

## Chancen- & Mängelradtour CAU Kiel

14.03.2018, 16:00 bis 17:00 Uhr

AStA CAU zu Kiel  
(Allgemeiner Studierendenausschuss)  
Julian Schüngel



Die **Christian-Albrechts-Universität zu Kiel** hat rund 26.000 Studierende und 3.500 Angestellte. Die Modal Split Werte der zukunftsfähigen und stadtverträglichen Verkehrsarten sind recht hoch und die CAU stellt jenen Ort in Kiel dar, der den meisten Radverkehr der gesamten Stadt erzeugt.

Dem entgegen steht eine Infrastruktur, die den Begebenheiten und dem Ziel, dass mehr Leute das Rad nutzen, widersprechen.

Eine Verbesserung der hiesigen Bedingungen würde in den Rest der Stadt ausstrahlen und die „autogerechte Stadt Kiel, die ein paar mehr oder minder gute Radwege hat“, einen Schritt weiter in Richtung einer Fahrradstadt bringen, die sich auch so nennen darf.

Im Folgendem sind Problemstellen aufgelistet, die teilweise seit dem Bericht zum Stand des Radverkehrs an der CAU aus dem Jahre 1988 (Möhler et al.) unveränderte Missstände darstellen (seit nun also 30 Jahren keine Veränderung erfahren haben).



### 1) Westring, Uniseite, 1,50 m Zweirichtungs-Radweg (benutzungspflichtig) für 26.000 Studierende.

Der Westring ist eine sechsspurige Straße (zwei Parkspuren, vier Fahrspuren) mit einem Mittelstreifen, die auf Verkehrsbelastungen von vor dem Bau der parallelen B76 errichtet wurde. Auf der Stadtseite gibt es einen der wenigen hochwertigen (asphaltierten) und breiten Radwege in Kiel, auf der Uniseite besteht ein 1,50 m breiter Zweirichtungsradweg, der von den meisten Studierenden in Gegenrichtung, auf Grund fehlender Querungsmöglichkeiten, des separierenden Charakters des Westrings und Ampelschaltungen (Schauenburgerstraße), die die linksseitige Benutzung provozieren, benutzt wird.



Generell: Der Westring ist ein Paradebeispiel von Qualitäten und Führungsformen, die sich von Kreuzung zur Kreuzung unterscheiden. Dies widerspricht dem Anspruch einer geschlossenen und intuitiv nutzbaren Infrastruktur und macht das Radfahren anstrengend, aufwändig und vielerorts unangenehm.

## 2) Eingangstore zur Uni

Fuß- und Radverkehr haben verschiedene Haupteingangstore zur Universität. Der Audimax-Vorplatz verbildlicht diese Funktion. Vernachlässigt werden aber z.B. die Zufahrt zum Mensaparkplatz, die auch das Eingangstor zum Anger ist oder auch der südliche Durchgang an der Ladenzeile am Westring (CampusSuite), die zusätzlich durch Autoparkplätze und Dauerparken von Lieferfahrzeugen genutzt wird. Des Weiteren bilden am Westring Poller schmale Durchfahrtmöglichkeiten, die manchmal auch durch geparkte PKW, Räder oder Blumenkübel der Gastronomie blockiert werden.



## 3) Querungsmöglichkeiten Westring

Wenn mehr CAU Angehörige dazu gebracht werden sollen, auf der „richtigen“ Straßenseite (Stadtseite) auf dem recht breiten, asphaltierten Radweg zu fahren, ist eine bessere Querungsmöglichkeiten für den 7-spurigen Westring (Höhe der Zufahrt Mensa-Parkplatz) unabdingbar.

Zur Zeit blockieren PKW die Sichtachsen (Stadtseite) und die Feuerwehr-Einfahrt zur Schule wird allzu oft durch Falschparker zugeparkt. Ebenfalls besteht hier ein Mangel an Radabstellanlagen (Zufallszählung im Sommer: 38 abgestellte Fahrräder auf dem Gehweg).

Einen möglichen Teil der Lösung kann man südlicher, auf Höhe der Zufahrt zur Sporthalle/Schul-Parkplatz betrachten. Des Weiteren muss der Mittelbereich des Westrings angepasst werden, da die Hecke des Mittelstreifens den freien Blick blockiert. Hier kommt es darüber hinaus auch zu PKW Kollisionen.

Generell ist es schwer vertretbar, dass auf diesem Stück des Westrings, trotz einer Hochschule mit fast 30.000 Personen, zwei Schulen und einer KiTa kein Tempo 30 gilt.

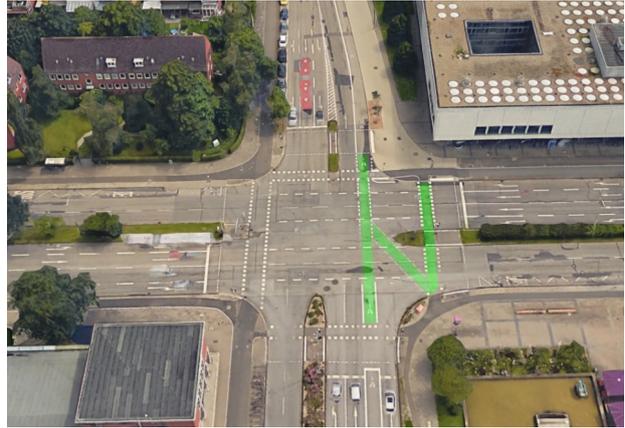
Beachtlich hierbei ist auch, dass selbst zu Stoßzeiten der Verkehr einspurig pro Fahrtrichtung funktioniert, wenn Lieferanten und/oder Eltern auf der rechten Spur stehen. Auch eine mehrwöchige Baustelle im letzten Jahr, die bewirkte, dass die Westring-Uniseite für den KFZ-Verkehr nur noch einspurig war, führte nicht zum Verkehrschaos. Es funktioniert hier also offensichtlich auch mit einer Spur pro Fahrtrichtung.



#### 4) Kreuzung Olshausenstraße/Westring

Dieser Kreuzungsbereich wurde im Zuge der Verlegung des Radweges auf der Olshausenstraße (Stadtseite) vom Bürgersteig auf die Fahrbahn angepasst. Leider wurde aber lediglich der Radweg entfernt, Markierungen und Zuwegungen zum neuen Radfahrstreifen aber vernachlässigt. Dies hat zur Folge, dass immer noch viele Radfahrende die Ampelquerung nutzen und, da es die Infrastruktur so vorgibt, auf den Gehweg geleitet werden und diesen befahren.

Eine Markierung muss hier kurzfristig Abhilfe leisten (siehe Beispielgrafik). Eine ähnliche markierte Aufleitung besteht bereits am Ziegelteich/Andreas-Gayk-Straße.



#### 5) Uni-Olshausenstraße (Veloroute 3)



Die „Schutzstreifen“ auf der Olshausenstraße sollten eine Verbesserung zu den untermaßigen, handtuchbreiten, benutzungspflichtigen Hochbordradwegen darstellen (die noch heute baulich existieren). Diese Schutzstreifen liegen in der Door-Zone, an Parkstreifen, die einen großen Parkwechselverkehr haben (ohne markierte Schutzzone) und an denen Kraftfahrzeugfahrende auf der gesamten Länge keine Radfahrenden überholen dürfen, dies aber tun.

Hier wurde Infrastruktur eingerichtet, die Grundregeln der Verkehrssicherheit missachten und rechtswidriges Verhalten provoziert und bestärkt.

Die Missachtung von Sicherheitsabständen, das Befahren der „Schutzstreifen“ (siehe angefahrte Bodenmarkierungen), passierende Busse, öffnende Türen, ein- & ausparkende PKW usw. führen dazu, dass die Radfahrenden sich zu großen Teilen nicht sicher fühlen.

Ein Symptom davon ist, dass 50-70% bergauf auf den schmalen, separierten Hochbordradwegen fahren.

Lösungsmöglichkeit: Die Nordseite der Olshausenstraßen an der Uni zur Fahrradstraße umwidmen. Auf der Südseite den Parkstreifen auf den ehemaligen Radweg verlagern und u.U. Teile des Mittelstreifens halbachtig beparken lassen, womit kein Parkraum entfallen würde.

Allgemein sollte Mobilität und fließender Verkehr höher priorisiert werden, als das Abstellen von privatem Eigentum im öffentlichen Raum. Zwölf Minuten Fußweg vom Parkplatz zum Hörsaal/Büro oder eine Bushaltestelle entfernt (als Park&Ride) sind zumutbar.

Generell sollte Infrastruktur so ausgerichtet sein, dass Radfahrende nebeneinander, in sozialer Interaktion fahren können und dabei noch problemlos überholt werden können.



- Olshausenstraße separieren, Nordseite zur Fahrradstraße?
- Parkraum: Frage: Gehören Stellplätze zu den 2500 vorgeschriebenen?  
→ Eine Seite ist ca. 1000m lang. Bei 5 Meter Fahrzeuglänge= 200 Stellplätze, Minus Bushaltestelle & Ein-/Ausfahrten: vielleicht 170-180 Stellplätze.
- Parkstreifen auf alten Radweg verlagern?
- Generell: Was tun während Sperrung des Christinenweges? Radverkehr verlagert sich komplett auf die Olshausenstraße.
- Generell: Toll, wenn die Veloroute 10 irgendwann fertig ist: Heißt aber keineswegs, dass die Olshausenstraße keinen/weniger Radverkehr haben wird. Sehr viele Studis leben gar nicht im Einzugsgebiet der Veloroute 10. Außerdem gibt es Gebäude und Bereiche wie OS-75, wo die Nutzung der Veloroute 10 wenig Sinn macht.

### 6) Schutzstreifen auf der Olshausenstraße stadtwärts ab Westring (Veloroute 3)

- Untermaßig, liegen in der Door-Zone und dürfen somit von Radfahrenden nicht benutzt werden; fördert Spurdenken und die Missachtung von Sicherheitsabständen bei KFZ'lern.



### 7) Asphaltkeile

Wer an der CAU und auf dem Campus Asphaltkeile an Bordsteinen findet, muss lange suchen. Jene, die vorhanden sind sind oftmals brüchig oder schon komplett abgefahren. Neben Radfahrenden sind Asphaltkeile auch für Rollstuhlfahrer\*innen und beim Transportieren von Gegenständen mittels Sackkarren, Schiebewagen u.ä. sehr hilfreich.

## 8) Leibnizstraße Fahrradstraße, Rückbau alter Radweg

Schon 1988 wurde festgehalten, dass die Gehwege an der Leibnizstraße (Zuständigkeit Uni) viel zu schmal sind. Dreißig Jahre später ist die Anzahl der Studierenden noch größer und somit auch der dortige Fußverkehr – die Infrastruktur aber unverändert.

Ein Rückbau der Radwege, die immer noch genutzt werden und die Einrichtung einer Fahrradstraße mit passender Markierung würden die Leibnizstraße sehr aufwerten. Oftmals nutzt der geringe PKW-Verkehr (LS ist beschränkt) die Straße mit hohen Geschwindigkeiten.

Die Länge der LS und die Begrenzung auf 30 km/h (Fahrradstraße) würde den Busverkehr nicht ausbremsen, gerade weil auf so einer kurzen Straße und durch das Halten an mehreren Haltestellen die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht sonderlich hoch sein kann.



Langfristig: Für die zukünftige Entwicklung und Ausweitung der Uni Richtung Bremerskamp könnte die Leibnizstraße als Boulevard umgebaut werden. Autofrei und als Einbahnstraße könnte der Busverkehr hinter dem jetzigen Physikzentrum und der Hauptbibliothek auf einer möglichen zukünftigen neuen Straße zurück auf die Olshausenstraße geführt werden.

## 9) Bettelampel auf einer Veloroute?

Im nördlichen Bereich der Uni/Wissenschaftspark kreuzt die Veloroute 2 den Westring (dort Veloroute 1) und führt auf der Neufeldstraße weiter Richtung Westen. Eine Bettelampel auf einer Veloroute kurz vor der Uni ist sicherlich in Kiel sehr selten... und unnötig.

## 10) Weitere Wegebeziehungen in die Stadt

Wie auch aus den Freiantworten (s.Anhang) erkennbar, sind die Mängel, wenn CAU-Angehörige mit dem Rad von/zum Campus fahren, nicht nur im direkten Umfeld der Universität zu finden. Diese „größeren“ Wegebeziehungen sollten in einem zukünftigen Konzept zum Radverkehr an der CAU genauer betrachtet werden.

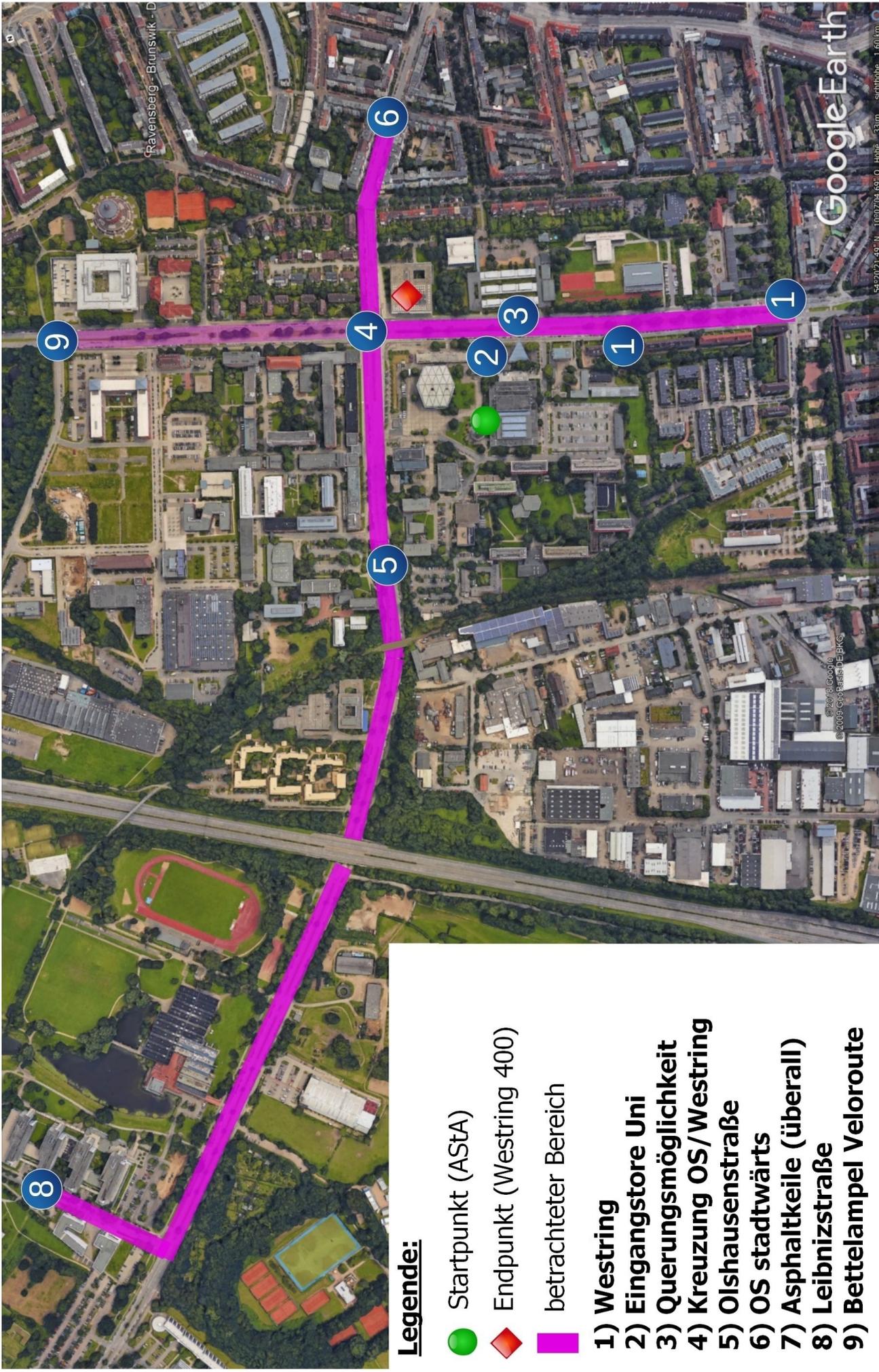
Darunter können auch Dinge fallen, wie....

- das Abschaffen der roten Welle für den Radverkehr.
- dass man die Waitzstraße/Niemannsweg, die direkt am Geomar und dem UKSH vorbeiführt, eine sicherere und attraktivere Verbindung für Studierende ans Wasser ist, als die Beselerallee, auf der sich Radfahrende oft eher als getriebene und bedrängte Verkehrsteilnehmer empfinden.
- in Fahrradstraßen generell keinen MIV Durchgangsverkehr ermöglichen.
- untermaßige Radwege wie in der Holtenuer zurückbauen.
- usw. usw. usw.

Fazit:

Radverkehr an der CAU:

Viele Potentiale mit einer größtenteils noch ungenutzten Ausstrahlkraft in die restliche Stadt.



**Legende:**

- Startpunkt (ASTa)
- ◆ Endpunkt (Westring 400)
- betrachteter Bereich
- 1) Westring**
- 2) Eingangstore Uni**
- 3) Querungsmöglichkeit**
- 4) Kreuzung OS/Westring**
- 5) Olshausenstraße**
- 6) OS stadtwärts**
- 7) Asphaltkeile (überall)**
- 8) Leibnizstraße**
- 9) Bettelampel Veloroute**