

Landeshauptstadt Kiel

# **Fortschreibung Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik**

Bericht



Ingenieurbüro  
für Stadt- und  
Mobilitätsplanung



Landeshauptstadt Kiel

# Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik

- Bericht -

## **Auftraggeber:**

Landeshauptstadt Kiel  
Der Oberbürgermeister, Tiefbauamt, Abt. Verkehr  
Fleethörn 9-17, Rathaus | 24103 Kiel

## **Auftragnehmer:**

**IKS** – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung  
UG (haftungsbeschränkt)  
Kölnische Straße 71 | 34117 Kassel  
fon: 0561 – 20 86 47-39  
mail: info@iks-planung.de  
web: www.iks-planung.de

## Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)  
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.  
Dipl.-Ing. Claudia Tiemann  
Malte Meyerdierks, B.Sc.  
Angelina Teppe

Kassel, den 8. Juli 2016

© **IKS** – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, 2016

## **Geschäftsführende Gesellschafter:**

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz  
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\111\_Kiel Fusswege 2015\Berichte\111\_Bericht\_Internetfassung.docx



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung / Anlass .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Kiel.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Fußverkehr .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Standards für Fußwege und Kinderwege.....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Beteiligungsverfahren .....</b>	<b>6</b>
5.1	Kinderbeteiligung .....	8
5.2	Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung .....	10
<b>6</b>	<b>Entwicklung des Fußwegeachsennetzes .....</b>	<b>15</b>
6.1	Methodik .....	15
6.2	Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege .....	16
6.2.1	Allzeitwege .....	16
6.2.2	Kinderwege .....	18
6.2.3	Freizeitwege .....	18
6.3	Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik .....	19
6.3.1	Allzeitwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook.....	20
6.3.2	Kinderwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook .....	23
6.3.3	Freizeitwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook.....	25
6.3.4	Allzeitwegeachsen in Wik .....	27
6.3.5	Kinderwegeachsen in Wik .....	28
6.3.6	Freizeitwegeachsen in Wik .....	29
<b>7</b>	<b>Bestandserhebung und Analyse .....</b>	<b>30</b>
7.1	Lage im Netz und angrenzende Nutzungen .....	33
7.2	Mehrfache Wegefunktionen .....	33
7.3	Nahverkehrsanschluss.....	33
7.4	Kinderwege.....	33
7.5	Unfälle .....	34
7.6	Barrierefreiheit und Zwangspunkte.....	41
7.7	Nennungen im Zuge der Beteiligungsverfahren .....	42

<b>8</b>	<b>Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte</b> .....	<b>42</b>
8.1	Maßnahmenempfehlungen für übergreifende Konfliktfelder .....	42
8.2	Handlungsschwerpunkte .....	46
8.3	Handlungsschwerpunkte im Ortsbeiratsbezirk Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook .....	47
8.3.1	R-1 Holtenauer Straße, Bereich Jungmannstraße – Lehmborg (Arkaden).....	48
8.3.2	R-2 Holtenauer Straße / Esmarchstraße .....	49
8.3.3	R-3 Holtenauer Straße / Knooper Weg / Minetti-Platz / Gneisenastraße / Wrangelstraße 49	
8.3.4	R-4 Tempo 30: Feldstraße (zwischen Esmarchstraße und Wrangelstraße); Beselerallee (zwischen Holtenauer Straße und Feldstraße) .....	50
8.3.5	R-5 Holtenauer Straße, Mittelparken Belvedere .....	51
8.3.6	R-6 Schulisches Mobilitätsmanagement .....	52
8.3.7	R-7 Feldstraße / Koesterallee / Düvelsbeker Weg .....	52
8.3.8	R-8 Lehmborg, Querungen.....	53
8.4	Handlungsschwerpunkte im Ortsbeiratsbezirk Wik .....	54
8.4.1	W-1 Kiellinie / Schweriner Straße.....	55
8.4.2	W-2 Adalbertstraße / Prinz-Heinrich-Straße / Knorrstraße / Feldstraße .....	56
8.4.3	W-3 Holtenauer Straße, Geschäftsbereich Stadtteilzentrum Wik.....	57
8.4.4	W-4 Holtenauer Straße, Querung Mittelparkstreifen am Schulredder .....	58
8.4.5	W-5 Holtenauer Straße / Querung Parkanlage Homannstraße .....	58
8.4.6	W-6 Holtenauer Straße zwischen Belvedere und dem Stadtteilzentrum Wik .....	59
8.4.7	W-7 Holtenauer Straße / Hanssenstraße.....	59
8.4.8	W-8 Flensburger Straße / Fußgängerbrücke Richtung Langerade.....	60
8.4.9	W-9 Kiellinie / Mercatorstraße / Feldstraße .....	60
8.4.10	W-10 Feldstraße / Homannstraße .....	61
8.4.11	W-11 Westring / Projensdorfer Straße / Schulredder .....	61
<b>9</b>	<b>Maßnahmen im Rahmen der laufenden Verwaltung</b> .....	<b>61</b>
<b>10</b>	<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b> .....	<b>63</b>
<b>11</b>	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>65</b>
<b>12</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>67</b>
12.1	Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ .....	67
12.2	Karten.....	71

# 1 Vorbemerkung / Anlass

Die Landeshauptstadt Kiel beabsichtigt, ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept nach "Allzeit- und Freizeitwegen" für das gesamte Stadtgebiet zu entwickeln. In der Aufgabenstellung heißt es dazu:

*„Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz und im Radverkehr durch die Velorouten ist im VEP 2008 vorgesehen Fußwegeachsen und Kinderwege mit Handlungsempfehlungen für das gesamte Kieler Stadtgebiet zu definieren. Diese Wegeachsen sollen u.a. ähnlich wie die Velorouten im Radverkehr zur Steuerung und Priorisierung der Haushaltsmittel für Maßnahmen im Fußverkehr dienen.“<sup>1</sup>*

In den Jahren 2011/2012 wurde, aufbauend auf Untersuchung des Büros plan&rat aus dem Jahr 2008<sup>2</sup> zum Thema: „Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität)“, ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept<sup>3</sup> für die Kieler Ortsbeiratsbezirke Russee / Hammer, Hassee / Vieburg, Mettenhof und Schreventeich / Hasseldieksdamm entwickelt und Standards für Fußwege<sup>4</sup> in Kiel formuliert. Das Konzept wurde im November 2012 durch den Bauausschuss beschlossen.<sup>5</sup>

Seitdem wird das Konzept für weitere Ortsbeiratsbezirke in Kiel fortgeschrieben. Folgende Bezirke wurden bereits berücksichtigt:

- ▶ Mitte und Gaarden<sup>6</sup>, beschlossen durch den Bauausschuss 2014<sup>7</sup>
- ▶ Ellerbek / Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf<sup>8</sup> beschlossen durch den Bauausschuss 2015

<sup>1</sup> Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Aufgabenstellung – Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik - Stand 12.03.2015. Kiel 2015, S. 2

<sup>2</sup> plan&rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008

<sup>3</sup> Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel. Flensburg, Bremen 2012

<sup>4</sup> Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel – Standards für Fußwege und Kinderwege. Flensburg, Bremen 2012 / Fortgeschrieben durch: Planungsgruppe Nord-PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz). Kassel 2014 und IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung. Kassel 2015

<sup>5</sup> Landeshauptstadt Kiel; Beschlussvorlage vom 29.11.2012 - 0872/2012. Kiel 2012

<sup>6</sup> Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014

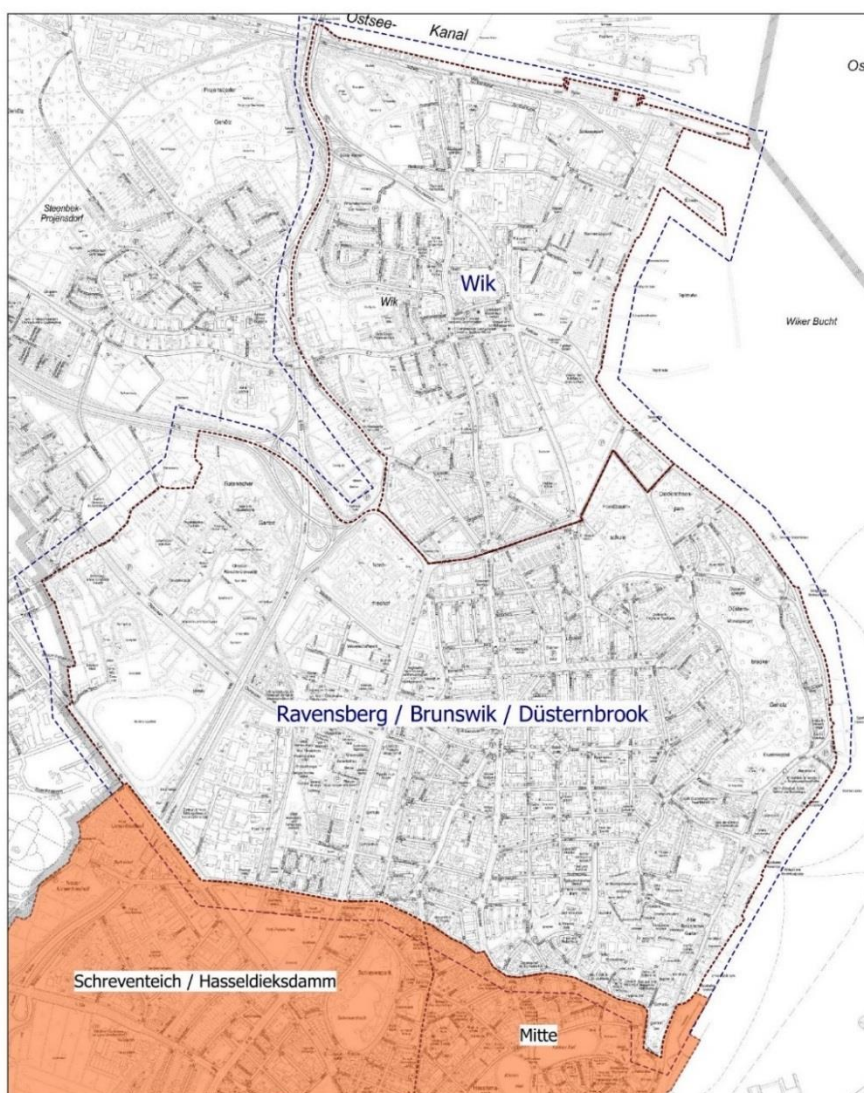
<sup>7</sup> Landeshauptstadt Kiel; Beschlussvorlage vom 05.06.2014 - 0454/2014. Kiel 2014

<sup>8</sup> Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf. Hilden/Karby, Bremen 2015

Das Ingenieurbüro IKS ist im Mai 2015 mit der Fortschreibung des Konzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik beauftragt worden.

Der nachfolgende Bericht ist an entsprechende Vorberichte angelehnt oder enthält sogar Passagen aus diesen, um permanente Neuformulierungen gleicher Zusammenhänge zu vermeiden.

**Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2015 - Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik**



Legende

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Grenzen der Ortsbeiratsbezirke
- Angrenzende, bereits untersuchte Ortsbeiratsbezirke

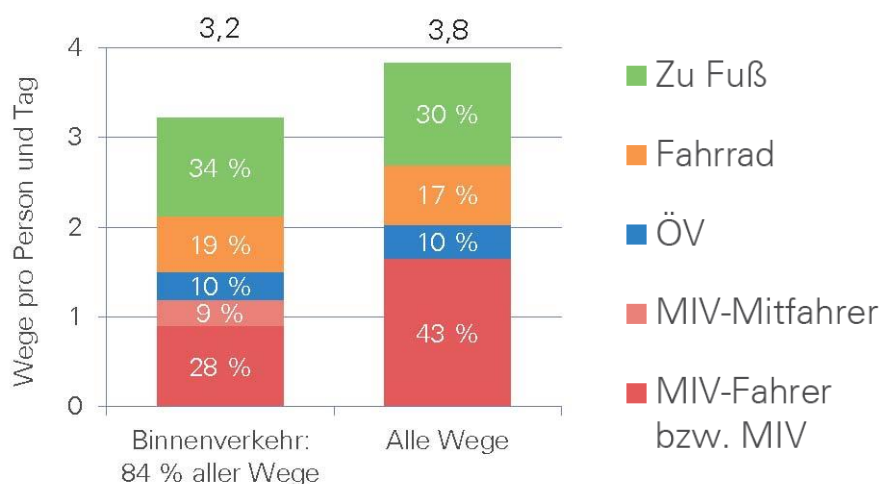


## 2 Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Kiel

Der Fußverkehr in der Landeshauptstadt Kiel besitzt einen hohen Stellenwert. Der Anteil aller Wege, die in Kiel ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, liegt nach aktuellen Untersuchungen der TU Dresden bei 30% (siehe Abbildung 2). Daran wird deutlich, dass der Fußverkehr in Kiel einen starken Anteil am Modal-Split einnimmt. Betrachtet man den Anteil am Binnenverkehr, werden sogar 34% der Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, womit der Fußverkehr die meistgenutzte Verkehrsart ist.

**Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Kiel**

Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen



Technische Universität Dresden; Mobilität in Städten – SrV 2013: Mobilitätssteckbrief für Kiel (Wohnbevölkerung). Dresden 2014

Auch zur Nutzung der anderen Verkehrsmittel gehören in den meisten Fällen zwei Fußwege, was die Bedeutung des Fußverkehrs weiter steigert.

*„Bezieht man die Zuwege zum Erreichen von Bushaltestellen oder Parkplätzen mit ein, liegt der Anteil sogar bei circa 61 Prozent.“<sup>9</sup>*

Für den ÖPNV sind attraktive Bedingungen für den Fußverkehr besonders wichtig, da dieser meist einen wesentlichen Teil der Wegekette bildet. Als vielfältigen Gründen sollte der Fußverkehr gefördert werden, schließlich ist der Aufenthalt im

<sup>9</sup> Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept ([www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen-und-kinderwege/index.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen-und-kinderwege/index.php) [Zugriff: 27.10.2015])

öffentlichen Raum eine wesentliche Qualität städtischen Lebens; wo Fußgänger fehlen, kann man die „Bürgersteige hochklappen“.

- ▶ Belebte und für Fußgänger attraktive Räume tragen zur sozialen Sicherheit bei
- ▶ Gesundheitliche Aspekte und Wohlbefinden
- ▶ Soziale Komponente für Bewohner (Kommunikation/Interaktion)
- ▶ Urbane Qualitäten lassen sich nur als Fußgänger wahrnehmen.
- ▶ Unter touristischen Gesichtspunkten kann ein attraktiver Fußverkehr ein wichtiger Standortfaktor sein.
- ▶ Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch ein attraktives Fußwegenetz. Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste kommt zu Fuß zu Bus und Bahn.
- ▶ Ökologischer Verkehr: der Fußverkehr produziert keine Umweltbelastung
- ▶ Ökonomische Aspekte: der Fußverkehr erzeugt wesentlich geringere Infrastrukturkosten als der motorisierte Fahrverkehr
- ▶ Die Förderung des Fußverkehrs erhöht die die eigenständige Mobilität aller Menschen und ist ein Beitrag zur Generationen- und Gendergerechtigkeit.
- ▶ Zu guten Lebensbedingungen in der Stadt sind qualitativ hochwertige öffentliche Räume unabdingbar. Damit erhöht ein attraktiver Fußverkehr die Wohnqualität in den Quartieren, fördert die Nahversorgung und ist somit auch ein wesentlicher Standortfaktor für die lokale Ökonomie.

### **3 Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Fußverkehr**

Folgende Zielsetzung wird in dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008<sup>10</sup> für den Fußverkehr formuliert. Diese Zielsetzung wird durch die Erarbeitung der Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzepte nach "Allzeit- und Freizeitwegen" für das gesamte Stadtgebiet konkretisiert bzw. bildet die Grundlage dafür.

---

<sup>10</sup> Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010, S. 28

### ***Entwicklung des Fußverkehrs***

- ▶ *Steigerung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege an allen Wegen*
- ▶ *Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur (z. B. Nahversorgung) mit einem gleich bleibenden Wegeanteil im fußläufigen Einzugsbereich (unter 1 km)*

### ***Verbesserung der Qualität der entsprechenden Angebote***

- ▶ *Erhöhung der Fußwegenetzqualität*
- ▶ *ausreichend breite und von der Oberflächengestaltung benutzbare Gehwege*
- ▶ *Erhöhung der Aufenthaltsqualität*

### ***Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger***

- ▶ *Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Individualverkehrs*
- ▶ *Senkung des Unfallrisikos, insbesondere die Eingrenzung schwerer Unfälle*
- ▶ *Abbau und Vermeidung von Angsträumen*

### ***Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen***

- ▶ *Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren*
- ▶ *Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ (hören/tasten, sehen/tasten) bei der Gestaltung im Straßenraum*

## **4 Standards für Fußwege und Kinderwege**

Für die Bearbeitung der Fußwege- und Kinderwegekonzepte in den bisherigen Stadtteilen wurden Qualitätsstandards entwickelt, die mit den Jahren stetig fortgeschrieben wurden. Die Kieler Standards<sup>11</sup> liegen als gesonderter Bericht vor.

---

<sup>11</sup> Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

Die Planungsbüros „plan & rat<sup>12</sup>“, „Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN<sup>13</sup>“, „Planungsgruppe Nord – PGN<sup>14</sup>“ und „IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung<sup>15</sup>“ waren durch Planungen in den jeweiligen Ortsbeiratsbezirken an der Erarbeitung der aktuellen Standards beteiligt. Folgende Themen werden behandelt:

- ▶ Hohe Aufenthaltsqualität
- ▶ Optimale Orientierung
- ▶ Stimmige Gehwegausgestaltung
- ▶ Durchgängige Barrierefreiheit
- ▶ Anlagen für den Querverkehr
- ▶ Zugänglichkeit des ÖPNV
- ▶ Flächen für den Rad- und Fußverkehr
- ▶ Verkehrsberuhigte Bereiche
- ▶ Arbeitsstellen
- ▶ Standards für Kinderwege

## 5 Beteiligungsverfahren

Die Entwicklung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes in Kiel basiert auf umfangreichen Beteiligungsverfahren. Folgende Beteiligungen wurden im Rahmen der Konzepterstellung durchgeführt und die Ergebnisse in die Planungen integriert. Die Ergebnisse der Kinderbeteiligung und der Befragung werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt:

- ▶ Kinderbeteiligung: in den Ortsbeiratsbezirken wurden in vier Grundschulen über eine Woche lang Wegetagebücher geführt, wodurch

---

<sup>12</sup> plan & rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008

<sup>13</sup> Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof. Flensburg/Bremen 2012

<sup>14</sup> Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014

<sup>15</sup> IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2015

Probleme und kritische Stellen im Fußwegenetz aufgezeigt und dokumentiert<sup>16</sup> wurden.

- ▶ Ortsbeiratssitzungen: die Ortsbeiräte wurden in die Planungen einbezogen. Bestandteil der Beteiligung war jeweils ein Termin zur Vorstellung der Zwischenergebnisse mit Diskussion und ein weiterer Termin zur Vorstellung der Ergebnisse.
- ▶ Abstimmungsgespräch: während eines Abstimmungstermins wurden beteiligte Ämter und Institutionen in die Planungen einbezogen. Unter anderem nahmen Teilnehmer der Polizeidirektion, des Seniorenbeirats, des Amts für Sportförderung und des Arbeitskreises Fußverkehr Kiel an dem Termin teil.
- ▶ Befragung: im Rahmen der Beteiligung wurde eine Befragung mittels Fragebögen durchgeführt, wobei speziell Senioren und Menschen mit Behinderung nach Problemstellen in den Ortsbeiratsbezirken befragt wurden.
- ▶ Planungsspaziergänge: insgesamt wurden acht Planungsspaziergänge in den beiden Ortsbeiratsbezirken angeboten. Die öffentlich zugänglichen Spaziergänge gaben Bürgern direkt die Möglichkeit, ihre Orts- und Fachkenntnis in das Konzept einfließen zu lassen.

Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2015



<sup>16</sup> IKS – Ingenieurbüro; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2014) – Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook. Kassel 2015

## 5.1 Kinderbeteiligung

Im Herbst 2014 wurde im Rahmen der Kinderbeteiligung eine Befragung fast 200 Viertklässlern in vier Grundschulen in den Ortsbeiratsbezirken Ravensburg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik durchgeführt.

**Tabelle 1: Teilnehmende Schulen und Anzahl der eingereichten Wegetagebücher**

Schule	Anzahl Schüler (Anzahl Klassen)	Teilnehmende Klassen und Stufe	Anzahl eingereichter Wegetagebücher
Schule am Sonderburger Platz	265 (12 Klassen) <sup>17</sup>	3 x 4. Klasse	56
Reventlouschule	289 (12 Klassen) <sup>18</sup>	3 x 4. Klasse	63
Hardenbergschule	301 (13 Klassen) <sup>19</sup>	3 x 4. Klasse	71
Timm-Kröger-Schule (TKS)	268 (13 Klassen) <sup>20</sup>	1 x 4. Klasse	9
<b>Gesamt</b>			<b>199</b>

Quelle: IKS – Ingenieurbüro; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2014) – Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook. Kassel 2015

Neben den Wegehäufigkeiten und den gewählten Wegen einer gesamten Woche wurden die Kinder dort auch nach Orten gefragt, die aus ihrer Sicht besonders gefährlich oder beliebt sind. Auch sollten die Kinder angeben, mit wem und mit welchen Verkehrsmitteln sie unterwegs sind.

Die Kinderwegetagebücher<sup>21</sup> enthalten Fragebögen zu den Schul- und Freizeitwegen und entsprechende Karten dazu, auf denen die besonderen Orte mittels Klebepunkten und die zurückgelegten Wege mittels verschiedener Farben markiert werden können.

Das Untersuchungsdesign wurde bereits in den Jahren 2011 / 2012 im Rahmen der Planung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes<sup>22</sup> entwickelt und wird

<sup>17</sup> <http://schulportraits.schleswig-holstein.de>, Datenquelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein [Zugriff: 04.03.2015]

<sup>18</sup> ebenda

<sup>19</sup> ebenda

<sup>20</sup> <http://www.timm-kröger-schule.de/> [Zugriff: 04.03.2015]

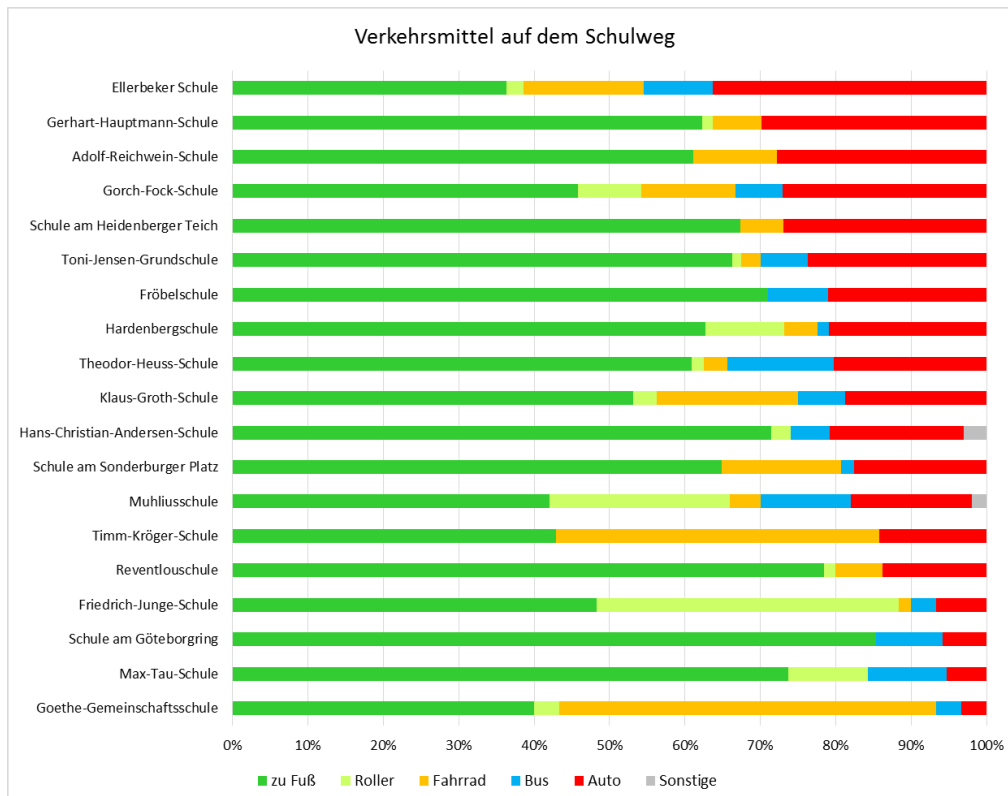
<sup>21</sup> Landeshauptstadt Kiel – Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und Amt für Schule, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Kinder- und Jugendbüro; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

<sup>22</sup> Zusammenarbeit von Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN und Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Kiel. Flensburg/Bremen/Kiel 2011

seitdem angewandt. Die vollständige Auswertung der Kinderbeteiligung 2014 liegt in einem gesonderten Bericht vor.<sup>23</sup>

Die Ergebnisse der Auswertung der Kinderwegetagebücher sind in die Konzeption des Achsennetzes eingeflossen.

**Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl der Schüler auf dem Weg zur Schule<sup>24</sup>**



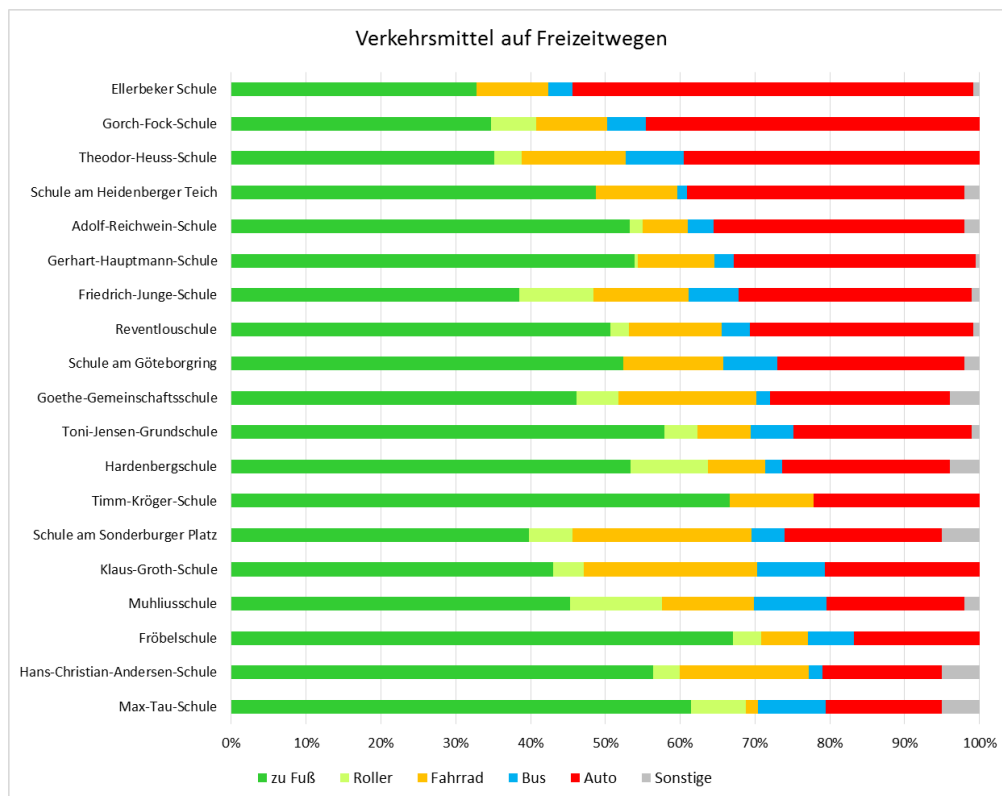
Sehr deutlich wird in Abbildung 4, dass der Weg zu den einzelnen Schulen sehr unterschiedlich zurückgelegt wird.

<sup>23</sup> IKS – Ingenieurbüro; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2014) – Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook. Kassel 2015

<sup>24</sup> IKS; Auswertung der bisher befragten Schulen

Auch bei den Freizeitwegen der Schüler der einzelnen Schulen ist eine sehr unterschiedliche Verkehrsmittelwahl festzustellen.

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl Freizeitwege der Schüler<sup>25</sup>



## 5.2 Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

Das Ingenieurbüro IKS hat im Zeitraum von Juli bis September 2015 eine Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung in den beiden Ortsbeiratsbezirken zum Thema Zufußgehen durchgeführt. In einem gesonderten Anschreiben wurden Fragen an die Leiter der angeschriebenen Einrichtungen verfasst.

Unterstützt wurde die Befragung von der Leitstelle „Älter werden“. Angeschrieben wurden Senioreneinrichtungen, Bürgertreffs und Pflegeeinrichtungen.

Insgesamt wurden Fragebögen an 13 Einrichtungen versendet. Der Rücklauf liegt bei 117 ausgefüllten Fragebögen. Insgesamt ist die Stichprobe gering, was die

<sup>25</sup> IKS; Auswertung der bisher befragten Schulen

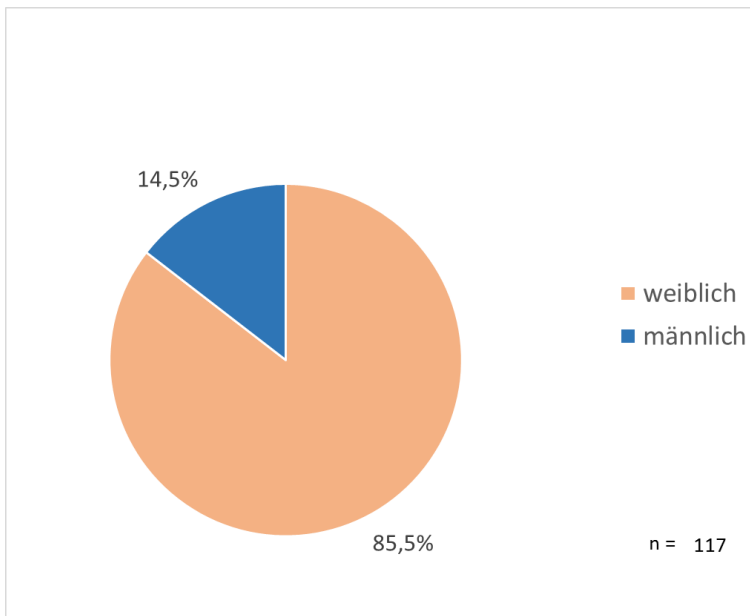


Repräsentativität teilweise eingeschränkt. Dennoch lassen sich wichtige Erkenntnisse über die Einschränkungen und Erfahrungen in der Alltagsmobilität von Senioren und Menschen mit Behinderung gewinnen.

### Ergebnisse

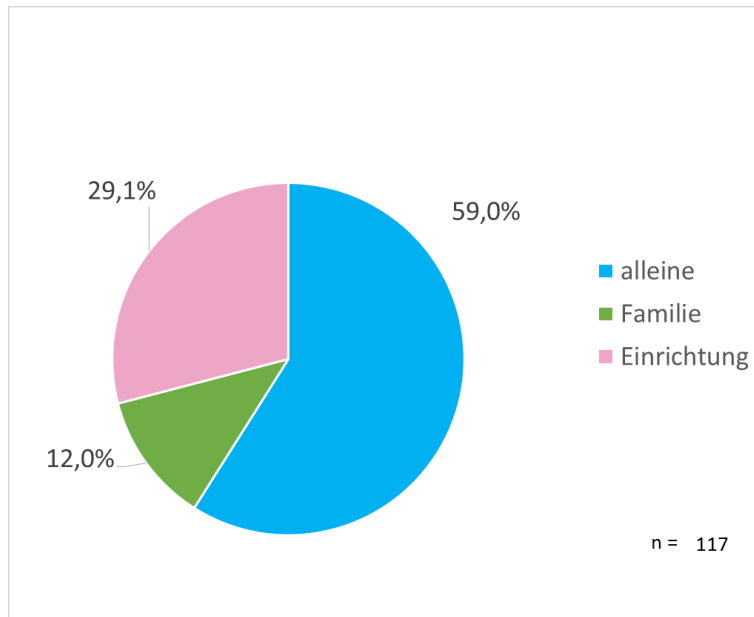
Ein Großteil der ausgewerteten Fragebögen (85,5%) wurde von Frauen beantwortet. Nur 14,5% der Fragebögen wurden durch Männer ausgefüllt.

Abbildung 6: Geschlecht der Befragten Personen



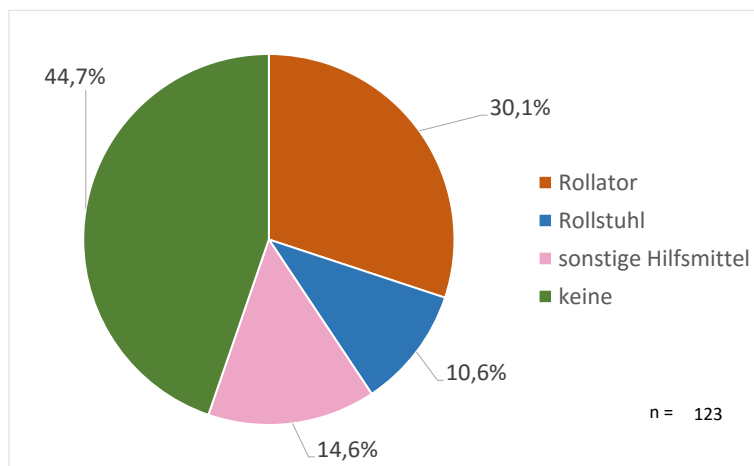
Mit 59% wohnen die meisten der Befragten alleine. 29% wohnen in Einrichtungen und 12% wohnen bei Familie.

**Abbildung 7: Wie wohnen Sie?**



Insgesamt gaben 44,7% der Befragten an, ohne Hilfsmittel auszukommen. 55,3% gaben an, ein oder mehrere Hilfsmittel zu verwenden. Besonders oft wird der Rollator als verwendete Gehhilfe angegeben.

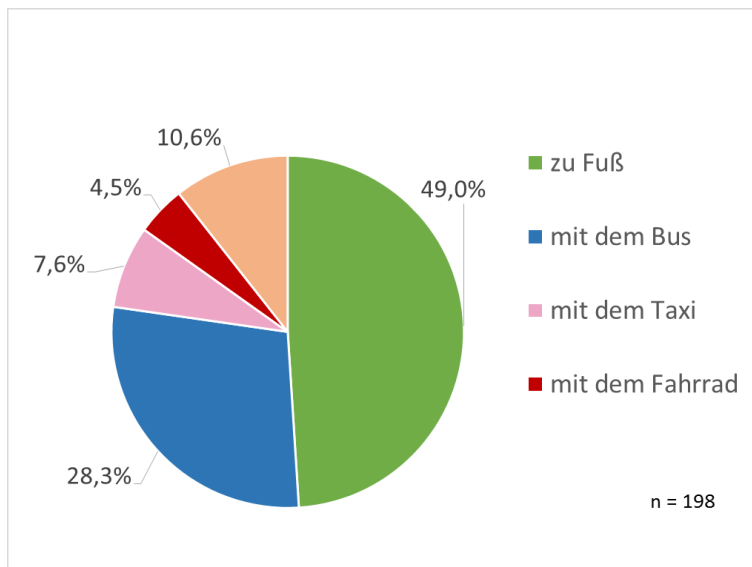
**Abbildung 8: Hilfsmittel bei der Fortbewegung**



Mehrfachnennungen möglich

Bei der Auswertung der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass die meisten Wege der Befragten zu Fuß (49%) und mit dem Bus (28,3%) zurückgelegt werden. 7,6% der Wege werden mit dem Taxi und 4,5% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. 10,6% der Wege werden mit sonstigen Verkehrsmitteln bewältigt, darunter auch Wege mit dem Pkw und E-Scootern.

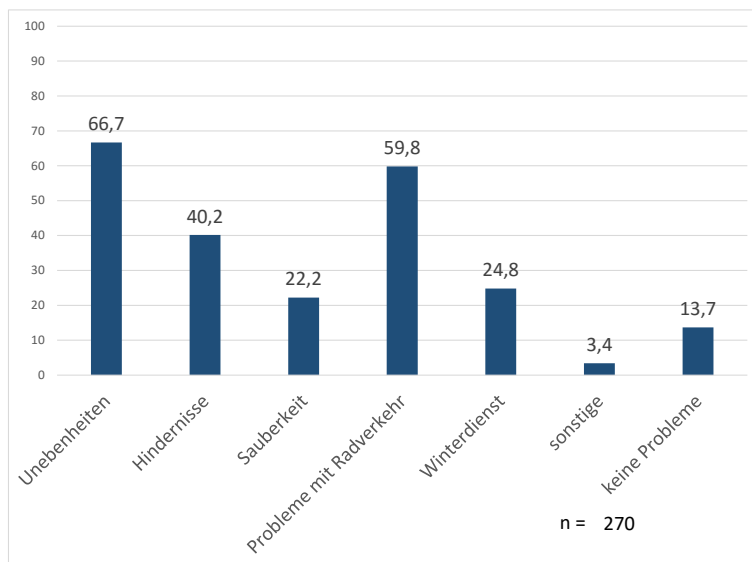
Abbildung 9: Verkehrsmittel



Mehrfachnennungen möglich

Bei der Frage nach Problemen bzw. Hindernissen beim Zuzufußgehen auf Gehwegen gaben 66,7% der Personen an, dass Unebenheiten ein Problem darstellen. Von 59,8% der Befragten wurden Probleme mit dem Radverkehr genannt. Hindernisse auf Gehwegen wurden noch von 40,2% der befragten Personen genannt.

Abbildung 10: Probleme auf Gehwegen

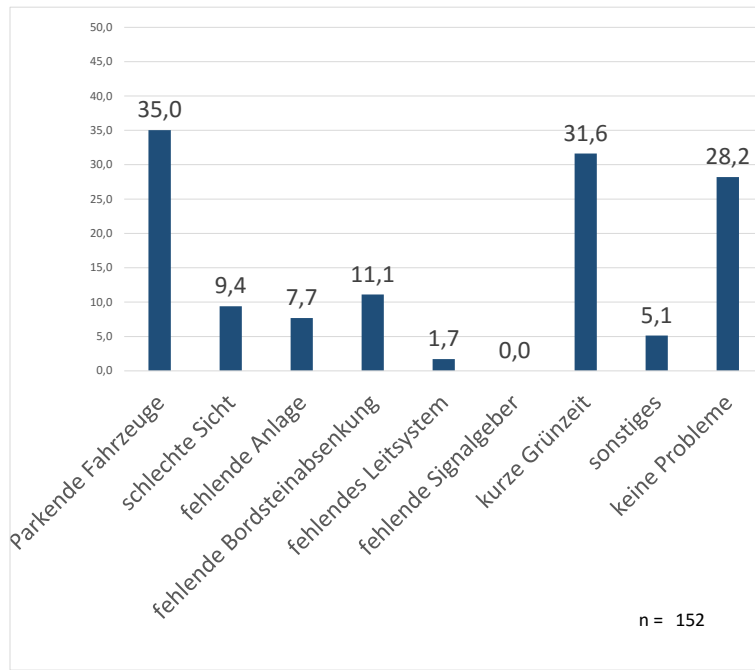


Mehrfachnennungen möglich

Die Ergebnisse zur Befragung nach Problemen beim Queren ergaben vor allem, dass parkende Fahrzeuge ein Hindernis darstellen. 35% aller Befragten gaben dies

an. 31,6% der befragten Personen bemängelten kurze Grünzeiten. 28,2% sahen bei der Querung keine Probleme.

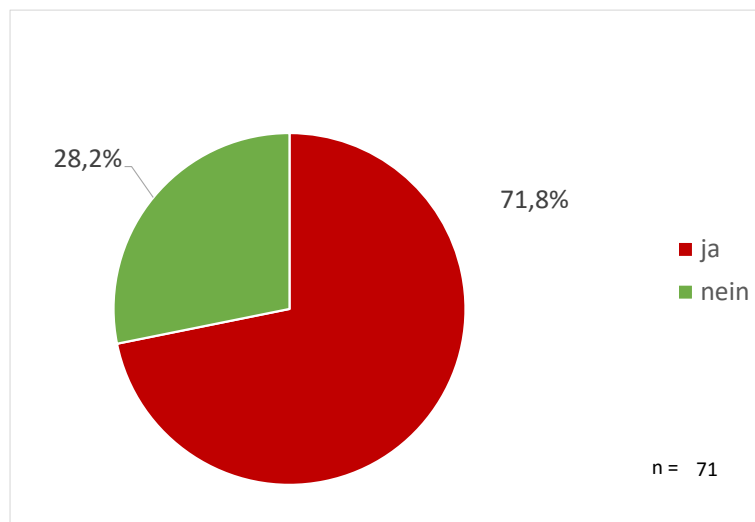
**Abbildung 11: Probleme bei Querern**



Mehrfachnennungen möglich

Auf die Frage, ob Sie es generell vermeiden abends aus dem Haus zu gehen, antworteten 71 Personen. Nur 28,2% verneinten die Frage. 71,8% der Befragten vermeiden demnach abends generell, aus dem Haus zu gehen.

**Abbildung 12: Vermeiden Sie es generell, abends aus dem Haus zu gehen?**



## Bewertung

Bei der Auswertung wird insgesamt deutlich, dass die Befragten eine Vielzahl der Wege zu Fuß oder mit dem Bus zurücklegen. Diese Personen sind in besonderem Maße auf ein funktionales und barrierefreies Fußwegenetz angewiesen. Probleme auf Gehwegen oder beim Queren können die Mobilität von Senioren und Menschen mit Behinderung erheblich einschränken.

Bei der Auswertung des Ergebnisses, warum 71,8% der Antwortenden es generell vermeiden, abends aus dem Haus zu gehen, muss berücksichtigt werden, dass ein Großteil der befragten Personen weiblich ist. Nur vier Männer gaben an, es generell zu vermeiden, abends aus dem Haus zu gehen.

## 6 Entwicklung des Fußwegeachsennetzes

Nachfolgend wird die Methodik zur Entwicklung der Fußwegeachsen erläutert. Die Kategorisierung in Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege wird erklärt und die gewählten Achsen vorgestellt.

### 6.1 Methodik

Zur Entwicklung der Fußwegeachsen wurden die wichtigen Zielorte für Fußgänger innerhalb der Ortsbeiratsbezirke herausgearbeitet. Dabei wurde besondere Rücksicht auf die Belange der Kinder gelegt und weitere Bestandsdaten in die Untersuchung integriert. Folgende Datengrundlagen bzw. Bestandsdaten<sup>26</sup> wurden ausgewertet:

- ▶ Identifizierung von Geschäftsstraßen / Ballung von Einzelhandel
- ▶ Lage von öffentlichen Einrichtungen (UKSH, Universität, Schulen, Senioreneinrichtungen usw.)
- ▶ Lage von übergeordneten Sport- und Freizeiteinrichtungen
- ▶ Lage von ÖPNV-Haltestellen (Bus, Anbindung Fähre)
- ▶ Typisierung von Straßen anhand der angrenzenden Nutzung
- ▶ Verkehrsstärken

---

<sup>26</sup> Die Daten der Entwurfsgrundlagen wurden, soweit nicht anders gekennzeichnet, von der Landeshauptstadt Kiel bereitgestellt

- ▶ Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und Unfälle mit Kinderbeteiligung<sup>27</sup>
- ▶ Auswertung der Befragung<sup>28</sup>
- ▶ Sichtung vorhandener Planungen und Rahmenkonzepte
- ▶ Sichtung und Prüfung bestehender Schulwegpläne und Auswertung der Wegetagebücher für Kinder
- ▶ Sichtung bestehender ausgewiesener Wegenetze (touristische Wege, Wanderwege, Joggingrouten, Velorouten usw.)

Nach der Herausstellung wichtiger Orte für den Fußverkehr wurde der Anschluss an die vorhandenen Achsen aus umliegenden Gebieten gebildet.

Das entstandene Achsennetz wurde in Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege kategorisiert.

Die theoretischen Achsenverläufe in den Wegenetzen wurden abschließend mittels Ortsbegehungen geprüft, gegebenenfalls angepasst und vorhandene Mängel dokumentiert.

## 6.2 Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege

Entsprechend der Konzeptvorlage aus dem Jahr 2012<sup>29</sup> wurden die Achsen in drei Kategorien geteilt, denen unterschiedliche Funktionen und Qualitäten zugeordnet sind. Die nachfolgenden Definitionen wurden von dem Internetauftritt der Stadt Kiel übernommen.<sup>30</sup>

### 6.2.1 Allzeitwege

*Das Netz der Allzeitwege verbindet die wesentlichen Quell- und Zielorte des Fußverkehrs. Es soll sicher begehbar und zu jeder Tages- und Jahreszeit nutzbar sein. Die Allzeitwege sollten durchgehend barrierefrei ausgeführt sein.*

*Wo sich eine vollständige Barrierefreiheit aufgrund von topografischen Gegebenheiten mit Treppenanlagen oder baulichen unveränderlichen*

---

<sup>27</sup> Quelle: Polizei Kiel

<sup>28</sup> Eigene Erhebung: Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

<sup>29</sup> Vgl.: Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel. Flensburg, Bremen 2012, S. 28ff

<sup>30</sup> Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen und Kinderwege ([http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/Netzkonzeption.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Netzkonzeption.php) [Zugriff: 18.06.2015])

*Engstellen nicht herstellen lässt, sollten adäquate Alternativstrecken angeboten werden.*

*Barrierefreiheit ist hierbei auch als ein Prozess zu verstehen, deren vollständige Umsetzung nur langfristig realisiert werden kann. Die einzelnen qualitativen Anforderungen der Allzeitwege sind in den Standards für Fußwege dargestellt.*

**Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik**



Die Allzeitwege übernehmen durch ihre Qualitäten und ihre Lage eine besonders wichtige Funktion im Kieler Fußwegenetz. Deshalb wird innerhalb der Allzeitwege eine weitere Differenzierung nach den angrenzenden Nutzungen vorgenommen.

Beispielsweise haben Geschäftsstraßen gesteigerte Anforderungen an die Ausgestaltung von Räumen für den Fußverkehr (z.B. höherer Bedarf gesicherter Querungsstellen und entsprechende Zuschläge für Gehwegbreiten).

Deshalb wird, in Anlehnung der Nutzungskategorien der EFA<sup>31</sup>, die Typisierung der Allzeitwege in fünf Straßentypen vorgenommen. Diese fließen mit einer ansteigenden Gewichtung in die Bewertung der Prioritäten ein:

- ▶ Geschäftsstraße
- ▶ Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung
- ▶ Anschluss an angrenzende Fußwegeachsen
- ▶ Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen
- ▶ Straßen / Wege mit Verbindungsfunktion

<sup>31</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

## 6.2.2 Kinderwege

*Die Kinderwege wurden anhand der Auswertungen aus der Kinderbefragung „Ein Wegetagebuch für Kinder“ ausgewählt, die an vielen Grundschulen durchgeführt wurde. Es handelt sich hier um Wege, die häufig von Kindern sowohl auf dem Schulweg als auch in der Freizeit genutzt werden. Hier gelten grundsätzlich die qualitativen Ansprüche der Allzeitwege.*

*Darüber hinaus sollen hier bei einigen Standards zusätzliche Ansprüche realisiert werden, wie etwa Breitenzuschläge, Elemente zum Spielen oder Querungsanlagen in kürzeren Abständen.*

**Abbildung 14: Kinderwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik**



Die Kinderwege liegen in vielen Fällen bereits auf entsprechenden Allzeitwegen. Ggf. wurden bis dahin nicht berücksichtigte Straßenabschnitte, die viel von Kindern genutzt werden und in ihrer Wegefunktion gestärkt werden sollten, in das Fußwegeachsendnetz ergänzt.

## 6.2.3 Freizeitwege

*Freizeitwege sind in der Regel Verbindungen und Alternativrouten durch Naherholungsgebiete oder Grünflächen, die nicht in allen Situationen barrierefrei ausgebaut sein müssen. Es gibt aber gerade in dichter bebauten Bereichen der Stadt auch Freizeitwege, die entlang von Straßen geführt werden.*

*Die Freizeitnutzung ist hier eher touristisch geprägt, daher sollte dort ein barrierefreier Ausbau angestrebt werden, um eine Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer zu erreichen. In den Außengebieten, gerade auf Feld- oder Waldwegen ist ein barrierefreier Ausbau dagegen*



*nicht erforderlich, auch um den natürlichen Charakter dieser Wege zu erhalten.*

**Abbildung 15: Freizeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik**



Die Freizeitwege bilden Netzergänzungen zu den Allzeitwegen<sup>32</sup>, die nach Möglichkeit durch attraktive Grünräume geführt werden und aufgrund ihrer teils fehlenden direkten Zielführung eher für Fußgänger mit einem entsprechenden Zeitbudget interessant sind. Als Grundlage dienen bereits vorhandene touristische Routen, Wanderwege oder Joggingrouten.

### **6.3 Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik**

Die Ortsteile des Plangebietes liegen nördlich der Kieler Innenstadt und umfassen das Stadtgebiet entlang der Förde bis zum Nord-Ostsee-Kanal. Zwischen Hansastraße und den Grünanlagen an der Fördekante sowie entlang der Holtenauer Straße bis zur Homannstraße ist die stadträumliche Struktur gründerzeitlich geprägt mit dichter Blockrandbebauung und rasterförmig verlaufenden Straßen. Das Gelände der Kliniken des UKSH am südöstlichen Rand dieses Bereichs grenzt sich mit seiner heterogenen Baustruktur davon ab, ist aber für Fußgänger gut durchlässig.

Westlich der Hansastraße ist die städtebauliche Struktur aufgrund der gewerblichen bzw. durch die Universität geprägten Nutzung und der großen Freiflächen heterogener und weniger durchlässig. Der Olof-Palme-Damm stellt hier eine Barriere zu den westlich davon liegenden Stadtteilen dar.

<sup>32</sup> Teilweise werden Freizeitwege entlang der Allzeitwege geführt

Der Stadtteil Wik weist im kleinräumigen Wechsel sehr unterschiedlich Baustrukturen mit Grünflächen und Wohnsiedlungen unterschiedlicher Siedlungsphasen sowie großen Gewerbe-, Verwaltungs- und Sondernutzungsbereichen auf. Die Aufhebung der militärischen Nutzung in großen Teilen des Marinequartiers eröffnet mit der Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans<sup>33</sup> die Entwicklung eines neuen Siedlungsbereichs.

*„Aufgrund der hervorragenden Lagegunst zwischen Nord-Ostsee-Kanal, Förde und Innenstadt bietet der Standort die Chance, ergänzende und neue Nutzungen des urbanen Lebens zu initiieren und durch die Revitalisierung ein Miteinander von Arbeiten und Wohnen, Zivilem und Militär, Stadt und Wasser nachhaltig und langfristig zu ermöglichen..“*

Die Festlegung der Wegeachsen folgt den Wege- und Nutzungsstrukturen des Bestandes und bezieht absehbare städtebauliche Entwicklungen mit ein. Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege bilden drei einander überlagernde und gegenseitig ergänzende Wegenetze. An fünf Stellen (Bremerskamp, Uni-Campus Ost, Fördekante, Schüttenredder, Uferstraße) sind Ergänzungen des Fußwegenetzes geplant.

Die Allzeitwegeachsen und auch die Kinderwegeachsen liegen meist auf bestehenden Straßen oder Wegen, die den Kriterien bezüglich Beleuchtung und Winterdienst bereits entsprechen. Zentrale Achse des gesamten Plangebietes ist die Holtenauer Straße.

Die Freizeitwegeachsen folgen zum einen bestehenden touristischen Routen (Wanderwege und Spaziergänge), erschließen und verbinden die vorhandenen Freiräume und Grünanlagen, und verknüpfen zum anderen diese Bereiche mit den Siedlungsflächen.

Die Achsenverläufe und die Nummerierung der Fußwegeachsen können auf der Karte 1 „Fußwegeachsen Netz und Nummerierung“ nachvollzogen werden.

### **6.3.1 Allzeitwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook**

Im Folgenden werden die Verläufe der Allzeitwege im Ortsbeiratsbezirk dargestellt. Gerade an der Südgrenze des Planungsgebietes sind dies oft die Fortsetzungen der vorhergegangenen Fußwegenetzplanung.

---

<sup>33</sup> Landeshauptstadt Kiel; Städtebaulicher Rahmenplan Marinequartier Kiel-Wik. Kiel o.J.

**Nr. 43 Mühlenweg**

Die Achse ist die Fortsetzung der Freizeitwegeachse entlang des Olof-Palme-Damms, sie bindet am Nordfriedhof an den Grüngürtelwanderweg an. Zwischen der Christinenstraße und der Projensdorfer Straße ist sie Allzeitweg.

**Nr. 51 Holtenauer Straße**

Diese Hauptachse setzt die Achse aus der Innenstadt fort. Die Holtenauer Straße bietet eine hohe Nutzungsdichte und Nutzungsvielfalt von Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnen und ist entsprechend eine wichtige zentrale Verkehrsachse für Fußgänger – auch viele Schulkinder, Radfahrer, Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr nutzen diese Achse.

**Nr. 52 Brunswiker Straße - Feldstraße**

Die Feldstraße setzt die Wegeverbindungen aus der Altstadt fort. Im südlichen Abschnitt erschließt sie den Bereich der Kliniken und der Kieler Gelehrtenschule. Im mittleren Abschnitt bis zur Hebbelschule sind Wohnbebauung mit verstreutem Einzelhandel, Verwaltungen und Dienstleistungen sowohl Quellen als auch Ziele von Fußgängern. Hier verlaufen auch weitere Buslinien Richtung Norden.

**Nr. 60 Knooper Weg - Gneisenaustraße**

Der Knooper Weg ist im Plangebiet von gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung geprägt, jedoch mit weniger starker Einzelhandelsdichte als südlich des Plangebietes. Er bildet die Fortsetzung der Fußwegeverbindungen vom Bereich Schrevenpark zur Holtenauer Straße. Die Achse stellt darüber hinaus entlang der Gneisenaustraße die Verbindung zum Blücherplatz her.

**Nr. 34 HansasträÙe – Niebuhrstraße**

Diese Achse setzt die Achsen 32 und 34 vom Schrevenpark fort und erschließt zugleich als verkehrersarme Wegeverbindung die Schulen am Westring.

**Nr. 36 Gutenbergstraße – Saldernstraße**

Diese Achse entlang der Hauptverkehrsstraße an der Südgrenze des Plangebietes bildet eine Querverbindung zum Knooper Weg aus vorhergegangenen Planungen.

**Nr. 37 Harro-Schulze-Boysen-Weg**

Der sehr gut ausgebaute Weg durch die Grünanlagen zwischen Holtenauer Straße und Feldstraße stellt eine stark frequentierte Wegeverbindung dar. Die Achse 37 verbindet den Bereich Knooper Weg / Schrevenpark mit dem Geschäftszentrum der Holtenauer Straße und dem Bereich Kieler Gelehrtenschule / UKSH.

**Nr. 149 Hegewischstraße – Schittenhelmstraße**

Die Achse von der Fußgängerzone der Altstadt über das Klinikgelände zur Feldstraße ist eine autofreie Wegeverbindung. Die topografischen Bedingungen

mit der starken Steigung der Hegewischstraße stellen für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar. Mit der Achse Nr. 52 auf der Feldstraße besteht eine alternative Route.

#### **Nr. 150 Düsternbroker Weg – Kiellinie**

Das westliche Fördeufer ist eine wichtige Allzeit- und Freizeitfußwegeverbindung. An dieser Achse liegen nicht nur drei Fähranleger und zahlreiche Wassersportvereine sondern auch die Landesregierung Schleswig-Holsteins, Ministerien und Verwaltungen, Universitäts- und Marineeinrichtungen, Hotels, Restaurants und weitere touristische Ziele.

#### **Nr. 154 Düsternbrooker Weg**

Im Bereich der Landesregierung ist der Düsternbrooker Weg die parallele Allzeitwegeverbindung entlang der Hauptverkehrsstraße dieses Bereiches.

#### **Nr. 151 Schwanenweg - Niemannsweg - Schwesterngang - Harro-Schulze-Boysen-Weg - Adolfstraße - Schauenburgerstraße**

Die Achse stellt von der Kiellinie eine Verbindung entlang des Klinikgeländes zu den südlichen Wohngebieten her. Die Schauenburger Straße ist dabei im westlichen Teil sowohl Schulweg zur Goetheschule als auch Fuß- und Rad-Wegeverbindung zur Universität.

#### **Nr. 152 Reventlouallee– Beselerallee – Olshausenstraße**

Diese zentrale Querverbindung führt vom Fähranleger Reventloubrücke über Feldstraße, Holtenauer Straße und Westring zum Universitätsgelände und verknüpft so die wichtigen Nord-Süd-Achsen miteinander. Die Beselerallee ist auch wichtiger Kinderweg für die Schüler der anliegenden Reventlouschule.

In Anbindung an diese Achse soll auf dem Uni-Campus West eine weitere noch zu planende Nord-Süd-Allzeitwegeachse die Verbindung zwischen der Gutenbergstraße und dem Christinenweg zum Uni-Campus Ost herstellen.

#### **Nr. 156 Niemannsweg**

Der Niemannsweg verknüpft die beiden zuvor genannten Achsen und ist eine Allzeitwegeverbindung von Norden zum Klinikgelände.

#### **Nr. 157 Arwed-Emminghaus-Weg – Karolinenweg**

Nördlich des Landeshauses ist dies eine weitere Querverbindung von der Förde zu den Wohn- und Geschäftsbereichen Düsterbrooks. Der Karolinenweg ist auch Buslinienverbindung und erschließt den Park und Veranstaltungsort Krusenköppel.

#### **Nr. 162 Esmarchstraße – Moltkestraße – Niemannsweg – Lindenallee**

Im nördlichen Teil des Ortsbeiratsbezirks stellt diese Ost-West-Achse mit Anbindungen an Westring und Hansastraße von der Holtenauer Straße entlang des

Blücherplatzes durch das Düsternbrooker Gehölz eine Allzeit- und Freizeit-Wegeverbindung zum Fähranleger Bellevuebrücke her. Der Blücherplatz mit angrenzenden Geschäften und dem Wochenmarkt ist ein gut frequentierter Aufenthaltsort. Über diese Achse wird auch die Psychiatrische Klinik und der Kindergarten am Niemannsweg sowie das Hotel Maritim und die Privatschule Düsternbrook erschlossen.

**Nr. 165 Blücherstraße, Nr. 166 Hardenbergstraße – Blücherplatz ,  
Nr. 167 Scharnhorststraße**

Diese Achsen erschließen den Blücherplatz rundum und stellen die Wegeverbindungen zum Knoten Belvedere, entlang der Hardenbergschule zur Holtenuer Straße und zur Feldstraße her.

**Nr. 168 Christinenweg**

Über die Brücke über den Olof-Palme-Damm stellt der Christinenweg die Verbindung zwischen den beiden Hauptstandorten der Universität her. Mit Anbindung an das Allzeitwegenetz östlich des Weststrings über die Olshausenstraße kann hier eine attraktive autofreie Allzeitwegeachse Richtung Suchsdorf entstehen.

**Nr. 170 Leibnizstraße - Schwarzer Weg**

Auf dem Campus West stellt die Leibnizstraße, auf der auch zwei Buslinien verkehren, die zentrale Achse dar. Über sie wird auch der Botanische Garten für Besucher erschlossen. Nach Norden wird die Wegeverbindung auf dem Schwarzen Weg straßenunabhängig nach Steenbek-Projensdorf fortgesetzt.

**Nr. 171 Johann-Fleck-Straße – Bremerskamp**

Die Flächen nördlich des Universitätsgeländes sollen zukünftig über diese Allzeitwegeachse erschlossen und im Norden an den Schwarzen Weg, im Süden an die Eckerförder Straße angebunden werden.

### **6.3.2 Kinderwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook**

Die meisten Kinderwege verlaufen im Plangebiet auf Allzeitwegeverbindungen. Im Ortsbeiratsbezirk Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook gibt es ergänzend zu dem Allzeitwegenetz vier Kinderwegeachsen.

### Nr. 151 Schauenburgerstraße

Der westliche Teil der Schauenburgerstraße ab Knooper Weg hat vor allem Bedeutung als Schulweg zur Goetheschule, es gibt nur wenig andere Fußgängerziele in diesem Bereich. Die Verbindung zur Universität wird eher von Radfahrern genutzt.

### Nr. 153 Waitzstraße

Die Straßen rund um die Reventlouschule sind wichtige Kinderwegeverbindungen. Dieser Bereich ist ansonsten von Wohnbebauung geprägt. Die Waitzstraße (und parallel die Beselerallee) stellt von der Holtenauer Straße die Querverbindung zu den Eingängen der Schule her.

### Nr. 158 Gerhardstraße

Die Gerhardstraße bildet parallel zur Holtenauer Straße eine Längsverbindung von der Reventlouschule bis zum Blücherplatz und der Hardenbergschule. Diese Wegeverbindung entlang der weniger verkehrsreichen Fahrradstraße wird von vielen Kindern genutzt.

### Nr. 167 Scharnhorststraße - Yorckstraße - Schlieffenallee

Der Blücherplatz und die angrenzenden Straßen sind nicht nur bei den Schülern der nahegelegenen Hardenbergschule beliebt. Von hier besteht auch über die Yorckstraße eine wichtige Verbindung zu den Wohngebieten östlich der Feldstraße und zu dem Spielplatz in der Forstbaumschule. Als Wegeverbindung zu den Parkanlagen ist diese Verbindung auch Freizeitwegeachse.

**Tabelle 2: Alle Kinderwege in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook nach Achsennummern**

Achsennummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)
34	Hansastraße
36	Saldernstraße, Gutenbergstraße
51	Holtenauer Straße
52	Feldstraße von Brunswiker Straße bis Düppelstraße
60	Knooper Weg, Gneisenaustraße
151	Schauenburgerstraße von Holtenauer Straße bis Westring
152	Beselerallee, Olshausenstraße bis Westring
153	Waitzstraße von Holtenauer Straße bis Adolfstraße
158	Gerhardstraße von Waitzstraße bis Gneisenaustraße
162	Esmarchstraße von Moltkestraße bis Holtenauer Straße
165	Blücherstraße
166	Hardenbergstraße, Blücherplatz Nord
167	Scharnhorststraße von Blücherplatz bis Yorckstraße, Yorckstraße, Schlieffenallee von Feldstraße bis Forstweg

### **6.3.3 Freizeitwegeachsen in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook**

Im dicht besiedelten Bereich von Düsternbrook und Brunswik verlaufen die Freizeitwegeachsen auch auf Wegeverbindungen der Allzeit- oder Kinderwege. Die Freizeitwegeachsen im Ortsbeiratsbezirk folgen touristischen Routen der Stadt Kiel und erschließen und verbinden die Grünanlagen am Ostrand und Westrand des Plangebietes miteinander. Die Reihenfolge der schriftlichen Darstellung folgt den Verbindungen im Freizeitwegenetz.

#### **Nr. 169 Kopperpahler Teich - Schwarzer Weg**

Der Grüngürtelwanderweg (Hauptwanderweg R2) verläuft hier vom Urnenfriedhof durch die Sportanlagen des Nordmarksportfelds und das Universitätsgelände zum Botanischen Garten. Auf dem Uni-Campus stellt der Schwarze Weg eine alternative Wegeverbindung zur Leibnizstraße dar.

#### **Nr. 43 Mühlenweg**

Dies ist die Fortsetzung der Freizeitwegeachse entlang des Olof-Palme-Damms, sie bindet am Nordfriedhof an den Grüngürtelwanderweg an.

#### **Nr. 164 Neufeldtstraße / Nordfriedhof – Hinter dem Botanischen Garten**

Dieser ausgebaut und beleuchtete Weg bildet nördlich des Universitätsgeländes eine grüne Querverbindung zwischen dem Westring bzw. der Hansastraße und dem Schwarzen Weg. Er ist Teil des Grüngürtelwanderwegs.

#### **Nr. 34 Hansastraße**

Die Hansastraße verbindet quer durch den Siedlungsbereich die Grünanlagen des Schrevenparks mit den Freiflächen des Nordfriedhofs und der Querverbindung der Esmarchstraße.

#### **Nr. 37 Harro-Schulze-Boysen-Weg**

In Fortsetzung der Achsen an der Mittelstraße führt dieser Weg auch als Spazierweg durch die Grünanlagen des Pastor-Husfeldt-Parks zur Feldstraße.

#### **Nr. 150 Kiellinie**

Das Fördeufer ist sowohl Allzeit- als auch Freizeitwegeachse.

#### **Nr. 154 Höhenweg Fördekante**

Für einen neu auszuweisenden Spazierweg entlang der oberen Kante des Fördeufers müssen ausgehend vom Schloßgarten noch neue durchgängige Wege zum alten Botanischen Garten geschaffen werden. Ansonsten sollen bestehende Wege vom Düsternbrooker Weg durch die Krusenkoppel und das Düsternbrooker

Gehölz zum Seebad Düsternbrook durch Gestaltung und Pflege zum Zu-Fuß-gehen einladen.

**Nr. 151 Schwanenweg, Nr. 152 Reventlouallee, Nr. 161 Carl-Loewe-Weg – Niemannsweg**

Diese Freizeitwegeachsen stellen Ost-West-Querverbindungen zwischen der Kielinie und den Siedlungsbereichen oberhalb der Förde her.

**Nr. 160 B.-Harms-Weg – Niemannsweg - Forstbaumschule**

Ausgehend von der Blücherbrücke verbindet diese Achse die großen Grünflächen von Krusenköppl, Düsternbrooker Gehölz und Forstbaumschule.

**Nr. 163 und Nr. 162 Bellevuebrücke – Moltkestraße – Esmarchstraße**

Der Weg durch das Düsternbrooker Gehölz stellt die kürzeste Verbindung zwischen dem Fähranleger Bellevuebrücke und den Wohn- und Geschäftsbereichen von Blücherplatz und Holtenauer Straße her. Quer durch den Stadtteil verbindet die Esmarchstraße mit ihrem grünen Mittelstreifen als Freizeitweg die grüne Fördekante mit den Grünflächen von Wasserturm, Nordfriedhof, Stadion und Botanischem Garten.

**Nr. 174 Diederichsenpark – Forstbaumschule**

Quer durch die beiden Parkanlagen gelangt man auf grünen Wegen von der Kielinie an die Feldstraße.

**Nr. 159 Moltkestraße und Nr. 157 Weserfahrt**

Innerhalb des Siedlungsbereichs stellt die Moltkestraße eine alternative Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen den Hauptachsen von Beselerallee und Esmarchstraße her. Über die Weserfahrt wird die Verbindung zum Niemannsweg / Karolinenweg hergestellt.

**Nr. 156 Niemannsweg**

Dieser Abschnitt des Niemannsweg stellt vom Schwesterngang / Schwanenweg die Freizeitwegeverbindung zur Krusenköppl her.

**Nr. 192 Hardenbergstraße**

Dieser Abschnitt der Hardenbergstraße verbindet den Freizeitweg entlang der Neufeldtstraße mit der Holtenauer Straße.



### 6.3.4 Allzeitwegeachsen in Wik

#### **Nr. 51 Holtenauer Straße - Schleusenstraße**

Auch in Wik stellt die Holtenauer Straße die zentrale Achse dar. Hier liegen wichtige Einkaufsmöglichkeiten und soziale Einrichtungen z.B. für Kinder. In ihrer Fortsetzung erschließt die Schleusenstraße die anliegenden Wohngebiete und stellt die Allzeitwegeverbindung zum Nord-Ostsee-Kanal und der dortigen Fähre her.

#### **Nr. 178 Hanssenstraße - Projensdorfer Straße**

Von der Holtenauer Straße nach Nordwesten erschließt diese Fußwegeachse den westlichen Rand von Wik mit dem Holstein-Stadion und der Agentur für Arbeit. Die Hauptverkehrsstraße Projensdorfer Straße ist auch Wohnstraße mit Busverkehr. Sie ist die Wegeverbindung nach Projensdorf. Im gesamten Verlauf im Plangebiet wird die Achse daher auch von den Grundschulkindern genutzt.

#### **Nr. 172 Westring - Paul-Fuß-Straße - Düvelsbeker Weg**

Auf der südlichen Grenze des Ortsbeiratsbezirk Wik dient diese Achse im Westen der fußläufigen Erschließung des Holstein-Stadions. Von der Holtenauer Straße nach Osten stellt sie die Verbindung zur Feldstraße im Bereich Hebbelschule, Forstbaumschule, St. Heinrich Kirche her.

#### **Nr. 181 Mercatorstraße – Elendsredder - Steenbeker Weg**

Diese Wegeachse verbindet die Kiellinie bzw. das Marinequartier mit Steenbek-Projensdorf. Sie erschließt zum einen die Landesämter und Einrichtungen an der Mercatorstraße und das Stadtteilzentrum Wik als auch die Timm-Kröger-Schule.

#### **Nr. 43 Schüttenredder**

Die gut ausgebaute straßenunabhängige Wegeverbindung zwischen Holtenauer Straße und Feldstraße, fast parallel zur Mercatorstraße, wird von Erwachsenen und Kindern genutzt. Sie soll bis zur Kiellinie verlängert werden.

#### **Nr. 183 Feldstraße - Prinz-Heinrich-Straße**

Ausgehend vom Schüttenredder verbindet diese Achse den Siedlungsbereich südlich der Mercatorstraße und die Siedlungsbereiche nördlich der Knorrstraße mit dem Zugang zum Marinequartier sowie dem Familia-Einkaufszentrum.

#### **Nr. 184 Adalbertstraße – Arkonastraße – Herthastrasse – Schleusenpark**

Diese Allzeitwegeachse stellt die Hauptfußwegeachse des neu zu entwickelnden Marinequartiers dar und stellt eine zweite Verbindung zum Nord-Ostsee-Kanalufer her. Der Ausbau entsprechend den Fußwegestandards der Stadt Kiel soll im Laufe der baulichen Entwicklung nach und nach erfolgen.

**Nr. 188 Am Kiel-Kanal – Uferstraße**

Vom Schleusenpark bildet der Straßenzug Am Kiel-Kanal – Uferstraße in Wik die nördlichste Allzeitwegeverbindung entlang des Kanals nach Westen. Bis jetzt ist die Verbindung für viele behinderte Personen eine Sackgasse, da die Gewerbeflächen unter der Hochbrücke nicht durchquerbar sind und der bestehende Weg als steiler wassergebundener Fußweg durch die Grünflächen oberhalb des Kanals verläuft.

**Nr. 185 Flensburger Straße - Brücke über B503 zur Langenrade**

Die Fußwegeverbindung entlang der nur wenig befahrenen Flensburger Straße und über die Fußgängerbrücke zur Langenrade stellt eine Verbindung zu den Siedlungsbereichen südlich des Projensdorfer Gehölz dar, die vor allem auch von vielen Kindern zur Timm-Kröger-Schule und zur Schule am Sonderburger Platz genutzt wird.

**Nr. 186 Knorrstraße – Hohenrade**

Die Knorrstraße verbindet den Zugangsbereich des Marinequartiers / Adalbertstraße mit dem Geschäftsbereich der Holtenauer Straße. Die Achse setzt sich als Kinderweg zu der Schule am Sonderburger Platz auf der Hohenrade fort.

**Nr. 191 Düvelsbeker Weg - Kiellinie**

Ausgehend vom Düvelsbeker Weg bildet diese Achse eine direkte Verbindung zur Kiellinie.

**6.3.5 Kinderwegeachsen in Wik**

In Wik gibt es ergänzend zu dem Allzeitwegenetz drei Kinderwegeachsen.

**Nr. 186 Hohenrade**

An dieser Straße liegt die Schule am Sonderburger Platz, daher bündeln sich hier die Wege der Kinder aus den umliegenden Wohngebieten, die nicht nur zum Unterricht sondern auch zum Spielen in der Freizeit das Schulgelände aufsuchen.

**Nr. 190 (183) Verbindung Prinz-Heinrich-Str zu Wirtschaftsakademie Schleswig Holstein**

Dieser breite und beleuchtete Fußweg zwischen dem Siedlungsbereich und den Grünflächen und Gärten an der Prinz-Heinrich-Straße ist nördlich der Schule am Sonderburger Platz eine von Kindern häufig genutzte Wegeverbindung, wo die Grünflächen auch Platz zum Spielen bieten.

**Nr. 43 Schulredder**

Die Spielmöglichkeiten in den Grünflächen am Schulredder hinter der Kinderbibliothek Wik sind, genau wie der große Spielplatz am Schüttenredder, ein

Anziehungspunkt für Kinder. Der Zugang von der Holtenauer Straße zu dem Spielplatz am Schulredder soll daher als Kinderweg ausgebaut werden.

**Tabelle 3: Alle Kinderwege in Wik nach Achsennummern**

<b>Achsennummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>
43	Schulredder, Schüttenredder
51	Holtenauer Straße, Schleusenstraße
178	Hanssenstraße, Projensdorfer Straße ab Hanssenstraße nach Norden
181	Mercatorstraße, Elendsredder, Steenbeker Weg
183	Fußweg von Prinz-Heinrich-Straße zur Wirtschaftsakademie und zur H.-D.-Prien-Straße
184	Adalbertstraße, Arkonastraße, Herthastraße von Arkonastraße bis Schleiweg
185	Flensburger Straße von Holtenauer Straße bis zur Brücke, Brücke über B 503 zwischen Langenrade und Flensburger Straße
186	Knorrstraße, Hohenrade von Holtenauer Straße bis Haderslebener Straße
190	Verbindung Prinz-Heinrich-Str zu Wirtschaftsakademie Schleswig Holstein

### 6.3.6 Freizeitwegeachsen in Wik

Die Freizeitwegeachsen in Wik stellen Verbindungen zwischen den Grünflächen in diesem Stadtteil her und erschließen die Freiräume des Fördeufers und des Nord-Ostsee-Kanal-Ufers.

#### **Nr. 43 Schulredder – Schüttenredder**

Die Wegeverbindung durch die Grünanlagen von Schulredder und Schüttenredder verbindet den Grüngürtelwanderweg mit dem Nordende der Kiellinie. Auch innerhalb des Stadtteils dient sie als Querverbindung zwischen Westring / Projensdorfer Straße, Holtenauer Straße und Feldstraße.

#### **Nr. 179 Homannstraße – Orchideenwiese**

Diese Achse verbindet durch die Grünanlagen die Holtenauer Straße mit der Kiellinie. Sie wird als direkte Wegeverbindung genutzt, Hindernis ist die Querung der Feldstraße.

#### **Nr. 175 Orchideenwiese – Forstbaumschule**

Von der zuvor genannten Achse stellt der Querweg zur Koesterallee eine Verbindung zur Parkanlage der Forstbaumschule her. Der Durchgang zum Wegenetz der Forstbaumschule muss hier südlich der Koesterallee noch hergestellt werden.

**Nr. 177 Homannstraße – Quinckestraße und Nr. 176 Holtenauer Straße – Quinckestraße – Hebbelschule – Feldstraße**

Diese beiden Achsen stellen die Vernetzung in den Grünflächen am Südrand des Ortsbeiratsbezirks her, so zum Beispiel die direkte Fußwegeverbindung von der Hanssenstraße zur St. Heinrich Kirche.

**Nr. 180 und Nr. 187 Verbindung vom Holstein-Stadion über Schulredder, Elendsredder, Flensburger Straße, Sportanlagen Wik zum Nord-Ostsee-Kanal**

Die Wege durch die Grünanlagen parallel zur B503 entsprechen dem Verlauf des Grüngürtelwanderweges (Hauptwanderweg R2).

**Nr. 182 Anscharpark**

Der Weg durch den Anscharpark und Schleusenpark zum Kanal stellt die geplante Fortsetzung des Fördewanderwegs (Hauptwanderweg R3) entlang der Kiellinie dar. Teile dieser Freizeitwegeachse sind noch nicht als grüne Wege angelegt, da der Anscharpark erst im Laufe der Entwicklung des Marinequartiers weiter gebaut wird.

**Nr. 183 Prinz-Heinrich-Straße - Hochbrücke Ost**

Ebenfalls in Anbindung an die Kiellinie führt diese Wegeverbindung über den Aussichtspunkt der östlichen Hochbrücke nach Holtenau.

**Nr. 188 / 189 Uferstraße - Mecklenburger Straße - Nordmole**

Das Südufer des Nord-Ostsee-Kanals ist als Freiraum trotz seiner Attraktivität noch nicht mit einer durchgängigen Fußwegeverbindung erschlossen. Lediglich am Wohnmobilpark kann man den Blick vom Ufer zur Schleuse genießen. Die Fortsetzung des Uferpfades an die Spitze der Nordmole würde einen Blick auf die gesamte Kieler Förde eröffnen. Entlang der Uferstraße und in deren Fortsetzung zur Mecklenburger Straße fehlen Fußwege bisher völlig. Besucher der Schleusen-Aussichtsplattform Wik müssen auf dem unbefestigten Randstreifen laufen.

## 7 Bestandserhebung und Analyse

Für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik wurden sämtliche Routen einer umfassenden Mängeluntersuchung unterzogen. Auf allen Achsen wurde jeder Knoten (jede Kreuzung bzw. Einmündung von Straßen oder wichtigen Fußwegeanschlüssen) und jeder Achsenabschnitt (zwischen zwei Knoten / zwischen Knoten und Ende Untersuchungsgebiet bzw. Wegende) dokumentiert und auf Mängel geprüft.

Maßstab für die Bewertung von Mängeln sind die Kriterien in den Kieler Standards für Fußwege und Kinderwege<sup>34</sup> (vgl. auch Kapitel 4 ab Seite 5).

Eine Übersicht der festgestellten Mängel auf Abschnitten und an Knoten des Fußwegeachsennetzes zeigt die Karte 2 „Mängelkartierung Fußwegeachsennetz“

Für die Knoten und Abschnitte wurden folgende Mängelkategorien aufgenommen:

- ▶ **Barrierefreiheit:**  
Benannt werden hier Barrieren, wie zum Beispiel nicht abgesenkte Bordsteine, die die eigenständige Nutzung von Allzeit- oder Kinderwegen verhindern, fehlende Ausstattungselemente, wie Signalgeber für Blinde an Ampeln oder Aufmerksamkeits- oder Leitstreifen, die die Wegenutzung und Orientierung für Menschen mit Einschränkungen erschweren und Mängel im Bestand, wo die Ausstattung noch nicht den neuen Standards entspricht.
- ▶ **Konflikte Rad:**  
Hier sind zum einen die direkten Konflikte und Behinderungen z.B. durch die illegale Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer oder auch die Verengung der Gehwege durch wild abgestellte Fahrräder benannt. Zum anderen wird die gemeinsame Wegenutzung von Fußgängern und Radfahrern und auch die niveaugleiche Führung von parallelen Geh- und Radwegen als kritisch bewertet.<sup>35</sup>
- ▶ **Konflikte Kfz:**  
Konflikte bestehen mit dem ruhenden Verkehr dort, wo die Wegbreiten durch parkende Fahrzeuge so weit verringert werden, dass die verbleibende Restgehwegbreite nicht mehr ausreichend ist und eine Nutzung des Gehwegs durch mobilitätseingeschränkte Menschen beeinträchtigt wird. Konflikte mit dem fließenden Verkehr treten an Querungsstellen auf.
- ▶ **Querungsmöglichkeit:**  
Benannt werden Stellen an denen Querungshilfen, auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, fehlen oder unzureichend ausgeführt sind. Diese Stellen liegen zum einen im Verlauf der Wegeachsen, zum anderen geht es aber auch um die umwegfreie Erreichbarkeit zum Beispiel von Bushaltestellen.

---

<sup>34</sup> Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

<sup>35</sup> Vergl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.7 Flächen für den Rad- und Fußverkehr

- ▶ **Wegbreite:**  
Baulich zu schmale Gehflächen werden als Mangel benannt. Unter diesem Kriterium sind auch Einschränkungen der Gehflächen von den Rändern her erfasst, die nicht durch den Rad- oder Kfz-Verkehr bedingt sind, oft durch ungepflegte Bäume oder Sträucher oder beispielsweise durch Geschäftsauslagen oder Sammelcontainer.
- ▶ **Oberfläche:**  
Wenn die Wegoberflächen bezogen auf die Wegfunktion so starke Mängel durch Unebenheiten aufweisen, dass die Nutzung eingeschränkt ist.
- ▶ **Hindernisse:**  
Diese Kategorie benennt Hindernisse in oder an den Gehflächen, die die Nutzung oder Sicherheit der Gehwege einschränken.
- ▶ **Orientierung:**  
Dies ist ein Mangel, wenn der Wegeverlauf der Achsen schlecht erkennbar ist, oder an Knotenpunkten mit mehreren Achsen Richtungen und Ziele nicht gut erkennbar sind. Teilweise sind auch Eingangssituationen schlecht erkennbar, vor allem zu Freizeitwegen in Grünflächen.<sup>36</sup>
- ▶ **Netzlücke:**  
Hier fehlt eine Fußwegeverbindung und / oder es ist ein Neubau von Gehwegen notwendig.
- ▶ **Aufenthaltsqualität:**  
Der Aufenthalt auf Gehwegen und Plätzen ist eingeschränkt, wenn durch mangelhafte Übersichtlichkeit oder schlechte Beleuchtung Bereiche entstehen, die aus Angst eher gemieden werden, oder wenn Verschmutzungen das Gehen unangenehm machen.

In der Bürgerbeteiligung und der Abstimmung mit den Ämtern, Beiräten und sonstigen Interessenvertretungen sowie im Zuge der Projektbearbeitung wurden auch übergreifende Konfliktfelder identifiziert, zu denen im Zuge der Maßnahmen-erarbeitung gesondert Stellung genommen, und Lösungsmöglichkeiten dargestellt werden.<sup>37</sup>

Die Bewertung der Mängel und die Einstufung von Prioritäten für Maßnahmen ergeben sich aus der Kombination der folgenden Merkmale der Bestandserfassung.

---

<sup>36</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.2 Optimale Orientierung

<sup>37</sup> Vgl. Kap. 8.1 ab Seite 40

Weitere Aspekte der Bewertung wie zum Beispiel die Verkehrsbelastung oder soziale Aspekte und Ähnliches werden in den Erläuterungen zur Prioritätseinstufung textlich benannt

## **7.1 Lage im Netz und angrenzende Nutzungen**

Fußverkehr ist immer auch eine Funktion der angrenzenden Nutzungen. Bereiche mit hohem Fußverkehrsaufkommen wie zum Beispiel Geschäftsstraßen und zentrale ÖPNV-Haltestellen haben bei der Umsetzung von Maßnahmen Vorrang vor weniger frequentierten Achsenabschnitten.

Die Bewertung ergibt sich hier aus der Kategorisierung der Straßen bzw. Wege in Anlehnung an die EFA<sup>38</sup>. In der grundlegenden Bewertung gilt an Knotenpunkten jeweils die Kategorie mit den höheren Anforderungen.

## **7.2 Mehrfache Wegefunktionen**

Gewichtet wurden Überlagerungen der Wegenetze (Allzeitwegenetz, Freizeitwegenetz, Kinderwegenetz). Je mehr Funktionen ein Achsenabschnitt erfüllt, desto wichtiger ist die Beseitigung von Mängeln und eine entsprechende Ausstattung und Pflege der Fußwege.

## **7.3 Nahverkehrsanschluss**

Die Haltestellen der Busse werden von den meisten Fahrgästen zu Fuß aufgesucht. Auch die Fähranleger sind wichtige Fußgängerziele bzw. -quellen. Gemäß den Standards sollen Haltestellen gut erkennbar sowie sicher und problemlos erreichbar sein. Daher werden Knoten und Achsenabschnitte, an bzw. in denen Haltestellen des Nahverkehrs liegen, höher bewertet.

## **7.4 Kinderwege**

Von vielen Kindern genutzte Wege stellen erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit und an die straßenräumlichen Qualitäten. Daher werden sie zusätzlich gewichtet.

---

<sup>38</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA. Köln 2002

## 7.5 Unfälle

Im Folgenden wurden die Unfälle<sup>39</sup> mit Fußgängern und die Unfälle von Kindern in den Jahren 2012 bis 2014 im Untersuchungsgebiet betrachtet. Es handelt sich um Unfälle, die polizeilich erfasst wurden. Auf die Dunkelziffer wird an anderer Stelle eingegangen. Insgesamt gab es 66 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und 39 mit Kinderbeteiligung, wobei es naturgemäß Überschneidungen bei den Kollektiven gibt.

Je ausdifferenzierter die einzelnen Parameter der Betrachtungen sind, umso höher werden die Einflüsse einzelner zufälliger Ereignisse. Interessant wäre hier eine gesamtstädtische Auswertung.

In Tabelle 4 ist der Auswertung eine Definition verschiedener Unfalltypen vorangestellt.

**Tabelle 4: Definition von Unfalltypen<sup>40</sup> (Auszug)**

Unfalltyp	Definition
Abbiege-Unfall	Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem auf gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	Um einen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde. Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Überschreiten-Unfall	Um einen „Überschreiten-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist. Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtung für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt o.ä.

<sup>39</sup> Quelle für die Unfälle in Kiel: Polizei Kiel

<sup>40</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen-Teil 1: Führen von Unfalltypen-Steckkarten. Köln 2003



## Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

In dem Untersuchungsgebiet passierten in den Jahren 2012 bis 2014 insgesamt 66 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung mit insgesamt 69 beteiligten und 59 verletzten Fußgängern.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung eine hohe Dunkelziffer gibt. Es kann von einer Dunkelziffer von über 50% ausgegangen werden.<sup>41</sup>

Abbildung 16: Verletzungsschwere der Fußgänger

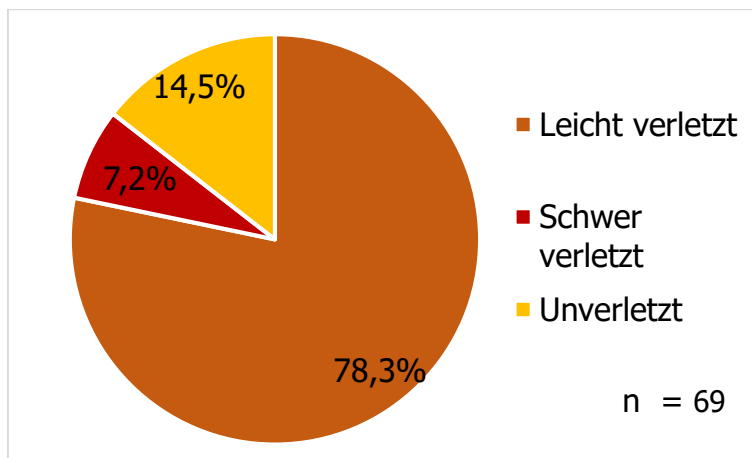
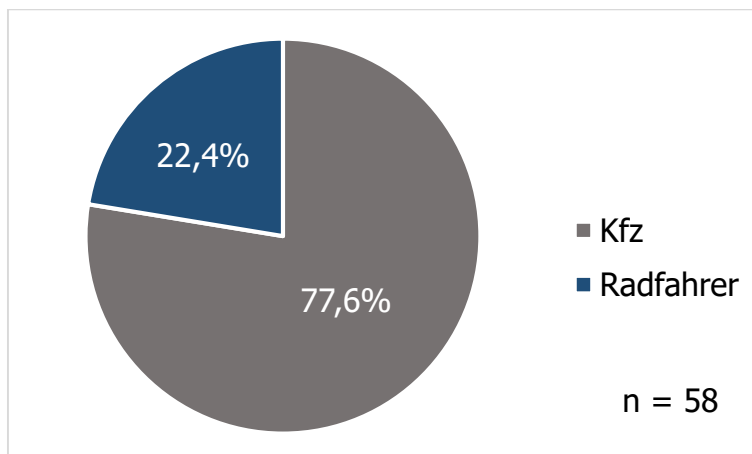


Abbildung 17: Beteiligte an Fußgängerunfällen mit Personenschaden



Bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden sind Radfahrer mit 22,4% beteiligt. Das ist deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt. Dort waren 2014 etwa an 15 % aller Fußgängerunfälle mit Personenschaden Radfahrer beteiligt.

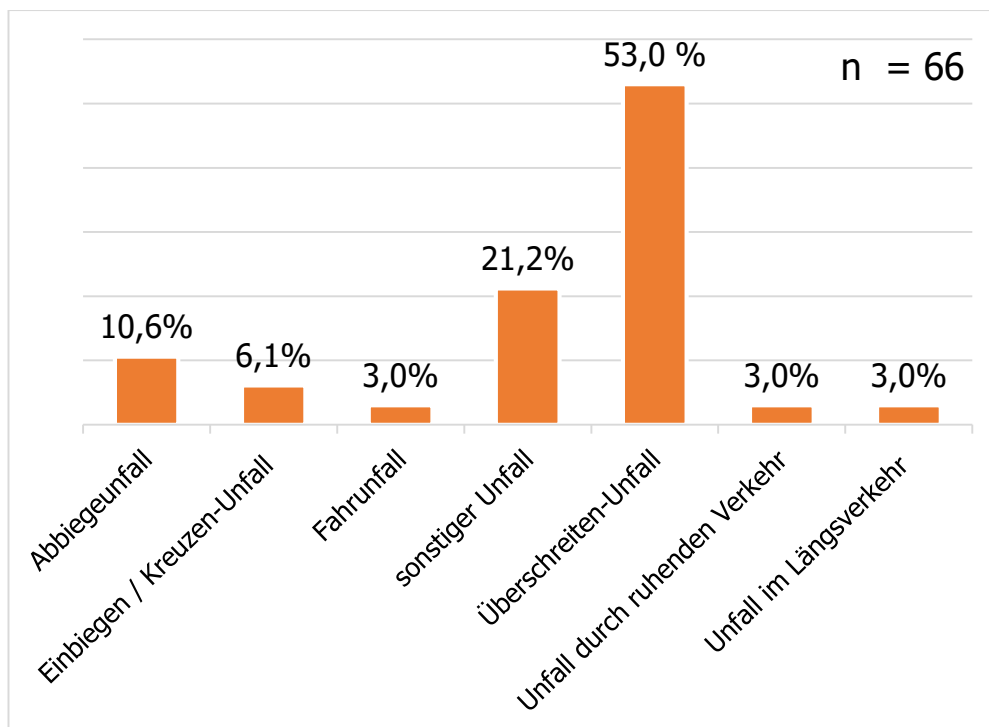
<sup>41</sup> Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014

Hier besteht sicherlich auch ein Zusammenhang mit den Fuß- und Radverkehrsanteilen am jeweiligen Gesamtverkehrsaufkommen bestehen.

Von den 5 schwer verletzten Fußgängern waren die Unfallbeteiligten zweimal Radfahrer und dreimal Kraftfahrzeuge.

Die Verletzungsschwere ist bei Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern deutlich höher als im Durchschnitt der Unfälle. Diese ist allerdings auch bei der bundesweiten Auswertung der Fall.

**Abbildung 18: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen**



Die meisten Unfälle sind Überschreiten-Unfälle.

Hinsichtlich der 19 Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr kann festgestellt werden:

- ▶ 8 Unfälle ereigneten sich auf Bordsteinradwegen, die überwiegend durch Unachtsamkeit durch Fußgänger passierten. Allerdings passierten zwei Unfälle durch illegal links fahrende Fahrradfahrer und einer an einer Bushaltestelle, wo der Radfahrer seine Sorgfaltspflicht nach § 20 Abs. 2 StVO missachtete
- ▶ Zwei Unfälle passierten durch Missachtung von Fußgängergrün an Lichtsignalanlagen durch Radfahrer
- ▶ Zwei Unfälle bei illegalem Radfahren auf Gehwegen

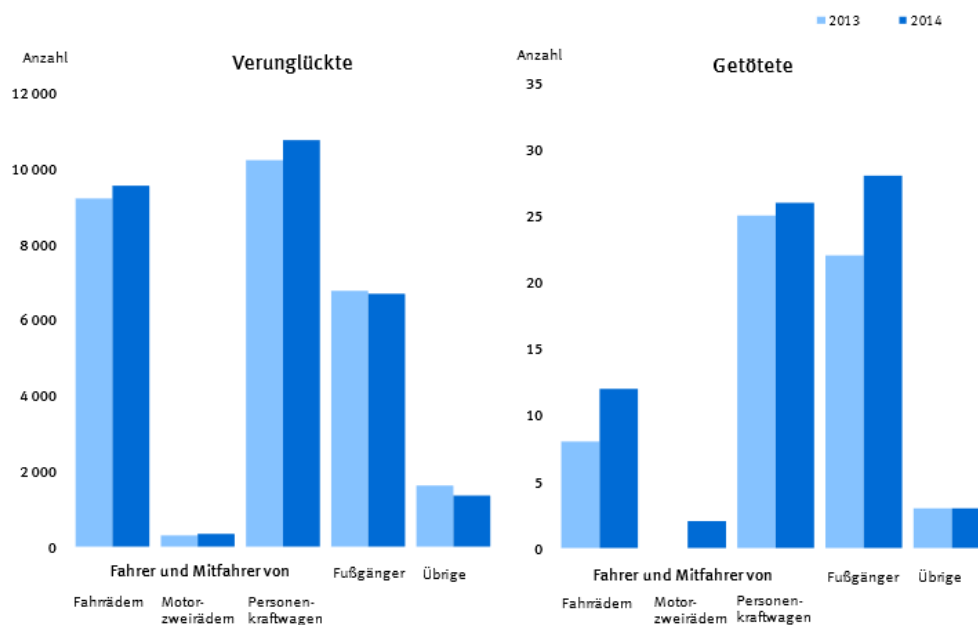
- ▶ Einer auf einem Gehweg, der für Radfahrer freigegeben war
- ▶ Fünf Unfälle passierten auf Straßen ohne Radverkehrsanlage, in der Regel durch Unachtsamkeit von Fußgängern, wobei ein Radfahrer nachts ohne Licht fuhr.
- ▶ Ein Unfall passierte auf einer Fahrradstraße.

Insgesamt sind die Unfallzahlen zu klein, um verallgemeinerbare Schlüsse zu ziehen. Interessant ist aber, dass Bordsteinradwege auch auf der Strecke, also nicht nur im Knotenpunktbereich, Gefahrenpotentiale, hier gegenüber Fußgängern, haben.

## Kinderunfälle

Als Kinder werden im Folgenden Personen bis zum 15. Lebensjahr bezeichnet. Mit 37,5% verunglückten bundesweit 2014 die meisten Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen.<sup>42</sup>

Abbildung 19: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014<sup>43</sup>



In Kiel wurden nur diejenigen Unfalldaten von Kindern ausgewertet, wo diese als Fußgänger oder Radfahrer am Verkehr teilgenommen haben, der gesamte Bereich

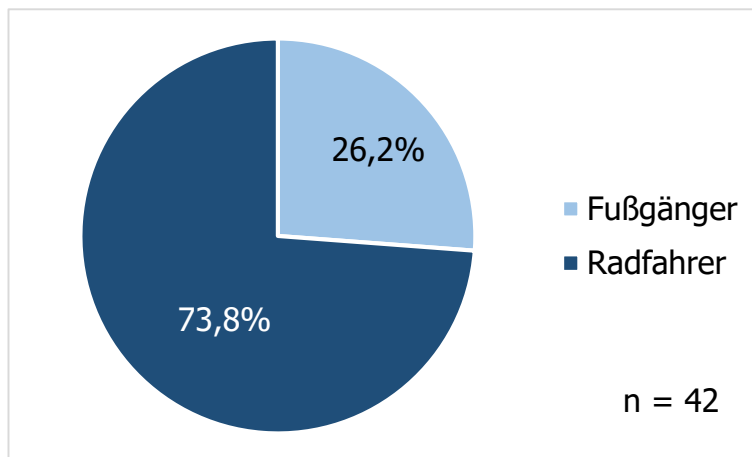
<sup>42</sup> Statistisches Bundesamt; Kinderunfälle in Verkehr 2014. Wiesbaden 2015, S.

<sup>43</sup> ebenda

„verunfallte Kinder als Beifahrer in Kraftfahrzeugen“ ist hierbei also nicht betrachtet.

In dem Untersuchungsgebiet passierten in den Jahren 2012 bis 2014 insgesamt 39 Unfälle mit Kinderbeteiligung, mit insgesamt 42 beteiligten und 36 verletzten Kindern.

**Abbildung 20: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder<sup>44</sup>**



Sehr viele Kinderunfälle passieren als Radfahrer, wobei davon ausgegangen werden kann, dass auch in Kiel die meisten Kinderunfälle als Beifahrer in Kraftfahrzeugen passieren.

Diese Unfallbeteiligung steht, in Bezug auf die Verkehrsbeteiligung der Kinder im Untersuchungsgebiet, im deutlich umgekehrten Verhältnis. Auf den Schul- und Freizeitwegen sind 53,0% der Kinder zu Fuß und lediglich 13,3% mit dem Rad unterwegs. Unter allen Vorbehalten lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbeteiligung zu Fuß für Kinder deutlich sicherer ist als mit dem Fahrrad.

<sup>44</sup> Hierbei ist zu beachten, dass die Kinderunfälle als Beifahrer in Kfz nicht berücksichtigt sind.

Abbildung 21: Verkehrsbeteiligung der Kinder im Untersuchungsgebiet (Freizeit- und Schulwege)<sup>45</sup>

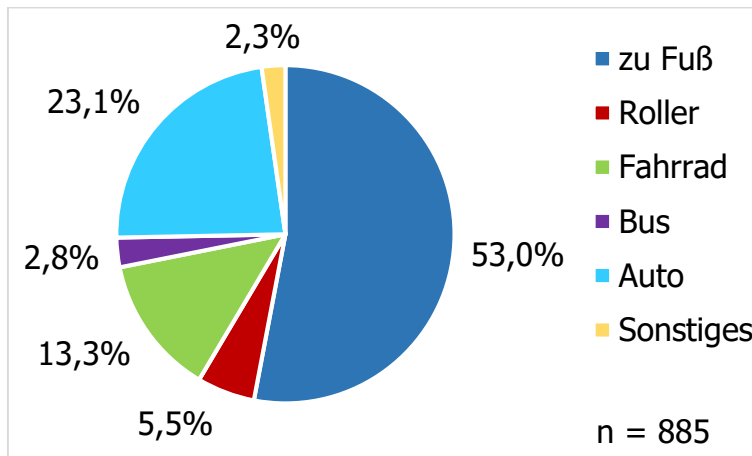
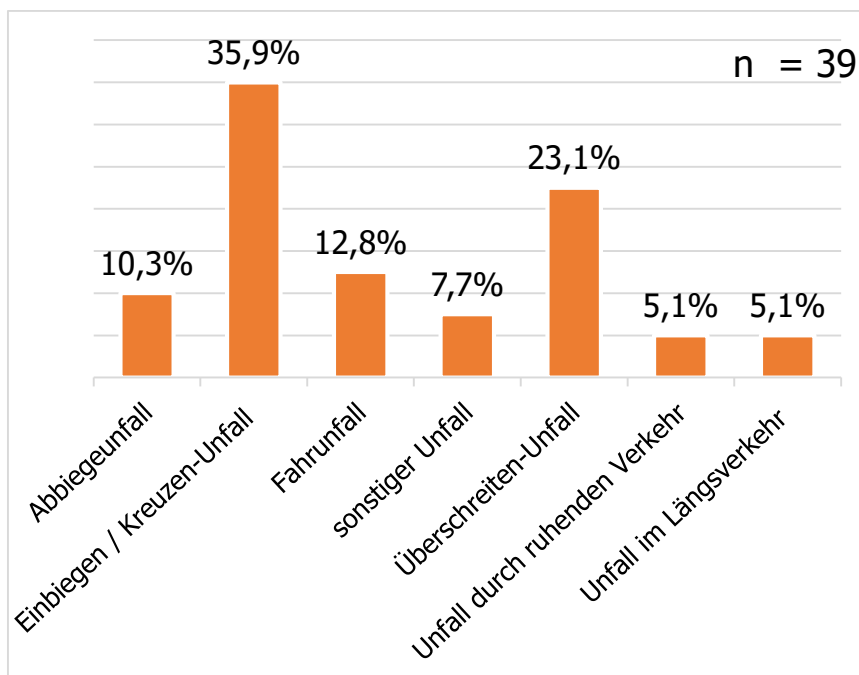


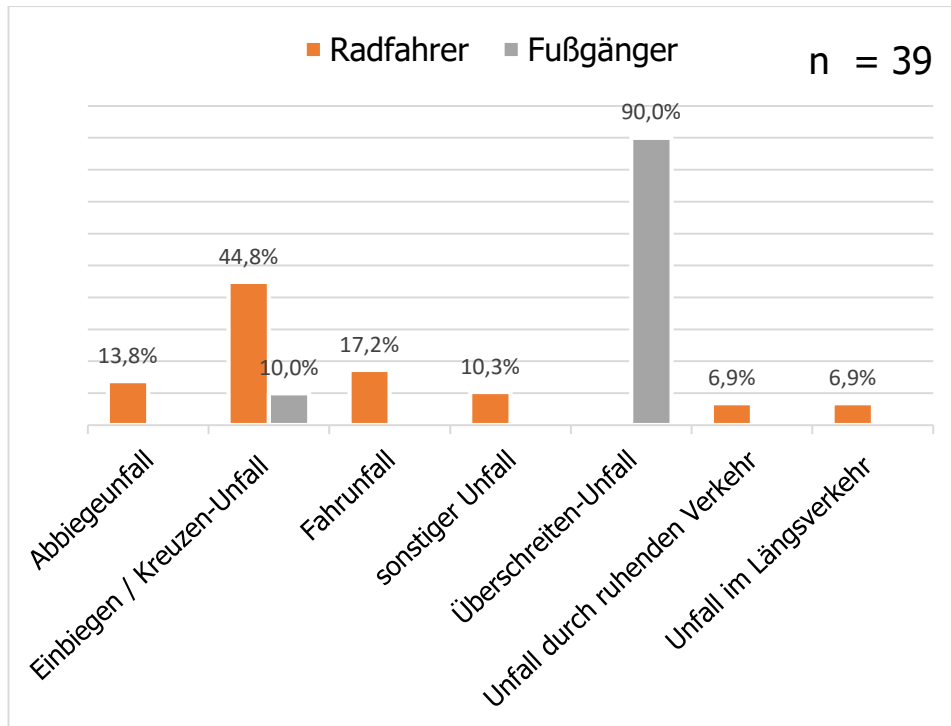
Abbildung 22: Unfalltyp bei Kinderunfällen



Hier passierte der überwiegende Teil der Unfälle beim Abbiegen und Kreuzen. Wird bei der Auswertung unterscheiden, ob die Kinder als Radfahrer oder Fußgänger unterwegs waren, wird deutlich, dass bei Radfahrern der Unfalltyp Einbiegen / Kreuzen dominiert und bei Fußgängern der Überschreiten-Unfall.

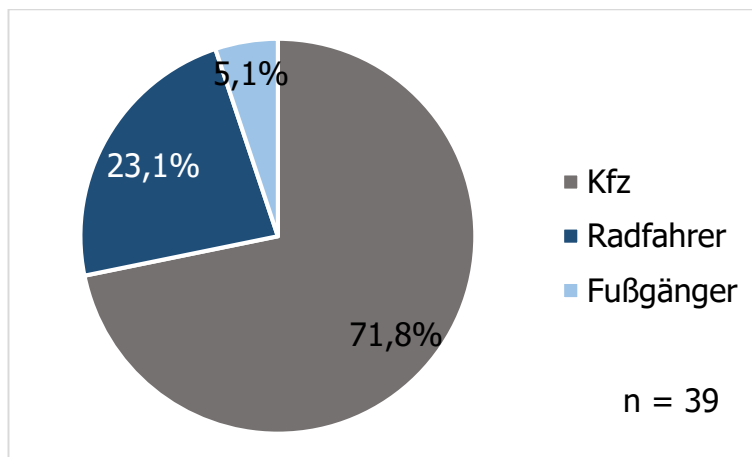
<sup>45</sup> IKS; Sonderauswertung der Kinderwege im Untersuchungsgebiet

**Abbildung 23: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrer / Fußgängern**



Der überwiegende Teil der Unfallbeteiligten an Kinderunfällen mit Personenschaden waren Kraftfahrzeuge, mit 23,1 % war der Radverkehr und mit 5,1% Fußgänger beteiligt. Hierbei ist zu beachten, dass Kinder auch als Radfahrer unterwegs waren.

**Abbildung 24: Beteiligte an Kinderunfällen mit Personenschaden**



### **Räumliche Verortung der Unfälle**

Die Unfälle mit Fußgängern sind in Karte 3, die mit Kinderbeteiligung in Karte 4 dargestellt. Unfallhäufungsstellen bzw. Unfallhäufungslinien konnten im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden.

Bei den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist auffällig, dass viele Überschreiten-Unfälle auf der Holtenauer Straße zwischen Lehmberg und Düppelstraße passieren. Alle Überschreiten-Unfälle waren mit Personenschaden.

Auch um den Blücherplatz sind einige Überschreiten-Unfälle festzustellen.

Bei den Unfällen mit Kinderbeteiligung kann keine Auffälligkeiten oder Systematiken festgestellt werden. Wahrscheinlich auch, weil diese Gruppe aus zwei Kollektiven (Fußgänger und Radfahrer) mit unterschiedlichem Verhalten besteht, deren Fallzahlen (Fußgänger = 10, Radfahrer = 29) dann doch gering sind.

## **7.6 Barrierefreiheit und Zwangspunkte**

Das Allzeitwegenetz und die ergänzenden Kinderwegeachsen sollen entsprechend den Kieler Standards durchgängig barrierefrei nutzbar sein. In der Bewertung wurden daher bauliche Mängel die für behinderte Personen eine besondere Barriere oder Gefahrenstelle darstellen, zusätzlich gewichtet, zum Beispiel nicht abgesenkte Gehwege. Unabhängig von anderen Bewertungen hat die Beseitigung dieser Barrieren höchste Priorität.

Für Freizeitwege wird keine grundsätzliche Barrierefreiheit gefordert. In den dicht bebauten Siedlungsbereichen des Plangebietes liegen jedoch viele Freizeitwegeverbindungen in Straßenräumen, so dass hier ein barrierefreier Ausbau schon grundsätzlich angestrebt wird, vor allem wenn sie touristische Ziele erschließen, die auch barrierefrei erreichbar sein sollen.

Im Fußwegenetz gibt es bestimmte Zwangspunkte, Knoten und Wegeverbindungen, zu denen es keine Alternative gibt. In den Stadtteilen Ravensberg und Wik sind dies die Querungen über oder unter dem Olof-Palme-Damm beziehungsweise der Bundesstraße 503, die eine starke Barrierewirkung haben.

## 7.7 Nennungen im Zuge der Beteiligungsverfahren

Knoten bzw. Wegeabschnitte die in der Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung, im Rahmen der Kinderbeteiligung, in den Planungsspaziergängen, in Schreiben von engagierten Bürgerinnen und Bürgern als konflikträchtige oder Orte mit Mängeln beschrieben wurden, wurden in der Bewertung zusätzlich gewichtet. Die Nennungen verweisen auf Mängel, die im Alltag der Kieler Bürger als besonders störend wahrgenommen werden.

## 8 Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte

Die Maßnahmenempfehlungen zielen auf eine Beseitigung der festgestellten Mängel und einen nachhaltigen Ausbau des Fußwegenetzes entsprechend den Kieler Standards.

Die meisten Maßnahmen zielen auf eine Ertüchtigung des Bestandes. Erneuerungsarbeiten sollen jeweils im Zuge von fälligen Baustellen im Fußwegenetz durchgeführt werden. Umbau- oder Neubaumaßnahmen sollen entsprechend der Prioritätensetzung umgesetzt werden.

Hinzu kommen nicht-investive und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen-vorschläge die beispielhaft im Plangebiet umgesetzt werden können.

### 8.1 Maßnahmenempfehlungen für übergreifende Konfliktfelder

Für die folgenden stadtteilübergreifenden Problemfelder werden allgemeine Empfehlungen abgegeben:

#### Radverkehr

Bei den Planungsspaziergängen, aber auch bei den Ortsbeiratssitzungen wurde sehr deutlich, dass die Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zunehmen bzw. das Thema zunehmend angesprochen wird. Es ist für Fußgänger sehr wichtig, Bereiche zu haben, in denen sie sich angstfrei im öffentlichen Raum bewegen können. Dies ist eine Grundvoraussetzung für eine urbane Mobilitätskultur für Fußgänger. Auch Kinderspiel und Aufenthalt bedarf dieses besonderen Schutzes vor schnellem Radverkehr.



Da Radfahrer für seh- und hörbehinderte Menschen kaum wahrnehmbar sind, fühlen diese sich auf den gemeinsam genutzten Flächen unsicher. Besonders für ältere Personen und Menschen mit Behinderungen wird dieser Konflikt wahrgenommen und kann dazu führen, den öffentlichen Raum nur noch eingeschränkt zu nutzen. Bei der Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderungen wurden bei fast 60% der Antworten „Probleme mit dem Radverkehr“ genannt (siehe Abbildung 10 auf Seite 13).

Neben dem legalen Benutzen von Gehwegen (z.B. Zeichen Gehweg / Radfahrer frei) wird zunehmend auch illegal der Gehweg genutzt. Zwar liegen hierzu keine empirischen Daten vor, die Diskussion um diesen Konflikt, auch in anderen Städten, nimmt deutlich zu.

Neben generellen Problem wurden auch konkrete räumliche Situationen angesprochen wie beispielsweise

- ▶ Radverkehr auf dem Bernhard-Minetti-Platz
- ▶ Das Nichtbeachten von Lichtsignalanlagen beispielsweise an der Holtener Straße, Fußgängerfurt an der Hanssenstraße
- ▶ Radverkehr auf dem Gehweg in Bereich Gneisenaustraße / Wrangelstraße

Technische oder bauliche Maßnahmen wie Poller, Bügel oder erhöhte zusätzliche Bordsteinkanten stoßen an Grenzen, weil diese in der Regel auch Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen treffen würden und hinsichtlich des Postulats der Barrierefreiheit ausscheiden.

Hier wird empfohlen, eine zielgruppengenaue Informationskampagne hinsichtlich der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen durchzuführen.

### **Knoten mit Lichtsignalsteuerung**

Immer wieder wird kritisiert, dass an Lichtsignalanlagen die Grünzeiten für Fußgänger zu kurz sind. Es ist tatsächlich schwierig zu vermitteln, dass nach Grünende immer noch eine Räumzeit vorhanden ist, in der die Fußgänger zwar gegen Rot gehen, die Furt aber sicher verlassen können.

Auch eine lange Wartezeit wird häufig angemerkt. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA ist hinsichtlich der Wartezeit für Fußgänger festgehalten:

*„Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden.“<sup>46</sup>*

Hier sollte geprüft werden, inwiefern die Wartezeiten reduziert werden können. Insbesondere in den Nebenverkehrszeiten mit weniger Verkehr könnten durch andere Signalprogramme die Wartezeiten reduziert werden.

Die Anlage sollte mit akustischen und gegebenenfalls taktilen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet werden.

### **Erschließung von Bushaltestellen**

An Bushaltestellen besteht ein erhöhter Querungsbedarf. Hierbei ist der Zu- und Abgang jeweils vor und hinter der Haltestelle von Bedeutung. Gerade der Zuweg kann latente Unfallgefahren in sich bergen, wenn Fahrgäste versuchen, einen ankommenden Bus auf der Gegenseite noch zu erreichen. Deswegen wird vorgeschlagen, in der Nähe einiger Bushaltestellen auf der Holtenauer Straße zu prüfen, ob Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) angelegen werden können.

### **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen**

In der Vergangenheit gab es häufig straßenverkehrsrechtliche Bedenken, auf Hauptverkehrsstraßen Streckenabschnitte mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen. Dieses Problem scheint jetzt das Bundesverkehrsministerium aufgrund einer Initiative der Länder aufgegriffen zu haben. Auf der Verkehrsministerkonferenz im April 2015 in Rostock wurde folgender Beschluss gefasst:

*„Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine weitergehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) vor allgemeinbildenden Schulen, Kinder-Tagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen aus, da in diesen Bereichen häufig eine besondere Gefahrenlage besteht.“<sup>47</sup>*

In der Beantwortung einer Anfrage an die Bundesregierung antwortet diese hinsichtlich geplanter StVO-Änderungen:

*„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit eine Änderung der StVO vor, mit der im unmittelbaren Umfeld u. a. von*

---

<sup>46</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA. Köln 2002, S. 23

<sup>47</sup> Verkehrsministerkonferenz; Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr. In: Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 in Rostock. Berlin 2015, S. 13

*Kindertagesstätten, Kindergärten und Seniorenheimen auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen die Anordnung von Tempo 30 km/h erleichtert werden.*<sup>48</sup>

Nach dem aktuellen Entwurf (Stand 05.02.16)<sup>49</sup> soll eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ohne besondere örtliche Gefahrenlage auch auf überörtlichen klassifizierten Straßen und Vorfahrtsstraßen im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern möglich sein.

Es wird empfohlen, besonders bei einer Häufung sensibler Einrichtungen zu prüfen, ob auf Streckenabschnitten auf Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen mit 30 km/h eingerichtet werden können.

### **Gehwegparken**

In vielen Straßen ist das halbseitige oder vollständige Parken auf Gehwegen angeordnet. Hierdurch wird zum einen die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums für Fußgänger eingeschränkt, andererseits die Hemmschwelle reduziert, an anderen Orten illegal auf Gehwegen zu parken. Häufig werden auch die nach VwV-StVO vorgeschriebenen Restgehwegbreiten nicht eingehalten: *„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, (...)“*. Entsprechend den aktuellen Regelwerken ist dies eine verbleibende Breite von 2,50m.

Generell wird empfohlen, dass Gehwegparken weitgehend zu reduzieren. Grundsätzlich sollten die Gehwege den Fußgängern so viel Freiraum wie möglich bieten und das Parken (ganz oder teilweise) auf der Fahrbahn stattfinden, auch unabhängig vom Fußgängerverkehrsaufkommen und auch unabhängig davon ob es sich um ausgewiesene Fußwegeachsen handelt oder nicht.

An vielen Stellen könnte das Parken problemlos auf die Fahrbahn verlagert werden.

Viele Straßen des Plangebietes in denen das halbseitige oder vollständige Parken auf Gehwegen angeordnet ist, befinden sich in den Wohnquartieren außerhalb des geplanten Fußwegeachsennetzes.

Es sollte geprüft werden, inwieweit das legale Gehwegparken weitgehend beseitigt werden kann.

---

<sup>48</sup> Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage „Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs“. Bundestags-Drucksache 18/6937 vom 04.12.2015, S. 2

<sup>49</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 05.02.2016. Berlin 2016

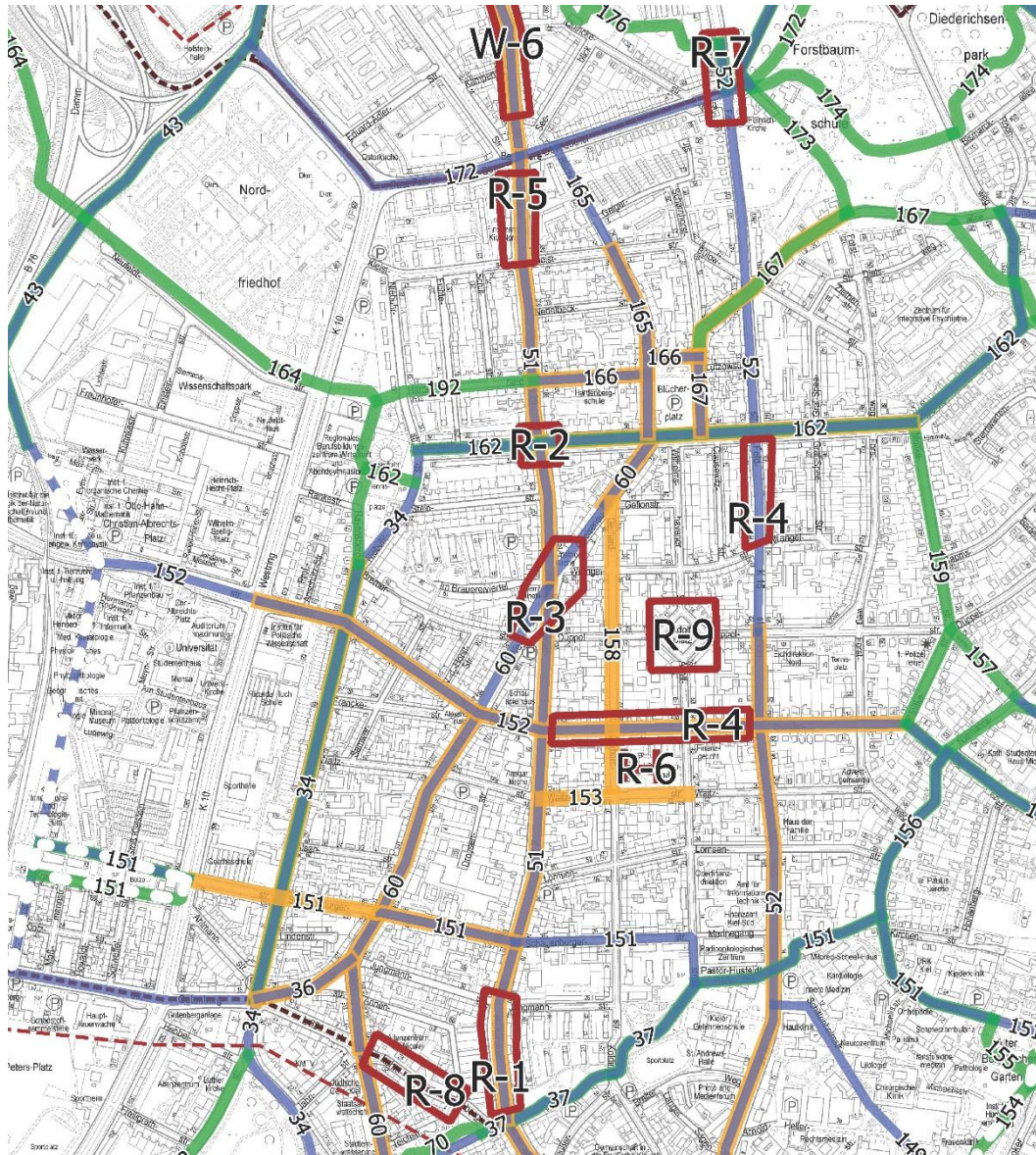
## 8.2 Handlungsschwerpunkte

Die ausgewählten Handlungsschwerpunkte sind Bereiche, in denen bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen auch unabhängig von der Einzelbewertung darin liegender Knoten und Abschnitte prioritär für definierte Freiräume umgesetzt werden sollen. Die Handlungsschwerpunkte zeichnen sich nicht nur durch hohe Bewertungspunktzahlen und hohe Prioritätswerte aus, sondern sind insbesondere für die beispielhafte Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet (Impulsprojekte). Am Beispiel einzelner Handlungsschwerpunkte werden auch einzelne Konfliktthemen intensiver betrachtet und Lösungsansätze dargestellt.

Eine Übersicht für das gesamte Untersuchungsgebiet gibt die Karte 3 „Handlungsschwerpunkte“. Viele der Handlungsschwerpunkte in beiden Ortsbeiratsbezirken liegen auf der Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) als der zentralen Achse des Untersuchungsgebietes.

### 8.3 Handlungsschwerpunkte im Ortsbeiratsbezirk Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook

Abbildung 25: Handlungsschwerpunkte Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook



### 8.3.1 R-1 Holtenauer Straße, Bereich Jungmannstraße – Lehmborg (Arkaden)

Die Holtenauer Straße ist in diesem Bereich eine Geschäftsstraße und besitzt damit auf der gesamten Länge einen erhöhten Querungsbedarf von Fußgängern. Die aktuelle Gliederung des Straßenraumes wird diesem Zustand nicht gerecht, zumal für einen vorhandenen DTV von 14.200 Fahrzeugen eine einspurige Führung ausreichend wäre und eine Aufweitung der Fahrbahn nur im Knotenbereich notwendig ist. Die Querung für Fußgänger wird durch die Vierspurigkeit und das angrenzende Parken entlang der Fahrbahn erschwert, zumal zusätzlich der Radweg auf Gehwegniveau gequert werden muss. Querungshilfen, wie Mittelinseln sind nur punktuell an den Knoten vorhanden.

Abbildung 26: Arkaden Holtenauer Straße



Ziel der Fußwegenetzplanung ist hier die Schaffung linienhafter Querungsmöglichkeiten. Die weitergehende Planung sollte zudem die erarbeiteten Vorschläge auf den gesamten Geschäftsbereich der Holtenauer Straße bis zur Düppelstraße übertragen.

### 8.3.2 R-2 Holtenauer Straße / Esmarchstraße

Die Esmarchstraße (Achse Nr. 162) bildet die Hauptquerverbindung im nördlichen Teil des Ortsbeiratsbezirks, sie ist Allzeit-, Kinder- und Freizeitwegeachse ebenso wie die Holtenauer Straße. Hier queren nicht nur viele Grundschulkinder aus der Hardenbergschule, sondern auch Schüler des RBZ am Westring und Fußgänger zum Blücherplatz. Direkt nördlich dieses Knotens liegt die Haltestelle Hardenbergstraße. Es sind über die Holtenauer Straße nur Querungshilfen in Form von Mittelinseln vorhanden, an den Einmündungen der Esmarchstraße sind keine gesicherten Querungen vorhanden. Durch die Straßenrandbegrünung an der Holtenauer Straße sind Fußgänger, vor allem Kinder, an dem Knoten für den Fahrverkehr schlecht sichtbar.

Zielsetzung an diesem Knoten ist die Erhöhung der Sicherheit für querende Fußgänger, besonders für Kinder.

### 8.3.3 R-3 Holtenauer Straße / Knooper Weg / Minetti-Platz / Gneisenaustraße / Wrangelstraße

**R3.1:** Der Knoten-Bereich wo Knooper Weg, Im Brauereiviertel, Gneisenaustraße, Wrangelstraße, Düppelstraße und Bremer Straße auf die die Holtenauer Straße treffen, ist ein wichtiger Kreuzungspunkt nicht nur von Fußwegeachsen (Achsen Nr. 51 und Nr. 60) sondern auch von Radwegeverbindungen.

Radfahrer in dem Bereich Knooper Weg – Holtenauer Straße Nord bzw. Gneisenaustraße fahren illegal die Abkürzung durch den separaten Gehweg westlich des Parkplatzes, der durch Gastronomienutzung verengt und auch stark von Fußgängern genutzt ist. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen für Fußgänger. Die Gestaltung des Oberflächenbelags betont diese Wegeverbindung zusätzlich. Die Freiflächen zwischen Holtenauer Straße und Knooper Weg sind Grünflächen mit geringer Aufenthaltsqualität.

Abbildung 27: Gehweg in Verlängerung des Knooper Wegs und Blick vom Minettiplatz



Ziel ist die Sicherung des Fußverkehrs und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

**R3.2:** Die Holtenauer Straße ist an dieser Stelle Geschäftsstraße mit hohem Publikumsverkehr. In diesem Bereich liegt auch die Bushaltestelle Schauspielhaus. Der aufgeweitete Einmündungsbereich von Gneisenau- und Wrangelstraße ist als platzartiger Fußgängerbereich gestaltet, der jedoch regelwidrig von Radfahrern aus und zu der Fahrradstraße Gneisenaustraße gekreuzt wird. Die mit Großsteinpflaster gepflasterte Fahrbahn östlich des Fußgängerbereichs wird so gemieden. Oft setzen die Radfahrer ihren Weg in der Gneisenaustraße auf dem Gehweg fort. Die Situation verunsichert und gefährdet Fußgänger, die in diesem Bereich unterwegs sind oder die Außengastronomie besuchen.

**Abbildung 28: Blick Richtung Wrangelstraße, Gneisenaustraße**



Zielsetzung ist die Minderung der Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern und die Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestelle Schauspielhaus.

### **8.3.4 R-4 Tempo 30: Feldstraße (zwischen Esmarchstraße und Wrangelstraße); Beselerallee (zwischen Holtenauer Straße und Feldstraße)**

**R4.1:** In der Feldstraße, im Bereich zwischen der Esmarchstraße und der Wrangelstraße befindet sich eine gemischte Wohnnutzung mit Geschäftsbereichen. Es liegen sensible Einrichtungen (KiTa Die Pustebblume, Freie Schule Kiel NAFO, Kiga Bullerby) in dem Bereich, wo aktuell Tempo 50 erlaubt ist. Mit der Fußgängerachse 162 grenzt zudem ein Allzeit- und Kinderweg direkt nördlich an diesen Abschnitt der Feldstraße an. Konflikte für Fußgänger ergeben sich durch die gefahrenen Geschwindigkeiten (Tempo 50) und durch das legale Gehwegparken, was im Zusammenspiel mit Hindernissen auf den Gehwegen, wie abgestellte Mülltonnen, den Bewegungsraum deutlich eingrenzen.

Ziel ist die Verbesserung der Situation von Fußgängern, vor allem auch für Kinder.



**R4.2:** In der Beselerallee, im Bereich zwischen der Holtenauer Straße und der Feldstraße befindet sich eine gemischte Wohnnutzung mit Geschäftsbereichen. Entlang der Beselerallee befinden sich innerhalb des genannten Abschnitts sensible Einrichtungen wie die Reventlouschule, der AWO Bürgertreff Kiel-Nord und die HDU Seniorenwohngruppe. In dem Bereich zwischen der Gerhardstraße und der Adolfstraße ist aktuell Tempo 30 angeordnet, ansonsten Tempo 50. Der gesamte Bereich der Beselerallee (Achse 152) ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen. Konflikte für Fußgänger ergeben sich durch die gefahrenen Geschwindigkeiten (teilweise Tempo 50) und durch legales Gehwegparken. Zudem ist die Beleuchtung teilweise zugewachsen.

Ziel ist die Verbesserung der Situation von Fußgängern, vor allem auch für Kinder.

### **8.3.5 R-5 Holtenauer Straße, Mittelparken Belvedere**

Im Bereich des Mittelparkstreifens zwischen Belvedere und Kleiststraße besteht, auch bedingt durch die Bushaltestellen auf beiden Straßenseiten, in diesem Abschnitt der Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) hoher Querungsbedarf. Der beparkte Mittelstreifen wird bereits als Querungshilfe genutzt, die Durchgänge sind jedoch durch die parkenden Kfz eingeschränkt. Der Standard der beidseitigen fußläufigen Erschließung von Bushaltestellen wird hier nicht erfüllt.

An der Kleiststraße gibt es eine Querung mit Mittelinsel, durch die leichte Kurve der Holtenauer Straße und die hier relativ hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist die Querungssituation für Fußgänger jedoch schwierig. Gerade in der Befragung der Kinder wurde dieser Knoten als gefährlicher Ort benannt.

Ziel ist die Sicherung und Vereinfachung der Querungen, hinzu kommt die bessere Erschließung der Bushaltestellen.

### **8.3.6 R-6 Schulisches Mobilitätsmanagement**

An vielen Schulen kommt es morgens zum Schulbeginn bzw. mittags zum Unterrichtsende zu chaotischen und für Kinder gefährlichen Verkehrssituationen durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bzw. zur Kita bringen.

Die Bedeutung des Themas geht aber über Sicherheitsaspekte hinaus: die Art und Weise, wie Kinder unterwegs sind, nimmt Einfluss auf ihre motorische und kognitive Entwicklung, auf ihre Gesundheit und auf die Entwicklung ihres Sozialverhaltens. Langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen schon heute, wie die Erwachsenen der Zukunft mobil sein werden.

Zielsetzungen sind daher einerseits Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit der Kinder andererseits auch Maßnahmen zum Erwerb von Mobilitätskompetenzen, um den Anteil der Kinder zu reduzieren, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

### **8.3.7 R-7 Feldstraße / Koesterallee / Düvelsbeker Weg**

Der Straßenraum der Feldstraße (Achse Nr. 52) ist hier stark aufgeweitet. Als Querungshilfe ist eine schmale Mittelinsel vorhanden. Forstbaumschule und St. Heinrich Kirche sind wichtige Fußgängerziele und -quellen, vor allem bei Veranstaltungen. Auch Schüler der nahegelegenen Hebbelschule nutzen diese Querung. Darüber hinaus bestehen Querverbindungen mit Fußwegeachsen zum Fördeufer (Achsen Nr. 172, 173, 174) und zur Holtenauer Straße (Achsen Nr. 172 und Nr. 176).

Nördlich des Knotens wird der Radverkehr entlang der Ostseite der Feldstraße durch die Markierung auf den Gehweg geführt, was zu Konflikten mit Fußgängern führt, vor allem im Bereich der Haltestelle „Düvelsbeker Weg“.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

### 8.3.8 R-8 Lehmberg, Querungen

Der Lehmberg verbindet die Achse des Knooper Wegs mit denen von Holtenauer Straße, Teichstraße und Mittelstraße. An der Nordseite liegt das Altenzentrum St. Nicolai. Auf beiden Seiten der Straße wird hier der Radweg niveaugleich mit dem Gehweg geführt. Dies verengt zum einen die Gehflächen und führt zum anderen zu gefährlichen Situationen mit Fußgängern. Vor allem bergab (Südseite) hat der Radverkehr sehr hohe Geschwindigkeiten. Die Abgrenzung zwischen Gehweg und Radweg entspricht nicht den aktuellen Standards, sowie die Zugänglichkeit der Haltestelle.

Zielsetzung ist die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Abbildung 29: Lehmberg, Blick von oben und unten



### R-9 Adolfplatz

Auf dem Adolfplatz wird zurzeit an der Außenseite des Platzes, entlang der Eingangstüren der Wohnhäuser, auf dem Gehweg geparkt. Das schränkt die Bewegungsfreiheit für Fußgänger deutlich ein.

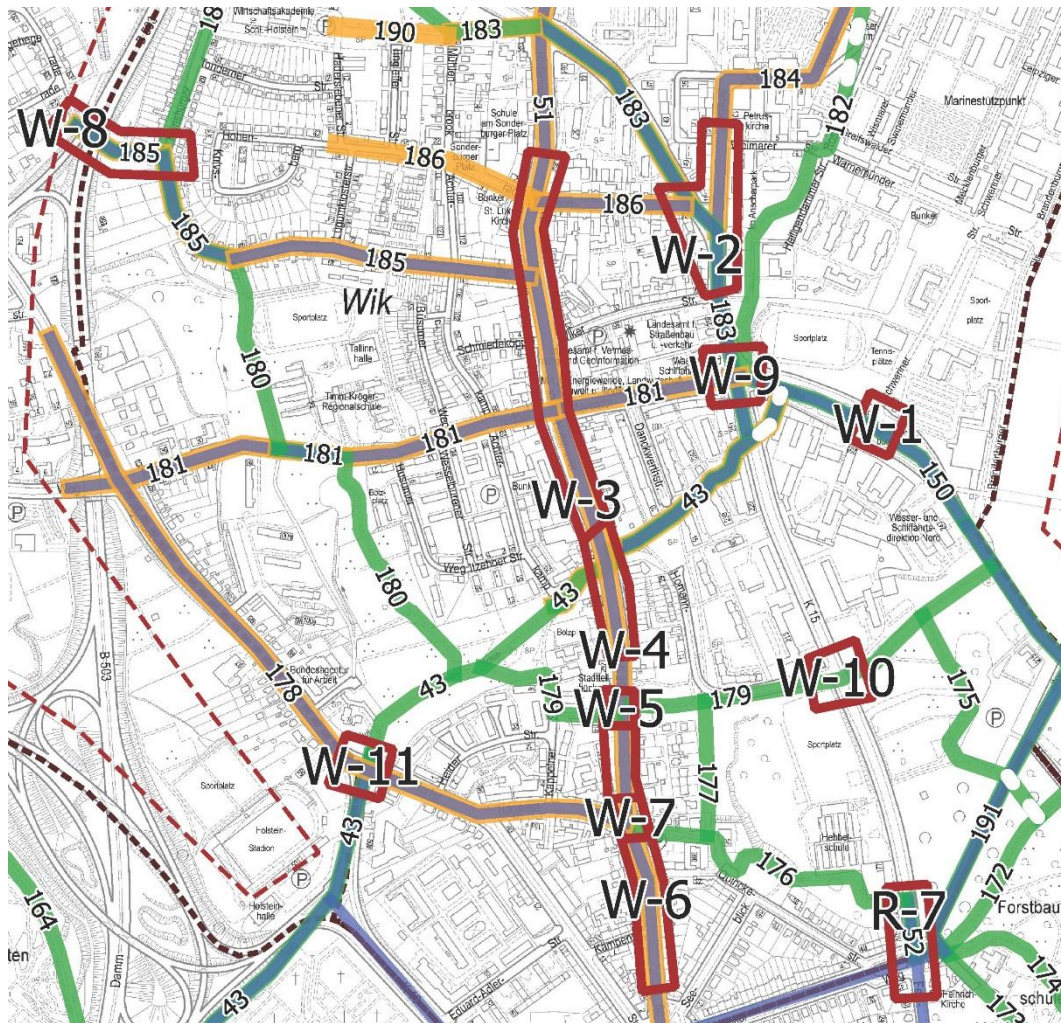
Zielsetzung ist die Verbesserung der Situation von Fußgängern

Abbildung 30: Gehwegparken auf dem Adolfplatz



## 8.4 Handlungsschwerpunkte im Ortsbeiratsbezirk Wik

Abbildung 31: Handlungsschwerpunkte Wik



### 8.4.1 W-1 Kiellinie / Schweriner Straße

Im nördlichen Teil ab Tirpitzmole ist der Straßenraum der Kiellinie (Achse Nr. 150) stark aufgeweitet, der Verkehr wird im Einbahnstraßensystem um den begrünten Mittelteil geführt. Dabei besitzen die Fahrbahnen bis zu drei Spuren. Die nördliche Fahrbahn besitzt entlang der Nordseite einen breiten befestigten Gehweg und einen niveaugleichen breiten Zweirichtungsradweg. Die südliche Fahrbahn besitzt entlang der Südseite einen schmalen Gehweg der nur an Einfahrten mit Pflaster befestigt und ansonsten mit wassergebundener Decke ausgeführt ist. Die Nutzung ist daher für mobilitätseingeschränkte oder behinderte Menschen nur eingeschränkt möglich.

Die Querung an der Schweriner Straße, die das abgeschlossene Marinegelände nördlich der Kiellinie mit den Marine-Wohn- und Verwaltungsgebäuden an der Südseite verbindet, ist zwar mit Gehwegen ausgestattet, die jedoch nicht barrierefrei und in schlechtem Pflegezustand sind.

Die Quermöglichkeit ist durch breite Fahrbahnen und hohe Geschwindigkeiten eingeschränkt. Ein sicherer Zugang zum Mittelteil mit dem Warteplatz der Taxen, dem Skaterplatz sowie dem Museum im Flandernbunker fehlt. Der Knoten ist nicht barrierefrei

Zielsetzung ist die Verbesserung der Quermöglichkeiten für Fußgänger und ein verbesserter Zugang zum Museum.

**Abbildung 32: Kiellinie nördliche und südliche Fahrbahn im Bereich Schweriner Straße**



## 8.4.2 W-2 Adalbertstraße / Prinz-Heinrich-Straße / Knorrstraße / Feldstraße

Die Adalbertstraße (Achse Nr. 184) ist eine Haupteerschließung des in Entwicklung befindlichen Marinequartiers, die Knorrstraße (Achse Nr. 186) eine wichtige Fußwegeverbindung, auch für viele Kinder, zur Holtenauer Straße, während die Prinz-Heinrich-Straße (Achse Nr. 183) als Hauptverkehrsverbindung nach Norden eher Trennwirkung hat. Der gesamte Bereich ist stark aufgeweitet und besitzt nur eine gesicherte Fußgängerquerung, eine Fußgängerampel nördlich der Knorrstraße, zu der die Fußgänger mit Umlaufsperrern geleitet werden. Die Situation zwingt Fußgänger zu Umwegen, die Querung der Adalbertstraße ist im Einmündungsbereich kaum möglich. Nur wenige Meter südlich der Einmündung bildet die Wiker Straße eine weitere Verbindung zwischen Feldstraße und Holtenauer Straße. Auch durch den Fußweg zum Wohnquartier Anscharpark (Achse Nr. 182) besteht an dieser Stelle im aufgeweiteten Straßenraum erkennbarer Querungsbedarf.

**Abbildung 33: Feldstraße / Wiker Straße, Knorrstraße / Adalbertstraße**



Mit der Umwandlung des ehemals militärisch genutzten Marinequartiers zu einem Stadtteil mit Wohnen und Gewerbe werden sowohl der Kfz-Verkehr als auch der alltägliche Fuß- und Radverkehr weiter zunehmen. Dieser zukünftigen Verkehrslage sollte die Organisation und Gestaltung der Verkehrsflächen angepasst werden. Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

### 8.4.3 W-3 Holtenauer Straße, Geschäftsbereich Stadtteilzentrum Wik

Die Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) ist in diesem Bereich eine Wohn- und Geschäftsstraße mit zahlreichen Läden, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben und besitzt damit einen erhöhten Querungsbedarf von Fußgängern. Sie ist im gesamten Bereich des Stadtteilzentrums einheitlich gestaltet mit breiten Gehwegen, Parkstreifen und zahlreichen Bäumen, sowie einer farblich gegliederten Fahrbahn.

An mehreren Stellen sind Querungshilfen in Form vorgezogener Seitenbereiche vorhanden, die Querungen sind jedoch nicht gesichert und entsprechen auch nicht den aktuellen Standards an die Barrierefreiheit. Stellenweise erschwert die vorgelegerte Bepflanzung die Sichtbeziehung zwischen fließendem Verkehr und querenden Fußgängern. Die Querungsstellen sind sehr weit in die Fahrbahn vorgezogen, so dass der Bereich zwischen Mittelfahrbahn und Parkstreifen auch zum Halten verwendet wird. Die Radfahrer müssen in diesen verengten Bereichen den Platz mit dem fließenden Kfz-Verkehr teilen, wodurch die Nutzung der Fahrbahn für den Radverkehr sehr unattraktiv ist.

Radfahrer nutzen hier die Gehwege, die für Radfahrer frei gegeben sind, und deren lineare Gestaltung in unterschiedlichen Farben als Radfahrstreifen missdeutet wird.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

**Abbildung 34: Holtenauer Straße im Stadtteilzentrum Wik**



#### 8.4.4 W-4 Holtenauer Straße, Querung Mittelparkstreifen am Schulredder

Im Bereich des Mittelparkstreifens in der Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) nördlich der Parkanlage Homannstraße besteht erhöhter Querungsbedarf. Der Mittelstreifen wird bereits als Querungshilfe genutzt, die Durchgänge sind jedoch durch die parkenden Kfz eingeschränkt. Am Südenende des Mittelstreifens stehen Wertstoffbehälter, der Zugang zu ihnen ist jedoch schmal und die Überquerung der Holtenauer Straße nicht gesichert oder baulich angelegt. Diese Stelle wird auch in den Wegebeziehungen zur Kita, zur Kinderbibliothek und zum Jugendtreff Nord, d.h. von Menschen mit Kinderwagen, Rollern, Skateboards etc. genutzt.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

#### 8.4.5 W-5 Holtenauer Straße / Querung Parkanlage Homannstraße

Im Abschnitt zwischen Hanssenstraße und Schulredder gibt es keine gesicherte Querung über die Holtenauer Straße (Achse Nr. 51), obwohl hier mit der Kita Holtenauer Straße und dem Jugendtreff Nord wichtige Ziele für Kinder und Jugendliche liegen. Hier quert auch die Fußwegeverbindung (Achse Nr. 179) durch die Parkanlage Homannstraße welche eine Freizeitwegeverbindung zwischen Schulredder und Kiellinie herstellt.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Abbildung 35: Holtenauer Straße im Bereich Kämpenstraße, Hanssenstraße, Homannstraße





#### 8.4.6 W-6 Holtenauer Straße zwischen Belvedere und dem Stadtteilzentrum Wik

Im Abschnitt zwischen Belvedere und dem Stadtteilzentrum Wik ist die Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) eine gemischte Wohn- und Geschäftsstraße mit Radwegen auf beiden Seiten. Läden, Einrichtungen und Haltestellen sowie einmündende Straßen und kreuzende Wegeverbindungen bedingen einen hohen Querungsbedarf von Fußgängern.

Das Querparken auf der Ostseite belegt einen Großteil des Gehwegs und drängt die Fußgänger auf den gepflasterten Oberstreifen auf knapp 2 m entlang der Gebäude. Dahinter wird der Radverkehr auf einem baulich abgesetzten Radweg entlang der Fahrbahn bergab geführt. Die hohen Geschwindigkeiten der Radfahrer führen zu Konfliktsituationen mit querenden Fußgängern.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an den Knoten und die Gewährleistung angemessener Gehwegbreiten auf der östlichen Straßenseite.

#### 8.4.7 W-7 Holtenauer Straße / Hanssenstraße

An der Hanssenstraße (Achse Nr. 178) gibt es nördlich der Einmündung auf die Holtenauer Straße (Achse Nr. 51) eine Fußgängerampel. Diese wird jedoch von Radfahrern oft ignoriert, so dass für Fußgänger gefährliche Querungssituationen entstehen. Zudem werden wartende Personen auf der Ostseite durch einen Schaltkasten vor dem Ampelmast verdeckt. Besonders unter dem Gesichtspunkt, dass Holtenauer Straße und Hanssenstraße auch Kinderwegeachsen sind, besteht hier erhöhter Handlungsbedarf. Die Ampel sollte eigentlich den Kindern ein eigenständiges und sicheres Queren der Holtenauer Straße ermöglichen.

Südlich der Einmündung besteht Querungsbedarf zu dem Fußweg zur Quinckestraße. Dies ist der Zugang zum Kindergarten Seeblick und auch Durchgang zur Parkanlage Homannstraße und zur Hebbelschule.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Abbildung 36: Holtenauer Straße / Hanssenstraße



### 8.4.8 W-8 Flensburger Straße / Fußgängerbrücke Richtung Langerade

Die Fußgängerbrücke Richtung Langerade stellt als Allzeit und Kinderweg eine wichtige Verbindung für Fußgänger dar. Auch der Hauptwanderweg R2 führt darüber. Die Abzweigung an der Flensburger Straße dient als Eingangsbereich und hat damit auch einen erhöhten Querungsbedarf von Fußgängern an der Flensburger Straße. Neben einer fehlenden Wegweisung und taktilem Leitsystem ist besonders die Sicht durch parkende Kfz eingeschränkt. Eine provisorische Fahrbahnverengung liegt zudem in der Kurve. Schnell über die Brücke fahrende Radfahrer birgen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Situation für Fußgänger, mit besonderem Schwerpunkt der besseren Querungsmöglichkeiten und der Anforderungen von Kindern.

Abbildung 37: Flensburger Straße, Fußgängerbrücke



### 8.4.9 W-9 Kiellinie / Mercatorstraße / Feldstraße

Die Kreuzung Kiellinie/ Mercatorstraße/ Feldstraße liegt im Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen und ist durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Alle Straßen sind als Allzeitwege gekennzeichnet, die Achse 181 (Mercatorstraße) ist zusätzlich ein Kinderweg. Die Barrierefreiheit ist teilweise nicht gegeben, da taktile und akustische Leitsysteme fehlen oder mangelhaft sind. Für den Fußverkehr ergeben sich zudem Konflikte mit dem Radverkehr, da dieser den Gehweg niveaugleich kreuzt, teils auch im Zweirichtungsverkehr. Dadurch verbleiben sehr kleine Aufstellflächen für den Fußverkehr.

Ziel ist eine Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger, besonders in Bezug auf die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich.

#### **8.4.10 W-10 Feldstraße / Homannstraße**

Der Freizeitweg wird straßenunabhängig über die Homannstraße geführt und kreuzt an dieser Stelle die Feldstraße. Das vorhandene taktile Leitsystem weist einige Mängel auf. Gesicherte Querungsanlagen sind nicht vorhanden. Die Feldstraße ist an dieser Stelle stark aufgeweitet, sodass ein sicheres Queren für Fußgänger schwer möglich ist.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Feldstraße.

#### **8.4.11 W-11 Westring / Projensdorfer Straße / Schulredder**

Der Knoten grenzt direkt an das Holteinstadion. Hier treffen ein Allzeit- und Kinderweg (Projensdorfer Straße) ein Allzeitweg (Westring) und ein Freizeitweg (Schulredder) aufeinander. Vorhandene Mittelinseln sind nicht baulich angelegt (auf Fahrbahnniveau abmarkiert) und das taktile Leitsystem weist Mängel auf. Für Fußgänger bestehen Konflikte mit dem Radverkehr, da dieser im Kreuzungsbereich niveaugleich geführt wird und nicht ausreichend abgegrenzt ist.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, besonders da das Stadion auch ein Anziehungspunkt für Kinder und Jugendliche darstellt.

## **9 Maßnahmen im Rahmen der laufenden Verwaltung**

Durch die kontinuierliche Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes werden in Kiel Fußgängerbelange an vielen Stellen und in unterschiedlichen Ressorts der Verwaltung als Handlungsgrundlage berücksichtigt.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden vor allem auch zahlreiche Maßnahmen des laufenden Verwaltungshandelns der unterschiedlichen Fachdienste beschrieben, welche die Situation für Fußgänger in der Landeshauptstadt Kiel kontinuierlich verbessern.

Auf diese Handlungskataloge, die aus der Bearbeitung der vorhergegangenen Untersuchungsgebiete seit 2008, wird hier verwiesen. Sie sollen kontinuierlich berücksichtigt und angewandt werden.

Es wird empfohlen, ähnlich der Standards für Fußwege und Kinderwege, aus den vorliegenden Berichten ein „Handbuch für fußgängerfreundliches Verwaltungshandeln“<sup>50</sup> zu entwickeln.

---

<sup>50</sup> Arbeitstitel

## 10 Literatur- und Quellenverzeichnis

- Alrutz / Bachmann u.a.; Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen.  
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 217. Bergisch Gladbach 2012
- Alrutz, Dankmar / Bohle, Wolfgang u.a.; Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern.  
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik Heft V 184, Bergisch Gladbach  
2009
- Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage „Bedeutung und Förderung des Fußverkehrs“.  
Bundestags-Drucksache 18/6937 vom 04.12.2015
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinien für die Anlage und Aus-  
stattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ. Bonn 2001
- Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt  
Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-  
Hammer und Mettenhof. Flensburg/Bremen 2012
- Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt  
Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-  
Dietrichsdorf/Oppendorf. Hilden/Karby, Bremen 2015
- DIN Deutsches Institut für Normung e. V., DIN 13201-1:2005-11, Berlin 2005 und DIN EN 13201-  
2,3,4:2004-04, Berlin 2004 und DIN EN 13201-3 Berichtigung 1:2007-07, Berlin 2007
- DIN Deutsches Institut für Normung e. V., DIN 67523-1:2010-06 und DIN 67523-2:2010-06, Berlin  
2010
- DIN Deutsches Institut für Normung e. V., DIN 67524-1:2008-07, Berlin 2008 und DIN 67524-  
2:2011-06, Berlin 2011
- Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu  
Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (Arbeitsgruppe Verkehrsführung  
und Verkehrssicherheit); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Teil 1:  
Führen und Auswerten von unfalltypen-Steckkarten. Köln 2003
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen- FGSV (Arbeitsgruppe Verkehrsführung  
und Verkehrssicherheit); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen – Teil 2:  
Maßnahmen gegen Unfallhäufungen. Köln 2003
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Fußgänger-  
verkehrsanlagen – EFA. Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für die Anlage von  
Stadtstraßen - RAST 06. Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Lichtsignalanlagen  
– RiLSA. Köln 2010
- IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept  
Kiel (Kinderbeteiligung 2014) – Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook. Kassel 2015
- Landeshauptstadt Kiel – Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und Amt für Schule, Kinder- und  
Jugendeinrichtungen, Kinder- und Jugendbüro; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

- Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010
- Landeshauptstadt Kiel; Beschlussvorlage vom 05.06.2014 - 0454/2014. Kiel 2014
- Landeshauptstadt Kiel; Beschlussvorlage vom 29.11.2012 - 0872/2012. Kiel 2012
- Landeshauptstadt Kiel; Lichtsignalanlage LSA 172 Holtenauer Straße / Schauenburgerstraße. Verkehrstechnische Dokumentation, Stand 13.07.2010. Kiel 2010.
- Landeshauptstadt Kiel; Städtebaulicher Rahmenplan Marinequartier Kiel-Wik. Kiel o.J.
- Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015
- plan & rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008
- Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014
- Statistisches Bundesamt; Kinderunfälle in Verkehr 2014. Wiesbaden 2015
- Verkehrsministerkonferenz; Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr. In: Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 16./17. April 2015 in Rostock. Berlin 2015
- Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Bundesrats-Drucksache 428/12 vom 26.07.2012

# 11      **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

## **Abbildungsverzeichnis:**

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2015 - Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Wik .....	2
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Kiel .....	3
Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2015 .....	7
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl der Schüler auf dem Weg zur Schule .....	9
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl Freizeitwege der Schüler .....	10
Abbildung 6: Geschlecht der Befragten Personen .....	11
Abbildung 7: Wie wohnen Sie? .....	12
Abbildung 8: Hilfsmittel bei der Fortbewegung .....	12
Abbildung 9: Verkehrsmittel .....	13
Abbildung 10: Probleme auf Gehwegen .....	13
Abbildung 11: Probleme bei Queren .....	14
Abbildung 12: Vermeiden Sie es generell, abends aus dem Haus zu gehen? .....	14
Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik.....	17
Abbildung 14: Kinderwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik.....	18
Abbildung 15: Freizeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik.....	19
Abbildung 16: Verletzungsschwere der Fußgänger .....	35
Abbildung 17: Beteiligte an Fußgängerunfällen mit Personenschaden .....	35
Abbildung 18: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen .....	36
Abbildung 19: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014 .....	37
Abbildung 20: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder .....	38
Abbildung 21: Verkehrsbeteiligung der Kinder im Untersuchungsgebiet (Freizeit- und Schulwege) .....	39
Abbildung 22: Unfalltyp bei Kinderunfällen .....	39
Abbildung 23: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrern / Fußgängern ....	40
Abbildung 24: Beteiligte an Kinderunfällen mit Personenschaden.....	40
Abbildung 25: Handlungsschwerpunkte Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook.....	47
Abbildung 26: Arkaden Holtenauer Straße.....	48
Abbildung 27: Gehweg in Verlängerung des Knooper Wegs und Blick vom Minettiplatz.....	49
Abbildung 28: Blick Richtung Wrangelstraße, Gneisenaustraße.....	50

Abbildung 29: Lehmborg, Blick von oben und unten .....53  
 Abbildung 30: Gehwegparken auf dem Adolfplatz .....53  
 Abbildung 31: Handlungsschwerpunkte Wik .....54  
 Abbildung 32: Kiellinie nördliche und südliche Fahrbahn im Bereich Schweriner Straße .....55  
 Abbildung 33: Feldstraße / Wiker Straße, Knorrstraße / Adalbertstraße.....56  
 Abbildung 34: Holtenauer Straße im Stadtteilzentrum Wik .....57  
 Abbildung 35: Holtenauer Straße im Bereich Kämpenstraße, Hanssenstraße, Homannstraße .....58  
 Abbildung 36: Holtenauer Straße / Hanssenstraße .....59  
 Abbildung 37: Flensburger Straße, Fußgängerbrücke .....60

**Tabellenverzeichnis:**

Tabelle 1: Teilnehmende Schulen und Anzahl der eingereichten Wegetagebücher ..... 8  
 Tabelle 2: Alle Kinderwege in Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook nach Achsennummern .....24  
 Tabelle 3: Alle Kinderwege in Wik nach Achsennummern .....29  
 Tabelle 4: Definition von Unfalltypen (Auszug) .....34



## 12 Anhang

### 12.1 Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“

Sortierung nach Achsennummer

Achsennummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)	Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege
21	Prinzengarten	A
34	Hansastraße	A, K, F
34	Niebuhrstraße	A
36	Saldernstraße	A, K
36	Gutenbergstraße	A
37	Harro-Schulze-Boysen-Weg	A, F
37	Verbindung Holtenauer Straße Koldingstraße	A, F
43	Mühlenweg	F
43	Westring	A, F
43	Schulredder	F
43	Schüttenredder	A, K, F
51	Holtenauer Straße	A, K
51	Schleusenstraße	A, K
52	Brunswiker Straße	A
52	Feldstraße	A, K (teilweise)
60	Knooper Weg	A, K (teilweise)
60	Gneisenaustraße	A, K (teilweise)
67	Verbindung Lorentzendam - Kiellinie	F
67	Brücke Kiellinie	F
149	Schloßgarten	A
149	Hegewischstraße	A
149	Schittenhelmstraße	A
150	Duesternbroker Weg	A
150	Kiellinie	A, F
151	Schauenburgerstraße	K, A
151	Adolfstraße	A
151	Harro-Schulze-Boysen-Weg	A, F
151	Schwesterngang	A, F
151	Niemannsweg	A, F
151	Schwanenweg	A

<b>Achsennummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
152	Olshausenstraße	A
152	Olshausenstraße	A, K
152	Beselerallee	A, K
152	Reventlouallee	A, F
153	Waitzstraße	K
154	geplant: Höhenweg Kunsthalle	F
154	Düsternbrooker Weg	F
154	Krusenkoppel, Weg zwischen Freilichtbühne und Tennisplätzen	F
154	Höhenweg Krusenkoppel	F
154	Höhenweg Duesternbrooker Gehölz	F
154	Verlaengerung Düsternbrooker Weg zum Seebad	F
155	Parkweg von Geomar zum Schwanenweg	F
156	Niemansweg	A, F
156	Karolinenweg	A, F
156	Krusenkoppel	A, F
157	Arwed-Emminghaus-Weg	A, F
157	Karolinenweg	A
157	Weserfahrt	F
158	Gerhardstraße	K
159	Moltkestraße	F
160	B.-Harms-Weg	F
160	Düsternbrooker Gehölz, Weg von B.-Harms-Weg nach Niemansweg	F
160	Düsternbrooker Gehölz, Parallelweg zu Niemansweg	F
160	Fußweg von Niemansweg nach Schliefenallee hinter Kita	F
161	Carl-Loewe-Weg	F
161	Düsternbrooker Gehölz, Weg von Niemansweg nach Carl-Loewe-Weg	F
162	Weg südl. Wasserturm	F
162	Esmarchstraße	A, K, F
162	Moltkestraße	A, F
162	Niemansweg	A, F
162	Lindenallee	A
163	Verbindung von Bellevuebrücke zur Moltkestraße	F
164	Ravensberg	F
164	Parallelweg Neufeldtstraße	F
164	Brücke von Muehlenweg nach Botanischer Garten	F
164	Weg hinter Botanischem Garten	F
165	Blücherstraße	A, K

<b>Achsennummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
166	Hardenbergstraße	A, K
166	Blücherplatz Nord	A, K
167	Scharnhorststraße	A, K
167	Yorckstraße	K, F
167	Schlieffenallee	K, F
168	Christinenweg	A, F
169	Kopperpahler Teich	F
169	Schwarzer Weg	F
170	Leibnizstraße	A
170	Schwarzer Weg	A, F
171	Johann-Fleck-Straße	A
171	Bremerskamp	A
171	Geplant: Weg von Bremerskamp zu Schwarzer Weg	A
172	Westring	A
172	Paul-Fuß-Straße	A
172	Düvelsbeker Weg	A
172	Parkweg parallel zu Koesterallee	F
173	Verlängerung Forstweg zur Koesterallee	F
174	Weg von Feldstraße St. Heinrich Kirche nach Niemansweg / Bismarckallee	F
174	durch Diederichsenpark nach Kiellinie	F
175	Verbindung Koesterallee zu Orchideenwiese	F
175	geplant: Koesterallee nach Forstbaumschule	F
176	Weg von Holtenuer Straße über Quinckestraße und Hebbelschule nach Feldstraße	F
177	Parkweg Homannstraße nach Quinckestraße	F
178	Hanssenstraße	A, K
178	Projensdorfer Straße	A, K
179	Orchideenwiese, von Kiellinie nach Feldstraße	F
179	Parkweg Homannstraße nach Holtenuer Straße	F
179	Fußweg Holtenuer Straße nach Kappelner Straße	F
179	Kappelner Straße nach Schulredder	F
180	Verbindung Elendsredder zu Schulredder	F
180	Verbindung Flensburger Straße zu Elendsredder	F
181	Mercatorstraße	A, K
181	Elendsredder	A, K
181	Steenbeker Weg	A, K
182	Anscharpark	F
183	Feldstraße	A

<b>Achsennummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
183	Prinz-Heinrich-Straße	A, F
183	Verbindung Prinz-Heinrich-Straße zur Wirtschaftsakademie	K, F
183	Weg von Muehlenbrook nach Hans-Detlev-Prien-Str	F
183	Hans-Detlev-Prien-Str nach Wiker Knoten	F
183	Prinz-Heinrich-Straße Zufahrt Hochbrücke Ost	F
183	Hochbrücke Ost / Olympiabücke	F
184	Adalbertstraße	A, K
184	Arkonastraße	A, K
184	Herthastraße	A, K
184	Hauptweg Schleusenpark	A, F
184	Treppe/Rampe Schleusenpark Uferstraße	F
185	Brücke über B503, Weg von Langenrade zu Flensburger Straße	A, K, F
185	Flensburger Straße	A, K, F (teilweise)
186	Knorrstraße	A, K
186	Hohenrade	K
187	Flensburger Straße	F
187	Verbindung Flensburger Straße nach Wiker Knoten	F
187	Weg von Wiker Knoten nach Timmerberg	F
187	Weg von Timmerberg Nord nach Auberg	F
188	Hauptweg Schleusenpark	A, F
188	Am Kiel-Kanal	A, F
188	Uferstraße (West)	A, F
188	Uferstraße Fußwegumgehung unter Hochbrücke	A, F
189	Uferstraße (Ost)	F
189	geplant: Verbindung Maklerstraße zu Mecklenburger Straße	F
189	Uferweg Nordmole	F
190	Verbindung Prinz-Heinrich-Str zu Wirtschaftsakademie Schleswig-Holstein	K
191	Verbindung Düvelsbeker Weg zu Kiellinie	A
192	Verbindung Nordfriedhof zu Holtenuer Straße	F
193	geplant: Verbindung Kronshagener Weg zu Gutenbergstraße	A

## 12.2 Karten

Karte 1 „Fußwegeachsen Netz und Nummerierung“

Karte 2 „Mängelkartierung Fußwegeachsennetz“

Karte 3 „Unfälle mit Fußgängerbeteiligung“

Karte 4 „Unfälle mit Kinderbeteiligung“

Karte 5 „Fußwegeachsennetz mit Handlungsschwerpunkten“







Kölnische Straße 71 | 34117 Kassel | fon: 0561-20 86 47-39 | mail: [info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de) | web: [www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)