

Sanierungsmanagement Energiequartier Elmschenhagen-Süd

Bestandsanalyse Mobilität

Auftraggeber (AG)

Landeshauptstadt Kiel
Umweltschutzamt
Holstenstraße 108
24103 Kiel

Bearbeitung durch

ZEBAU
Zentrum für Energie, Bauen, Architektur und Umwelt GmbH
Große Elbstraße 146, 22767 Hamburg
Fon 040 380 384 0 | Fax 040 380 384 29
www.zebau.de
E-Mail: info@zebau.de



Inhalt

Einleitung Mobilität.....	4
Rahmenbedingungen	4
Anbindung	4
Nutzungszusammensetzung.....	4
Demografische Zusammensetzung	5
Bestandsanalyse	6
Verbindung zur Kieler Innenstadt	6
Ziele innerhalb des Quartiers	6
Straßenverkehr.....	7
Parkmöglichkeiten.....	8
Car-Sharing	8
ÖPNV	8
Busanbindung.....	9
Busverbindungen in die Innenstadt	10
Ortsbuslinien	11
Überlandbuslinien	12
Bushaltestellen	12
Bahnhof Elmschenhagen	12
Fazit ÖPNV.....	14
Schulverkehr.....	15
Fußverkehr	18
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept	18
Wiener Allee	19
Egerstraße/ Rüsterstraße	19
Allgäuer Straße	20
Tempo 30 (Zone) Elmschenhagen	21
Fahrradverkehr	23
Radwege Allgemein	23
Fahrradabstellmöglichkeiten.....	25

Fazit Radverkehr	27
Straßenumfrage.....	28
Konfliktfelder	29
Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen	30
Fazit Umfrage	31
Akteursbeteiligung	32
Maßnahmen	34
1. Mobilitätspunkte	35
1.1 Lastenrad Verleihstation	35
1.2 Mitfahrbänke.....	36
1.3 Sprottenflotte Leihstation	37
1.4 Carsharing Station Krooger Kamp	38
1.5 Fahrradboxen Franzensbader Straße	39
2. Mobilität im Alter	40
2.1 Sitzgelegenheiten	40
3. Schulverkehr	41
3.1 Fahrrad-Reparaturstation.....	41
3.3 Fahrradstraße Troppauer	43
3.4 Aktionswoche „Klimafreundliche Mobilität“	44
Quellenverzeichnis	45
Abbildungsverzeichnis.....	46
Anhang	47
Fotodokumentation der Konfliktfelder	47
Rechengrundlage mögliche CO ₂ Einsparung	49
Basisinformationen	49
Maßnahmen	49

Einleitung Mobilität

Die Klimaschutzstadt Kiel hat im Rahmen des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ für den Sektor Mobilität ein Energieeinsparungspotenzial von 63 Prozent bis 2050 im Vergleich zum Jahr 1990 identifizieren können. [1] Dafür sind die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche oder nichtmotorisierte und elektrifizierte Verkehrsmittel sowie die Verkehrsvermeidung wichtige Ziele. Für die städtische und regionale Ebene wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt, von dem sich viele Maßnahmen bereits in der Planung oder Umsetzung befinden. [2] Dazu gehört die Erweiterung des Veloroutennetzes oder auch die Vernetzung von Mobilitätsangeboten (z.B.: Umsteiger).

Im Rahmen des Sanierungsmanagements Elmschenhagen-Süd soll eine Bestandsanalyse der Mobilität im Quartier Aufschluss über Mängel und Potenziale geben. Durch Information und Vernetzung der Akteure vor Ort sollen neue Angebote geschaffen und bestehende Angebote im Umweltverbund etabliert und verbessert werden.

Für die Betrachtung des Themenfeldes Mobilität im Projektgebiet des Sanierungsmanagements Elmschenhagen-Süd wurden im Rahmen der Bestandsanalyse folgende Schritte durchgeführt:

- Durchführung einer Bestandsaufnahme und -Analyse für den Gemeindeteil mit
 - Raumstrukturellen Rahmenbedingungen
 - Analysen zum ÖPNV
 - Analysen des Radwegenetzes
- Durchführung einer qualitativen Anwohner*innen Befragung
- Gespräche mit Gewerbebetreibenden und anderen Akteuren im Quartier
- Erstellung einer Potenzialanalyse zu grünen Fortbewegungsmitteln
- Erstellung eines Konzeptes unter Berücksichtigung der standortspezifischen Anforderungen

Rahmenbedingungen

Anbindung

Die Hauptanbindung des Stadtteils Elmschenhagen-Süd erfolgt vorwiegend über die Schnellstraße B76, welche direkt durch die Kieler Innenstadt verläuft. In der Gegenrichtung führt die B76 zum Gewerbestandort Ostseepark Schwentinental, einem wichtigen Versorgungszentrum und Arbeitgeberstandort für den Kieler Osten. Südlich des Quartiers befindet sich der Bahnhof Elmschenhagen.

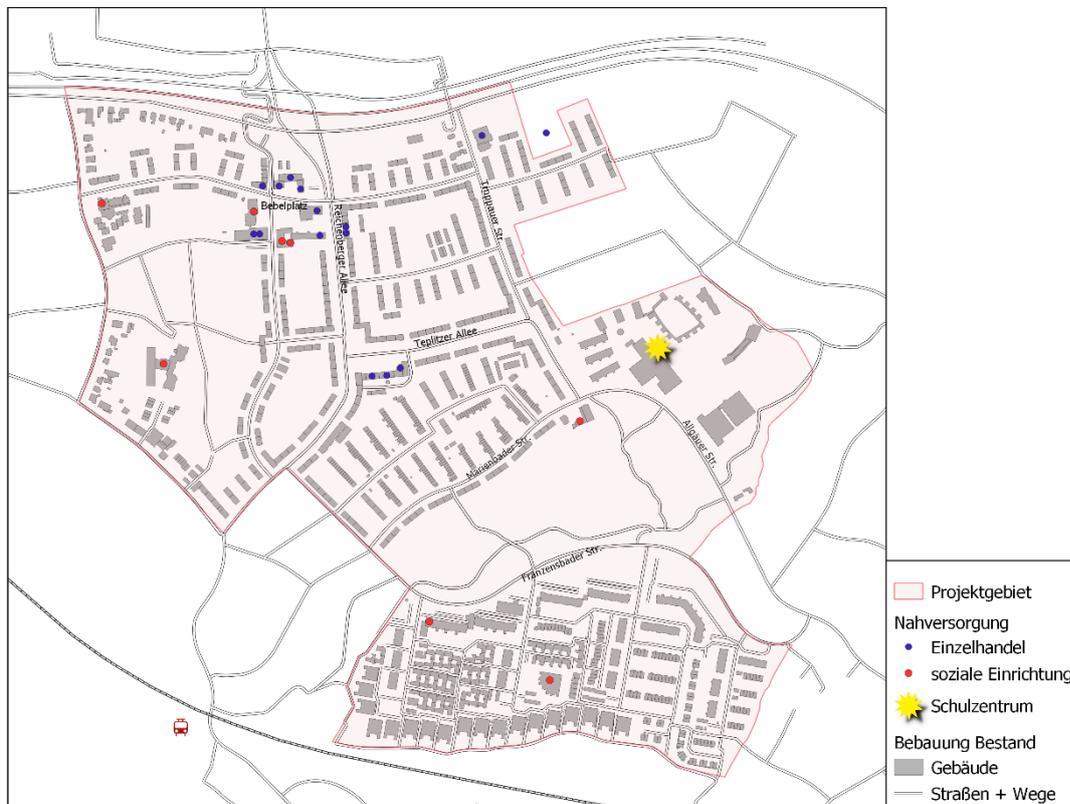
Nutzungszusammensetzung

Das Projektgebiet dient vorwiegend der Wohnnutzung. Ergänzt wird diese durch mehrere soziale Einrichtungen, wie Wohn- und Pflegeheime, Kindertagesstätten sowie dem Schulzentrum Elmschenhagen, welches alle Schulformen abbildet.

Im Betrachtungsgebiet lassen sich zwei Standorte identifizieren, die Einzelhandelsangebote zur Deckung des täglichen Bedarfs bieten:

Der Bebelplatz im Nord-Westen des Gebietes stellt den Versorgungsschwerpunkt im Projektgebiet dar. Er bietet einen Supermarkt mit integrierter Poststation, einen Drogeriemarkt, eine Apotheke und eine Bankfiliale. Am Bebelplatz befinden sich ebenfalls die Stadtteilbücherei und das Bürgeramt. Umliegend befinden sich kleine Ladengeschäfte, die Gastronomie und Dienstleistungen beherbergen.

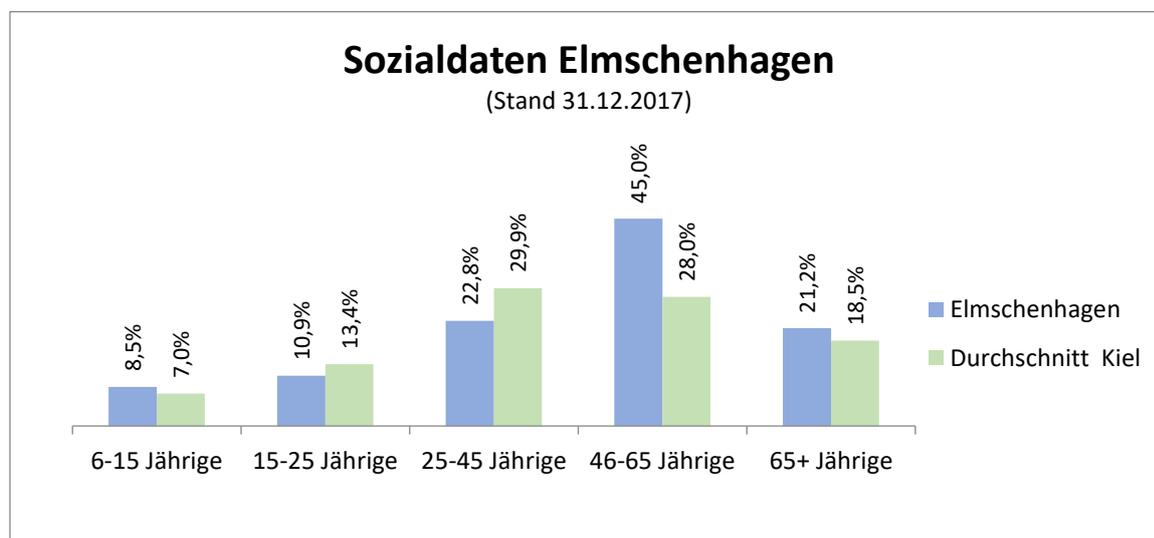
Weitere Funktionen der Nahversorgung finden sich in der Teplitzer Allee, mit einer weiteren Bankfiliale und kleineren Geschäften des täglichen Bedarfs.



1 Nahversorgung Quartier nach eigener Darstellung

Demografische Zusammensetzung

Der Sozialbericht für den Ortsteil Elmschenhagen zeigt einen überdurchschnittlichen Anteil an Haushalten mit Kindern, sowie im Vergleich zum Kieler Durchschnitt eine höheren Anteil der Altersgruppe der 6-15-jährigen sowie der 45-65-jährigen.



2 Daten nach Sozialbericht Ortsteil Elmschenhagen [3]

Erwähnenswert ist im Kontext der Mobilität auch die mit über 20 Prozent Bevölkerungsanteil vertretene Altersgruppe der über 65-jährigen, welche besondere Anforderungen an das Mobilitätsangebot stellen.

Bestandsanalyse

Verbindung zur Kieler Innenstadt

Das Projektgebiet befindet sich in einer Luftlinienentfernung von 4,7 km zum Hauptbahnhof in der Kieler Innenstadt. Mit sieben Minuten Fahrzeit ist die Bahn der schnellste Verkehrsträger im Verkehrsverbund und wird nicht durch den Verkehr zu Stoßzeiten beeinträchtigt. Die Bahnstation befindet sich jedoch im äußersten Südwesten des Projektgebiets und fährt nur stündlich.

Zweitschnellste Verbindung in die Kieler Innenstadt ist der motorisierte Individualverkehr (MIV). Die Fahrzeit von 11 Minuten bei moderatem Verkehr verdoppelt sich jedoch leicht zu Hauptverkehrszeiten. Mit 18 Minuten Fahrzeit bieten das Fahrrad in diesen Zeiten gegenüber dem MIV somit eine potenzielle Zeitersparnis. Der Bus stellt aufgrund der indirekten Route den langsamsten Verkehrsträger dar und legt in die Kieler Innenstadt die längste Strecke zurück.

Als Zielort wurde in dieser Analyse nur der Hauptbahnhof und direkt benachbarte Ziele, wie der Sophienhof, betrachtet. Bei anderen Zielorten müsste die Entfernung und zusätzliche Wegezeit von Bahnhof / Bushaltestelle einkalkuliert werden. Dies könnte zu anderen Ergebnissen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl führen. Aufgrund der Diversität möglicher Zielorte ist eine ausführliche Betrachtung in diesem Rahmen jedoch nicht möglich.

EH-S - Kiel	MIV	Fahrrad	Bus	Bahn
Distanz (4,7km Luftlinie)	6,5km	6,1km	7,7km	6,3km
Fahrzeit	11min (1)	18min (1)	25min (2)	7min (3)
Taktung	-	-	4/h, WE 2/h	1/h, WE 1/h
Verzögerung Stoßzeiten	relevant	-	relevant	-

(1) Quelle: Google Maps

(2) Quelle: www.kvg-kiel.de

(3) Quelle: www.bahn.de

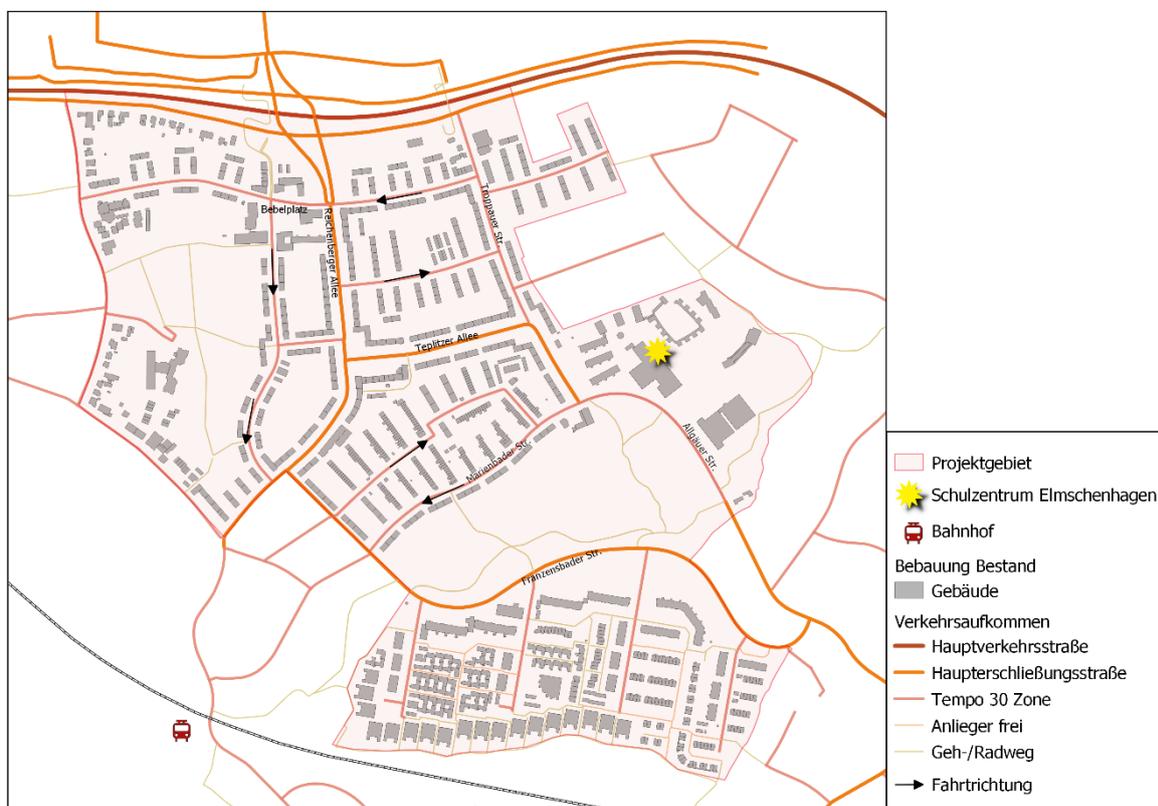
Ziele innerhalb des Quartiers

Wichtigste Ziele innerhalb des Quartiers sind das Schulzentrum Elmschenhagen und der Bebelplatz als Zentrum zur Nahversorgung mit Einzelhandelsbetrieben und sozialen Einrichtungen. Hier wird ein großes Potenzial für alternative Mobilitätsangebote, sowie Elemente einer Mobilitätsstation gesehen.

Straßenverkehr

Das Projektgebiet erfährt wenig Durchgangsverkehr aufgrund der Randlage des Stadtteils. Die Reichenberger Allee/Elmschenhagener Allee dient als Zubringer zur B76 für die südlich gelegenen Straßenzüge, ebenso wie die Allgäuer Straße/Teplitzer Allee. Die Nebenstraßen sind vorwiegend Tempo 30 Zonen sowie häufig ausgewiesene Einbahnstraßen zur Verkehrsberuhigung. In der Allgäuer Straße ist vor dem Schulzentrum Elmschenhagen werktags in der Zeit von 7-17 Uhr Tempo 30 vorgeschrieben. [4] Durch die unmittelbare Nähe zur Bundesstraße ist im nördlichen Teil von Lärm- und Schadstoffimmissionen auszugehen. Außerdem ist ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn/Schulschluss in der Allgäuer Straße aufgrund von sogenannten „Elterntaxis“ festzustellen.

Das Siedlungsgebiet Krooger Kamp im Süden des Quartiers wird über vier Haupterschließungsstraßen von der Franzensbader Allee aus angebunden. Die Häuser und Garagenhöfe sind durch Rad- und Fußwege für Anlieger*innen erschlossen.



3 Verkehrsaufkommen nach eigener Darstellung

Parkmöglichkeiten

Bei einer Begehung des Ortes ist eine deutliche Präsenz des ruhenden Verkehrs auffällig. In allen Straßen wird am Straßenrand geparkt, teilweise zum Nachteil von Rad- und Fußweg.

Im Projektgebiet befinden sich nur drei Behindertenstellplätze, einer am Bebelplatz und zwei in der Teplitzer Allee.

Es gibt an verschiedenen Stellen im Quartier Parkplatzflächen, für die bereits eine alternative Nutzung angedacht werden kann. Anreihend an die Franzensbader Straße befinden sich sehr viele Parkplätze für Bewohner*innen des Geschosswohnungsbaus, welche nicht ausgelastet sind.

Für die unausgelasteten Parkplatzflächen werden alternative Nutzungskonzepte zur Unterstützung des Radverkehrs, der Elektromobilität und mobilitätseingeschränkter Bevölkerungsgruppen vorgeschlagen. Zum Beispiel:

- Geschützte Radabstellanlagen
- Behinderten- und Elternparkplätze
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Car-Sharing Parkplätze

Car-Sharing

Bisher existiert nur eine Station des Carsharing-Anbieters Stattauto mit dem Standort Bebelplatz, die nach Aussage der Betreiber nicht kostendeckend genutzt wird und quersubventioniert werden muss. Die nächste Station befindet sich in Elmschenhagen Nord am Andreas-Hofer-Platz, ebenfalls als unwirtschaftlich beschrieben.

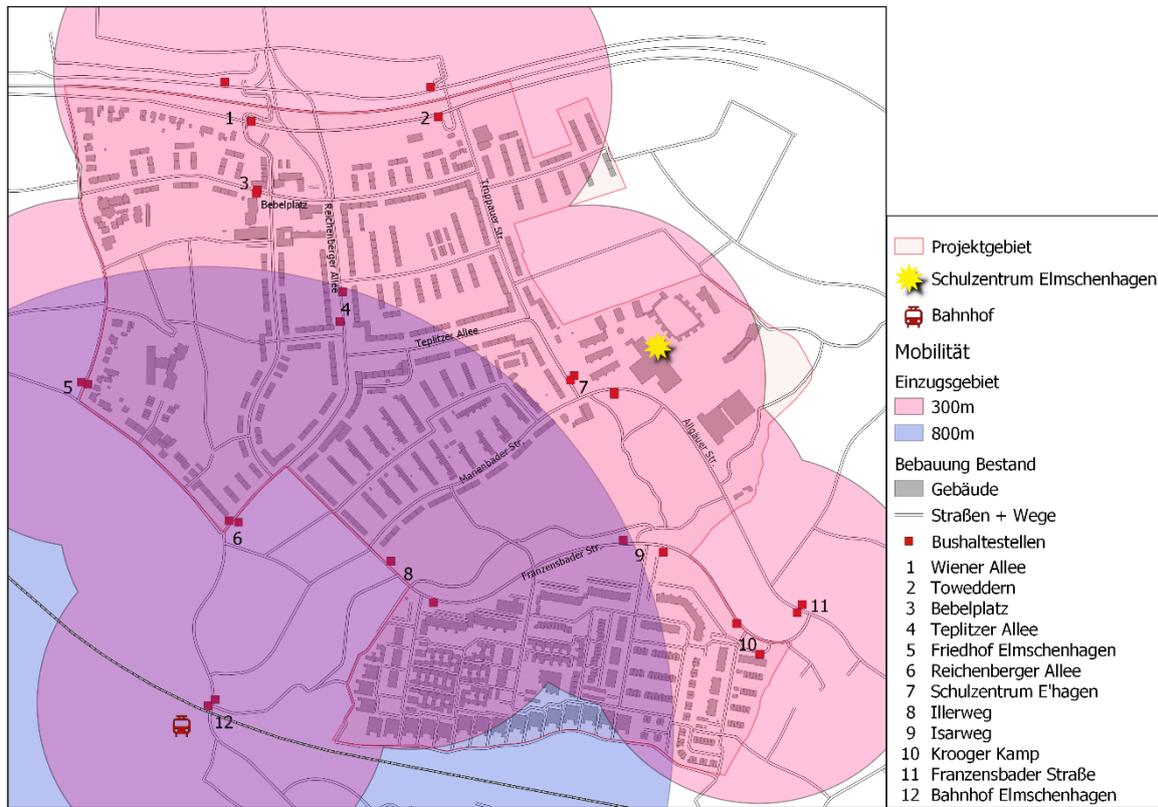
In Kiel werden auch nicht stationsgebundene Autos (freefloater) angeboten, allerdings nur im westlichen Stadtgebiet und nicht in Elmschenhagen.

Bei der Umfrage wurde als Vorschlag für eine weitere Station das Wohngebiet Krooger Kamp genannt, wo im Geschosswohnungsbaus eine größere Nachfrage vermutet werden kann. Die bestehende Station am Bebelplatz ist vom Standort Krooger Kamp einen Kilometer entfernt.

ÖPNV

Im Projektgebiet verkehren zurzeit fünf reguläre Buslinien, sowie ein Nachtbus. Zusätzlich wird die Haltestelle Wiener Allee an der B76 von drei weiteren Linien angefahren, welche als Schulbusse für die umliegenden Gemeinden bzw. als Schnellbus Richtung Oldenburg fungieren.

Außerdem befindet sich in Elmschenhagen-Süd der Bahnhof „Kiel-Elmschenhagen“ der Deutschen Bahn, welcher von der Regionalbahnlinie RE84 angefahren wird, die zwischen Kiel und Lübeck verkehrt.



4 Einzugsgebiet ÖPNV nach eigener Darstellung

Grafik 4 zeigt die Einzugsbereiche der Bushaltestellen (300 Meter) sowie des Bahnhofs (800 Meter). Wie der Grafik zu entnehmen ist, wird das gesamte Projektgebiet, bis auf einige wenige Häuser an der südlichen Grenze durch Einzugsbereiche von Bushaltestellen abgedeckt. Insgesamt kann die Erreichbarkeit der Buslinien damit als gut bewertet werden.

Der Bahnhof Kiel-Elmschenhagen ist durch seine dezentrale Lage in Kiel Elmschenhagen-Süd für große Teile des Quartiers ungünstig zu erreichen. Der Bahnhof wird aktuell nur von der Buslinie 34 angefahren.

Busanbindung

Betrieben werden die Buslinien in Elmschenhagen-Süd durch die Kieler Verkehrsgesellschaft KVG sowie die Autokraft GmbH der Deutschen Bahn.

Angeboten von der KVG werden zwei Ortsbuslinien, welche die umliegenden Stadtteile mit dem Stadtteil Elmschenhagen verbinden sowie drei weitere Linien, die von Elmschenhagen aus in die Kieler Innenstadt fahren und eine Nachtbuslinie. [5] Die Autokraft GmbH fährt mit Überlandlinien auf der B76. [6]

Angebot Busanbindung

	früh	tagsüber	abends	nachts	gesamt	Wochenende		
	6.00 - 9.00	9.00 - 13.00	13.00- 18.00	18.00- 22.00	22.00 - 6.00	Sa	So	
Ortslinien (KVG)								
1_A	3	5	5	1	1 (früh)	15	-	-
1_B	4	4	5	1	-	14	-	-
8_C	3	4	5	1	-	13	-	-
8_D	2	4	5	1	-	12	-	-
Buslinien (KVG)								
31_a	12	9	17	10	7 (1 früh)	55	40	33
31_b	11	8	16	9	7 (3 früh)	51	37	29
32_a	12	8	17	7	2 (früh)	46	25	-
32_b	11	8	16	6	4 (früh)	45	25	-
34_a	9	11	13	9	7 (3 früh)	49	38	29
34_b	9	11	13	10	5 (2 früh)	48	37	30
Nachtbuslinien (KVG)								
702_a	-	-	-	-	3	3	3	3
702_b	-	-	-	-	3	3	3	3
Überlandlinien (Autokraft)								
300_c	2	4	5	2	-	13	10	-
300_d	2	4	5	3	-	14	10	-
4310_c	2	4	5	3	2 (1 früh)	16	9	7
4310_d	3	3	5	3	1 (früh)	15	9	7
4330_c	2	3	2	0	1 (früh)	8	5	5
4330_d	3	2	6	1	-	12	6	3

_A: Wellingdorf - Elmschenhagen
_B: Elmschenhagen - Wellingdorf

_C: Rönne - Kroog
_D: Kroog - Rönne

_a: In das Untersuchungsgebiet
_b: Aus dem Untersuchungsgebiet

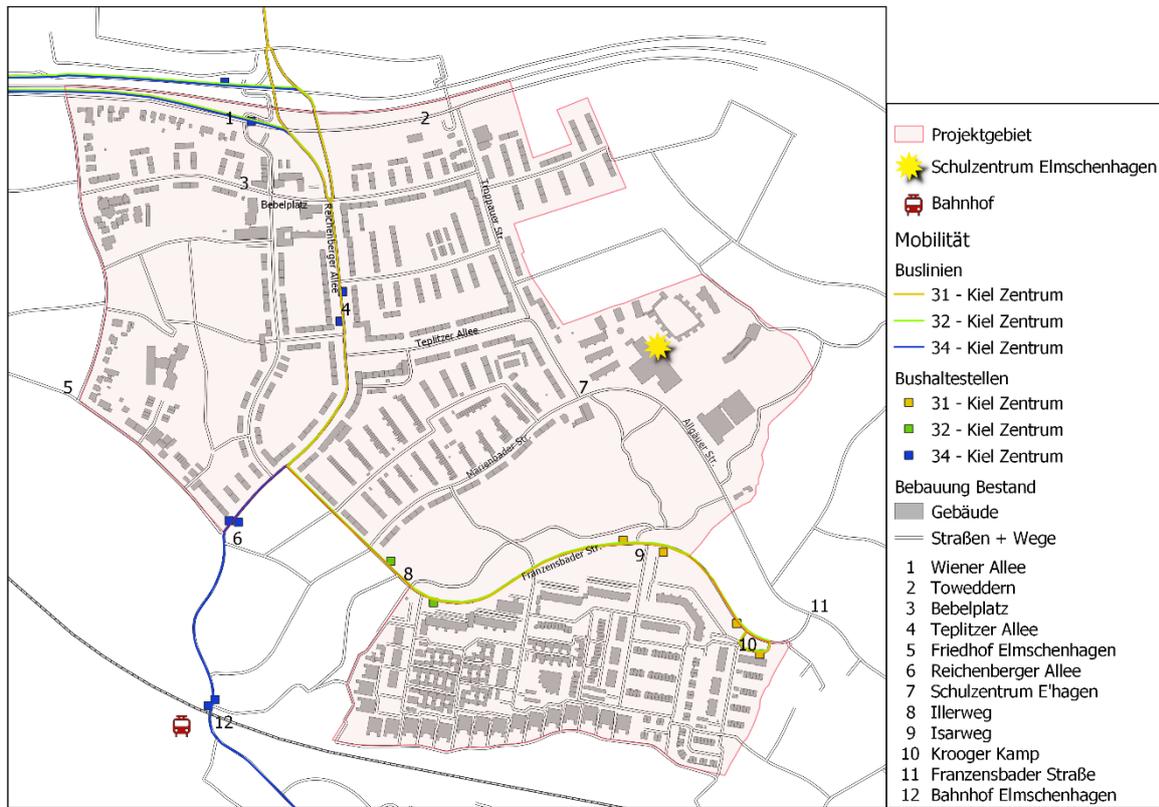
_c: Kiel - Kreis Plön (Haltestelle Wiener Allee)
_d: Kreis Plön - Kiel (Haltestelle Wiener Allee)

Busverbindungen in die Innenstadt

Drei Buslinien fahren von Elmschenhagen-Süd aus in die Kieler Innenstadt und weiter. Die Linien 32 und 34 nutzen zeitweise die B76, während die Linie 31 durch Elmschenhagen-Nord fährt.

Der Berufsverkehr beeinflusst zu Stoßzeiten den Fahrtfluss der beiden Buslinien 32 und 34 nachteilig.

Der erste Bus in die Kieler Innenstadt fährt werktags um 4:00 Uhr. Morgens und nachmittags fahren die Linien viertelstündig, mittags und abends im 30-Minuten-Takt. Der letzte reguläre Bus verkehrt abends um 0:45 Uhr. Samstags besteht den ganzen Tag ein mindestens stündliches Angebot. Der Nachtbus 702 fährt stündlich zwischen 1:00 und 4:00 Uhr.

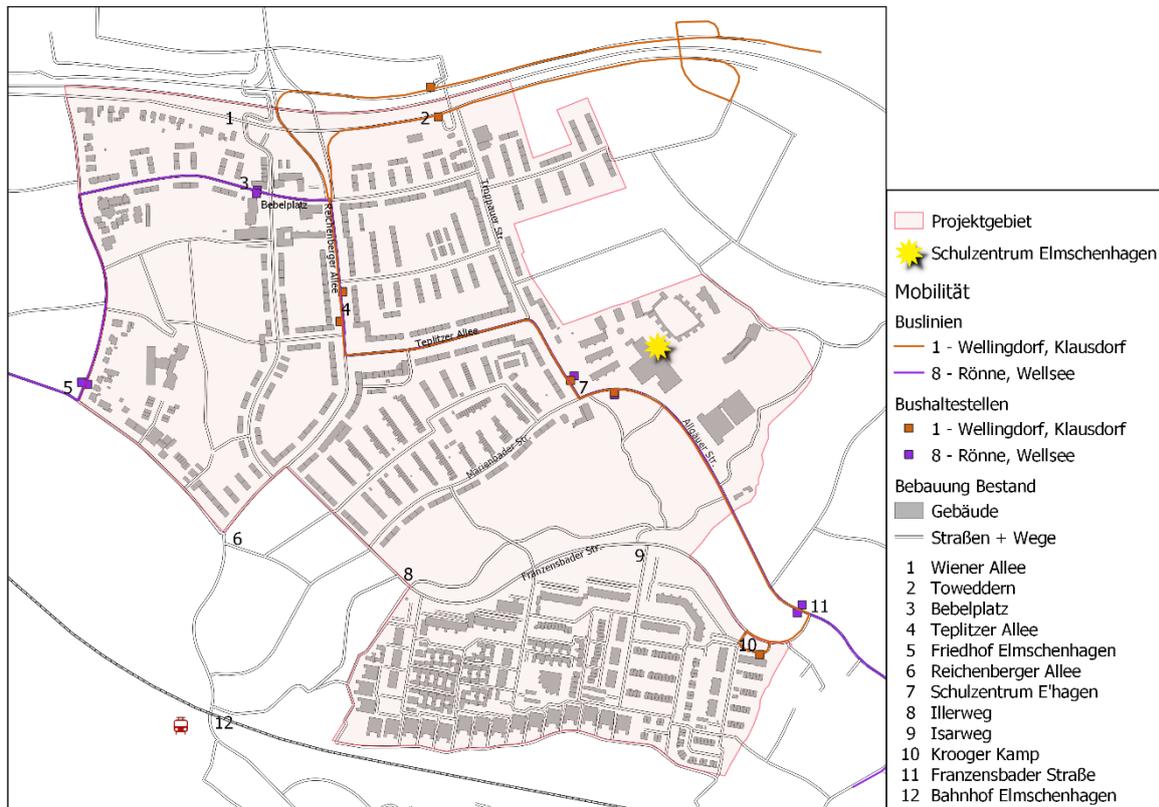


5 Anbindung Innenstadt nach eigener Darstellung

Ortsbuslinien

Die Linie 1 fährt von Wellingdorf aus über Klausdorf zum Schulzentrum und endet am Krooger Kamp. Der Bus fährt stündlich von 6 Uhr morgens bis 19 Uhr abends, wobei die Ankunft- und Abfahrtszeiten am SZE an die Schulstunden angepasst sind. Nach 19 Uhr und am Wochenende gibt es keinen Betrieb.

Die Linie 8 mit Streckenführung von Rönne über Wellsee nach Elmschenhagen bis Kroog bietet ein ähnliches Angebot. Montag bis Freitag fährt der erste Bus morgens um 6:30 Uhr, der letzte Bus abends um 19 Uhr und dazwischen stündlich. Nach 19 Uhr und am Wochenende wird auch der Betrieb dieser Linie eingestellt.



6 Anbindung SZE nach eigener Darstellung

Überlandbuslinien

Ergänzend zu den KVG-Bussen gibt es eine Anbindung der Gemeinden im Kreis Plön über die Autokraftbuslinien 300, 4310 und 4330. Die angefahrne Haltestelle in Elmschenhagen ist die Wiener Allee bei den Linien 4310 und 4330, sowie Wiener Allee und Toweddern bei der Linie 300. Es gibt eine Fahrt der Linie 4330, welche morgens direkt das Schulzentrum Elmschenhagen anfährt.

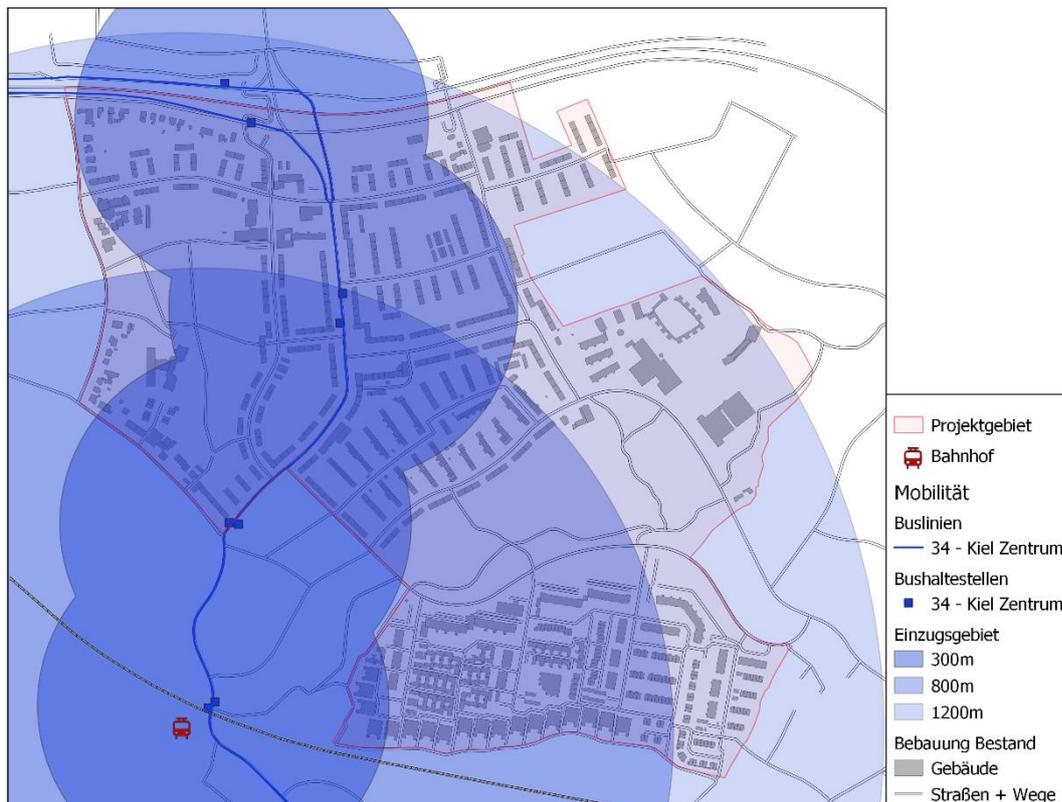
Bushaltestellen

Derzeit gibt es im Projektgebiet zwei Ticket-Verkaufsstellen, eine am Bebelplatz im Döring Otto-Shop, sowie eine weitere bei Tabakwaren Schulz in der Teplitzer Allee. Die Bushaltestellen verfügen über keine dynamische Fahrgastinformationen. Die Ausstattung der Haltestellen mit Sitzbänken und Überdachung ist abhängig von der Buslinie und der Fahrtrichtung. So haben zum Beispiel die Haltestellen Illerweg, Isarweg und Krooger Kamp nur in Richtung Innenstadt eine Sitzmöglichkeit, da die andere Richtung fast ausschließlich zum Aussteigen genutzt wird. An der Bushaltestelle Bahnhof Elmschenhagen befinden sich nicht überdachte Sitzbänke.

Bahnhof Elmschenhagen

Der Bahnhof Kiel-Elmschenhagen liegt südlich des Projektgebiets auf der Strecke Kiel – Lübeck und wird von der Regionalbahn RE84 angefahren. [7] Diese fährt stündlich und verbindet so Elmschenhagen-Süd mit dem Kieler Hauptbahnhof in 7 Minuten oder dem Bahnhof Raisdorf in 5 Minuten. Der Zeitvorteil gegenüber dem Busangebot ist groß, wird jedoch durch die dezentrale Lage im Projektgebiet sowie die geringe Taktung relativiert.

Direkt am Bahnhof befindet sich eine nicht überdachte Bushaltestelle der Linie 34, die den Bereich Elmschenhagen, Kroog und den nordwestlichen Teil des Projektgebiets anbindet. Allerdings ist die halbstündige Taktung des Busses nicht auf die Abfahrtszeiten des Zuges abgestimmt, sodass längere Wartezeiten entstehen können. Zu Fuß ist der Bahnhof vom Krooger Kamp und der südlichen Reichenberger Allee gut zu erreichen, die nördlichen Teile des Projektgebietes sind allerdings durchschnittlich einen Kilometer entfernt. Der Bahnhof liegt an der Veloroute 8 und ist somit per Fahrrad aus Elmschenhagen und Kroog gut erreichbar.



7 Einzugsgebiet Bahnhof nach eigener Darstellung

Neben einer überdachten Sitzgelegenheit ist ein digitales Fahrgastinformationssystem mit einem Fahrkartenautomat installiert.

Als Fahrradabstellanlagen können nicht überdachte Bügel genutzt werden, welche durch die angrenzende Bepflanzung eingeschränkt nutzbar und schwer einsehbar sind.



8 Ausstattung Bahnhof ©Zebau GmbH

Fazit ÖPNV

Insgesamt ist das Projektgebiet ausreichend erschlossen, die Anbindung an die Innenstadt ist zu allen Tageszeiten gegeben. Der Bahnhof wird von den Anwohner*innen Elmschenhagens derzeit nicht intensiv genutzt. Defizite sind die Randlage im Quartier, aber auch die geringe Taktung des Bahnverkehrs sowie die unabgestimmte Anbindung durch den Busverkehr. Die Routen der Buslinien 32 und 34 sind durch die Nutzung der B76 anfällig für Stau. Eine Anbindung an Schwentinental-Raisdorf ist nur sporadisch gegeben, obwohl der Stadtteil als Einzugsgebiet der Schule und als Versorgungszentrum relevant ist.

In der Anwohner*innen-Umfrage und der Analyse vor Ort wurde vor allem die Ausstattung der Haltestellen als Schwachpunkt für die älteren Menschen Elmschenhagens sowie die Ausstattung des Bahnhofs für Radfahrer*innen identifiziert. Daraus lassen sich folgende, konkrete Vorschläge formulieren:

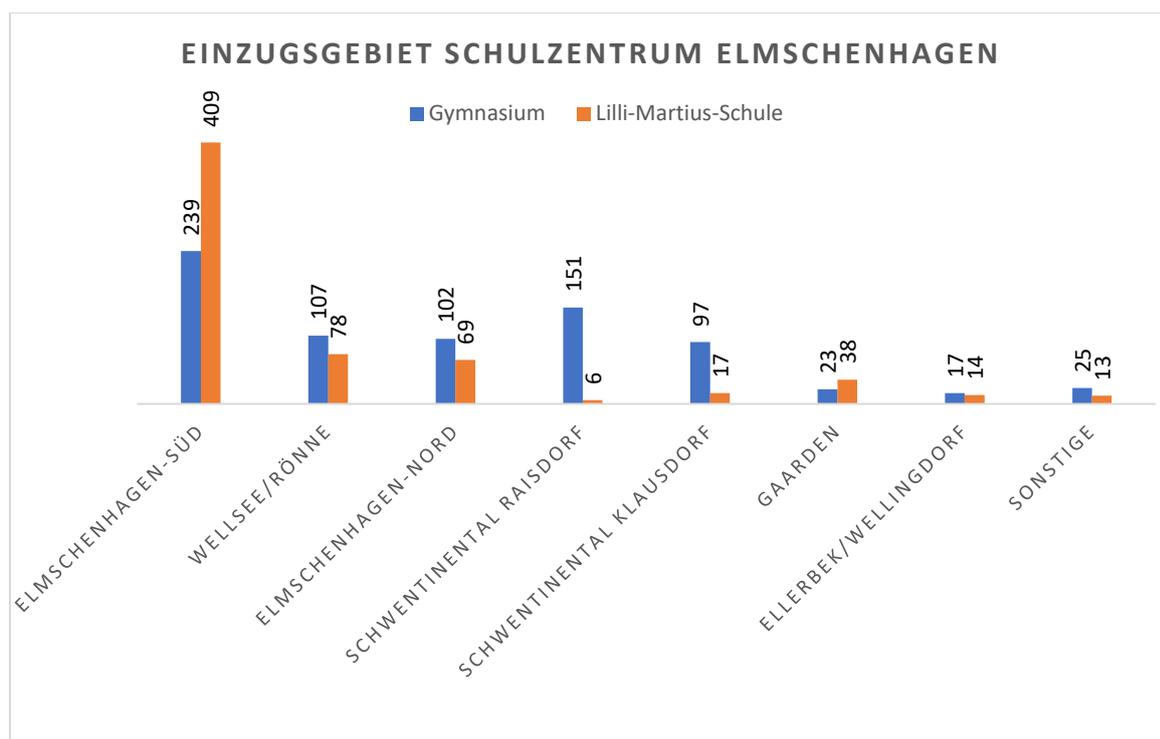
- Schrittweise Nachrüstung dynamischer Fahrgastinformation an verkehrsreichen Bushaltestellen im Quartier
- Nachrüstung fehlender Sitzbänke inklusive Witterungsschutz an Bushaltestellen, die vermehrt von älteren Menschen genutzt werden (insb. Haltestellen der Linie 8)
- Installation von überdachten Fahrrad-Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Elmschenhagen
- Einrichtung eines Schulbusses für das Einzugsgebiet Schwentinental Raisdorf für den Schülerverkehr sowie das Gewerbegebiet Raisdorf, welches häufig als Zielpunkt für Autofahrten genannt wurde.
- Synchronisierung der Busfahrzeiten mit den Bahnfahrzeiten

Schulverkehr

Als Knotenpunkt im Quartier ist das Schulzentrum Elmschenhagen von größerer Bedeutung. Die Schüler*innen kommen nicht nur aus Elmschenhagen-Süd und -Nord, sondern auch aus den umliegenden Ortsteilen Wellsee, Rönne, Wellingdorf, sowie aus den Stadtteilen Klausdorf und Raisdorf der Stadt Schwentimental. Hierbei ist zwischen dem Gymnasium Elmschenhagen und der Lilli-Martius-Schule zu unterscheiden.

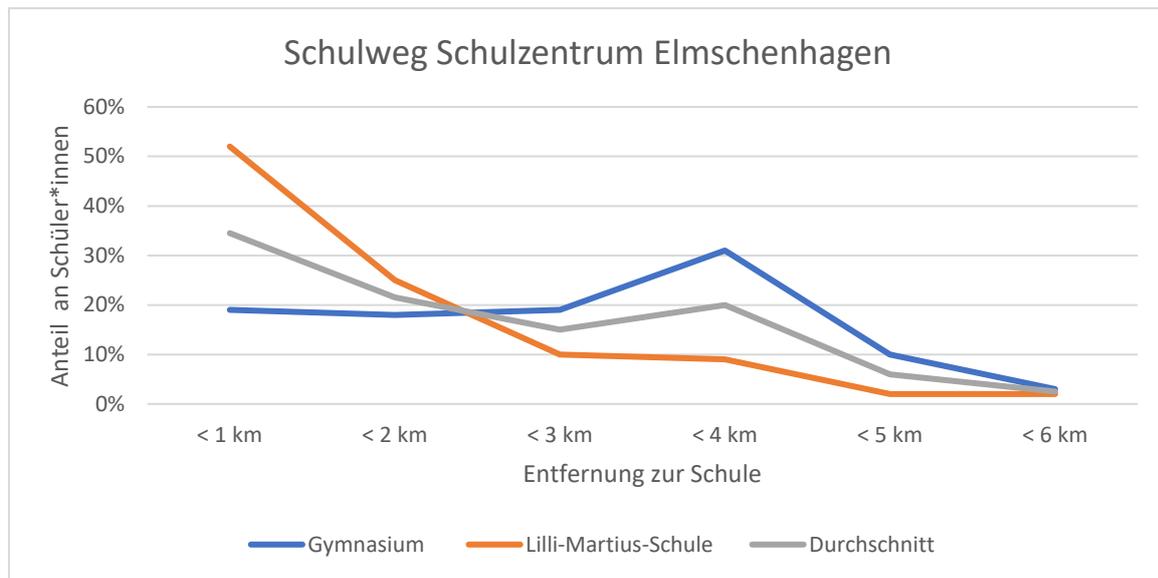
Nach Daten der Schule sind 409 Schüler*innen der Lilli-Martius-Schule in Elmschenhagen-Süd wohnhaft, was bei einer Gesamtzahl von 644 Schüler*innen 64 Prozent entspricht. 69 Schüler*innen kommen aus Elmschenhagen-Nord und weitere 78 aus Wellsee mit Zugang zur Buslinie 8. Aus Schwentimental Raisdorf und Klausdorf kommen insgesamt nur 23 Schüler*innen.

Anders stellt es sich beim Gymnasium Elmschenhagen dar, wo bei einer Gesamtzahl von 761 Schüler*innen 341 in Elmschenhagen Nord und- Süd wohnen, sowie 248 in Schwentimental. Auch hier kommen immerhin 107 der Schüler*innen aus Wellsee. Angebunden per Buslinien 31, 32 und 34 ist der Stadtteil Gaarden mit 23 Schüler*innen am Gymnasium und 38 an der Lilli-Martius-Schule, sowie Ellerbek/Wellingdorf mit 14 bzw. 17 der Schüler*innen und Anbindung an die Buslinie 1.



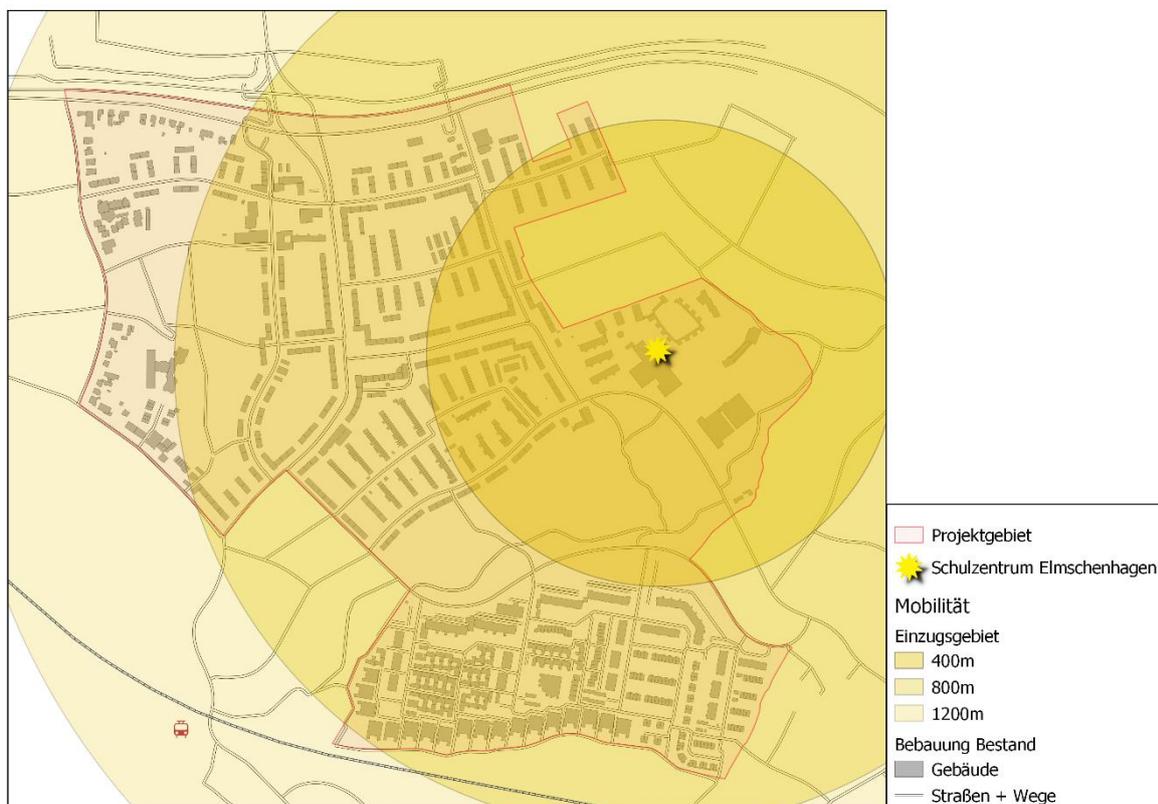
9 Verteilung Schüler*innen auf Datengrundlage der Schulleitungen

Die Aufschlüsselung der Postleitzahlen ergibt, dass der Schulweg zum Schulzentrum im Durchschnitt 2,3 km beträgt. Dabei ist zu differenzieren zwischen Gymnasium und Lilli-Martius-Schule. Wie die Grafik 15 des Einzugsgebiets zeigt, haben die Schüler*innen der Grund- und Gesamtschule einen kürzeren Schulweg von durchschnittlich 1,74 km, während die Schüler*innen des Gymnasiums vermehrt aus den weiter entfernten Stadtteilen kommen mit einem durchschnittlichen Schulweg von 3,67 km.



10 Entfernung Schulweg nach eigener Darstellung

Der Fußweg zum Schulzentrum ist von den meisten Orten aus dem Projektgebiet kürzer als 800 m. Schüler*innen aus Elmschenhagen-Süd und -Nord können ihren Schulweg demnach größtenteils zu Fuß oder mit dem Fahrrad bestreiten, wobei die Schüler*innen aus Elmschenhagen-Nord die Bundesstraße auf einer Fußgängerbrücke überqueren müssen.



11 Einzugsgebiet Schulzentrum nach eigener Darstellung

ÖPNV-Anbindung des Schulzentrums

Die Buslinie 1 fährt von Wellingdorf aus über Klausdorf zum Schulzentrum (SZE) und endet am Krooger Kamp. Das Angebot ist mit den Schulzeiten synchronisiert, der Bus fährt stündlich von 6 Uhr morgens bis 19 Uhr abends, wobei die Ankunft- und Abfahrtszeiten am SZE auf die Schulstunden angepasst sind. Nach 19 Uhr und am Wochenende wird der Schulbus ausgesetzt.

Die Stadtgebiete Wellingdorf und Klausdorf Schwentimental sind über die Ortsbuslinie 1 angebunden, deren Ankunft- und Abfahrtszeiten am SZE auf die Schulstunden angepasst sind.

Schüler*innen der Ortsteile Rönne und Wellsee können die Ortsbuslinie 8 nutzen. Im Gegensatz zur Linie 1 ist die Taktung nicht auf die Schulzeiten abgestimmt, auch dieser Bus fährt nur stündlich im Untersuchungsgebiet.

Die Buslinie 8 mit Streckenführung von Rönne über Wellsee nach Elmschenhagen bis Kroog bietet ein ähnliches Angebot. Montag bis Freitag fährt der erste Bus morgens um 6:30 Uhr, der letzte Bus abends um 19 Uhr. Im Gegensatz zur Linie 1 ist die Taktung nicht auf die Schulzeiten abgestimmt, allerdings fährt der Bus zweimal stündlich. Nach 19 Uhr und am Wochenende wird auch der Betrieb dieser Linie eingestellt.

Ergänzend zu den KVG-Bussen gibt es eine Anbindung der östlichen Einzugsgebiete außerhalb des Kieler Stadtgebiets über die Autokraftbuslinien 300, 4310 und 4330 und der Regionalbahn RE84. Zu Schulbeginn wird werktags eine Fahrt der Linie 4330 aus Raisdorf direkt zum SZE angeboten. Die angefahrene Haltestelle für die anderen Fahrten ist die Wiener Allee, welche etwa 800m von dem Schulzentrum entfernt ist.

Der Bahnhof Elmschenhagen liegt über 1km Fußweg vom SZE entfernt. Die Regionalbahn RE84 verkehrt stündlich Richtung Raisdorf/Preetz.

Das Einzugsgebiet Raisdorf und Umgebung ist somit nur sporadisch an das SZE angebunden, obwohl über 20 Prozent der Schüler*innen in diesen außerhalb der Stadt liegenden Gemeinden wohnen. Dies verstärkt den Individualverkehr aus dieser Richtung und auch den Zielverkehr im Quartier Elmschenhagen-Süd.

Fußverkehr

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept

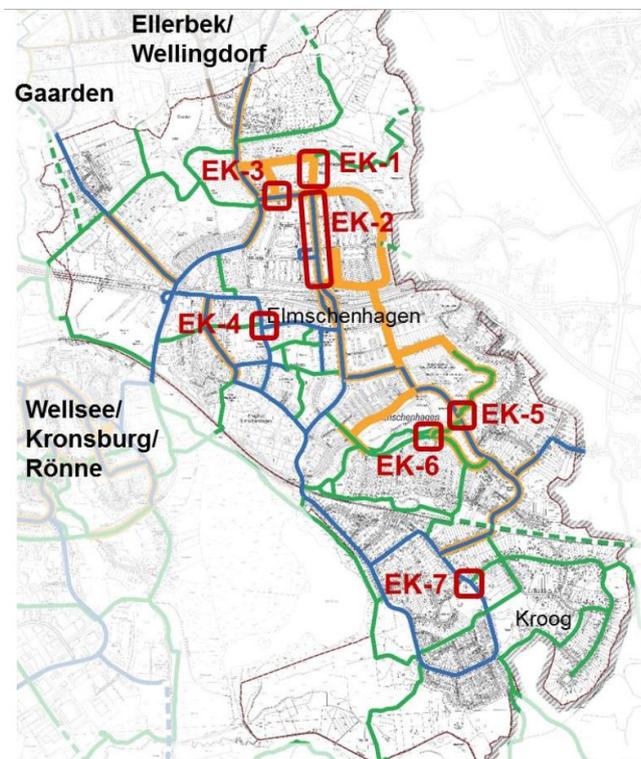
Die Landeshauptstadt Kiel arbeitet kontinuierlich an einem Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept nach "Allzeit- und Freizeitwegen" für das gesamte Stadtgebiet zu entwickeln. Im November 2012 wurde das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept durch den Bauausschuss beschlossen, seitdem wird das Konzept für weitere Ortsbeiratsbezirke in Kiel fortgeschrieben.

Das Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung IKS wurde mit der Fortschreibung des Konzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog beauftragt, welches im Juli 2017 beschlossen wurde. In der Untersuchung werden Maßnahmen vorgeschlagen, die sich mit den Ergebnissen der Bestandsanalyse des Sanierungsmanagements decken. Folgende Maßnahmen für das Projektgebiet des Sanierungsmanagements (Elmschenhagen/ Kroog (EK)) sollen in dieser Untersuchung unterstützend dargestellt werden:

- EK-2: Wiener Alle
- EK-4: Egerstraße/ Rüterstraße
- EK-5: Allgäuer Straße
- Erweiterung Tempo 30 Zone

Die Maßnahmen wurden dem Konzept „Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog (2017)“ mit Genehmigung der Landeshauptstadt Kiel entnommen. Die Studie ist unter folgendem Link abrufbar:

www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/fusswegeachsen_und_kinderwege



12 Handlungsschwerpunkte im "Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept" für Elmschenhagen/ Kroog (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])

EK-2 Wiener Allee

Die Wiener Allee ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen und eine der wichtigsten Achsen für Fußgänger*innen im Projektgebiet. Sie verknüpft mit anliegenden Schulen, Nahversorgungsbereichen und dem ÖPNV verschiedene Nutzungen bzw. Quell- und Zielorte für Fußgänger*innen.

Es besteht die Problematik, dass der Gehweg auf der östlichen Seite zwar durchgängig befestigt, aber nicht beleuchtet ist und dazu einige Stolperkanten aufweist. Der Gehweg auf der westlichen Seite hat eine Beleuchtung, dafür fehlt allerdings eine befestigte Oberfläche (durch die marode wassergebundene Decke und Reste eines teilweisen asphaltierten und nicht benutzungspflichtigen Radweges sind auch hier viele Stolperkanten vorhanden).

Zielsetzung ist eine Ausgestaltung des Allzeitwegs entsprechend der Kieler Standards, um diese wichtige Fußwegeachse barrierefrei und attraktiv zu gestalten und die Erreichbarkeit des ÖPNV zu verbessern.



13 Wiener Allee (links unbefestigter Gehweg mit Beleuchtung; rechts befestigter Gehweg mit Stolperkanten ohne Beleuchtung) (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])

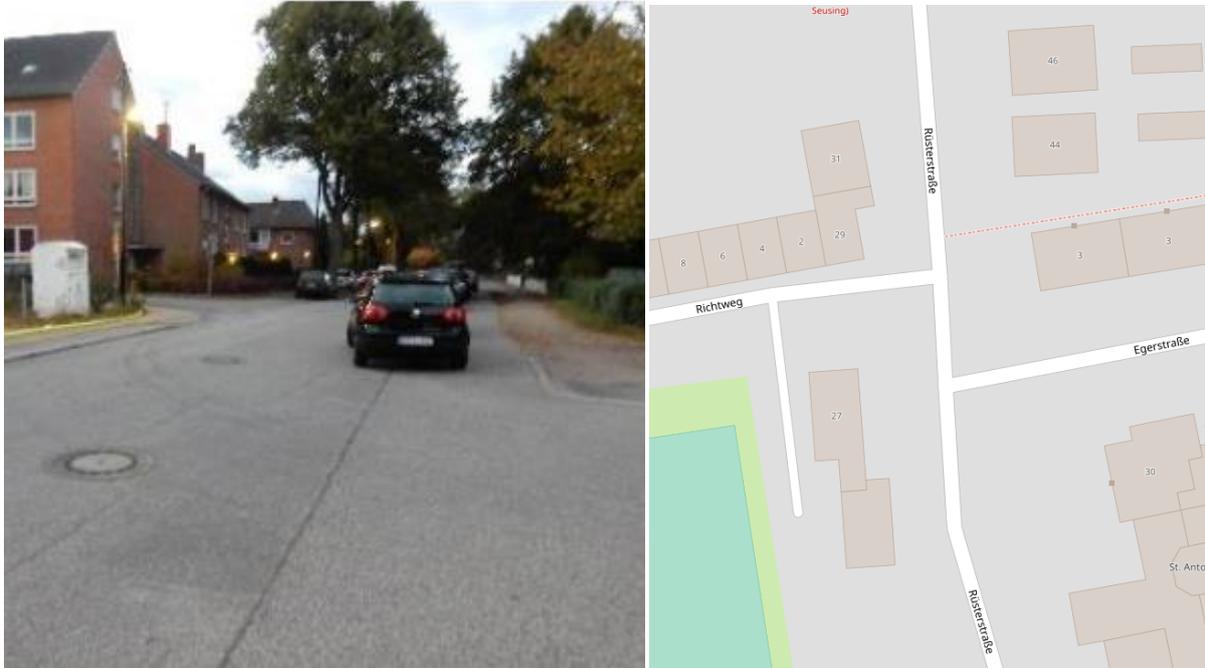
Empfohlene Maßnahmen

- ➔ Östlicher Gehweg: Errichtung einer Beleuchtung, Ausbesserung der Oberfläche
- ➔ Westlicher Gehweg: Ausbau der Oberfläche entsprechend den Kieler Standards
- ➔ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (Abbau der nicht-Benutzungspflichtigen Gehwege)

EK-4 Egerstraße/ Rüsterstraße

Der Knoten Egerstraße/ Rüsterstraße ist als Allzeitweg ausgewiesen und liegt innerhalb wichtiger Wegeverbindungen für Fußgänger*innen und besonders auch für Kinder. Durch die versetzte Anordnung der einzelnen Arme und parkenden Fahrzeuge in der direkten Gehlinie ist der Knoten sehr unübersichtlich und es bestehen schlechte Sichtbeziehungen und unklare Wegebeziehungen, besonders für Kinder.

Zielsetzung ist eine Gestaltung des Knotens, die eine sichere und umwegefreie Querung mit guten Sichtbeziehungen für Fußgänger gewährleistet.



14 Versetzte Anordnung der Arme im Knoten Egerstraße/ Rusterstraße (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])

15 Kartenansicht der Situation im Knoten Egerstraße/ Rüststraße (© OpenStreetMap)

Empfohlene Maßnahmen

- ➔ Schaffung von eindeutigen Querungsstellen in direkter Gehlinie
- ➔ Verlagerung der parkenden Fahrzeuge – Freihalten der Sichtbeziehungen

EK-5 Allgäuer Straße

Die Querungsstelle über die Allgäuer Straße auf Höhe des Pfaffensteigs liegt innerhalb der Verbindung aus Richtung Franzensgraben in Richtung der Lilli-Martius-Schule. Der ausgewiesene Kinderweg führt auf der gegenüberliegenden Seite mit einem Versatz auf das Sportgelände der Schule. Die vorhandene bauliche Fahrbahneinengung kommt an dieser Stelle nicht zur Geltung bzw. liegt nicht an der Gehlinie der Fußgänger*innen. Zusätzlich wird während Schulzeiten oft am Fahrbahnrand geparkt, was die Sichtverhältnisse besonders für Kinder erschwert. Eine eindeutige Querungsstelle für Fußgänger*innen ist nicht vorhanden.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen und besonders für Kinder bzw. die Schaffung einer eindeutigen Querungsstelle.



16 Einmündung in den Pfaffensteig und baulich angelegte Fahrbahneinengung (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])

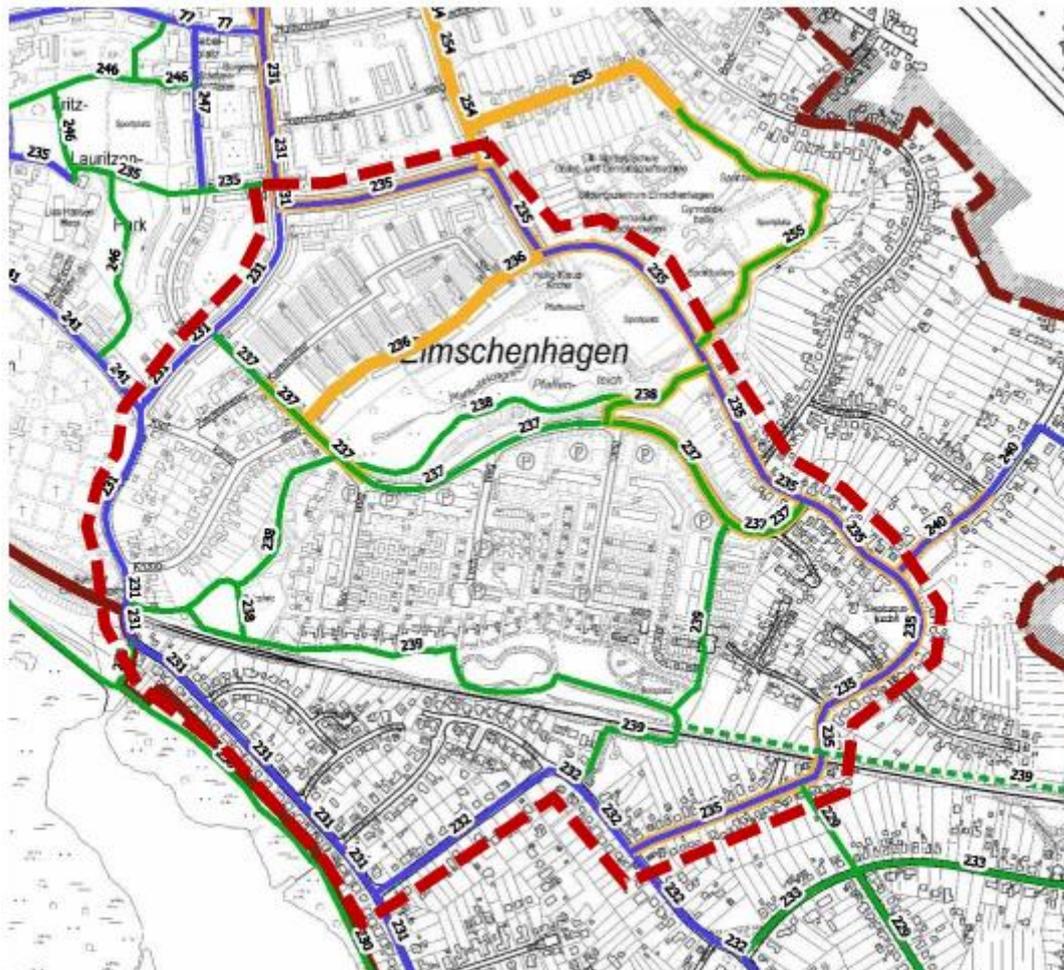
Empfohlene Maßnahmen

- ➔ Errichtung eines vorgezogenen Seitenraums in direkter Gehlinie auf Höhe des Pfaffensteigs

Tempo 30 (Zone) Elmschenhagen

Im Bereich Elmschenhagen wird die Querung von Straßen für Fußgänger*innen und die Nutzung durch Radfahrer*innen vielerorts durch die erlaubten Geschwindigkeiten von 50 km/h erschwert. Obwohl für den ÖPNV teilweise bereits eine Beschränkung auf 30km/h (ab 7t) besteht, sind in diesen Bereichen keine Tempo 30 Zonen eingerichtet.

Zielsetzung ist die Förderung der Nahmobilität durch die Einführung einer angepassten Geschwindigkeit durch Kraftfahrzeuge.



17 Mögliche Ausdehnung einer Tempo 30 Zone in Elmschenhagen (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])

Empfohlene Maßnahmen

- ➔ Einrichtung bzw. Ausdehnung der Tempo 30 Zone in Elmschenhagen

Fahrradverkehr

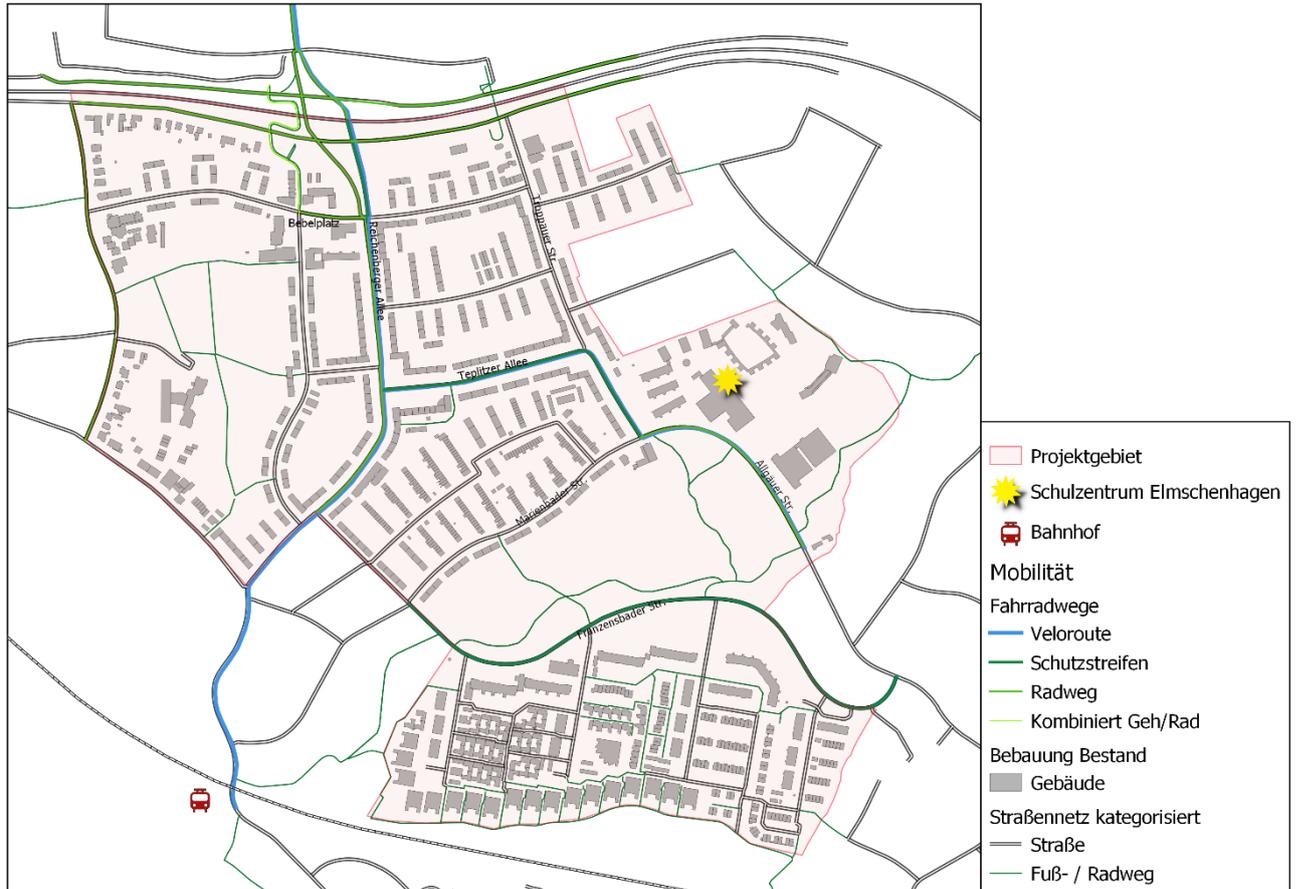
Radwege Allgemein

Die Radwege im Projektgebiet sind von unterschiedlicher Art und Qualität. In der Reichenberger Allee und der Rüsterstraße sind die Radwege recht schmal und aufgrund von Baumwurzeln teilweise uneben. In der Teplitzer Allee sowie in der Franzensbader Straße sind breite Schutzstreifen vorhanden. Die Preetzer Chaussee und die Allgäuer Straße sind mit verhältnismäßig breiten Radwegen ausgestattet. Es gibt derzeit in Elmschenhagen-Süd keine Fahrradstraßen, die Einbahnstraßen dürfen von Radfahrer*innen in beide Richtungen befahren werden.



18 Veloroute nach eigener Darstellung ©Zebau GmbH

Insgesamt ist das Radwegenetz lückenhaft und gestückelt, häufig enden die Radwege unvermittelt. Außerdem sind die bestehenden Radwege häufig von parkenden Autos blockiert, dies wurde auch in der Umfrage mehrfach angemerkt.



19 Radwege nach eigener Darstellung



20 Radweg Rüsterstraße ©Zebau GmbH

Ein häufig angemerktter Konfliktbereich befindet sich an der Kreuzung Reichenberger Allee / Teplitzer Allee. Hier befindet sich direkt hinter einer Bushaltestelle eine Fußgängerüberquerung, welche für überholende PKWs schwer einsehbar ist. Der Radweg in südlicher Richtung wird genau hier auf die Straße gelenkt, wo diese durch die Überquerung bereits verengt wird. Durch diese Gegebenheiten entsteht ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer*innen.



21 Radweg Reichenberger Allee/Teplitzer Allee ©Zebau GmbH

Fahrradabstellmöglichkeiten

Das Fahrrad ist im Stadtbild des Quartiers noch wenig sichtbar. An wenigen Hauseingängen gibt es mehr als einen Fahrradabstellplatz für durchschnittlich 5 Wohneinheiten. Die Reihen- / und Einzelhäuser bieten ebenfalls keine Abstellanlagen. Die Hauseingänge sind häufig nur über Stufen erreichbar, was das Abstellen der Fahrräder in den Gebäuden erschwert.

Die Geschosswohnungsbauten am Krooger Kamp bieten neben dem Hauseingang einen direkten Zugang zum Fahrradkeller. Dieser ist jedoch ebenfalls nur über eine Treppe zu erreichen.

Die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten sind so konstruiert, dass sich nur das Rad und nicht der Rahmen daran anschließen lässt, was die Diebstahlgefahr erhöht.

In der Umfrage wurde eine hohe Fahrraddiebstahlrate allgemein und besonders am Bahnhof Elmschenhagen als einer der Punkte angeführt, welche die Entscheidung des Fortbewegungsmittels beeinflussen.



22 Beispiel Zugang Häuser ©Zebau GmbH

An den öffentlichen Plätzen und Knotenpunkten sind ausreichend Fahrrad-Abstellflächen vorhanden, häufig die sogenannten „Kieler Bügel“, an denen sowohl die Laufräder als auch der Rahmen angeschlossen werden können. Vor allem der Nahversorgungsstandort Bebelplatz ist gut ausgestattet, sowie der Bereich vor den Einzelhandelsstandorten in der Teplitzer Allee.

Das Schulzentrum verfügt über einen geschützten Fahrradkeller sowie zusätzliche Abstellmöglichkeiten auf dem Schulgelände.



23 Fahrradabstellflächen nach eigener Darstellung

Hauseigene Abstellmöglichkeiten



Ausreichende Anzahl
(Ergänzung zum Fahrradkeller)
Nur am Vorderrad anschließbar



Nicht genügend Plätze für Besucher
(Ergänzung zum Fahrradkeller)
Nur am Vorderrad anschließbar



Ausreichende Anzahl
Nur am Vorderrad anschließbar
Teilweise stark verformt/beschädigt

Allgemeine/Öffentliche Abstellmöglichkeiten



Ausreichende Anzahl
Gute Qualität
Am Rahmen anschließbar



Ausreichende Anzahl (Ergänzung zum FK)
Am Rahmen anschließbar
Oft schwer erreichbar aufgrund parkender Autos

24 Fahrradabstellmöglichkeiten ©Zebau GmbH

Fazit Radverkehr

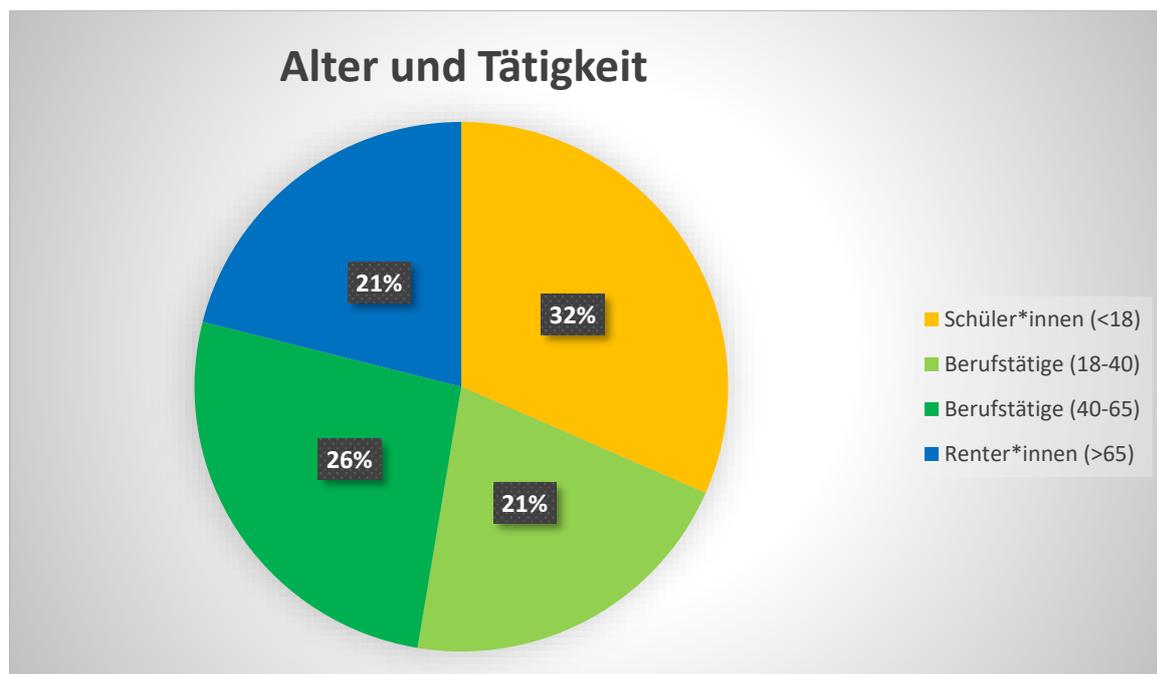
Aufgrund der Randlage des Stadtteils und dem geringen Durchgangsverkehr eignet sich Elmschenhagen-Süd grundsätzlich gut für den Radverkehr. Das vorhandene Radwegenetz in Elmschenhagen-Süd bietet aktuell an vielen Stellen Verbesserungspotenziale, insbesondere betreffend der Qualität der Radwege und der Übersichtlichkeit der Streckenführung. Das Fahrrad ist derzeit noch ein untergeordnetes Fortbewegungsmittel im Quartier, was sich im Verhalten der Anwohner*innen durch Bevorzugung von MIV und ÖPNV niederschlägt. Neben den mangelnden Abstellmöglichkeiten am Haus ist vor allem das als hoch eingestufte Gefahrenpotenzial von Umfrageteilnehmer*innen angemerkt worden. Da die Radwege selten durchgehend sind, ergeben sich viele Situationen, in denen die Straße abschnittsweise vom Radverkehr mitgenutzt wird.

Resultierend aus der Umfrage und der Bestandsanalyse lassen sich verschiedene Maßnahmen formulieren:

- Ausweisung von Fahrradstraßen (Troppauer Straße und Marienbader Straße zur Unterstützung des sicheren Schulverkehrs)
- Deutlichere Markierung/ sicherere Übergänge bei endenden Radwegen
- Nachrüstung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, insbesondere geschützte Abstellanlagen, um Diebstahl vorzubeugen
- Initiierung und Installation von Fahrrad-Reparaturstationen mit Werkzeugverleih (Schulzentrum Elmschenhagen, Bebelplatz)
- Initiierung und Installation eines Lastenrades als alternatives Transportmittel für z.B. Einkäufe

Straßenumfrage

Zur Ergänzung der Bestandsanalyse wurde eine qualitative Umfrage in Elmschenhagen-Süd durchgeführt. Diese hatte zum Ziel, mit den Anwohner*innen ins Gespräch zu kommen und über das implizite Wissen und die persönlichen Einschätzungen der Anwohner*innen zu ihrem Stadtteil weiterführende Informationen zu erhalten. Es wurde versucht, Anwohner*innen aus unterschiedlichen Altersgruppen und mit unterschiedlichen Tagesabläufen zu erreichen (Schüler*innen, Berufstätige, Rentner*innen). Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ.



25 Altersstruktur und Tätigkeit der Befragten nach eigener Darstellung

Bei der qualitativen Umfrage, welche am 23. und 24.04.2019 durchgeführt wurde, haben etwa 20 Anwohner*innen verschiedener Alters- und Statusgruppen Fragen zu ihrem Mobilitätsverhalten, ihrer Einschätzung der derzeitigen Situation sowie möglichen Maßnahmen beantwortet.

In der Umfrage wurden allgemeine Daten zur Einordnung der Antworten erhoben, wie Alter und Status, genutzte Fortbewegungsmittel und regelmäßige Pendelwege im Quartier. Des Weiteren wurde um Einschätzung der Qualität verschiedener Fortbewegungsmittel gebeten, sowie von verschiedenen, durch das Sanierungsmanagement vorgeschlagene Maßnahmen und ihrem Potenzial. Zudem wurde die Zugänglichkeit von Informationen zum Thema Mobilität erfragt. Ortschaftspezifische Fragestellungen konnten auf einem Stadtplan des Quartiers eingezeichnet werden. Der Fragebogen befindet sich im Anhang.

Die Befragung wurde außerhalb der Schulferien wochentags zwischen 9 Uhr und 20 Uhr zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt.

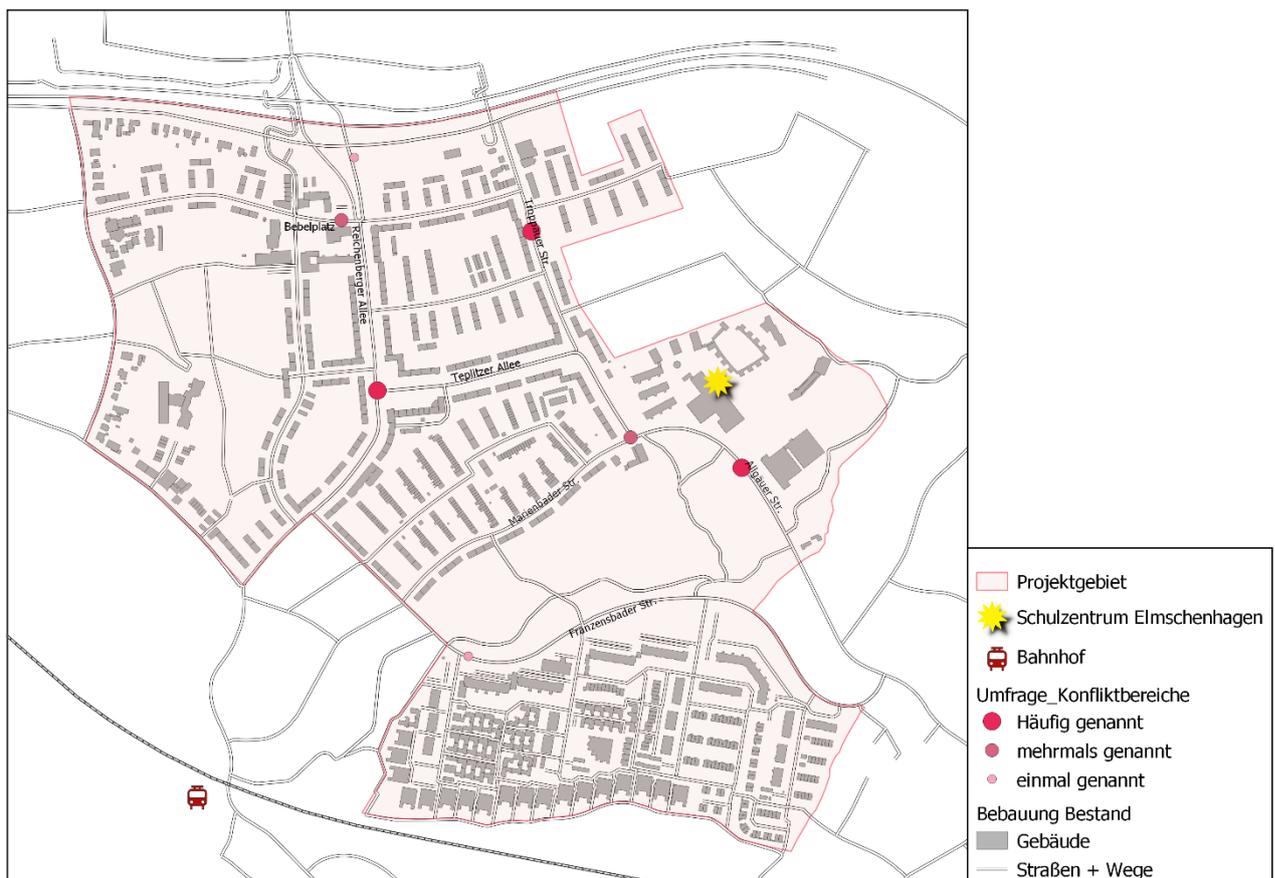
Die Befragten wurden auf der Straße angesprochen, die Gespräche fanden an unterschiedlichen Orten im Quartier statt.

Konfliktfelder

Die befragten Personen nannten unterschiedliche Konfliktfelder¹, welche auf einer Stadtkarte mit dem Ausschnitt des Quartiers Elmschenhagen-Süd festgehalten wurden. Konfliktpunkte sehen die Befragten insbesondere an folgenden Stellen im Quartier:

- Kreuzung Teplitzer Allee/Reichenberger
Durch die Verschwenkung des Radverkehrs auf die Straße, einer Bushaltestelle auf der Straße (ohne Haltebucht) und eine, dadurch schwer ersichtliche Fußgängerüberquerung, wurde die Kreuzung Teplitzer Allee/ Reichenberger Straße als Konfliktfeld zwischen den Verkehrsträgern und Gefahrenstelle genannt.

Laut Aussage der Befragten lässt sich die Straße aufgrund des Fahrverhaltens der Autofahrenden nicht sicher überqueren. Zudem wurde angemerkt, dass die Absatzkante der Mittelinsel der Fußgängerüberquerung für Menschen mit Rollator schwierig zu überwinden ist.



26 Konfliktbereiche aus Sicht der Befragten nach eigener Darstellung

¹ Siehe Anhang S. 47

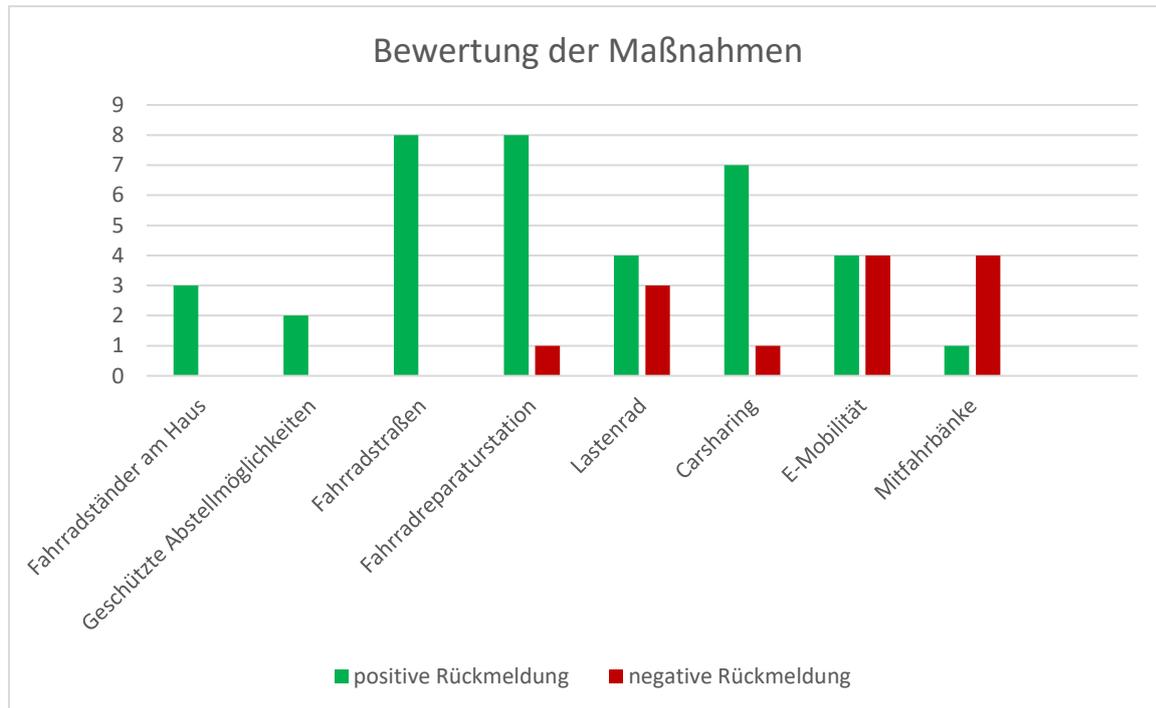
- **Troppauer Straße**
Insgesamt kommen fast 300 Schüler*innen des Schulzentrums Elmschenhagen aus Elmschenhagen-Nord und Schwentimental-Klausdorf, von denen viele die Troppauer Straße als Verbindungsstraße nutzen. Aufgrund der fehlenden Radwege fahren die Schüler*innen (häufig nebeneinander) auf der Straße der Tempo 30-Zone und schildern dies als Konfliktpunkt mit dem MIV. Eine Priorisierung des Radverkehrs durch die Ausweisung als Fahrradstraße könnte das Konfliktpotenzial reduzieren, indem die schon bestehende Situation legitimiert und gefördert wird.
- **Allgäuer Straße**
Vor dem Eingang des Gymnasiums wird die schmale Straße täglich von wartenden Eltern blockiert. Dadurch staut sich zu Schulbeginn und -ende der Auto- und Busverkehr in beide Richtungen.
Befragte Schüler*innen nannten die Gefährdung des Schülerverkehrs durch die auf dem Fuß- und Radweg wendenden Autos.
- **Bebelplatz**
Der Bebelplatz als geschäftiges Nahversorgungszentrum ist den ganzen Tag über von Verkehr geprägt. Viele Personen tätigen nur kleinere Besorgungen, sodass trotz ausreichender Parkplätze regelmäßig im Parkverbot gehalten wird. Dabei wird der Radweg teilweise zugeparkt und die Straße verengt.
- **Kreuzung Marienbader/Troppauer/Allgäuer**
Die Streckenführung, welche im Abschnitt Radverkehr bereits bemängelt wurde, weist vor allem an der Kreuzung Marienbader Straße/ Troppauer Straße/ Allgäuer Straße Konfliktpotenzial auf. Die radfahrenden Schulkinder, die von der Troppauer Straße kommen, kreuzen ohne markierten Übergang die Straße, um in der Allgäuer Straße auf dem linksseitigen Radweg weiterzufahren. Die Unübersichtlichkeit wurde hier als gefährlich bewertet. Außerdem befindet sich der Fußgängerübergang nicht an der Kreuzung, sondern direkt vor der Lilli-Martius-Schule ca. 75m entfernt, was laut Aussage eines befragten Schülers zu wahlloser Straßenüberquerung verleitet.

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Im Rahmen der Umfrage wurde den befragten Bewohner*innen die Möglichkeit gegeben Maßnahmen, die auf Grundlage der Bestandsanalyse vom Sanierungsmanagement entwickelt wurden, zu bewerten und zu kommentieren. Die Maßnahmen wurden dabei überwiegend positiv bewertet.

Als besonders wünschenswert wurde die Einführung von Fahrradstraßen bewertet, mit vorgeschlagenen Standorten in der Troppauer Straße und Marienbader Straße im Hinblick auf den Schülerverkehr. Die vorgeschlagene Fahrradreparaturstation wurde ebenfalls mit großer Zustimmung aufgenommen, eine Rückmeldung gab die Gefahr durch Vandalismus zu Bedenken.

Ein Großteil der Befragten nannten einen Mangel an Fahrradabstellmöglichkeiten insgesamt, aber insbesondere den Bedarf an geschützten Abstellanlagen.



27 Bewertungsergebnisse der Maßnahmen bei der Straßenumfrage

Die Rückmeldungen zur Errichtung einer Verleihstation für Lastenräder unterschieden sich stark in Abhängigkeit zum Alter der Befragten. Während die Maßnahme von den Kindern und Jugendlichen, sowie Berufstätigen ohne Auto sehr positiv aufgenommen wurde, standen ältere Befragte der Maßnahme aufgrund der demografischen Situation im Quartier eher ablehnend gegenüber. Einzig die Maßnahme Mitfahrbank am Bebelplatz erhielt mehr negative als positive Rückmeldungen. Hier wurde vor allem ein allgemeines Gefühl der Unsicherheit und Bedenken bezüglich der sozialen Zusammensetzung des Quartiers geäußert.

Fazit Umfrage

Die festgestellten Maßnahmen wurden durch Vorschläge der Befragten ergänzt und bestätigt. Insgesamt sehen die Anwohner*innen Potenzial zur Verbesserung klimafreundlicher Mobilität in Elmschenhagen-Süd und begrüßten das Engagement des Sanierungsmanagements im Quartier.

Auf Grundlage der Rückmeldungen der Anwohner*innen wurden Maßnahmen konkretisiert und angepasst, sowie Konfliktfelder in die weitere Betrachtung aufgenommen.

Aufbauend auf die Bestandsanalyse und die Umfrageergebnisse wurden Gespräche mit lokalen Akteuren geführt. Die Gespräche sollen die Maßnahmen weiter konkretisieren und die Akteure vor Ort in die Umsetzung der Maßnahmen und/ oder Betreiber für die Maßnahmen gewonnen werden.

Akteursbeteiligung

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Kooperation mit engagierten, lokalen Akteuren unerlässlich. Diese sollen frühzeitig partizipativ in die Planung einbezogen werden und die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes initiierten Maßnahmen über die Projektlaufzeit des Sanierungsmanagements verstetigen und multiplizieren.

Im Rahmen der Analyse wurden Gespräche mit folgenden Akteuren geführt:

Mobilitätspunkt:

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
- StattAuto eG
- Tiefbauamt Stadt Kiel
- Stadtbücherei Elmschenhagen
- Geschäftsleitung Rewe-Supermarkt Elmschenhagen

Mobilität im Alter:

- Anlaufstelle Nachbarschaft Elmschenhagen der AWO Kiel
- Tiefbauamt Stadt Kiel

Schülerverkehr:

- Schulzentrum Elmschenhagen
 - Gymnasium Elmschenhagen
 - Lilli-Martius-Gesamtschule

ADFC

Der Leiter der ADFC Ortsgruppe Kiel, Herr Walter, wurde um Informationen zur Ausstattung einer Fahrradreparaturstation gebeten, die er gerne zur Verfügung stellte. Er äußerte sich positiv zu den geplanten Maßnahmen und zeigte sich bereit für eine weitere Zusammenarbeit.

StattAuto

Die StattAuto GmbH wurde hinsichtlich weiterer Car-Sharing Stationen in Elmschenhagen-Süd angesprochen. Aufgrund derzeitig geringer Auslastung der Bestandsstation am Bebelplatz wurde eine zusätzliche Station am Krooger Kamp zurzeit kritisch gesehen.

Stadtbücherei Elmschenhagen

Die Stadtbücherei wurde als möglicher Betreiber der Lastenradstation kontaktiert. Sowohl die Leitung vor Ort als auch die Leitungsebene der Kieler Büchereien haben grundsätzliches Interesse an einer Beteiligung gezeigt. Gespräche wurden zudem mit dem Tiefbauamt Kiel geführt. Auch hier wurde die Partnerschaft begrüßt.

Geschäftsleitung Rewe-Supermarkt

Nach mehreren Gesprächen zeigte sich die Leitung des Rewe-Marktes sehr positiv gegenüber der vorgeschlagenen Maßnahme und äußerte eine grundsätzliche Bereitschaft zur Kooperation beim Betrieb einer Lastenradstation.

Anlaufstelle Nachbarschaft Elmschenhagen der AWO Kiel

Die AWO wurde zum Thema „Mobilität im Alter“ sowie der Maßnahme „Mitfahrbänke“ kontaktiert.

Die AWO wird als wichtiger Multiplikator bei der Etablierung der Mitfahrbänke eingeschätzt, deren Installation Ende des Jahres 2019 vom Tiefbauamt Kiel umgesetzt werden soll.

Im Laufe des Gesprächs wurden weitere Anmerkungen sowie mögliche Maßnahmen zum Thema Mobilität im Alter aufgenommen. Der Handlungsbedarf in diesem Bereich wird als sehr groß eingeschätzt. Die Betreuung eines Lastenrads ist hier auszuschließen, trotz der Nähe zu den Nahversorgern, da die Zielgruppe hier eine jüngere ist, was nicht den Aufgaben der Nachbarschaftsstelle entspricht.

Schulzentrum Elmschenhagen

Im Zuge der Bestandsanalyse sowie zur Maßnahme „Reparaturstation“ wurden die Schulleitungen des Schulzentrums sowohl telefonisch als auch im persönlichen Gespräch eingebunden.

Die Schulen haben ergänzende Daten für unsere Bestandsanalyse bereitgestellt und sich positiv zu der vorgeschlagenen Maßnahme geäußert. Zudem zeigten sie die Bereitschaft, eine Fahrradreparaturwerkstatt mit Werkzeugverleih, die bei Bedarf auch in das Nachmittagsangebot der Schulen integriert wird, einzurichten. Außerdem werden interne und externe Aktions- und Informationsveranstaltungen angestrebt. Im Laufe der Planungs- und Umsetzungsphase wird ein weiterer Austausch angeregt.

Maßnahmen

Auf Grundlage der Mobilitätsanalyse sowie den Gesprächen mit Anwohner*innen und lokalen Akteur*innen, wurden Maßnahmen entwickelt, welche eine Förderung grüner Mobilität in Elmschenhagen-Süd zum Ziel haben.

	Maßnahme	Akteure	Stadtteilbelegung	Zeitraumen	Umsetzungs- wahrscheinlichkeit	CO ₂ -Einspar- potenzial/ Jahr in Tonnen
1.	Mobilitätsspunkte					
1.1	Lastenrad Bebelplatz	Stadt Kiel Rewe/Bücherei	hoch	Q1 2020	hoch	0,54t
1.2	Mitfahrbänke	AWO Ortsbeirat Tiefbauamt	hoch	Q3 2019	hoch	0,34t
1.3	Sprossenflotte Station	nextbike	mittel	Q1 2020	hoch	6,85t
1.4	Carsharing Krooger Kamp	StattAuto	mittel	k.a.	niedrig	k.a.
1.5	Fahrradboxen Parkplatz	Stadt Kiel Eigentümer	mittel	Q2 2020	hoch	11,50t
2.	Mobilität im Alter					
2.1	Sitzgelegenheiten	Stadt Kiel KVG	hoch	Q2 2020	mittel	0,40t
3.	Schülerverkehr					
3.1	Fahrrad- Reparaturstation	Stadt Kiel Schulzentrum ADFC	hoch	Q2 2020	hoch	8,10t
3.2	Schulbus Raisdorf	Kreis Plön Autokraft DB	mittel	k.a.	mittel	4,90t
3.3	Fahrradstraße Troppauer	Stadt Kiel	mittel	k.a.	mittel	6,50t
3.4	Aktionswoche	Schulzentrum	hoch	Q2 2020	hoch	k.a.
	Gesamt CO ₂				hoch	27,33t
	Gesamt CO ₂				mittel	11,80
	Gesamt CO ₂					39,13t

Zusätzlich zu den hier genannten Maßnahmen gibt es bereits in Planung befindliche Projekte, wie zum Beispiel eine Bike und Ride Station am Bahnhof Elmschenhagen, welche geschützte Fahrradabstellmöglichkeiten, sowie eine Reparaturstation beinhaltet. Hierfür wurde in der Umfrage vor Ort ein Bedarf festgestellt, der die Umsetzung des Projektes bestärkt.

1. Mobilitätspunkte

1.1 Lastenrad Verleihstation

Eine Schwierigkeit des Mobilitätsverbunds ist der Transport von Lasten. Vor allem Groß-/Getränkeeinkäufe werden trotz kurzer Strecken mit dem PKW erledigt, hier besteht ein großes CO₂-Einsparpotenzial. Die Landeshauptstadt Kiel plant, 10 elektrische Lastenfahrräder für Stadtteile zur Verfügung zu stellen. Für diese müssen vor Ort Ausleihpaten gefunden werden, die das Fahrrad unterbringen und angemeldeten Nutzer*innen zur kostenlosen Nutzung aushändigen. Für die Ausleihpaten kann ein Imagegewinn und gesellschaftliche Teilhabe Anreiz bieten. Den Anwohner*innen wird eine klimaneutrale, gesundheitsfördernde und kostengünstige Alternative zum Pkw geboten.

Am Standort Bebelplatz würde das Lastenrad an 6 Tagen zugänglich sein, es soll anfangs zweimal täglich wochentags für Strecken innerhalb des Quartier sowie für etwas weitere Strecken z.B. zum Möbelhandel oder am Wochenende für Ausflüge an den Strand genutzt werden.

Diese Maßnahme hat das Potenzial, mindestens 539 kg CO₂ pro Jahr einzusparen.²

In einem Akteursworkshop wird zunächst die Umsetzung abgestimmt, sowie die feste Zusage der Betreiber vor Ort eingeholt. Anschließend werden der Erwerb und die Installation des Lastenrades in die Wege geleitet.

1.1 Mobilitätspunkte Lastenrad		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
	Maßnahme	Akteure
	Lastenrad-Verleih am Bebelplatz	ADFC Kiel Stadt Kiel Rewe
	Stand	Ziel
	In Planung Absprache mit Betreibern	Stärkung Radverkehr mind. 2x täglich genutzt Verleih übers Wochenende
CO ₂ Einsparpotenzial	Umsetzung	
539 kg CO ₂ / Jahr	hohe Bereitschaft der Akteure vor Ort	

28 1.1 Maßnahme Lastenrad

² Siehe Anhang S.49

1.2 Mitfahrbänke

Gerade in ländlichen Gegenden stellen sogenannte Mitfahrerbanke eine mögliche Ergänzung zum herkömmlichen Mobilitätsangebot dar. Durch eine Anzeigetafel kann das Ziel festgelegt werden, sodass es im Vorbeifahren erkenntlich wird. Anwohner*innen mit demselben Ziel können so ihre „Nachbar*innen“ mitnehmen und ähnliche oder gleiche Routinen finden. Diese Maßnahme soll den sozialen Zusammenhalt im Quartier stärken, und den Besetzungsgrad von PKWs erhöhen.

Im Jahr 2017 haben die AWO und der Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog den Bedarf festgestellt und mögliche Standorte ausgelotet. Insgesamt wurden von den Ortsbeiräten Elmschenhagen/Kroog und Wellsee vier Bänke bestellt, welche nach Angaben der AWO im Spätsommer 2019 aufgestellt werden sollen.

Genutzt werden sollen diese Bänke nicht in Konkurrenz zum ÖPNV-Angebot, sondern als Ergänzung. Die Bänke stehen an Zielorten innerhalb des Quartiers, wie zum Beispiel dem Wochenmarkt oder dem Friedhof. Bei zwei Fahrten pro Tag können bereits 343 kg CO₂ pro Jahr gespart werden.³

Die Aufstellung der Bänke ist bereits in die Wege geleitet, weshalb die Kommunikation zur Förderung der Akzeptanz nun ausschlaggebend für eine erfolgreiche Umsetzung ist. Die Arbeitsgemeinschaft hat im November 2019 einen Artikel zu der Stadtteilzeitschrift LIKE beigesteuert, in der auf den Stand und die Maßnahmen eingegangen wird.

1.2 Mobilitätspunkte Mitfahrbänke		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet <p> Projektgebiet * Bahnhof * Maßnahmen Bebauung Bestand Gebäude Straßen + Wege </p>	Maßnahme Errichtung von Mitfahrbänken am Bebelplatz/Friedhof	Akteure AWO Ortsbeirat Stadt Kiel - Tiefbauamt
	Stand Bänke werden produziert und im Spätsommer aufgestellt	Ziel Nutzung mind. 2x am Tag Förderung des sozialen Zusammenhalts im Quartier
	CO₂ Einsparpotenzial 343 kg CO ₂ / Jahr	Umsetzung ■ ■ ■ wird umgesetzt Akzeptanz im Quartier muss gefördert werden

29 1.2 Maßnahme Mitfahrbänke

³ Siehe Anhang S.49

1.3 Sprottenflotte Leihstation

Seit Juli 2019 gibt es in Kiel ein Leihradsystem mit dem Name Sprottenflotte, das ganz einfach per App oder Anruf genutzt werden kann. In der Anfangsphase sollen ca. 250 Fahrräder zur Verfügung stehen, sowie 30 Stationen zum Leihen und Zurückgeben der Fahrräder. Die Pilotphase ist bis Ende 2020 angesetzt, in dieser sollen nur konventionelle Räder benutzt werden, danach ist auch der Einsatz von Pedelecs und Lastenrädern geplant. Ab 2021 soll das System auch in den umliegenden Gemeinden und Städten impliziert werden. Im Rahmen des Sanierungsmanagements kann die Installation einer Verleihstation in Elmschenhagen kommuniziert und mit Informationsveranstaltungen zum Thema Mobilität verknüpft werden.

Bei einer Station mit Platz für fünf oder mehr abgestellte Räder ist eine regelmäßige Nutzung von ungefähr 20 Fahrten über durchschnittlich 5km pro Tag angestrebt. So würden etwa 6,8 t CO₂ pro Jahr gespart werden.⁴

1.3 Mobilitätspunkte Sprottenflotte		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet 	Maßnahme Fahrrad-Leihstation der „Sprottenflotte“ mit mehreren Fahrrädern	Akteure nextbike
	Stand Empfehlungen werden an den Akteur weitergegeben	Ziel Stärkung Radverkehr mind. 10x täglich genutzt
	CO₂ Einsparpotenzial 6855 kg CO ₂ / Jahr	Umsetzung ■ ■ ■ Pilotphase bis Ende 2020 danach systematische Ausweitung des Systems

30 1.3 Maßnahme Sprottenflotte

⁴ Siehe Anhang S.50

1.4 Carsharing Station Krooger Kamp

Carsharing bezeichnet das Konzept eines frei verfügbaren Autos, welches von verschiedenen Anlieger*innen genutzt werden kann. Es gibt stationäre Autos, und so genannte free-floating Konzepte, die vor allem in Innenstädten angeboten werden. Die Carsharing-Autos werden weniger genutzt als ein eigenes Auto, so dass CO₂ eingespart werden kann. Die gemeinsame Nutzung der Autos spart zusätzlich wertvolle Ressourcen, die für die Herstellung von Fahrzeugen benötigt werden. Im Jahr 2015 wurden von der Firma Stattauto jeweils ein stationäres Auto in Elmschenhagen-Nord und -Süd installiert. Im Zuge der Anwohner*innenumfrage wurde das Wohngebiet Krooger Kamp als zusätzlicher Standort vorgeschlagen. Die Siedlung ist vergleichsweise weit von dem Nahversorgergebiet entfernt und hat an der Franzensbader Straße mit den 6-stöckigen Wohnungsbauten eine deutlich höhere Bebauung und Einwohnerdichte als im übrigen Quartier. Die Firma Stattauto gibt jedoch einen rückwärtigen Trend in der Nutzung der Station am Bebelplatz im Jahr 2018 an, und sieht derzeit keine kostendeckende Möglichkeiten für die Etablierung einer weiteren Station in Elmschenhagen-Süd.

Als Alternative wird dem Betreiber eine Verlegung der Station an den genannten Standort am Krooger Kamp vorgeschlagen. Die Wirtschaftlichkeit dieses Vorschlags zu prüfen, ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht möglich und obliegt dem Betreiber.

Zusätzlich soll im Rahmen des Sanierungsmanagements informiert werden, um die Nutzerzahlen zu erhöhen. Dafür eignet sich das Stadtteilmagazin LIKE, sowie Veranstaltungen wie das Stadtteilstfest.

1.4 Mobilitätspunkte Carsharing		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
	Maßnahme	Akteure
	Carsharing Station am Krooger Kamp	StattAuto
	Stand	Ziel
	StattAuto sieht keinen Bedarf Station Bebelplatz hat keinen kostendeckenden Betrieb	Verringerung des Anteils PKW-Besitzer Rückbau ruhender PKW-Verkehr
CO ₂ Einsparpotenzial	Umsetzung	
	Aktuell niedrige Umsetzungs-wahrscheinlichkeit	

31 1.4 Maßnahme Carsharing

1.5 Fahrradboxen Franzensbader Straße

Die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier ist sehr auffällig. Ein Baustein des Konzepts zur Stärkung des Umweltverbundes ist deshalb die Umnutzung von Parkflächen und die Priorisierung von grünen Fortbewegungsmitteln bei der Gestaltung von Freiflächen.

Vor den Geschosswohnungsbauten des Siedlungsgebiets Krooger Kamps befinden sich große Parkplätze, die nach Einschätzung des Sanierungsmanagements teilweise nicht ausgelastet sind. Der Stellplatzschlüssel pro Wohnung liegt hier bei ungefähr 1,5 während bei Neubauten in Kiel ein Schlüssel von 0,7 angewandt wird. [8] Würde der Stellplatzschlüssel nur auf 1 reduziert, könnte somit eine große Zahl an Stellplätzen alternativ genutzt werden.

Empfohlen wird eine Umwandlung der Parkplatzflächen direkt am Hauseingang durch die Installation von abschließbaren Fahrradboxen und der Reservierung von Flächen für Behinderten/-Eltern / und Carsharing-Parkplätze, oder der Infrastruktur für Elektromobilität.

Das Ziel dieser Maßnahme ist ein Rückgang im MIV, welcher im Masterplan Mobilität KielRegion bis 2035 bei unter 40 Prozent Anteil im Modal Split liegen soll. [2] Für 100 Fahrten pro Woche können 11,8 t CO₂ pro Jahr gespart werden.⁵

1.5 Mobilitätspunkte Fahrradboxen		Energiequartier Elmschenhagen-Süd	
Verortung im Projektgebiet <p> ■ Projektgebiet 🚋 Bahnhof ★ Maßnahmen ■ Bebauung Bestand ■ Gebäude — Straßen + Wege </p>	Maßnahme	Akteure	
	Installation von abschließbaren Fahrradboxen Parkplatz an der Franzensbader Straße	Eigentümer Wohnungsbau Stadt Kiel	
	Stand	Ziel	
	Potenzial erkannt Kontakt mit Akteuren steht noch aus	Rückbau ruhender PKW-Verkehr Stärkung Radverkehr	
	CO₂ Einsparpotenzial	Umsetzung ■ ■ ■	
	11.751 kg CO ₂ / Jahr	Kooperation der Eigentümer ist nicht sicher	

32 1.5 Maßnahme Fahrradboxen

⁵ Siehe Anhang S.50

2. Mobilität im Alter

2.1 Sitzgelegenheiten

Der hohe Anteil an über 65-Jährigen im Quartier zeigt die Notwendigkeit für eine Betrachtung der Mobilität im Alter. Da hier das Fahrrad häufig keine Option mehr ist, muss besonders der Fußverkehr und das ÖPNV Angebot betrachtet werden. Sowohl in der Umfrage als auch im Gespräch mit der AWO-Nachbarschaftsstelle wurde der Wunsch nach zusätzlichen Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen und anderen Orten im Quartier geäußert. Konkret auf dem Weg zum Nahversorgungszentrum Bebelplatz, sowie an den Bushaltestellen der Linie 8, welche hauptsächlich von Rentner*innen genutzt wird und das Lisa-Hansen-Pflegeheim sowie das Wohnheim der AWO anbindet. Durch die fehlenden Sitzgelegenheiten wird das Busfahren für mobilitätseingeschränkte Menschen derzeit erschwert, und die Nutzer*innen tendieren zu Taxis oder PKWs als Fortbewegungsmittel. Mit der Maßnahme sollen mindestens 30 Fahrten pro Woche ersetzt werden, die so mit dem Bus oder zu Fuß zurückgelegt werden können und 442 kg CO₂ sparen.⁶ Hier übernimmt die Stadt Kiel die Abstimmungsprozesse mit dem Eigenbetrieb.

2.1 Mobilität im Alter Sitzgelegenheiten		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
	Maßnahme	Akteure
	witterungsgeschützte Sitzgelegenheiten an den Haltestellen der Linie 8	Stadt Kiel KVG
	Stand	Ziel
	Empfehlungen werden an die Akteure weitergegeben	Busnutzung vereinfachen Lebensqualität steigern 20 PKW-Fahrten pro Woche ersetzen
CO ₂ Einsparpotenzial	Umsetzung	
442 kg CO ₂ / Jahr	Abstimmungsprozesse müssen durchgeführt werden. Interesse der Politik besteht	

33 2.1 Maßnahme Sitzgelegenheiten

⁶ Siehe Anhang S.51

3. Schulverkehr

3.1 Fahrrad-Reparaturstation

Täglich besuchen 1.400 Schüler*innen das Schulzentrum Elmschenhagen. Mit einem durchschnittlichen Schulweg von 2,3 km werden pro Woche 32.200 km von Schüler*innen zurückgelegt. Diese immense Zahl zeigt die Gewichtung des Schulverkehrs im Quartier. Hinzu kommen Lehrende, Personal und Eltern. Der Anteil an klimaneutralen Fortbewegungsmitteln im Schulverkehr sollte dementsprechend so hoch wie möglich sein.

Um den Schüler*innen einen bewussten Umgang mit ihren Fahrrädern nahe zu bringen, soll die Reparatur und Pflege zu einem ergänzenden Bestandteil des Nachmittagsangebots werden. Ziel ist eine höhere Wertschätzung des Fortbewegungsmittels und ein Imagegewinn für den Verkehrsträger. Die Schulleitungen des Gymnasiums und der Grund- und Gesamtschule haben sehr hohe Bereitschaft gezeigt, eine Reparaturstation in die Schule zu integrieren, sowohl räumlich als auch organisatorisch. In Abstimmung mit dem ADFC Kiel wurde eine Liste von Werkzeugen aufgestellt, die sich gut für grundlegende Reparaturen eignen, diese werden dann beim Hausmeister ausgeliehen. Außerdem können engagierte Schüler*innen im Nachmittagsangebot Kurse leiten, um anderen bei der Reparatur und Pflege ihrer Fahrräder zu helfen. Dieses Angebot richtet sich an die älteren Schüler*innen, kann sich aber positiv auf die klassenübergreifende Kommunikation auswirken. Wenn durch diese Maßnahme 50 Schüler*innen mit einer Durchschnittsentfernung von 3,6 km zur Schule (Durchschnitt Gymnasium siehe Abbildung 10) zu einer regelmäßigeren Nutzung bewegt werden, können jährlich 8,1 t CO₂ eingespart werden.⁷ In einem anstehenden Akteursworkshop wird die konkrete Umsetzung geplant und in die Wege geleitet. Eine aktive Teilnahme auch der Schülerschaft ist gewünscht.

3.1 Schülerverkehr Radstation		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet 	Maßnahme Fahrrad-Reparatur-Station mit Werkzeugverleih und Reparatur unter Anleitung	Akteure Stadt Kiel Schulzentrum ADFC-Kiel
	Stand positive Kooperation mit den Schulen Finanzierung muss geklärt werden	Ziel Förderung des Radverkehrs Sensibilisierung der Schüler für ihre Räder
CO₂ Einsparpotenzial 8.136 kg CO ₂ / Jahr	Umsetzung ■ ■ ■ Hohe Bereitschaft der Akteure	

34 3.1 Maßnahme Fahrrad-Reparaturstation

⁷ Siehe Anhang S.51

3.2 Schulbus Raisdorf

Wie in der Analyse festgestellt wurde, ist das Einzugsgebiet Schwentimental Raisdorf des Schulzentrums nicht ausreichend erschlossen. Es gibt keinen regelmäßigen und niedrigschwelligen Schulbus, obwohl allein am Gymnasium 151 Schüler*innen in Raisdorf gemeldet sind. Sowohl in der Umfrage unter Schüler*innen als auch im Gespräch mit der Schulleitung wurde ein großer Bedarf festgestellt. Für die bestehende mangelhafte Anbindung gibt es vergünstigte Schüler*innentickets, allerdings nur bis einschließlich der 10. Klasse. Da in der Oberstufe die Schulpflicht endet, werden auch keine Vergünstigungen mehr für den ÖPNV angeboten. Da das Alter der Oberstufler allerdings teilweise einen Führerschein ermöglicht, ist hier der Wechsel von Bus zu Auto für viele naheliegend. Durch die Einführung eines Schulbusses könnten schon durch 15 Schüler*innen, die nicht mehr täglich PKW fahren, in 40 Schulwochen 4,9 t CO₂ gespart werden.⁸

Die Verantwortlichkeit für die Umsetzung liegt hier bei dem zuständigen Kreis Plön. Dem entsprechenden Ansprechpartner wird das Anliegen vorgetragen und wenn nötig durch das Schulzentrum ausformuliert als Antrag gestellt.

3.2 Schülerverkehr Schulbus Raisdorf		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet 	Maßnahme Einrichtung eines Schulbusses nach Schwentimental - Raisdorf	Akteure Kreis Plön Autokraft DB
	Stand Empfehlungen werden an Akteure weitergegeben	Ziel Ersetzt bis zu 75 PKW-Fahrten pro Woche
	CO₂ Einsparpotenzial 4.900 kg CO ₂ / Jahr	Umsetzung ■ ■ ■
		Realisierung liegt in Hand der Akteure

35 3.2 Maßnahme Schulbus Raisdorf

⁸ Siehe Anhang S.51

3.3 Fahrradstraße Troppauer

Die Stadt Kiel hat ein dichtes Netz von Fahrradstraßen, welches den Radverkehr stärkt und die Sicherheit der Radfahrenden erhöht. In der Umfrage unter Anwohner*innen hat sich die Troppauer Straße als Konfliktbereich hervorgetan, da diese Straße viel befahren wird, bei gleichzeitiger Nutzung durch Schüler*innen zu Anfangs- und Endzeiten. Durch das erhöhte Unfallrisiko wird der Schulweg gerade von jüngeren Schüler*innen seltener mit dem Rad zurückgelegt. Die Troppauer Straße als Fahrradstraße auszuweisen, würde den Radfahrenden mehr Sicherheit geben und für einen entspannteren Verkehrsfluss sorgen. Wenn durch die erhöhte Attraktivität und Sicherheit 30 Schüler*innen regelmäßig das Fahrrad nutzen, können 6,5 t CO₂ pro Jahr gespart werden.⁹ Die Umsetzung wird intern durch die Stadt Kiel geprüft und entsprechend weiterverfolgt.

3.3 Schülerverkehr Fahrradstraße		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet <ul style="list-style-type: none"> ★ Projektgebiet ★ Schulzentrum ★ Maßnahmen ■ Bebauung Bestand ■ Gebäude — Straßen + Wege 	Maßnahme Einrichtung einer Fahrradstraße in Troppauer Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Akteure Stadt Kiel
Stand Empfehlungen werden an die Stadt Kiel weitergegeben	Ziel Erhöhung des Radverkehrs im Modal Split der Schülern	
CO₂ Einsparpotenzial 6.508 kg CO ₂ / Jahr	Umsetzung <div style="display: flex; align-items: center;"> </div>	Realisierung liegt in Hand der Stadt Kiel

36 3.3 Maßnahme Fahrradstraße Troppauer Straße

⁹ Siehe Anhang S.52

3.4 Aktionswoche „Klimafreundliche Mobilität“

Die Auseinandersetzung mit Themen wie Umweltschutz und Sicherheit im Straßenverkehr kann im Rahmen einer Aktionswoche zum Thema grüne Mobilität thematisiert werden. So besteht zudem die Möglichkeit über die Kinder auch indirekt die Eltern zu Themen wie dem „Elterntaxi“ zu erreichen. Teil dieser Aktionswoche könnte das Projekt „Kindermeilen“ sein. Dieses internationale Projekt soll jüngere Schulkinder spielerisch an einen bewussteren Umgang mit dem Thema Mobilität heranführen. Die Kinder kleben Sticker für jede "grüne" Meile, die sie zurücklegen in eine Sammelmappe, die Ergebnisse werden jedes Jahr auf der UN-Klimakonferenz vorgestellt. Durch den kompetitiven Ansatz und die altersgerechte Anwendung ist dieses Projekt sehr erfolgreich. Die Landeshauptstadt Kiel bietet allen Grundschulen eine Teilnahme an dem Projekt an. Andere Aktionen könnten so ähnlich aussehen, wie es Schüler*innen in München Anfang des Jahres vorgemacht haben. [9] Um gegen die Problematik der Elterntaxis vorzugehen, haben Schüler*innen den Parkplatz blockiert. Die Erwachsenen mussten sich den Kindern gegenüber erklären, was laut der Jugendlichen bereits zu einem veränderten Verhalten geführt hat. Diese und ähnliche Aktionen werden im Rahmen des Akteursworkshops angesprochen.

3.4 Schülerverkehr Aktionswoche		Energiequartier Elmschenhagen-Süd
Verortung im Projektgebiet <ul style="list-style-type: none"> ■ Projektgebiet ★ Schulzentrum ★ Maßnahmen ■ Bebauung Bestand ■ Gebäude — Straßen + Wege 	Maßnahme Mobilitäts-Woche Grüne-Meilen-Projekt Information Animation	Akteure Schulzentrum Elmschenhagen
	Stand positive Rückmeldung der Schulleitung	Ziel Sensibilisierung der Schüler Stärkung des Umweltverbunds
	CO₂ Einsparpotenzial indirekte CO ₂ - Einsparung	Umsetzung ■ ■ ■ Hohe Bereitschaft der Akteure

37 3.4 Maßnahme Aktionswoche

Quellenverzeichnis

- [1] „Kiel.de,“ [Online]. Available: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/klimaschutz/masterplan100prozentklimaschutz/_dokumente_masterplan/Kurzfassung_Mobilitaet.pdf. [Zugriff am 12 04 2019].
- [2] „KielRegion,“ [Online]. Available: <https://www.kielregion.de/mobilitaet/masterplan-mobilitaet/>. [Zugriff am 09 04 2019].
- [3] „Kiel.de,“ 2017. [Online]. Available: https://www.kiel.de/de/gesundheitsoziales/sozialplanung_berichte_konferenzen/sozialbericht/_dokumente_ortsteile/2017/15_Ortsteil_Elmschenhagen.pdf. [Zugriff am 15 04 2019].
- [4] „Kiel.de,“ [Online]. Available: <https://ims.kiel.de/extern/kielmaps/>. [Zugriff am 16 04 2019].
- [5] „KVG Kiel,“ [Online]. Available: <https://www.kvg-kiel.de/fahrplan/fahrplaene/linien.php>. [Zugriff am 04 2019].
- [6] „DB Autokraft,“ [Online]. Available: <https://www.bahn.de/autokraft/view/fahrplan/kursbuchtml.shtml>. [Zugriff am 05 2019].
- [7] „DB - Deutsche Bahn,“ [Online]. Available: <https://www.bahnhof.de/bahnhof-Kiel-Elmschenhagen-1031678>. [Zugriff am 04 2019].
- [8] K. K. Bund, „Bund Kiel,“ 2018. [Online]. Available: <https://www.bund-kiel.de/fileadmin/kiel/RichtzahlentabelleStellplaetze.pdf>. [Zugriff am 16 07 2019].
- [9] „BR24,“ [Online]. Available: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/muenchner-schueler-blockieren-parkplatz-fuer-mehr-klimaschutz,RHCsExy>. [Zugriff am 09 07 2019].
- [10] „CO2 Online,“ [Online]. Available: <https://www.co2online.de/klimaschuetzen/mobilitaet/auto-co2-ausstoss/>. [Zugriff am 10 07 2019].
- [11] „Statista,“ [Online]. Available: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4270/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland-nach-kraftstoffarten/>. [Zugriff am 10 07 2019].
- [12] „Umweltbundesamt,“ [Online]. Available: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/vergleich_der_durchschnittlichen_emissionen_einzeller_verkehrsmittel_im_personenverkehr_bezugsjahr_2017.pdf. [Zugriff am 08 07 2019].
- [13] I. – I. f. S.- u. Mobilitätsplanung, „Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kindewegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog,“ Landeshauptstadt Kiel, 2017.

Abbildungsverzeichnis

1 Nahversorgung Quartier nach eigener Darstellung	5
2 Daten nach Sozialbericht Ortsteil Elmschenhagen [3]	5
3 Verkehrsaufkommen nach eigener Darstellung	7
4 Einzugsgebiet ÖPNV nach eigener Darstellung	9
5 Anbindung Innenstadt nach eigener Darstellung	11
6 Anbindung SZE nach eigener Darstellung	12
7 Einzugsgebiet Bahnhof nach eigener Darstellung	13
8 Ausstattung Bahnhof ©Zebau GmbH	14
9 Verteilung Schüler*innen auf Datengrundlage der Schulleitungen	15
10 Entfernung Schulweg nach eigener Darstellung	16
11 Einzugsgebiet Schulzentrum nach eigener Darstellung	16
12 Handlungsschwerpunkte im "Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept" für Elmschenhagen/ Kroog (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])	18
13 Wiener Allee (links unbefestigter Gehweg mit Beleuchtung; rechts befestigter Gehweg mit Stolperkanten ohne Beleuchtung) (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])	19
14 Versetzte Anordnung der Arme im Knoten Egerstraße/ Rüterstraße (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])	20
15 Einmündung in den Pfaffensteig und baulich angelegte Fahrbahneinengung (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])	21
16 Mögliche Ausdehnung einer Tempo 30 Zone in Elmschenhagen (Landeshauptstadt Kiel, 2017 [13])	22
17 Veloroute nach eigener Darstellung ©Zebau GmbH	23
18 Radwege nach eigener Darstellung	24
19 Radweg Rüterstraße ©Zebau GmbH	24
20 Radweg Reichenberger Allee/Teplitzer Allee ©Zebau GmbH	25
21 Beispiel Zugang Häuser ©Zebau GmbH	26
22 Fahrradabstellflächen nach eigener Darstellung	26
23 Fahrradabstellmöglichkeiten ©Zebau GmbH	27
24 Altersstruktur und Tätigkeit der Befragten nach eigener Darstellung	28
25 Konfliktbereiche aus Sicht der Befragten nach eigener Darstellung	29
26 Bewertungsergebnisse der Maßnahmen bei der Straßenumfrage	31
27 1.1 Maßnahme Lastenrad	35
28 1.2 Maßnahme Mitfahrbänke	36
29 1.3 Maßnahme Sprottenflotte	37
30 1.4 Maßnahme Carsharing	38
31 1.5 Maßnahme Fahrradboxen	39
32 2.1 Maßnahme Sitzgelegenheiten	40
33 3.1 Maßnahme Fahrrad-Reparaturstation	41
34 3.2 Maßnahme Schulbus Raisdorf	42
35 3.3 Maßnahme Fahrradstraße Troppauer Straße	43
36 3.4 Maßnahme Aktionswoche	44
37 Reichenberger Allee mit Blick auf die Kreuzung zur Teplitzer Allee ©Zebau GmbH	47
38 Allgäuer Straße, im Halteverbot parkende Autos kurz vor Schulschluss ©Zebau GmbH	47
39 Bebelplatz, parkende Autos ©Zebau GmbH	48
40 Troppauer Straße mit Kreuzung Marienbader/ Allgäuer Straße ©Zebau GmbH	48

Anhang

Fotodokumentation der Konfliktfelder

Die folgenden Abbildungen zeigen die auf Seite 29/30 beschriebenen Konfliktfelder:



38 Reichenberger Allee mit Blick auf die Kreuzung zur Teplitzer Allee ©Zebau GmbH



39 Allgäuer Straße, im Halteverbot parkende Autos kurz vor Schulschluss ©Zebau GmbH



40 Bebelplatz, parkende Autos ©Zebau GmbH



41 Troppauer Straße mit Kreuzung Marienbader/ Allgäuer Straße ©Zebau GmbH

Rechengrundlage mögliche CO₂ Einsparung

Basisinformationen

CO₂ Ausstoß MIV [10] [11]

Typ	Anzahl Stand '19	Prozent	CO ₂ /L in kg	L/100km	CO ₂ /100km in kg	Co ₂ /km in g
Benzin	31.031.021	66,0%	2,50	8	20,00	200
Diesel	15.153.364	32,2%	3,09	5,7	17,46	174,59
Flüssiggas	395.592	0,8%	1,89			
Erdgas	80.776	0,2%	3,30			
Hybrid	341.411	0,7%	1,25			
Gesamt	47.002.164	100,0%	2,68		18,83	188,33

CO₂ Ausstoß ÖPNV [12]

- Durchschnitt Zug 60 g CO₂ / km
- Diesel Normalbus 75 g CO₂ / km

Maßnahmen

1.1 Lastenrad Bebelplatz

Hier sollen Fahrten, die sonst mit dem PKW unternommen werden, stattdessen durch eine Fahrt mit dem Lastenrad ersetzt werden.

Es sollen täglich zwei Fahrten innerhalb des Quartiers stattfinden zum Beispiel vom Einkaufen am Bebelplatz nach Hause und zurück, sowie Wochenendausflüge oder andere weite Strecken.

Strecke 1	Anzahl /Woche	Strecke 2	Anzahl /Woche	Gesamt
2,5 km	10	10 km	3	55 km

CO₂-Ausstoß PKW = 188,33 g/km

CO₂-Ausstoß Lastenrad ohne Motor = 0,00 g/km

CO₂-Einsparung = 188,33 g/km

CO₂-Einsparung/Woche = 10,4 kg CO₂

CO₂-Einsparung/Jahr = 539 kg CO₂

1.2 Mitfahrbänke

Die Mitfahrbänke stehen nicht in Konkurrenz zum ÖPNV, da sie Ziele innerhalb des Stadtteils verbinden, die von den Buslinien nicht oder nicht regelmäßig angefahren werden.

Das Angebot richtet sich vor allem an Rentner*innen, die ansonsten mit dem Auto oder Taxi fahren würden. Ziele sind zum Beispiel die Nahversorgung, der Friedhof und der Wochenmarkt. Bei einer Fahrt ohne zusätzlichen Umweg ist eine CO₂-Einsparung von 100 Prozent anzunehmen.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
2,5 km	14	35 km

CO₂-Ausstoß PKW = 188,33 g/km

<u>CO₂-Ausstoß Mitfahrer</u>	= 0,00 g/km
CO ₂ -Einsparung	= 188,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 6,6 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr	= 343 kg CO₂

1.3 Spottenflotte Verleihstation

Hier sollen Fahrten, die sonst mit dem PKW oder ÖPNV unternommen werden, stattdessen durch eine Fahrt mit einem Leihrad ersetzt werden. Angestrebt sind etwa 20 Nutzungen pro Tag bei einer Durchschnittsstrecke von 5km.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
5 km	140	700 km

CO ₂ -Ausstoß PKW	= 188,33 g/km
<u>CO₂-Ausstoß Lastenrad ohne Motor</u>	= 0,00 g/km
CO ₂ -Einsparung	= 188,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 131,8 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr	= 6855 kg CO₂

1.5 Umnutzung Parkplatz Franzensbader Straße

Durch gezielte Bevorzugung des Umweltverbundes soll ein Rückgang im motorisierten Individualverkehr angestoßen werden. In den Geschosswohnungsbauten wohnen schätzungsweise 230 Menschen, von denen 15 Prozent durch die Maßnahmen mindestens 3-mal die Woche das Fahrrad bevorzugen sollen.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
12 km	100	1.200 km

CO ₂ -Ausstoß PKW	= 188,33 g/km
<u>CO₂-Ausstoß Fahrrad</u>	= 0,00g/km
CO ₂ -Einsparung	= 188,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 226 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr	= 11.751 kg CO₂

2.1 Mobilität im Alter

Die Installation von Sitzmöglichkeiten erleichtert den älteren Anwohner*innen die Fortbewegung im Quartier. Durch Sitzbänke an den Bushaltestellen der Linie 8 wird die Nutzung des ÖPNV attraktiver und niedrigschwelliger gestaltet.

Strecke Bus	Anzahl /Woche	Strecke Fuß	Anzahl /Woche	Gesamt
2,5 km	20	1,5 km	10	65 km

CO ₂ -Ausstoß PKW	= 188,33 g/km
<u>CO₂-Ausstoß p.P. Bus Durchschnitt</u>	<u>= 75 g/km</u>
CO ₂ -Einsparung	= 113,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 8,5 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr	= 442 kg CO₂

3.1 Fahrrad-Reparaturstation

Das Transportmittel Fahrrad erfährt eine Wertsteigerung durch die Beschäftigung mit seiner Funktionsweise. Das gestellte Werkzeug ermöglicht einen einfacheren Zugang zu dem Thema. Es sollen mindestens 50 Schüler*innen zu einer regelmäßigeren Nutzung angeregt werden.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
7,2 km	150	1080 km

CO ₂ -Ausstoß PKW	= 188,33 g/km
<u>CO₂-Ausstoß Fahrrad</u>	<u>= 0 g/km</u>
CO ₂ -Einsparung	= 188,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 203,4 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr (40W)	= 8.136 kg CO₂

3.2 Schulbus Raisdorf

Die Anbindung von insgesamt 157 Schüler*innen aus Schwentinental Raisdorf durch einen Schulbus soll die Problematik der „Elterntaxis“ angehen, sowie den Schüler*innen mit Führerschein eine gute Alternative zu Auto bieten.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
10 km	75	750 km

CO ₂ -Ausstoß PKW	= 188,33 g/km
<u>CO₂-Ausstoß p.P Bus ausgelastet</u>	<u>= 25 g/km</u>
CO ₂ -Einsparung	= 163,33 g/km
CO ₂ -Einsparung/Woche	= 122,5 kg CO ₂
CO₂-Einsparung/Jahr (40W)	= 4.900 kg CO₂

3.3 Fahrradstraße Troppauer Straße

Durch die erhöhte Sicherheit des Schulwegs sollen die Schüler*innen regelmäßiger das Fahrrad nutzen, anstatt zur Schule gefahren zu werden.

Strecke	Anzahl /Woche	Gesamt
7,2 km	120	864 km

CO₂-Ausstoß PKW = 188,33 g/km

CO₂-Ausstoß Fahrrad = 0,00 g/km

CO₂-Einsparung = 188,33 g/km

CO₂-Einsparung/Woche = 162,7 kg CO₂

CO₂-Einsparung/Jahr (40W) = 6.508 kg CO₂