

DIE FACHHOCHSCHULE PLANT IHRE MOBILITÄT

Viele Studierende und Beschäftigte pendeln täglich auf langen Wegen zur Hochschule. Ein Mobilitätskonzept soll Wege finden, die Hochschule in einer klimafreundlichen Zukunft schneller und nachhaltiger zu erreichen. Dazu werden Studierende befragt, Daten ausgewertet, mit Mobilitätsanbietern kooperiert und sogar High-Tech eingesetzt. Projektleiterin Prof. Dr. Brigitte Wotha gewährt einen Einblick.

Der erste sichtbare Schritt des Mobilitätskonzepts war eine Umfrage auf der Webseite der Fachhochschule Kiel. Studierende und Lehrende sollten Vorschläge zur Verbesserung der Mobilität an der Hochschule einreichen. „Zunächst hatte ich befürchtet, dass es viele Scherz-Einreichungen geben würde, aber bis zum Einsendeschluss am 22. Oktober 2021 haben uns 44 Ideen erreicht, die alle wirklich wertvoll und durchdacht waren. Eine positive Überraschung“, sagt Prof. Dr. Brigitte Wotha vom Institut für Bauwesen erfreut, die das Projekt ‚Mobilitätskonzept‘ leitet, über die rege und konstruktive Beteiligung.

Die eingesandten Ideen reichten von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder über eine zusätzliche Station des Leihrad-Anbieters SprossenFlotte und höhere Taktungen der Buslinien 11 und 60S bis hin zu einer direkten Fährverbindung zwischen FH und Hauptbahnhof. Auch eine Ampel über die Grenzstraße auf Höhe der Mensa, mehr Parkplätze für Autos und Studierenden-Carsharing wurden vorgeschlagen. Viele der Ideen wurden über eine Kommentarfunktion weiter diskutiert. „Wir haben diese Ideen in die Planung konkreter Maßnahmenvorschläge mitgenommen“, so Wotha.

Parallel zur Umfrage führten die Verkehrsplanungsexpert*innen der Dresdner Mobilitätswerk GmbH und Vertreter*innen des Mobilitätsbeirats der FH Kiel Campus-Begehungen durch. Der Mo-

bilitätsbeirat besteht aus je zwei Vertreter*innen der Professores, der wissenschaftlichen Mitarbeitenden, der nichtwissenschaftlichen Mitarbeitenden und der Studierenden sowie Expert*innen des städtischen Tiefbauamtes. „Wir mussten uns zunächst einen Überblick verschaffen, um gemeinsam Potenziale erkennen zu können“, erklärt Projektleiterin Wotha die Begehungen.

In einem nächsten Schritt sollte ermittelt werden, wo Studierende und Angestellte der Hochschule wohnen. „Die Verwaltung der Hochschule hat uns diese Angaben anonymisiert und unter Einhaltung des Datenschutzes zur Verfügung gestellt“, erklärt Wotha, die sich sehr über die reibungslose Zusammenarbeit mit der Verwaltung freut. „Durch diese Daten können wir nun erstmals verlässliche Gesamtaussagen tätigen“, ist sich Wotha sicher. Mobilitätswerk ermittelte aus den Daten der Verwaltung, wie schnell sich der Kieler Campus mit Fahrrad, ÖPNV oder Auto erreichen lässt und für wen welches Verkehrsmittel eine geeignete Alternative zum Auto darstellt.

Die Analyse von Mobilitätswerk zeigte, dass für 42 Prozent aller Studierenden die Anreise zu Fuß und mit der Fähre oder dem Fahrrad in Kombination mit der Fähre schneller ist, als das Auto zu verwenden. Weitere 23 Prozent der Studierenden müssten maximal fünf Minuten mehr Zeit einplanen, wenn sie auf das Auto verzichteten und Fähre oder Fahrrad verwenden. „Wenn man in

dieser zweiten Gruppe dem Auto eine zusätzliche Reisezeit von fünf Minuten zuschlägt, was durch ein hohes Verkehrsaufkommen oder die Suche nach einem Parkplatz schnell vorkommen kann, hebt sich der Geschwindigkeitsvorteil des Autos auf“, erklärt Philipp Randt, Geschäftsführer von Mobilitätswerk.

Bei der Gruppe der Beschäftigten ist die Anfahrt mit dem Fahrrad, gegebenenfalls in Kombination mit der Fähre, für 42 Prozent schneller als die mit dem Auto. Die nächsten 20 Prozent müssten maximal fünf zusätzliche Minuten einplanen, wenn sie auf das Auto verzichten. „Berücksichtigte man auch hier Stau und Parkplatzsuche, würde auch diese Gruppe mit dem Fahrrad eine vergleichbare Zeit für die Anfahrt aufwenden“, erklärt Randt. „Für die Anreise mit Bus und Bahn ergaben sich keine Reisezeitvorteile gegenüber Fahrrad und Auto. Daher ist nur die Fähre als schnellstes Verkehrsmittel des ÖPNV vertreten.“

„Generell plant die Stadtverwaltung zurzeit verstärkt, wie der Verkehr in Zukunft aussehen soll.“

Weitere Auswertungen der Daten zeigten, dass 35 Prozent der Studierenden und 54 Prozent der Beschäftigten nicht innerhalb der Kieler Stadtgrenzen wohnen. Die meisten auswärtigen Studierenden wohnen in den angrenzenden Kreisen Rendsburg-Eckernförde und Plön sowie in Hamburg und Lübeck. 1.907 der 7.366 eingeschriebenen Studierenden wohnen weiter als 100 Kilometer von Kiel entfernt und wurden bei der Betrachtung der täglichen Mobilität nicht berücksichtigt. Für außerhalb der Stadtgrenzen Wohnende ist das Auto häufig die schnellste Möglichkeit, um den Campus zu erreichen. „Eine Ursache liegt darin, dass der Campus keine direkte regionale und überregionale Anbindung besitzt, sodass ein Umstieg am Kieler Hauptbahnhof notwendig ist. Aber auch die Anbindung des Hauptbahnhofs bietet Potenziale, die gehoben werden können“, glaubt der Mobilitätswerk-Geschäftsführer. „Allerdings werden mit dem Auto durchschnittlich 154 Gramm Treibhausgase pro Personenkilometer emittiert. Das ist das 1,8-Fache im Vergleich zu der Fahrt mit der Bahn. Zudem schont die Fahrt mit dem Zug den Geldbeutel und ermöglicht den einen oder anderen Blick in die Vorlesungsunterlagen auf dem Weg zur Hochschule.“

Wie stark die einzelnen Verkehrsmöglichkeiten genutzt werden, wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts eben-

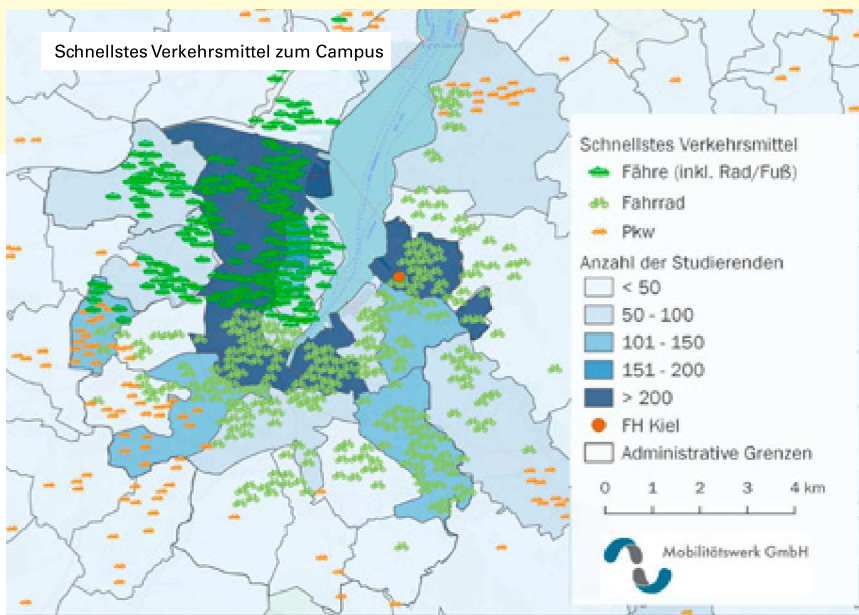
falls ermittelt. Dazu gibt es bereits einige Zahlen aus Erhebungen für das Projekt ‚VeloCampus‘ (siehe viel. 02/2021). Daten aus Passagierzählungen der die Busse betreibenden Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) ergänzen das Bild. Außerdem kommt High-Tech zum Einsatz. „Mit Unterstützung des Fachbereichs Agrarwirtschaft haben wir im November 2021 einen Drohnenflug über den Campus durchgeführt. So konnten wir einen Ist-Zustand der Stellplatzauslastung aufnehmen. Das verrät uns, wie viele Personen mit dem Auto an die FH kommen“, so Wotha. Solche Erkenntnisse sind wichtig für die Verkehrsplanung der Hochschule.

Für die Konzeption der Mobilität ist die Zusammenarbeit mit Verkehrsanbietern unabdinglich. Daher besteht nicht nur ein Austausch mit der KVG, sondern auch mit der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK), die die Fähren betreibt, und dem Leihrad-Anbieter SprottenFlotte. Auch mit Anbietern von Elektrorollern, dem städtischen Tiefbauamt – für mögliche Ausbauten der Velorouten – und anderen Ämtern der Verwaltung sei man im Gespräch. Darüber hinaus ist die Hochschule auch mit zahlreichen Einrichtungen und Firmen vom Kieler Ostufer wie dem GEOMAR - Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung, ThyssenKrupp Marine Systems und der Technischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität im Dialog.

„Generell plant die Stadtverwaltung zurzeit verstärkt, wie der Verkehr in Zukunft aussehen soll. Ein Teil der Planung ist beispielsweise die Tram. Dabei liegt es in unserem und dem Interesse der anderen Ostufer-Anrainer, dass die Stadtplanung das Ostufer angemessen berücksichtigt“, so Wotha. Zur besseren Vernetzung der Ostufer-Anrainer und präziseren Ausarbeitung gemeinsamer Maßnahmen ist ein Stakeholder-Workshop geplant.

Um das Wohnen auf dem Ostufer attraktiver zu machen, sollen nicht nur kürzere Anfahrtswege zum Westufer helfen. „Schon seit den 90er-Jahren wird dafür etwas getan. Mit der Einrichtung von Studierendenwohnheimen wurden erste Akzente gesetzt. Es gibt Gaarden-Exkursionen von Kreativen und Künstler*innen für Erstsemester und eine Vielzahl weiterer Aktionen“, so Wotha. Die angestrebte Entwicklung zu einem attraktiveren Ostufer braucht jedoch Zeit: „Es sind wieder die Köpfe, in denen die Veränderung erstmal stattfinden muss.“

Aber auch die menschliche Psyche spielt bei den Überlegungen für das Mobilitätskonzept eine Rolle. Laut Professor Wotha sind nämlich nicht nur objektive Verkehrsverbindungen ausschlaggebend: „Ein Thema sind auch die gefühlten Erreichbarkeiten. Man muss die Einstellung der



Vor allem für Menschen, die im Kieler Stadtgebiet und dem nahen Umland wohnen, ist das Fahrrad in Kombination mit der Fähre das schnellste Verkehrsmittel zur und von der FH Kiel.

dafür sensibilisiert werden, dass sie die FH Kiel mit dem Fahrrad am schnellsten erreichen“, so Randt abschließend.

Doch auch schon vor der endgültigen Verabschiedung der Maßnahmevorschläge wird sich laufend um kleinere Verbesserungen bemüht. „Wir versuchen aktuell, die SFK zu überzeugen, dass die Fähre auf dem Rückweg von der Haltestelle Seefischmarkt nochmal am FH-Anleger halten soll“, so Wotha.

Menschen beachten. Es gibt zum Beispiel kaum einen Punkt in Kiel, von dem aus man die Hochschule mit dem Bus schneller erreicht, als mit dem Fahrrad. Selbst wenn man die Situation durch eine Stärkung der Busanbindungen verbessern würde, müsste diese Information erstmal im Bewusstsein ankommen, damit die besseren Busanbindungen auch tatsächlich genutzt würden.“

Auf einer Zwischenpräsentation im November 2021 schlug Mobilitätswerk dem Mobilitätsbeirat der FH Kiel neun konkrete Maßnahmen vor, die vielfach eingereichte Ideen aufgriffen. „Vor dem Abschluss unseres Gutachtens können wir allerdings keine konkreten Maßnahmen benennen“, erklärt Mobilitätswerk-Geschäftsführer Philipp Randt. „Die erarbeiteten Vorschläge werden noch einmal mit dem Mobilitätsbeirat und Vertreter*innen der FH Kiel sowie in einem Workshop diskutiert. Dabei geht es uns um eine zielgerichtete Auslegung der einzelnen Schritte und darum, eine gute Realisierbarkeit zu erreichen.“ Zudem müssten die Maßnahmen priorisiert werden. „Dabei sind nicht nur unsere Expertenmeinung und die potenziellen Emissionsersparungen maßgebend, sondern auch die Einschätzung der Akteure vor Ort. Wir wollen ein Konzept hinterlassen, das umgesetzt wird“, erklärt Randt weiter.

„Es sind die Köpfe, in denen die Veränderung erstmal stattfinden muss.“

Wotha und Randt betonen gleichermaßen, wie wertvoll ein starker Umweltverbund in einer Stadt wie Kiel ist. Im Kern werden die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts daher das Ziel verfolgen, den Umweltverbund zu stärken. Dazu gehört auch, die Studierenden und Beschäftigten aufzuklären. Es wird daher eine Reihe von Kommunikationsmaßnahmen geben. „Die Betroffenen müssen erstmal

Auch das Hochschulpersonal profitiert bereits von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept. Viele hätten sich das ‚NAH.SH-Jobticket‘ noch nicht freigeschaltet, da sie nicht genau wussten, wie das funktioniert – oder schlichtweg noch nichts von dieser Vergünstigung für eine Jahreskarte gehört hatten. Ein auf der Internetseite der FH veröffentlichtes Tutorial-Video von Mobilitätswerk erklärt mittlerweile die Einrichtung des Jobtickets. „Eine Kollegin hat dadurch überhaupt erst bemerkt, dass der Bus vor ihrer Tür direkt zur FH fährt“, freut sich Projektleiterin Wotha.

Die Geschwindigkeit, mit der die Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfolgt, hängt von den Stellen und Institutionen ab, die letzten Endes ihre Genehmigung erteilen müssen. Doch auch die Bereitschaft der Anrainer ist gefragt. Für einen weiteren Ausbau der SprottenFlotte-Stationen müssen die Stakeholder selbst in die Struktur investieren – sprich, im Falle der gewünschten Station auf dem Nord-Campus die Hochschule. Es geht also auch um Gelder. Darauf, ab wann es spürbare Veränderungen geben wird, will sich Wotha daher ungern festlegen: „Ich hoffe, wir werden bereits zum Sommersemester 2022 zum Beispiel eine verbesserte Fährverbindung und eine größere Sprottenflotte haben.“ Das Mobilitätskonzept sei ein Prozess mit vielen Etappen.

Die FH Kiel wächst und damit auch ihr Mobilitätsbedarf. Das zwingt die Hochschule zum Handeln. „Wir wollen zukunftsfähig sein und müssen uns mit dem Thema Verkehrsanbindung auseinandersetzen und diese gezielt planen. Dabei haben wir die Pflicht, unseren Beitrag zu einem besseren Klimaschutz zu leisten und den Emissionsausstoß zu verringern. Daran werden die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen gemessen und entsprechend bewertet“, ist sich Wotha der Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen bewusst.

Leon Gehde (Student)