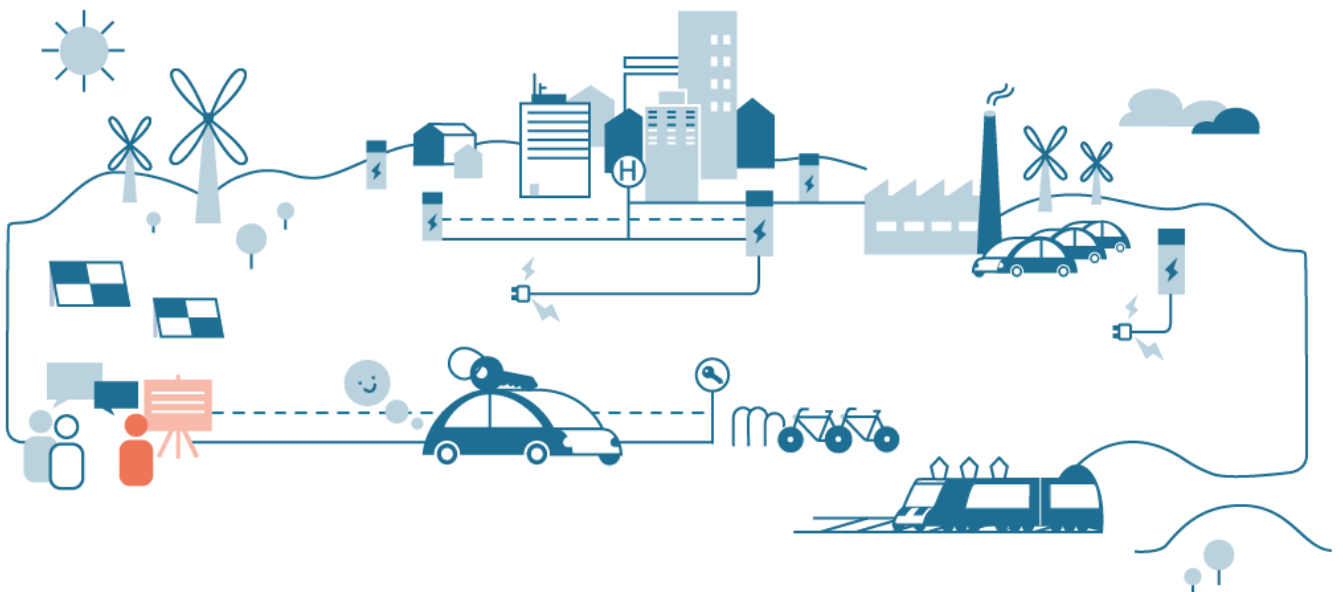




Mobilitätskonzept FH Kiel





Mobilitätswerk GmbH

Dresden, Juni 2022



Auftraggeberin:

FH Kiel
Sokratesplatz 1, 24149 Kiel

Ansprechpartnerin:

Prof. Dr. Brigitte Wotha
+49 431 210-4626
brigitte.wotha@fh-kiel.de

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH
Eisenstückstraße 5, 01169 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

Ansprechpartner:

Philipp Randt
+49 (0)351/896965 69
p.randt@mobilitaetswerk.de

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	III
Tabellenverzeichnis.....	IV
Abkürzungsverzeichnis	V
1. Zielstellung und Vorgehen	6
2. Bestandsanalyse und Ausgangssituation	8
2.1 Kurzüberblick über bestehende Konzeptziele bezüglich Mobilität der LH Kiel	8
2.2 Untersuchung Status Quo.....	9
2.2.1 LH Kiel.....	9
2.2.2 Campus FH Kiel	11
3. Analyse von Verbesserungspotentialen	17
3.1 Beteiligungsverfahren: Ideen und Ansätze von Studierenden und Beschäftigten.....	17
3.2 Erreichbarkeitsanalyse.....	20
3.2.1 Datenbasis und Analysevorgehen	20
3.2.2 Wohnortverteilung.....	21
3.2.3 Ergebnisse der Erreichbarkeitsuntersuchung.....	23
3.3 Standortanalyse	30
3.3.1 Beschreibung der Umgebung.....	30
3.3.2 Herausforderungen und Problemstellungen des Standortes.....	31
3.3.3 Potentialräume für Bike-Sharing-Stationen	33
4. Stellplatzkonzept	35
4.1 Erfassung Ist-Stand	35
4.1.1 Parkplätze	35
4.1.2 Fahrradabstellanlagen	36
4.2 Handlungsempfehlung Stellplatzkonzept.....	38
4.2.1 Parkplätze	38
4.2.2 Fahrradabstellanlagen	39
5. Kommunikationsstrategie.....	41
6. Maßnahmenkatalog	44
6.1 Maßnahmenübersicht.....	45
6.2 Maßnahmenskizzen.....	46

6.2.1	Block I – Nicht-motorisierter Individualverkehr	46
6.2.2	Block II – Motorisierter Individualverkehr.....	54
6.2.3	Block III – ÖPNV.....	57
6.2.4	Block IV – Kommunikations- und Informationsmaßnahmen	62
6.2.5	Block V – Organisation	65
6.2.6	Block VI – Ergänzende städtebauliche Maßnahmen	70
7.	Ökologische- und Verkehrsverlagerungspotentiale.....	71
8.	Controlling und Verstetigungskonzept	73
9.	Literaturverzeichnis	75
10.	Anhang	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektzeitstrahl.....	6
Abbildung 2: Mobilitätsangebote in der Landeshauptstadt Kiel.....	10
Abbildung 3: Campus FH Kiel - Lageplan.....	12
Abbildung 4: Seefischmarkt - Lageplan	13
Abbildung 5: Modal Split der FH Kiel (eigene Darstellung, errechnet auf Grundlage bmo 2021)..	15
Abbildung 6: Mobilitätssteckbrief Kiel 2018 (eigene Darstellung, Grundlage Masterplan Mobilität)	16
Abbildung 7: Screenshot der Projektwebsite zur Beteiligung.....	18
Abbildung 8: Gemeldete Wohnorte Studierende (Standort Kiel)	22
Abbildung 9: Gemeldete Wohnorte Beschäftigte (Standort Kiel).....	23
Abbildung 10: Schnellstes Verkehrsmittel Studierende zum Campus bei höherem Verkehrsaufkommen (Pkw + fünf Minuten)	24
Abbildung 11: Schnellstes Verkehrsmittel Beschäftigte zum Campus bei höherem Verkehrsaufkommen (Pkw + fünf Minuten)	25
Abbildung 12: Anteil der schnellsten Verkehrsmittel zum Campus vom Wohnort beider Personengruppen.....	26
Abbildung 13: Schnellste Verkehrsmittel Studierende und Beschäftigte Großraum Osterrönfeld.	28
Abbildung 14: Schnellste Verkehrsmittel Studierende und Beschäftigte Umland Osterrönfeld.....	29
Abbildung 15: Mobilitätsangebote und Pol	31
Abbildung 16: Mögliche Standorte für Bikesharing-Stationen	34
Abbildung 17: Parkplatzauslastung Campus FH Kiel.....	36
Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen Moorblöcken.....	37
Abbildung 19: Übersicht der Maßnahmenblöcke	44
Abbildung 20: Reduzierung der jährlichen Treibhausgasemissionen (t/CO ₂ -e p.a.).....	71
Abbildung 21: Modal Shift der FH Kiel.....	72
Abbildung 22: Vorgehen Controlling.....	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Relevante Anbindungen des Kieler Hauptbahnhofes	9
Tabelle 2: Übersicht Anzahl anonymisierter Wohnortdaten	20
Tabelle 3: Übersicht über Datenquellen und Annahmen für das Routing.....	21
Tabelle 4: Verhältnis der Stationen West- und Ostufer.....	33
Tabelle 5: Zusammenfassung der freien Stellplätze	36
Tabelle 6: Bestehende und geplante Abstellanlagen	37
Tabelle 7: Mögliche Kriterien zur Stellplatzvergabe.....	38
Tabelle 8: Vorschläge Ausgestaltung.....	42
Tabelle 9: Maßnahmenübersicht nach Themenblöcken	45
Tabelle 10: Übersicht aller eingereichten Ideen des Beteiligungsverfahrens.....	76

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B+R	Bike and Ride
EU	Europäische Union
FH	FH Kiel
KN	Kieler Nachrichten
LH Kiel	Landeshauptstadt Kiel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride (Pendlerparkplatz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel)
Pkw	Personenkraftwagen
Pol	Points of Interest
SFK	Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel

1. Zielstellung und Vorgehen

*In diesem einleitenden Kapitel werden die Zielstellungen, die das vorliegende Mobilitätskonzept verfolgt, veranschaulicht. Es wird aufgezeigt, wie im Rahmen der Projektbearbeitung vorgegangen wurde und welche Akteur*innen hierbei einbezogen wurden.*

Ziele des Konzeptes

Mit der Erstellung des vorliegenden Konzeptes stellt sich die FH Kiel der Herausforderung, dem Klimawandel Maßnahmen entgegenzusetzen und damit ihrer Verantwortung als Institution gerecht zu werden. Das Konzept orientiert sich an den Aktivitäten der LH Kiel und schließt Lücken, die speziell die Mobilität des Campus der FH Kiel betreffen. Ziel des Konzeptes ist es, durch ein verbessertes Angebot sowie optimierte Rahmenbedingungen einerseits eine nachhaltige Mobilität zu fördern und andererseits den Stellplatzbedarf zu verringern.

Projekttablauf und Beteiligung

Der Projekttablauf ist in der nachfolgenden Abbildung 1 ersichtlich. Das Projekt startete am 18. August 2021 und wurde im Juni 2022 mit der Abgabe des Projektberichtes beendet.

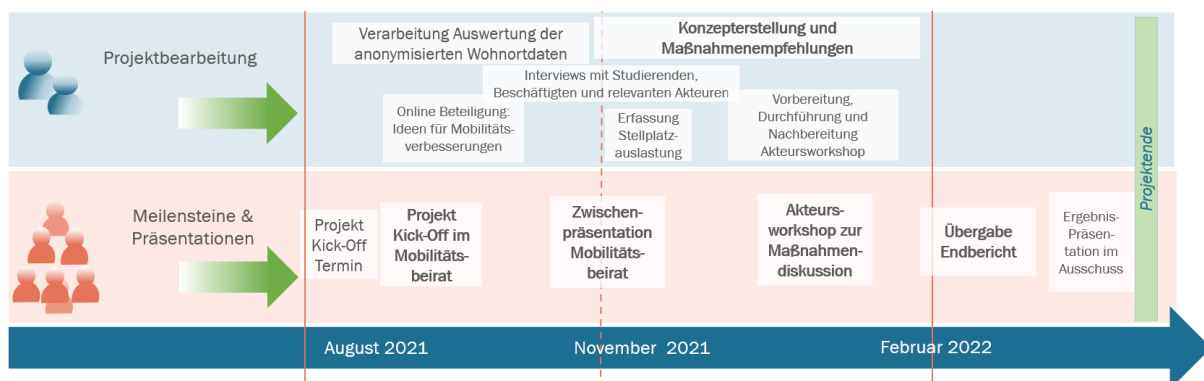


Abbildung 1: Projektzeitstrahl

Die Beteiligung der Akteur*innen spielte in der Erarbeitung der Maßnahmen, welche als Ergebnis des Konzeptes stehen, eine wichtige Rolle. Durch die Beteiligung von unterschiedlichen Akteur*innen konnten ein breites Meinungsbild eingeholt und verschiedene Themenschwerpunkte adressiert werden. Weiterhin schafft die Beteiligung eine bessere Legitimation für Veränderungen durch Maßnahmenumsetzungen und damit zusammenhängende Kosten.

Zunächst wurde eine Online-Beteiligung über die Website der FH Kiel durchgeführt. Studierende und Beschäftigte hatten dort vier Wochen lang die Möglichkeit, Ideen zur Verbesserung der Mobilität einzureichen. Unterstützt wurde die Ideeneinreichung durch eine interaktive Karte, in welcher Markierungen zur Konkretisierung der Vorschläge gesetzt werden konnten. Insgesamt wurden 44 Ideen eingereicht und diese wiederum von anderen Teilnehmer*innen kommentiert und bewertet. Die Ideen waren vielfältig; in Kapitel 3.1 wird darauf eingegangen.

Weiterhin wurden persönliche Interviews mit Studierenden und Beschäftigten auf dem Campus der FH Kiel durchgeführt, um eine zusätzliche Beteiligungsmöglichkeit zu schaffen und weitere Ideen aufzunehmen.

Der Mobilitätsbeirat¹ wurde im Erarbeitungsprozess in mehreren Sitzungen einbezogen. Zusätzlich wurden mit einigen Mitgliedern des Beirates fortwährend immer wieder Einzelgespräche zu bestimmten Problemstellungen geführt. Gemeinschaftlich fand im September eine Campus-Begehung statt, um die Situation vor Ort detailliert zu erfassen. Abschließend wurde auch Feedback zu den erarbeiteten Maßnahmen eingeholt.

Es wurden weitere Einzelgespräche mit relevanten Akteur*innen, wie bspw. den Ortsbeiräten der betreffenden Stadtviertel, Vertretenden des Tiefbauamtes, dem Eigenbetrieb Beteiligungen der LH Kiel sowie dem Klimaschutzbeauftragten der Stadt geführt. Abschließend wurden die relevanten Stakeholder entlang beider Ufer der Schwentine-Mündung durch einen Stakeholder-Workshop an der Maßnahmendiskussion beteiligt. Die Impulse aus der Diskussion sind in die Finalisierung der Maßnahmenausgestaltung eingeflossen.

Analysen

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Konzeptes wurden Datenanalysen durchgeführt, um den Ist-Stand möglichst realistisch zu erfassen und mögliche Maßnahmen in ihrer Wirkung besser bewerten zu können. Auf das jeweilige Analyseverfahren, die Datengrundlagen und Ergebnisse wird in den zugehörigen Kapiteln gesondert eingegangen. Folgende Analysen wurden durchgeführt:

- **Wohnortanalyse** der Studierenden und Beschäftigten mittels anonymisierter Wohnortdaten
- **Erreichbarkeitsanalyse** ausgehend von den Wohnorten sowie relevanten Mobilitätspunkten einschließlich der **Analyse von Fähr-, Bus- und Bahnabfahrtszeiten**
- **Standortanalyse** Campus FH Kiel
- **Analyse zur Stellplatzauslastung** auf dem Campus der FH Kiel

Ergebnisaufbereitung

Neben dem vorliegenden Endbericht wurden alle Einzelergebnisse sowie Präsentationen und Protokolle der Auftraggeberin im Verlauf der Projektbearbeitung übergeben. Das entwickelte Kartenmaterial wurde der Auftraggeberin in hochauflösenden Kartenformaten zur Verfügung gestellt. Es wurde außerdem an der Erstellung eines Artikels für das Campusmagazin viel mitgewirkt.

¹ Der Mobilitätsbeirat setzt sich aus jeweils 2 Mitgliedern der 4 Wahlgruppen (Professor*innen, wissenschaftliche Mitarbeiter*innen, Studierende, nicht-wissenschaftliche Mitarbeiter*innen) sowie Gleichstellungsbeauftragte, Diversitätsbeauftragte, Beauftragte für Personen mit Behinderungen und chronischen Krankheiten, Mitglieder aus dem Personalrat, der Liegenschaftsabteilung und dem Präsidium zusammen. Hinzu kommen Vertreter*innen der Stadtverwaltung aus dem Tiefbauamt.

2. Bestandsanalyse und Ausgangssituation

In diesem Kapitel werden zunächst die Rahmenbedingungen zur Entwicklung einer nachhaltigen klimafreundlichen Mobilität übergeordnet für die LH Kiel erläutert. Dabei wird auf Gesetze, Pläne, Konzepte und Strategien eingegangen, die den Klimaschutz und die (Elektro-)Mobilität betreffen. Weiterhin wird im Speziellen die Ausgangssituation des Campus der FH Kiel hinsichtlich Mobilitätsangeboten sowie der Verkehrsanbindung betrachtet.

2.1 Kurzüberblick über bestehende Konzeptziele bezüglich Mobilität der LH Kiel

Für die LH Kiel wurde bereits 2008 ein **Verkehrsentwicklungsplan** verabschiedet, in dem ein Leitbild für die nächsten zehn bis 20 Jahre vorgegeben wird. Langfristige Ziele sind eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung, das Schaffen einer kinder- und umweltfreundlichen Stadt, die CO₂-Reduzierung sowie das Minimieren von Lärm- und Schadstoffemissionen.

Mit dem **Masterplan 100 % Klimaschutz** aus dem Jahr 2017 will die LH Kiel das langfristige Ziel erreichen, bis 2050 klimaneutral zu sein. Kiel ist dabei eine von bundesweit 41 Masterkommunen, die eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz einnimmt. Bis 2050 sollen demnach die Treibhausgasemissionen um 95 % reduziert und der Energieverbrauch im Vergleich zu 1990 halbiert werden. Neben der Analyse von Einsparpotentialen in Haushalten, Gewerbe, Handel und Industrie ist ein wichtiger Teil des Konzeptes die Mobilität. Verschiedene Szenarien, inklusive unterschiedlicher Maßnahmen und Entwicklungen, werden in den einzelnen Bereichen betrachtet, um die CO₂-Reduzierung im Vergleich zu 1990 zu berechnen.

Der 2017 vorgestellte **Masterplan Mobilität für die KielRegion** weist Schnittmengen mit dem *Masterplan 100 % Klimaschutz* auf. In Kiel sowie in den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde sollen laut dem Konzept innovative Mobilitätslösungen und gemeinsame Mobilitätsplanungen entstehen. Ziel ist es, durch geeignete Maßnahmen den CO₂-Ausstoß bis 2035 um 35 % zu senken und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um 25 % zu reduzieren.

Mit dem **Green City Plan** entwickelte die LH Kiel 2018 mehr als 40 Sofortmaßnahmen in den vier Themenschwerpunkten Digitalisierung, Vernetzung und ÖPNV, Radverkehr und Elektrifizierung. Dabei wurden Maßnahmenvorschläge aus dem *Masterplan Mobilität für die KielRegion*, dem *Masterplan 100 % Klimaschutz* sowie weiteren Konzepten und Plänen aufgenommen und konkretisiert.

Mit dem Ausruf des **Climate Emergency** in der Kieler Ratsversammlung 2019 entstanden weitere Maßnahmen, um die systematische Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen weiter zu unterstützen. Mit dem Ziel der LH Kiel, nun sogar früher als 2050 klimaneutral zu werden, sollen einzelne Maßnahmen, bspw. aus dem *Masterplan 100 % Klimaschutz* und dem *Green City Plan*, vorgezogen werden.

Bereits im September 2019 wurde von den Ortsbeiräten Ellerbek/Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf die Erarbeitung eines Masterplans für das Kieler Ostufer gefordert. Seit Januar 2021 ist er nun in der Vorbereitung. Ziel dieses **Masterplans Zukunft Kieler Ostufer** ist die Entwicklung der Stadtteile auf dem Ostufer. Besonderen Stellenwert hat dabei die verkehrliche Erschließung. In diesem Zusammenhang sollen die Fährverbindungen ausgeweitet, Fuß- und Rad-

verkehr weiter gefördert und das Ostufer an den zukünftigen, attraktiveren ÖPNV besser angebunden werden. Der MIV soll dadurch von 38 %² bis 2035 auf 26 %, bzw. bis 2050 auf 22 % reduziert werden.

Mit der Lage der FH Kiel am Ostufer kommt der Fährschiffahrt für die Erreichbarkeit des Campus eine besonders wichtige Rolle zu. Eine Steigerung der Attraktivität des Angebotes der Fährschiffahrt ist daher u. a. ein Ziel der zahlreichen Konzepte. Zur Verknüpfung von Ost- und Westufer und zur Verringerung des MIV finden sich Maßnahmen in allen oben genannten Planungen.

2.2 Untersuchung Status Quo

2.2.1 LH Kiel

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kiel ist sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Die beiden Bundesautobahnen 210 und 215 führen von Kiel aus auf die Autobahn 7 (Hamburg-Flensburg), zum Autobahnkreuz Rendsburg und zum Autobahndreieck Bordesholm. Die Bundesstraßen 76 und 202 führen durch das Stadtgebiet hindurch und bilden so eine wichtige Stadtautobahn. Weiterhin ist Kiel an die Bundesstraßen 404, 502 und 503 angebunden. Zu Stoßzeiten kommt es aufgrund der hohen Pkw-Dichte regelmäßig zu Staus, welche sich auch auf Busse und damit die ÖPNV-Reisezeiten negativ auswirken.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Neben dem klassischen ÖPNV, wie Bus und Bahn, haben in Kiel die Fährverbindungen über die Förde einen hohen Stellenwert. Als Teil des ÖPNV ermöglichen die Fähren der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) das Überqueren der Förde. Wichtigste Verbindung für die FH Kiel ist hierbei die Schwentinelinie F2, die das Westufer mit den Stadtteilen Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf am Ostufer verbindet und zudem über angeschlossene Busverbindungen verfügt.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in Kiel über den Kieler Hauptbahnhof und sechs kleinere Bahnhöfe bedient. Die sechs kleineren Bahnhöfe oder Haltepunkte *Kiel-Russee*, *Kiel-Schulen am Langsee*, *Kiel-Suchsdorf*, *Kiel-Hassee CITTI-Park*, *Kiel-Elmschenhagen* und *Kiel-Oppendorf* spielen insbesondere für den Regionalverkehr eine Rolle. Der Regionalverkehr verbindet Kiel mit Lübeck, Flensburg, Husum und Hamburg. Zwischen Kiel und Hamburg existiert zudem eine ICE-Verbindung. Alle Strecken werden von der *Deutschen Bahn* betrieben.

Tabelle 1: Relevante Anbindungen des Kieler Hauptbahnhofes

Verbindung	Anzahl der Verbindungen (werktags zwischen 7 und 18 Uhr)	Fahrtdauer in h
Hamburg – Kiel (ICE)	7	1:05 bis 1:24
Hamburg – Kiel	24 (2x pro Stunde)	1:12 bis 1:17
Lübeck – Kiel	24 (2x pro Stunde)	1:11 bis 1:28
Flensburg – Kiel	12 (1x pro Stunde)	1:25
Husum – Kiel	12 (1x pro Stunde)	1:22

² Vgl. System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) (2018)

Der Hauptbahnhof dient als Mobilitätsdrehscheibe für den städtischen ÖPNV. Die Stadtbusse werden durch die Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) bedient. Es gibt 26 Stadtbuslinien, sechs Ortsbuslinien und fünf Nachtbuslinien. Den Regionalbusverkehr betreiben die Autokraft Kiel GmbH und die Verkehrsbetriebe Kreis Plön (VKP). Zusätzlich gibt es drei saisonale Sonderlinien.

Zusätzlich zum Busverkehr plant die LH Kiel den Bau eines höherwertigen ÖPNV-Systems mit eigener Trasse innerhalb des Stadtgebietes, welche bei Bedarf in das Umland erweitert werden könnte. Die Planungen dafür haben 2016 begonnen. 2020 hat das Planungsbüro Rambøll die Trassenplanung übernommen. Für das Liniennetz sind nach aktuellem Planungsstand fünf Hauptlinien vorgesehen. Zudem ist Ende 2022 ein Ratsbeschluss für das langwierige Planungsverfahren geplant.

Eine Übersicht zu den Mobilitätsangeboten ist der Abbildung 2 zu entnehmen.

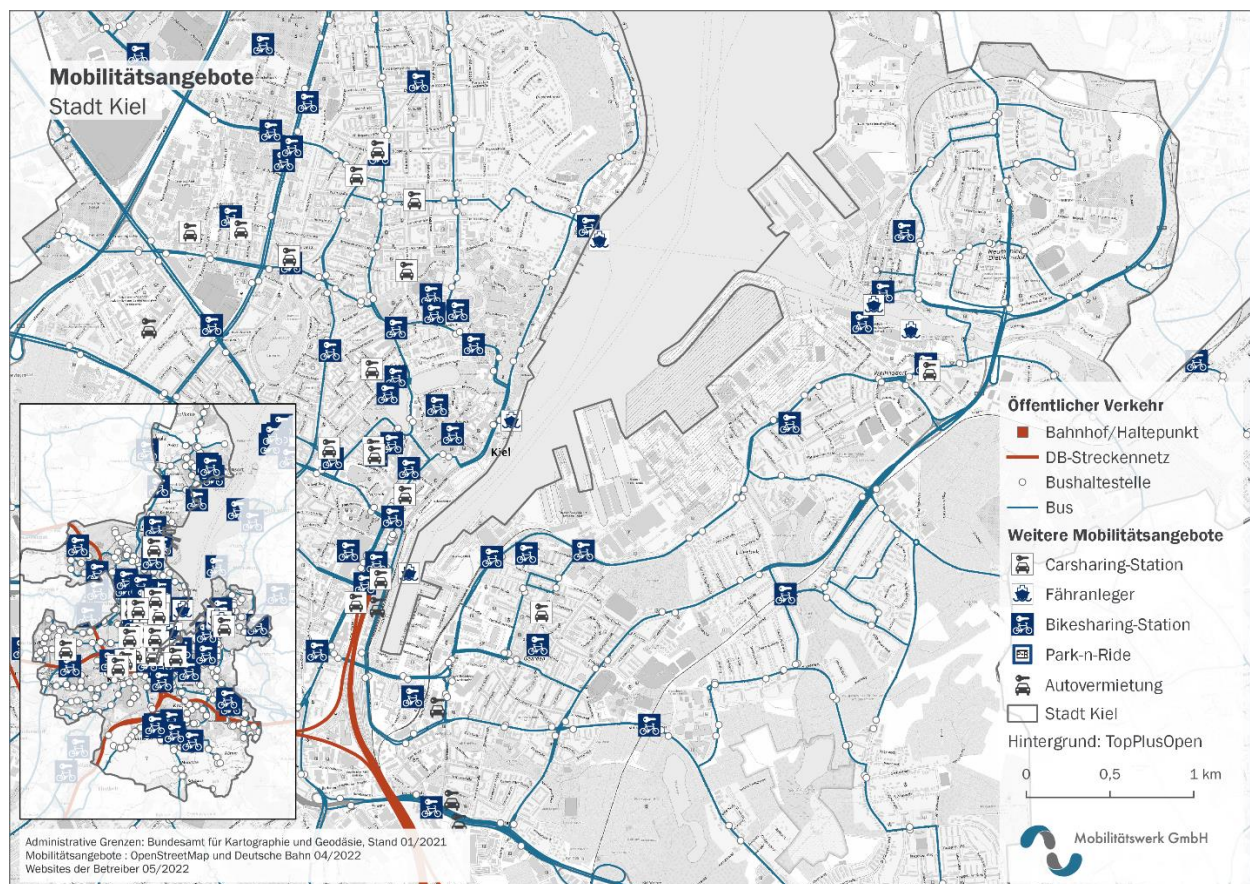


Abbildung 2: Mobilitätsangebote in der Landeshauptstadt Kiel

Carsharing

Zurzeit gibt es in Kiel zwei Carsharing-Anbieter. Beim Anbieter *StattAuto* können in Kiel, Preetz und Lübeck insgesamt etwa 200 Fahrzeuge an 65 Standorten ausgeliehen werden. Davon sind 100 Fahrzeuge an 26 Stationen in Kiel stationiert. Je nach Bedarf sind vom Kleinwagen bis zum Kleinbus verschiedene Fahrzeugtypen ausleihbar. *StattAuto* bietet zusätzlich den Free-Float-Service CAR.LOS an. Mit den *StattAuto*-Fahrzeugen ist es erlaubt, in der Kieler Innenstadt kostenfrei zu parken. Dies wird durch die sogenannte *Kostenfrei-Parken-Plakette* ermöglicht. Durch die Kooperation von *StattAuto* und der KVG erhalten Besitzer*innen einer KVG-Abo-Karte und Studierende vergünstigte Konditionen für das Carsharing bei *StattAuto*.

Der zweite Anbieter ist das Carsharing-System *Flinkster* der Deutschen Bahn. In Deutschland stehen rund 3.100 Fahrzeuge in 140 Städten an 800 Stationen von *Flinkster* zur Verfügung. In Kiel

gibt es insgesamt vier Fahrzeuge, die am Hauptbahnhof und am Kai-City-Center in der Kaistraße stationiert sind.

Radverkehr

Dem Mobilitätssteckbrief der LH Kiel³ aus dem Jahr 2018 ist zu entnehmen, dass 22 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Werden alle Wege des Binnenverkehrs betrachtet, so sind es 24 %. Die LH Kiel bietet mit dem vorhandenen Veloroutennetz, vor allem am Westufer, qualitativ hochwertige Radwege, die das Stadtinnere mit den umliegenden Stadtteilen sowie dem Umland verbinden. Derzeit existieren 13 Velorouten innerhalb der LH Kiel, wobei es sich um 9 Haupt- und 4 Nebenrouten handelt. Mit dem Bau von Radschnellwegen und dem Ausbau des Veloroutennetzes, momentan befindet sich die Veloroute 10 in der Fertigstellung, möchte die Stadt den Radverkehr weiter fördern. Um den Radverkehr zwischen dem West- und Ostufer zu fördern und die FH besser anzubinden, wurde im Oktober 2019 zudem das Projekt „Rückenwind für den VeloCampus“ gestartet (vgl. Kapitel 2.2.2.). Weiterhin bietet man mit dem Umsteiger am Hauptbahnhof eine Servicezentrale sowie ein Fahrradparkhaus mit mehr als 600 bewachten und wettergeschützten Stellplätzen, welcher den Nutzenden eine qualitativ hochwertige und intermodale Mobilität ermöglicht.⁴

An weitere Stationen wie am Blücherplatz, am Bahnhofpunkt Suchsdorf oder den Fähranlegern Reventlou und Dietrichsdorf können gegen eine Gebühr insgesamt 34 stabile Fahrradboxen gemietet werden. Im „Programm Mobilitätsstationen 2019“ plant die LH Kiel weitere Mobilitätsstationen zu errichten, an denen u.a. auch stabile Fahrradboxen gemietet werden können. Dafür wurden 49 Standorte identifiziert. An neun Standorten befinden sich die Stationen bereits in der Umsetzung und wurden teils bereits errichtet.

Bikesharing

Ein Bikesharing ist in Kiel seit Juli 2019 vom Betreiber *Nextbike* unter dem Namen *SprottenFlotte* zu finden. Die Räder sind per App ausleihbar und die ersten 30 Minuten jeder Fahrt sind bis Ende 2022 kostenfrei. Seit Oktober 2020 bietet die *SprottenFlotte* auch Lastenräder und E-Bikes zur Ausleihe an. Das System der *SprottenFlotte* umfasst 12 Lastenräder, 80 E-Bikes und fünf E-Cargo-Bikes (Stand: Mai 2021). Ausweitungen sind geplant.

Ebenfalls seit 2019, aber mit einem anderen Konzept, steht der Bikesharing-Service *Swapfiets* zur Verfügung. *Swapfiets* ist ein Abo-Dienst für Fahrräder, bei dem ein Fahrrad dauerhaft ausgeliehen und nicht nach jeder Fahrt wieder zurückgegeben wird. Dazu wird ein Abonnement abgeschlossen, das monatlich gezahlt wird. Erst wenn das Abo endet, wird das Fahrrad wieder zurückgegeben. Im Abo-Preis inbegriffen sind jegliche Reparaturen bzw. der Austausch des Fahrrades bei starken Defekten.

Am Hauptbahnhof ist zudem eine Servicezentrale der KVG stationiert. Carsharing-Anbieter und die gemeinnützige Gesellschaft *Brücke SH* betreibt die Radstation mit Fahrradverleih und Reparaturservice.

2.2.2 Campus FH Kiel

Der Campus der FH Kiel gliedert sich in zwei Standorte. Am Hauptcampus im Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf ist mit 7.366 eingeschriebenen Studierenden und 681 Beschäftigten die Mehrheit verortet (September 2021). Der zentrale Campus liegt im vom industriellen Strukturwandel und traditionellen Wohnungsbau geprägten Stadtteil Kiel-Dietrichsdorf und ist baulich eng integriert.

³ Vgl. System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) (2018)

⁴ Vgl. Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Kiel (2008)

Aufgrund von Kapazitätsengpässen erstreckt sich der Campus über die Schwentine hinaus auf den Seefischmarkt. Dort werden Räumlichkeiten von der Fachhochschule genutzt (vgl. Abbildung 4).

Am zweiten Standort mit dem Fachbereich Agrarwirtschaft in Osterröfeld bei Rendsburg studieren 504 Personen und arbeiten 29 Beschäftigte (September 2021). Aufgrund der höheren Personenanzahl am Hauptcampus sowie der urbanen Lage besteht für den Hauptcampus eine höhere Relevanz hinsichtlich verkehrlicher Veränderungsprozesse, weshalb der Fokus des Mobilitätskonzeptes hierauf gelegt wird.

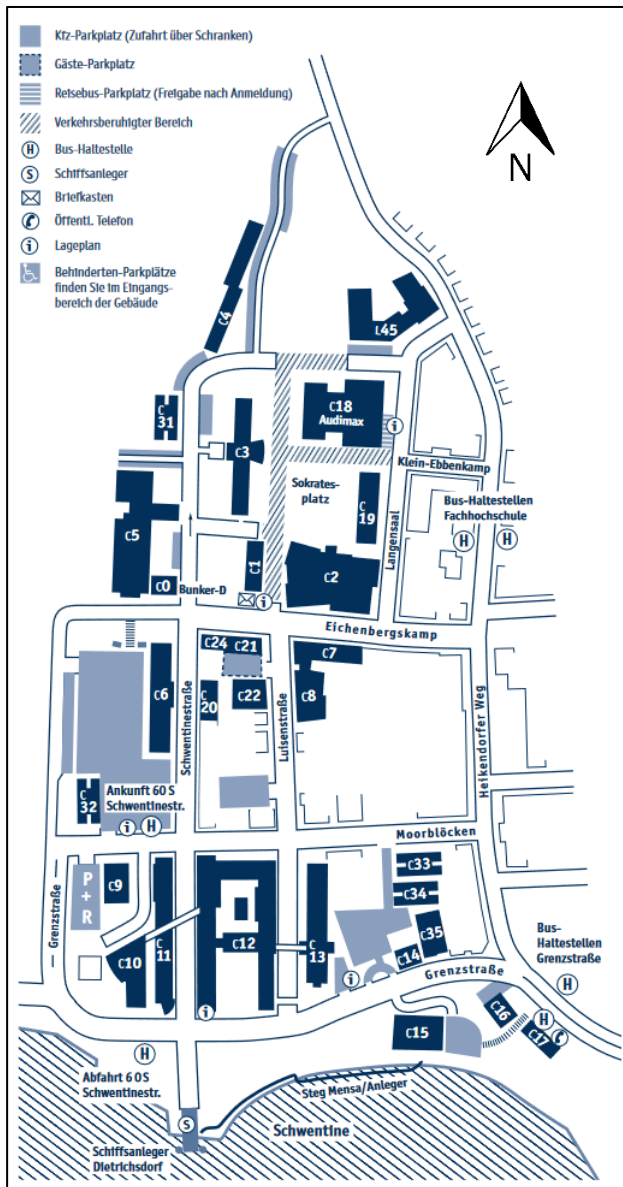


Abbildung 3: Campus FH Kiel - Lageplan⁵

⁵ Vgl. FH Kiel (o.J.)

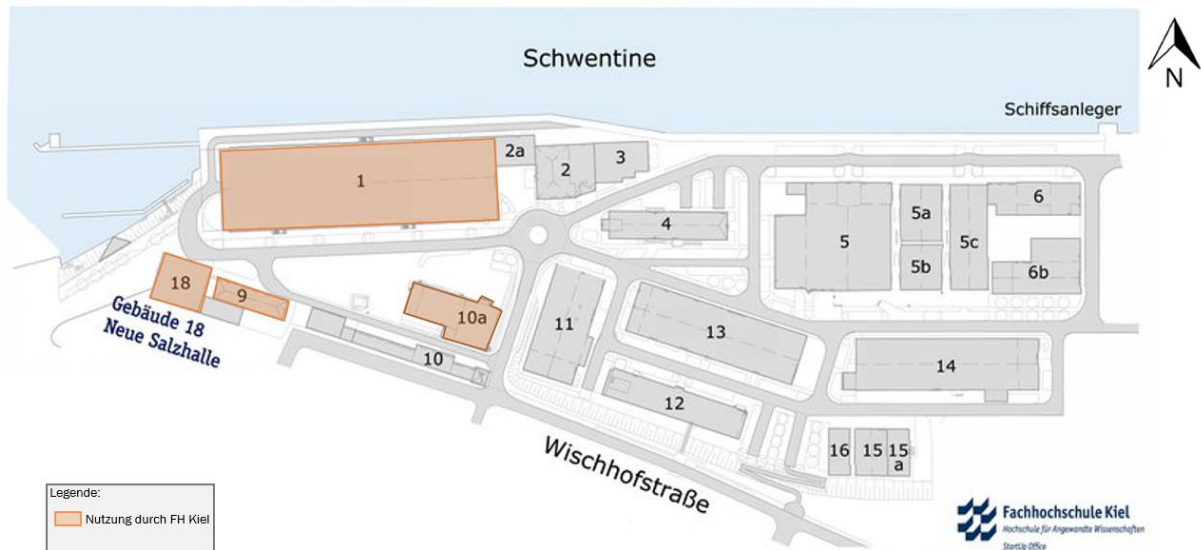


Abbildung 4: Seefischmarkt - Lageplan

Expansion und Baumaßnahmen

Die zunehmende Entwicklung der FH erfordert bauliche Erweiterungen. Der Neubau des Bibliothekarischen Lernzentrums ganz im Norden des Campus gegenüber dem Audimax hat bereits begonnen und soll bis September 2023 fertiggestellt werden.

Weiterhin sind Neubauten für den Studiengang Bauingenieurwesen und den neu entstehenden Studiengang Architektur geplant. Für die Baumaßnahmen ist das bisher als Parkplatz genutzte Grundstück südlich des Gebäudes 6 an der Schwentinestraße 7 vorgesehen (vgl. Abbildung 3). Die Fertigstellung der Gebäude ist im Jahr 2027 geplant.

Derzeit finden bereits für ca. 100 Studierende des Studiengangs Bauingenieurwesen und des Fachbereichs Medien Vorlesungen und Übungen auf dem Gelände des Seefischmarktes südlich der Schwentine statt. Dies bringt weitere Herausforderungen für die Mobilität zwischen den Standorten südlich und nördlich der Schwentine mit sich (vgl. Abbildung 4: Seefischmarkt - Lageplan).

Anbindung mittels ÖPNV

Für die Anbindung der FH sind vor allem der Schnellbus 60S und die Buslinie 11 relevant. Der Schnellbus bedient während der Vorlesungszeiten die wichtigsten Haltestellen zwischen Universität, Hauptbahnhof und FH. Er verkehrt dabei im 15-Minuten-Takt. Die Buslinie 11 verbindet den Stadtteil Wik auf der Westseite der Kieler Förde mit dem Stadtteil Dietrichsdorf, in dem sich die FH befindet. Die Linie 60S ist im Vergleich zur Buslinie 11 deutlich schneller unterwegs: vom Hauptbahnhof bis zum Campus benötigt diese 16 Minuten und damit sieben Minuten weniger. Weiterhin besteht mit der Schwentinelinie F2 eine Fährverbindung zwischen West- und Ostufer, welche zudem einen Anschluss an die Buslinie 11 bietet. Für den Winter-/ Herbstfahrplan ist eine Taktverdichtung avisiert. Ab dem Frühjahr 2023 soll auch eine Samstagsanbindung eingeführt werden (KN 12.4.2022). Der Takt der Buslinie 11 liegt um die Blockzeiten herum zwischen sieben und zehn Minuten. Früher am Morgen liegt er bei 15 Minuten, später am Abend bei 30 Minuten.

Die Buslinie 2 verbindet Elmschenhagen im Südosten und die Siedlung Oppendorf im Nordosten der LH Kiel. Dabei durchquert sie den Stadtteil Wellingdorf und ermöglicht am Bahnhof Oppendorf Umstiege zwischen Bus und der Regionalbahn 76. Zudem befindet sich am Bahnhof Oppendorf eine Mobilitätsstation mit P&R-Parkplätze, eine B&R-Anlage der NAH.SH und eine Bikesharing-Station. Von der Haltestelle Boksberg, können Studierende und Beschäftigte innerhalb von zehn Minuten die FH erreichen. Der Takt der Buslinie 2 beträgt im Schnitt 30 Minuten. Zwischen dem Kieler

ZOB und der Gemeinde Laboe verkehrt zudem der Schnellbus 102. Dieser verbindet den Hauptbahnhof und die Schönkirchener Straße innerhalb von zwölf Minuten mit einem Takt von 30 bis 60 Minuten. An der Haltestelle Schönkirchener Straße ist zudem der Umstieg in Buslinie 2 möglich.

Alternativ kann die FH Kiel mit einem ca. 15-minütigen Fußweg von der Haltestelle Lüderitzstraße aus erreicht werden. Die Haltestelle wird von den Buslinien 14 und 15 bedient. Buslinie 14 verkehrt zwischen dem Stadtteil Mettenhof im Westen der Stadt und der Gemeinde Laboe nördlich von Kiel. Der Takt liegt im Schnitt bei 20 bis 30 Minuten. Von Laboe aus kommend hält der Bus zudem an der Haltestelle Tiefe Allee, der Fußweg ist ähnlich lang. Die Buslinie 15 bedient eine nur leicht abweichende Route zwischen dem Stadtteil Mettenhof und der Gemeinde Heikendorf. Diese befindet sich ebenfalls nördlich der Stadt Kiel, aber südlich der Gemeinde Laboe. Wie bei Buslinie 14 beträgt der Takt über den Tag 20 bis 30 Minuten.

Die LH Kiel hat sich dazu entschieden, ein neues hochwertiges ÖPNV-System einzuführen. Die Trassenplanung läuft bereits. Die Anbindung des Campus der FH Kiel ist dabei bislang noch nicht sichergestellt und in der Trassenplanung nur als zukünftig zu prüfende Erweiterung im Rahmen der Linie 2 berücksichtigt. Diese soll auf einer Strecke von 15 Kilometern mit einer Reisezeit von 48 Minuten verkehren. Für denselben Weg werden aktuell mit dem Bus oder der Kombination von Bus und Regionalbahn und Regionalexpress zwischen 35 und 52 Minuten, je nach Abfahrtszeit, benötigt. Dabei ist ein Umstieg nötig, der z.B. bei einer Straßenbahn entfallen würde. Vor allem zu den Hauptverkehrszeiten können so voraussichtlich weitere Reisezeitersparnisse gegenüber der aktuellen Busverbindung erzielt werden, da durch die eigene Trasse geringere Wartezeiten in Verbindung mit Staus entstehen. Weiterhin wird die neue Verbindung eine Umsteigemöglichkeit am Hauptbahnhof sowie einen 10-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit bieten, wodurch die Beförderungsqualität spürbar steigen könnte.

Das Semesterticket ist landesweit in Schleswig-Holstein und in der Stadt Hamburg gültig. Es ermöglicht den Studierenden, Bahnen und Busse beliebig oft zu nutzen. Ausgenommen sind Züge des Fernverkehrs (ICE, IC, EC, D, Sylt Shuttle plus) sowie Fahrten in der 1. Klasse. Inhaber*innen können im Rahmen des Semestertickets zudem bis zu drei Kinder bis einschließlich fünf Jahren unentgeltlich befördern. Die Fahrradmitnahme ist hingegen nicht im Semesterticket enthalten, hierfür wird eine zusätzliche Fahrkarte benötigt. Eine Ausnahme bildet die Schwentinelinie F2; hier wird keine zusätzliche Fahrkarte für ein Fahrrad benötigt. Voraussetzung für das Semesterticket ist die Rückmeldung an einer der teilnehmenden Hochschulen, zu denen aktuell acht in den Städten Kiel, Lübeck und Flensburg zählen.

Das NAH.SH-Jobticket bietet den Beschäftigten der FH eine besonders preiswerte ÖPNV-Nutzung. Durch die Ersparnis von bis zu 50 €, wovon 30 € auf den Arbeitgeber-Zuschuss und 20 € auf den zugehörigen NAH.SH-Rabatt entfallen, ergibt sich z. B. im Abo Stadtgebiet Kiel ein monatlicher Preis von nur 2,50 € für Angestellte des Landes Schleswig-Holstein. Weiterhin können bis zu drei Kinder unter sechs Jahren und am Wochenende oder an Feiertagen auch eine erwachsene Person kostenlos mitgenommen werden. Die Kosten für die F2 Schwentinefähre liegen derzeit bei 1 € Erwachsene und 0,5 € für Kinder. Die Fahrradmitnahme auf der F2 ist derzeit kostenlos. Dies wird von den Nutzenden sehr gut angenommen. Für Pendelnde im Tarifgebiet Nah.SH existieren zudem weitere Angebote, die auch z. B. die Nutzung von Nahverkehrszügen vom Wohn- zum Arbeitsort enthalten.

Anbindung mittels Fahrrades

Der Campus der FH Kiel ist durch die Route 7 an das Veloroutennetz angeschlossen. Mit dem 2019 gestarteten Projekt VeloCampus sollen die Radverkehrsanbindung des Campus der FH Kiel verbessert und der Radverkehrsanteil erhöht werden. In diesem Zuge wurden u. a. zwei Mobilitätsstationen an den Fähranlegern errichtet und die Luisenstraße auf dem Campusgelände zu einer autofreien Zentralachse umgebaut. Mithilfe einer Dauerzählstelle und Evaluationen wird der Erfolg der Maßnahmen und die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens langfristig überwacht.

Modal Split

Der Modal Split der FH Kiel (vgl. Abbildung 5) wurde im Rahmen des Projektes VeloCampus von der bmo erhoben. Die Befragung erfolgte vom 02.02.2021 bis zum 02.03.2021, 50 % der Beschäftigten (213) und 10 % der Studierenden (531) nahmen daran teil. Das Ergebnis wurde für diese Untersuchung auf alle Beschäftigten und Studierende hochgerechnet⁶.

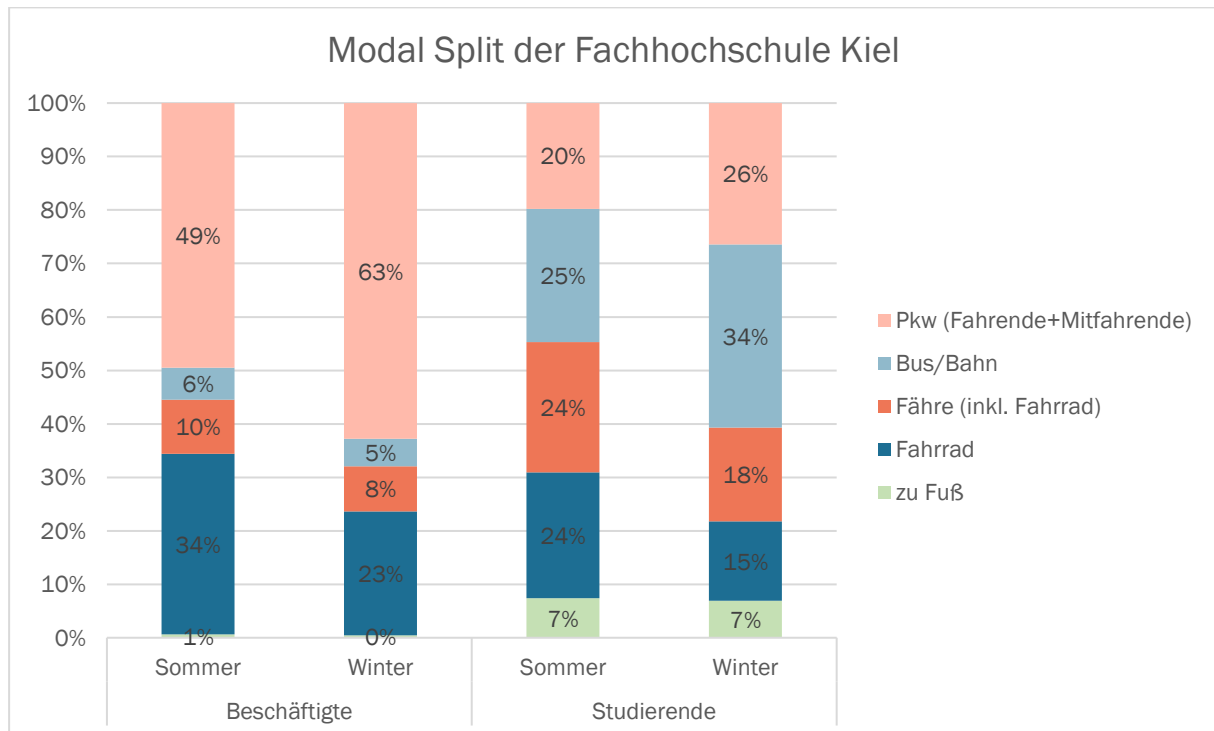


Abbildung 5: Modal Split der FH Kiel (eigene Darstellung, errechnet auf Grundlage bmo 2021)

Fast die Hälfte der Beschäftigten (49 %) nutzte im Sommer den eigenen Pkw, ein weiterer großer Anteil entfällt mit 34 % auf das Fahrrad. Im Winter nimmt die Nutzung des Fahrrads deutlich ab und der Anteil der Pkw-Nutzer steigt auf 63 %. Die anderen Verkehrsmittel werden das Jahr über recht konstant zu deutlich geringeren Anteilen genutzt. Bei den Studierenden nimmt der Umweltverbund eine viel größere Rolle ein. Mit je 24 % Fähre und Fahrrad sowie 25 % Bus/ Bahn macht dieser im Sommer knapp die Hälfte des Modal Splits aus. Der Anteil der Studierenden, die den eigenen Pkw nutzen liegt bei 24 %. Im Winter nutzen deutlich weniger Studierende die Fähre oder das Fahrrad. Diese Nutzer*innen verteilen sich dann vor allem auf Bus / Bahn, aber auch den MIV.

Der Mobilitätssteckbrief der LH Kiel aus dem Jahr 2018⁷ ergab, dass der Anteil des MIV bei 38 % der Wege liegt (vgl. Abbildung 6). Werden die Wege auf den Binnenverkehr beschränkt, also der Verkehr innerhalb der Stadtgrenzen ohne Überschreitungen ins Umland, sinkt der Anteil auf 32 %. Im Rahmen des Green City Plans strebt die LH Kiel bis zum Jahr 2035 eine deutliche Reduktion des MIV-Anteils auf 26 % an.

⁶ Bei der Hochrechnung wurden ergänzend zur Untersuchung von bmo die Wohnorte der Studierenden und Beschäftigten sowie die Verkehrsverbindung zum Campus berücksichtigt. Hieraus ergeben sich Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Erhebungsergebnissen.

⁷ Vgl. System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) (2018)

Für die Wege zum Arbeitsplatz greift die Hälfte der Befragten auf den MIV zurück. Ein Viertel der Befragten nutzt das Fahrrad, das restliche Viertel verteilt sich zu annähernd gleichen Anteilen auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fußverkehr. Die mittlere Weglänge liegt bei 11,1 km. Für die Wege zu Kita/Schule/Ausbildung nutzen mit 24 % deutlich weniger Befragte den MIV. Das meistgenutzte Verkehrsmittel ist hier das Fahrrad mit 35 %, darauf folgt der Fußverkehr mit 25 % und einem knappen Vorsprung auf den MIV. Der kleinste Teil der Befragten von nur 15 % nutzt den ÖPNV. Die mittlere Weglänge ist mit 3,6 km deutlich geringer als beim Weg zum Arbeitsplatz. Dies kann einen möglichen Grund für die häufigere Nutzung des Umweltverbundes für Wege zu Kita/Schule/Ausbildung darstellen.

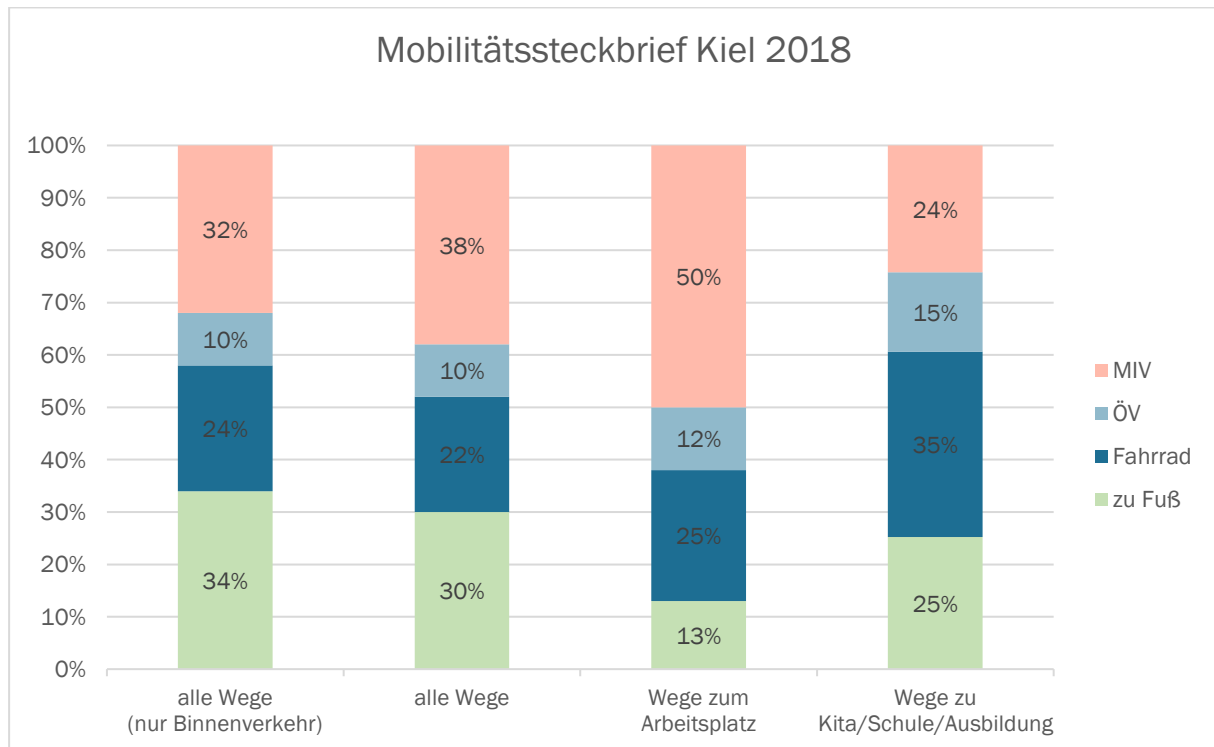


Abbildung 6: Mobilitätssteckbrief Kiel 2018 (eigene Darstellung, Grundlage Masterplan Mobilität)

Auch wenn die beiden Modal Splits aufgrund der unterschiedlichen Datengrundlagen nur bedingt miteinander verglichen werden können, ist bei den Beschäftigten die zu-Fuß-geh-Quote um 12 Prozentpunkte im Vergleich zum Mobilitätssteckbrief der Kieler*innen geringer. Dies ist auch bei den Studierenden mit 18 Prozentpunkten Unterschied zu konstatieren. Dies lässt den Schluss zu, dass die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeit- bzw. Ausbildungsstätte bei den Fachhochschulangehörigen höher sind als die durchschnittlichen Entfernungen der Kieler*innen. Bei den übrigen Verkehrsträgern sind nur geringfügige Unterschiede zu erkennen, sodass der geringe Fußverkehr der Fachhochschulangehörigen sich fast gleichmäßig auf die anderen Verkehrsträger verteilt.

3. Analyse von Verbesserungspotentialen

Nachfolgend werden die durchgeführten Analysen beschrieben und die daraus resultierenden Ergebnisse vorgestellt. Aus den Analysen ergeben sich Handlungsbedarfe, welche die Basis für die in Kapitel 6 entwickelten Maßnahmen bilden. Außerdem ist somit eine Einordnung der Größenordnungen bezüglich der Wirkung möglich.

3.1 Beteiligungsverfahren: Ideen und Ansätze von Studierenden und Beschäftigten

Studierende und Beschäftigte stellen die Zielgruppe des vorliegenden Konzeptes dar. Daher war ihre Beteiligung von hoher Relevanz. Für die Beteiligung wurde eine qualitative Online-Variante gewählt. Das Beteiligungsformat wurde in die Projekthomepage der FH Kiel mittels interaktiver Karte und Eingabefeldern integriert. Die Teilnehmenden konnten auf diese Weise Ideen und Wünsche für eine verbesserte Mobilität zum und auf dem Campus eintragen. Zusätzlich gab es die Möglichkeit, Ideen anderer Teilnehmer*innen zu kommentieren und zu bewerten.

Die Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 29. September bis zum 22. Oktober 2021. Es wurden insgesamt 44 Ideen eingereicht und 26 Kommentare sowie Bewertungen verfasst. Im Nachfolgenden werden die Ideen der Teilnehmenden geordnet nach Themenbereichen vorgestellt. Die Reihenfolge spiegelt keine Wertung oder Priorisierung wider. Eine vollständige Übersicht über alle Ideen befindet sich im Anhang.

Ideen einreichen

Für die Erstellung eines fundierten Konzeptes benötigen wir als Fachhochschule Ihre Ideen und Impulse! Auf dieser Website haben Sie die Möglichkeit, Ihre Ideen per E-Mail oder Webformular an uns zu senden!

Die Ideeneinreichung wird bis zum **22. Oktober 2021** laufen. Die erhobenen Daten werden ausschließlich im Rahmen des Projektes weiterverarbeitet.

Ideen für Osterrönfeld ohne Standortmarkierung bitte einreichen und mit einer genauen Ortsangabe verbinden.

Titel

Detaillierte Beschreibung

Standorte (optional)

Wenn Sie möchten, können Sie zur besseren Erklärung einen oder mehrere Standorte auf der Karte eintragen. Klicken Sie dazu zuerst auf "Marker hinzufügen" und anschließend auf die Karte. Bestehende Markierungen können Sie auch verschieben indem Sie sie anklicken und mit gedrückter Maustaste an die Neue Position bewegen. Um eine Markierung zu löschen, klicken Sie sie einfach an. Es öffnet sich eine Sprechblase mit eine Button auf dem "löschen" steht.

Marker hinzufügen



Abbildung 7: Screenshot der Projektwebsite zur Beteiligung

Fußgängerinfrastruktur

Eine der häufigsten Nennungen erfolgte zum Thema Fußgängerquerung der Grenzstraße. Aktuell ist keine bauliche Vorrichtung dafür vorhanden. Fußgänger*innen, welche vom Fähranleger zum Campus bzw. andersherum wollen, müssen die Grenzstraße, welche vom Schwerverkehr geprägt ist, ohne Hilfestellung kreuzen. Dies ist gefährlich und führt zu langen Wartezeiten an der Grenzstraße, was den Komfort und die Reisezeit der Fußgänger*innen beeinträchtigt. Es wird eine Lösung gewünscht, die die Sicherheit erhöht und Barrierefreiheit ermöglicht.

Fahrradinfrastruktur

Für den Themenbereich Fahrradinfrastruktur wurden vor allem Ideen zur Qualitätsverbesserung der Wege und damit einhergehend die Erhöhung der Sicherheit eingereicht.

Dem Thema sicherer Fahrradabstellanlagen kommt durch häufige Nennungen ebenfalls eine hohe Relevanz zu. Auch der Ausbau weiterer SprottenFlotte-Stationen wird durch die Teilnehmenden gewünscht.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Beim Busverkehr liegt der Schwerpunkt der Verbesserungswünsche auf der Auslastung des bestehenden Angebotes zu den Vorlesungszeiten. Diese wird als zu hoch wahrgenommen, was den Komfort und damit die Beförderungsqualität beeinträchtigt. Eine Verstärkung der Buslinien 11 und 60S wird gewünscht. Außerdem wird ein generelles Verbesserungspotential bei der Abstimmung von Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bus und Fähre am Campus mit den Vorlesungszeiten gesehen. Eine generelle kostenlose Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln des ÖPNV wurde ebenso als Wunsch geäußert.

Weiterhin ist eine Angebotsverbesserung hinsichtlich der Anbindung aus dem Kieler Umland sowohl per Bus als auch per Bahn gewünscht.

Fährverkehr

Bezüglich des Fährverkehrs, welcher für die Studierenden und Beschäftigten der FH Kiel eine elementare Rolle spielt, wurde mehrfach geäußert, dass eine direkte Verbindung der Schwentine-Fähre zum Hauptbahnhof sehr hilfreich wäre.

Außerdem wurde angemerkt, dass die Pausenzeit der Fähre um 16 Uhr zu einer Hauptverkehrszeit sehr ungünstig ist und Bedarf für ein Fährangebot am Wochenende besteht.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Stellplatzproblematik auf dem Campus kam in der Beteiligung deutlich zum Ausdruck. Vor allem Beschäftigte aus dem suburbanen Umland wünschen sich eine bessere Verfügbarkeit von Stellplätzen bzw. explizite Parkplätze für Fernpendelnde. Weiterhin wurde der Bedarf nach Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf den Parkflächen des Campus geäußert.

Außerdem wurde angeregt, ein Park&Ride Angebot am Westufer in Kombination mit einer größeren SprottenFlotte-Station zu schaffen.

Sonstiges

Über die genannten Themenbereiche hinaus gingen folgende weitere Ideen, welche sich nicht eindeutig kategorisieren lassen, ein:

- Eine Plattform, um gemeinschaftliches Studierenden-Carsharing zu ermöglichen. In Anlehnung an die klassischen Mitfahrgelegenheiten soll hier ein Carsharing-Fahrzeug genutzt werden.
- (Kostenlose) E-Roller auf dem Campus zur vereinfachten Mobilität zwischen den Gebäuden
- Ausweitung der Home-Office-Möglichkeiten zur Einsparung von Wegen

Fazit

Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass die Beteiligungsmöglichkeit sehr gut angenommen wurde und viele qualitative Ideen, die das Projekt in einem besonders positiven Maße unterstützt haben, aufgenommen werden konnten.

Neben der Online-Beteiligung wurden auf dem Campus persönliche Interviews mit Studierenden und Beschäftigten durchgeführt. Diese dienten der weiteren Impulsaufnahme.

3.2 Erreichbarkeitsanalyse

In diesem Kapitel wird die Untersuchung der Wohnorte der Studierenden und Beschäftigten dargestellt. Die Analyse fand auf Basis anonymisierter Daten statt. Somit konnten relevante Wege, Hauptkorridore und Verbindungen identifiziert werden. Für die Erreichbarkeitsanalyse erfolgte eine geodatenbasierte Abfrage der Wegelängen und -dauern für alle verfügbaren Verkehrsmittel. Neben den Wohnorten wurde die Erreichbarkeit der FH ergänzend von den relevanten Mobilitätsstationen Fährre Dietrichsdorf und Bahnhof Kiel Oppendorf aus untersucht.

3.2.1 Datenbasis und Analyseverfahren

DATENBASIS WOHNORTDATEN

Die Wohnortdaten der Studierenden und Beschäftigten wurden im Rahmen der Projektarbeit von der Verwaltung der FH Kiel anonymisiert und unter Einhaltung des Datenschutzes zur Verfügung gestellt. Zur Anonymisierung wurde eine Geokodierung programmiert, welche genaue Adressdaten in Kreuzungsdaten umwandelt. Dies ermöglicht eine fundierte und detaillierte Betrachtung der Fahrtwege und -dauern.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die quantitative Datengrundlage. Es wurden alle Adressen in einem 100-Kilometer-Radius von der FH Kiel berücksichtigt. Bei Adressen, die außerhalb des Radius liegen, wird angenommen, dass es sich um Studierende handelt, die ihren Wohnort für das Studium an der FH Kiel nicht umgemeldet haben und noch an ihrem vorhergehenden Wohnort gemeldet sind.

Tabelle 2: Übersicht Anzahl anonymisierter Wohnortdaten

	Studierende	Beschäftigte
Anzahl gesamt	7.366	681
Wohnort außerhalb des 100-Kilometer-Radius	1.907	217
Georeferenzierte Wohnorte (= Datengrundlage der Analyse)	5.492	467

VORGEHEN UND ANNAHMEN ROUTING

Ausgehend von anonymisierten Wohnortdaten wurde für jede Relation (Kreuzungspunkt – FH Kiel) ein Routing für alle Verkehrsmittel durchgeführt. Dies ermöglicht den neutralen Reisezeitvergleich aller Verkehrsmittel. Für das Routing wurden verschiedene Datenquellen herangezogen und in Absprache mit dem Auftraggeber Annahmen getroffen, um eine realistische praxisnahe Berechnung zu schaffen. In nachfolgender Tabelle ist dies ersichtlich:

Tabelle 3: Übersicht über Datenquellen und Annahmen für das Routing

Pkw-Routing mittels OpenRouteService für die schnellste Verbindung.	
Annahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufschlag von fünf Minuten für Parksuchverkehr • + 10 % zusätzliche Reisezeit aufgrund von Verkehrsbehinderung (aktuelle oder typische Verkehrslage ist bei OpenRouteService nicht hinterlegt)
Fahrrad-Routing mittels OpenRouteService für die schnellste Verbindung. Berücksichtigt wurde die Alternative mit der Fährverbindung Schwentine.	
Annahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittsgeschwindigkeit ca. 15 km/h • Inklusive Fähre: zehn Minuten Fahrtdauer + fünf Minuten Fußweg vom Anleger zum Campus
ÖPNV-Routing mittels Deutsche Bahn API (Verbindungsankunft) für die schnellste Verbindung. Berücksichtigt wurde ebenfalls die Fährverbindung.	
Annahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibler Startzeitpunkt (ermöglicht Wahl der schnellsten Verbindung) innerhalb der nächsten Stunde • Zeit für Fußweg von exakter Startadresse zur Haltestelle und von Endhaltestelle zur exakten Zieladresse
Intermodales Routing	
Annahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeit mit Fahrrad oder Pkw vom Wohnort zum nächsten Bahnhof • Fußweg zum Gleis von drei Minuten • Fahrzeit per Zug zum Hauptbahnhof Kiel • Fahrzeit + Fußweg vom Hauptbahnhof zur FH (per Bus)

Für eine differenzierte Betrachtung wurde außerdem ein zweites Pkw-Szenario berechnet. In diesem wird dem Pkw eine zusätzliche Reisezeit von fünf Minuten zugeschrieben, was bspw. im Berufsverkehr ein üblicher Mehraufwand ist.

3.2.2 Wohnortverteilung

Nachdem die Datenbasis und das Analyseverfahren erläutert wurden, wird nun zunächst die Wohnortverteilung der Studierenden und Beschäftigten betrachtet, welche als Zielort den Standort Kiel haben. Die Wohnortverteilung der Studierenden und Beschäftigten, welche nach Osterrönfeld müssen werden in 3.2.3 gesondert dargestellt.

Die folgende Abbildung 8 zeigt die gemeldeten Wohnorte der Studierenden pro Kommune und Stadtteil. 65 % der Studierenden wohnen innerhalb Kiels, 8 % in Rendsburg-Eckernförde und 7 % in Plön. Die restlichen 20 % verteilen sich auf die anderen Wohnorte, u. a. auf Hamburg mit 6 % und Neumünster mit 2 %. Innerhalb Kiels wohnen mehr als 300 Studierende jeweils in den Stadtteilen Wik, Ravensberg, Schreventeich, Südfriedhof und Neumühlen-Dietrichsdorf. In den nördlich und südlich außenliegenden Stadtteilen wie z.B. Holtenau, Schilksee und Meimersdorf wohnen jeweils weniger als 25 Studierende (vgl. Abbildung 8).

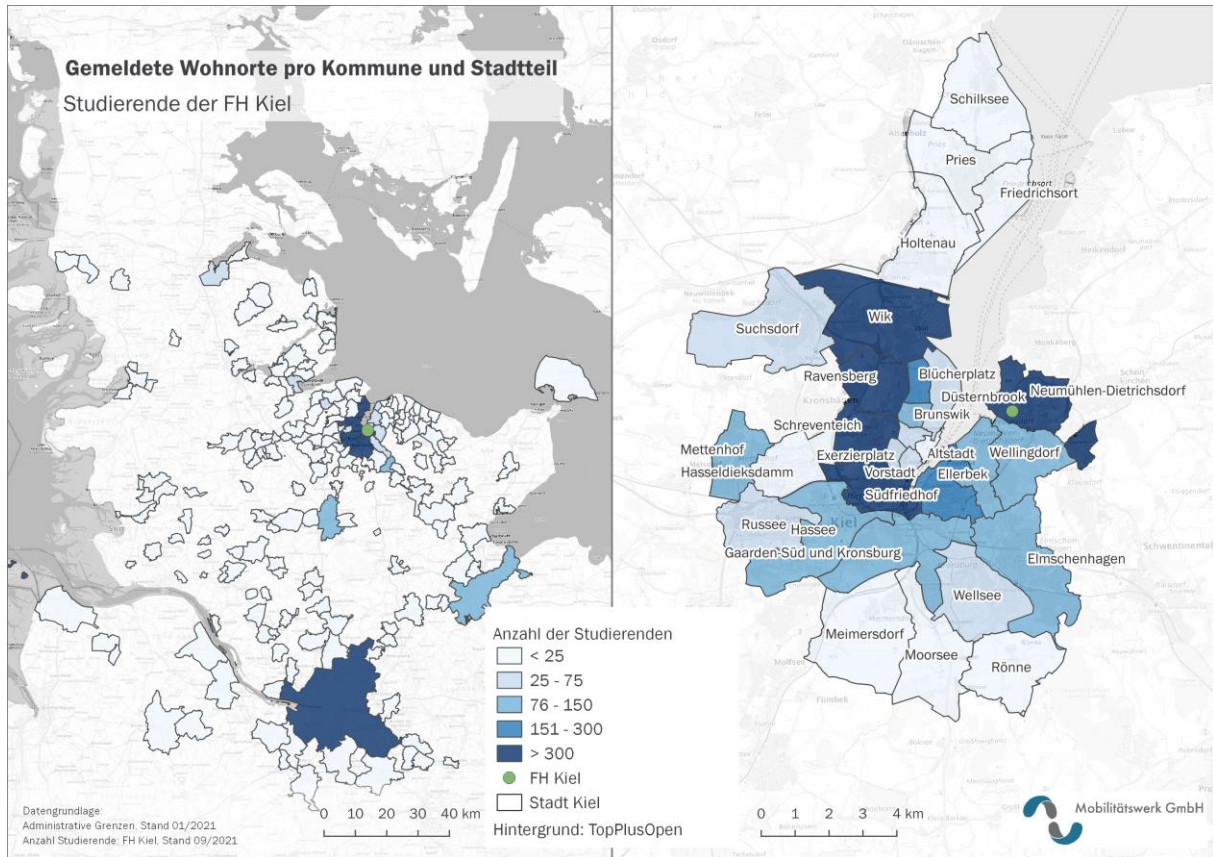


Abbildung 8: Gemeldete Wohnorte Studierende (Standort Kiel)

Folgend wird die Wohnortverteilung der Beschäftigten des Standortes Kiel betrachtet (vgl. Abbildung 9). 54 % der Beschäftigten wohnen innerhalb Kiels und 33 % im angrenzenden Kreis Rendsburg-Eckernförde und Plön. Die restlichen 13 % verteilen sich auf andere Wohnorte, u. a. auf Hamburg mit 4 %. Von den Beschäftigten mit Wohnort Kiel wohnen mehr als 20 in den Stadtteilen Wik, Ravensberg, Bücherplatz und Schreventeich. Weniger als fünf Beschäftigte wohnen in nördlich und südlich liegenden Stadtteilen wie Schilksee, Pries, Meimersdorf und Rönne.

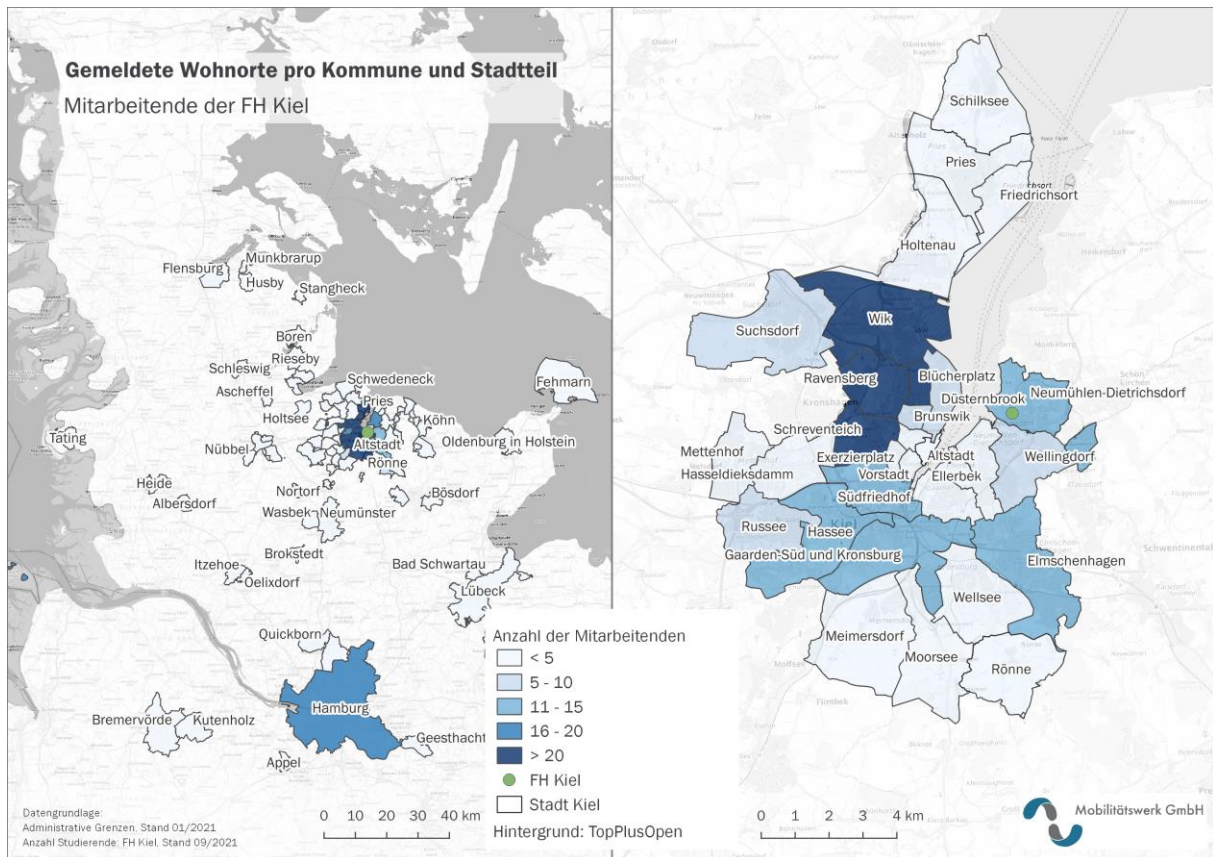


Abbildung 9: Gemeldete Wohnorte Beschäftigte (Standort Kiel)

3.2.3 Ergebnisse der Erreichbarkeitsuntersuchung

Folgend werden die Ergebnisse der durchgeführten Erreichbarkeitsuntersuchung vorgestellt. Der Analyse liegen die in 3.2.1 erläuterten Annahmen für das Verkehrsmittelrouting zugrunde. Abbildung 10 visualisiert die schnellsten Verkehrsmittel zum Campus für die Wohnortdaten der Studierenden.

STUDIERENDE

Für 42 % aller Studierenden der FH Kiel ist die Anreise zu Fuß, mit der Fähre, dem Fahrrad oder in Kombination von Fahrrad und Fähre am schnellsten. Bei hohem Verkehrsaufkommen, bei dem die Fahrt mit dem Pkw fünf Minuten mehr Zeit benötigt, sind das Fahrrad und die Fähre sogar für 64 % der Studierenden das schnellste Verkehrsmittel.

Bei Wohnorten außerhalb der Stadtgrenzen ist häufig der Pkw die schnellste Möglichkeit, um den Campus zu erreichen. Die Ursache besteht vor allem darin, dass der Campus keine direkte regionale und überregionale ÖP(N)V-Anbindung besitzt und somit ein Umstieg am Kieler Hauptbahnhof notwendig ist. Außerdem ist zu beachten, dass sich der Geschwindigkeitsvorteil des Pkw durch ein hohes Verkehrsaufkommen oder die Suche nach einem Parkplatz leicht aufheben kann. Weiterhin ist festzuhalten, dass die Fahrt mit dem Pkw mit 154 Gramm Treibhausgasen pro Personenkilometer das 1,8-Fache im Vergleich zur Fahrt mit der Bahn verursacht.

Es folgt die Betrachtung der Erreichbarkeitsuntersuchung für Beschäftigte der FH Kiel. Die Ergebnisse sind in Abbildung 11 dargestellt.

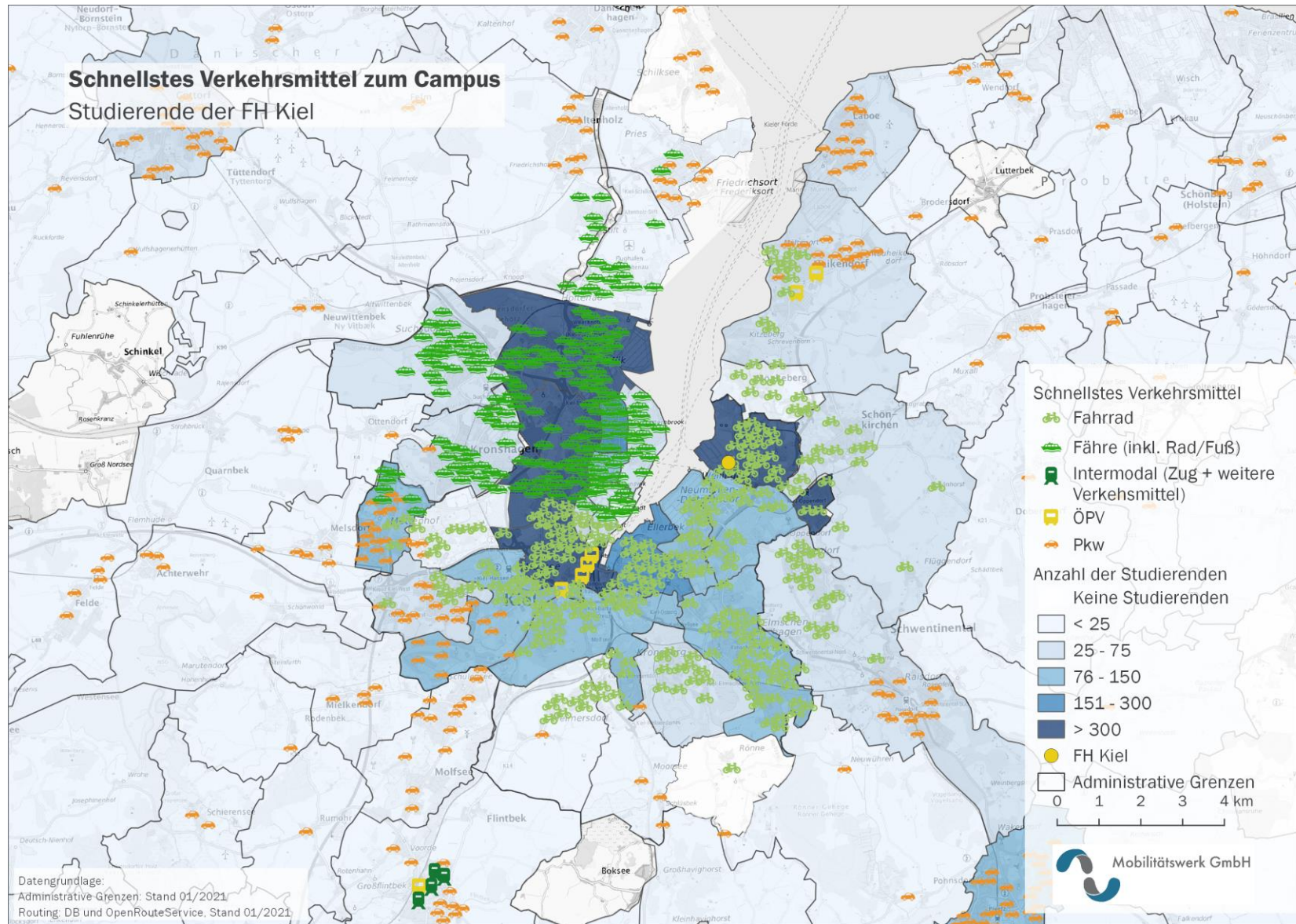


Abbildung 10: Schnellstes Verkehrsmittel Studierende zum Campus bei höherem Verkehrsaufkommen (Pkw + fünf Minuten)

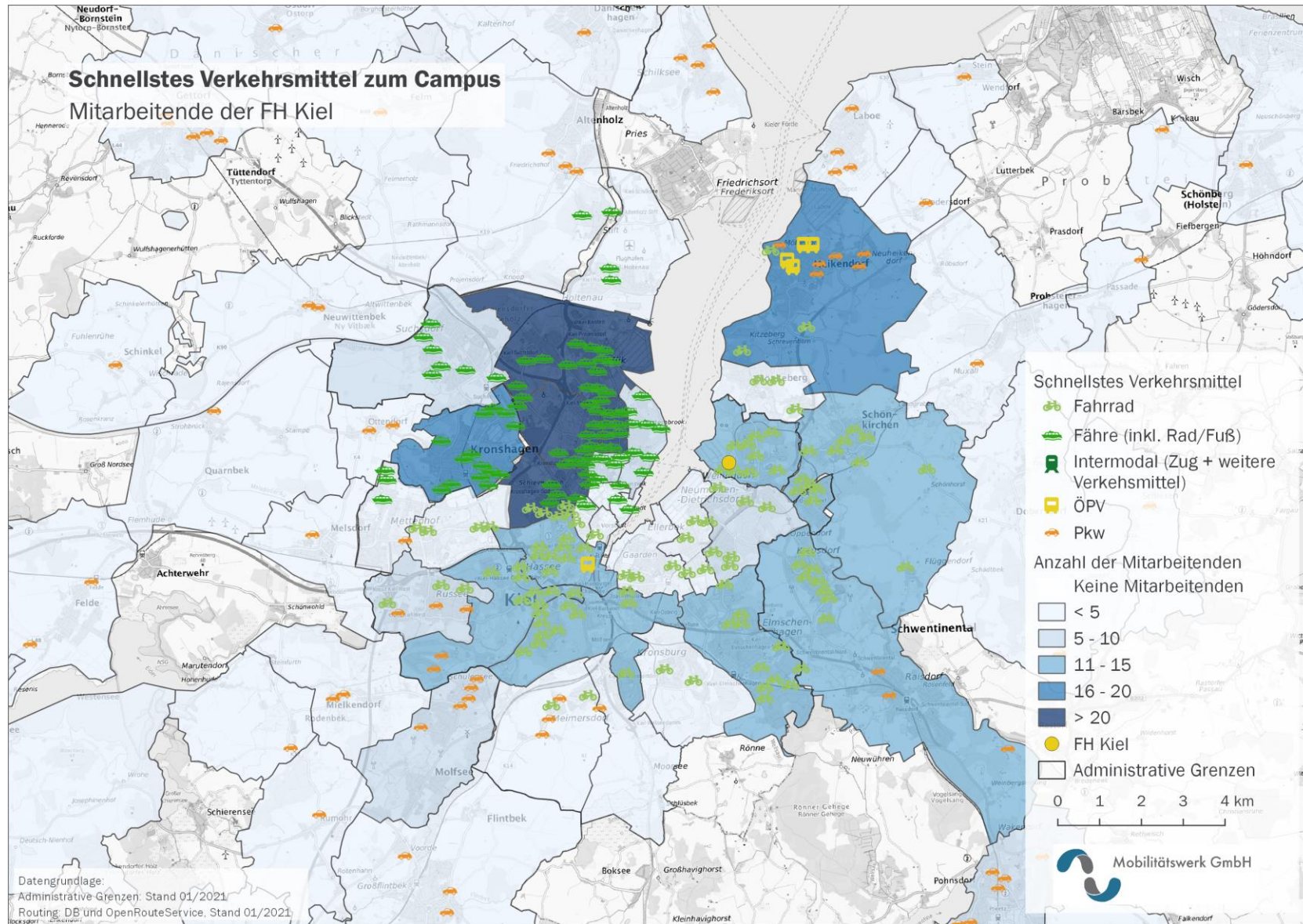


Abbildung 11: Schnellstes Verkehrsmittel Beschäftigte zum Campus bei höherem Verkehrsaufkommen (Pkw + fünf Minuten)

BESCHÄFTIGTE

42 % der Beschäftigten der FH Kiel erreichen den Campus mit dem Fahrrad, der Fähre oder in Kombination von Fahrrad und Fähre schneller als mit dem Pkw. Bei hohem Verkehrsaufkommen, bei dem die Fahrt mit dem Pkw fünf Minuten mehr Zeit benötigt, sind das Fahrrad und die Fähre für 62 % der Beschäftigten das schnellste Verkehrsmittel.

Abschließend sind die Anteile der schnellsten Verkehrsmittel zum Campus vom Wohnort für beide Personengruppen Studierende und Beschäftigte in der nachfolgenden Abbildung 12 veranschaulicht. Die Betrachtung zieht den gesamten ÖPNV ein. Es ergaben sich bei Bus und Bahn jedoch nur an wenigen Knotenpunkten in der Stadt Reisezeitvorteile gegenüber den anderen dargestellten Verkehrsmitteln. 35 % der Studierenden und 54 % der Beschäftigten wohnen nicht innerhalb der Stadtgrenzen. Der Umweltverbund weist somit auch außerhalb der Stadt Nutzungspotentiale auf.

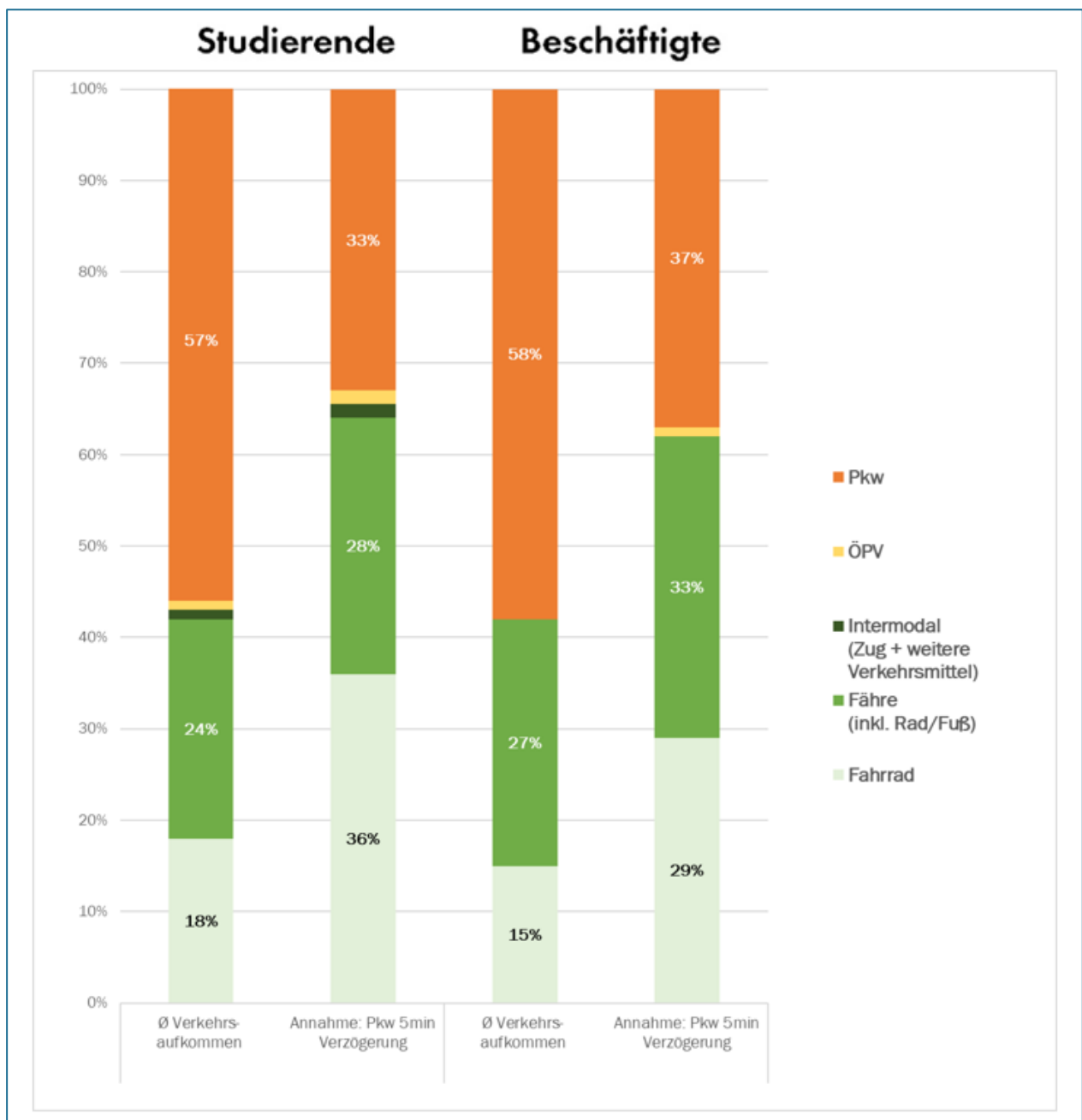


Abbildung 12: Anteil der schnellsten Verkehrsmittel zum Campus vom Wohnort beider Personengruppen

STANDORT OSTERRÖNFELD

Der Standort Osterrönhofeld wurde ebenfalls betrachtet. Folgend werden die Ergebnisse der Erreichbarkeitsuntersuchung vorgestellt. Zu beachten ist, dass aufgrund der geringen Gesamtanzahl in den Darstellungen Studierende und Beschäftigte zusammen abgebildet sind.

Für 6 % der Studierenden und Beschäftigten ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel zum Campus. 94 % erreichen den Campus mit dem Pkw am schnellsten. Wird der Umweltverbund betrachtet, so ist der multimodale Verkehr für 67 % der Studierenden und Beschäftigten am schnellsten. Es folgt der ÖPNV als das schnellste Verkehrsmittel des Umweltverbundes für 23 %.

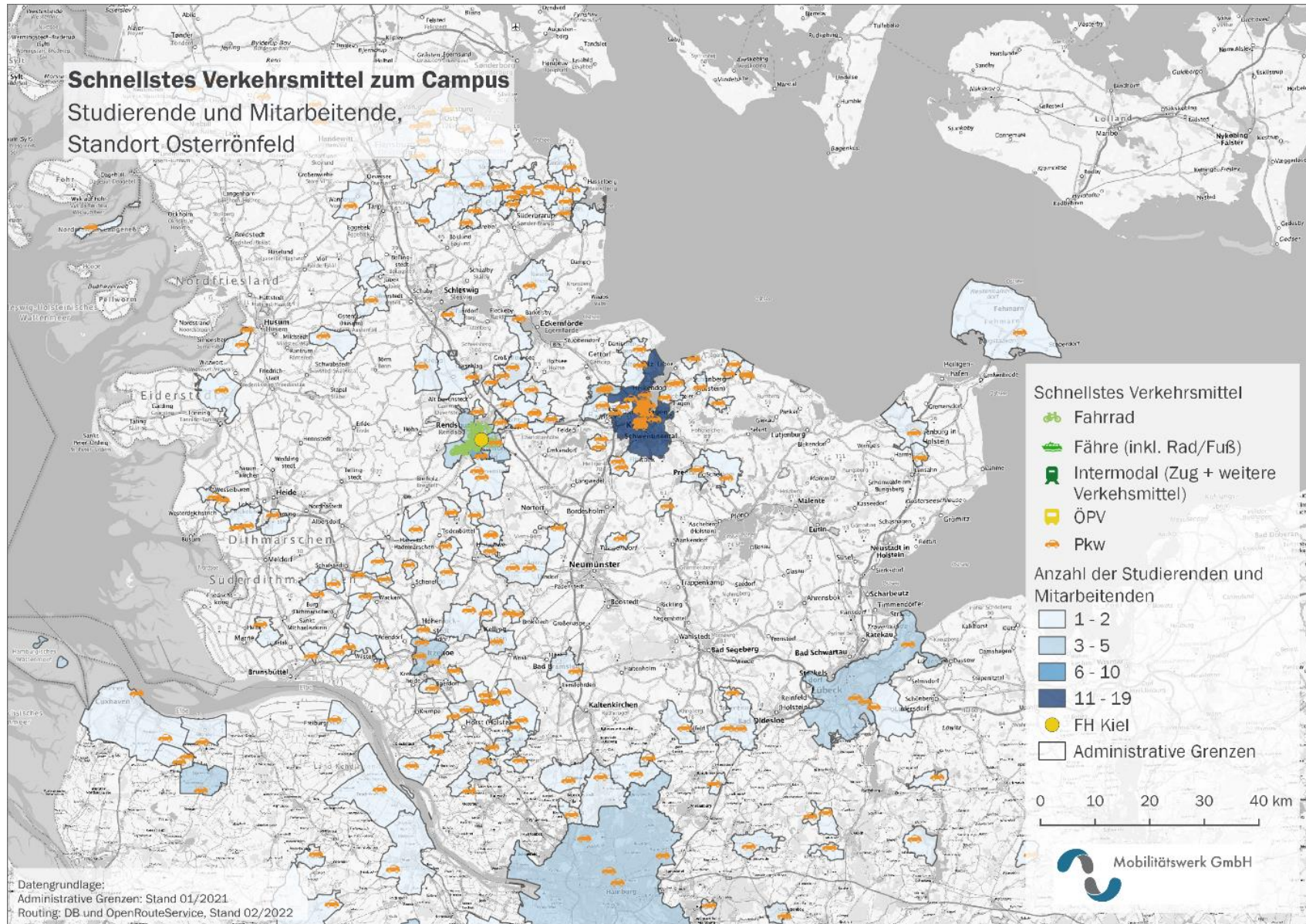


Abbildung 13: Schnellste Verkehrsmittel Studierende und Beschäftigte Großraum Osterrönfeld

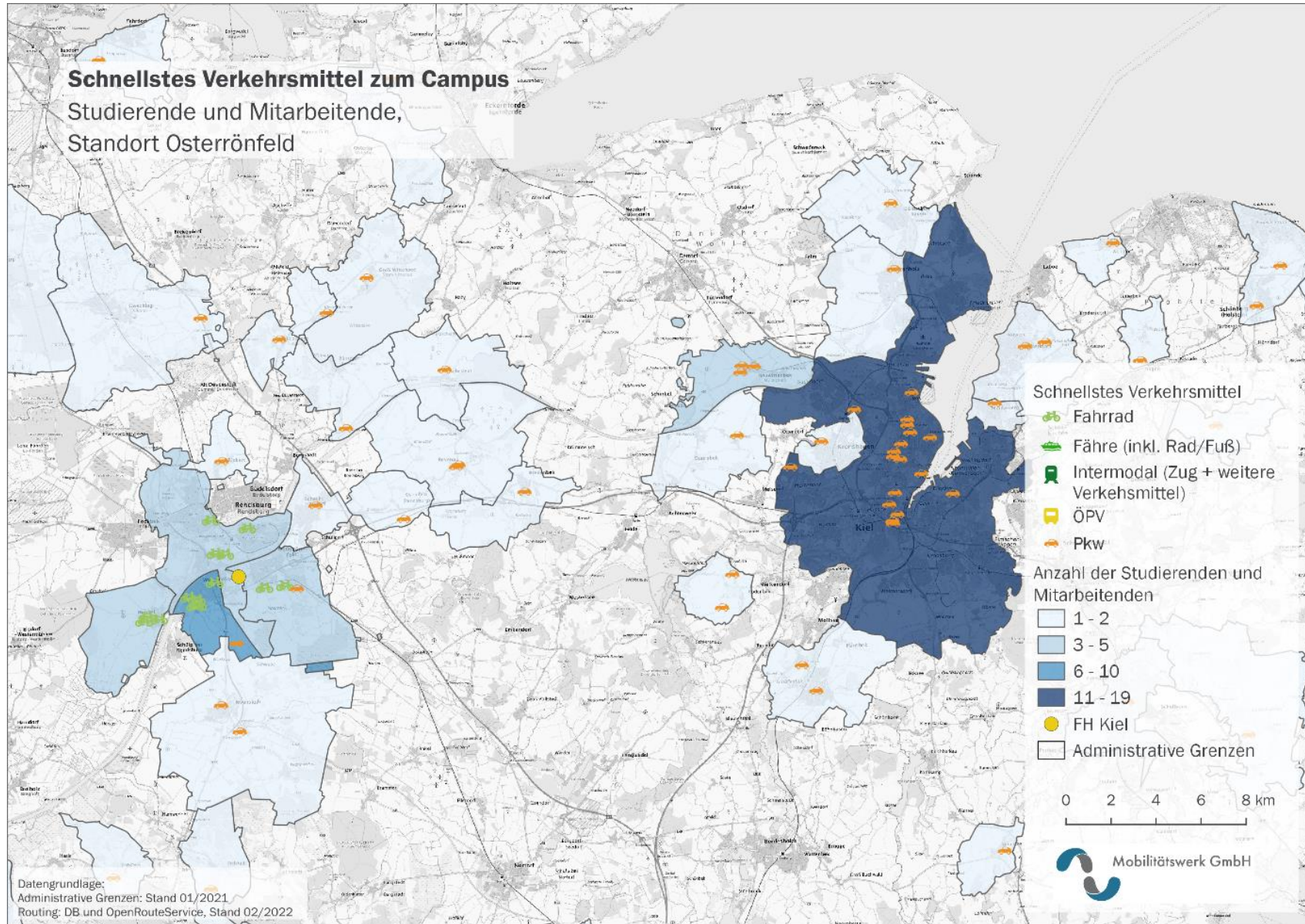


Abbildung 14: Schnellste Verkehrsmittel Studierende und Beschäftigte Umland Osterrönfeld

3.3 Standortanalyse

3.3.1 Beschreibung der Umgebung

Der Campus der FH Kiel befindet sich im **Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf**. Dieser befindet sich am Ostufer der Kieler Förde und wird südlich durch die Schwentine vom restlichen Stadtgebiet getrennt. Mit einer Fläche von 4,34 km² zählt er zu den kleinsten Stadtteilen im Kieler Stadtgebiet, ist aber mit über 12.000 Einwohner*innen dicht bewohnt. Innerhalb des Stadtteils befinden sich u. a. die FH Kiel, der Ostuferhafen und das Küstenkraftwerk. Das Gemeinschaftskraftwerk Kiel-Ost wird rückgebaut und einer anderen Nutzung zugeführt. Der Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf ist zudem durch viele Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt. Zum Stadtteil gehört außerdem die Wohnsiedlung Oppendorf. Diese grenzt nicht direkt an Neumühlen-Dietrichsdorf, sondern an den Kieler Stadtteil Wellingdorf, die Stadt Schwentinental und die Gemeinde Schönkirchen.

Der Stadtteil Neumühlen-Dietrichsdorf ist durch den Ostring und die alte Schwentinebrücke an den Rest der Stadt angebunden. Auch eine Fährverbindung durch die Fähre F2 (Fähranleger Dietrichsdorf) existiert, insgesamt ist der ÖPNV jedoch ausbaufähig. Die Siedlung Oppendorf verfügt zudem seit 2018 über einen eigenen Bahnhof. Von der eingerichteten Haltestelle Kiel-Oppendorf ist mit der DB Regio Schleswig-Holstein, genauer der Regionalbahn 76, der Kieler Hauptbahnhof über den neuen Bahnhof Kiel-Ellerbek erreichbar. Künftig wird diese Verbindung bis zum Ostseebad Schönberg verlängert. Weitere Bahnverbindungen oder eine direkte Anbindung an das Autobahnnetz existieren nicht.

Auch der **Stadtteil Wellingdorf** befindet sich östlich der Kieler Förde, allerdings südlich der Schwentine. Da Teile der FH Kiel auf dem Seefischmarkt ausgelagert sind, hat auch dieser Stadtteil eine erhöhte Relevanz bei der Standortanalyse. Wellingdorf ist mit 3,77 km² etwas kleiner als Neumühlen-Dietrichsdorf und zählt 8.000 Einwohner*innen. Im Stadtteil befindet sich das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel, das zur Universität Kiel gehört und zu den wichtigsten Einrichtungen im Bereich der Meeresforschung zählt. In Wellingdorf prägen Ein- und Mehrfamilienhäuser das Stadtbild. Größere ansässige Unternehmen sind neben dem Seefischmarkt bspw. Coop e.G. und IBAK Helmut Hunger GmbH & Co. KG. Einmal jährlich findet außerdem das Wellingdorfer Stadtteilstadtteilfest statt.

Die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Wellingdorf ähnelt der des nördlich gelegenen Neumühlen-Dietrichsdorf. Diese erfolgt hauptsächlich durch den Ostring, zudem existiert auch hier eine Anlegestelle (Fähranleger Wellingdorf) für die Fährverbindung F2. Insgesamt sind der ÖPNV und die allgemeine Anbindung ausbaufähig. Eine Bahnverbindung gibt es nicht.

In Abbildung 15 sind Mobilitätsangebote und Points of Interest (PoI) in den beschriebenen Stadtteilen visualisiert.

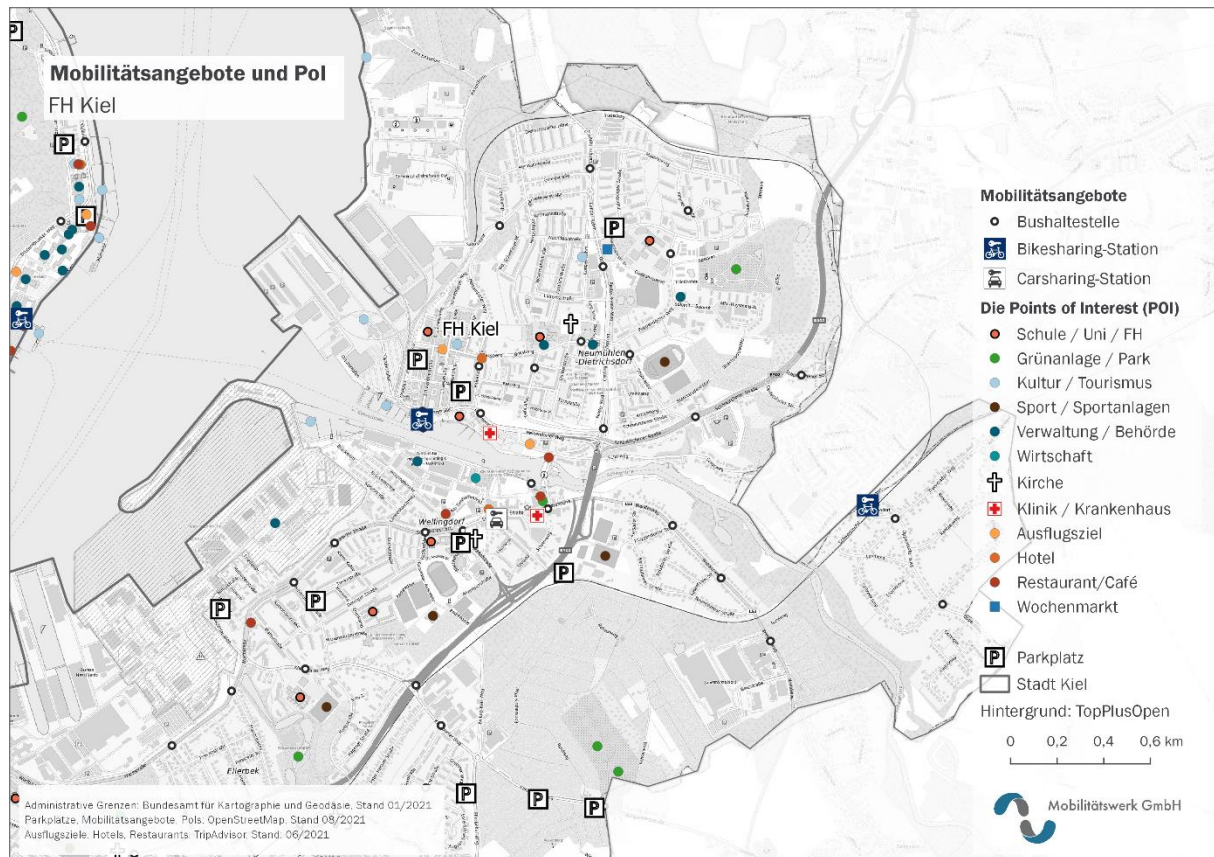


Abbildung 15: Mobilitätsangebote und Pol

3.3.2 Herausforderungen und Problemstellungen des Standortes

Der überwiegende Teil von Studierenden und Beschäftigten wohnt am Westufer. Wesentliche Gründe dafür sind ein dichtes Angebot an kulturellen und sozialen Einrichtungen sowie eine attraktive Infrastruktur. Zudem ist der Standort durch die Lage auf dem Ostufer oberhalb der Schwentine mit Herausforderungen bezüglich einer qualitativen und quantitativen Erreichbarkeit konfrontiert.

Querung der Schwentine

Aufgrund der Interimsunterbringung von Lehrveranstaltungen des Fachbereichs Medien & Bauwesen am Seefischmarkt ergeben sich weitere Herausforderungen. Die Schwentine muss von betroffenen Studierenden und Beschäftigten nicht nur bei An- und Abreise gekreuzt werden, sondern auch für einen Wechsel zwischen den Lehrveranstaltungen. Der Weg vom Hauptcampus zum Seefischmarkt ist während einer normalen Pausenzeit zwischen zwei Lehrveranstaltungen kaum realisierbar. Vor allem Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sind dabei auf die Alte Schwentinebrücke angewiesen. Die Fährverbindung F2 kann nur für die Strecke Neumühlen-Dietrichsdorf – Wellingdorf genutzt werden, da sie auf dem Rückweg nicht in Neumühlen-Dietrichsdorf hält.

Die Alte Schwentinebrücke wird den modernen Mobilitätsanforderungen allerdings nicht mehr gerecht. Bedingt durch das Kopfsteinpflaster und die enge Abmessung birgt diese Querung reichlich Konfliktpotential für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Ideen und Entwürfe für eine neue Fußgänger- und Fahrradbrücke wurden in verschiedenen Kreisen der LH Kiel bereits stark diskutiert. Ein neuer Brückenbau ist allerdings langwierig. Deshalb hat sich die LH Kiel auf Initiative der ansässigen Ortsbeiräte jüngst für einen Verkehrsversuch entschieden. Die Alte Schwentinebrücke soll für den Pkw-Verkehr gesperrt und das Kopfsteinpflaster geglättet werden. Dieser Versuch soll in 2022 für voraussichtlich ein Jahr durchgeführt werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Es stehen auf dem gesamten Campus 15 verschiedene große Parkflächen mit insgesamt 483 Stellplätzen zur Verfügung, davon ist eine Parkfläche mit sechs Stellplätzen ausschließlich für Besucher*innen vorgesehen. Da sich die FH Kiel in ihrem Studienangebot erweitert, werden im Rahmen von Baumaßnahmen neuer Gebäude Parkflächen umgewidmet, was in Summe zu einer reduzierten Anzahl führt. Betroffen wird davon die Parkfläche südlich des Gebäudes 6 (Schwentinestraße 7) sein, welche als Baufeld für den Neubau der Studiengänge Bauingenieurwesen und Architektur vorgesehen ist. Die geplante Parkgarage wird mit 140 Stellplätzen die wegfallenden Parkflächen in Anzahl nicht vollständig kompensieren können. Es wird davon ausgegangen, dass der Parkdruck sowie der Parksuchverkehr zunehmen werden. Diesen Bedarf auszugleichen, ist ein Ziel des Konzeptes. Im Rahmen des Stellplatzkonzeptes (vgl. Kapitel 4) wurde die Auslastung der Parkflächen erhoben, was als Grundlage in die Erarbeitung von Maßnahmen und in das Stellplatzkonzept eingeflossen ist, worauf in den nachfolgenden Kapiteln eingegangen wird.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Campus der FH Kiel wird, wie in Kapitel 2.2.2 ausführlich dargelegt, von den Buslinien 60S und 11 sowie von der Fähre F2 am Dietrichsdorfer Anleger bedient.

Die Herausforderungen für die Anbindung mit dem ÖPNV liegen vor allem in den Stoßzeiten. Durch eine Abfrage bei den Fachbereichen konnte festgestellt werden, dass ein Großteil der Studierenden die FH zum 1. Block (ca. 8:30 Uhr) erreichen und entweder mittags oder nach dem 5. Block (ca. 17:45 Uhr) wieder verlassen. Einzelne Fachbereiche starten bereits jetzt zur Entlastung früher (8:00 bzw. 8.15 Uhr). Jedes Semester wird allerdings neu geplant, weshalb die Zeiten semesterabhängig sind.

Weiterhin ist anzumerken, dass viele Fachbereiche auch Lehr- und Blockveranstaltungen am Wochenende durchführen. Diese beginnen in der Regel freitags in den Abendstunden und laufen Samstag und Sonntag ganztägig (ca. 9:00 bis 17:00 Uhr). Am Wochenende ist die Busanbindung aktuell deutlich schlechter. Die Fähre F2 verkehrt derzeit nicht am Wochenende. Hier steckt großes Potential, welches im Rahmen der Stakeholder-Beteiligung diskutiert wurde. Die daraus entstandenen Handlungsempfehlungen finden sich in Kapitel 6 wieder. Von Seiten der SFK wurde bereits die Bereitschaft signalisiert, ab voraussichtlich 2023 eine Fähre samstags im 30 min Takt verkehren zu lassen.

Fahrradverkehr

Der Campus der FH Kiel ist durch die Route 7 an das Veloroutennetz angeschlossen. Diese verbindet den Hauptbahnhof mit Neumühlen-Dietrichsdorf und verläuft durch die Stadtteile Gaarden und Wellingdorf. Die Veloroute 7 endet im Norden in der Gemeinde Brodersdorf. Weiterhin existiert ein Abzweig, der als Veloroute 7a von der Schwentinebrücke aus nach Muxall führt.

Für den Radverkehr stellen qualitativ mangelhafte Fahrradwege sowie unzureichende Fahrradabstellanlagen auf dem Campus ein großes Hemmnis dar. Auf Fahrradabstellanlagen im Speziellen wird im Rahmen des Stellplatzkonzeptes in Kapitel 4 eingegangen.

Unmittelbar am Anleger Dietrichsdorf befindet sich eine Leihstation der SprottenFlotte. Im August 2021 wurde der Anleger zu einer deutlich umfangreicheren Mobilitätsstation ausgebaut.⁸ Ziel ist

⁸ Vgl. Projektgesellschaft Kiel-Gaarden GmbH (2021)

es, u. a. den Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen bzw. zu verbessern. Weiterhin bietet diese einen Unterstand, gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder sowie eine Servicestation, an der Werkzeuge für kleinere Reparaturaufgaben zur Verfügung stehen. Eine weitere SprottenFlotte-Station wurde im Frühjahr 2022 im Zuge des Mobilitätskonzeptes am Seefischmarkt eröffnet. Insgesamt ist die SprottenFlotte am Ostufer dennoch in deutlich geringerem Umfang als am Westufer vertreten (vgl. Tabelle 4), sodass hier weiteres Ausbaupotential besteht.

Tabelle 4: Verhältnis der Stationen West- und Ostufer

	Westufer	Ostufener
Anzahl der Stationen	41	17
Davon Cargo Bike-Stationen	34	12
Davon E-Bike-Stationen	3	2

Die Fachhochschule ist aktuell nicht gut an die umgebenden Stadtteile angebunden. Zum einen fehlt die bereits beschriebene Anbindung an den Seefischmarkt und damit an den Stadtteil Wellingdorf. Zum anderen ist auch die verkehrliche Erreichbarkeit des Zentrums von Neumühlen-Dietrichsdorf nicht gegeben. Eine gute Rad- und Fußwegeverbindung ermöglicht die Nutzung der Angebote der Studierenden und Beschäftigten des nahen liegenden Stadtteils. Daher werden im nächsten Unterkapitel weitere Bikeshaing-Stationen für einen perspektivischen Ausbau aufgezeigt

3.3.3 Potentialräume für Bike-Sharing-Stationen

Mit dem Ziel, das Netz aus Sharing-Stationen am Ostufer zu verdichten, wurde eine Geodatenanalyse zur Ermittlung von potenziell geeigneten Flächen durchgeführt.

In die Analyse sind folgende Faktoren eingeflossen:

1. **Soziale Faktoren** (Bevölkerung, Altersstruktur)
2. **Bauliche Faktoren** (Points of Interest, Touristische Angebote, Parkplätze, Fahrradwege)
3. **Infrastrukturelle Faktoren** (Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und Geschäften, Passagier*innen)

In einem 100 x 100 Meter-Raster wurde die räumliche Eignung für die Nachfrage von Bike-Sharing-Stationen ermittelt. Abbildung 16 zeigt das Ergebnis für den Bereich des Kieler Ostufers. Die blau eingefärbten Bereiche weisen aufgrund der sozialen, baulichen und infrastrukturellen Faktoren eine hohe Eignung auf. Im Abgleich mit den bereits vorhandenen Stationen (blaue Symbole) und einer fachlichen Sichtprüfung wurden sieben Standorte ausgewählt, bei welchen ein besonders hohes Potential zur Nachverdichtung des Sharing-Netzes gesehen wird. Diese potentiellen Standorte sind rot markiert und wie folgt verortet:

- Langer Rehm (an Stadtteilbücherei)
- Kreuzung: Ivensring/Quittenstraße/Tiefe Allee
- Kreuzung: Kieler Kuhle – Schönberger Str.
- Klausdorfer Weg, östlich des Ostrings
- Bahnhof Kiel Ellerbek
- Gustav Schatz Hof
- Haltestelle Räucherei auf der Preetzer Straße

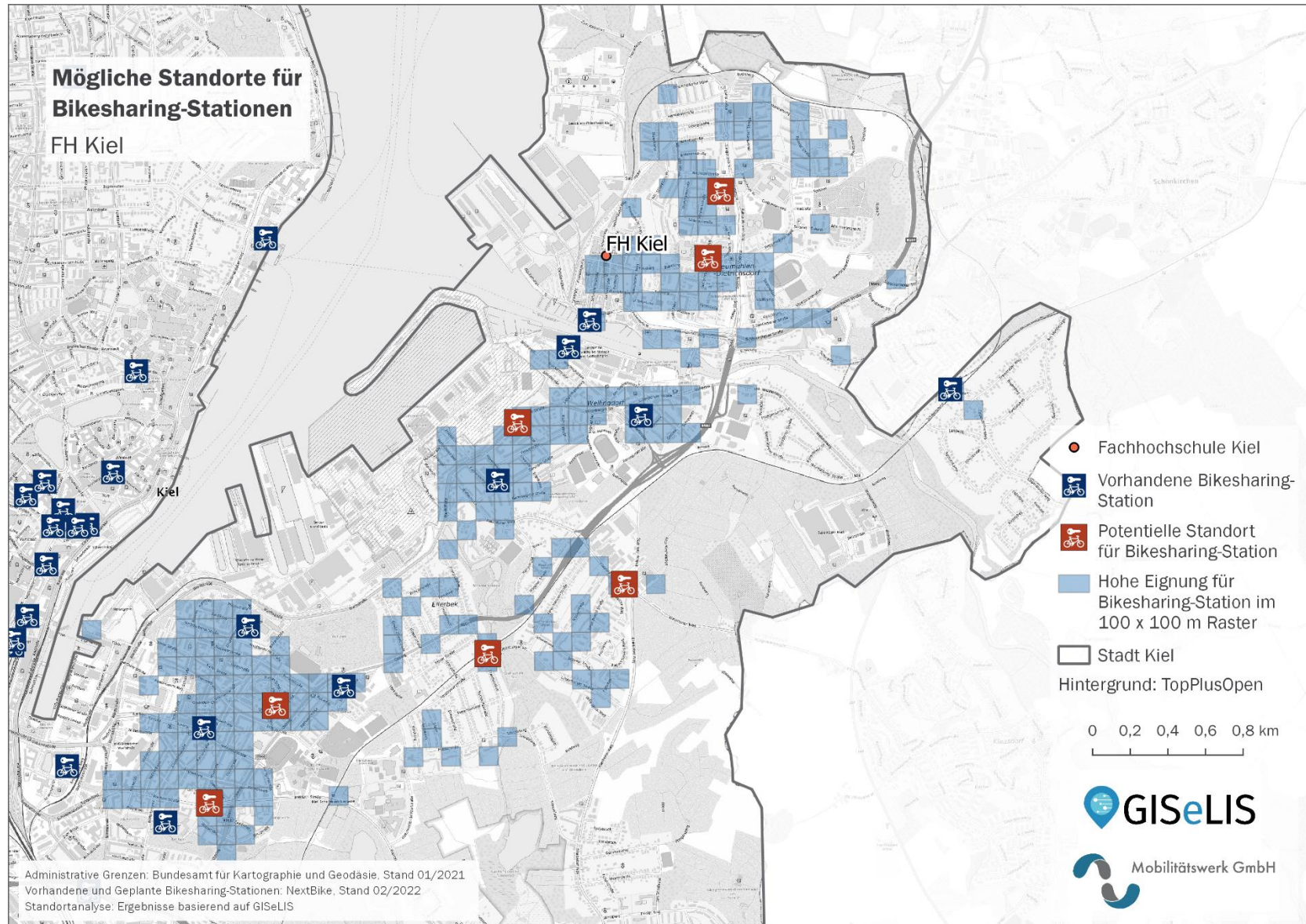


Abbildung 16: Mögliche Standorte für Bikesharing-Stationen

4. Stellplatzkonzept

Für das Stellplatzkonzept erfolgte die Erfassung der verfügbaren Stellplätze für Pkw und Fahrräder und die Verknüpfung mit der Erreichbarkeitsanalyse.

4.1 Erfassung Ist-Stand

4.1.1 Parkplätze

Im Rahmen des Standortkonzeptes wurden alle auf dem Campus verfügbaren Pkw-Stellplätze erfasst und deren Auslastung bestimmt. Dafür erfolgte eine Befliegung mit einer Drohne, welche vom Fachbereich für Agrarwirtschaft der FH Kiel durchgeführt wurde. Die Befliegung hat am Dienstag, den 23.11.2021 zwischen 09:15-10:00 Uhr stattgefunden. Der Dienstag ist im Wintersemester 2021/22 der Tag mit den meisten Studierenden auf dem Campus, da fast alle Fachbereiche Lehrveranstaltungen anbieten. Daher ist davon auszugehen, dass zum Erfassungszeitpunkt die höchste Auslastung im Wochenverlauf besteht.

Dennoch liegt der Zeitpunkt inmitten der anhaltenden Coronapandemie, weshalb tendenziell von einer etwas geringeren Auslastung im Vergleich zu vor der Pandemielage ausgegangen werden kann.

Insgesamt konnten 483 Stellplätze erfasst werden. Die Parkplätze setzten sich aus 11 Behindertenparkplätzen, sechs Besucherstellplätzen und 466 Stellplätzen für Mitarbeiter*innen und Studierende zusammen. Die Parkplatzstandorte wurden für eine bessere Orientierung nummeriert, diese entspricht aber nicht der tatsächlichen Bezeichnung der Parkplätze. Die Verortung und die Auslastung der Stellplätze sind in Abbildung 17 dargestellt.

Aufgrund von Bauarbeiten, insbesondere an den Standorten 9, 10 und 11, bestehen Abweichungen im Vergleich zu den Stellplatzzahlen der Bau- und Liegenschaftsabteilung. Standort 8 konnte aufgrund von Bauarbeiten gar nicht erfasst werden. Bei Standort 5 handelt es sich um einen Besucher*innen Parkplatz, welcher deshalb nicht in die Erhebung aufgenommen wurde.

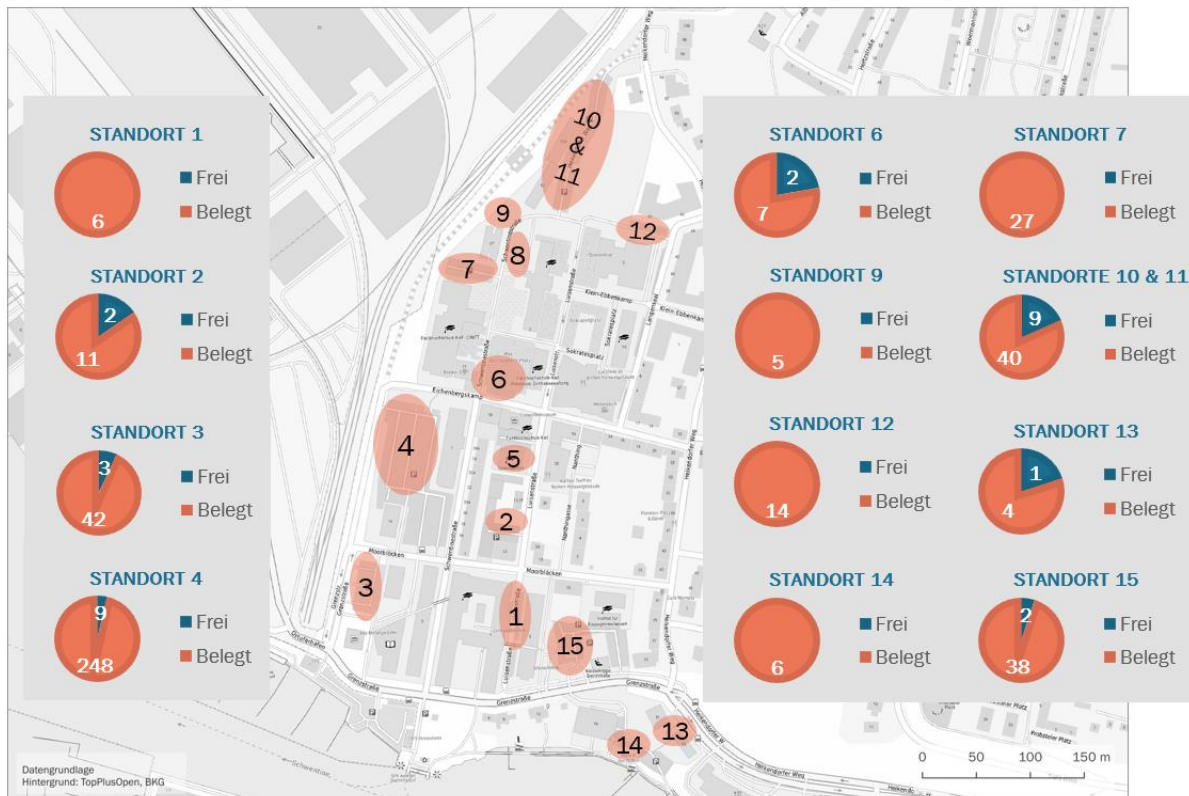


Abbildung 17: Parkplatzauslastung Campus FH Kiel

Insgesamt ist die Auslastung mit 92 % über alle Parkplätze sehr hoch. Es konnten 33 freie Parkplätze für Studierende und Beschäftigte, 7 rollstuhlgerechte Parkplätze und 1 freier Parkplatz für E-Pkw erhoben werden (vgl. Tabelle 5 Tabelle 5).

Tabelle 5: Zusammenfassung der freien Stellplätze

Parkplätze insgesamt	483
Auslastung aller Parkplätze	91,51 %
Freie Parkplätze normal	33
Freie E-Pkw Parkplätze	1
Freie rollstuhlgerechte Parkplätze	7
Freie Parkplätze insgesamt	41

Aufgrund des Parksuchverkehrs kommt es in den Stoßzeiten zu hohen Verkehrsaufkommen auf dem Campus. Mit zunehmenden Baumaßnahmen und Reduzierungen der Stellplätze (ca. 100 in 2022) wird sich die Situation verstärken, wenn keine Verlagerung auf den Umweltverbund erfolgt oder zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Eine Verlagerung kann nur durch ein attraktives Angebot erwirkt werden. Dies soll mit den Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätskonzeptes erreicht werden.

4.1.2 Fahrradabstellanlagen

Laut den Plänen der Abteilung Bau, Liegenschaften, Arbeitssicherheit von der FH verfügt der Campus der FH über 496 Stellplätze für Fahrräder. Davon sind erst in diesem Jahr 58 im Rahmen der Fertigstellung des nördlichen Abschnittes des VeloCampus errichtet worden. Bei allen vorhandenen

Abstellanlagen handelt es um Fahrradabstellanlagen „Kieler Modell“. Es können je Bügel zwei Fahrräder abgestellt werden. Laut der Pläne sind weitere 184 Stellplätze geplant.

Zusätzlich entstehen mit der Fertigstellung des südlichen Abschnittes des VeloCampus 40 Stellplätze in Bügelbauweise. Zudem sollen ebenfalls im Rahmen des Projektes 130 überdachte Stellplätze, teilweise abschließbar, auf dem Grundstück Moorblöcken errichtet werden. In Abbildung 18 ist der Bauplan dargestellt. Die nicht abschließbaren Abstellanlagen können bei Bedarf nachträglich verschlossen und mit jeweils einem Tor versehen werden, sodass die Anlage vollständig in eine abschließbare Radabstellanlage umgebaut werden kann.

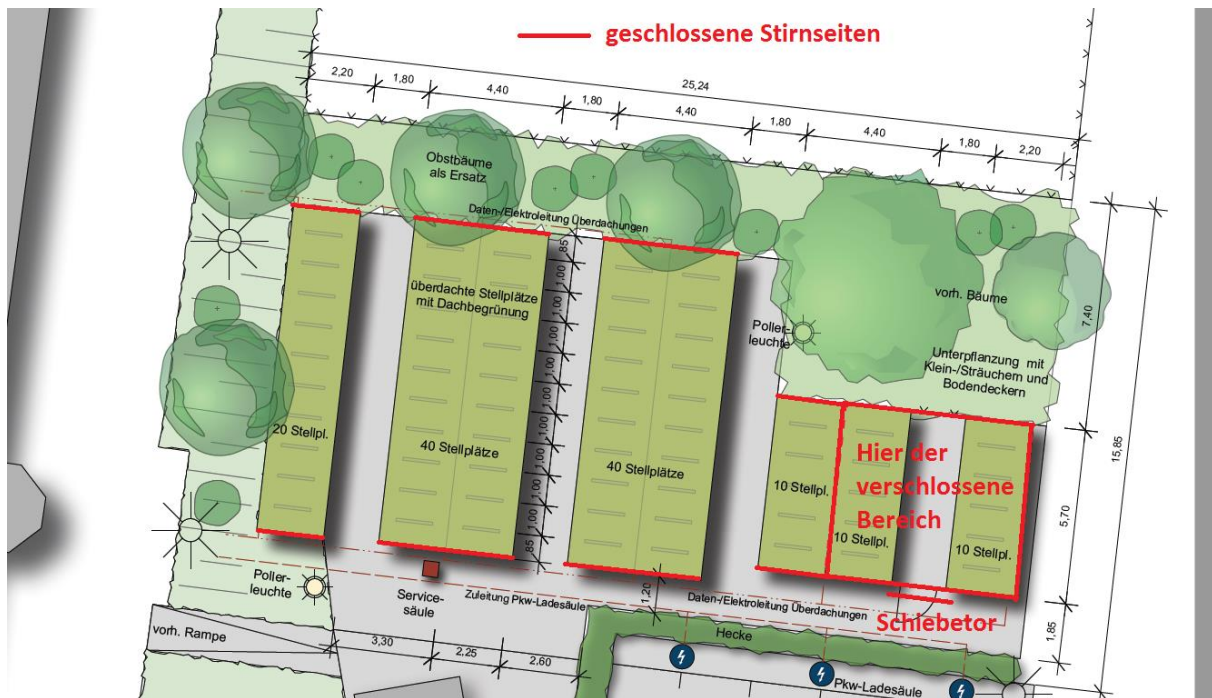


Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen Moorblöcken

Mit Fertigstellung des Bibliothekarischen Lernzentrums werden weitere 16 abschließbare und überdachte Stellplätze verfügbar.

Tabelle 6: Bestehende und geplante Abstellanlagen

Bestehende Abstellanlagen	Anzahl der Stellplätze
Offen/ nicht überdacht	496
Geplante Abstellanlagen	Anzahl der Stellplätze
Offen/ nicht überdacht	224
Nicht abschließbar/ überdacht	100
Abschließbar/ überdacht	36

4.2 Handlungsempfehlung Stellplatzkonzept

4.2.1 Parkplätze

Folgend wird eine Handlungsempfehlung für eine mögliche Ausgestaltung der Parkplätze betrachtet. Es sollten eigene Parkflächen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Personen mit besonderen sozialen Verpflichtungen vorgehalten werden. Die Alltagsmobilität soll für Personen, die langfristige körperliche Einschränkungen, wie eine Gehbehinderung, aber keinen Eintrag G, der die Nutzung eines ausgewiesenen Behindertenparkplatzes erlaubt, haben, erleichtert werden. Diese Erleichterung soll zudem für Personen gelten, die eine temporäre körperliche Einschränkung oder besondere soziale Verpflichtungen haben, wie bspw. eine stillende Beschäftigte oder Studierende, für die eine schnelle Erreichbarkeit des Fahrzeuges wichtig ist.

Ein möglicher Lösungsvorschlag sieht 100 Stellplätze mit eigener Kennzeichnung vor. Die Vergabe der Stellplätze kann für eine begrenzte Zeit erfolgen. Ein Kriterienkatalog, der im nächsten Abschnitt erklärt wird, stellt eine mögliche Priorisierungsreihenfolge für die Vergabe der Stellplätze dar. Nach erfolgreicher Beantragung erhalten Antragstellende eine Berechtigungskarte, welche mit Kfz-Kennzeichen, Gültigkeitsdauer und einer ID, über die Antragstellende identifiziert werden können, versehen ist. Die Berechtigungskarte sollte fälschungssicher sein und über die ID überprüft werden können. Nach Ausgestaltung des Stellplatzkonzeptes sollten Informationen, wie die Beantragung eines Stellplatzes mit beschränktem Zugang, für die Studierenden und Beschäftigten bereitgestellt und beworben werden.

Kriterienkatalog – Wer kann einen Stellplatz beantragen?

Im Folgenden (vgl. Tabelle 7) werden Kriterien betrachtet, die entscheidend für die Beantragung eines Stellplatzes sein können. Es handelt sich hierbei um eine Vorlage, die weiterer Ausgestaltungen bedarf.

Tabelle 7: Mögliche Kriterien zur Stellplatzvergabe

Faktoren	Untersetzungen und Beschreibung	Punktzahl
Soziale Faktoren	Zeitweise gesundheitlicher bzw. besonderer Einschränkungen Beschäftigte oder Studierende (z. B. Stillende Mütter)	5
	Beschäftigte oder Studierende, die ein Kind begleiten, d. h. mindestens einen Begleitverkehr am Tag haben, mit einem Zielort außerhalb des Campus	4
	Beschäftigte oder Studierende, die ein Kind vor Arbeitsbeginn an der FH Kiel in Tageseinrichtungen (z. B. Kita, Schule) bringen müssen	1
Gesundheitliche Faktoren	(Hoch-)Schwangere Beschäftigte oder Studierende	5
	Beschäftigte oder Studierende mit temporären körperlichen Einschränkungen, für die keine offiziellen Genehmigungen/Ausweise vergeben werden	4
	Beschäftigte oder Studierende mit langfristigen körperlichen Einschränkungen, für die keine offiziellen Genehmigungen/Ausweise vergeben werden	4

Die Kriterien erhalten unterschiedliche Punktbewertungen, damit bei Mangel an Stellplätzen eine Priorisierungsreihenfolge in der Vergabe erfolgen kann. Das Kriterium mit der höchsten Punktbewertung erhält die höchste Priorisierung, das mit der geringsten Bewertung die niedrigste. Es wurde

eine Skala von 1 bis 5 gewählt, um klare Abstufungen der Priorität zwischen den einzelnen Faktoren zu ermöglichen.

Die Faktoren werden in soziale und gesundheitliche Faktoren unterteilt. Ziel dieser Maßnahme ist es, eine erleichterte Alltagsmobilität für die Betroffenen zu schaffen.

Beschäftigte oder Studierende mit zeitweise gesundheitlicher, bzw. besonderer Einschränkungen erhalten mit einer Punktbewertung von 5 die höchste Priorisierung. Ihnen sollte eine schnelle Erreichbarkeit des Fahrzeuges ermöglicht werden. Dazu zählen z.B. stillende Mütter, Eltern, bzw. Beschäftigte oder Studierende, die ihr Kind begleiten, nehmen mit einer Punktbewertung von 4 die nächste Position ein. Auch sie sollten möglichst kurze Wege vom Stellplatz zum Zielgebäude zurücklegen müssen. Um die Nutzung von Fahrgemeinschaften weiter zu fördern, attraktiver zu gestalten und somit eine Reduktion des MIV-Anteils zu erzielen, sollten auch für Beschäftigte oder Studierende, die Fahrgemeinschaften für die Fahrt zur FH Kiel und die Rückfahrt bilden, Stellplätze vorgehalten werden. Dieses Kriterium ist nicht der Punktbewertung enthalten, wird aber dennoch empfohlen, da dies zur Reduktion des MIV beiträgt, eine Überprüfbarkeit jedoch nur schwer gewährleistet werden kann. Eine probeweise Einführung sollte an dieser Stelle erwogen werden. In die Kategorie soziale Faktoren fallen ebenfalls ältere Beschäftigte oder Studierende über 70 Jahre, denen ein kürzerer Laufweg vom Stellplatz zu den Zielgebäuden der FH ermöglicht werden soll. In der Gruppe sozialer Faktoren erhalten auch Beschäftigte oder Studierende, die ein Kind vor Arbeitsbeginn an der FH Kiel in Tageseinrichtungen, wie z.B. Kita oder Schule, bringen müssen, eine Priorisierung. Durch Zeitverzögerungen und spätere Ankunftszeiten an der FH Kiel könnten die Betroffenen nur schwer einen Parkplatz finden. Sie erhalten jedoch mit einer Punktbewertung von 1 eine geringere Priorisierung als die davor genannten Personengruppen, da diese trotzdem in der Lage sind, weitere Laufwege zurückzulegen.

Die höchste Priorisierungsposition der Gruppe gesundheitlicher Faktoren nehmen (hoch-)schwangere Beschäftigte oder Studierende mit einer Punktbewertung von 5 ein. Ihnen sollten vorrangig Stellplätze zur Verfügung stehen. Außerdem sollten auch Beschäftigte oder Studierende, die temporäre körperliche Einschränkungen haben und keine offiziellen Genehmigungen oder Ausweise erhalten, bei der Vergabe von Stellplätzen berücksichtigt werden. Für die Betroffenen können weite Laufwege zu den Zielgebäuden der FH Kiel schwer oder überhaupt nicht realisierbar sein. Beschäftigten oder Studierenden mit langfristigen körperlichen Einschränkungen, die keine offiziellen Genehmigungen oder Ausweise erhalten, steht ebenfalls eine Priorisierung zu. Sowohl Betroffene einer temporären als auch einer langfristigen körperlichen Beeinträchtigung erhalten eine hohe Priorisierung mit einer Punktbewertung von 4.

4.2.2 Fahrradabstellanlagen

Das übergeordnete Ziel der Handlungsempfehlung für Fahrradabstellanlagen stellt die Schaffung von sicheren und komfortablen Fahrradabstellmöglichkeiten dar. Die geplanten Abstellanlagen sollten kurzfristig umgesetzt werden und es besteht der Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen auf dem Campus. Bei derzeit 7.366 Studierenden, 682 Beschäftigten⁹ und einem Modal Split Anteil im Sommer von 34 % (233) bei den Beschäftigten und 24 % (1.768) bei den Studierenden, decken die zur Verfügung stehenden und geplanten Abstellanlagen den Bedarf nicht. Durch eine verbesserte Radinfrastruktur, die bereits durch das VeloCampus-Projekt und den neuen Velorouten der LH Kiel umgesetzt werden, ist mit einem Anstieg des Modal Split beim Radverkehr zu rechnen.

⁹ Sachstand November 2021

Umsetzungsschritte

Bei der Planung der Standorte und Aufprägung sollte mindestens auf die folgenden Kriterien geachtet werden:

- Kurze Wege zu den Hörsälen, Laboren und Büros der FH
- Gute Sichtbarkeit
- Sicher gegen Vandalismus und Diebstahl
- Witterungsgeschützt
- Stabiler Stand
- Anschließen von Rahmen und Vorder- bzw. Hinterrad ermöglichen,
- Ausreichend Abstand zwischen abgestellten Rädern bieten und somit ein leichtes Ein- und Ausparken ermöglichen

Um kurze Wege und eine schnelle Zugänglichkeit gewährleisten zu können, werden fünf bis zehn Standorte auf dem Campus vorgeschlagen. Diese sollen für eine einheitliche Wahrnehmung außerdem optisch an den Fahrradabstellanlagen der LH Kiel angelehnt werden.

Des Weiteren bieten Fahrradverbände wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hinweise für die Planung und technische Richtlinie (TR6102).

Die abschließbaren und überdachten Abstellanlagen sollten auf mindesten 100 Stellplätze erweitert werden. Der Zugang sollte möglichst einfach über den Fachhochschulausweis erfolgen. Selbstschließende Tore verhindern das Offenstehen. Für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl bei den Nutzenden sollten die Anlagen im Dunkeln beleuchtet werden.

Die Auslastung der Abstellanlagen sollte mindestens einmal jährlich erfasst werden, sodass genaue Bedarfsbestimmung erfolgen. Die Erfassung sollte im Sommer bei gutem Wetter und an einem Tag mit hoher Präsenz von Beschäftigten und Studierenden erfolgen. Zudem müssen auch Fahrräder erfasst werden, die nicht an Abstellanlagen abgestellt wurden.

Somit kann ein kontinuierlicher Abgleich zwischen aktuellem Aufbau neuer Anlagen und der Bedarfe erfolgen. Darauf aufbauend sollten die Standorte der Abstellanlagen in Lagepläne und Flyer aufgenommen und zudem Kommunikations- und Werbemaßnahmen aufgestellt werden. In der vorgeschlagenen Kommunikationsstrategie (s.u.) finden sich für die Zielgruppe fahradaffine Nutzer*innen herausgearbeitete Maßnahmen zur zielgerichteten Kommunikation und Sensibilisierung.

5. Kommunikationsstrategie

Im Rahmen des Kapitels wurde eine Strategie erarbeitet, um das Konzept und die daraus hervorgehenden Maßnahmen zielgerichtet nach außen zu kommunizieren. Dabei wird auch nach Mobilitätstypen differenziert. Ziel ist es, dass die Kommunikationsmaßnahmen von den Studierenden und Beschäftigten angenommen werden und idealerweise zu eigenen Aktionen dieser selbst führen.

KOMMUNIKATIONSMAßNAHMEN WÄHREND DER PROJEKTLAUFZEIT

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde durch einzelne Kommunikationsmaßnahmen die Zielgruppe der Studierenden und Beschäftigten am Verlauf des Projektes beteiligt. Dies erfolgte in erster Linie über die Projektwebsite. Die nachfolgenden Inhalte wurden darüber veröffentlicht:

- Aktuelles Projektgeschehen
- Beteiligungsmöglichkeit mittels interaktiver GIS-Karte zur Einreichung von Ideen zu Mobilitätsverbesserungen
- Ankündigungen zum weiteren Projektverlauf

Außerdem wurde für einen Artikel im Campusmagazin viel Zuarbeit geleistet, um über das Projekt sowie erste Ergebnisse öffentlichkeitswirksam zu berichten.

Über den Stakeholder-Workshop wurde durch die Presse der LH Kiel berichtet. Im Anschluss an den Termin fand ein Interview der projektverantwortlichen Partner*innen der FH Kiel und der Mobilitätswerk GmbH statt.

BEISPIELHAFTE KAMPAGNE

Ziele einer Kommunikationskampagne sind, die herausgearbeiteten Konzeptergebnisse weiterzutragen und die Studierenden und Beschäftigten für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen zu sensibilisieren.

Folgend werden Zielgruppen, bzw. Bereiche, differenziert beurteilt. Es handelt sich dabei einerseits um fahrradaffine, ÖPNV-affine und autoaffine Nutzer*innen mit Interesse an Austausch und Organisation. Andererseits werden die Bereiche Veranstaltungen und Events, Digitalität, Dienstreisen, Lehre und Nachhaltigkeitsleitbild betrachtet.

In Tabelle 8 sind im Zuge einer vorgeschlagenen Ausgestaltung die einzelnen Maßnahmen, differenziert nach Zielgruppe und Bereich, aufgeführt.

Hervorzuheben ist, dass für die Ansprache insbesondere junger Nutzer*innen, die maßgeblich die Zukunft der Mobilität durch ihr Mobilitätsverhalten gestalten, multimediale Kommunikationsmaßnahmen durch das Projektteam vorgeschlagen werden. Diese sind in Absprache mit der Auftraggeberin gezielt in Social-Media-Kanäle einzubeziehen. Durch die Nutzung sozialer Netzwerke lassen sich mit verhältnismäßig geringem Aufwand viele Nutzer*innen verschiedener Zielgruppen erreichen. Das schnelle Teilen von Inhalten resultiert in eine rasante Verbreitung der Inhalte. Somit können Kampagnen, Mitmachaktionen und Konzepte effizient ausgebreitet und der Erfolg dieser die Sensibilisierung für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen gesteigert werden.

Tabelle 8: Vorschläge Ausgestaltung

Bereich	Maßnahme
Fahrradaffine Nutzer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Bewerbung des Fahrrad-Leasing (sobald tarifvertraglich möglich) • Einzeichnen der Radabstellanlagen in Lagepläne/ Parkplatzpläne (online: Interaktive Karte) • Bereitstellung von Fahrradroutenplänen (vorzugsweise digital) • Bereitstellung von Fahrradpumpen/Servicestationen • Zertifizierung der FH Kiel als fahrradfreundlicher Arbeitgeber*in (ausgestellt durch den ADFC) • Teilnahme an fahrradfördernden Kampagnen (wie z. B. <i>#MehrPlatzFürsRad</i> des ADFC) • Dankes-Aktionen für Nutzer*innen des Fahrrads (z.B. mit kleinen Aufmerksamkeiten wie Schokolade oder Rabatt-Aktionen für Fahrradgeschäfte) zur Förderung des Fahrradverkehrs
ÖPNV-affine Nutzer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Bewerbung des JobTickets • Einführung von Abfahrtsmonitoren (Physisch und auf Website) • Dankes-Aktionen für Nutzer*innen des ÖPNV zur Förderung des ÖPNV
Autoaffine Nutzer*innen	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Bewerbung von Carsharing-Angeboten • Unterstützung bei der Bildung von Carsharing-Gemeinschaften (vor Ort und digital) zur Etablierung des Sharing-Gedankens • Erstellung von gemeinsamen Gruppen zum Austausch hinsichtlich Carsharing-Angeboten und zum Bilden von Carsharing-Gruppen auf sozialen Netzwerken
Nutzer*innen mit Interesse an Austausch und Organisation	<ul style="list-style-type: none"> • Bildung von Arbeitsgruppen/-gemeinschaften, in denen mobilitätsbezogene Themen behandelt und themenbezogene Veranstaltungen/Events, Workshops organisiert werden • Aufstellen studentischer Projekte (z. B. ein Projektlabor für nachhaltige Mobilität) • Bewerbung dieser Arbeitsgruppen (digital auf der Homepage, vor Ort während Vorlesungen und auf dem Campus und in der Erstsemestereinführung) • Entwicklung eines mobilitätsbezogenen Podcast zu unterschiedlichen Themen als Medium zur Kommunikation aktueller Forschung und zum Anstoß für Austausch
Veranstaltungen und Events	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsberatung für neue Studierende und Beschäftigte (z. B. in der Erstsemestereinführung) • Organisation und Ausrichtung von Veranstaltungen, wie z. B. Nachhaltigkeitsmessen, Mobilitätstage oder Workshops (inklusive Versenden von Einladungen) zur weiteren Sensibilisierung und zielgerichteten Kommunikation • Teilnahme an Wettbewerben/Mitmachaktionen zur Förderung des Umweltverbands (wie z.B. <i>Mit dem Rad zur Arbeit</i> des ADFC)

<p>Digitalität</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung einer Informationsplattform zum Verkehrsmittelvergleich • Fortführung der Projektwebsite mit der Möglichkeit zum Austausch zwischen und Feedback von Nutzer*innen • Intensive Bewerbung von neuen Konzepten, Angeboten, Kampagnen und Mitmachaktionen auf sozialen Netzwerken oder in Form von E-Mail-Newslettern (physische Flyer sind möglich, aber die digitale Verteilung zu bevorzugen) • Regelmäßige Auffrischkampagnen zu bereits existierenden Konzepten, Angeboten, Kampagnen und Mitmachaktionen
<p>Dienstreisen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Bewerbung von Video- und Telefonkonferenzen • Verbesserung der Infrastruktur für Videokonferenzen • Bewusstseins-schaffung für resultierende Umweltauswirkungen, vor allem durch Flugreisen (z.B. durch Angeben der CO₂-Emissionen bei Buchung und anschließender Kompensation) • Mobilitätsberatung bei Dienstantritt (Schulung des Bewusstseins für nachhaltige Mobilität)
<p>Lehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung von Lehrveranstaltungen, in denen Wissen über nachhaltige Mobilität theoretisch und praktisch vermittelt wird
<p>Nachhaltigkeitsleitbild</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines positiven Nachhaltigkeitsleitbildes der FH Kiel: Gestaltung eines verkehrsberuhigten Campus als Lern-, Wohlfühl-, Begegnungs-, Erholungs- und Bewegungsort

6. Maßnahmenkatalog

In diesem zusammenfassenden Kapitel werden die Maßnahmen vorgestellt, die der FH Kiel zur Verbesserung der Mobilität empfohlen werden.

Auf den nachfolgenden Seiten werden insgesamt 20 Maßnahmen, geordnet in fünf Themenblöcken vorgestellt, welche im Rahmen der Erstellung dieses Konzeptes zur Verbesserung der Mobilität und Reduzierung des Stellplatzbedarfes auf dem Campus der FH Kiel entwickelt wurden. Die Themenblöcke, dargestellt in Abbildung 19: Übersicht der Maßnahmenblöcke, greifen ineinander über. Um eine quantitativ und qualitativ hohe Zielerreichung sicherzustellen, ist es wichtig, Maßnahmen aus allen Bereichen zu berücksichtigen.

Für jede Maßnahme werden Umsetzungsschritte, Zuständigkeiten und beteiligte Akteure sowie Priorität und der Umsetzungshorizont angegeben. Es wird zwischen Priorität 1, 2 und 3 unterschieden, wobei 1 die höchste und 3 die geringste Priorität darstellt. Der Umsetzungshorizont gibt an, in welchem Zeitraum die beschriebene Maßnahme vollständig umgesetzt werden soll. Dabei wird zwischen kurzfristiger (innerhalb der nächsten drei Jahre), mittelfristiger (innerhalb der nächsten vier bis sechs Jahre), langfristiger (über einen Zeitraum von sechs Jahren hinaus) und kontinuierlicher Umsetzung unterschieden. Es wird das Potential zur Emissions- und Stellplatzreduzierung angegeben. Außerdem werden die Kosten mit entsprechendem zeitlichem Horizont (einmalig vs. jährlich) benannt. Diese Angaben beruhen auf durchschnittlichen Erfahrungswerten und können in der realen Umsetzung ggf. abweichen. Insofern vorhanden, werden auch mögliche Förderungen angegeben.

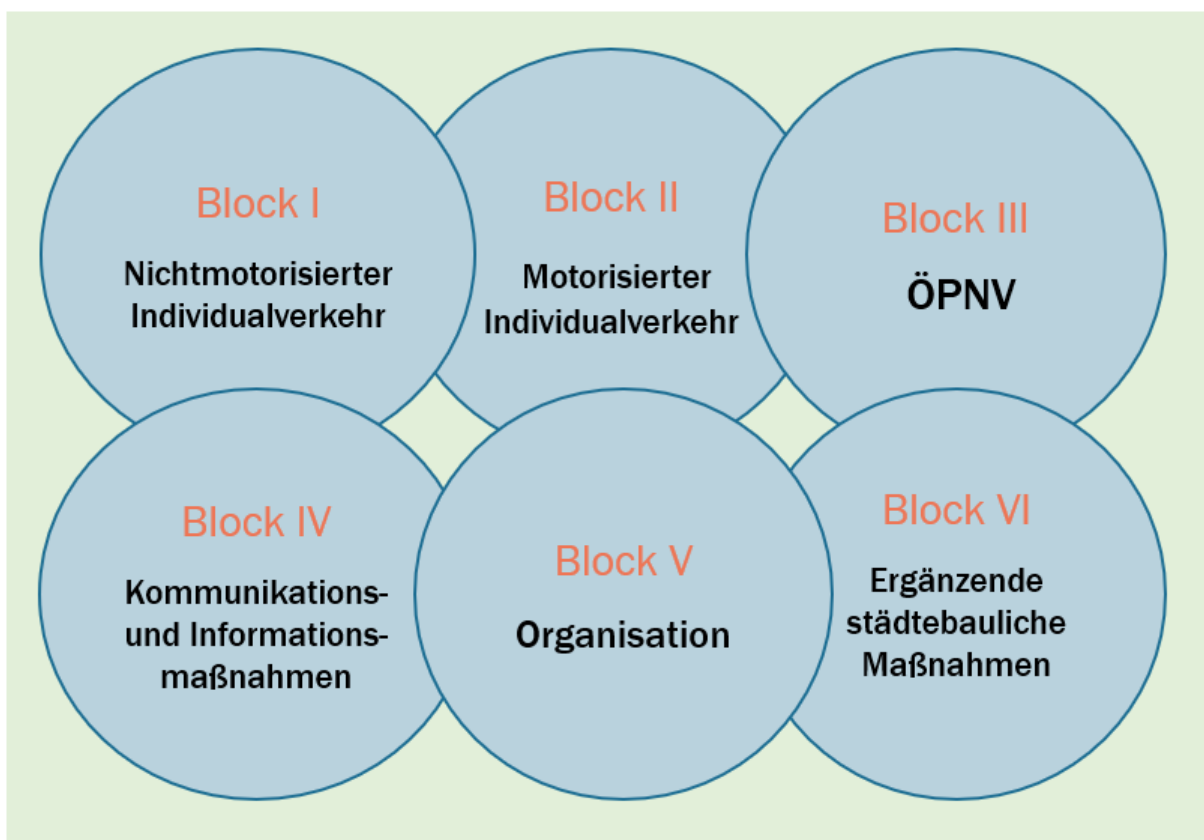


Abbildung 19: Übersicht der Maßnahmenblöcke

6.1 Maßnahmenübersicht

Folgender Abschnitt und Tabelle 9 dienen dem Überblick aller Einzelmaßnahmen.

Tabelle 9: Maßnahmenübersicht nach Themenblöcken

Nummer	Kurzbezeichnung
Block I – Nicht-motorisierter Individualverkehr	
1	Sichere Fußgängerquerung der Grenzstraße
2	Verbesserung der Radwegeinfrastruktur
3	Schwentine-Querung
4	Attraktive Fahrradabstellanlagen auf dem Campus
5	Erweiterung der SprottenFlotte-Stationen
Block II – Motorisierter Individualverkehr	
1	Richtlinien zur Parkplatznutzung
2	Förderung zur Schaffung von Ladeinfrastruktur auf dem Campus
3	Pilotprojekt Carsharing Angebot Osterrönfeld
Block III – ÖPNV	
1	Testangebot: Fährverbindung vom Hauptbahnhof zum Dietrichsdorfer Ufer
2	Fährangebot am Wochenende
3	Überprüfung der Busauslastung zu Hauptverkehrszeiten durch Fahrgastzählungen
4	Abfahrtsmonitore
Block IV – Kommunikations- und Informationsmaßnahmen	
1	Mobilitätsberatung für Neustudierende in Erstsemesterwoche und Beschäftigte
2	Informationsplattformen für Vergleich von Mobilitätsformen
3	Fortführung der Projektwebsite mit Meldefunktion von Ideen zu Mobilitätsverbesserungen
Block V - Organisation	
1	Einführung von Dienstrad-Leasing
2	Verlängerung der Rad-Mitnahmemöglichkeit über das Semesterticket (unbefristet)
3	Mobilitätsmanager*in
4	Weiterführung des Mobilitätsbeirates
5	Interessensgemeinschaft Ostufer/Schwentinemündung

Block VI - Ergänzende städtebauliche Maßnahmen

1	Wohnangebot für Studierende auf dem Ostufer verbessern
---	--

6.2 Maßnahmenkizzen

6.2.1 Block I – Nicht-motorisierter Individualverkehr

Um die Situation des Fuß- und Radverkehrs zum und am Campus der FH Kiel zu verbessern, müssen entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit Wege zu Fuß und mit dem Rad attraktiver werden. In der Erreichbarkeitsanalyse (vgl. Kapitel 2.3) konnte ermittelt werden, dass das Fahrrad in vielen Fällen sogar die schnellere Alternative zum Pkw darstellt. Parallel zum vorliegenden Mobilitätskonzept wird das Projekt VeloCampus durchgeführt. Damit sich keine Dopplungen ergeben, werden nachstehend nur Maßnahmen benannt, die unmittelbar den Campus der FH und dessen Erreichbarkeit und somit die Studierenden und Beschäftigten betreffen.

Grundlegendes Ziel sollte es sein, einen hohen Anteil des MIV auf den Radverkehr zu verlagern. Entsprechende Effekte für den Radverkehr werden i. d. R. nur erreicht, wenn große Investitionen in die Radinfrastruktur getätigt werden. Hierfür bedarf es einer Prioritätenverschiebung in der Verkehrsplanung und der Berücksichtigung und Erhöhung eines entsprechenden Budgets für die Instandhaltung und den Ausbau von Radwegen in der Haushaltsplanung.

Nr. 1 Sichere Querung der Grenzstraße	
Priorität	1
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Beschreibung	
<p>Aktuell besteht für Fußgänger*innen und Fahrradfahrende keine sichere Möglichkeit die Grenzstraße, welche ein hohes Verkehrsaufkommen aufweist, zu queren. Von dem Fähranleger Dietrichsdorf in Richtung Luisen- bzw. Schwentinestraße ist keine Quermöglichkeit installiert. Zu Vorlesungszeiten herrscht allerdings ein hohes Fußgänger*innen- und Radfahrer*innen aufkommen vor. Demgegenüber steht eine hohe Anzahl an Schwerlastverkehr, welcher ausgehend vom Ostuferhafen und der Karl Luhmann GmbH & Co. KG auf der Grenzstraße verkehrt. Dieser stellt ein erhöhtes Risiko bei der Querung der Grenzstraße dar.</p> <p>Diese Maßnahme zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Fahrradfahrende durch die Schaffung einer sicheren Quermöglichkeit zu stärken. Es wird die Einrichtung einer langen Mittelinsel zwischen der Schwentinestraße und der Luisenstraße und ein Fußgängerüberweg in Höhe der Schwentinestraße als Ergänzung empfohlen. Ein zusätzliches Leitsystem in Höhe des Fußgängerüberweges sollte weiterhin im Zuge von Barrierefreiheit einbezogen werden. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit wird zudem eine Beschilderung als erforderlich gesehen. Die Mittelinsel hat eine abgesenkte Höhe, um die nötige Straßenbreite für den Schwerlastverkehr zu erhalten. Für Radfahrende wird empfohlen, eine Links-Abbiegespur vom Anleger kommend hin zur Luisenstraße zu errichten. Diese kann anschließend an die Mittelinsel beginnen.</p> <p>Auch wenn eine Lichtsignalanlage erhöhte Sicherheit und vor allem eine größere Barrierefreiheit darstellen würde, stellt die genannte Lösung die bessere Alternative dar. Insbesondere die Aspekte der schnellen Umsetzbarkeit, des Verkehrsflusses und der erheblich geringeren Kosten sind hierbei zu erwähnen. Eine Lichtsignalanlage für Fußgänger*innen ohne Mittelinsel kostet in etwa so viel wie drei bis vier beleuchtete Fußgängerüberwege. Weiterhin sind auch die Folgekosten für den Betrieb und die Unterhaltung in einem ähnlichen Verhältnis anzusetzen.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diskussion einer Umsetzungsvariante im Rahmen einer Arbeitsgruppe (vgl. Maßnahme V-4 Interessensgemeinschaft) zur Einbindung des Ostuferhafens und Tiefbauamtes Stadt Kiel • Prüfungen weiterer Umsetzungsvarianten, falls aktueller Vorschlag nicht mitgetragen wird • Vorantreiben der Umsetzung in der Politik <p>Eine abschließende Umsetzungsprüfung konnte im Rahmen des Konzeptes nicht erfolgen und ist daher mit den verantwortlichen Akteuren vorzunehmen.</p>	
Bewertung	
Potentielle CO ₂ Einsparung	9 t/a
Anmerkungen	Indirekte Wirkung, Nutzung der Fähre und Fußwege zum/vom Campus bekommen ein höheres Sicherheitsgefühl, Attraktivität steigt damit.

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt Stadt Kiel • Straßenverkehrsbehörde • FH Kiel • Ostuferhafen
Kosten	<i>Investitionskosten Ø 50.000 € für Bordsteinsenkung, Anlegen einer Mittelinsel, Aufmerksamkeitsstreifen, Überkopfzeichen; (Kosten variieren stark nach Länge, verwendeten Material und Auftragnehmern)</i>
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 2		Verbesserung der Radwegeinfrastruktur (Schwerpunkte: Werftstraße)	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Beschreibung			
<p>Die Maßnahme der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur dient dem Vorantreiben und der Förderung des Ausbaus der Radwegeinfrastruktur. Mit Fortschreibung des Veloroutennetzplanes 2035 soll der Radweg zwischen Dietrichsdorf und Schilksee zur Premiumroute 1 ausgebaut werden (Beschluss 18.11.2021). Zudem sollen fehlende Netzabschnitte bis 2035 realisiert werden. Im Ergebnis stehen erhöhte Sicherheit und eine schnellere Verbindung.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorantreiben der Klärung noch ungeklärter Abschnitte sowie planmäßiger Umsetzung • Fahrrad-Marketing und Sensibilisierung <p>Diese Maßnahme bietet das Potential von ungefähr 2.000 Studierenden und Beschäftigten der Nutzung und insgesamt ein hohes Potential der Verlagerung, insbesondere im Sommer. Im Modal Shift ist schätzungsweise mit einer Verlagerung von 5 – 10 % zugunsten des Radverkehrs zu rechnen.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	74 t/a		

Verantwortliche zu beteiligen- den Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt • Ortsbeiräte
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 3		Schwentine-Querung	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Beschreibung			
<p>Auf beiden Seiten der Schwentinemündung finden sich Räumlichkeiten der Fachhochschule. Mit weiteren Institutionen der maritimen Wirtschaft und Forschung findet ein intensiver Austausch statt. Die Schwentine muss von betroffenen Studierenden und Beschäftigten nicht nur bei An- und Abreise gekreuzt werden, sondern auch für einen Wechsel zwischen den Lehrveranstaltungen. Der Weg vom Hauptcampus zum Seefischmarkt ist während einer normalen Pausenzeit zwischen zwei Lehrveranstaltungen kaum realisierbar. Vor allem Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sind dabei auf die Alte Schwentinebrücke angewiesen. Die Fährverbindung F2 kann nur für die Strecke Neumühlen-Dietrichsdorf – Wellingdorf genutzt werden, da sie auf dem Rückweg nicht in Neumühlen-Dietrichsdorf hält.</p> <p>Diese Maßnahme zielt darauf ab, zwischen den beiden Ufern der Schwentine eine schnelle fußläufige und Fahrrad freundliche Querungsmöglichkeit zu schaffen. Mit dem Bau einer beweglichen Brücke kann die Querung erleichtert werden und damit ein Zusammenwachsen der Campusse und der Stadtteile auf beiden Seiten vorangebracht, die Reisezeiten des Fuß- und Radwegeverkehrs auf dem Ostufer verkürzt und bei Wegfall des Anlegers Wellingdorf die Frequenz der Fähre erhöht werden.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO₂ Einsparung	37 t/a		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt • Ortsbeiräte
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 4		Attraktive Fahrradabstellanlagen auf dem Campus	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	Kontinuierlich
Beschreibung			
<p>Sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten am Zielort sind eine Grundvoraussetzung für die regelmäßige Nutzung des Fahrrads. Dies umfasst den Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung einerseits und andererseits die Zugänglichkeit.</p> <p>Die Abstellmöglichkeiten auf dem Campus sind aktuell eingeschränkt und durch Diebstahl-Vorkommnisse ist eine besondere Sensibilität bei den Nutzenden vorhanden. Häufig werden Fahrräder daher an einsehbaren Stellen, wie Laternen, abgestellt.</p> <p>Vor dem Hintergrund des Trends zu kostenintensiven E-Bikes, Lastenrädern und Rennrädern steigt der Bedarf, das sichere und komfortable Fahrradparken zu ermöglichen. Eine erprobte Lösung sind abschließbare Fahrradsammelgaragen/-käfige. Auf dem Markt existieren unterschiedliche Modelle, die das Fahrradparken platzsparend ermöglichen. Optisch sollten sie an die bereits vorhandenen Fahrradabstellanlagen der LH Kiel angelehnt werden, um eine einheitliche Wahrnehmung zu fördern.</p> <p>Nach aktuellen Planungen entstehen im Rahmen des Projektes VeloCampus 10 abschließbare Stellplätze im Süden des Campus, weitere 16 sind im Rahmen des Projektes Bibliothekarisches Lernzentrum im Norden geplant. Analog zu den Parkflächen sollten über den Campus verteilt weitere, teils auch abschließbare, Abstellanlagen errichtet werden, um kurze Wege zu den Gebäuden zu realisieren. Es wird empfohlen, fünf bis zehn verschiedene Standorte mit einer attraktiven Abstellanlage auszustatten. Die Anzahl der Stellplätze je Abstellanlage sollte sich nach der Frequentierung der umliegenden Gebäude richten. Es werden mind. 100 abschließbare Radabstellanlagen empfohlen.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eruiieren geeigneter Standorte • Prüfen der Kapazitäten • Abgleich mit aktuellem Aufbau neuer Anlagen und Bedarf • Aufnahme der Abstellanlagen in Lagepläne und Flyer • Kommunikation und Bewerbung der neuen Abstellanlagen <p>Für die Errichtung qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen sollten weiterhin folgende Kriterien beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit und gute Zugänglichkeit • Hohe Standsicherheit (Stabilität) und Bedienungskomfort • Witterungs- und Diebstahlschutz • Ggf. Beleuchtung und Videoüberwachung <p>Können keine geeigneten neuen Flächen identifiziert werden, stellt die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen eine Möglichkeit dar. Ein Pkw-Stellplatz kann dabei Platz für ca. 5 Fahrradplätze schaffen.</p> <p>Für einen besser Wahrnehmung der Abstellanlagen wird zudem empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integration der Fahrradabstellanlagen in Lagepläne und Parkplatzausweisungen der FH Kiel • Digitale Verfügbarkeit, sowie Ausweisung auf Aushängen 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	37 t/a		

Verantwortliche zu beteiligen- den Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Campus Kiel • Landeshauptstadt Kiel • ggf. Unterstützung durch ADFC
Kosten	Fahrradboxen/-käfige je Stellplatz 900 – 1.500 € Fahrradhaus/-kleingarage ab 5.000 € (abhängig von der Anzahl der Abstellplätze)
Fördermöglichkeiten	Im Rahmen des <u>Förderprogramms Klimaschutz durch Radverkehr</u> werden Maßnahmenbündel zur Verbesserung des Radverkehrs (z. B. Neu-/Ausbau sicherer

Radwege, Abstell- und Ladeplätze für Lastenräder und E-Bikes, Errichtung von Servicestationen für Fahrräder) durch den Bund gefördert.

Im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld – Kommunalrichtlinie (Förderbereich Nachhaltige Mobilität) werden Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur für den Alltagsverkehr (z. B. Wegeverbreiterung, Änderung der Streckenführung, Errichtung von Fahrradbrücken und Über- und Unterführungen) sowie Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser durch den Bund gefördert.

Nr. 5 Erweiterung der SprottenFlotte-Stationen	
Priorität	2
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung	
<p>Mit dem Ziel Busverbindungen zur FH Kiel zu entlasten (Buslinien 11 und 60S), Modal Split-Verlagerung zum Radverkehr zu erreichen sowie Intermodalität zu fördern, forciert die Maßnahme die Erweiterung von SprottenFlotte-Stationen vor allem am Ostufer Kiels.</p> <p>Ein gut ausgebautes Netz ist wichtig für den Erfolg der SprottenFlotte und des Umweltverbundes. Der Großteil der SprottenFlotte-Stationen liegt am Westufer Kiels, die Anzahl am Ostufer ist deutlich geringer (vgl. Tabelle 4: Verhältnis der Stationen West- und Ostufer). Weiterhin muss berücksichtigt werden, dass die meisten Stationen Nahe Kiel-Mitte oder im Süden liegen. Vom Stadtzentrum weggehend nehmen die Lücken im Netz deutlich zu und die Abstände zwischen den Stationen werden größer.</p> <p>Das Netz aus SprottenFlotte-Stationen muss am Ostufer deutlich verdichtet werden. Um Intermodalität zu fördern, sollten Lücken geschlossen sowie beliebte Stationen ausgebaut oder durch weitere im Umfeld ergänzt werden. Hierzu sollten Stationen an größeren ÖPNV-Knoten errichtet werden. Zusätzliche Stationen südlich der Schwentinebrücke könnten für Studierende und Anwohner*innen nötige Umstiege in Richtung FH entfallen lassen und den ÖPNV entlasten.</p> <p>Eine neue Station auf dem Seefischmarkt unterstützt bereits die Verfügbarkeit und befindet sich bereits in der Umsetzung. Mögliche weitere Standorte, basierend auf der Standortanalyse Bike-Sharing, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Langer Rehm (an Stadtteilbücherei) • Innenrings/Quittenstraße/Tiefe Allee • Kreuzung Kieler Kuhle – Schönberger Straße • Klausdorfer Weg, östlich des Ostrings • Bahnhof Kiel Ellerbek • Gustav Schatz Hof • Haltestelle Räucherei auf der Preetzer Straße <p>Faktoren für die Berechnung der Eignung sind dabei neben sozialen Faktoren, wie Bevölkerungs- und Altersstruktur, auch bauliche Faktoren in Hinblick auf Points of Interest, Parkplätze und Fahrradwege, und infrastrukturelle Faktoren, das heißt Nähe zum ÖPNV und Passagiere.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung möglicher Abnahmemengen bzw. Bedarfe und benötigte Größenordnungen • Ansprache von Unternehmen, Institutionen, Vereinen bezüglich Stellflächen und Finanzierung <p>Gespräche mit Akteuren zur tariflichen Verknüpfung von ÖPNV- und Sharing-Angeboten – Marketing: Aktive Einbindung der Öffentlichkeit, Informationsveranstaltungen und Testfahrten</p>	
Bewertung	
Potentielle CO₂ Einsparung	28 t/a
Anmerkungen	Hohe verkehrliche Potentiale

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • SprottenFlotte (nextbike) • Ortsbeiräte • Vertreter der LH Kiel (Radverkehrs- und Mobilitätsbeauftragte) • Unternehmen und Institutionen entlang der Schwentinemündung
Kosten	Investitionskosten, Planungskosten, Betriebskosten p.a. Personalkosten p.a.
Fördermöglichkeiten	Förderung durch die Stadt zum Aufbau weiterer Stationen am Ostufer denkbar

6.2.2 Block II – Motorisierter Individualverkehr

Ziel des Konzeptes ist es, MIV-Wege durch andere Mobilitätsangebote zu ersetzen, um einerseits eine nachhaltige Mobilität zu fördern und andererseits den Stellplatzbedarf zu verringern. Maßnahmen für den MIV sollten daher keine Zielkonflikte darstellen, sondern nur den notwendigen MIV tangieren und eine Lenkungsfunktion einnehmen.

Nr. 1		Richtlinien zur Parkplatznutzung	
Priorität	3	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Beschreibung			
<p>Es wird vorgeschlagen, ein Kontingent an Parkplätzen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und besonderen sozialen Verpflichtungen vorzuhalten. Diese können dann für einen bestimmten Zeitraum vergeben werden. Die Maßnahme zielt auf die Barrierefreiheit des Campus der FH Kiel ab.</p> <p>Ziel ist es, eine Erleichterung der Alltagsmobilität für Personen mit besonderem Bedarf zu schaffen. Das können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Personen, die langfristige körperliche Einschränkungen haben, wie eine Gehbehinderung, aber keinen Eintrag G, welcher die Nutzung eines ausgewiesenen Behindertenparkplatzes erlaubt • Personen, die eine temporäre körperliche Einschränkung haben • Personen, die besondere soziale Verpflichtungen haben, wie bspw. eine stillende Beschäftigte, für die eine schnelle Erreichbarkeit des Fahrzeuges wichtig ist <p>Als verantwortliche Akteure wurden dazu die Behindertenvertreter*innen der Studierenden und Beschäftigten vorab befragt. Die Bereitschaft diese Aufgabe zu übernehmen, ist vorhanden.</p> <p>Es wird die Umwidmung von 100 bestehenden Stellplätzen empfohlen. Die Stellplätze sollten so verteilt sein, sodass eine gute Erreichbarkeit zu den Gebäuden gegeben ist. Eine gut sichtbare Kennzeichnung ist erforderlich. Für die Vergabe wurde ein Entwurf für einen Kriterienkatalog erstellt. Nach erfolgreicher Beantragung erhalten Antragstellende eine Berechtigungskarte, welche mit Kfz-Kennzeichen, Gültigkeitsdauer und einer ID, über die Antragstellende identifiziert werden können, versehen ist. Die Berechtigungskarte sollte fälschungssicher sein und über die ID überprüft werden können. Nach Ausgestaltung des Stellplatzkonzeptes sollten Informationen, wie die Beantragung eines Stellplatzes mit beschränktem Zugang, für die Studierenden und Beschäftigten bereitgestellt und beworben werden.</p> <p>Erweiterungsoption: Ausstattung der Parkplätze mit einem kleinen Monitor, welcher anzeigt, ob dieser aktuell vergeben ist oder der Allgemeinheit zur Verfügung steht.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	67 t/a		
Anmerkungen	Zielkonflikte, Abhängigkeiten, Umsetzungshemmnisse, Bezug zur demografischen Entwicklung, u. ä.		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Bau und Liegenschaftsabteilung der FH Kiel • Personalabteilung der FH Kiel
Kosten	Investitionskosten, Planungskosten, Betriebskosten p.a. Personalkosten p.a.
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 2		Förderung der Schaffung von Ladeinfrastruktur auf dem Campus	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Beschreibung			
<p>Der Wandel der Antriebsarten bedingt die Schaffung nötiger Rahmenbedingungen. Dazu zählt auch die ausreichende Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur. Der Verfügbarkeit an Wohn- und Arbeitsort kommt dabei eine besonders hohe Bedeutung zu, da die Fahrzeuge dort lange Standzeiten aufweisen. Das Laden von E-PKWs ist in den langen Standzeiten mit geringen Ladeleistungen daher sehr sinnvoll.</p> <p>Vor allem für Beschäftigte ohne privaten Stellplatz und privater Ladeinfrastruktur, ist das Laden beim Arbeitgeber wichtig für die alltägliche Reichweitenertüchtigung.</p> <p>Die Maßnahme zielt auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Beschäftigte und insgesamt auf die Förderung der Elektromobilität ab. Die FH Kiel soll dabei nicht als Betreiber fungieren, sondern als Initiator und Bereitsteller von Flächen. Dafür sind Gespräche mit den Stadtwerken Kiel und ggf. weiteren Anbietern zu führen. Ziel der Gespräche sollte es sein, einen interessierten Betreiber für Ladeinfrastruktur auf den Parkflächen der FH Kiel zu finden.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass ein gemischtes Angebot von Normal- und Schnellladeinfrastruktur den Bedarf am besten gerecht wird. Für Beschäftigte mit langen Standzeiten ist eine AC-Ladeinfrastruktur mit einer Ladeleistung von 3,7 bis 11 kW ausreichend. Für Besucher*innen und Studierende mit kürzeren Standzeiten ist eine DC-/HPC-Ladeinfrastruktur attraktiver und für eine schnelle Reichweitenertüchtigung sinnvoll.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Bedarfs und Prognose • Ermittlung und Ausweisung geeigneter Flächen • Beachtung der Ladeinfrastruktur-Strategie der LH Kiel (siehe EMK Stadt Kiel) 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	44 t/a		
Anmerkungen	Förderung des MIV, keine Reduzierung des Stellplatzbedarfs		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke Kiel • ggf. weitere Betreiber
Kosten	Keine Investitionskosten, lediglich Personal-/Organisationskosten
Fördermöglichkeiten	

Nr. 3		Pilotprojekt Carsharing Angebot Osterrönfeld	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Beschreibung			
<p>Diese Maßnahme zielt darauf ab, ein weiteres Mobilitätsangebot am Standort Osterrönfeld zu etablieren. Ziel ist es den Studierenden und Beschäftigten zu ermöglichen, mit dem Umweltverbund zum FH-Standort zu gelangen und für Ihre dienstlichen Wege dann ein CS-Fahrzeuge nutzen zu können.</p> <p>Dazu sollte ein Pilotprojekt in Kooperation mit ansässigen Car-Sharing Anbieter angestrebt werden.</p> <p>Weitere Schritte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedarf und Nutzung verifizieren • Ankernutzung für bestimmte Zeiträume durch FH Kiel zur Sicherung der Etablierung • CS-Fahrzeuge in Randzeiten für Bürger – Angebot bewerben • Prüfen, ob als Antriebsart Elektro-Fahrzeuge in Frage kommen • Ggf. Ausbau der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur (4 Ladepunkte) am Standort der FH in Osterrönfeld (je nach Auslastung) 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	11 t/a		
Anmerkungen	-		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • Regionaler Car-Sharing-Anbieter
Kosten	Ca. 600 € Umsatz / Monat für Ankernutzung
Fördermöglichkeiten	-

6.2.3 Block III – ÖPNV

Im Rahmen der Zielerreichung des Konzepts werden im Folgenden Abschnitt Maßnahmen zur Förderung der ÖPNV-Nutzung beschrieben. Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen bestehende Mobilitätsangebote überprüft und ausgebaut bzw. ergänzt werden, um die Attraktivität und Akzeptanz des Umweltverbundes zu steigern.

Wie in Kapitel 2 kurz erläutert, arbeitet die LH Kiel bereits an einem neuen leistungsfähigem ÖPNV-Angebot, das langfristig die Erreichbarkeit des Campus verbessern wird. In dem vorliegenden Konzept sind in erster Linie kurz- bis mittelfristige Maßnahmen betrachtet, die unabhängig von der Neugestaltung des ÖPNV sinnvoll sind.

Nr. 1		Testangebot: Fährverbindung vom Hauptbahnhof zum Dietrichsdorfer Ufer	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Beschreibung			
<p>Die Fährverbindung F2 ist bei den Studierenden, aber auch anderen Personen, sehr beliebt und ermöglicht eine schnelle Überquerung der Kieler Förde. Sie verbindet, aktuell vom Anleger Reventlou ausgehend, das Westufer mit den Anlegern Dietrichsdorf und Wellingdorf am Ostufer.</p> <p>Das Ziel dieser Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrsanbindung für Anlieger im Schwentinemündungsbereich. Mit einer zusätzlichen West-Ost-Verbindung können das bestehende Angebot erweitert sowie die Buslinien 11 und 60S, die bisher einen Großteil der Studierenden befördern, entlastet werden. Die Maßnahme sieht einen testweisen Betrieb einer Fährverbindung auf der Route: Bahnhof - (Seegarten) - Reventlou - Dietrichsdorf - Schwentine vor. Eine Direktverbindung würde einen Zeitvorteil von lediglich 1-2 Minuten schaffen. Die Zwischenhalte stellen somit kaum einen zeitlichen Nachteil dar.</p> <p>Weiterhin können mit Hilfe der Fährverbindung neue und auch bessere Anschlussmöglichkeiten geschaffen werden, da am Hauptbahnhof mehr Umsteigemöglichkeiten als am Anleger Reventlou existieren. Ein Beispiel hierfür wäre der Umstieg zwischen der Fährverbindung F2 und der Buslinie 43 in Richtung Wellsee. Nach dem letzten Block bedient der Bus nur die Haltestellen zwischen Hauptbahnhof und Wellsee, nicht aber die Haltestelle Reventloubrücke. Für Studierende, die diese Verbindung benötigen, würde die neue Fährverbindung einen erheblichen Komfortgewinn darstellen. Außerdem resultiert aus der Schaffung der neuen Fährverbindung, dass das Ostufer direkter an die Innenstadt angebunden ist und verbessert somit die allgemeine Wohnqualität.</p> <p>Die größte Herausforderung bei der Erweiterung der Fährrangebote stellt aus Betreibersicht fehlendes qualifiziertes Personal dar. Langfristig müssen Rahmenbedingungen für das Personal verbessert werden, um eine Mitarbeiterbindung und Personalsicherheit zu schaffen. Nur so können zukünftig Angebote bedarfsgerecht erweitert werden.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	56 t/a		
Anmerkungen	Hohe verkehrliche Potentiale		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • SFK-Betrieb • Eigenbetriebe Kiel
Kosten	Herausforderung liegt bei Personalgewinnung
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 2		Fährangebot auch am Wochenende	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	Kurzfristig und kontinuierlich
Beschreibung			
<p>Um das Wohnen und Leben am Ostufer attraktiver zu gestalten, sollte das Fährangebot auf das Wochenende ausgeweitet werden. Dies würde die Anbindung der Stadtteile Neumühlen-Dietrichsdorf und Wellingdorf an das Westufer deutlich verbessern. Die daraus resultierende steigende Attraktivität der Stadtteile und das Interesse bei einheimischen und zugezogenen Studierenden und anderen Teilen der Kieler Bevölkerung wirken sich langfristig positiv auf deren Entwicklung aus. Außerdem werden die Buslinien 11 und 60S entlastet.</p> <p>Zunächst sollte ein Testangebot implementiert werden, bei dem zu Beginn ein Takt von 30- bis 60-Minuten als ausreichend betrachtet wird. Bei Erfolg der zusätzlichen Verbindung kann diese weiter ausgebaut und der Takt der Fährverbindungen verdichtet werden.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhebung der potentiellen Nachfrage am Wochenende • Prüfung durch SFK eines sinnvollen innerbetrieblichen Taktangebotes • Bewerbung/Marketing des neuen Angebotes <p>Die SFK hat bereits Bereitschaft signalisiert, ab voraussichtlich 2023 eine Fähre an Samstagen im 30 min Takt verkehren zu lassen.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	67 t/a		
Anmerkungen	Hohe verkehrliche Potentiale		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • SFK-Betrieb • Eigenbetrieb Beteiligungen der LH Kiel
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 3		Überprüfung der Busauslastung zu Hauptverkehrszeiten durch Fahrgastzählungen	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Die Buslinien 11 und 60S befördern, neben der Fährverbindung F2, bisher den Großteil der Studierenden. Dies resultiert in hohen Auslastungen, die sich negativ auf die Qualität der Busverbindungen auswirken. Durch qualitätserhöhende Maßnahmen, wie z. B. Taktverdichtungen oder Fahrplananpassungen zu auslastungsstarken Tageszeiten, soll die Attraktivität der Busverbindungen gesteigert und somit eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV erreicht werden.</p> <p>Eine Fahrgastzählung zur Feststellung der Auslastung ist während der Pandemie nicht zielführend und sollte durchgeführt werden, sobald die pandemische Situation auf ein minimales Maß einzustufen ist. Die Beurteilung der Auslastung soll auf der Grundlage einer breiten Datenbasis erfolgen.</p> <p>Folgende Handlungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung einer intensiven Fahrgastzählung, sobald eine Regelbetrieb an der FH Kiel durchgeführt wird und die pandemische Situation auf ein minimales Maß einzustufen ist • Einsatz der Zählfahrzeuge verstärkt auf Linie 11 und 60S • Abbildung aller relevanter Takte zu unterschiedlichen Werktagen über einen Zählzeitraum von mehreren Wochen • Auswertung der Zählraten • Beurteilung der Auslastung auf Grundlage einer breiten Datenbasis • Abwägung der Notwendigkeit von Verdichtungen des Taktes 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	89 t/a		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel • FH Kiel
Kosten	Kosten bei Fremdvergabe. Eigenbetriebe können Zählungen vornehmen.
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 4		Abfahrtsmonitore	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Eine kostengünstige Maßnahme zur Förderung des ÖPNV mit erfahrungsgemäß guter Annahme ist die Implementierung von Abfahrtsmonitoren.</p> <p>Dabei können Bildschirme in den Eingangsbereichen der FH Gebäude, die die nächsten ÖPNV-Abfahrten anzeigen, angebracht werden. Hierbei können verschiedene Schnittstellenangebote der Nah.SH für Echtzeitinformationen verwendet werden: GFSS (in Vorbereitung), Kiosk-Monitor (für ganze Bildschirme), REPT-API Schnittstelle.</p> <p>Außerdem empfiehlt sich eine Integration der Abfahrtsmonitore als digitale Variante auf der Website der FH Kiel. Die Studierenden und Beschäftigten sollen so mit Hilfe dieser Maßnahme für den ÖPNV sensibilisiert werden. Zudem dient sie der Verbreitung von Informationen zu Verbindungen und Angeboten.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschaffung der Bildschirme • Installation und Einrichtung der Schnittstelle • Integration auf der Website der FH Kiel 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	11 t/a		
Anmerkungen	Indirekte langfristige Wirkungen		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • NAH.SH (Ansprechpartner Fritjof Kinder)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • 250 € - 300 € je Bildschirm
Fördermöglichkeiten	

Nr. 5		Untersuchung einer besseren Stadt-Land-Anbindung	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>In einer tiefgreifenderen Analyse sollten die Verkehre der nicht in Kiel wohnenden Beschäftigten und Studierenden untersucht werden, um Lösungen für eine bessere Anbindung des ländlichen Umlandes durch den ÖPNV zu eruieren. Dabei kann auf bestehende Analyseergebnisse des vorliegenden Gutachtens aufgebaut werden.</p> <p>Untersuchungsgegenstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Campus mit Umweltverbund aus dem ländlichen Raum • Darstellen von Verkehrslücken im Umweltverbund • Nutzeranforderungen <ul style="list-style-type: none"> ○ Hindernisse für die Nutzung des Umweltverbundes ○ Welche Voraussetzung müssen für Nutzung des Umweltverbundes gegeben sein? • Untersuchung Begleitverkehre • P&R-Parkplätze • Ggf. Einbeziehung Verkehre der Beschäftigten der weiteren Stakeholder an der Schwentinemündung 			

Bewertung	
Potentielle CO₂ Einsparung	-
Anmerkungen	Indirekte langfristige Wirkungen

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • NAH.SH • Stakeholder Schwentinemündung
Kosten	20.000 € - 30.000 €
Fördermöglichkeiten	-

6.2.4 Block IV – Kommunikations- und Informationsmaßnahmen

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzepts ist eine weitreichende Verbreitung der Inhalte notwendig. Studierende und Beschäftigte müssen ausreichend über die aktuell verfügbaren Mobilitätsangebote sowie deren Vorteile und auch allgemein die des Umweltverbundes informiert sein. Ein anhaltender Austausch mit den Nutzenden bietet zudem die Möglichkeit der Evaluation und ermöglicht das Nachschärfen der Maßnahmen.

Nr. 1		Mobilitätsberatung für alle Neustudierenden in der Erstsemesterwoche und Beschäftigte	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	Kurzfristig und kontinuierlich
Beschreibung			
<p>Analog zu einer Neubürgerberatung, wie es in vielen Städten üblich ist, sieht diese Maßnahme eine Mobilitätsberatung für Neustudierende vor. Dafür soll den Erstsemestern bereits mit den Immatrikulationsunterlagen Informationsmaterial – gern auch digital über die Homepage – zur Verfügung gestellt werden. In der Erstsemesterwoche soll es ein aktivierendes Beratungsangebot geben.</p> <p>In vielen Städten und Gemeinden erfreut sich die Neubürgerberatung positiver Evaluationsergebnisse. Dies soll an der FH Kiel auf Neustudierende übertragen werden. Eine Mobilitätsberatung verbessert die Wahrnehmung des Umweltverbundes und verstärkt damit den Anteil am Modal Split. Es können unterschiedliche Zielgruppen adressiert und somit der Wirkungsradius in Kooperation mit Dritten deutlich erhöht werden.</p> <p>Gezielte Beratungen und Starterpakete für Studierende beeinflussen die Ausrichtung des Mobilitätsverhaltens stark. Umfangreiche Informationen zum ÖPNV und zu Sharing-Angeboten sowie Radrouten sind ein nützliches Mittel, um den Umweltverbund zu bewerben. Die Reichweite der Beratung kann durch Informationsangebote für weitere Gruppen, wie Pendelnde (Beschäftigte der FH) sowie durch spezifische Angebote für weitere Gruppen mit besonderen Beratungsbedarfen, z. B. Barrierefreie Mobilität, vergrößert werden.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Konzeption der Beratungsinhalte • Erstellung der Informationsmaterialien • Gezielte Beratungen und Starterpakete für Neustudierende • Etablierung der Beratung, auch für innerstädtisch/innerhalb des Landkreises Umziehende • Spezifizierung von Angeboten für bestimmte Gruppen (z. B. Kinder/Jugendliche, Familien, Pendelnde) • Sichtbarmachung und Bewerbung des Beratungsangebotes 			
Bewertung			
Potentielle CO₂ Einsparung	15 t/a		
Anmerkungen	Hohe verkehrliche Potentiale, wirkt indirekt und langfristig		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • KVG • Aktive Carsharing- und Bikesharing-Anbieter
Kosten	In Aufgabenbereich einer Mobilitätsmanager*in zu integrieren (siehe Maßnahme V-3 im nachfolgenden Themenblock)
Fördermöglichkeiten	Siehe V-3

Nr. 2		Informationsplattformen für Vergleich von Mobilitätsformen	
Priorität	3	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Beschreibung			
<p>Um sowohl die Studierenden und Beschäftigten als auch die Bürger*innen über die Fahrzeiten, Kosten und Umweltwirkungen konkreter Strecken mit den verschiedenen Verkehrsmitteln zu informieren, bieten die klassischen Auskunftslösungen eine zu geringe Informationstiefe. Eine tiefere Auseinandersetzung mit anderen Mobilitätsangeboten kann nicht erfolgen, da die Hauptaufgabe der klassischen Auskunft die Kerninformationsausgabe der Verbindungen darstellt.</p> <p>Neben den Basisinformationen der regulären Auskunftsangebote sollen Hintergrundinformationen und Argumente für die Nutzung des Umweltverbundes auf einer eigenen Plattform angeboten werden.</p> <p>Ausgegebene Angebote können mit weiteren Informationen unterlegt und verlinkt werden. Die Plattform kann auch Fallbeispiele von Nutzer*innen im Sinne von Testimonials offerieren. Die Effekte liegen in einer intensiven Auseinandersetzung mit der eigenen Mobilität und dem Erhalten von Denkanstößen. Diese Maßnahme zeichnet sich durch ihre indirekte langfristige Wirkung aus.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausschreibung der Entwicklung und technischen Umsetzung der Plattform • Beauftragung eines Dienstleisters mit der Leistung • Monitoring und Evaluierung der Annahme und des Nutzens 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	11 t/a		
Anmerkungen	Open Data ist ausreichend, damit Dritte entsprechende Anwendungen anbieten können		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • KVG • SFK • Aktive Carsharing- und Bikesharing-Anbieter • Taxigewerbe
Kosten	Investitionskosten (IT-Dienstleister): 25T€ - 50 T€ (einmalig) Betriebskosten p. a. (Systempflege, Hosting): 2.500 – 5.000 € (jährlich)
Fördermöglichkeiten	Modernitätsfonds mFUND Mobilitätsfonds für Kommunen

Nr. 3 Fortführung Projektwebsite mit Meldefunktion von Ideen zu Mobilitätsverbesserungen	
Priorität	3
Umsetzungshorizont	kontinuierlich
Beschreibung	
<p>Die im Rahmen des Projektes eingerichtete Website soll sowohl den Studierenden, Beschäftigten und Bürger*innen als auch Stakeholdern nach Projektende weiter zur Verfügung stehen. Neben den allgemeinen Informationen zum Projekt, geht es im Nachgang vor allem darum, über vorangebrachte und umgesetzte Maßnahmen zu berichten und damit die Betroffenen zu sensibilisieren.</p> <p>Im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit ist es wichtig zu zeigen, dass das Konzept nicht nur in der Theorie existiert, sondern auch in der Praxis Anwendung findet. Die Betroffenen dabei zu partizipieren und über Fortschritte zu berichten ist sehr relevant.</p> <p>Die interaktive Kartenfunktion sollte als niederschwelliges Angebot zur Einreichung von Verbesserungs- und Gestaltungsvorschlägen zur zukünftigen Mobilität fortgeführt werden. Die Möglichkeit bereits eingereichte Verbesserungsideen öffentlich einzusehen, diese zu bewerten und zu kommentieren, sollte ebenfalls erhalten bleiben.</p> <p>Mögliche Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berichte zu den Umsetzungen und Fortschritten der Maßnahmen • Informationen zu Veranstaltungen rund um Mobilität • Informationen zu Mobilitätsaktionen, z.B. StadtRadeln 	
Bewertung	
Potentielle CO₂ Einsparung	11 t/a
Anmerkungen	Informationscharakter

Verantwortliche zu beteiligen- den Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel (Mobilitätsbeauftragte*r + Öffentlichkeitsverantwortliche*r)
Kosten	In Aufgabenbereich einer Mobilitätsmanager*in zu integrieren (siehe Maßnahme V-3 im nachfolgenden Themenblock)
Fördermöglichkeiten	-

6.2.5 Block V – Organisation

Der letzte Maßnahmenblock Organisation hat das Ziel, die Planungen und Handlungen der für Mobilität relevanten Stellen zu koordinieren. Außerdem soll somit die Mobilität an langfristigen verkehrspolitischen Zielen ausgerichtet werden. Der Maßnahmenblock beinhaltet sechs verschiedene Maßnahmen.

Nr. 1		Einführung von Dienstrad-Leasing	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Beschreibung			
<p>Mit dieser Maßnahme der Einführung eines Dienstrad-Leasingangebotes soll der Modal-Shift hin zum Radverkehr erreicht werden. Nach aktueller rechtlicher Lage ist die Umsetzung noch nicht möglich. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass sich die Regelungen für den öffentlichen Dienst dahingehend öffnen und eine Umsetzung in den nächsten Jahren möglich wird.</p> <p>Der Erhalt des Wunschrades soll über Gehaltsumwandlungen, ähnlich zum Dienstwagenleasing, erfolgen. Durch die Umwandlung entsteht zudem ein steuerlicher Vorteil, der in Kostenersparnissen gegenüber dem Direktkauf resultiert. Die Abbezahlung erfolgt innerhalb von 36 Monaten über den Bruttolohn. Zusätzliche Optionen, wie Versicherung und Wartungsverträge, sind möglich. Außerdem besteht bei Ablauf die Möglichkeit eines Kaufes für einen Restbetrag.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschließen eines Dienstleistungsrahmenvertrags sowie eines Leasingvertrags • Informationen der Arbeitnehmer*innen • Wahl eines Fahrrads (und Servicepakets) durch den Arbeitnehmer*innen • Prüfung und Freigabe des Antrags/Nutzungsüberlassungsvertrags durch den Arbeitnehmenden 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	19 t/a		
Anmerkungen	Baldige Umsetzung des rechtlichen Rahmens wird erwartet		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel
Kosten	Personalkosten zur Initiierung (In Aufgabenbereich einer Mobilitätsmanager*in zu integrieren (siehe Maßnahme V-3 im nachfolgenden Themenblock)
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 2		Verlängerung der kostenfreien Rad-Mitnahmemöglichkeit (unbefristet)	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Die Fährverbindung verkürzt die Fahrtzeit vom West- zum Ostufer deutlich und steigert damit die Attraktivität des Radverkehrs. In diesem Zuge sollte auch die Verlängerung der Rad-Mitnahmemöglichkeit über das Semesterticket in Betracht gezogen werden. Ziel ist der Modal-Shift zum Radverkehr und die Förderung von Intermodalität.</p> <p>Im Rahmen eines Modellversuchs ist die Rad-Mitnahme auf der Schwentine-Fährlinie F2 für alle Fahrgäste bis zum 31.12.2022 kostenlos. Für eine nachhaltige Stärkung des Radverkehrs sollte dies auch nach Beendigung des Modellversuchs beibehalten werden.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfungen der Auslastung der Fähre in Spitzenstunden • Bei Bedarf Einsatz zusätzlicher Fähren prüfen • Falls nötig, Finanzierungsmöglichkeiten und Förderung prüfen 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	37 t/a		
Anmerkungen			

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • SFK-Betrieb • Eigenbetrieb Kiel
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 3		Mobilitätsmanager*in	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Diese Maßnahme zeichnet sich durch die hohe Relevanz und die indirekte Wirkung aus. Um die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes langfristig umsetzen, begleiten und evaluieren zu können, benötigt die FH Kiel eine personelle Verantwortlichkeit und Ressource mit einer befristeten Projektstelle für den Anschub der Umsetzung. Ggfs. in Kombination mit einem Nachhaltigkeitsmanagement.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beantragung von Fördermitteln für die Stelle Mobilitätsmanager*in • Ausschreibung der Stelle und Durchführung des Bewerbungsprozesses • Einarbeitung in bisherige Aktivitäten und Mobilitätsplanungen sowie -problemstellungen 			
Bewertung			
Potentielle CO₂ Einsparung	37 t/a		
Anmerkungen	Indirekte und langfristige Wirkung		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Fachhochschule Kiel • Klimaschutzmanager LH Kiel (Beratung und Unterstützung bei Fördermittelakquise)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Personalkosten für eine Vollzeitstelle
Fördermöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) vom BMU

Nr. 4		Weiterführung des Mobilitätsbeirates	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Ebenso wie die Schaffung der Stelle des/ der Mobilitätsmanager*in ist die Weiterführung der Mobilitätsbeirates von hoher Relevanz für die Maßnahmenumsetzung. Bereits bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde der Mobilitätsbeirat bei der Maßnahmenentwicklung mit einbezogen. Der Mobilitätsbeirat nimmt hierbei eine Kontrollfunktion ein und wurde bewusst aus unterschiedlichen Interessengruppen der Fachhochschule und der Landeshauptstadt Kiel zusammengestellt, sodass alle Belange bei der Umsetzung und der Entwicklung neuer Maßnahme Berücksichtigung finden.</p> <p>Der Mobilitätsbeirat setzte sich aus jeweils 2 Mitglieder der 4 Wahlgruppen (Professor*innen, wissenschaftliche Mitarbeiter*innen, Studierende, nicht-wissenschaftliche Mitarbeiter*innen) sowie Gleichstellungsbeauftragte, Diversitätsbeauftragte, Beauftragte für Personen mit Behinderungen und chronischen Krankheiten, Mitglieder aus dem Personalrat, der Liegenschaftsabteilung und dem Präsidium zusammen. Hinzu kommen Vertreter*innen der Stadtverwaltung aus dem Tiefbauamt.</p> <p>Wie im Controllingkonzept dargestellt ist (vgl. Kap 8), wird der Mobilitätsbeirat vom Mobilitätsmanager*in organisiert. Beschlüsse werden vorbereitet und in den Senat der Fachhochschule getragen.</p>			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	19 t/a		
Anmerkungen	Indirekte und langfristige Wirkung		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • Fachhochschule Kiel • Klimaschutzmanager LH Kiel • Tiefbauamt
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Nr. 5		Interessengemeinschaft Ostufer/Schwentinemündung	
Priorität	1	Umsetzungshorizont	kurzfristig
Beschreibung			
<p>Für eine bessere Koordinierung gemeinsamer Mobilitätsanliegen wird die Gründung einer Interessengemeinschaft der Stakeholder an der Schwentinemündung vorgeschlagen. Somit können unter anderem Arbeitsgruppen für bestimmte Themen gebildet und Probleme koordinierter angegangen werden.</p> <p>Die Stakeholder können durch ein gemeinschaftliches Auftreten ihre Anliegen nachhaltiger vertreten und Maßnahmen effizienter vorantreiben. Diese Maßnahme zeichnet sich durch ihre indirekte Wirkung aus.</p> <p>Folgende Umsetzungsschritte sollten Berücksichtigung finden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Bedarfe sammeln <ul style="list-style-type: none"> ○ Sofortmaßnahmen beschließen (z.B. Pop-up Station SprottenFlotte) ○ Langfristige Planungen skizzieren • Treffen/Abstimmungstermine 2x im Jahr und bei Bedarf • Bildung von Arbeitsgruppen für bestimmte Themen (z.B. Fußgänger-/Radfahrer-Querung der Grenzstraße und Evaluierung des Verkehrsversuchs Alte Schwentine Brücke) • Problemstellungen benötigen konkrete Lösungsvorschläge mit Größenordnungen, Zeiträumen und Kosten • Genaue Vorschläge müssen in die Ratssitzungen geleitet werden, um Beschlüsse zu fassen 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	28 t/a		
Anmerkungen	Indirekte und langfristige Wirkung		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • Ortsbeiräte • Ansässige Stakeholder der Schwentinemündung
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

Eine mögliches Verlagerungspotenzial durch alternierende Heimarbeit oder/und Ausweiten der digitalen Lehre wurde zu diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt.

6.2.6 Block VI – Ergänzende städtebauliche Maßnahmen

In der Wohnstandortanalyse zeigte es sich, dass viele Studierende und Beschäftigte nicht auf dem Ostufer wohnen. Eine Erhöhung der Lebensqualität der Studierenden, Anwohner*innen und Beschäftigten auf dem Ostufer benötigt insbesondere die in den Blöcken I und III angesprochene verbesserte Anbindung und zusätzliche Angebote im Bereich Dienstleistungen und Kultur. Dies erhöht die Attraktivität der Stadtteile als Wohnstandorte und führt so zu einer weiteren Verminderung der motorisierten Individualverkehre. Hierzu gehört auch der bedarfsgerechte Wohnungsbau für Studierende.

Nr. 1		Wohnangebot für Studierende auf dem Ostufer verbessern	
Priorität	2	Umsetzungshorizont	mittelfristig
Beschreibung			
<p>Mit dieser Maßnahme soll das Wohnangebot für Studierende verbessert werden. Die Ausstattung mit Campus nahen studentischen Wohnangelegenheiten des Studierendenwerkes ist vorhanden und wird genutzt. Eine Möglichkeit, attraktive Wohnstandorte auf dem Ostufer zu schaffen, ist das zur Verfügungstellen von Wohnungen, die WG-geeignet sind und damit für studentische WGs attraktiv sind.</p> <p>Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bei der Planung von Neubauten muss das Angebot dieser Bedarfsgruppe planungsrechtlich abgesichert werden 			
Bewertung			
Potentielle CO ₂ Einsparung	46 t/a		
Anmerkungen	Je nach Ausgestaltung deutlich höhere CO ₂ Einsparung Einsparungen möglich		

Verantwortliche zu beteiligenden Akteuren	<ul style="list-style-type: none"> • FH Kiel • Landeshauptstadt Kiel
Kosten	-
Fördermöglichkeiten	-

7. Ökologische- und Verkehrsverlagerungspotentiale

In diesem abschließenden Kapitel werden die Potentiale der jährlichen Einsparung von Treibhausgasemissionen, welche sich aus der Umsetzung der Maßnahmen und der daraus resultierenden Verkehrsverlagerungsprozesse, zusammengefasst.

Die FH Kiel kann mit der Umsetzung der im Mobilitätskonzept entwickelten Maßnahmen ihre jährlichen Treibhausgasemissionen um 741 t reduzieren. Im Status Quo verursachen die Wege der Beschäftigten und Studierenden von ihrer Wohnung zum Campus und wieder zurück jährlich 5.697t CO₂-e. Diese können somit um 13 % auf 4.956 t CO₂-e gesenkt werden (vgl. Abbildung 20).

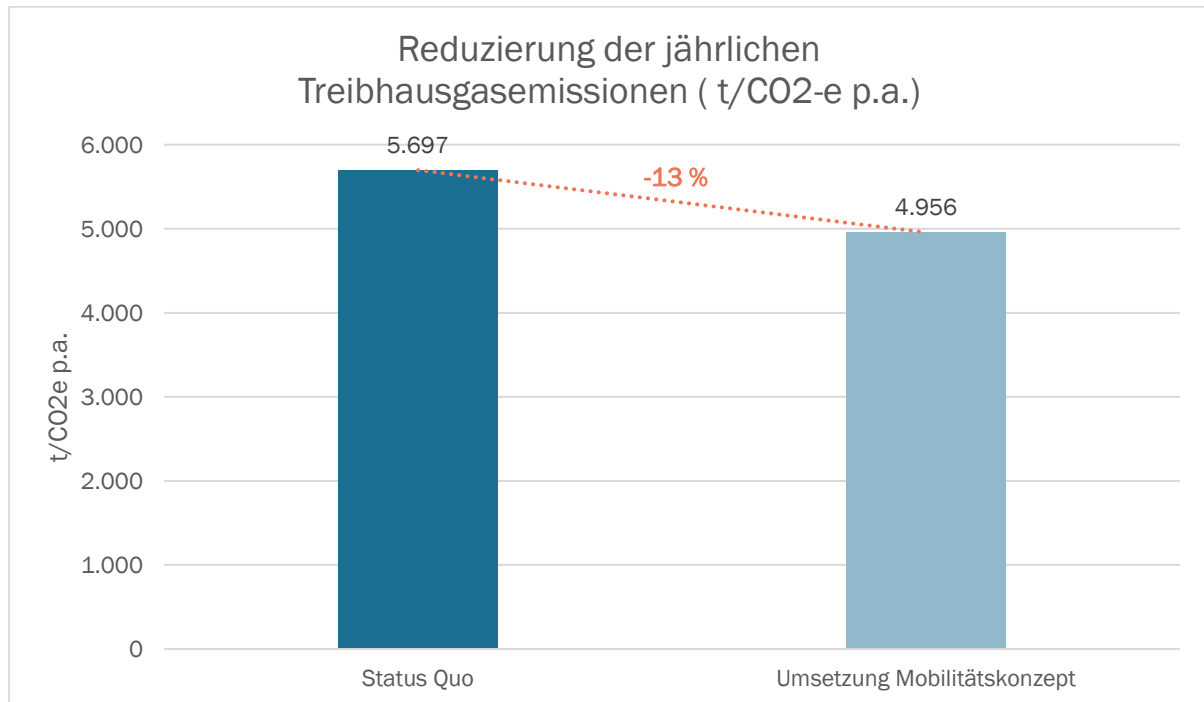


Abbildung 20: Reduzierung der jährlichen Treibhausgasemissionen (t/CO₂-e p.a.)

Der Einsparungseffekt begründet sich aus der Stärkung des Umweltverbundes und der daraus resultierenden veränderten Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten und Studierenden, weg vom MIV hin zum Umweltverbund. Die Einsparungen weisen bereits ein hohes Potential auf. Durch die zunehmende Elektrifizierung der motorisierten Verkehre sind weitere Einsparungen zu erwarten. Diese wurden mittels der Wohndaten und der Erreichbarkeitsanalyse moduliert. Der daraus abgeleitete Modal Shift ist in der Abbildung 21 dargestellt. Es zeigt sich, dass das Potential besteht, den MIV um 6 % zu senken und den Umweltverbund insgesamt zu stärken. Das größte Potential liegt dabei mit zwei Prozentpunkten im Radverkehr und bei Bus und Bahn. Die Nutzung der Fähre kann im Modal Split um 1 % gesteigert werden. Beim Fußverkehr besteht kaum Steigerungspotential. Gründe dafür sind die meist zu langen Wege zum Campus und die Tatsache, dass kaum Studierende oder Beschäftigte in Campusnähe wohnen.

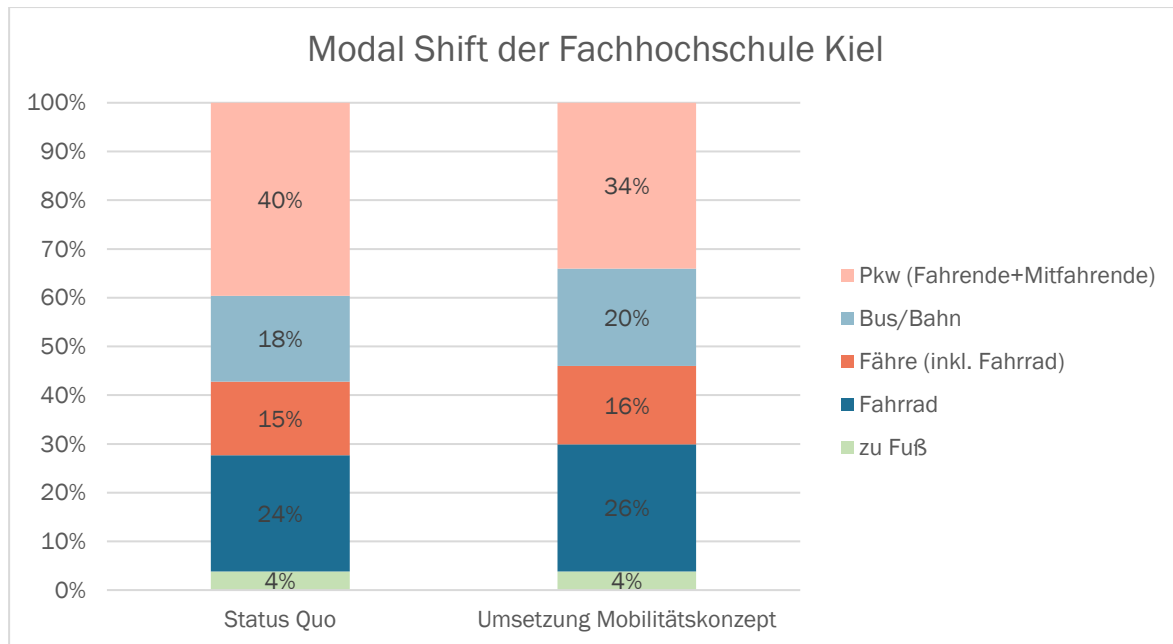


Abbildung 21: Modal Shift der FH Kiel

Das Ziel des Mobilitätskonzeptes bestand darin, von Beginn möglichst umsetzbare und zielgerichtet Maßnahmen zu entwickeln. Dadurch konnten bereits während der Projektlaufzeit erste Maßnahmen angestoßen und sogar umgesetzt werden, sodass bereits heute erste Einsparungen generiert werden.

8. Controlling und Verstetigungskonzept

Im folgenden Kapitel werden das Controlling- sowie Verstetigungskonzept ausgeführt. Dies hat zum Ziel eine langfristig erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu gewährleisten.

Die im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen sollten regelmäßig überprüft, bewertet und im Falle einer Zielverfehlung nachgebessert oder zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden. Das Vorgehen zeigt die nachfolgende schematische Abbildung 22.

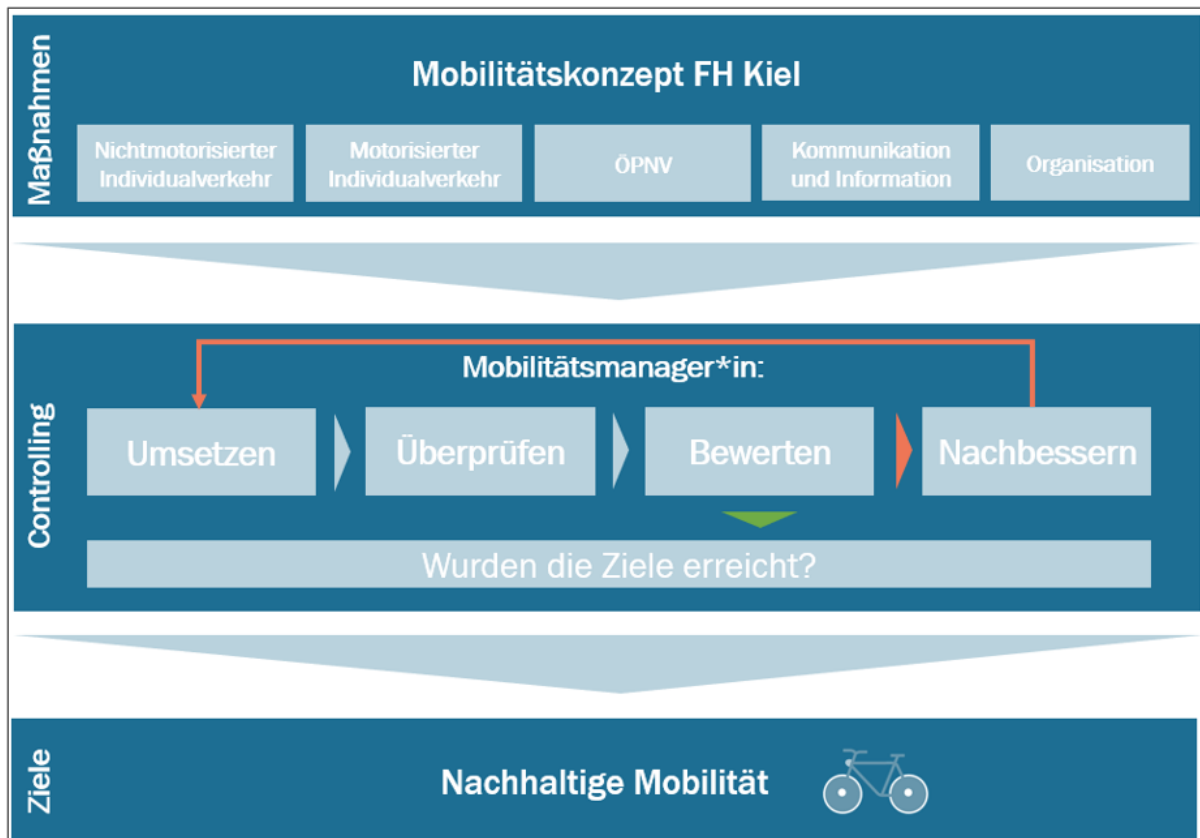


Abbildung 22: Vorgehen Controlling

Die Verstetigung der Maßnahmen wird dabei grundsätzlich über folgende zentrale Funktionen gesichert:

- Mobilitätsmanager*in
- Mobilitätsbeirat
- Interessensgemeinschaft Schwentinemündung

Der/die Mobilitätsmanager*in ist für die Umsetzung, Überprüfung, Bewertung und Nachbesserung der Maßnahmen verantwortlich. Die Funktion des/der Mobilitätsmanager*in wird auch im Maßnahmenkatalog (vgl. Kapitel 6, Maßnahme V.3) festgehalten.

Umsetzung

Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die in den Maßnahmensteckbriefen aufgezeigten Akteure einzubinden. Durch den/die Mobilitätsmanager*in werden Termine organisiert und der Fortschritt dokumentiert. Auftretende Hindernisse sollten schnell erkannt und benannt werden, sodass mit geeigneten Mitteln entgegengewirkt werden kann.

Überprüfung

Die Überprüfung des Erfolgs der Maßnahmen sollte in regelmäßigen Abständen durch die Erhebung von aussagkräftigen Daten aller Verkehrsträger, z. B. der jährlichen Auslastungserhebung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder (vgl. 4), gestützt werden. Dafür sollten messbare Indikatoren für die Zielerreichung je Maßnahmen für den Soll-Ist-Abgleich bestimmt werden. Über Zielgerichtet Befragungen der Studierenden und Beschäftigten können fehlende Aspekte in den Zählenden ergänzend erhoben werden.

Bewertung

Anhand der ermittelten Daten ist eine Bewertung im Sinne des Soll-Ist-Abgleich vorzunehmen, um den Erfüllungsgrad der Maßnahmen festzustellen. Die Ergebnisse sind vom Mobilitätsmanager*in dem Mobilitätsbeirat vorzustellen.

Nachbesserung

Tritt eine erwartete Wirkung einzelner Maßnahmen nicht ein, ist mit geeigneten Schritten, die zur Zielerreichung beitragen, entgegenzuwirken.

Neue Maßnahmen werden durch den/die Mobilitätsmanager*in an den Mobilitätsbeirat herangebracht und sollen dort diskutiert werden. Der Mobilitätsbeirat ist jedoch kein Beschlussgremium, sondern besitzt lediglich eine Kontrollfunktion. Dadurch sollen alle Interessensgruppen der Fachhochschule bei den entwickelten Maßnahmen Berücksichtigung finden. Beschlüsse sind über den Senat der FH Kiel zutreffen.

Die Interessensgemeinschaft ist ein neu zu schaffender Zusammenschluss, die sich aus diversen Akteuren, wie der FH Kiel, ortsansässigen Unternehmen und Ortsbeiräten zusammensetzt. Sie verfolgt das Ziel, gemeinsame Maßnahmen rund um das Thema Mobilität, die über die Verantwortung der Fachhochschule selbst hinausgehen, voranzutreiben. Dies betreffen beispielsweise den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur, die gemeinsam mit anderen Stakeholdern vorangetrieben werden müssen. Mit politischer Unterstützung können so die Themen schneller in den Stadtrat gebracht werden. Die Funktion der Interessensgemeinschaft findet sich im Maßnahmenkatalog (vgl. Kapitel 6, Maßnahme V.4) wieder.

9. Literaturverzeichnis

FH Kiel (o.J.): Campuspläne. Online unter: <https://www.fh-kiel.de/wir/kontakt-anfahrt-lageplaene/> [10.10.2021].

Kieler Zeitung, Verlags- und Druckerei KG-GmbH & Co. (2020): Fahrradbügel wird aus Kiel-Wellsee geliefert. Online unter: <https://www.kn-online.de/Kiel/Der-Kieler-Buegel-fuer-Radfahrer-kommt-aus-Wellsee> [12.11.2021].

System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) (2018).

Verkehrsentwicklungsplan der LH Kiel (2008): Radverkehr. Online unter: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/vep/VEP-8.pdf [16.11.2021].

10. Anhang

Table 10: Übersicht aller eingereichten Ideen des Beteiligungsverfahrens

Kategorie	Thema	Vorschlag / Inhalt
Rad(wege)-infrastruktur	Bau durchgängiger Radwege Schönberger Str. Holsatiamühle, Grenzstr.	Vom Bahnhof kommend endet der Radweg an der Schwentinebrücke (Schönbergerstr./Schwentinebrücke). Die Schwentine kann mit dem Fahrrad aktuell nur sehr unkomfortabel (auf Kopfsteinpflaster oder illegal auf dem Fußweg) gequert werden. Ein durchgängiger Radweg von der Brücke bis zum Radweg in der Grenzstr. wäre nötig.
	Radspur auf der Hörnbrücke	Auf der Hörnbrücke sollte eine Radspur angelegt werden.
	Radweg Wertstrasse zw. Kaiserstr. und Klausdorfer Weg	Die Radwege in der Wertstrasse (zwischen Kaiserstr. und Klausdorfer Weg) sind zu schmal und müssten verbreitert werden. Idealerweise wäre eine bauliche Trennung zum Autoverkehr wünschenswert
	Radwege zur FH	Der Radweg auf der rechten Fahrbahnseite (in Richtung FH) entlang der Wertstraße ist sanierungsbedürftig. An der Holsatiamühle fehlt ein Radweg bzw. eine Lenkung des Radverkehrs an der Einmündung zum Heikendorfer Weg.
	Überdachte Fahrradständer an der FH	Es werden dringend überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten an der FH gebraucht. Wer regelmäßig ab Herbst mit dem Rad zur FH kommt und sein Fahrrad nicht verrostet sehen will, muss sonst sein Rad mit ins Büro nehmen, was vielleicht nicht der ideale Ort ist, erst recht nicht für Studies machbar.
	Fahrradtresor	Moin, ein Fahrradunterstand wäre super, in dem das Rad trocken und vor allem sicher stehen kann. Mit dem Studierenden-Ausweis könnte registriert werden, wer alles den "Schuppen" betritt. So könnten die Räder vor Vandalismus und Diebstahl geschützt an der FH geparkt werden. LG
	gesicherter Radweg über die Schwentine	Fast täglich komme ich mit dem Rad zur FH und muss dafür die Schwentine überqueren. Die Brücke ist nicht nur schmal (gefährlich vor allem bei Regen mit den Autofahrern), sondern auch mit Kopfsteinpflaster gebaut, was die Benutzung mit dem Rad sehr unkomfortabel macht. Die Abnutzung des Rads ist auch stärker durch das Kopfsteinpflaster gegeben. Daher weichen viele Radfahrer auf den Bürgersteig aus. Dies hat nun in letzter Zeit vermehrt die Polizei auf den Plan gerufen, die diesen Verstoß finanziell ahndet. Ich würde mich daher sehr freuen, wenn dieser Teil des Weges (also Schönbergerstraße bis Heikendorfer Weg) bei der Planung starke Beachtung findet.
	Anbindung Förderwanderweg ab Strand Hasselfelde	Die gegenwärtige Anbindung vom Förderwanderweg ab Strand Hasselfelde zur FH Kiel ist für Fahrräder nicht zumutbar (entweder extreme Steigung auf Schotterweg oder schmaler Trampelpfad mit Wurzeln oder steile Treppe, siehe die drei Marker). Mindestens eine dieser drei unzumutbaren Varianten sollte deutlich verbessert werden.

Fußgängerinfrastruktur	Übergang Grenzstraße/Luisenstraße	Ein abgesenkter Bordstein am Ende des Sandweges zum/vom Anleger wäre durchaus sinnvoll (vor allem zurzeit aufgrund der Baustelle) und würde zur Barrierefreiheit beitragen. Zudem würde ich einen Zebrastreifen auf der Grenzstraße oder eine andere Kenntlichmachung der kreuzenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen begrüßen, damit sich vielleicht vermehrt an die Geschwindigkeitsbegrenzung gehalten wird.
	Fußgänger-Bedarfs-Ampel zur Überquerung der Grenzstraße zur Mensa	Für Menschen mit Behinderung (Sehbehinderung, Mobilitätseinschränkung) ist es im Moment unmöglich, die gefährliche Grenzstraße mit Fernlastverkehr ohne Assistenz sicher zu überqueren. Hier wird dringend eine Fußgängerbedarfs-Ampel zum sicheren Erreichen der Fähre und der Mensa für alle benötigt.
Sprottenflotte	Rahmenvertrag mit der Firma "Sprottenflotte"	Liebes Team, statt einer kostspieligen, wartungsintensiven Beschaffung von Hochschuleigenen Fahrräder/eBikes, sollte ein Rahmenvertrag zwischen der FH Kiel und der Firma "Sprottenflotte" für Dienstfahrten vereinbart werden. Damit wäre auch ein unkomplizierter Zugriff für alle Mitarbeiter in allen Gebäuden jederzeit möglich.
	Sprottenflotte auf dem Campus	Damit man sein Fahrrad am Westufer Fähranlage lassen kann, braucht es unbedingt eine Sporttenflotte in ausreichender Zahl auf dem Campus in der Nähe des WiSo-Gebäudes! Sonst kann man als Lehrende und als Studie die vielen Wege zu den verschiedenen FH-Gebäuden und der Mensa in kurzer Zeit nicht gut bewältigen.
	Offene Fahrradwerkstatt	Eine Werkstatt in der es alle möglichen Werkzeuge zum reparieren/zusammenbauen/ umbauen von Fahrrädern gibt. Die Werkstatt ist für alle geöffnet (Studierende, Anwohnende, Lehrkräfte, Besuchende, ...) Mit Fachkundiger Person die Arbeiten anleiten kann. Nutzung könnte gegen eine geringe Gebühr erfolgen. (Eigentlich genauso wie die Werkstatt in der Hansa48 nur dichter dran)
Anbindung vom HbF	Zuganbindung zur FH	Der Zug RB 76 fährt im Moment von Kiel Hbf bis zum Bahnhof Kiel Opendorf und bleibt dort ca. 20 Minuten im Bahnhof stehen. Es wäre doch ein Leichtes, den Zug über das vorhandene Industriegleis weiter zum Ostuferhafen fahren zu lassen. Dann müsste am Ende des Gleises (direkt am Parkplatz) nur der Zaun entfernt werden und ein Bahnsteig aufgebaut werden. Dann wäre man sehr schnell in der FH (besser als mit den langsamen Bussen)
	Veloroute zwischen Bahnhof und FH	Ampeln und kreuzende Vorfahrtsstraßen sind die der größte Zeit- und Energiefresser für den Radverkehr und hält viele Leute von der Nutzung des Rads ab. Es sollte einen Vorfahrtsroute nach Vorbild der Veloroute 10 zwischen Hauptbahnhof und der FH angelegt werden: Breit genug, baulich vom Autoverkehr getrennt und mit keinen (wenigen) Stopps.
	Shuttle-Bus zwischen Bahnhof Kiel und FH	DIREKTE Busverbindung zwischen Kieler Hauptbahnhof und FH Kiel, um regulären Linienverkehr zu entlasten wg. völlig überfüllter Busse, Mitnahme z. T. gar nicht mehr möglich
	Verbindung mit der Fähre zum Bahnhof	Für die Anbindung der Stadtteile Südfriedhof/Mitte/Gaarden zur FH mit der Fähre braucht es eine Verbindung der Schwentine-Fähre zum Hbf. So können die Studierenden die Fähre nutzen und die Busse entlasten und ggf. auf das Auto verzichten.

	Fähre vom Hauptbahnhof zur FH Kiel	Die Anreise per Fähre vom Hauptbahnhof ist durch den erzwungenen Umstieg in Düsternbrook zeitlich unattraktiv. Durch eine direkte Verbindung könnte die Fahrzeit drastisch reduziert werden und eine attraktive Alternative zum unkomfortablen und stauanfälligen Busverkehr entstehen.
Fähre	Wochenenderreichbarkeit	Als Student der FH lebe ich in Dietrichsdorf. Unter der Woche ist es wunderbar, durch die Fähre ist man schnell am Westufer und kann dort einkaufen, Bibliotheken fürs Studium nutzen, Sport nachgehen. Am Wochenende dagegen ist man verraten und verkauft. Die Radwege sind bescheiden, und Fähre gibt es am Wochenende nicht. Daher verstehe ich, dass viele am Westufer leben wollen. Dies verstärkt aber den Kampf auf dem Wohnungsmarkt. Um die Attraktivität der FH und des Ostufers immens zu steigern, würde eine F2 Fährlinie am Wochenende schon reichen. Diese müsste ja gar nicht so häufig wie unter der Woche verkehren. Einmal pro Stunde wäre schon immens viel wert.
	Ticket für die Fähre	Wie so oft nutze ich auch die Gelegenheit, um anzumerken, dass es sehr sinnvoll wäre, wenn im FH Mitarbeiter Monatsticket auch die Kosten für die Fähre enthalten wären. Jedes Mal extra Zahlen ist natürlich zu teuer und zu aufwendig, was die Fähre unattraktiv macht. Insbesondere für den Täglichen Gebrauch. Somit müssen dann die langen Busfahrten in Kauf genommen werden was viele natürlich gänzlich von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel abschreckt! Schade, dass das nicht beachtet wird.
	Fährverbindung zur FH	Gerne möchte ich statt mit dem eigenen PKW die Fähre nutzen. Leider sind die Abfahrtszeiten ab der FH zum Westufer nicht auf die Vorlesungszeiten abgestimmt. Ich müsste eine Vorlesung demnach entweder vorzeitig verlassen, um rechtzeitig am Fähranleger zu sein, oder zirka 18 Minuten auf die nächste Fähre warten. Ich habe mich bereits mit anderen Studierenden zu dem Thema ausgetauscht und konnte feststellen, dass auch andere die Abfahrtszeiten als suboptimal bewerten. Da explizit die Fähre als unkompliziertes Verkehrsmittel durch die FH beworben wird, wäre es sehr sinnvoll, die Abfahrtszeiten zu optimieren.
	Fährfahrt 16:33	Dass die Fähre gerade um 16:33 Pause macht und nicht in Dietrichsdorf ablegt, hilft nicht gerade dabei, den Strom der Mitfahrenden zu entzerren (Vorlesungsende und gängige Feierabendzeit der Mitarbeitenden in der Verwaltung)
	Anpassung der Fahrzeiten der F2	Die F2 fährt meistens so, dass Studierende die Fähre knapp verpassen. Deswegen wäre eine Anpassung der Fahrzeiten an die Vorlesungszeiten sinnvoll (und zwar so, dass auch Studierende aus C18 die Fähre erreichen können). Ich denke, Hauptnutzende der F2 sind Studierende der FH, deswegen würde ich es schon fair finden, mehr auf die Veranstaltungszeiten zu achten. Zum Beispiel: Abfahrt in Dietrichsdorf: um 9:55 Uhr (statt um 9:48 Uhr), um 11:55 Uhr (statt um 11:48 Uhr), um 14:25 Uhr (statt um 14:18 Uhr) usw. Abfahrt in Reventlou: um 9:55 (statt um 9:38 oder 10:08 -> weil so entweder viel zu früh an der FH oder zu spät)

Zugang zur Fähre	Sicherung Straßenübergang Grenzstraße von der und zur Fähre	<p>Ich fahre seit September dieses Jahres mit der mittlerweile sehr regelmäßig getakteten Schwentinelinie zum Campus der FH Kiel. Die Auslastung der Fähre, v.a. mit Fahrradfahrer:innen, beobachte ich als gut (bis sehr gut zu Stoßzeiten). Leider ist der Übergang über die Grenzstraße in Dietrichsdorf von der Fähre kommend bzw. zur Fähre nicht ausreichend gesichert. Die LKWs, die in den Ostuferhafen unterwegs sind, fahren teils mit hoher Geschwindigkeit und die Studierenden und sonstigen Passanten queren die Straße an unterschiedlichen Punkten, teils ohne Rücksicht auf den übrigen Verkehr. "Brenzlige" Situationen sind hier meiner Ansicht nach vorprogrammiert. Eine klare Regelung zur Überquerung durch einen Zebrastreifen, eine Ampel o.Ä. wäre wünschenswert.</p> <p>Ideal wäre jedoch eine Fußgängerbrücke, die vom Fähranleger über die Grenzstraße führt.</p> <p>Ebenfalls finde ich die Idee eines komplett Verkehrs-beruhigten Campus charmant. Die freiwerdenden Straßen könnten genutzt werden, um den Campus für die Studierenden und das Lehrpersonal (aber auch für die Anwohner) attraktiver zu gestalten, bspw. mit Bänken, zusätzlicher Begrünung etc.</p> <p>Um der mangelhaften Parkplatzsituation zu begegnen, könnte darüber nachgedacht werden, ein Parkhaus zu errichten - z.B. dort, wo sich bereits ein großer Parkplatz an der Schwentelstraße befindet.</p> <p>Zusätzlich zu Bussen, die Studierende zur FH bringen, könnte nach Beispiel von "Blablacar" eine Mitfahrzentrale über die FH eingerichtet werden, über die Studierende, die mit dem Auto fahren, unkompliziert ein Mitfahrangebot für Kommiliton:innen (Fachbereichsübergreifend) einstellen könnten.</p>
	Zebrastreifen zwischen Fähranleger und FH	Zebrastreifen zwischen Fähranleger Dietrichsdorf und FH -> viele LKW, die schneller als die offiziellen 30km/h fahren, sodass ein Überqueren der Straße schnell mal stressig wird
Verbindung Hauptcampus und Seefischmarkt	Kurzer Weg zu Geomar und zum Seefischmarkt	Da inzwischen Veranstaltungen im Geomar-Hörsaal und im Seefischmarkt stattfinden, wäre entweder eine Brücke gut oder ein regelmäßiger Pendelverkehr der Fähre FH-Geomar-FH und dann erst nach Kiel. Der nochmalige Stopp an der FH wäre vielleicht ohne großen Aufwand machbar.
MIV	Mehr Parkplätze schaffen	Es fehlen an der FH Parkplätze für Autos. Die aktuelle Situation wird von vielen Studierenden als katastrophal bezeichnet. Es ist dringend ein Parkdeck erforderlich. Gleichzeitig ist dieses mit E-Ladesäulen auszustatten.
	Erreichbarkeit für verschiedene Interessengruppen	Für alle im Stadtgebiet Kiel Wohnenden lässt sich eine Erreichbarkeit durch öffentliche Transportmittel oder Fahrräder/ Roller etc. optimieren und realisieren. Jedoch kommt eine nicht unerhebliche Gruppe an Beschäftigten aus Umlandgemeinden, die per ÖPNV oder Zweiradmobilität gar nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Mehraufwand erreichbar sind. (Z.T. 1,5 Std. eine Strecke) Die Erschließung dieser Umlandgemeinden per ÖPNV wird noch sehr lange auf sich warten lassen, respektive wird in Richtung FH Kiel nie eingerichtet werden, weswegen diese Personen zwingend

		auf den Individualverkehr angewiesen sind. Das derzeitige Vernichten von Parkraum auf dem Campus der FH Kiel zugunsten von Gebäudeneubauten in großem Umfang wird hier für eine weitere Verschärfung der Situation sorgen. Insofern ist dringend eine Parkmöglichkeit für diese Personengruppe weiterhin vorzusehen.
	Park and Ride Konzept am Westufer	Damit es für Studies und Mitarbeiter*innen aus dem Raum Eckernförde/Rendsburg/Kappeln nicht mehr notwendig ist, mit dem Auto ganz bis zur FH zu fahren, wäre ein Park and Ride Parkplatz irgendwo am Westufer mit Sprottenflotte zur Fähre notwendig.
	Fernpendlerparkplätze	Bitte bei allen Konzepten berücksichtigen, dass im Flächenland SH eine Anzahl Pendler sehr lange Anfahrtswege zur FH haben, z.B. Beispiel Flensburg - Kiel. Das sind tägliche 200km, für die Bus und Bahn mit mehr als dem doppelten Zeitaufwand keine brauchbare Alternative darstellen. Für die Betroffenen wären gekennzeichnete Fernpendlerparkplätze an der FH eine große Hilfe.
	Parkplatzlage verbessern	Ich wünsche mir, dass die FH Kiel für Autos weiterhin attraktiv bleibt. Eine kreative Parkplatzlösung wäre eine Bereicherung für den Campus.
Carsharing	Angebot	Es sollte für die Studierenden/Beschäftigten im Kieler Stadtbereich die Möglichkeit geben ein Auto zu mieten und dieses dann mit Kommilitonen zu teilen. Die Wagen könnte man morgens mieten. Dabei wird die Fahrstrecke eingetragen. Andere Personen können sich dann, wenn sie auf demselben Weg liegen, mit in diesen Wagen auf die übrigen Plätze einbuchen. So entsteht nicht nur ein Fortbewegungsvorteil, sondern auch ein sozialer und studiumsübergreifender Effekt.
ÖPNV	Anbindung von Buslinien aus Raisdorf	Ich pendel mit dem ÖPNV aus Richtung Lübeck und es wäre einfacher, wenn es eine flüssige Anbindung ab Raisdorf in Richtung FH geben würde. So wären die Linien 11 und 60S ab Hbf entlastet und es wäre für Studierende aus der Richtung deutlich schneller.
	Busanbindung Schönkirchen/Mönkeberg/Heikendorf	Eine Busanbindung an die Nachbargemeinden stadtauswärts würde ein Verzicht auf den PKW (auch bei schlechtem Wetter ohne Fahrrad) möglich machen.
	Busanbindung für Linie 51 an Fähranleger Reventloubbrücke verbessern	Leider sind die Abfahrts- und Ankunftszeiten der 51 aktuell nicht optimal an die Fährfahrzeiten abgestimmt. Die Fähre wird aus meiner Sicht doch recht gut genutzt, aber für Menschen ohne Fahrrad oder bei schlechtem Wetter z.B. im Winter ist ein verlässliches bzw. bequemes Erreichen der Fähre nicht unbedingt gegeben. Aktuell kommt die 51 ca. 2 min vor Abfahrt der Fähre an. Der Weg zur Fähre dauert je nach persönlicher Geschwindigkeit auch durchschnittlich 2 min, sodass es zeitlich recht eng wird. Würde der Bus nur 3 min früher ankommen, könnte man die Fähre bequem erreichen, ohne einen morgendlichen Sprint hinzulegen. Die 51 fährt vom HBF über den Exerzierplatz, den Knooper Weg hoch und durch die Stadtteile Brunswik und Düsternbrook und deckt daher meiner Meinung nach ein relativ breites Einzugsgebiet ab, sodass von einer besseren Anbindung wahrscheinlich viele profitieren könnten.

	Anpassung der Fahrpläne	Leider besteht nicht die Möglichkeit mit dem Bus vom Stadtteil Südfriedhof zum Fähranleger der Reventloubrücke pünktlich zu gelangen. Entweder kommt es zu langen Wartezeiten oder zu einer Überschneidung von wenigen Minuten.
	Buslinie 11	Die Buslinie 11 muss dringend häufiger fahren. Der Bus ist (zumindest zu Stoßzeiten) extrem überfüllt. Außerdem könnte es zusätzlich zur Linie 11 eine Art Schnellbus vom Hbf zur FH geben, damit zumindest aus dem Zentrum der Stadt schnell die FH erreichen kann.
	Verlagerung der Bushaltestelle Abfahrt Schwentinestrasse	Momentan nimmt der Bus keine Studierenden von der Haltestelle Schwentinestrasse mit. Das muss sich dringend ändern, wegen der Überbelegung an der jetzigen KVG Abfahrtstelle am Fähranleger.
	Fahrradmitnahme in den Bussen	Für die Tage, an denen es immer mal wieder Regenschauer gibt, wäre es schön, wenn es die Möglichkeit gäbe, das Fahrrad mit in den Bus zu nehmen (oder auf einen Anhänger hinterm Bus zu stellen).
	Bahnhaltestelle Höhe Rehsenweg	Auf der Bahnstrecke nach Schönberg sollte eine Bahnhaltestelle Höhe Rehsenweg eingerichtet und eine umfangreiche Sprottenflotte zur Verfügung gestellt werden. Sehr attraktiv für Personen die außerhalb von Kiel anreisen.
	Straßenbahn	Auch wenn unrealistisch: Ein Straßenbahnnetz in Kiel wäre das Verkehrsmittel, welches sowohl am schnellsten als auch am nachhaltigsten wäre. Explizit Verbindungen zwischen dem Zentrum und den Außenbezirken würden allen zu Gute kommen.
E-Mobilität	Ladesäulen für e-Fahrzeuge und e-bikes	E-Mobilität ermöglicht emissionsarme und geräuscharme Fortbewegung. Die Reichweite der Energiespeicher und die Verfügbarkeit von Ladepunkten ist jedoch noch nicht ausreichend und dies wird lange Zeit so bleiben! Vorteilhaft ist dann die Nutzung der Parkzeiten der Fahrzeuge zum Laden beim Arbeitsgeber. Ein ökonomischer Ansatz wäre die Installation von nur 1-phasigen Ladepunkten (Schukostecker), die je nach Fahrzeug zwischen 10-15km Fahrstrecke pro Ladestunde ergeben. Dies sollte bei einem typischen Arbeitstag an der FH genug für den Heimweg ergeben. Damit würde es sauberer und leiser auf dem Campus werden und die Hemmschwelle, sich ein E-Fahrzeug anzuschaffen, weiter senken! Die Standorte sollten über alle Parkplätze verteilt sein und gegebenenfalls könnte der Park- und Ladeplatz an den Nutzer fest vermietet werden. Ist dieser abwesend, z.B. im Urlaub, kann dies durch einen Hinweis kenntlich gemacht werden und andere könnten den Parkplatz nutzen. Dies ähnelt der Nutzung von Liegeplätzen in den Yachthäfen in unserer Region.
	Ladesäulen für E-Mobilität	An der FH Kiel sollten in erheblichem Umfang Ladesäulen mit einfach zu handhabender Bezahlmethode zur Verfügung gestellt werden. Dadurch wird die Anreise per E-Mobil (und der Verzicht auf eine Verbrennerfahrzeug) auch von weiter entfernten Orten ermöglicht. Die Säulen benötigen nur eine eingeschränkte Ladeleistung, da die FH i.d.R. für längere Zeiträume aufgesucht wird.

Mikromobilität	Kostenlose Campus E-Roller	Um die Strecke zwischen Anleger Fähre Dietrichsdorf und geplantem Lernzentrum/Audimax (Nord-Süd-Achse) schnell und komfortabel zu überbrücken, sollten zwei oder drei (für Hochschulangehörige kostenlose) Mietstationen für E-Roller installiert werden.
Sonstiges	Home-Office	anbieten für alle, für die es möglich ist, z.B. Verwaltung, Campus-IT, usw. spart CO2, Parkplätze
	Pro Mobilität: Kein Alkohol und Zigarettenkonsum auf dem gesamten Campus	Um eine verbesserte und nachhaltige Infrastruktur auf dem Campus der FH Kiel garantieren zu können, muss es auf dem Campus ein Verbot von Alkohol und Zigarettenkonsum ausgesprochen werden. Wir haben zurzeit auch keine Nachhaltigkeitsbeauftragten, die dafür Sorge tragen müssen.