

Wahlprüfsteine der BUND-Kreisgruppe Kiel zur Kommunalwahl am 6. Mai 2018

*In Zukunft werden weiche Standortfaktoren wie Kultur, Bildung, Freizeitangebote, aber auch Klima- und Umweltaspekte Expert*innen zufolge aufgrund der zunehmenden Digitalisierung eine immer wichtigere Rolle bei der Wahl des Wohnortes spielen.*

(1) Welches sind die drei wichtigsten Punkte, mit denen die SPD die Lebensqualität in Kiel steigern will?

Wir unterstützen moderne Mobilitätskonzepte wie eine Stadtbahn, den Ausbau der regionalen Bahnstrecken zu einem S-Bahn-Netz einschließlich neuer Haltepunkte. Ergänzt wird dies durch das Netz der Velorouten, das wir zügig ausbauen wollen.

Das schließt den Bau von Radschnellwegen ein. Wir werden die Zahl Kieler Bügel und gesicherte Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder deutlich erhöhen.

Der Erhalt von Natur und Umwelt ist für uns von zentraler Bedeutung. Sie ist die Grundlage für eine hohe Lebensqualität der Menschen in unserer Stadt. Wir werden einen neuen Grünflächenplan entwickeln und dabei von Beginn an Natur- und Umweltschutzverbände einbinden.

Als Stadt am Wasser muss es für die Kieler Ratsversammlung ein zentrales Anliegen sein, unsere Förde und die Ostsee vor weiterer Verschmutzung zu bewahren. Deswegen setzt sich die Stadt Kiel dafür ein, den Verkauf von Plastiktüten und Einweggeschirr und -bechern weiter zu reduzieren. Um dies kundenfreundlich umzusetzen, müssen nachhaltige Alternativen mitgedacht werden, wie zum Beispiel ein stadtweites Pfandbechersystem.

Wir wollen die Wochenmärkte in der Innenstadt und in den Stadtteilen erhalten, auf denen vermehrt lokale Produkte verkauft werden.

Das Thema Luftqualität in Kiel hat in den letzten Monaten die Nachrichten beherrscht. Eng verbunden mit der in Kiel v. a. verkehrsbedingten Stickoxid- und Feinstaubbelastung ist auch Lärm. Zusätzlich erleben viele Kieler*innen eine deutliche Verkehrsverschlechterung mit verlängerten Standzeiten.

(2a) Bitte nennen Sie, aufgegliedert nach kurzfristig und langfristig, jeweils 3 vorrangige Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes der SPD für Kiel.

Kurzfristig:

- Einstieg in Elektromobilität bei den Linienbussen, Ausbau Seniorenticket, Haltestellen-ausbau ÖPNV mit dem Ziel auch Barrierefreiheit, ,erweiterte Angebote für den Fördeverkehr der SFK
- Fortführung der Planungen und Umsetzungsbeginn von Fahrradstraßen und Velorouten; Unterstützung durch die Landeshauptstadt Kiel bei der Einführung von Fahrradverleihsystemen
- Mobilitätsstationen in Kiel: Umsetzung von Mobilitätsstationen mit sicheren Fahrradabstellanlagen; Car-Sharing mit Elektrofahrzeugen - Erweiterung der Anzahl von Stationen und Fahrzeugen durch Dritte.

Langfristig:

Wir unterstützen moderne Mobilitätskonzepte wie eine Stadtbahn, den Ausbau der regionalen Bahnstrecken zu einem S-Bahn-Netz einschließlich neuer Haltepunkte. Ergänzt wird dies durch das Netz der Velorouten, das wir zügig ausbauen wollen.

Das schließt den Bau von Radschnellwegen ein. Wir werden die Zahl Kieler Bügel und gesicherte Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder deutlich erhöhen.

Wir wollen Kiel als Modellregion für Elektromobilität etablieren durch Lade-Infrastrukturen, Bike- und E-Car-Sharing, die Umstellung der Fahrzeugflotten im ÖPNV, bei der Stadtverwaltung und städtischen Betrieben sowie die Entwicklung und Erprobung innovativer Verkehrskonzepte.

Wir setzen uns für die zügige Planung und den Bau der A 21 und deren Anschluss an das Kieler Straßennetz (Südspange Gaarden) ein. Wir wollen vorhandene Wohngebiete durch Planung und Bau neuer Entlastungsstraßen wie den Ostring II von Lärm und Abgasen entlasten und bei der Entwicklung neuer Baugebiete eine gute Anbindung mit Bussen und Bahnen gleich mitdenken.

(2b) Wie steht die SPD zu einer Stadtbahn/Tram?

Wir haben zusammen mit dem SSW die Drs. 0193/2018 in Ratsversammlung zum 15.03.2018 – „Die Zeit ist mehr als reif: Stadtbahn für Kiel“ eingebracht.

Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Stadtbahn oder eine StadtRegionalBahn die beste Lösung zur verkehrlichen Entlastung Kiels

sind. Die SPD steht dafür, den öffentlichen Personen-Nahverkehr in Kiel mit einer Stadtbahn zu ergänzen.

(2c) Wie stellt sich die SPD die Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet vor?

Grundsätzlich ist anzumerken, dass zwar nach den Zerstörungen des zweiten Weltkrieges die damals Verantwortlichen der Stadt viel für den autogerechten Umbau der Stadt getan haben, aber die meisten Quartiere zu Zeiten geplant wurden, als es noch keine Autos gab oder zumindest die heutige Massen-Motorisierung nicht voraus gesehen werden konnte. Entsprechend sind die Quartiere nicht für die Aufnahme der viele Kfz ihrer Bewohner ausgelegt. Abgesehen von der Frage, ob dies überhaupt wünschenswert wäre, ist die Stadt nicht in der Lage, für jedes Kfz einen Stellplatz – möglichst kostenlos – in der Nähe der Wohnung des Eigentümers zur Verfügung zu stellen. Zum Glück findet langsam ein Umdenken statt und für viele Menschen ist das Kfz heute kein Statussymbol mehr. Es ist für bestimmte Mobilitätsanforderungen gut, auf ein Kfz zugreifen zu können, aber man muss es nicht mehr besitzen. Daher fördern wir auch weiterhin intensiv das Car-Sharing.

Kiel hat verglichen mit ähnlichen Städten im Zentrum viele Parkplatzangebote. Allein auf der Altstadtinsel weist das Parkleitsystem 5 Parkhäuser aus, , sowie drei Parkplätze. Zusätzlich sind noch viele Parkplätze am Straßenrand vorhanden. Trotz dieses – kostenpflichtigen – Angebots wird als Hauptgrund dafür, nicht in die Altstadt zu fahren, immer das Fehlen von – insbesondere kostenlosen – Parkplätzen angeführt. Für die sich anschließende Vorstadt bis zum Hauptbahnhof gibt es weitere 4 große Parkhäuser (das 5. über dem ZOB wird gerade errichtet) und 2 Tiefgaragen sowie einige Parkplätze incl. des Exerzierplatzes. Die Parkhaus-Betreiber locken seit Jahren Kunden mit günstigen Preisen, die städtischen Stellflächen am Straßenrand und auf Parkplätzen werden bewusst bewirtschaftet, da in langen Diskussionen inzwischen auch die Kaufmannschaft überzeugt werden konnte, dass kostenlose Parkplätze nicht ihren Kunden und damit ihnen zugutekommen würden, sondern ganztagig durch Berufstätige belegt werden würden. Nur ein starker Wechsel bei der Belegung der Parkplätze bringt immer neue Kunden in die Innenstadt. Über die „Brötchen-Taste“ wird Kurzzeit-Parken von max. einer halben Stunden kostenlos angeboten und es gibt in vielen Geschäften insbesondere in der Altstadt die Möglichkeit, sich einen Teil der Parkgebühren bei Einkauf in vielen Geschäften erstatten zu lassen. Ähnliches gilt auch für einige private Parkhäuser. Die Bewirtschaftung auf städtischen Parkflächen gilt in der Regel im Zeitraum von 10 bis 20 Uhr (rund um den Bahnhof ganztagig).

Im Zentrum und darum herum gibt es für Anwohner ein gesondertes Parkplatzangebot (Bewohnerparken: ausgewiesene Parkplätze, die nur mit entsprechendem Anwohner-Ticket genutzt werden dürfen; im Randbereich der Innenstadt (ganztägiges Parken) können gebührenbewirtschaftete Parkplätze auch von Bewohnern mit entsprechenden Ausweisen kostenfrei genutzt werden), das inzwischen nach Norden ausgeweitet wurde (zwischen Knooper Weg und Düsternbrooker Weg hoch bis zur Beseler Allee bzw. Reventlouallee). Versuche einer Ausweitung nach Westen scheiterten an Bürgerprotesten (rund um den Schrevenpark) oder an rechtlichen Randbedingungen. Grundsätzlich sollten aus SPD-Sicht auch die Stadtteile rund um die Innenstadt, in denen aktuell das Parken am Straßenrand kostenlos ist, was sie für Berufspendler besonders attraktiv macht, großflächig zu Bewohnerparkzonen – unter Einhaltung der rechtlichen Randbedingungen (z.B. ausreichende Anzahl von freien (aber ggf. bewirtschafteten) Kurzzeit-Parkplätzen – entwickelt werden. Die SPD steht nach den Erfahrungen vom Schrevenpark und den heftigen Reaktion in der Brunswik und Düsternbrook dafür, dass die zuständigen Ortsbeiräte für die Neuausweisung die Initiative ergreifen sollen.

Jede einschränkende Regel, die nicht überwacht wird, wird von den Menschen ignoriert und damit nicht eingehalten. Nur eine Überwachung der Einhaltung der Parkregelungen stellt sicher, dass eine Akzeptanz der Regeln erreicht wird. Wir haben als SPD-Fraktion bei den letzten Haushaltsberatungen 8 neue Stellen im Ordnungsamt für die Kontrolle des ruhenden Verkehres eingerichtet. Dies wollen wir in den folgenden Jahren fortsetzen, damit in einigen Jahren so viel Kontrollen möglich sind, dass jeder Falsch-Parker, sowie Geh- oder Radweg-Parker in der gesamten Stadt davon ausgehen können, dass das Vergehen geahndet wird, also auch in den Randstadtteilen.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Gebühren für Falschparken deutlich angehoben werden.

*Die Landstromversorgung von Stena und Colorline ist beschlossen.
(3) Welche Maßnahmen wird die SPD fordern, um die Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe zu begrenzen?*

Der Seehafen Kiel und der OB sind in intensiven Gesprächen mit den Kreuzfahrt-Reedereien, die vielversprechend sind. Wir wollen auch für den Ostseekai Landstrom anzubieten und erwarten, dass auch die

Kreuzfahrer Landstrom beziehen. Das erste LNG-Kreuzfahrtschiff von Aida wird 2019 mehrmals Kiel anlaufen. Wir wollen in absehbarer Zeit auch den Kunden des Ostuferhafens Landstrom anbieten. Aufgrund der aktuell noch höheren Kosten von Landstrom gegenüber Eigenerzeugung mit den Schiffs-Turbinen setzen wir uns dafür ein, den Landstrom wirtschaftlich für die Reeder attraktiver zu gestalten (laut Koalitionsvertrag soll die EEG-Umlage entfallen).

*Leerstände prägen das Bild der Innenstadt. Der Citti-Park boomt hingegen. Ein Grund dafür ist die Vielzahl kostenloser Parkplätze. Diese bringen eine erhebliche Verkehrsbelastung der umgebenden Stadtteile mit sich. Auf Initiative des Jungen Rates hat die Ratsversammlung einstimmig den Prüfauftrag für eine „autofreie Innenstadt“ an die Verwaltung erteilt. Ziel einer autofreien Innenstadt ist es, die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern und so für Kund*innen wieder attraktiv zu werden.*

(4a) Wie ist die Position der SPD zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch weitgehende Autofreiheit?

Menschen sind leider nicht konsequent. Sie wollen Flair und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, gleichzeitig aber mit dem Auto bis ins Zentrum fahren und dort auch noch kostenlos parken (wie sie es von den Einkaufszentren auf der grünen Wiese gewohnt sind und wodurch – leider – grundsätzlich die Erkenntnis verloren gegangen ist, dass Parken etwas ist, was einen Wert hat und damit auch Kosten verursacht; vgl. 2c).

Wir als SPD wollen den Verkehr mit Bus und künftig der Stadtbahn so attraktiv gestalten, dass möglichst wenige Menschen weiter mit dem Kfz in die Innenstadt fahren. Für diese Menschen ist dann aber in den vorhandenen Parkhäusern auch ausreichend Platz vorhanden. Auch der Junge Rat hat in seinem entsprechenden Antrag aufgeführt, dass in seinem Konzept von autofreier Innenstadt die Parkhäuser natürlich durch Kfz erreichbar bleiben müssen. Eine lebendige Innenstadt benötigt immer Auto-Anbindungen für Lieferverkehr, Versorgung, Taxis und mobilitätseingeschränkte Menschen. Für Lieferverkehre sollte eine Regelung wie heute in den Fußgängerzonen gelten, dass morgens bis 10 Uhr die Liefervorgänge abgeschlossen sein sollten.

(4b) Wie stark müsste ein Bürgervotum dazu ausfallen, das Ihre Partei überzeugt?

Was soll ein Bürgervotum in diesem Zusammenhang heißen? Für einen Bürgerentscheid wären 8.000 Unterschriften notwendig, um ihn

einzuweisen. Bürgerentscheide sind gesetzlich geregelt. Sind sie erfolgreich, gilt es sie umzusetzen.

Es gibt bewährte (Ortsbeiräte etc.) und neue Verfahren für Bürgerbeteiligung, die in der Stadt entwickelt werden.

Als Demokraten sind Mehrheitsbeschlüsse der gewählten kommunalen Gremien und Bürgerentscheide für uns Maßgaben, die auszuführen sind. Das heißt nicht, dass wir unsere politischen Überzeugungen immer an gerade aktuellen Mehrheiten ausrichten. Es ist unser Anspruch, wie der aller anderen Parteien auch, nicht nur Anregungen und Forderungen aufzunehmen sondern gleichermaßen Menschen zu überzeugen von unseren Ideen und Vorhaben.

Kiel gehört seit dem letzten Jahr zu den wenigen Kommunen in Deutschland, die mit einem Masterplan 100% Klimaschutz verbindliche Klimaschutzziele bis 2050 und damit einhergehend Einsparungen im Energiebereich beschlossen haben. Viele Bauvorhaben wie z.B. neue Stadtteile oder der Anschluss der A21 sind hinsichtlich der Klimaziele allerdings problematisch, weil sie eine Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs bedingen.

(5a) Wie will die SPD sicherstellen, dass zukünftige Ratsbeschlüsse nicht den Vorgaben des Masterplans zuwider laufen?

Der Masterplan befasst sich nicht nur mit baulichen und verkehrlichen Maßnahmen, sondern verschiedene Sektoren (Haushalte (15), kommunaler Einflussbereich (16), Gewerbe Handel Dienstleistungen (inkl. Landes- und Bundesliegenschaften - 20), Industrie (9), Mobilität (17), Energieversorgung (16), also insgesamt 93 klimawirksame Maßnahmen („Klimaschutzmaßnahmen“) – hierzu wiederum wurden (102) einzelne Umsetzungsmaßnahmen erarbeitet (vgl. Drs. 0609/2017). Alle diese Maßnahmen wirken sich positiv auf die Erreichung der Klimaschutzziele aus. Sollten durch Aktivitäten in anderen Politikfeldern den Klimaschutzziele entgegen gesetzte Effekte zu beobachten sein, gilt es die gesteckten Klimaschutzziele durch die Gesamtheit der Maßnahmen einzuhalten. „Als wesentliches Ergebnis des Monitoring- und Controlling-Konzepts wird empfohlen, die Kieler Energie- und CO₂-Bilanz regelmäßig in einem Zeitabstand von zwei Jahren fortzuschreiben und parallel dazu auch die im Konzept definierten Indikatoren neu zu berechnen. Auf diese Weise besteht eine gute Basis für die Kontrolle der erreichten Fortschritte im kommunalen Klimaschutz in der Landeshauptstadt Kiel und dafür, die Klimaschutzstrategie an die sich verändernden Rahmenbedingungen anzupassen.“ Diesem Zitat aus Drs. 0609/2017 fühlen wir uns verpflichtet.

(5b) Welche Maßnahmen (neben dem Bau des Küstenkraftwerks) sieht die SPD als prioritär an, um die gesteckten Ziele zu erreichen?

Förderung des ÖPNV mit Bus, Bahn und Fähre (u.a. Einführung von E-Bussen sowie konkrete Planung für eine Pilotstrecke der Stadtbahn; Prüfung neuer Antriebe für Pendelfähren), Landstrom für die großen Ostseefähren und für Kreuzfahrtschiffe, energetische Sanierung städtischer Immobilien, Festschreibung von energetischen Standards für Neubauten (über B-Pläne oder städtebauliche Verträge), Ausbau der Lade-Infrastruktur für die eMobilität (Pkw, Räder, etc.)

Für im Zuge von Bauvorhaben vernichtete Naturflächen, Bäume und Knicks ist gesetzlich vorgeschrieben, dass der Ausgleich möglichst bauortnah erfolgt. Aktuell (Ratsbeschluss Oktober 2017) liegt die Satzung für das Gewerbegebiet Boelckestraße Nord in Holtenau vor, wo artenreiches Grünland überplant wird. Der Ausgleich findet fast ausschließlich in den Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie im Kreis Schleswig-Flensburg statt. Typischerweise werden sogar Baumersatzpflanzungen in der Praxis häufig aus dem Stadtgebiet „ausgelagert“.

(6a) Wird sich die SPD im kommenden Rat aktiv dafür einsetzen, den Prozentsatz an „ausgelagerter Ersatzmaßnahmen“ deutlich zu begrenzen?

Kiel ist bekanntlich eine der flächenärmsten Großstädte Deutschlands. Daher sind großflächige Ersatzmaßnahmen im Kieler Stadtgebiet kaum noch darstellbar, aber kleinere Maßnahmen sollten möglichst nah an auslösenden Maßnahmen stattfinden, z.B. durch Entsiegelung und Begrünung von Schulhöfen und Baumpflanzungen an Straßen. Konkrete Vorschläge sollten möglichst über die zuständigen Ortsbeiräte erfolgen, da sie die Experten im Stadtteil sind.

(6b) Wird sich die SPD dafür einsetzen, dass das angekündigte Ausgleichsflächenkataster öffentlich zugänglich ist?

Wir stehen für Transparenz und sehen keinen Grund, warum das „geheime Verschlusssache“ sein sollte. Wie andere Konzepte und Pläne sollte es öffentlich im Internet einsehbar sein.

Der Innere Grüngürtelring ist für weite Teile der Stadtbevölkerung bei zunehmender innerstädtischer Verdichtung durch die „Wachsende Stadt“ ein wichtiger Bereich zur Naherholung. Dieser Grüngürtel ist innerhalb der letzten Jahrzehnte immer weiter in der Fläche reduziert worden, z.B. durch das geplante Möbelzentrum auf dem Prüner Schlag, Ikea, B76.

(7a) Ist die SPD für den Erhalt des heute noch verbliebenen Inneren Grüngürtelrings in seiner Gesamtheit?

Die Stadtplaner haben in den letzten beiden Jahrhunderten sehr sinnvoll nahe zu den stark verdichteten Wohnquartieren die Kleingarten-Gürtel angelegt. Der Selbstversorgungsaspekt für die Bevölkerung ist inzwischen weitgehend in den Hintergrund getreten und viele Kleingartenanlagen klagen über hohe Leerstände. Bezeichnenderweise haben die Nutzer des Pruner Schlages lieber die Entschädigung von Möbel Kraft eingesteckt, statt Anträge auf Ersatzgärten zu stellen. Grundsätzlich wollen wir die Grüngürtel und die grünen Korridore erhalten, aber wir können keine Bestandsgarantie für jeden Quadratmeter aussprechen.

(7b) Wie steht die SPD für den Fall abnehmender Kleingartennutzung zu einer Um-widmung der betroffenen Flächen zu allgemein zugänglichen Grünflächen oder auch Ausgleichsflächen?

Wir haben heute schon viele Leerstände in Kleingarten-Anlagen, und die Tendenz geht bei meist alten Pächtern eher weiter nach unten. Bei den Leerständen bieten sich sicherlich auch Flächen als Ausgleichsflächen an, insbesondere die Flächen, die dauerhaft übernässt sind oder am Rande der Anlagen durch benachbarte Wälder verschattet sind. Andere Flächen bieten sich für Urban Gardening und ähnliche Gemeinschaftsprojekte an, wieder andere könnten als öffentliches Grün mit Bänken und vielleicht Spielplatz-Ausstattung der Naherholung dienen.

Gut erschlossene Randbereiche werden vom Kreisverband der Kleingärtner selbst für die Umwandlung in Wohnbauflächen ins Gespräch gebracht. Bei der aktuellen Wohnungsnachfrage ist auch dies für uns vorstellbar.

2017 hat die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland eine Ober-grenze für den Flächenverbrauch von 30ha/Tag ab 2030 festgelegt. Kiel muss folglich seinen Flächenverbrauch trotz „Wachsender Stadt“ eindämmen, z.B. durch Begrenzung der Bauvorhaben auf bereits versiegelte Flächen oder neue Entsiegelungsmaßnahmen. Für das innerstädtische (Sozial- und Temperatur-) Klima spielen unversiegelte Flächen eine erhebliche Rolle.
(8a) Wie steht die SPD zu der Forderung nach einer Obergrenze für Versiegelung, z.B. auf der Basis des Wohnbauflächenatlas 1.0?

Die Regelung soll ab 2030 gelten. Darauf muss man sich rechtzeitig vorbereiten [nach 2025 oder zu Beginn der Wahlperiode 2028-33], wobei

dann die Verwaltung aufgefordert sein wird, Kontrollmechanismen für die Einhaltung der Vorgaben zu entwickeln. Der Wohnungsbauatlas 1.0 bzw. der in Erarbeitung befindliche Wohnungsbauatlas 2.0 dienen dem Abbau der aktuellen Wohnungsnot und sollten 2030 umgesetzt sein, weshalb wir speziell für die Versionen des Wohnungsbauatlas keine Relevanz sehen.

(8b) Durch welche Maßnahmen will die SPD das ggf. erreichen?

Wir werden die Verwaltung rechtzeitig beauftragen, ein Konzept zur lokalen Umsetzung der Bundesvorgaben zu erarbeiten und Kontrollmechanismen zur Überprüfung zu entwickeln.

Das Thema Insektensterben ist in aller Munde. Immer mehr Kommunen in Deutschland (bisher über 100 Städte und Gemeinden) haben sich zu pestizidfreien Kommunen erklärt. Sie pflegen, wie auch Kiel, ihre Grünflächen komplett pestizidfrei oder zumindest ohne Glyphosat. Ergänzend wird dort auch Einfluss auf den Verkauf von Pestiziden an Privatleute für deren eigene Gärten genommen. In Kiel liegen Beschlüsse zur „Bienenfreundlichen Kommune“ und „Essbaren Stadt“ vor.

(9) Unterstützt die SPD eine mögliche Beschlussvorlage, Kiel zur „Pestizidfreien Kommune“ zu erklären?

Wir ärgern uns sehr über den Alleingang des ehemaligen Bundeslandwirtschaftsministers, der abweichend von den Regeln der Regierung durch sein Votum auf EU-Ebene die Verlängerung der Nutzungserlaubnis von Glyphosat möglich gemacht hat. Kleingärten sind noch stärker als Hausgärten häufig durch Einträge von Pestiziden und Düngern belastet (dies steht durchaus im Widerspruch zum Anspruch der Grüngürtelringe). Ein Schritt kann sein, in Pachtverträge künftig ein Pestizid-Verbot aufzunehmen.

Man kann ebenfalls zwar versuchen, den lokalen Handel mit ins Boot zu holen (beim Verzicht auf Plastiktüten scheint dies zu funktionieren), aber hat natürlich wenig Einfluss auf Versandhandel und den Einzelhandel an anderer Stelle. Eine Überprüfung von Haus- und Kleingärten scheint unrealistisch.

Eine „Kiel wird pestizidfreie Kommune“ würde unsere Unterstützung haben, wobei sie – realistisch betrachtet – überwiegend im eigenen Bereich umsetzbar ist, also z.B. beim Grünflächenamt. Ob sich externe Unternehmen daran halten (z.B. die DB Netz AG, die regelmäßig Bahnanlagen mit Pestiziden und „Unkraut“-Vernichtern „säubern“) oder

Privatleute in ihren Gärten die Regeln beachten, kann durch die Kommune kaum beeinflusst werden.