

Schnellstraße fürs Fahrrad



Hier soll die Veloroute entlangführen: Die alte Eisenbahnbrücke über die Eckernförder Straße

Foto: Adrian Moresmau

SCHON IM KOMMENDEN JAHR WIRD EIN NEUER RADWEG DIE UNIVERSITÄT ERSCHLIESSEN.

AB 2015 WIRD ER DEN CAMPUS DIREKT MIT DEM CITTI-PARK VERBINDEN.

VON NIKO SCHIRMER

Das Gelände unterhalb des kleinen Parkplatzes, nur wenige Meter hinter dem Uni-Hochhaus, ist unscheinbar. Wild wuchern dort Brombeerbüsche und Birken. Es riecht ein bisschen nach Wald; aber das Gefühl, mitten in der Stadt zu sein, ist allgegenwärtig. Es ist matschig und dunkel. Selbst in trockenen Zeiten erhält sich der Boden wie durch ein Wunder die kühle Feuchtigkeit. Sehr aufwändiges und buntes Graffiti schmückt die etwas heruntergekommenen Gebäude entlang der korrodierten Gleise. Kaum ein Mensch kommt hierher. Darum haben die SprayerInnen Zeit, Zeit zu experimentieren, Zeit ihre Ideen zu verwirklichen, Zeit Wodka zu trinken. Die überall verstreuten leeren Flaschen und Spraydosen zeugen von der Freude über die brachliegende Fläche mit den großen Wänden. Die Pflanzen, die Autos der Olshausenstraße, die Unternehmen im Grasweg, die angrenzenden Uni-Gebäude und das Graffiti machen das Gelände rund um den alten Güterbahnhof zu einem Gemisch aus Urbanem und Natur, Industrie und Biotop. Hier, in dieser seltsamen Zwischenwelt, soll künftig das innovativste Verkehrsprojekt der Landeshauptstadt

entstehen. Hunderte, wenn es gut läuft tausende RadfahrerInnen werden hier täglich vorbeikommen, auf der Veloroute 10, dem Weg, der die Stadtteile Hassee und Projensdorf miteinander verbinden wird. Noch scheint hier ein Radweg schwer vorstellbar.

Der Plan ist ein sehr einfacher: Zugtrasse minus Gleise plus Asphalt gleich Radweg. Seit Jahrzehnten liegt die Güterzugtrasse brach. Sie führt quer über das Westufer der Stadt, vom Citti-Park über den Hasseldieksdammer und den Kronshagener Weg nach Nordosten, über Brücken über die Eckernförder, die Gutenberg- und die Olshausenstraße bis zum Christinenweg beim Studentendorf. Dort soll sie als Radschnellweg an das bestehende Radwegenetz angeschlossen werden. Ob der Radschnellweg auch auf dem Campus als solcher verlaufen wird, hängt im Wesentlichen vom Haushalt der CAU ab. Der Ausbau des Christinenwegs wäre denkbar, gegebenenfalls mit einem alternativen Fußweg parallel zur Fahrbahn. Wie die Verkehrsströme im Bereich von Mensa II und Leibnizstraße verlaufen werden, müssen ebenfalls die Experten der CAU beantworten.

Gleise, Weichen, Signale, Schotter; dass hier einst Züge die Erde zum Beben brachten, ist noch immer gut zu erkennen. Wie daraus ein Radweg, beziehungsweise gar ein Radschnellweg werden soll, ist wohl am besten am Kronshagener Weg zu erkennen. Vielen AutofahrerInnen dürfte der zu überfahrende Bahnübergang kurz vor Kronshagen schon immer ein Dorn im Auge gewesen sein. Mit dem bekannten doppelten Rumpeln werden die Gleise tausende Male täglich überfahren. All diejenigen, die beim Überfahren der Gleise den in der Fahrschule einstudierten Blick in beide Richtungen der Gleise schweifen lassen, dürften sich fragen, wo all das Gestrüpp und die Schienen geblieben sind, die zuvor den Bahnübergang flankierten. Grünflächen- und Tiefbauamt haben hier schon ganze Arbeit geleistet. Auf mehreren hundert Metern ist der Weg geebnet für eine sage und schreibe vier Meter breite Asphaltdecke, direkt auf dem ehemaligen Gleisbett. Dieser Bauabschnitt wird in diesem Frühjahr fertiggestellt sein. So sehen es die Pläne des Radverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt, Uwe Redecker vor.

Für Kiel als bekennende Fahrradstadt ist der Radschnellweg als großer Schritt nach vorne zu sehen. Zwar musste Redecker zuletzt das eher enttäuschende Abschneiden beim Fahrradklima-Test 2012 des ADFC hinnehmen. Kiel rutschte in der Bewertung seiner FahrradfahrerInnen von Platz zwei auf vier und verlor reichlich Punkte auf Deutschlands Fahrrad-Primus Münster. Dass nun der Radschnellweg realisiert wird, zeigt aber, dass der Wille, das Radfahren attraktiv und sicher zu gestalten, ungebrochen groß ist.

Die Idee für das Projekt kommt allerdings nicht aus dem Tiefbauamt der Stadt, sondern aus dem Uni-Hochhaus, genauer gesagt von Torsten Schulz, Mitarbeiter beim infrastrukturellen Gebäudemanagement. Vor wenigen Jahren kommunizierte er seine Idee der Stadt, sie wurde aufgegriffen, im Fahrradforum diskutiert und befürwortet und schließlich im Frühjahr 2012 in die Form eines Ratsbeschlusses gegossen. Nun ist es an den Ämtern der Landeshauptstadt, die Idee und das Gleisbett in einen Radweg zu verwandeln.

Es ist vorgesehen, den Radschnellweg als Fahrradstraße zu beschildern. Über bereits bestehende Wege sowie zusätzliche Rampen an Eckernförder, Gutenberg- und Olshausenstraße soll der Radweg zu erreichen sein. Poller an Auffahrten verhindern das Befahren mit dem Auto. Parallel zur Veloroute sollen abschnittsweise Fußwege verlaufen, um Fußgänger von der Fahrbahn

fernzuhalten, damit dem zügigen Trampeln möglichst keine Hindernisse im Wege stehen.



Foto: Adrian Moresmau

Dass die Veloroute 10 viele Vorteile mit sich bringen wird, liegt auf der Hand. Die vielen Brücken, über die der Weg verlaufen wird, ermöglichen es, dass die vier Kilometer lange Strecke vom Christian-Albrechts-Platz bis zum Citti-Park in Rekordzeit zurückgelegt werden kann. Umwege, Kreuzungen und andere Verkehrsteilnehmer werden auf dieser Strecke für die RadfahrerInnen zur Ausnahme.

Für die Studierenden und Mitarbeiter eröffnet sich auch eine ganz neue Perspektive: Wohngebiete, die bislang in nahezu unerreichbarer Entfernung zum Campus liegen, werden künftig Alternativen sein zu dem konstant überstrapazierten Wohnungsmarkt rund um den Ravensberg. Außerdem wird das pharmazeutische Institut, an der Kreuzung Gutenbergstraße/ Grasweg gelegen, künftig direkt mit dem Hauptcampus verbunden sein. AStA-Vorstand Yvonne Dabrowski ist sich sicher: „Wenn die Strecke fertiggestellt ist, wird sich die Wohnungssuche für viele Studierende erleichtern. Die Mobilität auf dem Westufer wird zunehmen.“

Neben praktischen Aspekten bietet die neue Strecke auch Ästhetisches: Sie führt durchs Grüne, vorbei an kleineren Häusern und Kleingärten und im Bereich der Uni sticht das beeindruckende Graffiti ins Auge. Außerdem wird das Stadtbild im Vorbeifahren, von der Höhe der Brücken und des Bahndammes aus gesehen, ganz anders, irgendwie neu und ungewohnt, erscheinen.