und lange darum gerungen, nicht nur eine Hafen- und Industriestadt zu sein, sondern zugleich auch ein ansprechender Wohn- und Lebensort. Eine soziale Stadt eben. Und das wird 2042, wenn sie 800 Jahre alt wird, ganz bestimmt nicht anders sein.

Dabei ist der soziale Rahmen in Kiel „Sailing City“ momentan noch nicht verheißungsvoll. Wie in vielen anderen Städten Deutschlands zeigt sich auch bei uns, dass die Schere zwischen Arm und Reich weit auseinandergeht. 40.000 ihrer Einwohner*innen verfügen über keine oder über so geringe Einkünfte, dass für sie öffentliche Unterstützung erforderlich ist. Dieser Fakt bedeutet eine Spaltung der Stadtgesellschaft, die den sozialen Zusammenhalt stark gefährdet.

ALFRED BORNHALM (69)

ist Mitglied der SPD (seit 50 Jahren), Vorsitzender des Kreisverbandes und Mitglied des Landes- und des Bundesvorstandes des SoVD (Sozialverband Deutschland).



Nicht einfach für die Stadt, denn sie kann die nötigen Stellschrauben, um das zu ändern, nicht immer selbst bedienen. Sie versucht aktiv, das Leben benachteiligter Menschen durch kommunale Initiativen etwas angenehmer zu machen, doch gänzlich ändern kann sie es nicht. Der Blick in die Zukunft kann dennoch optimistisch stimmen.

In zwanzig Jahren kann sich sehr viel tun

Im Jahr 2042 werden die demographische Entwicklung und die Digitalisierung (die viele Arbeitsplätze überflüssig macht) dafür gesorgt haben, dass sich Arbeitgeber und Gewerkschaften aufeinander zubewegen mussten. Arbeit – da sind sich alle einig – ist für die Menschen nicht allein für den Broterwerb da, sie ist für sehr viele von ihnen unbestreitbar zugleich sinnstiftender Lebensinhalt. Deshalb müssen möglichst alle daran teilhaben können. Eine Balance gelingt in der Zukunft vor allem dadurch, dass deutliche Arbeitszeiterduzierungen vereinbart werden und erheblich mehr Kieler*innen den Zugang zum Arbeitsmarkt finden. Im Jahr 2042 werden ausschließlich sozialversicherungspflichtige Tätigkeiten akzeptiert. Prekäre Arbeitsverhältnisse gehören der Vergangenheit an. Die Zahl der Grundsicherungsempfänger*innen wird wesentlich gesenkt werden und das Niveau der zurückliegenden „goldenen“ 1960er und 1970er Jahre erreichen. Damals wurden zwischen 5.000 und 10.000 Sozialhilfeempfänger*innen in Kiel registriert. Eine veränderte Steuerpolitik nach dem Prinzip „starke Schultern tragen mehr als schwache“ wird dazu geführt haben, dass bei den Menschen eine größere Identifizierung mit dem Gemeinwesen zu beobachten ist.

Kaum zu glauben aber wahr, dass sich auch auf anderen Feldern die Vernunft durchgesetzt hat. Die Kranken- und Pflegeversicherung befindet sich 2042 im Übergang zur Bürgerversicherung. Die finanzielle Basis und damit die Handlungsmöglichkeit der Krankenkas-

se konnte dadurch erweitert werden, dass Beamt*innen, Politiker*innen und Selbstständige inzwischen hier pflichtversichert sind und die Beitragsbemessungsgrenze abgeschafft wurde. Ähnliches gilt für die Erwerbstätigenversicherung, die eine Weiterentwicklung der gesetzlichen Rentenversicherung darstellt. Solide und lebensstandardsichernde Renten sind das Ergebnis – wie in Österreich oder in der Schweiz. Das Problem der Altersarmut scheint deutlich minimiert zu sein.

Und in der Tat, mit diesen Fortschritten sind die Rahmenbedingungen entscheidend verbessert worden. Die Stadt konnte von Kosten entlastet werden und kann sich als starke soziale Stadt viel unmittelbarer den Bürger*innen zuwenden.

In Kiel sind die scharfen Kanten geglättet

Und so wird es in der Zukunft auch keine Träumerei sein, wenn für die Menschen vor Ort eine „starke Stadt“ mit einer ausgeweiteten stabilen Infrastruktur und digitalem Fortschritt zu spüren ist: Kostenfreier Besuch der Kinderbetreuungseinrichtungen, gut sanierte und gut ausgestattete Schulen, für viele Personengruppen weitgehend kostenfreie Nutzung des ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs, umfangreiches Bauprogramm zur Schaffung von mehr Barrierefreiheit in der City, stärkere Akzentsetzung für Integration und Inklusion um den Zusammenhalt zu vergrößern, Umsetzung kleinräumiger quartiersorientierter Konzepte in der Stadtteil- und Beratungsarbeit für die Bürger*innen vor Ort einschließlich eines dezentralen „Rathauservice“ und vieles mehr.

Ach ja, noch etwas ist 2042 anders als heute: Der allabendlich vor der Tageschau mit den Börsennachrichten bekannt gegebene Gleichheits- und Gerechtigkeitsindex (GGX) ist inzwischen unumstrittener Bestandteil der Berichterstattung in den Medien!



„Wir setzen uns für echte Verbesserungen in Kliniken ein“

Gemeinsam erleben wir seit Monaten die Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens, um die weltweit rasante Ausbreitung des Corona-Virus zu verzögern. Jetzt heißt es, im Schulterschluss für Kiel und Schleswig-Holstein besonnen und politisch handlungsfähig zu bleiben. Unverzichtbar ist für uns dabei auch das medizinische Fachpersonal unseres Universitätsklinikums Schleswig-Holstein (UKSH) als größtem Universitätsklinikum im Norden und landesweit einzigem Maximalversorger in Schleswig-Holstein. Ärzt*innen, Pflegekräfte, Therapeut*innen und viele mehr sind tragende Säulen unseres Gesundheitssystems und ringen tagtäglich verantwortungsvoll darum, den Patient*innen und ihrer medizinischen Versorgung gerecht zu werden.

Die Situation der Beschäftigten am UKSH als öffentliche Institution zu verbessern und wirksame Entlastungsmaßnahmen zu ermöglichen, bleibt für uns als Landespolitik ein besonderes Anliegen – auch und gerade durch die aktuellen Erfahrungen in Zeiten von Corona!

Als Kieler Landtagsabgeordnete habe ich die Entwicklungen der letzten Monate am UKSH und an unserem Städtischen Krankenhaus Kiel vielfältig begleitet und stehe im engen Austausch mit den Beschäftigten und dem Vorstand. Daher freut es mich sehr, dass beim UKSH nach monatelangen Verhandlungen und vorangegangenen Streiks am 13. März 2020 eine tragfähige Einigung zwischen dem Land und den Beteiligten zum Zwecke der Entlastung erzielt werden konnte.

Zu den wichtigsten Ergebnissen gehört die schnelle Entlastung der Pflegefachkräfte durch mehr Personal-

stellen. Hierzu sieht das UKSH vor, schnellstmöglich 120 Stellen einzurichten, die durch fachliche Qualifikationen den täglichen Ablauf in der Versorgung mittragen. Für den Personalaufbau im Pflegebereich sind 180 zusätzliche Vollzeitkräfte im Jahr 2020 und stufenweise bis 2023 insgesamt 430 Vollzeitkräfte vorgesehen. Die Bereiche Dialyse, Endoskopie, Radiologie, Notaufnahmen, Kreißsaal werden durch Expert*innen aus Land, UKSH, Personalräten und der Gewerkschaft ver.di in einem Analyseprozess genauer betrachtet.

Wir nehmen die Situation der Beschäftigten sehr ernst, sowohl des Pflegepersonals als auch der betroffenen Ärzt*innen und setzen uns dafür ein, die Verbesserung des Arbeitsalltags an unseren Kliniken zu gewährleisten. Nur so kann eine dauerhafte Aufwertung und Umgestaltung im Klinikalltag geschaffen werden.

Als Kieler Landtagsabgeordnete stehe ich weiterhin an der Seite der Beschäftigten und begrüße alle Schritte, die zu echten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen im Sinne der Beschäftigten führen und die Patientenzufriedenheit für uns als Bürger*innen an unserem Klinikum als öffentliche Institution erhöhen.

Auch wenn die aktuellen Entwicklungen der Infektionszahlen in die richtige Richtung einschlagen, ist die Pandemie vorerst noch nicht komplett ausgestanden. Die Warnungen vor einer möglichen zweiten Welle nehmen wir sehr ernst und wollen uns bestmöglich darauf vorbereiten. Dazu gehören in erster Linie der eigene Produktionsaufbau von Schutzkleidung und Medikamenten, um nicht in Abhängigkeit von internationalen Lieferketten zu stehen.

Unser UKSH als Maximalversorger beherbergt zudem eine von sechs Krankenhausapotheken im gesamten Bundesgebiet, die im Auftrag der Bundesregierung befugt sind, die Herstellung und Versorgung weiterer Kliniken mit bestimmten Medikamenten sicherzustellen. Die Erweiterung dieser Produktion auf benötigte Medikamente bleibt ein wichtiges Ziel.

Im Ergebnis darf es nie wieder passieren, dass wir für unser Fachpersonal in Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen und weiteren sogenannten systemrelevanten Institutionen keine Schutzausrüstungen vorhalten können. Dafür setzen wir uns als SPD Schleswig-Holstein weiterhin ein!

Solidarität ist das Gebot der Stunde! Ich bin zuversichtlich, dass wir im Schulterschluss und in Solidarität durch diese schwierige Zeit kommen!

ÖZLEM ÜNSAL (46)

ist direkt gewählte Landtagsabgeordnete für den Wahlkreis Kiel-West.



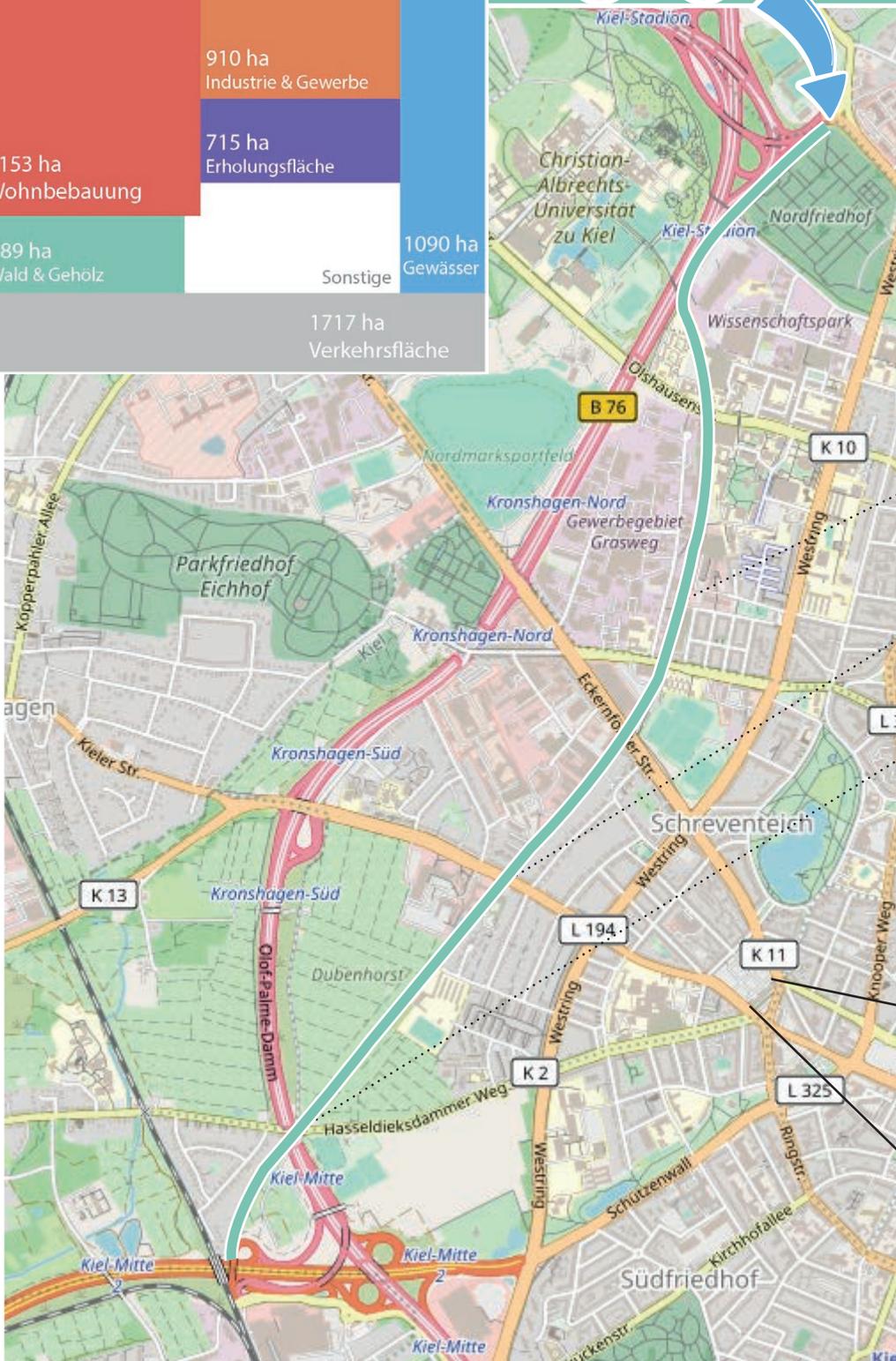
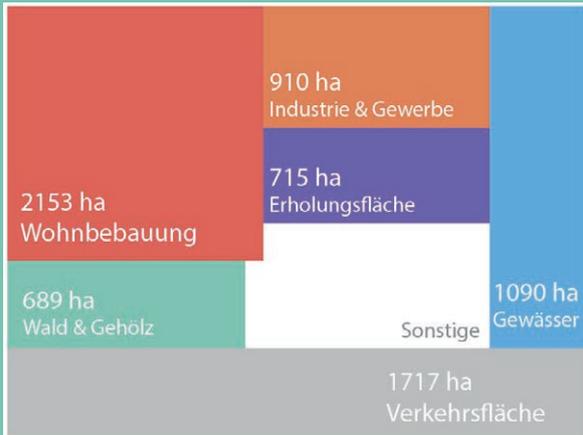
Zahlen, bitte!

Thema in dieser Ausgabe: Kiel in Bewegung

Thema nächste Ausgabe: Arbeit und Wirtschaft

FLÄCHENVERBRAUCH IN KIEL (OHNE LANDWIRTSCHAFT)

Quelle: Statistischer Bericht der LH Kiel
Nummer 271, Kapitel 8



KFZ-ZULASSUNGEN

9.701

PKW wurden 2019 in Kiel neu zugelassen - mit Ausnahme von 2016 ein neuer Höchststand.

0,53

Kraftfahrzeuge sind in Kiel pro Einwohner*in zugelassen

Quelle: Statistischer Bericht der LH Kiel Nummer 271, Kapitel 7

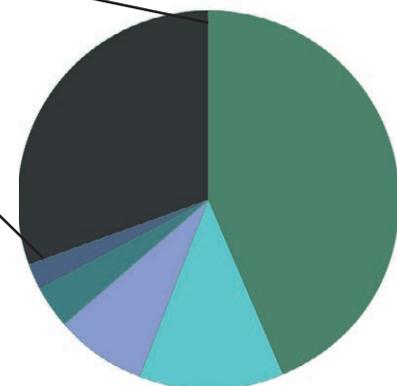
VELOROUTE 10 FAHRTEN AM TAG

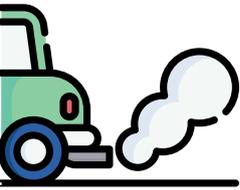
2981
(Grasweg)

2538
(Kronshagener Weg)

1749
(Hasseldieksdammer Weg)

Quelle: Zahlen der LH Kiel





HAFEN UND GÜTER

2.426.959

Passagiere gab es 2019 im Kieler Hafen

83.446,8

Tausend Tonnen Güter wurden 2019 über den Nord-Ostsee-Kanal transportiert.

davon **7733,2** (9,3%)

Tausend Tonnen Erdöl und Erdöl-derivate: Genug um Österreich und Dänemark mit Strom zu versorgen.

KVG-FAHRGÄSTE

92.364

Fahrgäste hat die KVG im Durchschnitt pro Tag befördert (2019).

FLUGBEWEGUNGEN IN KIEL HOLTENAU

13.529

Flugbewegungen gingen 2019 in Holtenau ab - ein neuer Tiefstand

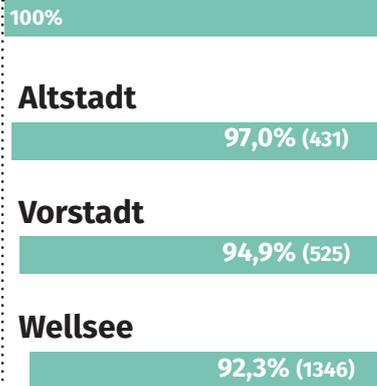
Quelle: Statistischer Bericht der LH Kiel Nummer 271, Kapitel 7

WILHELMPLATZ: PARKENDE AUTOS NACH KENNZEICHEN

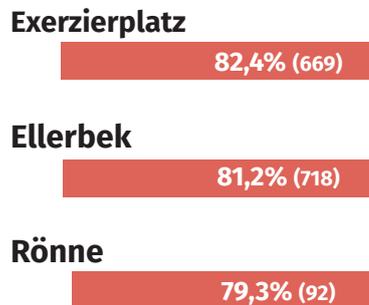
193	Sonstige
14	ECK
22	SE
50	PLÖ
77	RD
277	KI

STADTTEILE MIT DEN SAUBERSTEN DIESELFahrZEUGEN

Anteil der Dieselfahrzeuge in diesem Stadtteil, welche die EURO-4-Norm erfüllen, in Klammern die Gesamtanzahl Dieselfahrzeuge



STADTTEILE MIT DEN DRECKIGSTEN DIESELFahrZEUGEN



THORE PINGPANK (21)

wohnt im Französischen Viertel und studiert an der Christian-Albrechts-Universität Psychologie und Informatik.



IMPRESSUM

**SPD-Ortsverein
Kiel West/Altstadt**

spd-kielwest.de

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts

Thore Pingpank

c/o SPD-Kreisverband Kiel
Kleiner Kuhberg 28-30
24103 Kiel

Die Autor*innen sind jeweils unter den Artikeln angeführt. Die Inhalte der Artikel geben die Meinung der Autor*innen wieder und sind nicht notwendigerweise Beschlusslage der SPD Kiel oder ihrer Gliederungen.

Redaktionsleitung

Caspar von Allwörden

Lektorat

Tabea Phippi

Layout

Thore Pingpank

Fotos

Fabian Winkler (1, 3a, 7a, 8a, 12)
fabianwinklerfotografie.com

Thore Pingpank (4, 5, 16a)
Ulf Dahl (7b)

Christoph Krieger (8b)

Marc Fricke (9a, 17b)

Waldemar Ziska (9b)

Nico Roicke (11a)

Julie Stelz (11b, 14b, 20)

Olaf Bathke (13)

Tabea Philipp (14a)

Caspar von Allwörden (15a, 15b)

Torben Herber (19)

IngolfBLN (6)

[flickr.com/photos/ingolfbln/7957305246/](https://www.flickr.com/photos/ingolfbln/7957305246/)

privat (11b, 15c, 17a)

KONTAKT

Mail westwind@pingpank.net

Whatsapp 0178 3229809

MITGLIED WERDEN

mitgliedwerden.spd.de/eintritt

UNSERE CORONA-NACHBARSCHAFTSHILFE: SPAZIERGANG STATT EINKAUF...

...unter diesem Motto haben wir im März eine Corona-Hilfsaktion gestartet: In den sozialen Medien, durch eine Rundmail im Ortsverein und Aushänge im Stadtteil haben wir dazu aufgerufen sich bei uns zu melden, wenn man entweder der Risikogruppe angehört (und Supermärkte besser meiden sollte) oder bereit ist für Menschen der Risikogruppe einkaufen zu gehen.

Auch wenn wir inzwischen in eine neue Normalität gefunden haben: Es kann immer wieder Gründe geben, aus denen man Hilfe braucht: Sei es die zweite Welle, Quarantäne oder vielleicht einfach Einschränkungen, die nichts mit Corona zu tun haben.

Gern vermitteln wir weiterhin hilfsbereite und hilfsbedürftige Menschen im Stadtteil. Wenn du bereit bist, ab und an mal für jemanden zum Supermarkt oder zur Apotheke zu gehen oder aber selbst Hilfe brauchst, melde Dich gern per E-Mail oder telefonisch bei Thore (spd@pingpank.net oder 0173/9140084) oder Tabea (tabea-philipp@gmx.de oder 01520 2751989).

Gemeinsam sind wir stark!

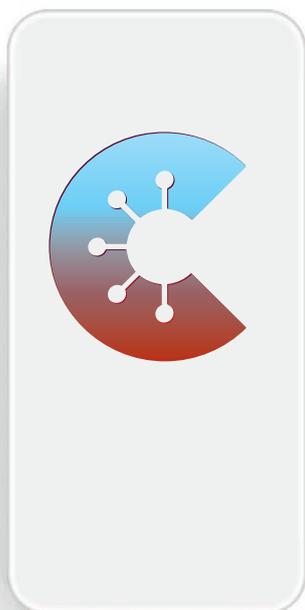


Tabea Philipp und Thore Pingpank sind die Vorsitzenden des SPD-Ortsvereins Kiel West/Altstadt.

"Als Sozialdemokrat*innen wünschen wir uns gelebte gesellschaftliche Solidarität. Im Kleinen können dabei alle mithelfen."



ANZEIGE



DIE CORONA-WARN-APP:

**HILFT, WENN
DU MITMACHST.**

Jetzt die Corona-Warn-App herunterladen und Corona gemeinsam bekämpfen.



Die Bundesregierung