

WE RIDE KIEL

WKF



*Hoch hinaus am
Ostfer!*

KIELER MAGAZIN FÜR FAHRRADKULTUR

Editorial

von Anne-Katrin

Hello Kiel, wir sind es wieder! Dass wir diesmal eine Herbstausgabe bei schönstem Sonnenschein und spätsommerlichen Temperaturen produzieren, hätten wir auch nicht geglaubt. Nach unserem letzten Besuch ist uns aufgefallen, dass wir häufiger mit den Sammelbegriffen "Ostufer" und "auf der anderen Seite" konfrontiert wurden – und wir bemerkten dass wir bis auf unseren Stadtspaziergang in Gaarden bisher selbst kaum die östliche Seite der Kieler Förde in den Fokus genommen haben. Das wird sich mit dieser Ausgabe aber endlich ändern, denn wir widmen uns dem Ostufer-Verkehrskonzept der *KielRegion*, schauen auf geplante kurz- und mittelfristige bauliche Maßnahmen, von denen uns der Leiter des Kieler Tiefbauamts, Herr Peter Bender, berichtet und sprechen mit Frau Dr. Anja Franke-Schwenk, der Kanzlerin der Fachhochschule Kiel, über mehr Rückenwind für den *VeloCampus*. 50 Meter Premium-Veloroute auf

der Werftstraße auf Höhe des Klausdorfer Wegs – das kann noch nicht alles gewesen sein!

Abseits der Stadtpolitik tauchen wir auch in unseren Insights tief in den Osten und Norden Kiels ein und wagen uns in die Peripherie der Stadt – dank E-Antrieb ist dies mit unseren Mini-Cargobikes bei norddeutschem Gegenwind kein Problem! Wir gewähren euch einen Einblick in das liebevoll geführte BMX- und Dirtbike-Fachgeschäft *fixmybike*, das von Michael Ströh betrieben wird. Zudem begeben wir uns mit Marvin von *Beatz im Park* in die Bowl und bekommen dabei einen guten Eindruck von dem dreitägigen HipHop-Festival im Sportpark Gaarden. Außerdem satteln wir aufs Wasser um und stattdem studentischen Projekt der Förderer einen Besuch ab – ja, wir re-



Premiere für Basti, Anne und Lorenz in Kiel: Endlich am Mittwochmorgen gemeinsam auf dem Exer einen Kaffee von Loppo trinken und ein Plunder-Teilchen vom Markt snacken. Das gefällt uns!

den nicht vom Segeln, sondern vom Fahrradfahren auf dem Wasser. Und weil wir bereits in Bewegung sind, laden wir euch zu einem Radspaziergang direkt entlang des Wassers ein. Dabei erkunden wir mit einem echten Kieler Urgestein den Stadtteil Friedrichsort. Der Ausspruch „Wohnen und arbeiten, wo andere Urlaub machen“ trifft hier übrigens ziemlich genau zu. Wir wünschen euch einen wunderbaren goldenen Herbst. Im Frühjahr 2024 sehen wir uns wieder! Danke an alle Partner*innen, Models, Geschichtenerzähler*innen und Teammitglieder, die diese Ausgabe so wunderschön gestaltet haben.

Euer WE RIDE KIEL-Team

Mehr über uns auf Instagram:
@weridemagazin



›Lorenz' Tipp

Anzeige



WE_RIDE_KIEL

MEHR INFOS AUF WWW.WERIDEGERMANY.COM/KIEL

Wir treffen die Kanzlerin der Fachhochschule Kiel, Dr. Anja Franke-Schwenk, um mit ihr über das Projekt „Rückenwind für den VeloCampus“ und die Initiativen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu sprechen.



Rüberkommen, hinkommen, ankommen.

Das Projekt „Rückenwind für den *VeloCampus*“ umfasst Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zwischen West- und Ostufer mit einem Fokus auf der Anbindung der Fachhochschule Kiel und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Campus. Im exklusiven Interview mit Frau Dr. Anja Franke-Schwenk, der Kanzlerin der Hochschule Kiel, erfahren wir alles über dieses innovative Projekt. Der *VeloCampus* ist mehr als nur ein Name – es ist eine Vision, die nicht nur die FH und die Landeshauptstadt eint, sondern alle Wissenschaftseinrichtungen in und mit der Stadt. Dazu gehören auch CAU und Geomar, die ebenso Projekte initiiert und umgesetzt haben, um die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Mit Fördermitteln und smarten Lösungen gestalten sie die Fahrradinfrastruktur, fördern nachhaltige Mobilität und schaffen „Shared Spaces“ für ein harmonisches Miteinander von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Dabei geht es nicht nur um die Gegenwart, sondern auch um die Zukunft. Denn die Fachhochschule treibt E-Mobilität voran, forscht im Bereich eines nachhaltigen Batterie-Managements und nimmt eine Vorbildfunktion für nachhaltige Mobilität ein.

Lorenz im Interview mit Dr. Anja Franke-Schwenk

*Hallo Frau Dr. Franke-Schwenk, Sie sind seit 2022 Kanzlerin der Hochschule. Wir möchten mit Ihnen heute über den *VeloCampus* sprechen.*

Der *VeloCampus* stellt eine bedeutende Kooperation zwischen der FH und der Landeshauptstadt dar. Er dient als gemeinsames Dach, unter

dem wir arbeiten, um Fördermittel für unsere vielfältigen Ideen zu akquirieren und umzusetzen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Ve-

lorouten-Konzept der Landeshauptstadt, das nicht nur die Stärkung der Fahrradinfrastruktur im Blick hat, sondern auch eine bessere Anbindung der Wissenschaftsquartiere in der Stadt und untereinander. Man kann also die die einzelnen *VeloCampus*-Konzepte und Maßnahmen der Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen auch als wichtige Säulen des städtischen KielScienceCity-Konzeptes verstehen. Wir sind stolz darauf mit unserem *VeloCampus*-Projekt den Stadtteil Dietrichsdorf zu stärken und auch das Wissenschaftsquartier entlang der Schwentine sichtbar werden zu lassen. Für die Planung und Umsetzung solcher Mobilitätsprojekte spielen verschiedene staatlich finanzierte Initiativen eine Rolle, die darauf abzielen, die Infrastruktur für Studierende und Fahrradfahrer insgesamt zu verbessern. Besonders sichtbar wird dieser Fortschritt nun eben am Ostufer, wo die Technische Fakultät und das Wissenschaftsquartier an der Schwentine zusammenkommen. Im Rahmen unseres Campus haben wir umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen, um unsere Campusstrecke zu erschließen. Die Veloroute erstreckt sich vom Heikendorfer Weg bis zu unserem neuen Bibliothekarischen Lernzentrum, wobei wir Fahrradabstellanlagen entlang dieser Route installiert haben. Unser *VeloCampus*-Konzept geht allerdings noch weiter und beinhaltet größere Einrichtungen wie elektronische Ladesäulen und ein sicheres Zutrittsystem. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass sowohl Studierende als auch Angestellte ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem Campus vorfinden und somit ermutigt werden, vermehrt das Fahrrad zu nutzen. Diese Themen sind eng miteinander verknüpft und stehen in enger Abstimmung mit den städtischen Entwicklungsplänen. Wir arbeiten sehr vertrauensvoll mit Eyke Bitt-



ner, dem Klimaschutzbeauftragten der Stadt Kiel, zusammen und haben gemeinsam mit ihm erfolgreich die Fördermaßnahme des *VeloCampus* umgesetzt. Dies zeigt, dass wir aktiv daran arbeiten, die verschiedenen Campus-Gebiete in Zusammenarbeit mit der Stadt sinnvoll zu erschließen und dabei auch strategisch verschiedene Fördertöpfe zu nutzen, die Kommunen und Hochschulen unterschiedlich zur Verfügung stehen. Unsere Zusammenarbeit und strategische Ausrichtung gewährleistet die nahtlose Integration der Projekte.

Wenn ich das richtig verstanden habe, dann ist auch das Konzept

der sogenannten „Shared Spaces“ Teil des VeloCampus – also die Idee, dass gegenseitige Rücksichtnahme stattfindet, aber mit dem Fahrrad trotzdem alles möglich sein soll.

Genau, das ist das Ziel. Wir haben versucht, auf dem Hochschulgelände die Pflastermöglichkeiten, die wir haben, zu nutzen, um klar zu markieren, was Fahrradweg ist und was nicht. Dabei kreuzen wir aber natürlich auch städtische Straßen, die dann Vorrang haben. Das sind oft Gefahrenstellen, über die wir nicht glücklich sind und über die wir auch mit den Ortsverbänden sprechen. Die Stadt führt jetzt auch die 60 S, die Schnellbuslinie, wieder hier ent-

»

DIESE MASSNAHMEN SOLLEN SICHERSTELLEN, DASS SOWOHL STUDIERENDE ALS AUCH ANGESTELLTE AUSREICHENDE FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN AUF DEM CAMPUS VORFINDEN UND SOMIT ERMUTIGT WERDEN, VERMEHRT DAS FAHRRAD ZU NUTZEN.

«



VeloCampus



lang. Was vom Grunde her großartig ist, weil wir die schnelle Verbindung zum Bahnhof für Studierende, Beschäftigte und Gäste brauchen, aber gerade verkehrstechnisch ist es in diesem Bereich eine Herausforderung für uns, weil die Grenzstraße hier fast schon eine Magistrale ist, eben auch durch die Velorouten-Verbindung. Oben vom Ende, wo das neue bibliothekarische Lernzentrum entsteht, soll das Ganze auch als eine Art Sichtachse dienen, sodass klar erkennbar ist, dass das Fahrrad Vorrang hat, flankiert von den Abstellanlagen und Fußwegen. Entsprechend unglücklich sind wir mit den möglichen Gefahrenstellen, die die Stärkung der Fahrradmobilität auf dem Campus teilweise durchkreuzt. Aber das sind kleine Bausteine, wo wir jetzt, vor allem auch im Rahmen des Ostufer Verkehrskonzepts, mit der Stadt gut zusammenarbeiten können. Zum Beispiel baut die Stadt jetzt den Fahrradweg zum Strand Hasselfelde aus, wo wir versuchen, uns mit einzuklinken, um unseren *VeloCampus* für die Öffent-

lichkeit stärker zu öffnen. Das würde auch eine integrierende Wirkung des FH-Campus in den Stadtteil haben, was wir sehr unterstützen.

Das bedeutet, dass der VeloCampus 2022 abgeschlossen wurde, aber das Projekt trotzdem noch weitergedacht wird?

Es ist ein abgeschlossenes Projekt im Sinne der Fördermaßnahme. Aber grundsätzlich ist es ein fortwährendes Projekt.

»
**DAS GANZE
 PRÄSIDIUM IST
 IMMER WIEDER
 MIT DEM FAHRRAD
 UNTERWEGS – BEI
 WIND UND
 WETTER!**

«

Wir haben es eben gesehen: Unten vor dem Haus waren alle Fahrradbügel belegt. Könnt ihr durch die neuen Maßnahmen eine Veränderung erkennen?

Wir versuchen den Bedarf abzubilden, der nötig ist, aber wir schauen auch in die Zukunft, nicht zuletzt weil wir, im Gegensatz zur CAU, vor der Herausforderung stehen, dass der Großteil unserer Studierenden nicht aus dem Stadtkern kommt. Studierende an angewandten Hochschulen kommen meistens aus einem größeren Umkreis, haben meistens schon einen abgeschlossenen Berufsabschluss, haben oft schon Familie. Vor allem sind wir gerade auch im Rahmen des Ostufer-Verkehrskonzeptes sehr daran interessiert, dass der ÖPNV ganz grundsätzlich ausgebaut wird. Wir bewerben das Ganze sehr intensiv, zuletzt auch durch das *Stadtradeln*, was uns – durch ganz gezielte Kampagnen vor allem bei den Erstsemestern – nochmal einen Schub gegeben hat. Das wird allerdings auch durch die schlechte Verkehrssituation am Ostring befeu-

ert. Die Studierenden wohnen, wenn sie direkt in Kiel direkt wohnen, eher auf dem Westufer, und gerade die Fähren morgens sind voll, mit vielen Fahrrädern drauf. Das heißt, an dieser Stelle müssen wir gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben an einer Verbesserung des Angebots arbeiten. Ich fahre ja morgens selber immer mit dem Fahrrad und dann mit der Fähre. Es gilt ganz grundsätzlich die Fahrradmobilität mit begleitender Infrastruktur weiter auszubauen und zu stärken, weil wir gerade auch auf dem FH-Campus keinen weiteren Parkraum schaffen können. Es müssen daher ganz zwingend alternative Angebote zum Auto für Beschäftigte und Studierende geschaffen werden. Der ÖPNV mit Fährbetrieb und einer gut ausgebauten Fahrradinfrastruktur bieten diese Perspektiven. Wir sind bereit, auch weiterhin unseren Beitrag zu leisten und die Stadt in Sachen *VeloCampus* und Velorouten zu unterstützen. Die gemeinsamen Projekte sind da und wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Welche anderen Maßnahmen habt ihr noch in Planung?

Vor allem Teamevents, das hat bis jetzt noch nicht so stattgefunden und das ist was, wo ich als Kanzlerin auch ein Zeichen setzen möchte, dass wir sowohl als Arbeitgeberin als auch als Hochschule zum Beispiel sportliche Aktionen anbieten und in diesem Themenfeld präsent sind. Dafür war das *Stadtradeln* ein guter Auftakt, weil es mir persönlich auch wichtig ist, eine Vorbildfunktion zu haben. Wir sind im Präsidium teilweise täglich mit dem Fahrrad unterwegs zur Arbeit, selbst die Mitglieder, die außerhalb von Kiel wohnen. Während des *Stadtradelns*, waren wir besonders aktiv – natürlich um Kilometer zu sammeln, aber auch um zu zeigen, dass es möglich ist und dass wir selber auch hinter dem Projekt stehen.

Eine letzte Frage noch: Passiert bezüglich E-Mobilität auch etwas hier an der FH?

Ja, ganz viel: In den Fachbereichen Informatik und Elektrotechnik sind wir diesbezüglich ganz groß in der Forschung, gerade im Bereich des nachhaltigen Batterie-Managements, sprich wie werden Batterien und Akkus recycelt usw. Wir haben sogar eine Start-up-Ausgründung: *Heimdalytics* befasst sich mit dem Thema der weiteren Nutzung ausgedienter Batterien.

Die Hochschule arbeitet auch sehr eng mit der Batterie-Zellforschung in Itzehoe am *Fraunhofer Institut* zusammen. Da sehen wir ja auch unsere Stärke als Hochschule der angewandten Wissenschaften. Das liegt in der DNA von FHs, dass man dann als Studierende*r eben direkt in den Wissenstransfer gehen kann. Und nicht zuletzt bauen wir auch unsere Ladesäuleninfrastruktur für E-Autos aus, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Vielen Dank.



IM FLUG- MODUS





Termine

IWR: Pfingsten 2024, Flensburg

Binnenhafencup: Anfang Oktober 2024, Hamburg

VELAcup: Ende September 2024, Sizilien

Lorenz im Gespräch mit Lukas
 von den Förderacern der Fachhochschule Kiel

Hallo Lukas, bei uns geht es eigentlich klassisch ums Fahrrad, ihr seid aber Schiffbauer*innen, die auf dem Wasser sozusagen Fahrrad fahren. Was verbirgt sich hinter den Förderacern?

Die Geschichte der Förderacer fängt vor 42 Jahren an. Kieler und Hamburger Schiffbaustudierende haben sich zusammengetan, um das, was sie im Studium lernen, irgendwie aufs Wasser zu bringen – während des Studiums, und nicht erst danach. So kam die Idee auf, Tretboote zu bauen. Aber nicht Tretboote, wie man sie kennt, mit Rutsche und Getränke Kühler, sondern mit einem richtigen Propeller, richtigen Rumpfen:



optimiert fürs Fahren. Dann gab es vor 42 Jahren die erste *International Waterbike Regatta*, die *IWR*, die auch immer noch stattfindet. Zu Hochzeiten der Veranstaltung gab es über 25 Teams aus allen möglichen Ländern, alle deutschen Schiffbauhochschulen kommen dabei zusammen, wie Hamburg, Duisburg, Bremen, Kiel usw. Da liegt der Ursprung unseres Teams. Um die Jahrtausendwende herum wurde das *Förderacer 1.0* gebaut – das erste Modell. 2011 wurde „Ikarus“ gebaut und seitdem wächst unser Team. Wir haben zwischen 30 und 40 Mitglieder aus allen Fachbereichen, primär natürlich Schiffbau, aber zum Beispiel auch aus Medien-Studiengängen oder BWL. Wir sind eine lustige Truppe, sehr familiär, unterschiedlich lange dabei, arbeiten aber trotzdem professionell und versuchen ein Tretboot zu entwickeln, das uns hoffentlich irgendwann den Sieg einfährt.

Ihr habt dieses Jahr die IWR hier in Kiel ausgetragen, die findet aller-

dings oft auch woanders statt...

Die Location wechselt jedes Jahr, letztes Jahr hat sie in Bremen stattgefunden, nächstes Jahr ist sie in Flensburg, aber sie fand auch schon in Kroatien statt. Sozusagen einmal quer durch Europa.

Dabei geht es nicht nur darum, einfach das schnellste Team zu sein, sondern auch um die Technik, oder?

Genau. Es gibt sieben Disziplinen: Vorwärtsfahren, Rückwärtsfahren, Slalom, Langstrecke, Sprint und so weiter. Es gibt ein Regelwerk, das vorschreibt, dass das Boot sechs Meter lang sein muss, zwei Leute das Ganze mit ihrer Beinkraft antreten und kein Strom, keine Chemie, sondern reine mechanische Übertragung genutzt wird. Wie das dann am Ende gelöst wird, ist die Sache des Teams. Da fahren dann alle in einer Klasse gemeinsam gegeneinander.

Ihr nehmt euch den Sieg vor. Arbeitet ihr als Team nur darauf hin oder

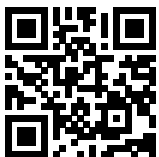
gibt es noch andere Veranstaltungen, bei denen ihr antretet?

Die *IWR*, die Ende Mai stattfindet, ist die größte Regatta. Dann gibt es noch das norddeutsche Pendant dazu: den Binnenhafen-Cup, der im Hamburg-Harburger Hafen veranstaltet wird. Da fahren nur deutsche Teams mit und es ist ein bisschen kleiner.

Hand aufs Herz: Ist es eher die Technik oder die Beinkraft, die eine Regatta gewinnt?

Natürlich eine Mischung aus beidem. Wenn man eine robuste Technik hat und dann Leute darauf, die gut Fahrrad fahren können, die schnell Fahrrad fahren können, dann ist das super. Wenn die Bootstechnik das aber nicht mitmacht, dann bringt dir viel Kraft gar nichts. Man muss also eine Balance finden zwischen robuster Technik, die trotzdem leicht und optimiert ist, die nicht zu viel Material verbaut, aber genug, dass es hält. Wir treffen uns im Team relativ regelmäßig alle zwei bis vier Wochen. Bauta-

Förderacer





ge finden dann statt, wenn das Team Zeit hat – während des Semesters meistens einmal die Woche. Und die richtigen Ideen, die „perfekten Konstruktionen“, die wir uns ausdenken, entstehen meistens, wenn wir abends bei einem Bier zusammensitzen. Da wird dann um drei Uhr nachts noch am Whiteboard skizziert. Das ist das Geheimnis.

Ist Förderacer ein reines Studierendenprojekt?

Ja. Also wir haben natürlich Professor*innen, die wir fragen können, die uns Hinweise geben. Und dann gibt es noch Professor Boesche, der auf der Seite der Lehrkräfte den Kopf hinhält, damit wir Gelder bekommen und hier an der FH ein bisschen machen können, was wir wollen. Das Ansehen, das wir haben, die Anzahl der Leute, die Interesse haben und mitmachen möchten, die Gelder, die wir bekommen: So einen guten Stand wie jetzt hatten wir noch nie. Dafür sind wir sehr dankbar.



Was macht das Boot „Ikarus“ aus eurer Sicht so besonders?

Es hat vor allem einen Schlumpfdrive, das heißt, man kann während der Fahrt mit der Hacke den Gang wechseln, und das brauchen wir, weil „Ikarus“ fliegen kann. „Ikarus“ hat zwei Tragflächen unterm Rumpf und ab einer gewissen Geschwindigkeit, wenn wir aus dem Wasser herauskommen, schalten wir mit dem Schlumpfdrive in eine andere Übersetzung und dann kann man über

das Wasser fliegen. Das klappt noch nicht immer, aber wir experimentieren damit. Bei der IWR gibt es aber immer auch ein paar Spaßboote, zum Beispiel eine Tigerente, die, glaube ich, aus Duisburg kommt. Die haben dieses Jahr tatsächlich die Secret Mission gewonnen – es gibt immer eine geheime Disziplin, in diesem Fall musste aus Dachlatten und Folie ein Segel gebaut werden, und das haben sie gewonnen.

Vielen Dank.