

Landeshauptstadt Kiel

Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf

Bericht



Landeshauptstadt Kiel

Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf

- Bericht -

Auftraggeber:

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



Auftragnehmer:

IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)

Science Park
Universitätsplatz 12
34127 Kassel



0561 - 953 79-676
info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.
Malte Meyerdierks, B.Sc.
Laura Jurkewitz
Steffen Müller

Kassel, den 1. November 2019

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2019

Geschäftsführende Gesellschafter:

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

K:\131_Kiel Fusswege 2017\Bericht\131_Bericht Kiel Fußwege_Internetfassung.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung / Anlass	1
2	Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Kiel.....	3
3	Verkehrsentwicklungsplan 2008 - Fußverkehr	5
4	Standards für Fußwege und Kinderwege.....	6
5	Beteiligungsverfahren.....	7
5.1	Kinderbeteiligung	8
5.2	Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung	9
6	Entwicklung des Fußwegeachsennetzes	15
6.1	Methodik	15
6.2	Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege.....	16
6.2.1	Allzeitwege	16
6.2.2	Kinderwege	18
6.2.3	Freizeitwege	19
6.3	Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf	20
6.3.1	Allzeitwegeachsen in Suchsdorf	21
6.3.2	Kinderwegeachsen in Suchsdorf.....	22
6.3.3	Freizeitwegeachsen in Suchsdorf	22
6.3.4	Allzeitwegeachsen in Steenbek-Projensdorf.....	24
6.3.5	Kinderwegeachsen Steenbek-Projensdorf	24
6.3.6	Freizeitwegeachsen Steenbek-Projensdorf	25
7	Bestandserhebung und Analyse.....	26
7.1	Lage im Netz und angrenzende Nutzungen.....	28
7.2	Mehrfache Wegefunktionen.....	28
7.3	Nahverkehrsanschluss	28
7.4	Kinderwege.....	29
7.5	Unfälle.....	29

7.6	Barrierefreiheit und Zwangspunkte	34
7.7	Nennungen im Zuge der Beteiligungsverfahren	34
8	Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte.....	35
8.1	Suchsdorf.....	35
8.1.1	Suchsdorf - Bahnhof Suchsdorf	36
8.1.2	Suchsdorf - Eckernförder Straße	37
8.1.3	Suchsdorf - Eckernförder Straße Richtung Rungholtplatz.....	38
8.1.4	Suchsdorf - Sylter Bogen	39
8.1.5	Suchsdorf - Nordseestraße/ Sylter Bogen	40
8.1.6	Suchsdorf - Umgestaltung Bushaltestelle Rungholtplatz	41
8.1.7	Suchsdorf - Ottendorfer Au	42
8.1.8	Suchsdorf - Alte Dorfstraße.....	43
8.1.9	Suchsdorf - Holmredder.....	44
8.1.10	Suchsdorf - Platz an Alter Nienbrügger Weg/ Nienbrügger Weg.....	45
8.1.11	Grundschule Suchsdorf - Schulwegeplan	46
8.2	Steenbek/ Projensdorf.....	47
8.2.1	Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring (Verbindung Wohnquartier - Gurlittplatz)....	48
8.2.2	Steenbek/ Projensdorf - Steenbeker Weg (Zwischen Torfende und Regionales Berufsbildungszentrum).....	49
8.2.3	Steenbek/ Projensdorf - Projensdorfer Straße (LSA Höhe Langenrade).....	50
8.2.4	Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring ("Elterntaxi").....	51
8.2.5	Steenbek/ Projensdorf - Gurlittplatz (Ein- und Ausfahrten).....	52
8.2.6	Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring (Ecke Bendixenstraße).....	53
9	Anhang.....	54
9.1	„Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“	54
9.2	Karten	56

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.“¹

In den Jahren 2011/2012 wurde, aufbauend auf Untersuchung des Büros plan&rat aus dem Jahr 2008² zum Thema: „Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität)“, ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept³ für die Kieler Ortsbeiratsbezirke Russee/ Hammer, Hassee/ Vieburg, Mettenhof und Schreventeich/ Hasseldieksdamm entwickelt und Standards für Fußwege⁴ in Kiel formuliert. Das Konzept wurde im November 2012 durch den Bauausschuss beschlossen.⁵

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

- ▶ Mitte und Gaarden⁶, beschlossen durch den Bauausschuss 2014⁷
- ▶ Ellerbek/ Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/ Opendorf⁸, beschlossen durch den Bauausschuss 2015

¹ Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Aufgabenstellung – Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf - Stand 08.06.2017. Kiel 2017, S. 2

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

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

⁴ 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

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

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

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

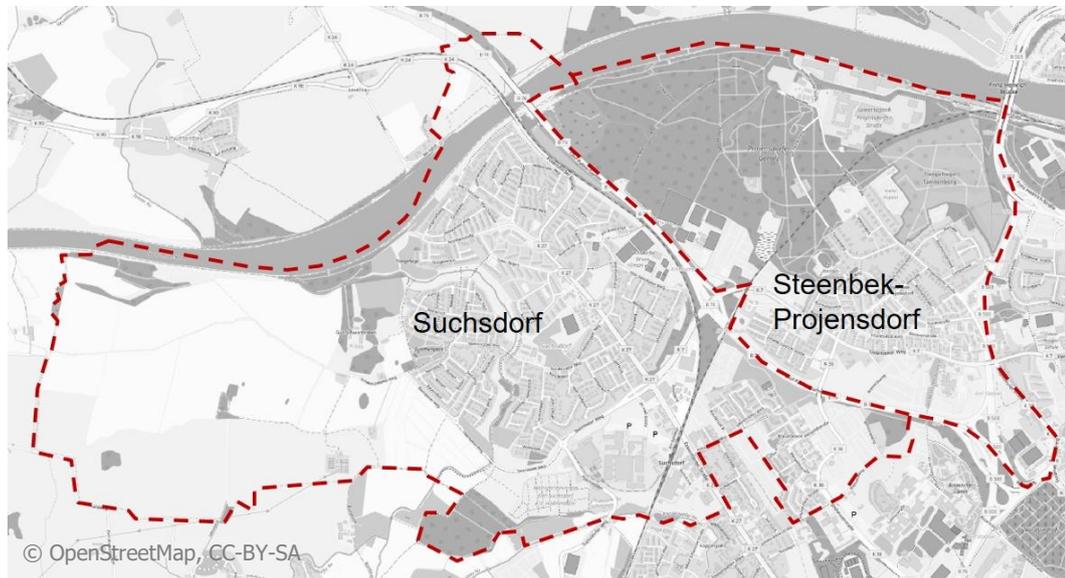
⁸ Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf. Hilden/Karby, Bremen 2015

- ▶ Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik⁹, beschlossen durch den Bauausschuss 2016
- ▶ Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog¹⁰, beschlossen durch den Bauausschuss 2017

Das Ingenieurbüro IKS ist im Juni 2017 mit der Fortschreibung des Konzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf 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 2017 - Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf



⁹ IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2016

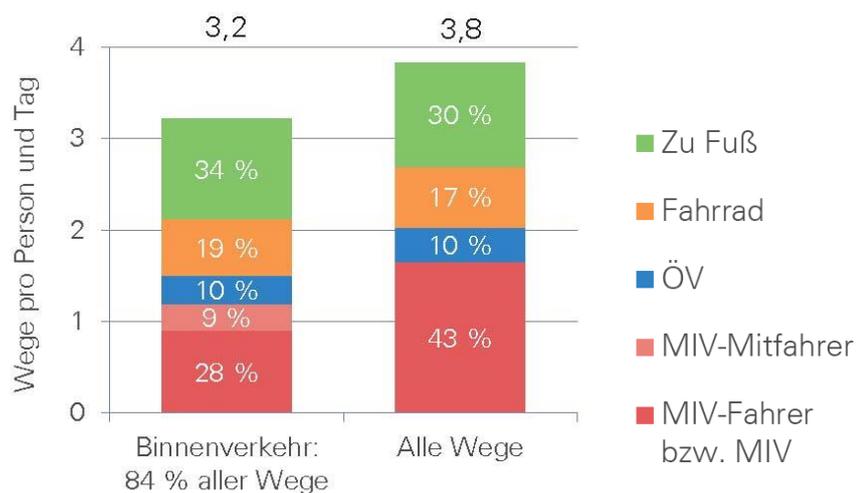
¹⁰ IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog. Kassel 2017

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 Kiel¹¹

Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen



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.“¹²

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

¹¹ Technische Universität Dresden; Mobilität in Städten – SrV 2013: Mobilitätssteckbrief für Kiel (Wohnbevölkerung). Dresden 2014

¹² Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept (http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php [Zugriff: 28.04.2016])

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) 2008¹³ 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.

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*

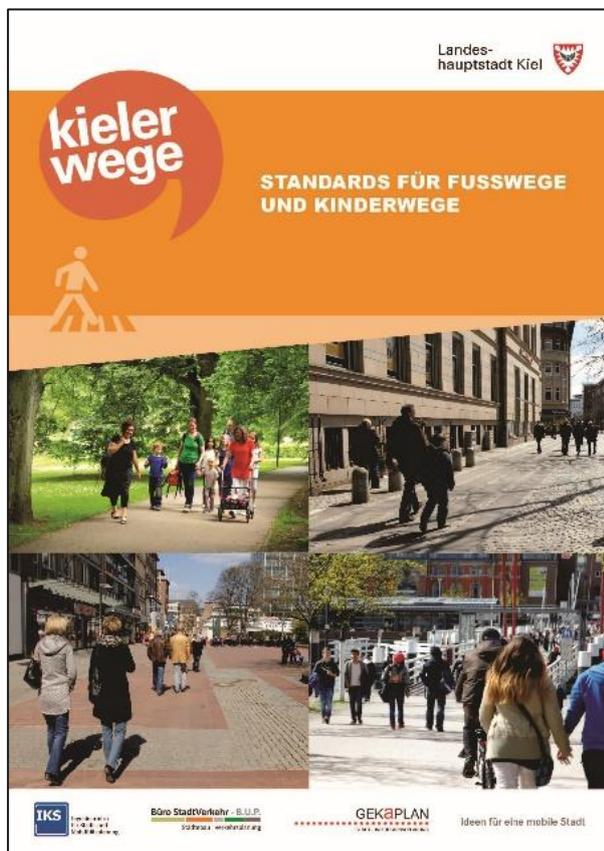
Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

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

¹³ Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010, S. 28

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 Standards¹⁴ liegen als gesonderter Bericht vor. Die Planungsbüros „plan & rat“¹⁵, „Büro Stadtverkehr/ GEKaPLAN“¹⁶, „Planungsgruppe Nord - PGN“¹⁷ und „IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung“¹⁸ 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

¹⁴ Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

¹⁵ plan & rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008

¹⁶ Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof. Flensburg/Bremen 2012

¹⁷ Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014

¹⁸ IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2015

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:

Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2017



- ▶ **Kinderbeteiligung:** im Ortsbeiratsbezirk Suchsdorf wurden über eine Woche lang Wegetagebücher geführt, wodurch Probleme und kritische Stellen im Fußwegenetz aufgezeigt und dokumentiert¹⁹ 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.
- ▶ **Abstimmungsgespräche:** während eines Abstimmungstermins wurden beteiligte Ämter und Institutionen in die Planungen einbezogen. Unter anderem nahmen Teilnehmer der Polizeidirektion, des Seniorenbeirats, des Amtes 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 Mobilitätseinschränkungen nach Problemstellen in den Ortsbeiratsbezirken befragt wurden.
- ▶ **Planungsspaziergänge:** insgesamt wurden vier Planungsspaziergänge in den zwei Ortsbeiratsbezirken angeboten. Die öffentlich zugänglichen Spaziergänge gaben Bürgern direkt die Möglichkeit, ihre Orts- und Fachkenntnis in das Konzept einfließen zu lassen.

¹⁹ Gekaplan Stadt- und Regionalplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2016) - Grundschule Suchsdorf. Bremen 2017

5.1 Kinderbeteiligung

Im Herbst 2016 wurde im Rahmen der Kinderbeteiligung eine Befragung von 103 Viertklässlern in der Grundschule Suchsdorf durchgeführt. Die Auswertung erfolgte durch das Büro Gekaplan, Stadt- und Regionalplanung.

Tabelle 1: Teilnehmende Schulen und Anzahl der eingereichten Wegetagebücher

Schule	Anzahl Schüler (Anzahl Klassen)	Teilnehmende Klassen und Stufe	Anzahl eingereichter Wegetagebücher
Grundschule Suchsdorf	466 (20 Klassen)	5 x 4. Klasse	103

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 Kinderwegetagebücher²⁰ 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 Kinderwegekonzeptes²¹ entwickelt und wird seitdem angewandt. Die vollständige Auswertung der Kinderbeteiligung 2016 liegt in einem gesonderten Bericht vor.²²

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

²⁰ Landeshauptstadt Kiel – Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und Amt für Schule, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Kinder- und Jugendbüro; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

²¹ Zusammenarbeit von Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN und Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Kiel. Flensburg/Bremen/Kiel 2011

²² Gekaplan Stadt- und Regionalplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2016) - Grundschule Suchsdorf. Bremen 2017

5.2 Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

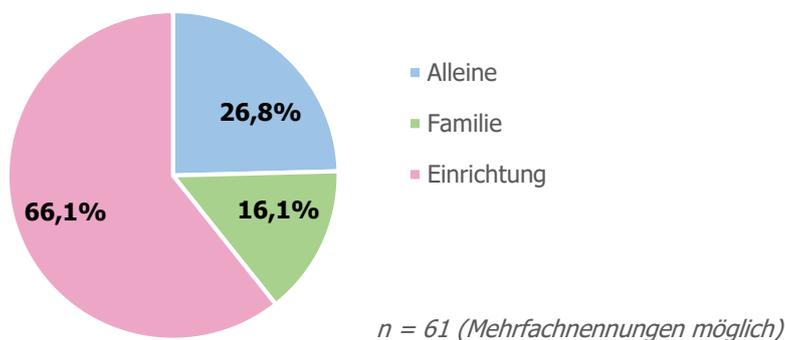
Das Ingenieurbüro IKS hat im Zeitraum von Juli bis August 2017 eine Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung in den zwei Ortsbeiratsbezirken zum Thema Zufußgehen durchgeführt. In einem gesonderten Anschreiben wurden Fragen an die Leiter der angeschriebenen Einrichtungen verfasst.

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

Der Rücklauf liegt bei 57 ausgefüllten Fragebögen. Insgesamt ist die Stichprobe gering, was die Repräsentativität einschränkt. Dennoch lassen sich wichtige Erkenntnisse über die Einschränkungen und Erfahrungen in der Alltagsmobilität von Senioren und Menschen mit Behinderung gewinnen.

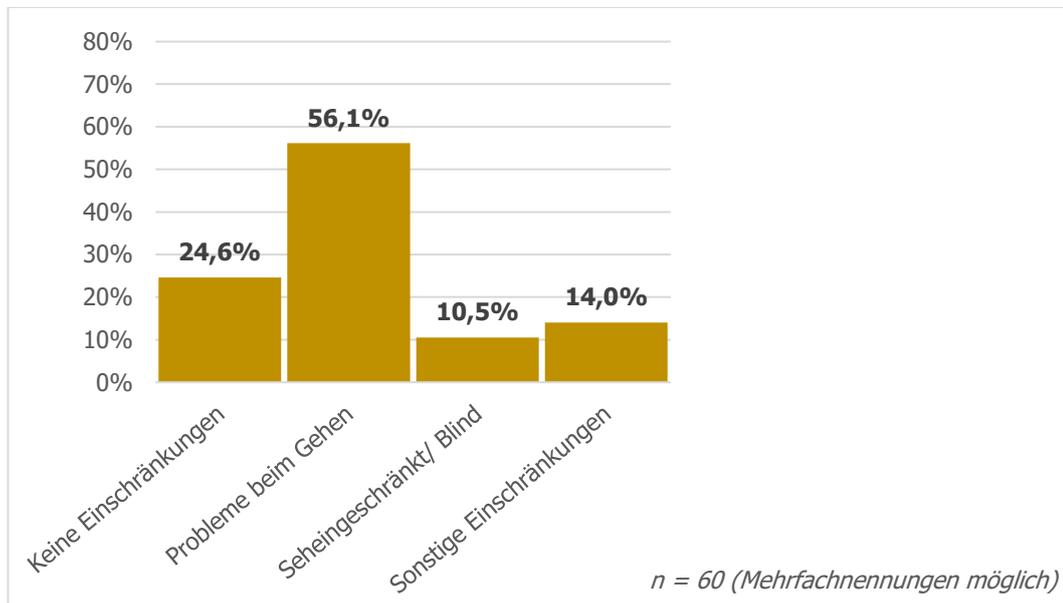
Ergebnisse

Abbildung 4: Wie wohnen Sie?

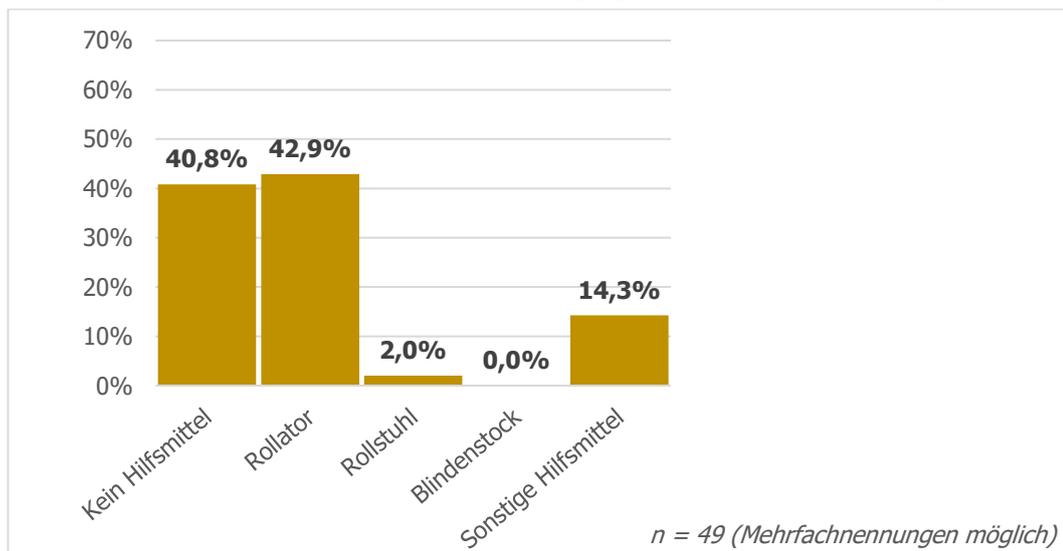


Die Meisten Fragebögen wurden mit 57,1% durch Frauen beantwortet. Der Altersdurchschnitt der Befragten Personen liegt bei 71,2 Jahren.

Mit 66,1% der Befragten wohnt der Großteil in Einrichtungen. 26,8% wohnen Alleine und 16,8% wohnen mit bzw. bei der Familie.

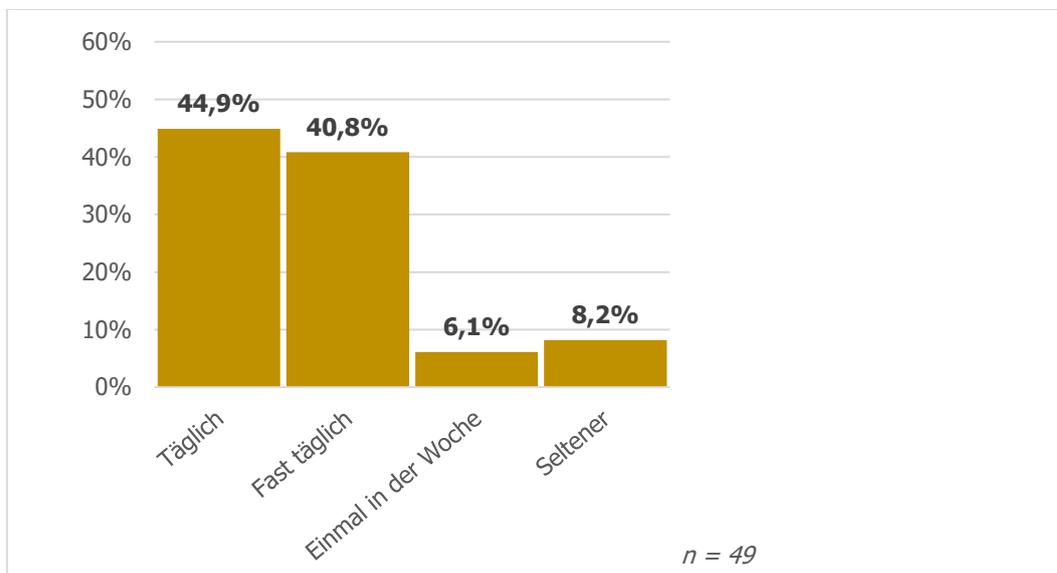
Abbildung 5: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?

56,1% der Befragten geben an, Probleme beim Gehen zu haben. 10,5% haben Seh-
einschränkungen bzw. sind blind und 14,0% haben sonstige Einschränkungen be-
züglich ihrer Mobilität. 24,6% der Befragten geben an, keine Einschränkungen zu
haben.

Abbildung 6: Nutzen Sie Hilfsmittel um die Fortbewegung zu erleichtern bzw. zu ermöglichen?

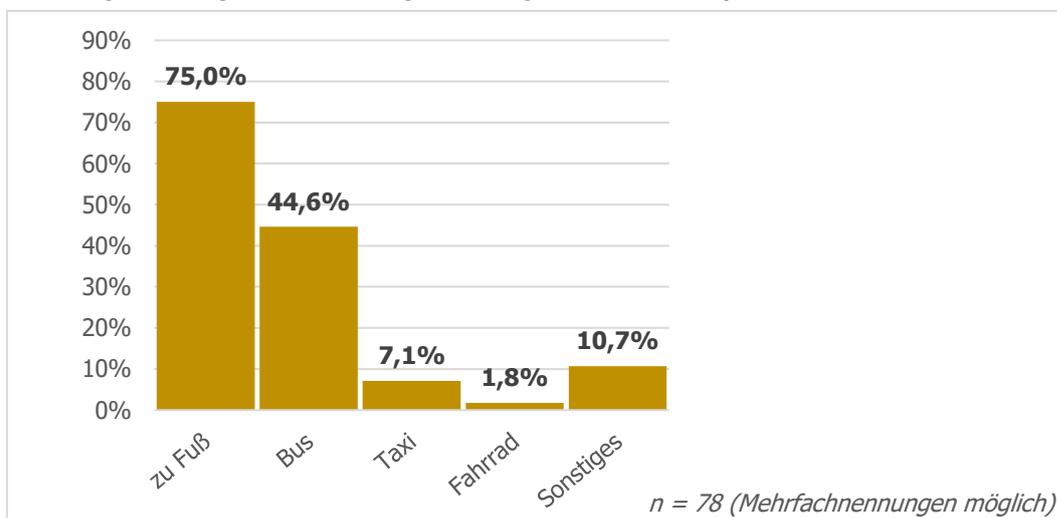
42,9% der Befragten benutzen einen Rollator, um die Fortbewegung zu ermög-
lichen bzw. zu erleichtern. 40,8% benutzen keine Hilfsmittel.

Abbildung 7: Wie oft gehen Sie „außer Haus“?

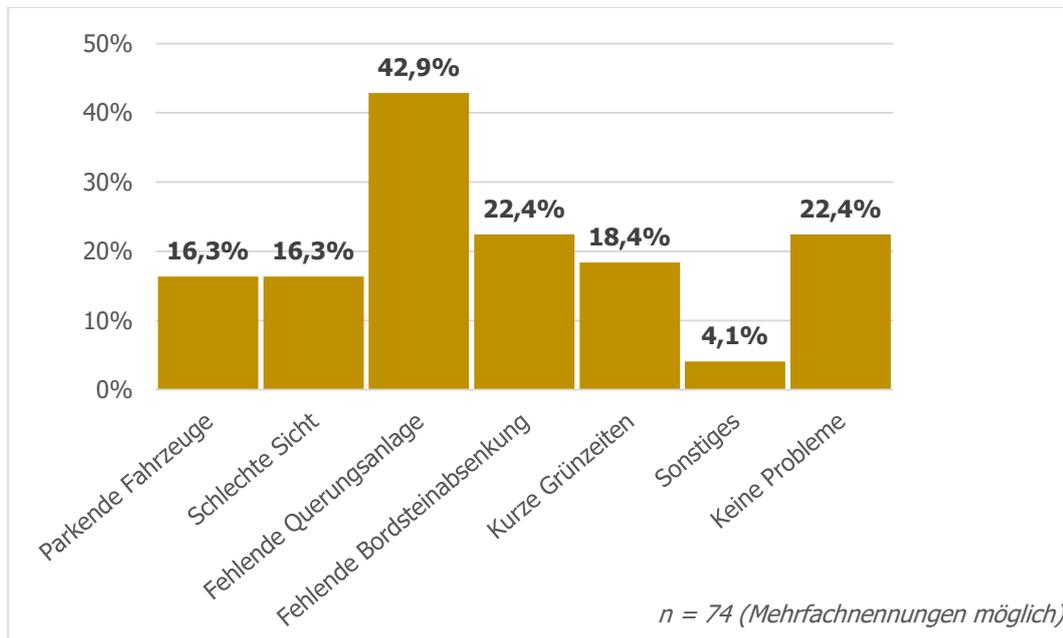


Mit insgesamt 85,7% geht ein Großteil der befragten täglich oder fast täglich außer Haus. 14,3% verlassen einmal pro Woche oder seltener das Haus.

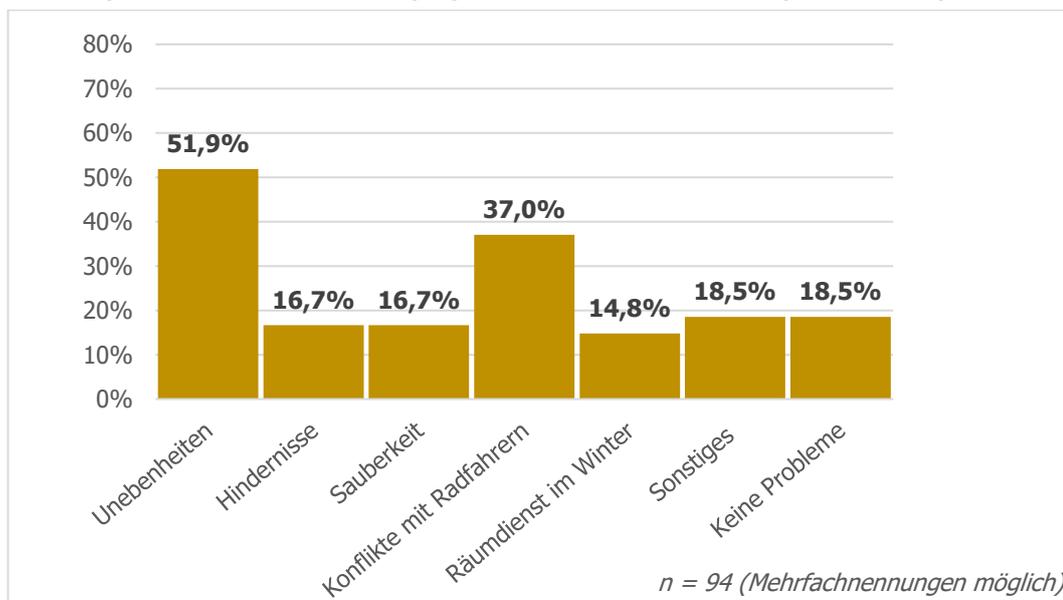
Abbildung 8: Wie legen Sie Ihre alltäglichen Wege außer Haus hauptsächlich zurück?



75,0% der Befragten geben an, ihre Wege hauptsächlich zu Fuß zurückzulegen. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel ist der Bus mit angegebenen 44,6%. Mit dem Taxi legen 7,1% der Befragten ihre alltäglichen Wege zurück, 1,8% nutzen dafür das Fahrrad. 10,7% wählen sonstige Verkehrsmittel, darunter Pkw und private Fahrdienste von Einrichtungen.

Abbildung 9: Fühlen Sie sich als Fußgänger durch Hindernisse bei der Straßenquerung gestört?

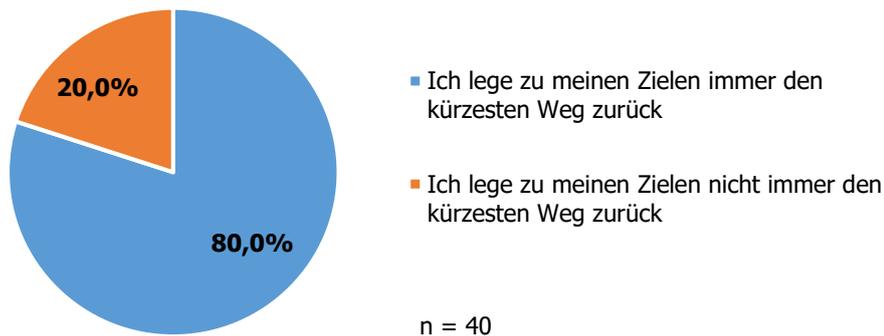
Mit 42,9% werden fehlende Querungsanlagen als größtes Hindernis wahrgenommen. Fehlende Bordsteinabsenkungen, kurze Grünzeiten, schlechte Sicht sowie parkende Fahrzeuge werden ähnlich häufig genannt (24,4% bis 16,3%). 22,4% der Befragten sehen keine Hindernisse beim Queren der Straße.

Abbildung 10: Fühlen Sie sich als Fußgänger in ihrem Stadtteil durch folgende Punkte gestört?

Ein Großteil der Befragten (51,9%) bemängelt die Unebenheiten auf den Gehwegen. Konflikte mit Radfahrern ist der mit 37,0% am zweitmeisten genannte Pro-

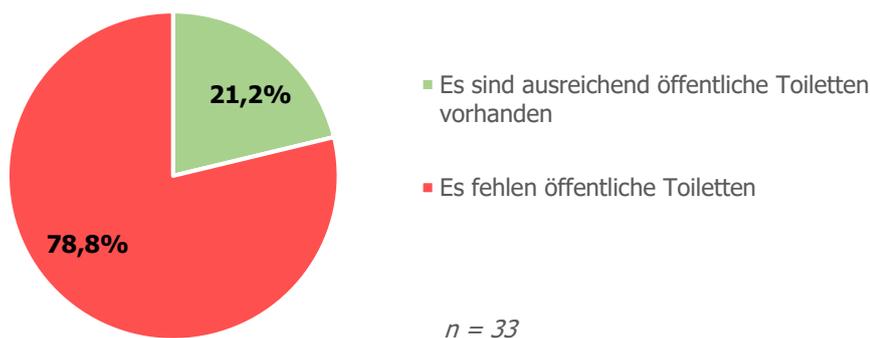
blempunkt. Hindernisse auf dem Gehweg und Sauberkeit werden von 16,7% der Befragten als störend empfunden. Unzureichender Räumdienst im Winter wird von 14,8% genannt. Sonstige Probleme sowie auch keine Probleme werden von 18,5% der Befragten genannt.

Abbildung 11: Legen Sie zu Ihren Zielen immer den kürzesten Weg zurück?



80,0% legen zu Ihren Zielen immer den kürzesten Weg zurück. Immerhin 20% der Befragten geben an, aufgrund von Spaziergängen oder zur Nutzung eines Weges durch Grünanlagen einen weiteren Weg zu bestreiten.

Abbildung 12: Sind ausreichende öffentliche Toiletten vorhanden, die auch mit dem Rollstuhl bzw. dem Rollator nutzbar sind?



78,8% der Befragten geben an, dass nicht ausreichend öffentliche Toiletten vorhanden sind, die auch mit dem Rollstuhl oder dem Rollator nutzbar sind.

Bewertung

Mehr als die Hälfte der Befragten haben Probleme beim Gehen. Über 40% nutzen den Rollator als Hilfsmittel. Dennoch gehen über 85% der Befragten täglich oder fast täglich außer Haus. Die Vielzahl der Wege wird dabei zu Fuß oder mit dem Bus zurückgelegt.

Für diese Personengruppen ist es besonders wichtig, Gehwege und Haltestellen barrierefrei nutzen zu können, um die Teilhabe am öffentlichen Leben weiterhin zu gewährleisten. Probleme auf Gehwegen oder beim Queren, beispielsweise durch parkende Pkw, Fahrradfahrer oder im Winter nicht geräumte Gehwege, können die Mobilität von Senioren und Menschen mit Behinderung erheblich einschränken.

Entsprechend sind fehlende Querungsanlagen, Unebenheiten auf dem Gehweg und Konflikte mit Radfahrern die meist genannten Problempunkte.

Die Herstellung der Barrierefreiheit in den genannten Punkten sollte auch in den Maßnahmenempfehlungen mit hoher Priorität berücksichtigt werden.

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 Bestandsdaten²³ wurden ausgewertet:

- ▶ Identifizierung von Geschäftsstraßen/ Ballung von Einzelhandel
- ▶ Lage von relevanten Einrichtungen (z.B. Schulen, Senioreneinrichtungen usw.)
- ▶ Lage von übergeordneten Sport- und Freizeiteinrichtungen
- ▶ Lage von ÖPNV-Haltestellen (Bus, Anbindung Fähre)
- ▶ Typisierung von Straßen anhand der angrenzenden Nutzung
- ▶ Verkehrsstärken
- ▶ Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und Unfälle mit Kinderbeteiligung²⁴
- ▶ Auswertung der Befragung²⁵
- ▶ 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.

²³ Die Daten der Entwurfsgrundlagen wurden, soweit nicht anders gekennzeichnet, von der Landeshauptstadt Kiel bereitgestellt

²⁴ Quelle: Polizei Kiel

²⁵ Eigene Erhebung: Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

6.2 Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege

Entsprechend der Konzeptvorlage aus dem Jahr 2012²⁶ 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.²⁷

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 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.

²⁶ Vgl.: Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel. Flensburg, Bremen 2012, S. 28ff

²⁷ Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen und Kinderwege (http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Netzkonzeption.php [Zugriff: 28.04.2016])

Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf (links: Eckernförder Straße) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Charles-Roß-Ring)



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 EFA²⁸, 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

²⁸ 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 Suchsdorf (links: Klausbrooker Weg) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Projensdorfer Straße)



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 Wegfunktion gestärkt werden sollten, in das Fußwegeachsenetz ergänzt. Auch übergreifende Kinderwege aus anderen Stadtteilen werden berücksichtigt.

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 Suchsdorf (links: Ottendorfer Au) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Stadtparkweg)



Die Freizeitwege bilden Netzergänzungen zu den Allzeitwegen²⁹, 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.

²⁹ Teilweise werden Freizeitwege entlang der Allzeitwege geführt

6.3 Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf

Die beiden Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf liegen im Norden Kiels und grenzen direkt an den Kanal.

Die Struktur der Ortsbeiratsbezirke ist größtenteils suburban bis dörflich geprägt. Das Untersuchungsgebiet wird zum großen Teil durch Einfamilienhausgebiete dominiert, die durch größere Ansammlungen von Zeilenbauten ergänzt werden.

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.

Die Allzeitwegeachsen und auch die Kinderwegeachsen liegen meist auf bestehenden Straßen oder Wegen, die den Kriterien bezüglich Beleuchtung und Winterdienst bereits entsprechen. Besonders bei der Verbindung peripherer Ortsteile und Neubaugebieten besteht allerdings noch Bedarf an Allzeitwegen, die den Standards entsprechen.

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.

Entlang des Kanals und durch die großen Grünflächen im westlichen sowie nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes führen viele Freizeitwege. Durch die Struktur der Ortsbeiratsbezirke ist insgesamt ein dichtes Netz an Freizeitwegen vorhanden, die auch durch die bebauten Bereiche führen.

Die Achsenverläufe und die Nummerierung der Fußwegeachsen sind in Karte 1 „Fußwegeachsen Netz und Nummerierung“ dargestellt.

6.3.1 Allzeitwegeachsen in Suchsdorf

Nr. 181 Steenbeker Weg

Die Achse stellt die Verbindung zwischen Suchsdorf und Steenbek-Projensdorf dar. Zwischen den beiden Orten wird sie von der B 76 durchkreuzt.

Nr. 274 Olshausenstraße, Mangoldtstraße, Verbindung Mangoldtstraße zu Schwarzer Weg

Die Straßen bilden die Verbindung Steenbek-Projensdorf und Suchsdorf.

Nr. 276 Klausbrooker Weg

Zwischen der Mangoldtstraße und der Achse Eckernförder Straße bietet der Klausbrooker Weg eine Verbindung.

Nr. 277 Eckernförder Straße

Die Achse bildet eine Achse durch Suchsdorf. Sie durchquert den gesamten Ortsteil von Südost nach Nordwest bis über den Kanal nach Altwittenbek.

Nr. 281 Holmredder

Der Nienbrügger Weg ist eine Achse durch Suchsdorf und verbindet die Einzelnen Wohngebiete mit der der Eckernförder Straße und der Schule sowie dem Kindergarten.

Nr. 283 Schneiderkamp, Alter Steenbeker Weg

Die Erschließungsstraße des Wohngebiets stellt die Verbindung der Eckernförder Straße mit den Sportplätzen in Suchsdorf dar.

Nr. 284 Alte Dorfstraße, Dieksredder, Hohnbargsredder, Usedomer Weg, Hiddenseer Weg

Die Wegeverbindung erschließt das Wohngebiet entlang der Eckernförder Straße bis zum Nord- Ostsee- Kanal.

Nr. 291 Steinberg, Sylter Bogen

Die Straßen erschließen die westlichen Wohngebiete, kreuzen die Ottendorfer Au und führen bis zum westlichen Anfang des Steenbeker Wegs.

Nr. 292 Am Wiesenhof, Verbindung Alte Dorfstraße nach Eckernförder Straße, Verbindung Eckernförder Straße nach Nienbrügger Weg

Die Achse kreuzt die Eckernförder Straße und verbindet die Wohngebiete und endet an der Ottendorfer Au.

Nr. 293 Nordseestraße, Rungholtplatz

Die Achse stellt eine Wegeverbindung von dem Nord- Ostsee- Kanal bis zur Kreuzung Eckernförder Straße her.

Nr. 294 Ostseestraße, Alte Chaussee

Die Verbindung geht von dem Nord- Ostsee- Kanal bis zur Kreuzung der Straßen Ostseestraße / Rungholtplatz.

Nr. 295 Am Bahnhof

Die Straße ist eine kurze Erschließungsstraße von der Eckernförder Straße zum Bahnhof Suchsdorf.

6.3.2 Kinderwegeachsen in Suchsdorf**Nr. 285 Alter Nienbrügger Weg, Schulweg**

Der Weg verbindet die westlichen Wohngebiete mit der Grundschule Suchsdorf.

Nr. 287 Pferdehof, Schmiedekate, Rethbruch, Verbindung Flötenhalterweg nach Amrumring, Amrumring

Die Wegeverbindung aus dem westlichen Wohngebiet führt zum Amrumring und erschließt den Kindergarten und die Grundschule.

6.3.3 Freizeitwegeachsen in Suchsdorf**Nr. 188 Uferstraße, Am Kanal, Kanalweiche, Weg am südlichen Ufer des Nord-Ostseekanals**

Entlang des Nord- Ostsee- Kanal verläuft diese Wegeachse und verbindet den Ortsteil Suchsdorf mit Wik und Steenbek-Projensdorf.

Nr. 275 Verbindung Mangoldtstraße zu Achse 268

Entlang der B 76 verbindet der Weg die Mangoldtstraße mit der Achse 268.

Nr. 278 Verbindung Bremerskamp zu Achse 268

Der Weg führt durch das östliche Wohngebiet von Suchsdorf und ist eine Verbindung zur Achse 268.

Nr.280 Verbindung Holmredder zu Ottendorfer Au, Ottendorfer Au, An der Au

Die Grünachse entlang der Ottendorfer Au durchquert den kompletten Ortsteil von Nord nach Süd.

Nr. 282 Verbindung Holmredder nach Ottendorfer Au

Parallel zum Steenbeker Weg verbindet der Weg die Ottendorfer Au mit dem Holmredder.

Nr. 286 Verbindung Achse 280 nach Kellerkate, Neuer Teich

Die Achse stellt eine Fußwegeverbindung durch das Neubaugebiet von der Kellerkate bis über den Nienbrügger Weg weiter Richtung Süden dar.

Nr. 288 Verbindung Lehmberg nach Achse 280 / 286

Der Weg führt von der Kreuzung der Achsen 280/ 286 westwärts Richtung Waterblöcken.

Nr. 289 Steenbeker Weg, Schwartenbeker Weg, Verbindung Schwartenbeker Weg zum Nord-Ostsee-Kanal

Die Wegeverbindung beginnt am Ende des Steenbeker Weg und verläuft westwärts parallel zum Nord- Ostsee- Kanal bis nach Rajensdorf.

Nr. 290 Verbindung An der Au zum Nord- Ostsee- Kanal

Der Weg ist eine Verbindung der Achsen 188 und 280 und führt bis zum Nord-Ostsee- Kanal.

6.3.4 Allzeitwegeachsen in Steenbek-Projensdorf

Nr. 170 Schwarzer Weg, Bremannsrade

Die Straße ist eine Verbindung der Ortsteile Ravensberg und Steenbek-Projensdorf und kreuzt dabei die B 76.

Nr. 178 Projensdorfer Straße

Die Projensdorfer Straße verbindet Wik und Steenbek-Projensdorf. Sie verläuft nordwestlich durch den gesamten Ortsbeiratsbezirk Steenbek-Projensdorf bis zum Nord- Ostsee- Kanal.

Nr. 181 Steenbeker Weg

Die Achse stellt die Verbindung zwischen Steenbek-Projensdorf und Suchsdorf dar. Zwischen den beiden Orten wird sie von der B 76 durchkreuzt.

Nr. 185 Langenrade, Verbindung Langenrade - Flensburger Straße

Die Verbindung der Ortsteile Steenbek-Projensdorf und Wik wird durch die Brücke über die B 503 sichergestellt.

Nr. 188 Uferstraße, Am Kanal, Kanalweiche, Weg am südlichen Ufer des Nord-Ostseekanals

Entlang des Nord- Ostsee- Kanal verläuft diese Wegeachse und verbindet den Ortsteil Steenbek-Projensdorf mit Wik und Suchsdorf.

Nr. 265 Torfmoorkamp, Torfende, Charles-Roß-Ring, Wenrade

Über den Torfmoorkamp werden die Ortsteile Steenbek-Projensdorf und Suchsdorf verbunden. Die Achse wird durch die B 76 gekreuzt und stellt die Verbindung der Wohngebiete mit dem Nahversorgungszentrum her.

Nr. 266 Elfriede-Dietrich-Straße

Die Straße erschließt das westliche Wohngebiet von Steenbek-Projensdorf.

6.3.5 Kinderwegeachsen Steenbek-Projensdorf

Im Ortsbeiratsbezirk Steenbek-Projensdorf verlaufen alle Kinderwegeachsen auf Allzeitwegeverbindungen.

6.3.6 Freizeitwegeachsen Steenbek-Projensdorf

Nr. 267 Verbindung Prinz-Heinrich-Straße durch Tiergehege Tannenberg und Projensdorfer Gehölz zur Uferstraße/ Nord-Ostsee-Kanal

Der Weg verläuft parallel zum Nord- Ostsee- Kanal oberhalb von Steenbek-Projensdorf. Er verbindet die Ortsteile Wik und Steenbek-Projensdorf und führt am Tiergehege Tannenberg vorbei zum Stadtpark.

Nr. 268 Verbindung von Eckernförder Straße nach Steenbeker Weg durch Projensdorfer Gehölz nach Am Tannenberg

Der Weg durchquert den Ortsteil Steenbek-Projensdorf und verbindet den Ortsteil mit Suchsdorf bis zur Eckernförder Straße.

Nr. 269 Stadtparkweg

Südlich des Nord- Ostsee- Kanals verläuft der Rundweg durch den Stadtpark.

Nr. 270 Zur Kanalinsel

Der Fußweg stellt eine grüne Wegeverbindung zwischen dem Stadtpark und dem Nord- Ostsee- Kanal her.

Nr. 271 Verbindung Projensdorfer Straße zur Achse 267

Der kurze Weg ist eine Verbindung zwischen der Projensdorfer Straße und dem Stadtparkweg.

Nr. 272 Verbindung Projensdorfer Straße zu Uferstraße/ Prinz-Heinrich-Straße

Der Grünweg führt am Tiergehege Tannenberg vorbei und verbindet den Nord-Ostsee- Kanal mit dem Wohngebiet von Steenbek-Projensdorf.

Nr. 273 Verbindung Steenbeker Weg zu Stadtparkweg

Der Weg verbindet die Achse Steenbeker Weg mit dem Stadtparkweg.

7 Bestandserhebung und Analyse

Für die Ortsbeiratsbezirke Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf 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 Kinderwege³⁰ (vgl. auch Kapitel 4 ab Seite 6).

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.³¹

► **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.

³⁰ Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

³¹ Vergl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.7 Flächen für den Rad- und Fußverkehr

▶ **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.

▶ **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.³²

▶ **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.

³² Vgl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.2 Optimale Orientierung

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.

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

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 EFA³³. 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. 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.

³³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen - EFA. Köln 2002

7.4 Kinderwege

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

7.5 Unfälle

Im Folgenden wurden die Unfälle³⁴ mit Fußgängern und die Unfälle von Kindern in den Jahren 2012 bis 2016 (vier Jahre) im Untersuchungsgebiet betrachtet. Es handelt sich um Unfälle, die polizeilich erfasst wurden. Auf die Dunkelziffer wird an anderer Stelle eingegangen. Insgesamt gab es 28 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und 26 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 2 ist der Auswertung eine Definition verschiedener Unfalltypen vorangestellt.

Tabelle 2: Definition von Unfalltypen³⁵ (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.

³⁴ Quelle für die Unfälle in Kiel: Polizei Kiel

³⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen-Teil 1: Führen von Unfalltypen-Steckkarten. Köln 2003

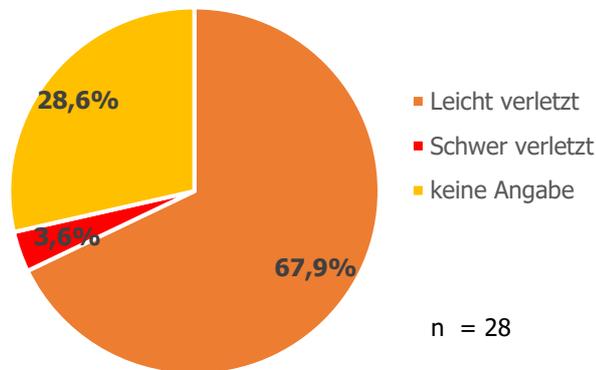
Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

In dem Untersuchungsgebiet passierten in den Jahren 2012 bis 2016 insgesamt 28 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung mit insgesamt 56 Beteiligten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung eine hohe Dunkelziffer gibt. Es kann von einer Dunkelziffer von über 50% ausgegangen werden.³⁶

Bei 100% aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung sind Kfz die Unfallbeteiligten.

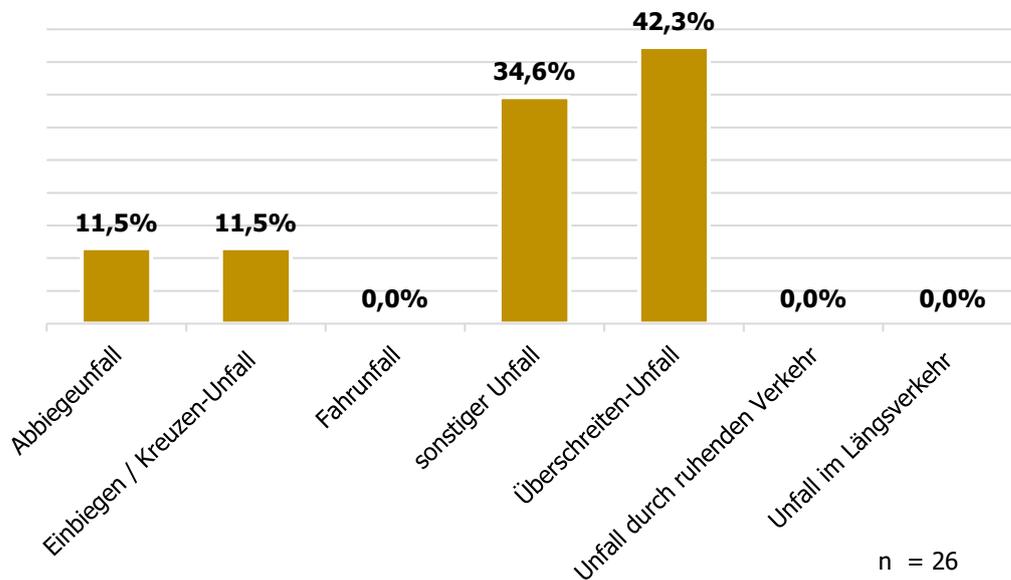
Abbildung 16: Verletzungsschwere der beteiligten Fußgänger



Mit 67,9% wurden die meisten Fußgänger leicht verletzt. 3,6% wurden schwer verletzt. Zu 28,6% der Unfälle wurden keine Angaben gemacht.

³⁶ Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014

Abbildung 17: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen

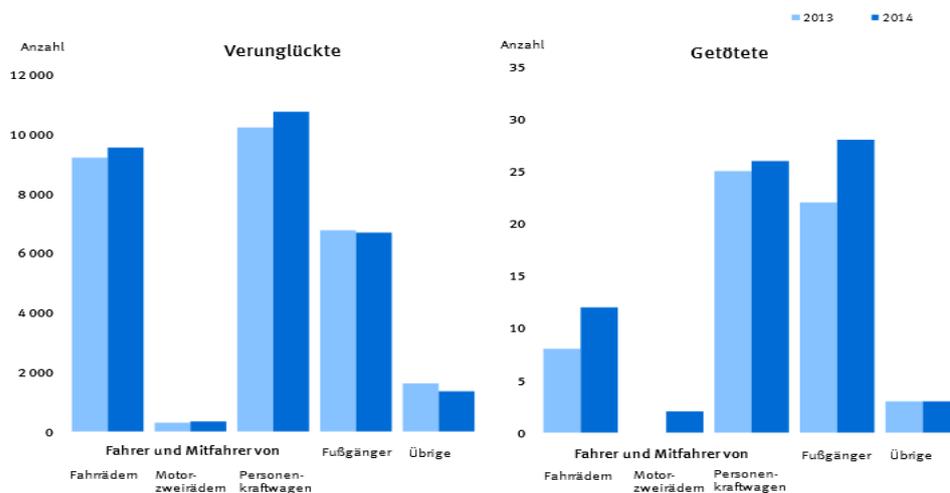


Die meisten Unfälle sind mit 42,3% Überschreiten-Unfälle.

Insgesamt sind die Unfallzahlen zu gering, um verallgemeinerbare Schlüsse zu ziehen.

Kinderunfälle

Als Kinder werden im Folgenden Personen bis zum 15. Lebensjahr bezeichnet. Mit 37,5% verunglücken bundesweit 2014 die meisten Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen.³⁷

Abbildung 18: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014³⁸

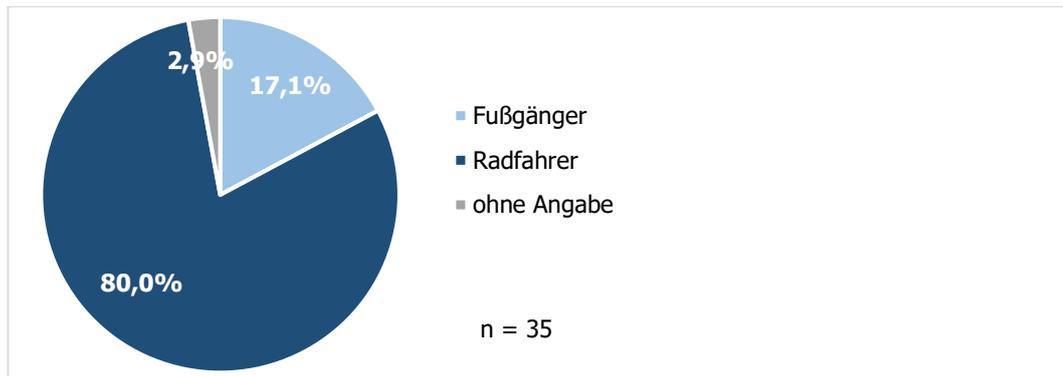
³⁷ Statistisches Bundesamt; Kinderunfälle in Verkehr 2014. Wiesbaden 2015

³⁸ ebenda

In Kiel wurden nur diejenigen Unfalldaten von Kindern ausgewertet, wo diese als Fußgänger oder Radfahrer am Verkehr teilgenommen haben, der gesamte Bereich „verunfallte Kinder als Beifahrer in Kraftfahrzeugen“ ist hierbei also nicht betrachtet.

In den untersuchten Jahren 2012 bis 2016 wurden insgesamt 26 Unfälle mit Kinderbeteiligung erfasst. Dabei wurden 1 Kind schwer verletzt.

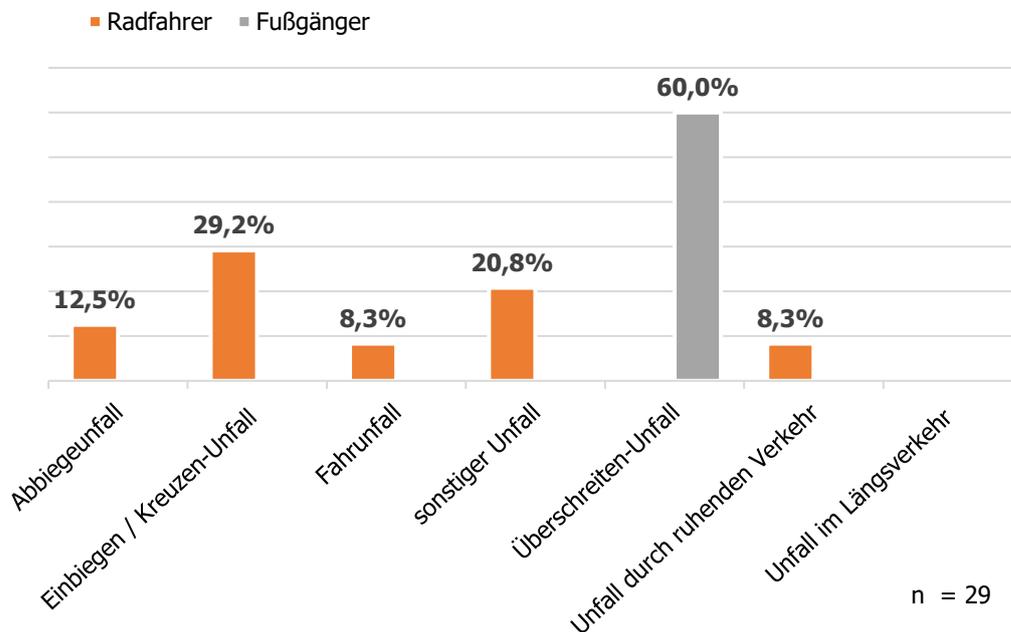
Abbildung 19: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder³⁹



80% der Unfälle passieren als Radfahrer und 17,1% als Fußgänger. Bei 2,9% der Unfälle sind keine Werte bekannt. Die Unfälle als Beifahrer in Kfz sind hier nicht berücksichtigt, wobei davon ausgegangen werden kann, dass auch in Kiel die meisten Kinderunfälle als Beifahrer in Kraftfahrzeugen passieren.

³⁹ Hierbei ist zu beachten, dass die Kinderunfälle als Beifahrer in Kfz nicht berücksichtigt sind.

Abbildung 20: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrern / Fußgängern



Insgesamt ist erkennbar, dass sämtliche Unfälle von Kindern als Fußgängern Überschreiten-Unfälle waren. Unfälle bei Kindern als Radfahrer waren besonders Einbiegen/ Kreuzen-Unfällen zuzuordnen.

Bei 100% aller Kinderunfälle mit Personenschaden sind Kfz beteiligt. In der Gesamtstadt sind in diesem Zeitraum (2012-2016) 14% der Unfallbeteiligten bei Kinderunfällen mit Personenschaden Radfahrer.

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 sowie mit Kinderbeteiligung ist festzustellen, dass fast sämtliche Unfallorte in Suchsdorf liegen.

Insgesamt muss man bei der Auswertung berücksichtigen, dass die Unfallzahlen relativ gering sind, sich deshalb kaum allgemeingültigen Rückschlüsse ziehen lassen können.

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. Das gilt besonders für die vielen Freizeitwegeachsen in unbebautem Gebiet im Untersuchungsgebiet. In den Siedlungsbereichen des Plangebietes, wo Freizeitwegeverbindungen in Straßenräumen liegen, soll ein barrierefreier Ausbau schon grundsätzlich angestrebt werden.

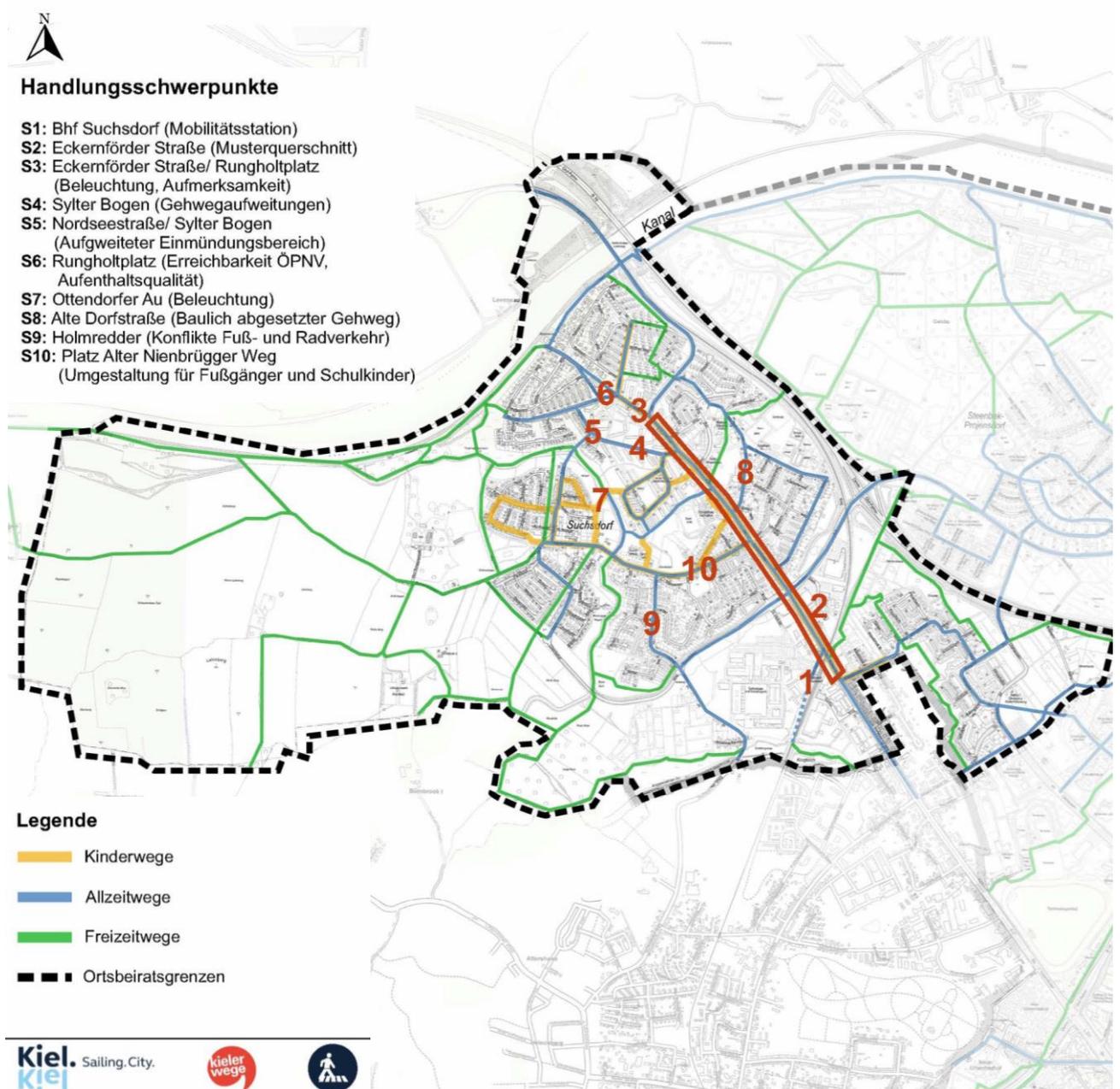
Im Fußwegenetz gibt es bestimmte Zwangspunkte, Knoten und Wegeverbindungen, zu denen es keine Alternative gibt. In den Ortsbeiratsbezirken zählen beispielsweise die Querungen des Olof-Palme-Damm sowie die Bahntrasse zwischen dazu. Diese Trassen haben eine deutliche Trennwirkung und bilden damit eine Barriere zwischen den Quartieren.

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 konfliktträchtige 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

8.1 Suchsdorf



8.1.1 Suchsdorf - Bahnhof Suchsdorf

Maßnahmennummer: **S1**

Abschnitt: **AG.745.1**



Ausgangslage/ Problemstellung

Der Bahnhof Suchsdorf ist ein wichtiger ÖPNV/ SPNV Knotenpunkt für den Stadtteil. Die Zuwege sind entsprechend als Allzeitwege ausgewiesen.

Die Erreichbarkeit für Fußgänger ist nicht barrierefrei. Gehwege sind nicht befestigt oder zugeparkt. insgesamt ist die Infrastruktur nicht übersichtlich und nutzerfreundlich.

Es fehlt auch an sicheren Abstellanlagen im direkten Umfeld des Bahnhofs.

Zielsetzung

- Umgestaltung des Bahnhofs an aktuelle Bedürfnisse
- Barrierefreiheit
- Hohe Qualität für Fußgänger
- Ausreichend und sichere Radabstellanlagen

Empfohlene Maßnahmen

- Anlage einer Mobilitätsstation

8.1.2 Suchsdorf - Eckernförder Straße

Maßnahmennummer: S2

Abschnitt: A.223.



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Eckernförder Straße verläuft quer durch Suchsdorf und ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen. Sensible Einrichtungen wie die Grundschule und Senioreneinrichtungen sowie mehrere Bushaltestellen und Nahversorger liegen direkt an der Straße.

Die größtenteils vierspurige Fahrbahn hat eine deutliche Barrierewirkung und erscheint überdimensioniert. Es fehlt an Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Aufgrund der genannten Einrichtungen ist die Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 unangemessen.

Weiter bestehen Konflikte zwischen Fußgängern und dem Radverkehr, der im Seitenraum geführt wird (besonders an Bushaltestellen).

Zielsetzung

- Angemessene Gestaltung
 - Maßstäblichkeit
 - Geschwindigkeit
 - Querungsanlagen

Empfohlene Maßnahmen

- Neuordnung des Straßenquerschnitts - Ausgerichtet auf die Belange von Fußgängern (auch in Verbindung mit der Erreichbarkeit des ÖPNV)

8.1.3 Suchsdorf - Eckernförder Straße Richtung Rungholtplatz

Maßnahmennummer: **S3**

Abschnitt: **1.135**



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Verbindung von der Eckernförder Straße zum Rungholtplatz ist als Allzeitweg ausgewiesen. Der Bereich dient als Verbindung vom Quartier zum Rungholtplatz mit dem ÖPNV-Angebot und den Nahversorgern.

Der Bereich ist unbeleuchtet und wird als Angstraum wahrgenommen.

Die Gehwegüberfahrt wird nicht als eine solche wahrgenommen. Das führt zu Konflikten zwischen Fußgängern und abbiegenden Fahrzeugen.

Zielsetzung

- Aufenthaltsqualität steigern
- Angsträume beseitigen
- Aufmerksamkeit und Sicherheit für Fußgänger stärken

Empfohlene Maßnahmen

- Beleuchtung ergänzen
- Durchgängige Pflasterung als Gehwegüberfahrt, Abmarkierung von Fußgängersymbolen (temporär kann anstelle einer Pflasterung der Verlauf des Gehweges auch abmarkiert und ggf. eingefärbt werden)
- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radfahrer - Verlagerung auf die Fahrbahn

8.1.4 Suchsdorf - Sylter Bogen

Maßnahmennummer: S4

Abschnitt: A.260.2



Ausgangslage/ Problemstellung

Der Sylter Bogen ist als Allzeitweg ausgewiesen. Entlang der Zeilenbauten bestehen Fußwege. An den vorgesehenen Querungsstellen über die Fahrbahn sind einseitig Sperrfelder abmarkiert. Auf der gegenüberliegenden Seite jedoch nicht.

Durch parkende Fahrzeuge bestehen schlechte Sichtbeziehungen, besonders für Kinder. Teilweise sind Querungen an dieser Stelle nicht möglich. Wenn eng geparkt wird, müssen z.B. Personen mit Kinderwagen die nächste Lücke suchen, um auf der anderen Seite wieder auf den Gehweg zu gelangen.

Es besteht keine Barrierefreiheit.

Zielsetzung

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Bauliche Anlage von „Gehwegnasen“ an den Querungsstellen auf beiden Seiten
- Abgesenkte Bordsteine und taktiles Leitsystem
- Als temporäre kurzfristige Lösung kann die gegenüberliegende Seite kurzfristig ebenfalls abmarkiert werden

8.1.5 Suchsdorf - Nordseestraße/ Sylter Bogen

Maßnahmenummer: S5

Knoten: 1.191



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Einmündung verbindet die Allzeitwege Sylter Bogen und Nordseestraße. Es besteht ein aufgeweiteter Einmündungsbereich mit überdimensionierter Fläche für den Kfz-Verkehr.

Durch parkende Fahrzeuge bestehen eingeschränkte Sichtbeziehungen, besonders für Kinder.

Zielsetzung

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Barrierefreiheit schaffen

Empfohlene Maßnahmen

- Anlage von Gehwegnasen
- Abgesenkte Bordsteine und taktiles Leitsystem
- Als temporäre kurzfristige Lösung können die Gehwegnasen kurzfristig abmarkiert werden

8.1.6 Suchsdorf - Umgestaltung Bushaltestelle Rungholtplatz

Maßnahmennummer: **S6**Abschnitt: **A.247.1**

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Rungholtplatz und der angrenzende Kreisverkehr sind Allzeitwege und Verknüpfungspunkt des ÖPNV.

Der Platz und die Zuwegung ab dem Kreisverkehr sind unübersichtlich. Es besteht keine Barrierefreiheit. Das Fehlen einer öffentlichen Toilette wurde während den Spaziergängen an dieser Stelle genannt.

Zielsetzung

- Erreichbarkeit des ÖPNV verbessern
- Aufenthaltsqualität steigern
- Eindeutige Querungsanlagen für Fußgänger anbieten
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Umgestaltung des Rungholtplatzes und der Zuwege nach den Anforderungen von Fußgängern als wichtigste Nutzer des ÖPNV
- Anlage einer öffentlichen Toilette
- Anlage von Zebrastreifen an dem Kreisverkehr

8.1.7 Suchsdorf - Ottendorfer Au

Maßnahmennummer: **S7**

Abschnitt: **AK.228.2**



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Wege durch die Ottendorfer Au bilden eine wichtige Verbindung der Wohngebiete an den Amrumring und die Eckernförder Straße und damit den ÖPNV, besonders für Kinder. Der Weg ist als Kinderweg ausgewiesen.

An dem Teilstück zwischen dem Wohngebiet (Kellerkate/ Flötenhalterweg) und dem Amrumring ist keine Beleuchtung vorhanden.

Zielsetzung

- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Ergänzung der Beleuchtung

8.1.8 Suchsdorf - Alte Dorfstraße

Maßnahmennummer: S8

Abschnitt: A.250.2



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Alte Dorfstraße dient als Anbindung der Sportstätten (Sportplatz, Tennisplatz) und ist als Allzeitweg ausgewiesen. In der Straße ist der Gehweg aktuell nur abmarkiert. Durch die geringe Fahrbahnbreite ist eine regelgerechte bauliche Lösung nicht möglich.

Zielsetzung

- Angebot sicherer Flächen für den Fußverkehr
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Angemessene Beschilderung ausweisen

8.1.9 Suchsdorf - Holmredder

Maßnahmennummer: S9

Abschnitt: A.230.1-5



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Straße Holmredder ist als Allzeitweg ausgewiesen und dient als Verbindung nach Kronshagen. Dort ist auch ein Gymnasium.

Radfahrer fahren vermehrt auf dem schmalen Gehweg, besonders Schüler.

Zielsetzung

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Gewährleistung eines sicheren Schulweges

Empfohlene Maßnahmen

- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Einrichtung einer Fahrradstraße

8.1.10 Suchsdorf - Platz an Alter Nienbrügger Weg/ Nienbrügger Weg

Maßnahmennummer: **S10**Knoten: **1.048**

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Platz an der Ecke Alter Nienbrügger Weg und Nienbrügger Weg wird von vielen Eltern genutzt, um ihre Kinder von dort zur Grundschule laufen zu lassen. Die vorhandenen Gehwege sind schmal und unübersichtlich.

Durch die Anlage von Parkplätzen in Senkrechtaufstellung und der Gehwegüberfahrt kommt es zu gefährlichen Situationen für andere Kinder auf dem Schulweg. Besonders die Schüler haben diese Stelle als Gefahrenort gekennzeichnet.

Zielsetzung

- Angebot sicherer Flächen für den Fußverkehr
- Sicheren Schulweg gewährleisten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Umgestaltung des Platzes entsprechend den Anforderungen von Fußgängern und besonders Kindern
 - Umwandlung der Parkplätze in Flächen für den Fußverkehr/ Gestaltung einer Platzfläche
 - Die Platzflächen sollen so angelegt sein, dass eine Überfahrbarkeit nicht gewährleistet ist (ggf. durch Poller)
 - Integration der Sammelcontainer in die Platzfläche
 - Absetzen der Kinder sollte auf der Nienbrügger Weg verlagert werden

8.1.11 Grundschule Suchsdorf - Schulwegeplan

Maßnahmennummer: **keine**

Abschnitt/ Knoten: **keiner**

Ausgangslage/ Problemstellung

Es gibt Probleme mit dem Hol- und Bringverkehr an der Grundschule. Durch die direkte Lage an der Eckernförder Straße stellt die Anlage einer Elternhaltestelle keine sinnvolle Option dar.

Der Schulwegplan der Grundschule Suchsdorf ist nach einem nicht mehr aktuellen Muster angelegt. Im Bereich Nienbrügger Weg (westlich der Sporthalle) wird der empfohlene Schulweg auf der nördlichen Fahrbahnseite angezeigt. An dieser Stelle ist nur südlich ein Gehweg vorhanden.

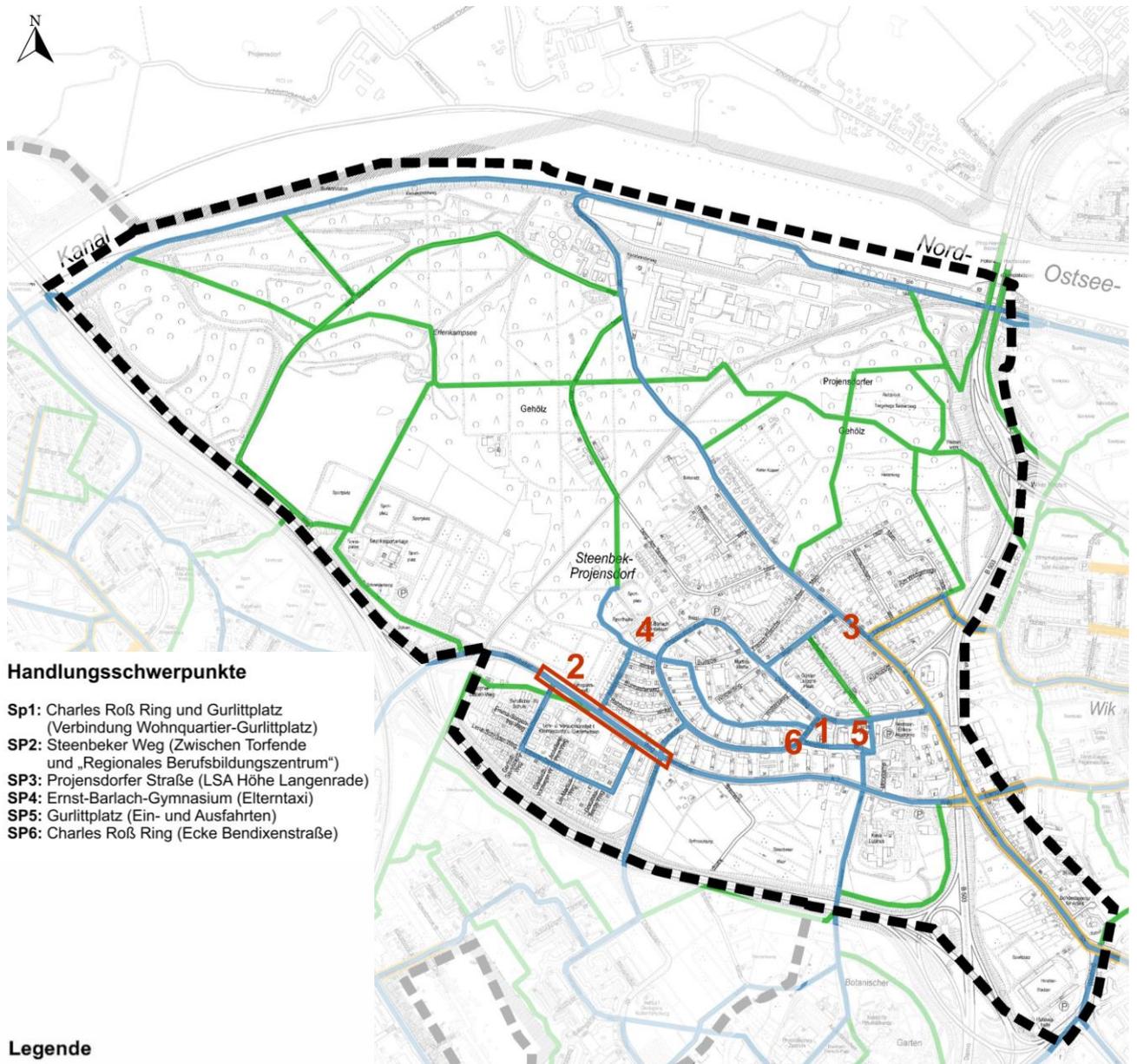
Zielsetzung

- Förderung der aktiven Mobilität von Kindern
- Aktualisierung der Schulwegpläne

Empfohlene Maßnahmen

- Schulisches Mobilitätsmanagement
 - Erstellung eines aktualisierten Schulwegeplans nach aktuellen Vorlagen
 - Verlagerung des empfohlenen Schulweges im Nienbrügger Weg (westliche der Sporthalle) auf die südliche Fahrbahnseite

8.2 Steenbek/ Projensdorf



8.2.1 Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring (Verbindung Wohnquartier - Gurlittplatz)

Maßnahmennummer: **SP1**

Abschnitt: **A.235.9**



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Verbindung des Gurlittplatzes mit dem westlich davon liegenden Wohnquartier ist als Allzeitweg ausgewiesen. Der Gurlittplatz dient für das Wohnquartier als Standort für die Nahversorgung.

Der Übergang über den Charles Roß Ring ist bereits durch ein Sperrfeld abmarkiert, um ihn von parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

Die Querungen über den Charles-Roß-Ring und die Straße Gurlittplatz (Übergang Parkplatz Bendixenstraße Richtung Gurlittplatz) sind nicht barrierefrei. Es fehlen Bordsteinabsenkungen und taktile Leitsysteme. Durch die parkenden Pkw bestehen besonders für Kinder schlechte Sichtbeziehungen.

Zielsetzung

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Installation vorgezogener Seitenräume (baulich)
- Gehwegabsenkungen, sowie taktile Leitsysteme auf beiden Seiten

8.2.2 Steenbek/ Projensdorf - Steenbeker Weg (Zwischen Torfende und Regionales Berufsbildungszentrum)

Maßnahmennummer: **SP2**Abschnitt/ Knoten: **A.232.5-6/ 1.068**

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Steenbeker Weg ist als Allzeitweg ausgewiesen. Auf Höhe Ernst-Barlach-Gymnasium (Rehbenitzwinkel) liegen Bushaltestellen. Im westlichen Bereich besteht eine Mittelinsel als Querungsanlage zu dem Berufsbildungszentrum und das Wohnquartier. Nur in dem Bereich der Mittelinsel ist Tempo 30 angeordnet.

Schüler queren jedoch bereits auf Höhe der Bushaltestellen die Fahrbahn. Hier besteht Tempo 50. Es ist keine Querungsanlage vorhanden.

Die direkte Verbindung vom Ernst-Barlach-Gymnasium über den Rehbenitzwinkel zum Steenbeker Weg ist aktuell aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit nicht barrierefrei. An dieser Achse ist perspektivisch ein weiterer Eingang zum Gymnasium geplant.

Der Knoten Steenbeker Weg/ Torfende/ Torfmoorkamp ist in aktuellem Zustand nicht barrierefrei.

Zielsetzung

- Angemessene Geschwindigkeiten zur Förderung der Nahmobilität
- Erreichbarkeit des ÖPNV verbessern
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Ausweitung des Tempo 30-Bereichs von Berufsbildungszentrum bis Torfende
- Ergänzung Zebrastreifen zu bestehender Mittelinsel über Steenbeker Weg
- Anlage gesicherte Querungsanlage auf Höhe Rehbenitzwinkel
- Barrierefreier Ausbau des Fußweges zwischen Steenbeker Weg und Rehbenitzwinkel
- Barrierefreier Ausbau des Knoten Steenbeker Weg/ Torfende/ Torfmoorkamp

8.2.3 Steenbek/ Projensdorf - Projensdorfer Straße (LSA Höhe Langenrade)

Maßnahmennummer: **SP3**

Abschnitt: **A.236.3**



Ausgangslage/ Problemstellung

Die Projensdorfer Straße ist als Allzeitweg ausgewiesen. Die LSA auf Höhe der Langenrader Straße erschließt eine Hausarztpraxis.

Die LSA ist nicht barrierefrei. Das taktile Leitsystem entspricht nicht dem aktuellen Standard. Es fehlen akustische Signale und ein Tastfeld mit Richtungsangabe. In dem Bereich wird zusätzlich der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt.

Während der Spaziergänge wurde die Bedeutung der Fußgängerampel für blinde Menschen betont.

Zielsetzung

- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

Barrierefreie Umrüstung der Fußgängerampel

- Taktiles Leitsystem
- Akustischer Signalgeber und Tastfeld mit Richtungsangabe

8.2.4 Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring ("Elterntaxi")

Maßnahmennummer: **SP4**Abschnitt: **A.235.4**

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Charles Roß Ring ist als Allzeitweg ausgewiesen. Zu den Hol- und Bringzeiten besteht eine große Problematik mit „Elterntaxi“. Das gefährdet besonders die Schüler, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad Ihrem Schulweg absolvieren.

Zielsetzung

- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre
- Steigerung der Sicherheit von Fußgängern - besonders Kindern auf dem Schulweg
- Förderung der „aktiven Mobilität“ von Kindern
- Erwerb von Mobilitätskompetenzen

Empfohlene Maßnahmen

- Anlage von „Elternhaltestellen“
- Abmarkierung „Vorsicht Kinder“ oder „Tempo 30“ auf Fahrbahn vor dem Schulbereich
- Öffentlichkeitsarbeit/ schulisches Mobilitätsmanagement

8.2.5 Steenbek/ Projensdorf - Gurlittplatz (Ein- und Ausfahrten)

Maßnahmennummer: **SP5**

Abschnitt: **A.237.1**



Ausgangslage/ Problemstellung

Der Gurlittplatz beherbergt einen großen Teil der Nahversorgung im Quartier und ist damit ein wichtiger Zielpunkt im Allzeitwegenetz. Auf dem Platz befinden sich auch Parkplätze.

Die Zu- und Ausfahrt auf den Platz erfolgt über 2 Zufahrten, die beide als Gehwegüberfahrten gestaltet sind. Die Ein- und Ausfahrten auf den Platz sind für blinde Menschen nicht erkennbar. Das taktile Leitsystem hört hier auf. Es fehlen Aufmerksamkeitsfelder.

Die Verunsicherung für blinde Nutzer des Gurlittplatzes wurde auch während der Spaziergänge deutlich.

Zielsetzung

- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Reduzierung auf eine Ein- und Ausfahrt
- Ergänzung von Aufmerksamkeitsfeldern vor der Ein-/Ausfahrt

8.2.6 Steenbek/ Projensdorf - Charles Roß Ring (Ecke Bendixenstraße)

Maßnahmenummer: **SP6**Knoten: **1080**

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Charles Roß Ring ist als Allzeitweg ausgewiesen. Im Einmündungsbereich der Bendixenstraße besteht ein aufgeweiteter Einmündungsbereich. Zusammen mit parkenden Pkw bestehen hier schlechte Sichtverhältnisse, besonders für Kinder.

Auch ein taktiles Leitsystem fehlt an dieser Stelle.

Zielsetzung

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Verbesserung der Sichtbeziehungen
- Barrierefreiheit herstellen

Empfohlene Maßnahmen

- Ergänzung von Gehwegnasen an der Bendixenstraße
- Abgesenkte Bordsteine und taktiles Leitsystem

9 Anhang

9.1 „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“

Achsennummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)	Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege
0	Am Bahnhof	
170	Bremansrade	A, F
170	Schwarzer Weg	A, F
170	Fußweg Klinikum	F
178	Projensdorfer Straße	A, F, K
181	Steenbeker Weg	A
185	Langenrade	A, K
188	Am Kanal	A, F
188	Butterkamp	F
265	Wenrade	A, F
265	Torfmoorkamp	A
265	Charles-Roß-Ring	A
265	Gurlittstraße	A
266	Elfriede-Dietrich-Straße	A
267	Projensdorfer Gehölz	F
267	Erlenkampsee	F
268	Am Tannenberg	A, F
268	Fußweg durch Wohngebiet Charles-Roß-Ring	A, F
268	Steinbrookkamp	F
268	Sophie-Lützen-Weg	F
269	Erlenkampsee	F
269	Stadtparkweg	F
270	Zur Kanalinsel	F
271	Projensdorfer Gehölz	F
272	Olympiabücke	F
272	Prinz Heinrich Straße	F
272	Projensdorfer Gehölz	F
273	Fußweg Bezirkssportanlage	F
274	Mangoldtstraße	A, F
274	Olsenhausenstraße	A
274	Steenbeker Moor	F
275	Steinbrookkamp	F
276	Klausbrooker Weg	A, K

Achsen- nummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)	Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege
277	Eckernförder Straße	A, F, K
278	Fußweg Wohngebiet Klausbrook	F
279	Nienbrügger Weg	A, F, K
279	Brügger Weg	F
279	Schwartenbeker Weg	F
280	Heisch	A, F
280	Am Tiergehege Suchsdorf	F
280	Nienbrügger Koppel	F
280	Kurzer Holm	F
280	Krugteich	F
280	Langer Holm	F
281	Holmredder	A, F
282	Nienbrügger Koppel	F
283	Schneiderkamp	A
283	Alter Steenbeker Weg	A
284	Dieksredder	A, F
284	Alte Dorfstraße	A, F
284	Hiddenseer Weg	F
284	Usedomer Weg	F
284	Hohnbargsredder	F
285	Schulweg	K
285	Alter Nienbrügger Weg	K
286	Kellerkate	K
286	Neuer Teich	K
286	Bornbrook	F
287	Amrumring	A, K
287	Langer Hof	K
287	Pferdehof	K
287	Schmiedekate	K
287	Rethbruch	K
287	Nienbrügger Weg	K
287	Flötenhalterweg	K
287	Sukoring	K
288	Bornbrook II	F
288	Gut Schwartenbek	F
289	Schwartenbeker Weg	F
289	Steenbeker Weg	F
289	Butterkamp	F
290	Gut Schwartenbek	F

Achsen- nummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)	Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege
291	Steinberg	A, K
291	Sylter Bogen	A, K
292	Schulweg	A, K, F
292	Fußweg Grundschule Suchsdorf	A, K, F
292	Am Wiesenhof parallel	F
293	Rungholtplatz	A, K
293	Nordseestraße	A
293	Am Tiergehege Suchsdorf	F
294	Ostseestraße	A, K, F
294	Alte Chaussee	A, F
295	Am Bahnhof	A, F

9.2 Karten

Karte 1 „Fußwegeachsen Netz und Nummerierung“

Karte 2 „Mängelkartierung Fußwegeachsennetz“

Karte 3 „Unfälle mit Fußgängerbeteiligung“

Karte 4 „Unfälle mit Kinderbeteiligung“

Karte 5 „Handlungsschwerpunkte“

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2017 - Suchsdorf und Steenbek/ Projensdorf	2
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Kiel	3
Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2017	7
Abbildung 4: Wie wohnen Sie?	9
Abbildung 5: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?	10
Abbildung 6: Nutzen Sie Hilfsmittel um die Fortbewegung zu erleichtern bzw. zu ermöglichen?....	10
Abbildung 7: Wie oft gehen Sie „außer Haus“?	11
Abbildung 8: Wie legen Sie Ihre alltäglichen Wege außer Haus hauptsächlich zurück?.....	11
Abbildung 9: Fühlen Sie sich als Fußgänger durch Hindernisse bei der Straßenquerung gestört? ..	12
Abbildung 10: Fühlen Sie sich als Fußgänger in ihrem Stadtteil durch folgende Punkte gestört? ...	12
Abbildung 11: Legen Sie zu Ihren Zielen immer den kürzesten Weg zurück?	13
Abbildung 12: Sind ausreichende öffentliche Toiletten vorhanden, die auch mit dem Rollstuhl bzw. dem Rollator nutzbar sind?	13
Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf (links: Eckernförder Straße) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Charles-Roß-Ring).....	17
Abbildung 14: Kinderwege in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf (links: Klausbrooker Weg) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Projensdorfer Straße)	18
Abbildung 15: Freizeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Suchsdorf (links: Ottendorfer Au) und Steenbek/ Projensdorf (rechts: Stadtparkweg)	19
Abbildung 16: Verletzungsschwere der beteiligten Fußgänger	30
Abbildung 17: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen	31
Abbildung 18: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014	31
Abbildung 19: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder	32
Abbildung 20: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrern / Fußgängern	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Teilnehmende Schulen und Anzahl der eingereichten Wegetagebücher	8
Tabelle 2: Definition von Unfalltypen (Auszug)	29

Literatur / Quellen

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg.); Das „Elterntaxi“ an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis; München 2015, S. 14

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 Mobilitätsplanung. Kassel 2015

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

Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel. Flensburg, Bremen 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RAST. Köln 2006

Gekaplan Stadt- und Regionalplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2015) – Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog. Bremen 2016

IKS - Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2016

Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010

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

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

plan&rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008

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

IKS

Mobilitätsplanung

Science Park - Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de