

BÜRO STADTVERKEHR

Planungsgesellschaft mbH&Co. KG

Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

www.buero-stadtverkehr.de

www.bmm-musimba.de

Hauptbüro

Mittelstr. 55 | 40721 Hilden

Fon: 02103 / 911 59-0

Fax: 02103 / 911 59-22

E-Mail: info@buero-stadtverkehr.de

Außenstelle Schleswig-Holstein

Südhang 28 | 24398 Karby

Fon: 04644 / 97 08 05

Fax: 04644 / 97 08 06

E-Mail: hamann@buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:

Jean-Marc Stuhm, Anke Goldbaum

und Alexander Denzer

Amtsgericht Düsseldorf, HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:

Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH

Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf, HRB 71255

im Unterauftrag zusammen mit:

GEKaPLAN

STADT- UND REGIONALPLANUNG

GEKaPLAN

Stadt- und Regionalplanung

Schlansky, Banna, Stuhm

Hauptsitz:

Liebensteiner Straße 36

28205 Bremen

Fon + Fax: 0421 / 44 64 57

E-Mail: info@gekaplan.net

GesellschafterInnen und MitinhaberInnen:

Angelika Schlansky, Stadtplanerin AK Bremen

Niran Banna, Architektin AK NRW

Marc Stuhm, Stadt- und Verkehrsplaner AK NRW

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Abschlussbericht

Auftraggeber:

Landes-
hauptstadt Kiel



Hilden / Karby, Bremen, März 2015

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Abschlussbericht

Auftraggeber:

Landes-
hauptstadt Kiel



Bearbeitung durch:

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH&Co. KG
Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

Südhang 28 - 24398 Karby
Fon: 04644 / 97 08 05 - Fax: 04644 / 97 08 06
www.buero-stadtverkehr.de

Dr.-Ing. Rainer Hamann (Projektleiter)
Dipl.-Geogr. M.Sc. Céline Gettmann
M.Sc. Geogr. Sebastian Schulz

GEKAPLAN
STADT- UND REGIONALPLANUNG

Liebensteiner Str. 36 - 28205 Bremen
Fon und Fax: 0421 / 44 64 57
www.gekaplan.net

Dipl.-Ing. Angelika Schlansky

Hilden / Karby, Bremen, März 2015

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
1 Ausgangslage und Zielsetzung	4
1.1 Aufgabenstellung	5
1.2 Untersuchungsgebiet	5
1.3 Leitlinien und Zielvorstellungen	7
2 Vorgehensweise / Methodik, Beteiligung	10
2.1 Erweiterte Ämterrunde	12
2.2 Bürgerbeteiligung, Planungsspaziergänge	12
2.3 Ortsbeiräte	13
2.4 Kinderbeteiligung	13
3 Standards für Fußwege- und Kinderwege	15
4 Entwicklung des Fußwegeachsenetzes	16
4.1 Methodik	16
4.2 Allzeitwege, Freizeitwege, Kinderwege	17
4.2.1 Allzeitwege	17
4.2.2 Kinderwege	17
4.2.3 Freizeitwege	18
5 Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept in den Ortsbeiratsbezirken Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen -Dietrichsdorf / Opendorf	19
5.1 Ellerbek-Wellingdorf	19
5.1.1 Allzeitwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf	20
5.1.2 Kinderwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf	22
5.1.3 Freizeitwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf	23
5.2 Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	25
5.2.1 Allzeitwegeachsen in Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	26
5.2.2 Kinderwegeachsen Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	27
5.2.3 Freizeitwegeachsen Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	29
6 Mängelkartierung	31
6.1 Mängelbewertung und Prioritäten	31
6.1.1 Lage im Netz und angrenzende Nutzungen	31
6.1.2 Mehrfache Wegefunktionen	32
6.1.3 Nahverkehrsanschluss	32
6.1.4 Kinderwege	32
6.1.5 Unfallschwerpunkte	32
6.1.6 Barrierefreiheit und Zwangspunkte	32
7 Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte	33
7.1 Handlungsschwerpunkte Ellerbek-Wellingdorf	33
7.2 Handlungsschwerpunkte Neumühlen – Dietrichsdorf / Opendorf	37
8 Handlungsempfehlungen an die Fachämter im Rahmen der laufenden Verwaltung	41
9 Literatur/ Quellen	43
9.1 Primärliteratur	43
9.2 Sekundärliteratur	43
9.3 Internet	44
10 Anhang: Tabellen und Karten	46
10.1 Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“	46
10.2 Karten	52

Präambel

Das Kieler Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept wird mit diesem Bericht fortgeschrieben. Das „Rad muss nicht permanent neu erfunden werden“, weshalb der nachfolgende Text an die Vorberichte^{1 2} angelehnt ist oder sogar aus ihnen Passagen übernommen wurden.

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Basierend auf den Ausführungen im Verkehrsentwicklungsplan 2008 der Landeshauptstadt Kiel, der sich den Themen Fußverkehr und Kinder im Verkehr in zwei Kapiteln widmet und dort Ziele und Qualitätsstandards definiert hat sowie einer ersten Untersuchung des Büros plan & rat aus dem Jahr 2008 mit dem Thema „Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität)“³ wurden in den vergangenen Jahren bereits für die Ortsteile⁴ Hasseldieksdamm, Schreventeich, Hassee, Russee und Mettenhof (2011/12)¹ sowie für Mitte und Gaarden(2013/14)² ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept unter Einbeziehung von Bürgern und Ortsbeiräten entwickelt. Nun sind die Kieler Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Opendorf Gegenstand der Untersuchungen.

Am 19.05.2014 hat das Tiefbauamt das Büro StadtVerkehr, Hilden und Karby, zusammen im Unterauftrag mit dem Büro GEKaPLAN, Bremen, beauftragt, für die beiden o.g. Ortsbeiratsbezirke ein flächendeckendes Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept zu erarbeiten.

Fußverkehr ist im besten Sinne nachhaltig: Zu Fuß Gehen ist gesund für den einzelnen Menschen und wird klimaneutral ausgeübt. Damit kommt fußläufig erledigte Mobilität der gesamten Bevölkerung zu Gute. Fußverkehr trägt zu einer verbesserten Lebensqualität bei und ermöglicht das Erleben von Stadträumen.

Der Fußverkehr spielt wie überall, auch in der Landeshauptstadt Kiel, besonders auf Stadtteilebene eine wichtige Rolle. Jeder Weg außer Haus enthält Fußwege, zumindest teilweise: Am Ausgangsort zum Fahrrad, Auto oder Bus/Straßenbahn, am Zielort vom Parkplatz oder von der Haltestelle aus. So gerechnet wurden in Kiel im Jahr 2002 etwa 69 Prozent aller Wege zu Fuß absolviert⁵. Die MiV 2008⁶ zeigte für die Kieler Bevölkerung einen Modal-Split in der Verkehrsmittelwahl aller täglichen Wege von 28% zu Fuß, 20,7% per Rad, 9,8% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 41% mit motorisierten

- 1 Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof, Flensburg, Bremen, Dezember 2012.
- 2 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Kassel, März 2013.
- 3 plan & rat, Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität), Braunschweig, 2008.
- 4 Es hat sich als sinnvoll herausgestellt, das Untersuchungsgebiet entsprechend der Ortsbeiratsgrenzen abzugrenzen und diese dann als Ortsteile zu bezeichnen, so wie es seit 2011 die Landeshauptstadt in Ihren statistischen Publikationen praktiziert. Dies erleichtert die Lesbarkeit des Berichts für die Ortsbeiratsmitglieder, die Organisation von Planungsspaziergängen sowie die Kartendarstellung in Präsentationen, Berichten etc.
- 5 Landeshauptstadt Kiel. Tiefbauamt. Abteilung Verkehr, Fußverkehr, 2005, S. 6.
- 6 MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND (MiD) ist eine bundesweite Befragung von rund 50.000 Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS). Zuletzt wurde die Erhebung unter dem Namen "MiD 2008" im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2008/2009 durchgeführt, die nächste erfolgt 2015. Mit der Erhebung, Ausführung und Auswertung war das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zusammen mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) betraut. Die nächste Erhebungsrunde soll 2015 stattfinden.

Individualverkehrsmitteln. Stärkere Forderungen nach verbessertem Klimaschutz rücken auch die gesunde und umweltfreundlichen Fortbewegungsart Zufußgehen ins Zentrum der Aufmerksamkeit.

Bislang gab es in Kiel für alle Verkehrsarten außer für Fußgänger Leitbilder und Konzepte, Rahmenpläne etc. Es entspricht dem grundsätzlichen planerischen Vorgehen, zunächst solche Grundlagen zu erarbeiten. Dies ist eine Forderung des Verkehrsentwicklungsplans Kiel 2008⁷

Insbesondere im Hinblick auf die Sicherheitsbelange schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Kinder, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung versucht die Landeshauptstadt Kiel die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern. Besondere Schwerpunkte werden dabei im Bereich von Kindern und der Barrierefreiheit gesetzt.

Es geht auch um die Erreichbarkeit von Spielgelegenheiten, attraktiven Einrichtungen und Kinderorten abseits vom Hauptstraßennetz. Ein sehr hilfreiches Planungsinstrument ist hierbei der Kinderwegeplan, der stadtteilbezogen erstellt wird. Diese Pläne enthalten die wichtigsten Kinderorte und ein Kinderwegenetz, die von den Kindern auch angenommen werden. Kinderwegepläne sollen nach und nach für alle Stadtteile zur Verfügung stehen.

Bestandteil der Mobilität aller ist auch die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen. Die Ermöglichung, soziale Kontakte sicherstellen zu können, ist dabei maßgebend. Sie erfordert eine konsequente Abstimmung von Standards, insbesondere für Kinder und Ältere. Anzustreben ist eine Realisierung im Sinne von Inklusion, d.h. gleichberechtigte Nutzung derselben Infrastrukturen durch behinderte und nichtbehinderte Menschen. Bestandteil der Barrierefreiheit ist auch das Gender Mainstreaming.

1.1 Aufgabenstellung

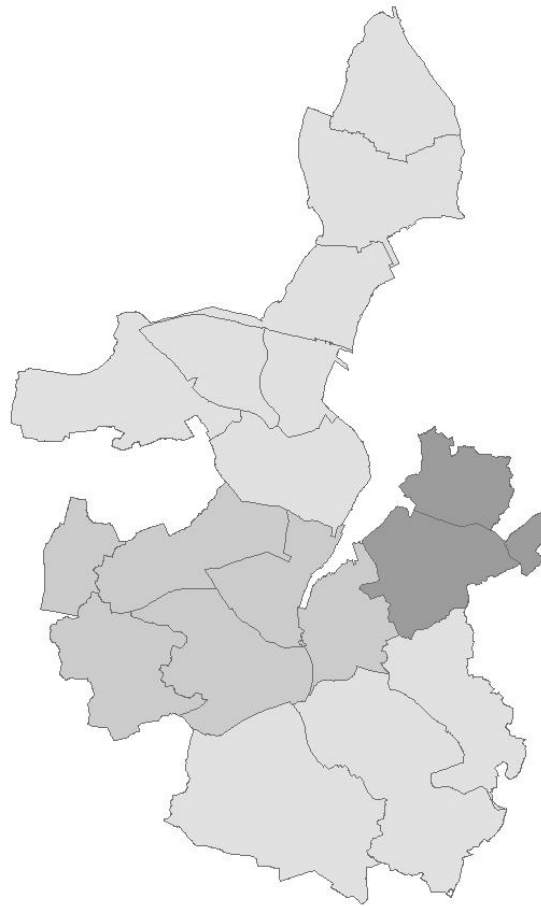
Die Aufgabenstellung des Tiefbauamts der Landeshauptstadt Kiel vom 7.4.14 benennt folgende Arbeitspakete:

- Weiterentwicklung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek / Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf,
- Mängelkartierung mit Maßnahmenvorschlägen für die Fußwegeachsen und Kinderwege,
- Maßnahmenskizzen für ausgewählte Maßnahmen,
- Berichte und Präsentationen.

1.2 Untersuchungsgebiet

Nachdem 2011/12 für die Ortsteile Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof sowie 2013/14 für Mitte und Gaarden ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept unter Einbeziehung von Bürgern und Ortsbeiräten entwickelt wurde, sollte dieses hier nun für die Kieler Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf entwickelt werden.

7 Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Kiel, 2010.



- bereits bearbeitete Ortsteile
- jetzt zu bearbeitende Ortsteile
- noch nicht bearbeitete Ortsteile

Abb. 1.2-1: Lage des Untersuchungsgebietes in Kiel

© Büro StadtVerkehr PlanungsGmbH & Co. KG

Die beiden zu untersuchenden Ortsbeiratsbezirke liegen im nordöstlichen Bereich der Stadt Kiel. Sie sind durch die Bundesstraße 502, Langer Rehm / Ostring und den Straßenzug Schönberger Straße / Wertstraße für den Kfz-Verkehr an die Innenstadt angebunden. Ellerbek, Wellingdorf und Oppendorf werden von der Bahnstrecke „Hein Schönberg“ durchzogen, die reaktiviert werden soll. Über weitere umfangreiche Bahnanschlüsse verfügen die Gewerbegebiete am Hafen. Die Schwentine mit ihrer Mündung in die Kieler Förde hat für beide Ortsteile eine große stadtteilprägende Bedeutung.

1.3 Leitlinien und Zielvorstellungen

Der vorliegende Fußwegeachsenvorschlag knüpft an die bisherigen Bemühungen der Stadt Kiel an, um mit möglichst schönen Wegen das Zu-Fuß-Gehen attraktiver zu machen.

Das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept ist eine für alle nachvollziehbare Grundlage für die Verbesserung bestimmter Straßen, Wege und Plätze für Menschen zu Fuß. Hierdurch erwerben sie eine besondere Attraktivität für das Zu-Fuß-Gehen, vielfach lärm- und abgasfrei bzw. -ärmer. Die Fußwegeachsen verlaufen im Prinzip abseits der Hauptverkehrsstraßen, und beziehen auch Parks und Landschaftsteile mit ein (Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung fühlt sich durch Lärm belästigt.⁸ Lärm ist eine häufige Ursache für viele Krankheitssymptome der Bevölkerung).

Kiel hat viele kleine Parks und Wege, die darauf warten, von einer breiteren Öffentlichkeit wahrgenommen zu werden. Auch soll die Zugänglichkeit zur landschaftlich reizvollen Umgebung Kiels auch zu Fuß (und mit dem Fahrrad) erleichtert werden. Investitionen in diesem Bereich können den Zugang zu den schönsten Teilen der Landeshauptstadt Kiel verbessern. Abseits der Hauptverkehrsstraßen werden Fußgänger (und Radfahrer) die Möglichkeit haben, Kiel besser und von einer anderen Seite kennenzulernen. Die Wege führen durch einige bisher unentdeckte, bzw. als Geheimtipp gehandelte Bereiche. Sie schließen gegenwärtig ungenutzte bzw. wenig genutzte Wege ein, möglicherweise ungenutzte Eisenbahntrassen, die in einen Rad- und Fußweg umgewandelt werden könnten.

Manche der vorgeschlagenen Wege mögen zunächst befremdlich wirken und für den Fußverkehr „ungeeignet“ erscheinen. Manchenorts scheint es (noch) fraglich, dass dort in Zukunft viele Menschen gehen möchten. Ziel des Konzeptes aber ist es, ein Netz von Wegen nach und nach zu ertüchtigen und bisherige Unzulänglichkeiten aufzuheben und Lücken zu schließen, so dass der Anteil der Nutzer steigen wird.

Es liegt auf der Hand, dass auch bei diesem Fußwegeachsennetz Straßenabschnitte und Wege als Verbindungsstücke einbezogen werden, die sich gegenwärtig noch nicht durch eine besondere Fußgängerfreundlichkeit auszeichnen. Solche Wegestücke sind jedoch für die Vernetzung unverzichtbar. Sie können – im Rahmen der finanziellen Mittel – nach und nach den Bedürfnissen von Fußgängern angepasst werden. Wege zu Einkaufszentren werden, wenn sie nicht vom Achsennetz erfasst sind, auf Hauptfußwegen an das Achsennetz angebunden. Es wird vermieden, Fußwegeachsen an Hauptverkehrsstraßen entlang zu führen.

Ziele

Die Ziele für den Fußverkehr werden aus dem strategischen Oberziel der Stadt Kiel „Kinder- und familienfreundliche Stadt werden“ abgeleitet.

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

⁸ Bayerisches Landesamt für Umwelt,
<http://www.lfu.bayern.de/umweltqualitaet/umweltbewertung/gesundheit/laermbelastung/index.htm>
(Zugriff am 06.03.2015)

- 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

Qualitätsstandards

Sie wurden, ausgehend von einer umfangreichen Grundlagenarbeit vom Büro plan & rat, Braunschweig⁹, im Jahr 2008 bereits für die Ortsteile Ravensberg, Friedrichsdorf, Dietrichsdorf-Wellingdorf und Suchsdorf-Projensdorf erarbeitet. Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN hatten dann 2012 Qualitätsstandards für die Untersuchungen in Hasseldieksdamm-Schreventeich, Mettenhof, Hassee-Vieburg und Russee-Hammer¹⁰ weiterentwickelt, die schließlich von der Planungsgruppe Nord, Kassel, für Mitte und Gaarden¹¹ fortgeschrieben wurden.

im Längsverkehr

- Direktheit und Netzschlüssigkeit
- möglichst durchgängige Fußwegebreite von 2,50 m und mehr
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen
- hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit
- möglichst Ausschluss des Gehwegparkens
- möglichst Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fußgängern und Radfahrern auf Velorouten innerhalb bebauter Ortsteile
- hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelaag
- Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche
- konsequent barrierefreies System von Wegweisung und Informationen

im Querverkehr

- An Straßen mit mehr als 1.000 Kfz/h und Tempo 50 km/h sind Querungshilfen vorzusehen.

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

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

11 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Kassel, März 2014

- Unabhängig von der Belastung und zulässiger Geschwindigkeit sind Querungshilfen vorzusehen, wenn vermehrt mit schutzbedürftigen Personen (Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung) zu rechnen ist.
- Lichtsignalanlagen bei großen Verkehrsmengen (nach RiLSA¹²)
- Andere Querungshilfen (vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln, Fußgängerüberwegen (FGÜ / „Zebrastreifen“) bei geringeren Verkehrsstärken.

Die Erstellung von Fußwegeachsen wird so vielen Zielen der Landeshauptstadt Kiel gerecht:

- Das Zu-Fuß-Gehen der Menschen wird durch schönere Wege gefördert.
- Menschen, die sich in ihrer Freizeit wohnortnah durch leichte sportliche Betätigung erholen wollen, wird auf diesen Wegen die Möglichkeit dazu geboten.
- Die Grünflächen/Naturräume der Stadt Kiel werden miteinander verbunden und besser zugänglich gemacht, wie es im Landschaftsplan der Stadt Kiel gefordert wird.
- Die Mobilität der Kinder aus eigener Kraft wird gestärkt.
- Die Schulen werden in das Fußwegeachsenkonzept eingebunden. Das erhöht die Schulwegsicherheit.
- Die Förderung des Fußverkehrs trägt auch zur besseren Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs bei. Fahrgäste kommen überwiegend zu Fuß.

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz und im Radverkehr durch die Velorouten sind im VEP 2008¹³ für den Fußverkehr die Kategorien wesentliche Fußwegeachsen, Hauptfußwege und Nachbarschaftswege vorgesehen. Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN hatten 2011 Allzeitwege und Freizeitwege definiert (siehe Kapitel 4.2, Seite 17 f), die - erweitert um die Kinderwege - das Fußwegenetz bilden¹⁶.

Der VEP 2008 sieht außerdem vor, Kinderwegepläne mit Kinderorten und Kinderwegen „in enger Abstimmung mit den Anforderungen für den allgemeinen Fußverkehr“¹⁴ für das gesamte Stadtgebiet zu erstellen. Diese Pläne beinhalten die wichtigsten Kinderorte und ein Kinderwegenetz, das von den Kindern angenommen wird. Ziel ist es, Kindern und Jugendlichen eine möglichst gefahrlose und eigenständige Mobilität im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Auch dieses wurde exemplarisch durch plan & rat im Jahr 2008 für die Stadtteile Wik-Ravensberg, Russee, Dietrichsdorf-Ellerbek und Neumeimersdorf-Kronsburg¹⁵ erstellt, von Büro StadtVerkehr zusammen mit GEKaPLAN 2012¹⁶ im Verfahren mit Wegetagebüchern der Kinder perfektioniert und dann wieder von der PGN 2014¹⁷ angewandt. Zu dieser vorliegenden Untersuchung wurden im Vorfeld ebenfalls wieder Kinder-Wegetagebücher geführt und ausgewertet¹⁸.

12 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) (R1), FGSV Verlag, Köln, 2010.

13 Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Kiel, 2010.

14 Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Kiel, 2010, S. 32.

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

16 Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel, Kinderbeteiligung, Flensburg, Bremen, 2012.

17 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Kassel, März 2014

18 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014.

Mit den Fußwegeachsen als „Autobahnen“ des Fußverkehrs wird zunächst ein Grundgerüst geschaffen, ein grobes Netz, das alle Stadtteile miteinander verbindet und diese mit der Innenstadt. Sie schließen viele Routen durch Parks, Kleingartengebiete und an Wasserläufen ein.

Auch die Sicherheit der Schulwege soll von diesem Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept profitieren; neben anderen Nutzungen spielt die Lage von Schulen bei der Konzipierung der Fußwegeachsen eine wesentliche Rolle.

2 Vorgehensweise / Methodik, Beteiligung

Zunächst bedarf es einer umfassenden Bestandsaufnahme und Analyse, sowohl vor Ort im Untersuchungsgebiet, als auch auf theoretisch-wissenschaftlicher Ebene. Abgeleitet aus den einschlägigen Vorschriften/Richtlinien und den bisher für die Landeshauptstadt Kiel entwickelten Grundsätzen für den Fußverkehr, insbesondere den Vorgutachten der vergangenen Jahre wurden anzulegende Qualitätsstandards für den Fußverkehr in einer separaten Broschüre postuliert¹⁹.

Der wichtigste Teil der Achsenkonzeption ist die Entwurfsphase. In ihr wurden die Entwürfe im Verlauf dieses Arbeitsprozesses in Abstimmung mit der „erweiterten Ämterrunde“, mit den betroffenen Ortsbeiräten, den in Planungsspaziergängen beteiligten Bürgern und auf der Basis mit durch Wegetagebücher ermittelte Bedürfnisse von Kindern angepasst und mehrmals in Detail verbessert.

Das auf diese Weise abgestimmte Fußwegeachsen- und Kinderwegenetz wurde dann auf Grundlage der erarbeiteten Qualitätsstandards einer Mängelanalyse unterzogen und hat mit Hilfe eines Bewertungsschemas eine Priorisierung erfahren. Anschließend wurden jeweils Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte benannt.

Grundlegende Vorüberlegungen und jeder einzelne Schritt werden, ebenso wie das Gesamtkonzept, in den folgenden Kapiteln ausführlich beschrieben. Das nachstehende Schema verdeutlicht den Weg zu einem stimmigen Gesamtkonzept.

19 Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kiel, 2013.

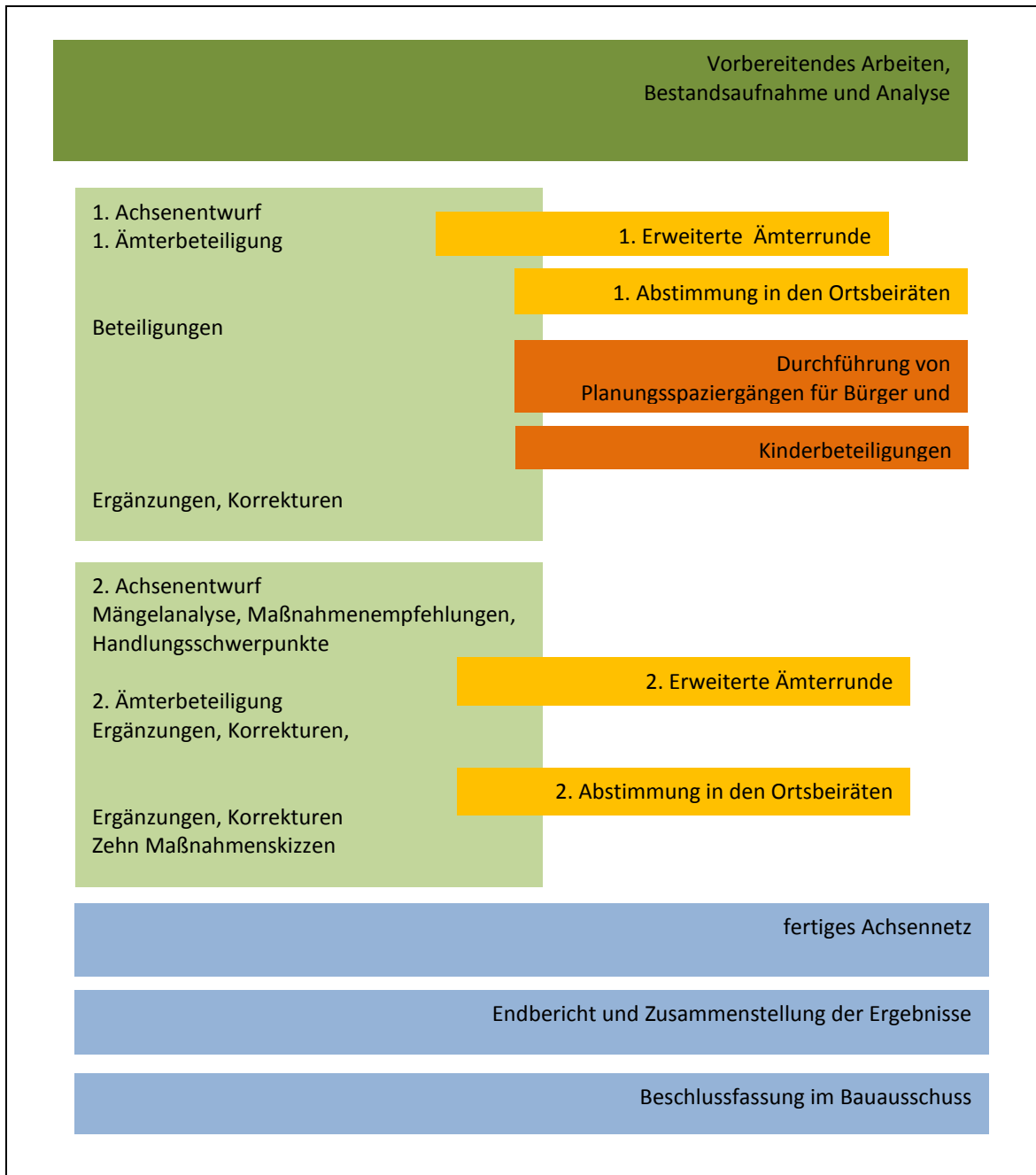


Abb.: 2-1 Schematische Darstellung der Vorgehensweise zur Konzeption des Fußwegeachsen- und Kinderwegenetzes

2.1 Erweiterte Ämterrunde

Die Landeshauptstadt Kiel hat wie bei den früheren Untersuchungen, zur Projektbegleitung die „Erweiterte Ämterrunde“ einberufen, in der neben den städtischen Ämtern (Verkehrsaufsicht, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Kinder- und Jugendbüro, Beratungsstelle für Barrierefreies Bauen, Tiefbauamt, Radverkehrsbeauftragter), Vertreter des Beirats für Menschen mit Behinderung, des Seniorenbeirats, des Arbeitskreises Fußverkehr, der Polizei und der Stadtteilbüros sitzen.

2.2 Bürgerbeteiligung, Planungsspaziergänge

Insbesondere eine Beteiligung der Bürger vor Ort spielte wieder eine große Rolle. Die Beteiligung der Bürgerschaft wurde durch sogenannte Planungsspaziergänge sichergestellt, aus deren Ergebnissen wichtige Rückschlüsse auf den Achsenverlauf gezogen werden konnten. Denn ortskundige Bürger bringen Expertenwissen über hochfrequentierte Wegeverbindungen mit, sie wissen, welche Mängel und Wünsche es vor Ort gibt und können über ortsspezifische Besonderheiten aufklären. Sie sind aber auch die potenziellen Nutzer von Fußwegeachsen, weshalb die Bürger für die Idee begeistert werden sollen, um die Akzeptanz der Routen gewährleisten zu können. Für diese Planungsspaziergänge wurde in Pressemitteilungen, Internetveröffentlichungen, Aushängen und in den vorangehenden Sitzungen der Ortsbeiräte geworben. Die Bürgerbeteiligung wurde durch Presseberichterstattung begleitet. In jedem Ortsbeiratsbezirk fanden vier örtlich unterschiedliche Planungsspaziergänge statt. Zu den Spaziergangsteilnehmern gehörten auch Polizeibeamte, Mitglieder des Ortsbeirates sowie Pressevertreter. Die Ergebnisse wurden fotografisch und textlich dokumentiert und fließen in diesen Abschlussbericht mit ein.





Abb. 2.2-1 bis 2.2-8 Impressionen der Planungspaziergänge

© Büro StadtVerkehr

2.3 Ortsbeiräte

Und natürlich wurden auch die beiden Ortsbeiräte einbezogen. Zunächst wurden das Projekt und der erste Entwurf des Achsenkonzeptes vorgestellt. Und schließlich wurde das von der Erweiterten Ämterrunde abgesegnete vorläufige Endkonzept mit Handlungsschwerpunkten den beiden Ortsbeiräten vorgestellt. Ellerbek-Wellingdorf hat nach einer internen Beratungszeit noch zwei Anregungen eingebracht, die in das Konzept aufgenommen wurden.

2.4 Kinderbeteiligung

Unter der Verantwortung des Kinder- und Jugendbüros der Landeshauptstadt Kiel fand 2013 die Kinderbeteiligung an vier Grundschulen in 3. und 4. Klassen statt. Die Auswertung erfolgte durch ein Ingenieurbüro²⁰.

²⁰ Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014

	Grundschüler und Anzahl der Grundschulklassen je Schule (Schuljahr 2012/2013) ²¹	Beteiligte Klassen / Jahrgangstufe	Anzahl Wegetagebücher
Adolf-Reichwein-Schule	109 (5 Kl.)	zwei 4. Klassen	35
Ellerbeker Schule Gesamt (Grundschule 154 Schüler, FöZ 143 Schüler)	297 (5 Kl.)	zwei 4. Klassen	33
Gerhart-Hauptmann-Schule	252 (12 Kl.)	vier 3. Klassen, eine 4. Klasse	60
Toni-Jensen-Schule	276 (12 Kl.)	drei 4. Klassen	63
Gesamt			191

Tab. 2.4-1 Beteiligte Schulen, Anzahl der Wegetagebücher

Quelle: Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014



Um zu erfahren, welche Wege Kinder gehen, welche Erfahrungen sie dabei machen, d.h. welche Orte ihnen unangenehm sind, und wo sie sich am liebsten bzw. am häufigsten aufhalten, hatte der Auftragnehmer zusammen mit dem Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Kiel 2011 ein „Wegetagebuch“²² für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen entwickelt, das sie innerhalb einer festgelegten Woche führen sollten. Das Wegetagebuch ist ein Heft, das Fragebögen zu den Schul- und Freizeitwegen sowie zwei Umgebungspläne des Schulbereiches enthält. Die Freizeitwege sollten in den „Freizeitplan“ eingetragen werden, der Schulweg in den „Schulwegplan“. Die Freizeitwege sollten für die 7 Tage der Woche (mit 7 verschiedenfarbigen Stiften) eingetragen werden, der Schulweg nur einmal, auch wenn er 5 x in der Woche gegangen wird. Es wurde abgefragt, wie die Kinder zur Schule kommen, wie sie sich in der Freizeit

fortbewegen und zusätzlich, was sie an ihrem Stadtteil besonders schätzen, und ob sie gerne zu Fuß gehen. Sie sollten ihre Lieblingsorte und gefährlichen Orte benennen, und Fragen in Zusammenhang mit diesen Orten beantworten. Dieses Wegetagebuch wurde von der Landeshauptstadt Kiel grafisch ansprechend gestaltet, damit die Kinder auch gerne damit arbeiten. Es ist Eigentum der Kinder und wurde ihnen nach der Auswertung ausgehändigt.

21 Zahlen aus: <http://schulportraits.schleswig-holstein.de>, Datenquelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein; Daten übernommen aus der zu Tab. 2.1-1 angegebenen Quelle.

22 http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/_dokumente/2012-9-25_Wegetagebuch_fuer_Kinder_mit_Plan.pdf (Zugriff: 6.3.15)

Die Auswertung für dieses Untersuchungsgebiet hatte die PGN vorgenommen und einen separaten Bericht verfasst²³. Die daraus resultierenden sehr vielfältigen Ergebnisse sind in die Konzeption des Achsenetzes dieses Projekts eingeflossen.

Die Wegetagebücher geben der Landeshauptstadt Kiel auch Hinweise für die Gestaltung der stadtteilbezogenen Kinderwegepläne. Sie tragen generell dazu bei, die Bedürfnisse und Belange der Kinder hinsichtlich der Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanung besser zu verstehen und sie planerisch zu berücksichtigen mit dem Ziel, Kindern in der Stadt die Mobilität zu erleichtern.

3 Standards für Fußwege- und Kinderwege

In Gesetzen und Vorschriften, weiteren technischen Regelwerken und Normen werden Vorgaben gemacht bzw. Anregungen gegeben zur Regelung des Fußverkehrs bzw. der anderen Verkehrsarten im Zusammenspiel mit dem Fußverkehr im Straßenraum.

Bereits bei der Bearbeitung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die westlichen Stadtteile wurde ein Kieler Standard für Fußwegeachsen erarbeitet²⁴. Mit der Fortschreibung des Fuß- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden 2013²⁵ wurden diese Standards von der PGN aktualisiert²⁶ und später in einem separaten Bericht vorgelegt.

Folgende Themen werden in den Standards behandelt:

- Aufenthaltsqualität,
- Orientierung,
- Gehwegausgestaltung,
- Barrierefreiheit,
- Anlagen für den Querverkehr,
- Zugänglichkeit des ÖPNV,
- Flächen für den Rad- und Fußverkehr,
- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- Standards für Kinderwege,
- Arbeitsstellen.

Die innerhalb des letzten Gutachtens in einer separaten Broschüre zusammengefassten Standards²⁶ sollen künftig zugrunde gelegt werden. Insoweit wird hier auf diese Schrift verwiesen und auf eine erneute Darstellung verzichtet.

23 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014.

24 Büro StadtVerkehr / GEKAPLAN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof, Flensburg, Bremen, Dezember 2012.

25 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Kassel, März 2013.

26 Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKAPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kiel, 2013.

4 Entwicklung des Fußwegeachsennetzes

4.1 Methodik

Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten zu

- Geschäftsnutzung,
- öffentlichen Einrichtungen, Kinder- und Senioreneinrichtungen,
- Sport- und Freizeitanlagen,
- Bushaltestellen,
- Unfällen mit Fußgängerbeteiligung,
- vorhandenen Planungen, Rahmenkonzepten,
- vorhandenen Wegenetzen (Velorouten, Joggingrouten, touristischen Wegen, Wanderwegen)

sowie den Ergebnissen der Kinderbeteiligung wurden wichtige Ziele für Fußgänger identifiziert und ein Fußwegeachsennetz mit Anschluss der Wohngebiete und Anschluss an die bisherige Planung entwickelt.

Entsprechend dem von Büro StadtVerkehr und GEKAPLAN erarbeiteten Konzept²⁷ wurde zwischen Allzeitwegen, Freizeitwegen und Kinderwegen differenziert (siehe Kapitel 4.2, Seite 17).

Die Abschnitte und Knoten des Wegenetzes wurden in fünf Kategorien (in Anlehnung an die Nutzungskategorien der EFA²⁸) eingeteilt, denen in der späteren Bewertung eine unterschiedliche Gewichtung zugeordnet wird:

- Geschäftsstraße,
- Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung,
- Wohnstraßen (wurde hier zusätzlich eingeführt),
- Anschluss an angrenzende Fußwegeachsen,
- Einzugsbereich wichtiger Infrastruktureinrichtungen,
- Straßen / Wege mit Verbindungsfunktion.

Auf der Grundlage der Kinderbeteiligung und der Infrastruktur für Kinder wurde parallel ein Kinderwegenetz entwickelt.

Aus möglichen Parallelwegen oder Querverbindungen in Grünanlagen und Freiflächen, aus touristischen Zielen und Wegen sowie Grünverbindungen und Wanderwegen des Landschaftsplanes und des Flächennutzungsplanes ist das Freizeitwegenetz erwachsen.

Über ausführliche Bestandsaufnahmen mit Fotodokumentation wurden mögliche Achsenverläufe in den Wegenetzen vor Ort geprüft und vorhandene Mängel dokumentiert.

Die Bedeutung der einzelnen Netzelemente hängt sehr stark von der sich dort befindenden Nutzung ab. Geschäftsstraßen haben andere Anforderungen als Verbindungswege, auch wenn sie zu den Hauptachsen gehören. Geschäftsstraßen haben beispielweise einen höheren Bedarf an gesicherten Querungsstellen, auch zwischen Knotenpunkten, und einen höheren Bedarf an nutzbarer Gehwegbreite.

²⁷ Büro StadtVerkehr / GEKAPLAN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof, Flensburg, Bremen, Dezember 2012.

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – (EFA 02) (R2), FGSV-Verlag, Köln, 2002.

4.2 Allzeitwege, Freizeitwege, Kinderwege

4.2.1 Allzeitwege

Mit allzeittauglichen Fußwegeachsen bzw. „Allzeitwegen“ sind jene Wege gemeint, die es dem Nutzer erlauben, zu jeder Jahreszeit und auch bei Dunkelheit diese Wege zu nutzen. Sie sind durchgehend beleuchtet, haben eine befestigte Oberfläche und werden im Winter geräumt. All diese Wege sind überwiegend barrierefrei. Wo das noch nicht der Fall ist, wird im Rahmen dieses Konzeptes darauf hingewiesen mit dem Ziel, diesem Mangel abzuwehren. Wo sich eine vollständige Barrierefreiheit z.B. 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 dargestellt²⁹.

Das Allzeitwegeachsenetz von ca. 30 km Länge verbindet die Ortsteile untereinander und erschließt wichtige Ziele wie Geschäftsbereiche, Haltestellen, öffentliche Einrichtungen und Ähnliches. Dieses Netz ist ortsteilübergreifend und gewährleistet bezirksbezogene allzeittaugliche Fußwegeverbindungen.

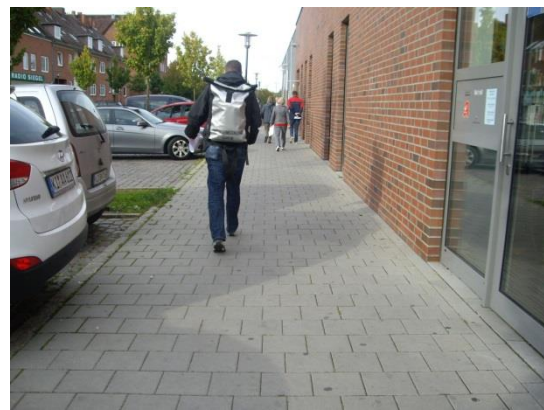


Abb. 4.2.1-1 bis 4.2.1-2 Exemplarische Abbildungen von Allzeitwegen

Quelle: Büro StadtVerkehr

4.2.2 Kinderwege

Die „Kinderwege“ sind Wege, an denen – über die Ansprüche an die Fußwegeachsen hinaus – die Belange der Kinder besonders berücksichtigt werden sollen.

Der örtliche Verlauf der Kinderwege beruht auf den Ergebnissen der Kinderbeteiligung³⁰ (vgl. Kapitel 2.4). Hierüber konnte ermittelt werden, welche Wege die Kinder zur Schule und in ihrer Freizeit gehäuft nutzen. Lagen die gehäuft genutzten Wege an einer Hauptverkehrsstraße, wurde diese nur dann zum Kinderweg erklärt, wenn es keine Alternative zur Hauptverkehrsstraße gab. In anderen Fällen sind die Kinderwege Wegeverläufe, die dazu beitragen sollen, die Kinder von den Hauptverkehrsstraßen wegzubekommen, also umzuleiten.

29 Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kiel, 2013.

30 Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014

Im Prinzip sind ja alle Straßen und Wege, und insbesondere solche, an denen sich Spielplätze, Kindertagesstätten und Grundschulen befinden, Kinderwege. Die von Kindern häufig genutzten Wege müssen jedoch in besonderem Maße verkehrssicher sein. Mit der Festlegung der Kinderwege ist das Ziel verbunden, dass Maßnahmen in einem überschaubaren Zeitrahmen umgesetzt werden können. Die hier festgesetzten Kinderwege sind ein weiteres Signal für einen Prozess der Berücksichtigung der Kinderbelange bei der Stadt- und Verkehrsplanung.



Abb. 4.2.2-1 bis 4.2.2-2 Exemplarische Abbildungen von Kinderwegen

Quelle: Büro StadtVerkehr

4.2.3 Freizeitwege

Die Freizeitwege sind überwiegend jene Wege innerhalb des Fußwegeachsennetzes, die – abseits von verkehrsbelasteten Straßen - durch Grünanlagen, Kleingartenbereiche und naturnahe Gebiete verlaufen. Sie sind häufig nicht beleuchtet, und Teile davon werden möglicherweise im Winter auch nicht geräumt. Einige Achsenabschnitte sind für Kinderwagen, Rollator und Rollstuhl beschwerlich oder gar nicht benutzbar. Teilweise lässt sich diese Barrierefreiheit aus topografischen und anderen Gründen nicht herstellen. Diese Wege sind jedoch tagsüber und in der wärmeren Jahreszeit überwiegend attraktiver als die allzeit tauglichen Wege und tragen auf diese Art wesentlich dazu bei, den Fußverkehr generell in der Stadt attraktiver zu gestalten und zu fördern. Diese „Freizeitwege“ sind teilweise mit den von der Landeshauptstadt Kiel ausgewiesenen Joggingrouten und Wanderwegen identisch.



Abb. 4.2.3-1 bis 4.2.3-2 Exemplarische Abbildungen von Freizeitwegen

Quelle: Büro StadtVerkehr

Im Untersuchungsgebiet verlaufen die Freizeitwegeachsen überwiegend in Grünanlagen und durch von Stadtgrün oder Wasser geprägte Freiräume. Es sind aber auch Wege, die Verbindungen zwischen den innerstädtischen Grünzügen herstellen und zu touristischen Zielen führen.

5 Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept in den Ortsbeiratsbezirken Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen -Dietrichsdorf / Oppendorf

Das Fußwegeachsendnetz ist nicht nur unter dem Blickwinkel des Untersuchungsgebietes konzipiert, sondern berücksichtigt übergeordnete Belange, in dem es an bestehende bzw. bereits in Gaarden konzipierte Achsen anschließt; dementsprechend wurde bei Verlängerungen vorhandener Achsen die bestehende Nummerierung beibehalten. Neue Achsen wurden fortlaufend nummeriert, beginnend in Ellerbek-Wellingdorf. Im Folgenden werden zunächst die Ortsteile beschrieben, und anschließend ortsteilübergreifend die Achsen. Im Weiteren werden Mängel und mögliche Maßnahmen benannt, wenn auch nicht in allen Einzelheiten.

5.1 Ellerbek-Wellingdorf

Der Ortsteil Ellerbek-Wellingdorf liegt im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes. In den beiden früher eigenständigen Stadtteilen leben insgesamt 17.304 Personen. Die nachfolgenden Ausführungen stammen aus zugänglichen Websites und Publikationen der Landeshauptstadt Kiel³¹, wenn nicht ausdrücklich anders ausgewiesen.

Ellerbek war ursprünglich ein Fischerdorf, direkt an der Förde gelegen. Die Schiffs- und Rüstungsindustrie am Ostufer der Kieler Förde hatte für Ellerbek noch viel drastischere Konsequenzen als für Wellingdorf. Mit der Ansiedlung der Werften nahm auch die Bevölkerung der beiden Stadtteile rapide zu. An Ellerbeks Wasserseite ist heute das Marine-Arsenal angesiedelt. Damit gibt es im Stadtteil keinen freien Zugang zum Wasser, ein Umstand, der sowohl die Ellerbeker wie auch die Bewohner der angrenzenden Stadtteile betrifft.

Wellingdorf war bis Mitte des 19. Jahrhunderts ein kleines Bauerndorf mit knapp 400 Einwohnern, und blieb bis zur Jahrhundertwende von den grundlegenden Veränderungen in den Nachbarstadtteilen unberührt. Mit der Ausbau und der Weiterentwicklung von Werft- und Fischerei-Industrie wurde auch in Wellingdorf die Infrastruktur, wie Straßen und Wohngebiete, ausgebaut. Fischgroßhandel gibt es auf dem Seefischmarkt auch heute noch, inzwischen ist der Standort aber auch im Bereich 'maritimer Technologie' eine Top-Adresse. Der Anfang dazu wurde mit der Ansiedlung des Forschungszentrums GEOMAR (das heutige Leibniz-Institut für Meereswissenschaften - IFM-GEOMAR) im Jahr 1987 gemacht. Zusätzlich haben sich Branchenfremde, z.B. Vertreter der Kreativ-Wirtschaft mit Ateliers und Agenturen, für den Seefischmarkt entschieden. In den letzten Jahren wurden mit Hilfe verschiedener Fördermittel große Anstrengungen unternommen, die Attraktivität der Schwentinemündung zu steigern. Die Sanierung der alten Schwentinebrücken, die Aufwertung des Stadtteilzentrums, die Umgestaltung des Lunaplatzes und die Infrastruktur des Seefischmarkt-Geländes sind Beispiele dafür. Heute ist der

31 (Zugriff 25.6.14) <http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/ellerbek/>
(Zugriff 25.6.14) <http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/wellingdorf/>
(Zugriff 25.6.14) <http://www.kiel.de/ortsbeiraete/schwer.php?19&64>

Schwentine-Mündungsbereich ein beliebtes Ausflugs- und Naherholungsziel für Anwohner, Besucher und Touristen. Zu den Klassikern, wie der Schwentinetafelfahrt, kommen zunehmend neue Angebote, z.B. ein Café, direkt an der Mündung, und beim freitäglichen Wochenmarkt am Seefischmarkt bieten ca. 20 Händler ihre qualitativ hochwertigen Produkte in charmanter Umgebung an.

Ellerbek ist ein zentrumsnaher, grüner Wohnstandort, hauptsächlich mit Einzel- und Reihenhausbauung, ohne größere wirtschaftliche Aktivitäten im Stadtteil. Die fehlenden Nahversorgungsmöglichkeiten stellen für viele der älteren Bewohner ein Problem dar. Großflächige Lebensmittelmärkte am Rande der Zentren bzw. Ausfallstraßen (z.B. Philipp-Reis-Weg) ergänzen ortsteilübergreifend das Angebot. Wellingdorf wird heute als Stadtteilzentrum ausgewiesen.³² In Ellerbek ist dagegen das nächste Nahversorgungsangebot fußläufig nicht gut erreichbar.³³

Ellerbek-Wellingdorf verfügt mit dem Stadtrat-Hahn-Park, dem Schwanensee-Park und dem Ostfriedhof über große Parkflächen. Ferner gibt es ausgedehnte Kleingartenanlagen rund um den Ostfriedhof. Ellerbek-Wellingdorf wird in Nord-Süd-Richtung durchzogen von der stark befahrenen Bundesstraße 502, die eine große Trennwirkung für Fußgänger und Radfahrer hat. Wellingdorf wird von der heutigen Museumseisenbahnstrecke „Hein Schönberg“ durchquert, die in diesem Bereich auch die Güterbahnstrecke zur Erschließung des Osthafens und anliegender Gewerbegebiete ist. Im Rahmen der im Mai 2014 begonnenen Reaktivierungsmaßnahmen³⁴ an der Strecke, soll 2015 der Haltepunkt „Franziusallee“ für den Personenverkehr gebaut werden.

Die Ausführungen auf der Website des Ortsbeirats³⁵ wurden weitestgehend beachtet.

Der Flächennutzungsplan sieht vor, dass entlang der Uferseiten Wanderwege eingerichtet werden sollen. Dies muss mit Rücksicht auf die Interessen der am Wasser gelegenen Unternehmen und für den Angelverein am „Wellingdorfer Stadtpark“ erfolgen. Am Dietrichsdorfer Ufer ist der Wanderweg bereits zum großen Teil realisiert. Im Zusammenhang mit einer neuen Nutzung im Bereich der ehemaligen „Holsatiamühle“ ist darauf zu achten, dass der restliche Teilabschnitt direkt am Ufer ebenfalls ausgebaut wird.

5.1.1 Allzeitwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf

Die Allzeitwegeachsen liegen auf vorhandenen Straßen, die eine Beleuchtung aufweisen und im Winter geräumt werden. Eine Ausnahme bildet ein Teil der Achse 100, einem Wanderweg. Dieser naturnahe Weg soll zwar gut begehbar sein, aber nicht beleuchtet.

Die Achsenverläufe der „Allzeitwege“ sind im Anhang 10.2 in der Karte 2 „Allzeitwegenetz“ und in der Karte 5 „Fußwegeachsen, nummeriert“ nachzuvollziehen. Im Folgenden werden die Achsenverläufe der „Allzeitwege“ im Ortsteil Ellerbek- Wellingdorf aufgeführt.

Nr. 55 Werftstraße –Schönberger Straße – Wehdenweg

Diese Hauptachse nimmt den Allzeitweg in Gaarden auf und umspannt den Bezirk Ellerbek-Wellingdorf. Dieser Straßenzug ist – neben dem Ostring – die Hauptverkehrsader des Kfz-Verkehrs am Ostufer. Für den Fußgängerverkehr hat diese Achse insofern Bedeutung, als hier die meisten Buslinien Richtung

32 Landeshauptstadt Kiel, Hrsg. Amt für Wohnen und Grundsicherung, Integriertes Entwicklungskonzept Kieler Ostufer 2014-2018 im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“, 2. Auflage, März 2014, u.a. S. 71 f

33 Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt, Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel (GEKK), Kiel, November 2010, S. 159

34 (Zugriff 3.7.14) <http://www.nah.sh/lvs/hein-schoenberg/Vorplanung/>

35 (Zugriff 25.6.14) <http://www.kiel.de/ortsbeiraete/schwer.php?19&64>

Innenstadt verlaufen. Im Bereich Schönberger Straße liegen darüber hinaus das Geschäftszentrum von Wellingdorf und das Gymnasium Wellingdorf.

Nr. 95 Klausdorfer Weg

An dieser Achse liegt die Ellerbeker Schule, eine Grundschule mit Förderzentrum. Der Klausdorfer Weg führt von der Werftstraße aus am Ostfriedhof vorbei nach Klausdorf.

Nr. 93 Havemeister Straße / Wahlestraße / Julius-Brecht-Straße

Diese Achse verknüpft das Quartierszentrum Tilsiter Platz im Westen mit dem Quartierszentrum an der Julius-Brecht-Straße im Osten und bindet dabei die Danziger Straße, den Klausdorfer Weg und die Peter-Hansen-Straße mit ein.

Nr. 101 Danziger Straße

Die Danziger Straße bildet die Haupteerschließungsstraße für das Projektgebiet „Wohnen mit Kindern in der Stadt“³⁶, an ihr liegt die Theodor-Storm-Gemeinschaftsschule, die als „offenes Haus“ projektiert ist. Über Wellingdorfer Straße / Wahlestraße schafft sie die Verknüpfung zwischen der Ellerbeker Schule am Klausdorfer Weg und Radsredder bzw. Sankt- Andreas-Weg.

Nr. 96 Radsredder / Ellerbeker Weg

Diese Achse verläuft in Nord-Süd-Richtung mittig durch den Bezirk Ellerbek – Wellingdorf. Sie verknüpft den Tröndelweg im Süden mit der Schönberger Straße im Norden. Sie kreuzt den Klausdorfer Weg. Die Lütjenburger Straße mündet in diese Achse.

Nr. 88 Große Ziegelstraße / Plöner Straße / Grabastraße

Diese Achse verbindet die Werftstraße mit der Straße Poppenrade. In der Mitte dieser Achse liegt die Gerhart-Hauptmann-Schule, weshalb sie insbesondere für Schulkinder von hoher Bedeutung ist.

Nr. 89 Posadowskystraße / Lütjenburger Straße

Diese Achse ist in Zusammenhang mit der Achse 88 zur Netzverknüpfung zwischen Werftstraße und Ellerbeker Straße von Bedeutung und bindet die Peter-Hansen-Straße an das Netz an. Sie ist ebenfalls überwiegend für Schulkinder wichtig.

Nr. 94 Peter-Hansen-Straße

Diese Achse schafft die Verknüpfung von der Lütjenburger Straße zum Klausdorfer Weg und schließt die Julius-Brecht-Straße an das Netz an.

Nr. 56 Stoschstraße / Poppenrade / Tröndelweg

Diese Achse nimmt eine weitere Allzeitwegeachse in Gaarden auf und umschließt das südliche Siedlungsgebiet von Ellerbek – Wellingdorf. Sie verknüpft dieses Gebiet direkt mit dem Bahnhof (über die Hörnbrücke) und damit auch zur Innenstadt. Insofern ist sie von hoher Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr. An dieser Achse liegen das Hans-Geiger-Gymnasium und weiter südlich die Fridjof-Nansen-Schule und das Regionale Bildungszentrum Technik.

Nr. 78 Geschwister-Scholl-Straße

Diese Achse schafft die Allzeitwegeverbindung zwischen Poppenrade und Preetzer Straße.

Nr. 104 Wischhofstraße

Der nördliche Teil der Wischhofstraße verbindet das Zentrum von Ellerbek – Wellingdorf (Schönberger Straße) mit dem Gebiet rund um den Sporthafen Wellingdorf, das mit der Salzhalle auch ein kultureller Anziehungspunkt ist.

³⁶ Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013

Nr. 106 Weg zur Anlegestelle Wellingdorf

Die Strecke zwischen Schönberger Straße und Anleger der Fähre muss unabhängig von Jahreszeiten und Wetter für Fußgänger gut nutzbar sein.

Nr. 108 Alte Schwentinebrücke

Diese restaurierte Brücke ist ein Zwangspunkt für Fußgänger und – neben der Fährverbindung - die Hauptverknüpfung zwischen den Bezirken Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf.

Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

5.1.2 Kinderwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf

Die am häufigsten von den Kindern begangenen Wege sind:

Straße/Weg	Abschnitt zwischen...	Nutzungshäufigkeit
Ostring	Gr. Ziegelstraße und Ernestinenstraße	183
Gr. Ziegelstraße	Ostring und Plöner Straße	155
Plöner Straße	Gr. Ziegelstraße und Klosterstraße	123
Plöner Straße	Klosterstraße und Grabastraße	106
Grabastraße	Plöner Straße und Federmannstraße	60
Ernestinenstraße	Pickertstraße und Ostring	56
Klausdorfer Weg	Wahlestraße und Hangstr. /Elbinger Str.	55
Franziusallee	Plöner Straße und Lütjenburger Straße	54
Grabastraße	Federmannstraße und Poppenrade	48
Plöner Straße	Grabastraße und Franziusallee	48
Klausdorfer Weg	Werftstraße und Wahlestraße	45
Franziusallee	Lütjenburger Straße und Posadowskystraße	41
Danziger Straße	Havemeister Straße und Erenkamp	34
Grabastraße	Plöner Straße und Posadowskystraße	32
Ostring	Gr. Ziegelstraße und Klosterstraße	32
Poppenrade	Drewsstraße und Grabastraße	31

Tab. 5.1.2-1: Wegehäufigkeit, Schul- und Freizeitwege
(in der Spalte „Nutzungshäufigkeit“ sind die Schul- und Freizeitwege zusammengefasst)

Quelle: Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014

Die Ergebnisse der Kinderbefragung waren Basis des Entwurfes des Kinderwegenetzes. Dabei wurden sowohl die Nutzungshäufigkeit der Wege als auch die häufig besuchten Orte der Kinder berücksichtigt.

Nahezu alle Allzeitwege sind gleichzeitig Kinderwege. Ausnahmen bilden jene Abschnitte, die entweder anbaufrei sind oder bei denen es keinen Bedarf dafür gibt. Beispielsweise ist der Wehdenweg – von der Schönberger Straße aus gesehen – nur bis zur Passauer Straße auch Kinderweg; ab hier können sich die (Schul-)Kinder in den Wohnstraßen des Siedlungsbereiches verteilen.

Fast alle Freizeitwege in den Siedlungsbereichen inklusive der dazwischenliegenden Grünanlagen sind ebenfalls Kinderwege.

Alle Kinderwege sind miteinander vernetzt.

Im Folgenden sind nur diejenigen Achsen oder Achsenteile aufgeführt, die die ausschließliche Funktion „Kinderweg“ haben, ohne auf einer Allzeitwege- oder Freizeitwegeachse zu liegen. Darunter sind Wege, die als Kinderwege gefördert werden sollen, auch wenn hier im Moment noch wenige Kinder besonders häufig gehen.

Nr. 87 Plöner Straße, westlicher Teil

Hier gehen viele Schulkinder der Gerhart-Haupt-Schule.

Nr. 90 Franziusallee

Hier ist der Abschnitt zwischen Plöner Straße und Posadowskystraße ein häufig begangener Kinderweg. Aus Gründen der Kinderwegevernetzung wurde die gesamte Franziusallee als Kinderweg ausgewiesen, inklusive der Verlängerung Richtung Süden durch den Stadtrat-Hahn-Park, an einem Spielplatz vorbei.

Nr. 102 Kieler Straße und Erenkamp (Weg)

Diese Wege liegen im Projektgebiet „Wohnen mit Kindern in der Stadt“³⁷. Die Kieler Straße ist als Spielstraße in der Planung, der Weg Erenkamp führt direkt an der Theodor-Storm-Gemeinschaftsschule vorbei und hat deshalb speziell für Kinder eine besonders hohe Bedeutung. Das war das Ergebnis eines Planungsspaziergangs.

Nr. 103 Brückenstraße, Langenkampweg

Die Brückenstraße ist der Zugangsweg für Kinder zum Sporthafen Wellingdorf. Der Langenkampweg schafft die Wegeverknüpfung sowohl zur Wischhofstraße als auch zur Schönberger Straße.

Die Kinderwege können im Anhang 10.2 auf der Karte 3 „Kinderwegenetz“ und der Karte 5 „Fußwegeachsen, nummeriert“ nachvollzogen werden. Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

5.1.3 Freizeitwegeachsen in Ellerbek-Wellingdorf

Wege müssen ansprechend sein, wenn sie genutzt werden sollen. Als Fußgänger bevorzugt man im Prinzip ruhige Straßen und Wege durch Grünanlagen. Um Anreize zum Gehen zu schaffen, sollten derartige Wege keine extremen Umwege sein. Zu Fuß gehende Menschen können Abkürzungen nutzen, über Treppen oder durch einen Park, die ihnen auch zeitlich einen gewissen Vorteil gegenüber der Auto-nutzung bieten. Auf derartige Abkürzungen ist hinzuweisen. Lücken im Achsennetz sind zu schließen. Fast alle Freizeitwegeachsen im Siedlungsgebiet sind auch Kinderwege. Alle Freizeitwegeachsen sind miteinander vernetzt, auch über Allzeitwege.

37 Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013

Im Folgenden werden die wichtigsten Achsenverläufe der „Freizeitwege“ aufgeführt, deren Achsenverläufe sind im Anhang 10.2 auf der Karte 4 „Freizeitwegenetz“ nachzuvollziehen. Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

Nr. 72 Volkspark bis Schwentine

Diese Freizeitwegeachse beginnt im Volkspark auf Gaardener Gebiet. Sie verläuft weiter über die Prinzenstraße, durch den Schwanenseepark, den „Sportpark Wellingdorf“ und führt über Altenteichstraße, Stolzweg, Schreyweg und Rehsenweg zur Schönberger Straße, wo sie auch endet. Diese Achse verläuft parallel zwischen den Hauptverkehrsstraßen Werfstraße und Ostring und bildet die Hauptfreizeitwegeachse durch das Siedlungsgebiet von Ellerbek – Wellingdorf.

Nr. 77, 78 Volkspark bis Geschwister-Scholl-Straße

Diese Achse verläuft im Grenzbereich zwischen Gaarden und Ellerbek in Nord-Süd-Richtung und verbindet die beiden Grünanlagen Volkspark und Sport- und Begegnungspark.

Nr. 80 Gaarden bis Schwentine-Wanderweg

Diese Achse ist mit ca. 3,5 km relativ lang und verläuft am Südrand des Bezirkes Ellerbek-Wellingdorf, nahezu parallel zur Achse 72, aber über freies Gelände bzw. durch Kleingartengebiet.

Nr. 89, 92, 93, 98 Posadowskystraße bis Rehsenweg

Diese Achse umfasst die Posadowskystraße, eine baumbestandene Wohnstraße. Sie setzt sich fort in einem Fuß- und Radweg zwischen Lütjenburger Straße und Hangstraße (Achse 92) und geht über in die Hangstraße. Hier gabelt sich die Freizeitwegeachse: Richtung Westen wird über die Hangstraße der Anschluss an die Achse 72 geschaffen, Richtung Osten über Julius-Brecht-Straße, Klausdorfer Straße und Alten Kirchensteig an den Rehsenweg.

Nr. 86 Tröndelbach bis Julius-Brecht-Straße

Diese Achse verläuft parallel zum Tröndelbach, dessen Wasser die Teiche im Stadtrat-Hahn-Park und im Schwanenseepark speist. Der Weg führt quer durch den Stadtrat-Hahn-Park, durch die Selenter Straße und einen weiteren Weg durch eine Grünanlage bis zur Julius-Brecht-Straße.

Nr. 91 Stadtrat-Hahn-Park und Schwanenseepark

Diese Achse führt ausschließlich durch Park- bzw. Kleingartengelände. Dieser sehr reizvolle Weg durch die Grünanlagen mit Teichen schafft eine Querverbindung zwischen der Freizeitwegeachse 80 im Süden und der Freizeitwegeachse 72 im Norden. Wünschenswert ist eine Wegeverbindung weiter bis zur Förde entlang des Tröndelbaches.

Nr. 97 Rehsenweg

Der Rehsenweg ist befahrbarer Erschließungsweg für das Kleingartengebiet, auf dem man gut Radfahren und Wandern kann.

Der Rehsenweg verknüpft die beiden Freizeitwegeachsen 72 und 80 über das Kleingartengebiet Wellingdorf.

Nr. 103, 101 Brückenstraße - Ballastberg – Kuchelstraße – St. Andreas-Weg

Dieser Weg führt im Bogen vom Sporthafen Wellingdorf und Schwentine-Uferweg durch das Siedlungsgebiet und den St. Andreas-Weg bis zur Wischhofstraße. Die Wege und Wohnstraßen auf dieser Achse sind eine angenehm zu begehende Verknüpfung zwischen dem Siedlungsbereich und dem Mündungsbereich der Schwentine.

Nr. 106 Schwentine-Uferweg (Südufer)

Diese Achse beginnt am Sporthafen Wellingdorf und endet an der Schönberger Straße. Sie umfasst die Zuwegung von der Schönberger Straße zum Fähranleger Wellingdorf und die Wege am Lunaplatz. Um diese Achse durchgängig zu machen, müsste ein Weg über Privatgrund geschaffen werden, auf dem Boote lagern.

Nr. 57 Schönberger Straße zwischen Wischhofstraße und An der Holsatia

Dieser Teil der Schönberger Straße verknüpft den St. Andreas-Weg und den Schwentine-Uferweg. Hier laufen viele Freizeitwegeachsen zusammen und gehen über in die Achse 108, Alte Schwentinebrücke.

Nr. 99 Ostfriedhof bis Schwentine-Wanderweg

Diese Achse trägt dazu bei, die fußläufige Verbindung von Wellingdorf nach Oppendorf herzustellen. Dafür ist eine Wegelücke zu schließen.

Nr. 107 Schwentine-Promenade (nördlich Schwentine) – Alte Schwentinebrücke - Schwentine-Wanderweg (südlich Schwentine) bis Stadtgrenze

Diese Achse schafft die Verknüpfung der beiden Stadtbereiche Neumühlen-Dietrichsdorf und Ellerbek-Wellingdorf entlang der Schwentine, von dem Mündungsbereich bis zur Stadtgrenze zu Klausdorf und über die Allzeitwegeachse 100 ist auch Oppendorf angebunden.

Nr. 100 Wegeverbindung nördlich Gewerbegebiet am Wehdenweg

Diese Verbindung zwischen Achse 99 und Oppendorfer Weg ist zur fußläufigen Verbindung von Oppendorf und Wellingdorf erforderlich. Ein Teil davon ist Freizeitweg, und zwar von Achse 99 bis zum Wehdenweg. Ein Teil dieses Weges muss erst noch erstellt werden.

5.2 Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Die nachfolgenden Ausführungen stammen aus zugänglichen Websites und Publikationen der Landeshauptstadt Kiel³⁸, wenn nicht ausdrücklich anders ausgewiesen.

Der Ortsteil Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf liegt östlich der Förde und ist hier der nördlichste Ortsteil. In den beiden früher eigenständigen Dörfern leben heute 11.910 Einwohner³⁹. In Neumühlen-Dietrichsdorf dominiert drei- bis viergeschossige Mehrfamilienhausbebauung. Solche Bereiche haben dementsprechend höhere Verkehrsbelastungen.

An der Fachhochschule sind schon rund 12.000 Studierende eingeschrieben. Im Bereich Heikendorfer Straße entstehen zusätzlich Wohnheime. Der ganze Ortsteil bietet trotz der dichten Bebauung von Neumühlen-Dietrichsdorf viele Naherholungsmöglichkeiten (Schwentine-Ufer, Ivenspark, Probsteier Platz, Fördebad).

In Neumühlen-Dietrichsdorf befindet sich am Langen Rehm ein neu entwickeltes Nahversorgungszentrum, das der wohnortnahen Deckung des täglichen Bedarfs dient. Die Versorgung wird ortsteilübergreifend ergänzt durch großflächige Lebensmittelmärkte am Rande der Zentren bzw. Ausfallstraßen (Schönkirchener Straße, Ostring).

Neumühlen-Dietrichsdorf wird mittig in Nord-Süd-Richtung von dem stark befahrenen Straßenzug Langer Rehm / Ostring durchschnitten. Letzterer ist für Fußgänger und Radfahrer nur an wenigen Stellen zu queren. Für den Autoverkehr ist der Ortsteil über die Bundesstraße 502 gut angebunden; Sie knickt von Süden kommend nach der Schwentinequerung nach rechts ab und führt als Schönkirchener Straße gen Nordosten. Der Ostring verläuft weiter vierspurig nach Norden. Neumühlen-Dietrichsdorf wird im Norden begrenzt von der aktiven Güterbahnstrecke, die den Osthafen und an der Förde liegende Gewerbegebiete erschließt.

38 (Zugriff 25.6.14) <http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/ellerbek/>
 (Zugriff 25.6.14) <http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/wellingdorf/>
 (Zugriff 25.6.14) <http://www.kiel.de/ortsbeiraete/schwer.php?19&64>

39 Landeshauptstadt Kiel. Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen Abteilung Statistik (2010): Die Bevölkerung in den Kieler Ortsbeiratsbezirken 2010. Statistischer Bericht Nr. 206. S. 03

Die B 502 und die zu Schönkirchen gehörige Anschütz-Siedlung im Norden sowie die direkte Lage an der Schwentine machen aus der Oppendorf-Siedlung eine Enklave. Es ist eine fast dörfliche Siedlung mit Einfamilien- und Doppelhausbesatz. Die Straßen haben oft keine Gehwege oder Bürgersteige sind nicht befestigt. Oppendorf wird von der heutigen Museumseisenbahnstrecke „Hein Schönberg“ durchfahren. Im Rahmen der im Mai 2014 begonnenen Reaktivierungsmaßnahmen⁴⁰ an der Strecke, wird auch der Haltepunkt Oppendorf demnächst um- und ausgebaut.

Die im benachbarten Ortsteil Ellerbek-Wellingdorf geplanten Fußwegeachsen werden in diesen Ortsteil weitergeführt.

5.2.1 Allzeitwegeachsen in Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Die Achsenverläufe der „Allzeitwege“ sind im Anhang 10.2 in der Karte 2 „Allzeitwegenetz“ und Karte 5 „Fußwegeachsen, nummeriert“ nachzuvollziehen.

Im Folgenden werden die Achsenverläufe der „Allzeitwege“ im Ortsteil Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf aufgeführt.

Nr. 109 Weg von Anlegestelle Dietrichsdorf bis Eichenbergskamp

Dieser Weg erschließt den Fachhochschulbereich in Nord-Süd-Richtung und ist mit den Allzeitwegeachsen 113 und 114 Richtung Zentrum verknüpft.

Nr. 110 Heikendorfer Weg / Scharweg

Diese Hauptfußwegeachse verbindet den nordwestlichen Bereich des Ortsteils Neumühlen-Dietrichsdorf mit dem südöstlichen Bereich und – mit Anschluss an die Oppendorfer Straße – auch an Oppendorf.

Nr. 118 Hertzstraße /Masurenring

Diese ringförmige Achse erschließt den gesamten nördlichen Bereich des Ortsteiles Neumühlen-Dietrichsdorf. Am Masurenring liegt die Toni-Jensen-Gemeinschaftsschule.

Nr. 117 Langer Rehm, Weg über Ostring und Johannisburger Straße zum Masurenring.

Diese Achse nimmt in erster Linie den Fußverkehr des Zentrums von Neumühlen – Dietrichsdorf (Langer Rehm) auf. Die Querverbindung von der Post am Langen Rehm, am Supermarkt vorbei und über den Ostring wird stark von Schulkindern und einkaufenden Bewohnern genutzt. Aus diesem Grund ist im Bereich der Querungsstelle Ostring Tempo 30 angeordnet. Die Mittelinsel hat sich als Querungshilfe bewährt.

Nr. 119 Langer Rehm

Dieser Achsenteil verknüpft die beiden Enden des Masurenrings.

Nr. 113 Fachhochschulbereich – Zentrum – Schönkirchener Straße

Diese Achse verläuft über Eichenbergskamp, Boksberg, Ivensring und Strohedder zur Schönkirchener Straße und ist damit eine der zentralen Achsen im Ortsteil Neumühlen-Dietrichsdorf in West-Ost-Richtung, die das Zentrum erschließt. Hier liegen die Andreas-Gayk-Schule und die Adolf-Reichwein-Schule. Hier liegt auch das Stadtteil-Bürgeramt. Gleichzeitig erschließt sie einen Teil des östlichen Randes des Siedlungsgebietes.

40 (Zugriff 3.7.14) <http://www.nah.sh/lvs/hein-schoenberg/Vorplanung/>

Nr. 123 Poggendörper Weg

Der Poggendörper Weg erschließt zusammen mit dem Strohedder den östlichen Siedlungsrand. An dieser Achse liegen die Toni-Jensen-Schule und ein Altenzentrum, wodurch sie für den Fußverkehr eine besonders hohe Bedeutung hat.

Nr. 114 Fachhochschulbereich – Zentrum

Diese Achse verläuft nahezu parallel zur Achse 113 und bildet mit ihr zusammen eine Klammer, die den Fachhochschulbereich mit dem Zentrum verknüpft. Sie verläuft über Moorblöcken, Eekberg und Quittenstraße bis zum Ivenspark.

Nr. 112 Tiefe Allee – Schönkirchener Straße

Diese Achse verknüpft die Ortsteilbereiche rechts und links des Ostrings. Gut nutzbare Querungshilfen bestehen nördlich des Einmündungsbereiches der Tiefen Allee und im Einmündungsbereich der Schönkirchener Straße.

Nr. 111 An der Holsatiamühle (nördöstl. Bereich) und Weg zw. Heikendorfer Weg und Tiefe Allee

Diese Achse schafft die barrierefreie Verbindung zwischen der Alten Schwentinebrücke (Achse 108) und der Tiefen Allee (Achse 112).

Nr. 129 Oppendorfer Weg

Der Oppendorfer Weg ist die zentrale Erschließungsstraße für den Ortsteil Oppendorf. Diese Achse umfasst auch einen Teil des Anschützweges (Schönkirchen), der den Anschluss an die Achse 110 und damit nach Neumühlen-Dietrichsdorf sicherstellt.

Nr. 100 Oppendorf - Wellingdorf über weiße Brücke

Diese Achse verknüpft den Oppendorfer Weg mit dem Wehdenweg über Ellernbrok, weitere Wege und die Brücke. Die Schaffung einer Querungshilfe über den Wehdenweg (Handlungsschwerpunkt) ist ein erster Schritt zur notwendigen fußläufigen Verbindung zwischen Oppendorf und Wellingdorf; die Fortsetzung dieses Weges über das Freizeitwegenetz im Kleingartengelände Wellingdorf weist noch Lücken auf.

Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

5.2.2 Kinderwegeachsen Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Nahezu alle Allzeitwegeachsen sind gleichzeitig Kinderwegeachsen. Ausnahmen bilden jene Abschnitte, die entweder anbaufrei sind oder bei denen es keinen Bedarf dafür gibt. Fast alle Freizeitwege in den Siedlungsbereichen inklusive der dazwischenliegenden Grünanlagen sind Kinderwege.

Alle Kinderwegeachsen sind miteinander vernetzt, allerdings nicht mit Oppendorf.

Die am häufigsten von Kindern begangenen Wege in Neumühlen – Dietrichsdorf sind:

Straße/Weg	Abschnitt zwischen...	Nutzungshäufigkeit
Quittenstraße	Turnstraße und Ivensring	85
Masurenring	Insterburger Straße und Johannisburger Straße	78
Masurenring	Johannesburger Straße und Langer Rehm	77
Ivensring	Boksberg und Poggendörper Weg	73
Poggendörper Weg	Specken und Friedhofstraße	72
Poggendörper Weg	Friedhofstraße und Solomit	71
Masurenring	Pillauer Straße und Poggendörper Weg	62
Poggendörper Weg	Solomit und Strohedder	62
Poggendörper Weg	Strohedder und Ivensring	57
Insterburger Str.	Masurenring Nord und Masurenring Süd	51
Poggendörper Weg	Masurenring und Specken	46
Ostring	Lüderitzstraße und Masurenring	38
Nachtigallstr.	Ostring und Verdieckstraße	37
Nachtigallstr.	Verdieckstraße und Woermannstraße	35
Pillauer Str.	Masurenring Nord und Masurenring Süd	34
Langer Rehm	Masurenring und Hermannstraße	33

Tab. 5.2.2-1: „Wegenutzungshäufigkeit, Schul- und Freizeitwege“

(in der Spalte „Nutzungshäufigkeit“ sind die Schul- und Freizeitwege zusammengefasst)

Quelle: Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel, Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014

In Opendorf gibt es ebenfalls häufig begangene Kinderwege, die jedoch nicht erfasst worden sind; die Kinderwege in Opendorf sind das Ergebnis eines Planungsspaziergangs.

Im Folgenden sind nur diejenigen Achsen oder Achsenteile aufgeführt, die die ausschließliche Funktion „Kinderweg“ haben, ohne auf einer Allzeitwege- oder Freizeitwegeachse zu liegen.

Nr. 122 Insterburger Straße

Diese Straße ist ein häufig begangener Kinderweg zur Toni-Jensen-Gemeinschaftsschule.

Nr. 123 Wege auf dem Poggendiek-Gelände

Sowohl der Gießkannenweg mit seiner Verlängerung zur Johannisburger Straße als auch der Weg weiter südlich vom Poggendörper Weg aus zu den Teichen sind Wege, die speziell für Kinder weiter entwickelt werden sollten. Anzustreben ist ein möglichst dichtes Wegenetz auf dem Poggendiek-Gelände, das dadurch als zentral gelegene Grünanlage eine Aufwertung erfährt.

Nr. 130 Trennrader Weg, Spitzenkamp

An dieser Achse liegt ein Kindergarten. Sie wird intensiv als Weg zu den Schulen genutzt. Kinder benötigen hier einen besonderen Schutz, vor allem im Übergangsbereich über den Oppendorfer Weg.

Die Kinderwege können im Anhang 10.2 der Karte 3 „Kinderwegenetz“ und der Karte 5 „Fußwegeachsen, nummeriert“ entnommen werden. Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

5.2.3 Freizeitwegeachsen Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Wege müssen ansprechend sein, wenn erwünscht ist, dass sie genutzt werden. Fußgänger bevorzugen im Allgemeinen ruhige Straßen und Wege durch Grünanlagen. Um Anreize zum Gehen zu schaffen, sollten derartige Wege keine extremen Umwege sein. Zu Fuß gehende Menschen können Abkürzungen nutzen, über Treppen oder durch einen Park, die ihnen auch zeitlich einen gewissen Vorteil gegenüber der Autonutzung bieten. Auf derartige Abkürzungen ist hinzuweisen. Lücken im Achsennetz sind zu schließen.

Fast alle Freizeitwegeachsen im Siedlungsgebiet sind auch Kinderwege. Alle Freizeitwegeachsen sind miteinander vernetzt, auch über Allzeitwege.

Im Folgenden werden die Achsenverläufe der „Freizeitwege“ in Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf aufgeführt. Nachzuvollziehen sind sie im Anhang 10.2 über die Karte 4 „Freizeitwegenetz“ und die Karte 5 „Fußwegeachsen, nummeriert“.

Nr. 109 Weg zwischen Luisenstraße und Heikendorfer Weg

Der Allzeitweg wird als Freizeitweg Richtung Norden fortgesetzt und bietet über die Achse 110 den Anschluss an den Fördewanderweg.

Nr. 115 Klein-Ebbenkamp – Lohntütenweg – Über’n Bauernhof

Diese Achse bindet den Fachhochschulbereich an das Zentrum von Neumühlen – Dietrichsdorf an.

Nr. 114 Ivensring, Lüderitzstraße, Weg auf Poggendieck-Gelände, Specken

In Fortsetzung des Weges „Über’n Bauernhof“ hat man Gelegenheit, über diese Achse nahezu unbehelligt vom Autoverkehr bis nach Schönkirchen zu wandern. Hier fehlt ein Verbindungsstück zwischen Gießkannenweg und Schulgelände.

Nr. 124 Weg über Gelände Toni-Jensen-Gemeinschaftsschule und durch Grünanlage innerhalb des Masurenrings

In Anschluss an die Achse 114 kann man auf diesem Weg bis zum nördlichen Siedlungsbereich von Neumühlen – Dietrichsdorf gelangen.

Nr. 116 Wege im Park westlich der Hertzstraße, Schweitzer Weg

Diese Achse verknüpft den Lohntütenweg mit dem Elbenkamp und den Heikendorfer Weg mit der Nachtigalstraße.

Nr. 133 geplante Teile des Fördewanderweges

In Zusammenhang mit dem Neubau des Gemeinschaftskraftwerkes Kiel werden diese Teile des Fördewanderweges projiziert.

Nr. 118 Masurenring, Hermannstraße, Nachtigalstraße

Die Hermannstraße und die Nachtigalstraße sind Allzeitwege, die in voller Länge auch die Funktion als Freizeitweg übernehmen. Der Masurenring übernimmt als Allzeitweg diese Funktion nur teilweise, und

zwar zwischen der Zuwegung zum Specken und der Hermannstraße sowie zwischen Achse 124 und Achse 110.

Nr. 119 Rektor-Renner-Weg, Langer Rehm, Fördewanderweg

Diese Achse führt in Nord-Süd-Richtung mittig durch den Ortsteil Neumühlen-Dietrichsdorf. Der nördlichste Teil des Langen Rehm ist Verbindungsweg zum Fördewanderweg und Fuchsberg.

Nr. 120 Fuchsberg

Diese Achse führt vom Langen Rehm aus über die Bahnlinie durch das Landschaftsschutzgebiet am Fuchsberg.

Nr. 110 Elbinger Straße, Hermannstraße

Diese Teile der Achse verknüpfen den Heikendorfer Weg mit einem geplanten Teilstück des Fördewanderweges.

Nr. 111 Treppenanlagen an Tiefe Allee, Probsteier Platz, Weg zwischen Ostring und Steinkamp.

Diese Achse umfasst Abkürzungen über Treppen und Wege mit starker Neigung und bildet bei entsprechender Orientierungshilfe eine Spange über den Ostring.

Nr. 125 Steertsraderredder – Ristblick – Specken

Dieser Wanderweg von 1,5 km Länge verläuft mit 100 m Abstand parallel zur B 502 und führt durch den östlichen Grünbereich von Neumühlen-Dietrichsdorf.

Nr. 126 Weg zw. Ristblick und Schönkirchener Straße (B 502), Oppendorfer Straße, Kätnersredder

Diese Achse ist ein Teil des Verbindungsweges zwischen Neumühlen – Dietrichsdorf und Oppendorf.

Nr. 129 Kätnersredder, Oppendorfer Weg

Diese Achse ist Allzeitweg, übernimmt aber auch die Funktion eines Freizeitweges, der zur Netzverknüpfung benötigt wird.

Nr. 127 Treppenanlage zwischen Schönkirchener Straße und Scharweg

Diese Achse ist ein weiteres Teilstück der Verknüpfung mit Oppendorf, die im weiteren Verlauf über den Scharweg und den Oppendorfer Fußweg hergestellt wird.

Nr. 110 Scharweg

Der Scharweg ist Allzeitweg und übernimmt im Bereich zwischen der Achse 127 und Achse 126 zusätzlich die Funktion als Freizeitweg.

Nr. 128 Oppendorfer Fußweg, Wanderweg an der Schwentine

Diese Achse führt über Schönkirchener Gebiet und wird über einen Wanderweg östlich der Schwentine bis zur Stadtgrenze fortgesetzt.

Nr. 131 Rantzauweg, Ulmenweg, Am Mondspiegel

Diese Achse ist als Fortsetzung der Achse 100 zu verstehen und bildet die Überleitung in die Umgebung von Kiel.

Nr. 132 Weg zwischen Oppendorfer Weg und Schwentine-Wanderweg.

Freizeitwegeverknüpfung.

Eine Übersicht „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ befindet sich im Anhang 10.1.

6 Mängelkartierung

Bevor für das Fußwegeachsen- und Kinderwegenetz in allen untersuchten Stadtteilen Maßnahmen definiert werden können, müssen alle Routen einer umfassenden Mängelanalyse unterzogen werden. Auf allen Achsen wurde jeder Wegeabschnitt und jede Kreuzung bzw. Einmündung dokumentiert und auf Mängel geprüft. Jede Kreuzung mit anderen Straßen, beziehungsweise Einmündungen von Straßen oder wichtigen Fußwegeanschlüssen wurden als Knoten beurteilt. Achsenabschnitte sind Strecken zwischen zwei Knoten, oder von Knoten bis zum Wegende oder Ende des Untersuchungsbereichs.

Maßstab für die Benennung von Mängeln sind die Kieler Standards für Fußwege⁴¹ (vgl. Kapitel 3, Seite 15). Eine grafische Übersicht zeigt aber die Karte 6 „Mängelkartierung“ im Anhang 10.2.

Die Mängelkategorien wurden in den vorherigen Planungen zum Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept entwickelt. Der letzte Stand ist hier übernommen worden.

Für die Knoten und Abschnitte wurden detailliert folgende Mängelkategorien aufgenommen:

- Mängel in der baulichen Ausführung, dabei vor allem bezüglich der Barrierefreiheit,
- Konflikte von Fuß- und Radverkehr,
- Behinderungen und Engstellen,
- Mängel in der Orientierung und Aufenthaltsqualität.

6.1 Mängelbewertung und Prioritäten

Die Wegeabschnitte und Knoten wurden einer detaillierten örtlichen Bewertung unterzogen.

Die Bewertung der Mängel und die Zuordnung von Prioritäten für Maßnahmen ergeben sich aus der Kombination der nachstehend benannten Merkmale.

Weitere Kriterien sind die Benennung als gefährliche / unangenehme Orte in der Kinderbeteiligung und bei den Planungsspaziergängen. Des Weiteren spielten planerische Überlegungen zur Verknüpfung bzw. Lückenschließung im Netz eine Rolle.

6.1.1 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 Wegeabschnitte sind in sechs Kategorien (in Anlehnung an die Nutzungskategorien der EFA⁴²) eingeteilt, denen in der Bewertung eine unterschiedliche Gewichtung zugeordnet wird. In der grundlegenden Kategorisierung gilt an Knotenpunkten jeweils die Kategorie mit den höheren Anforderungen.

41 Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kassel, 2013

42 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02) (R2), FGSV-Verlag, Köln, 2002.

6.1.2 Mehrfache Wegefunktionen

Aus den einzelnen in sich schlüssigen Wegenetzen, Allzeitwegenetz, Freizeitwegenetz, Kinderwegenetz, ergeben sich hie und da Überlagerungen. Je mehr Funktionen ein Achsenabschnitt erfüllt, desto wichtiger ist die Beseitigung von Mängeln und eine entsprechende Ausstattung und Pflege der Fußwege.

6.1.3 Nahverkehrsanschluss

Die Haltestellen der Busse und Bahnen des Nahverkehrs werden von den meisten Fahrgästen zu Fuß aufgesucht. Gemäß den Standards⁴³ sollen sie gut erkennbar sowie sicher und problemlos erreichbar sein. Daher verdienen Knoten und Achsenabschnitte, an bzw. in denen Haltestellen liegen, besondere Aufmerksamkeit.

6.1.4 Kinderwege

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

6.1.5 Unfallschwerpunkte

Die Auswertung der polizeilichen Daten der letzten beiden Jahre von Unfällen mit Fußgängerbeteiligung in Kiel weist im Untersuchungsgebiet auf keine besonderen Gefahrenstellen hin. Häufungen könnten Hinweise auf Verkehrssituationen mit Sicherheitsmängeln sein. Bereiche mit Fußgängerunfällen auf Allzeitwege- und Kinderwegeachsen würden eine höhere Maßnahmenpriorität erhalten.

6.1.6 Barrierefreiheit und Zwangspunkte

Das dargestellte Allzeitwegenetz soll entsprechend den Kieler Standards barrierefrei ausgebaut werden. Auch an die als Kinderwegeachsen gekennzeichneten Verbindungen wird die Anforderung von Barrierefreiheit gestellt. In der Bewertung ergibt sich eine Gewichtung über die Art der festgestellten baulichen Mängel. Unüberwindbare Hindernisse für Rollstuhlfahrer wie zum Beispiel nicht abgesenkte Bordsteine an Querungen sollten möglichst schnell beseitigt werden. Orientierungsmöglichkeiten für Blinde sind besonders an Gefahrenstellen prioritär. Unebene Gehwegoberflächen und Querungsflächen sollten in der Nähe zu wichtigen Infrastruktur- bzw. Kultureinrichtungen und an ÖPNV-Haltestellen vorrangig beseitigt werden. Eine gute Orientierung ist hier wichtig.

Für Freizeitwege wird keine grundsätzliche Barrierefreiheit gefordert. In den dicht bebauten Gebieten von Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf liegen auch Freizeitwegeverbindungen in Straßenräumen, so dass auch dort ein barrierefreier Ausbau wünschenswert ist.

Bei Freizeitwegen in Grünanlagen und anderen Grünflächen würde ein barrierefreier Ausbau dem naturnahen Charakter des Ortes widersprechen. Hier geht es vor allem darum, den Zugang zu den Grünflächen zu ermöglichen. Dies bedeutet zum Beispiel im Unterhalt von Wegen mit wassergebundener Decke, die Übergänge zu befestigten, Wegeflächen bündig und ohne Stolperkanten und

43 Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kiel, 2013.

Senkungen zu halten. Über den befestigten Ausbau von stark frequentierten Wegeverbindungen muss hier im Einzelfall entschieden werden.

Im Fußwegenetz gibt es bestimmte Zwangspunkte, Knoten und Wegeverbindungen, zu denen es keine Alternative gibt. Im Bereich Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf sind dies die Brücken über die Schwentine und der Oppendorfer Weg. Diese Wegeverbindungen haben besondere Priorität, da sie wesentliche Verknüpfungen im Fußwegenetz herstellen und stark genutzt sind.

7 Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte

Aus den aufgenommenen Mängeln wurden jeweils Maßnahmenempfehlungen ausgesprochen, bewertet, einzelnen Zuständigkeiten zugeordnet und mit einer Kostennote versehen.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt im Bestand. Die wichtigsten Maßnahmen sind in Karten als Handlungsschwerpunkte als mit Buchstaben versehene Bereiche gekennzeichnet (siehe dazu im Anhang 10.2 die Karte 7 „Handlungsschwerpunkte“). Handlungsschwerpunkte zeichnen sich nicht nur durch hohe Bewertungspunktzahlen und hohe Prioritätswerte aus, sondern sind auch insbesondere für die Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen geeignet (Impulsprojekte).

Im Folgenden werden die ausgewählten Handlungsschwerpunkte in den Ortsbeiratsbezirken Ellerbek-Wellingdorf sowie Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf in Kurzfassungen beschrieben. Jeder Bereich wird kurz vorgestellt und die wesentlichen Mängel sowie entsprechende Maßnahmen benannt. Für die spätere Umsetzung von Maßnahmen sind teilweise noch detailliertere Abstimmungen und Planungen nötig. Grundsätzlich wird vorgeschlagen, immer eine komplette Achse oder zumindest einen größeren Achsenabschnitt anzugehen, unabhängig von eventuellen unterschiedlichen Zuständigkeiten. Ferner sollen alle Stadtteile möglichst ausgewogen Berücksichtigung finden.

7.1 Handlungsschwerpunkte Ellerbek-Wellingdorf

A Achse 57: Werftstraße / Schönberger Straße (Allzeit- und Kinderweg) (Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Der vierspurige Straßenzug Werftstraße / Schönberger Straße ist durch den stark auf Kfz-ausgerichteten Hauptverkehrsstraßencharakter für Fußgänger unangenehm und schlecht zu überqueren; Querungsmöglichkeiten bestehen im vierspurigen Abschnitt nur an den signalisierten Furten, die weit voneinander entfernt sind. Als Allzeitweg ist dieser Straßenzug alternativlos.

Der nach Osten weiterführende Teil der Schönberger Straße, der das wichtige Geschäftszentrum Wellingdorfs darstellt, wurde bereits zugunsten der Aufenthaltsqualität umgestaltet: zweisepuriger Kfz-Verkehr, Tempo-30. Allerdings wird der Radverkehr auf den Gehwegen geführt, was die Bewegungsfreiheit der Fußgänger einschränkt. Radfahrer sollten grundsätzlich innerhalb von Tempo-30-Bereichen die Fahrbahn nutzen, was den Komfort und die Sicherheit für Fußgänger erhöhen würde.

Franziusallee

Auf der südlichen Seite der Werftstraße, zwischen Franziusallee und Klausdorfer Weg, liegt in Fahrtrichtung Wellingdorf die Haltestelle „Franziusallee“ als Busbucht ausgebaut. Die Bucht sollte beseitigt werden, damit der Radverkehr mehr Platz hat bzw. Fußgänger nicht so eingengt und bedrängt werden.

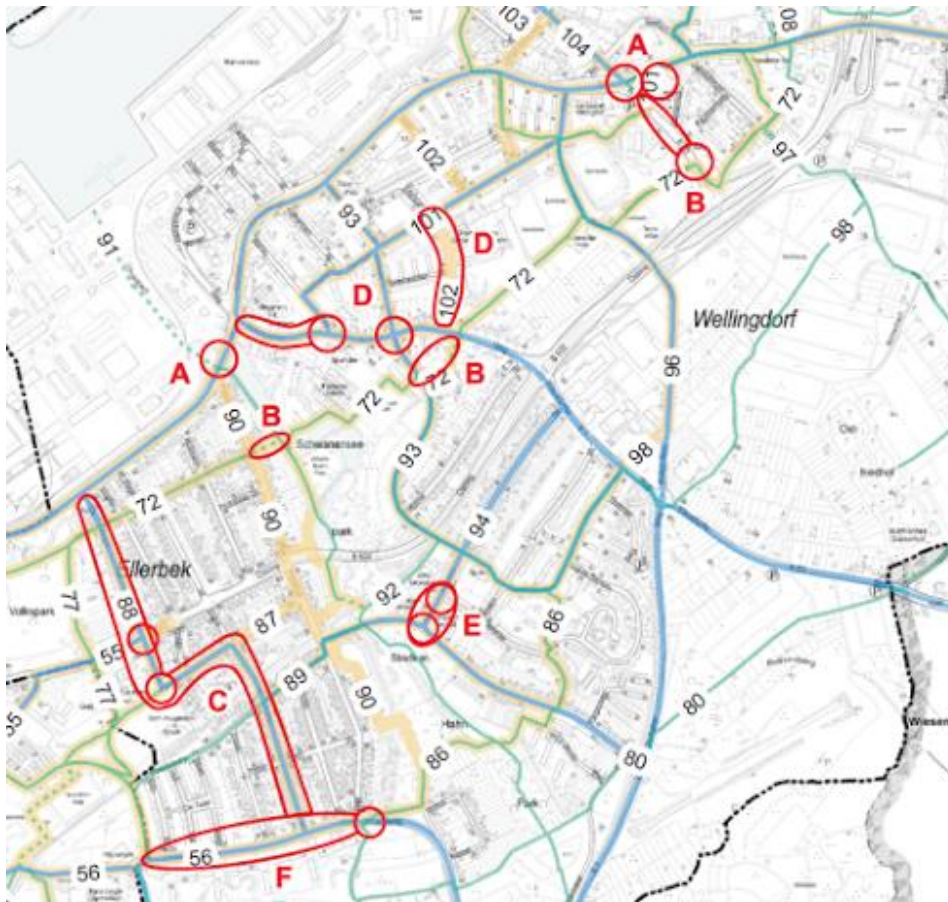


Abb. 7.1-1 Handlungsschwerpunkte Ellerbek-Wellingdorf

© Büro StadtVerkehr

Knoten Schönberger Straße / Wischhofstraße (Kinderweg- und Freizeitweg)

Vielbefahrener, großflächiger, signalisierter Knotenpunkt im Zentrum Wellingdorfs mit separater Radwegführung. Die Radwege werden zwischen den Ampelmasten und den Gehwegen an den Fußgängerfurten vorbeigeführt. Das bedeutet, dass Fußgänger zwar die Straße gesichert queren können. An der Querung des Radweges gilt dagegen gegenseitige Rücksichtnahme. Den Radfahrern sollte optisch signalisiert werden, dass hier Fußgänger den Radweg kreuzen.

Die vorhandene behindertengerechte Gestaltung (Absenkungen auf durchgehend gleichem Niveau, denen jeweils weiße Aufmerksamkeits-Riffelplatten vorgelagert sind) ist nicht DIN-gerecht und muss nachgerüstet werden.

Im Verlauf der Achse 57 ist die Umgestaltungen der Schönberger Straße ist zu empfehlen, die vorgeschlagenen Maßnahmen an diesem Knotenpunkt und im gesamten Verlauf der Schönberger Straße mit zu berücksichtigen.

Wischhofstraße (Freizeit- und Kinderweg)

Der Bereich der Sankt-Andreas-Kirche ist in Zusammenhang mit dem Projektgebiet „Wohnen mit Kindern“⁴⁴ von besonderer Bedeutung: Der Sankt-Andreas-Weg führt in Fortsetzung von Wahlestraße/Danziger Straße direkt auf einen Spielplatz neben der Sankt-Andreas-Kirche. Dieser

44 Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013

Spielplatz ist im Zuge des Projektes als Knotenpunkt zwischen den Quartieren vorgesehen. „Er wird als offener und überquerbarer Platz mit neuen Aufenthaltsqualitäten und auch Spielangeboten gestaltet.“⁴⁵ Zur besseren Erreichbarkeit wird eine Querungshilfe über die Wischhofstraße an dieser Stelle empfohlen. Im Zuge dieser Maßnahme sollten in unmittelbarer Nachbarschaft, im Bereich des Supermarktes und auch in Höhe der beiden Einmündungen der Altenteichstraße Querungshilfen über die Wischhofstraße eingerichtet werden; diese Forderungen wurden auch immer wieder von Seiten der Bewohner laut.

B Achse 72: Durchgehender Freizeit- und Kinderweg im Siedlungsbereich (Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Ein besonderes Merkmal der Stadtteile Ellerbek und Wellingdorf sind ihre Grünflächen. Diese sollten für die Bevölkerung, vor allem für Kinder besser zugänglich gemacht werden.

Die Wege zu Schulen und Freizeiteinrichtungen sind in diesen Stadtteilen besonders zu fördern, um die Kinder zur Bewegung im Freien zu animieren („Sportpark Wellingdorf“).

Der Siedlungsbereich Ellerbek–Wellingdorf wird durch die Werft- / Schönberger Straße und den Ostring zwar für den Kfz-Verkehr und ÖPNV gut erschlossen, aber hinsichtlich der Aufenthaltsqualität auch stark beeinträchtigt. Der Volkspark, Schwanenseepark, das Sportgelände und der Lunaplatz bzw. die Alte Schwentinebrücke bieten dagegen besondere Freiraumqualitäten. Zur besseren Verknüpfung und Nutzung dieser Bereiche bedarf es einer gut begehbaren langgestreckten „grünen Mitte“ zwischen Werftstraße und Ostring, ohne Umwege über Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund dieser Bedeutung für den Stadtteil erhält diese Achse eine besondere Wichtung.

Hier gibt es drei wesentliche Brüche, deren Behebung empfohlen wird:

- Übergang von der Prinzenstraße zum Schwanenseepark (langfristig).
- Verknüpfung des Schwanenseeparks mit dem Weg südlich der Theodor-Storm-Schule (mittelfristig).
- Querungsmöglichkeiten auf der Wischhofstraße zwischen St. Andreas-Kirche, Altenteichstraße und Stolzweg (dringend erforderlich).

C Achse 88: Große Ziegelstraße – Plöner Straße – Grabastraße (Allzeit- und Kinderweg)

(Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34) Diese Achse ist insbesondere für Schulkinder von Bedeutung. Der Parkverkehr auf den Gehwegen stellt für sie hier eine besondere Beeinträchtigung dar. Außerdem fahren (zu) viele Eltern ihre Kinder zur Gerhart-Hauptmann-Schule, verursachen dort oft chaotische Verhältnisse und gefährden / behindern die Kinder vor der Schule.

Die Querung des Ostrings ist nicht fußgängerfreundlich. Auch hier werden die Radwege auf Gehwegniveau zwischen Ampelmast und Gehweg geführt. Radfahrern sollte daher auch hier optisch signalisiert werden, dass Fußgänger den Radweg queren.

D Achsen 95, 93, 101 und 102: Klausdorfer Weg, Hangstraße, Wahlestraße, Erenkamp (Allzeit- und Kinderwege) (Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Das Modellvorhaben „Wohnen mit Kindern“⁴⁶ sieht u.a. die Theodor-Storm-Gemeinschaftsschule als „offenes Haus“ vor. Sie sollte also gut erreichbar sein. Sowohl der Klausdorfer Weg als auch die einmündenden Wohnstraßen sind Schulwege, an denen gravierende Mängel festgestellt wurden.

Hier besteht aus vielen Gründen besonderer Handlungsbedarf:

⁴⁵ Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013, S. 54

⁴⁶ Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013

Klausdorfer Weg zwischen Elbinger Straße und Wahlestraße

Auf Seite der Schulen ist der Gehweg zu schmal, an der gegenüberliegenden Seite wird bis an die Fg.-LSA heran geparkt, was die Sichtverhältnisse von Kraftfahrern und Schulkindern beeinträchtigt. Weiterhin beeinträchtigt Bewuchs die nutzbare Gehwegfläche.

Einmündung Wahlestraße

Es wird empfohlen, diesen Bereich aufzupflastern und DIN-behindertengerecht zu gestalten. Auch auf dem abgesetzten östlichen Gehweg der Wahlestraße sollten Leitstreifen die Gehwegführung verdeutlichen.

Knoten Klausdorfer Straße/Hangstraße

Hier queren viele Kinder die Klausdorfer Straße auf ihren Wegen zu und von den Schulen. Die kreuzende Achse 93 verbindet außerdem den Tilsiter Platz mit dem Wohngebiet an der Julius-Brecht-Straße. Die Querungsbereiche über die Hangstraße, die Elbinger Straße und über den Klausdorfer Weg sind nicht behindertengerecht ausgebildet.

Erlenkamp (Weg zwischen Danziger Str. und Klausdorfer Weg)

Dieser Weg liegt direkt neben der Theodor-Storm-Gemeinschaftsschule. Er wird von Kindern stark genutzt. Dieser Weg hat eine Treppe, was Skater und Leute mit Kinderwagen, Rollator u.ä. behindert. Es wird empfohlen, eine Rampe zu bauen.

E Achsen 89/94: Lütjenburger Straße/ Peter-Hansen-Straße (Allzeit- und Kinderweg)

(Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Die Peter-Hansen-Straße hat am Schwanenseeplatz ein kleines Zentrum mit Läden, AWO-Einrichtungen und der Bugenhagen-Kirche. Die Grün- und Spielanlage Schwanenseeplatz hat eine mäßige Aufenthaltsqualität, sie wird aber von Bewohnern genutzt.

Die Gehwege sind zu schmal; der westliche teils plattierte Teil ist wegen Gehwegparkens nur 1,4 m schmal. Der östliche Gehweg ist unbefestigt und 2 m breit, aber auch hier wird aufgesetzt geparkt.

Es wird empfohlen, die Gehwege durchgehend zu plattieren und von Parkverkehr freizuhalten.

Die Querungsstellen in den Einmündungsbereichen der Peter-Hansen-Str. in die Lütjenburger Straße sowie der Selenter Straße in die Peter-Hansen-Str. sind nicht DIN-behindertengerecht ausgebaut.

F Achse 56: Poppenrade (Allzeit- und Kinderweg) (Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Die Haltestellen und Einmündungen sind nicht behindertengerecht. Es fehlen Querungshilfen zu den Bushaltestellen. Am Übergang von Poppenrade / Tröndelweg - einem verkehrsreichen Knoten mit der Franziusallee - kreuzt eine Freizeitwegeachse.

Die Querungsstellen sowie alle Einmündungen im Verlauf Poppenrade einschließlich der Kreuzung mit der Freizeitwegeachse sind nicht DIN-behindertengerecht ausgebildet.

G Achsen 99 und 100: Freizeitwege im Kleingartengebiet Wellingdorf (Siehe Abb. 7.1-1, Seite 34)

Ziel der Stadt Kiel ist, das Wegesystem im Kleingartengebiet Wellingdorf so zu ertüchtigen, dass hier für alle Bürgerinnen und Bürger Naherholung gut möglich ist (Wandern, Radfahren). Hier gilt es, Netzlücken zu schließen und die Schwentine und Oppendorf fußläufig besser an Wellingdorf anzubinden. Eine entsprechende Wege- und Brückenplanung dient auch der langfristig angestrebten Veloroutenverbindung zwischen Wellingdorf und Oppendorf.

Abschnitt zwischen Rehsenweg und Wehdenweg (Achse 99)

Diese Wegeverbindung ist unverzichtbar für die fußläufige Verknüpfung von Oppendorf mit Ellerbek-Wellingdorf. Nordwestlich des Gewerbegebietes besteht aber derzeit ein sumpfiges Gelände, ein neuer trockener Weg wäre nötig.

Abschnitt zwischen Bahnlinie und Wehdenweg (Achse 100)

Weg parallel zur Bahnlinie. Auch dieser Weg ist Teil der oben genannten unverzichtbaren Wegeverbindung zwischen Oppendorf und Ellerbek- Wellingdorf. Dieser Freizeitweg ist zur Zeit noch nicht durchgängig nutzbar, da ein Wegestück fehlt.

Querung über den Wehdenweg (Achse 100)

Im Zuge des Verbindungsweges fehlt auch eine Querungshilfe über den Wehdenweg. Die Beseitigung dieses Mangels wird auch vom Ortsbeirat gewünscht. Sie erleichtert auch unabhängig von der Freizeitwegeverbindung zur Achse 99 den Zugang vom Wehdenweg aus Richtung Oppendorf und zur Bushaltestelle am Wehdenweg.

Verbindungsweg Richtung Oppendorf (Achse 100)

Der Weg zwischen Wehdenweg und Schwentine-Wanderweg sollte wegen seiner ortsteilverbindenden Funktion fast Allzeitwegequalitäten bekommen; eine Beleuchtung empfiehlt sich hier allerdings nicht (Lichtverschmutzung). Er sollte für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen gut zu nutzen sein. Radelnde Kinder können von Oppendorf aus die Freizeitwege (bei Helligkeit) oder den Wehdenweg nutzen, um zum Gymnasium Wellingdorf zu kommen bzw. wieder zurück. Das erspart ihnen Umwege und Gefahren durch den Kfz-Verkehr auf dem Schulweg.

Schwentinebrücke (Achse 100)

Es steht eine Sanierung der Schwentinebrücke in den kommenden Jahren an. Es wird empfohlen, im Zuge der Brückensanierung auch die zuführenden Wege zu ertüchtigen.

7.2 Handlungsschwerpunkte Neumühlen – Dietrichsdorf / Oppendorf

Auch diese Stadtteile zeichnen sich durch ihre besonderen Freiraumqualitäten/-potenziale aus, die zu Fuß am besten wahrgenommen und genutzt werden können.

Die bewegte Topografie in Neumühlen-Dietrichsdorf bedingt große Umwege für den fahrenden Verkehr, während Fußgänger Abkürzungen über Treppen oder quer durchs Gelände nutzen können. Durch die Förderung dieser Verknüpfungen speziell für den Fußverkehr (Freizeitwege) wird auch das Zentrum von Dietrichsdorf gestärkt.

In Oppendorf dagegen kommt es eher darauf an, die Sicherheit der Fußgänger, insbesondere der Kinder zu erhöhen. Oppendorf hat bislang keine gute fußläufige Verbindung nach Ellerbek-Wellingdorf.

H Achse 111: Schwentine – Probsteier Platz (Freizeit- und Kinderweg) (Siehe Abb. 7.2-1, Seite 38)

Die Alte Schwentinebrücke ist zu einem Anziehungspunkt auch für Touristen geworden. Um Ausflügler weiter nach Dietrichsdorf hinein zu locken und die Quartiere fußläufig besser miteinander zu verknüpfen, empfiehlt es sich, die Wegeverbindung zwischen Schwentine und Probsteier Platz zu ertüchtigen. Folgende Mängel wurden festgestellt:

- An der Holsatiamühle fehlt ein Hinweis auf diese wichtige Wegeverbindung.
- Der Fußgängertunnel ist ungepflegt und zu dunkel.
- Über die Tiefe Allee gibt es keine Querungshilfe.
- Die Treppenanlage und das Geländer sind baufällig.

I Achse 110: Helenenstraße/Heikendorfer Weg (Allzeit- und Kinderweg) (Siehe Abb. 7.2-1, Seite 38)

Helenenstraße und in südlicher Fortsetzung davon der Heikendorfer Weg bis Moorblöcken sind Allzeit- und Kinderweg. Hier besteht hoher Querungsbedarf im Verlauf der kreuzenden

Fußwegeachsen, insbesondere für Schüler und Studierende der Fachhochschule Kiel, auch zu den Bushaltestellen.

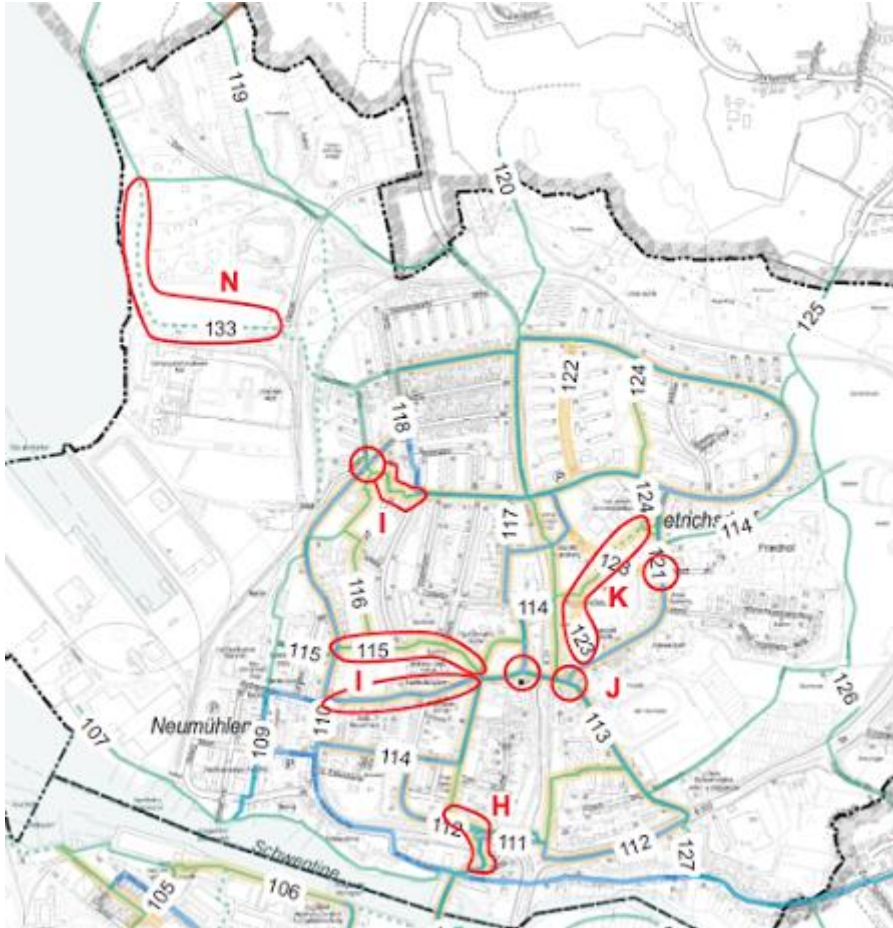


Abb. 7.2-1 Handlungsschwerpunkte Ellerbek-Wellingdorf

© Büro StadtVerkehr

Knoten Heikendorfer Weg / Eichenkamp und Boksberg (Achse 113)

Die Achse 113 verbindet den Fachhochschulbereich mit dem Zentrum von Dietrichsdorf. Radfahrende Ausflügler könnten vom Fachhochschulbereich aus über Boksberg / Poggendorfer Weg / Strohhredder zum Stadtrand-Wanderweg R1 gelangen.

Schulkinder queren den Heikendorfer Weg. Hier ist eine Bushaltestelle.

Die Autos fahren den abschüssigen Heikendorfer Weg schneller hinab als erlaubt, die Verkehrssituation ist unübersichtlich.

Hier fehlt eine gesicherte Querung über den Heikendorfer Weg. Der Fahrbahnbelag des letzten Stücks Boksberg ist in schlechtem Zustand, was das Radfahren und Gehen behindert (Fahrradförderung mindert den Parkverkehr im Fachhochschulbereich).

Ferner ist der Kreuzungsbereich nicht behindertengerecht ausgebaut.

Lohntütenweg (Achse 115)

Diese Achse ist Teil einer wichtigen fußläufigen Verbindung zwischen Fachhochschulbereich und Zentrum von Dietrichsdorf.

Die von Studierenden der Fachhochschulen stark begangene Treppenanlage ist nicht sehr einladend: Die Stufen haben unregelmäßige Höhen. Sie wirkt ungepflegt.

Knotenpunktbereich Heikendorfer Weg/Salzredder/Elbenkamp

Hier treffen zwei Achsen (110, 116) aufeinander. Hier befindet sich die Bushaltestelle „Salzredder“ der Linie 11, sie ist (Richtung Innenstadt) unbefestigt und nicht behindertengerecht ausgestattet. Es handelt sich bei diesem Bereich auch um die Einstiegsstelle zum Fördewanderweg (Achse 133). Der gesamte Bereich ist für den Kfz-Verkehr überdimensioniert, wohingegen Flächen, Übergänge und Orientierungshilfen für den Fußverkehr fehlen.

Der Weg durch die Grünanlage zur Hertzstraße (Achse 116) ist ein wichtiger Zugangsweg zur Bushaltestelle. Hier ist die Beleuchtung mangelhaft, und starkes Grün macht ihn zum Hohlweg.

J Achsen 113/117/121: Poggendörper Weg (Allzeit- und Kinderweg) (Siehe Abb. 7.2-1, Seite 38)

- Einmündung Friedhofstraße: Hier besteht Querungsbedarf zum Wohngebiet, daher wird vorgeschlagen, durch vorgezogene Seitenbereiche den Aufstellbereich zu vergrößern und Fahrbahnquerschnitt zu verringern.
- Einmündung Strohredder: Die Einmündung ist überdimensioniert, und es besteht Querungsbedarf zum Strohredder. Daher wird empfohlen, durch Verkleinerung des Straßenquerschnitts die Querungssituation zu verbessern.
- Die Einmündung zum Ivensring bildet eine überdimensionierte Verkehrsfläche, die Kfz-Fahrer dazu verleitet, zügig ein-/abzubiegen. Fußgängerquerungsstellen liegen weiter in der jeweiligen Zufahrt zurück-versetzt, d.h. Fußgänger müssen weitere (Um-)Wege gehen. Es wird empfohlen, die Geometrie zu überarbeiten und neue Querungsstellen DIN-behindertengerecht einzubauen.

K Achsen 114/123: Wege auf dem Poggendiek-Gelände (Kinder- und Freizeitweg)

(Siehe Abb. 7.2-1, Seite 38) Dieses teilweise noch „wilde Gebiet“ neben den vielen Schulen im Zentrum von Dietrichsdorf kann fußläufig besser erschlossen werden. Die Achse 114 zieht sich durch vom Fachhochschulbereich (Moorblöcken) bis an den östlichen Stadtrand (Schönkirchen).

Empfehlungen:

- Schaffung einer Wegeverknüpfung im Zuge der Achse 114 (zwischen Gießkannenweg und Schule, auf dem Schulgelände).
- Ertüchtigung des Weges zwischen dem Poggendörper Weg und den Teichen (Achse 123). Dieser naturnahe Weg ist bei Kindern sehr beliebt und wird auch von Erwachsenen als Weg zum Einkaufen gerne genutzt (Äußerung auf einem Planungsspaziergang).

L Achse 129: Oppendorfer Weg; Haltestelle „Trennrader Weg“ (Allzeit- und Kinderweg)

(siehe Abb. 7.2-2, Seite 40) Bei einem Planungsspaziergang wurde angemerkt, dass Kinder Schwierigkeiten haben, den Oppendorfer Weg zu queren. Das ist sowohl in Höhe Trennrader Weg als auch in Höhe Rantzauweg der Fall, wobei hier sogar der Gehweg im Rantzauweg vor der Einmündung aufhört. Fußgänger haben hier keine Möglichkeit, sich geschützt vor Kfz-Verkehr einen Überblick über die Verkehrssituation zu verschaffen, wenn sie die Straße überqueren wollen.

An der östlichen Straßenseite des Oppendorfer Wegs verläuft nur ein Trampelpfad – auch von und zur Bushaltestelle, die auf beiden Straßenseiten nicht behindertengerecht ausgebaut ist.

M Achse 130: Trennrader Weg / Spitzenkamp (Kinderweg) (siehe Abb. 7.2-2, Seite 40)

In beiden Straßen werden die vorgesehenen Gehwege beparkt. Für Parken und nutzbare Gehwege reicht die Straßenbreite nicht aus. Fußgänger fühlen sich auf der Fahrbahn jedoch

unsicher. Am Trennrader Weg liegt der Kindergarten, diese Straße ist auch die Verbindung nach Schönkirchen zur Schule.

Die Einmündungsbereiche am Oppendorfer Weg sind nicht DIN-behindertengerecht ausgebaut.

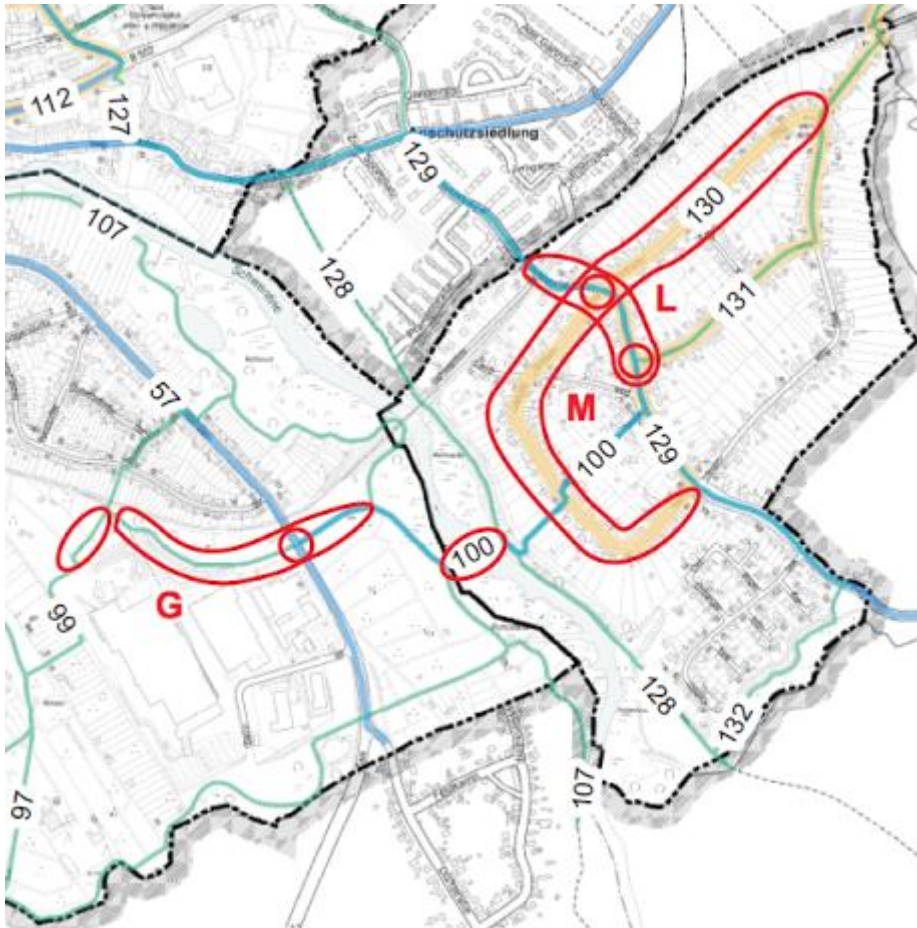


Abb. 7.2-2 Handlungsschwerpunkte Oppendorf, Wellingdorf

© Büro StadtVerkehr

N Achse 133: Fördewanderweg (Freizeitweg)

Dieser geplante Wanderweg entlang des Kraftwerksgeländes und weiter direkt an der Förde ist eine Alternative zum bisherigen Verlauf des Fördewanderweges. Er wertet das Ostufer als Ort des Sports weiter auf und bietet sich zur Weiterentwicklung als Lern- und Erlebnispfad an. Er dient der Stärkung der Förderegion mit zusätzlicher internationaler Ausrichtung entlang der skandinavischen Fährlinien.

8 Handlungsempfehlungen an die Fachämter im Rahmen der laufenden Verwaltung

Die ortsteilbezogene Planung von Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzepten dauert nun schon einige Jahre. Das Ziel, die Fußgängerbelange verwaltungsseitig in ein Konzept des intelligenten und multi-modalen Mobilitätsmanagements einzubinden tragen Früchte. So wie Grundlagenpläne anderer Ressorts ist zunehmend auch das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept neben dem Tiefbauamt vornehmlich in den weiteren mit Planung und Bauen befassten Fachämtern bekannt und findet dort Berücksichtigung.

Die Verwaltungsfachdienste sind für den Fußverkehr sensibilisiert, und sie schöpfen basierend auf der Beschlusslage ihren verfügbaren Gestaltungsspielraum zum Wohle dieser Fortbewegungsart aus:

- Parken auf Gehwegen nur in Ausnahmefällen zulassen
Gehwege sind für die Fußgänger da; sie sollten ihnen uneingeschränkt zur Verfügung stehen.
- Laufende Überwachung des Ruhenden Verkehrs (Gehwegparken, Parken in Sichtdreiecken) sicherstellen
Anerkanntermaßen besteht in einigen innerstädtischen Bereichen hoher Parkdruck. Dies darf aber nicht zu widerrechtlichem und insbesondere nicht zu behinderndem Parken führen. Die Verkehrsaufsicht sollte in ihren Kontrolldiensten diesen Flächen besondere Aufmerksamkeit widmen.
- Koordination von Baumaßnahmen in der Ausführung und in Bezug auf die Sondernutzungsgenehmigungen regeln
Werden Baumaßnahmen unterschiedlicher Bauherren, z.B. von Leitungsträgern, mittelfristig in der Bauausführung koordiniert, wird dies wohlwollend von der Wirtschaft und den Bürgern zur Kenntnis genommen und notwendige Behinderungen werden eher akzeptiert. Leichtfertig werden oft für Materiallager und Baustelleneinrichtungen Fußgängerflächen in Anspruch genommen („Fußgänger andere Straßenseite nutzen“). Gerade erzwungene, meist ungesicherte Straßenquerungen sind für viele Fußgänger schwierig, weil gefährlich und mit einem Umweg verbunden, Autofahrer sitzen hingegen im Trockenen.
- Sensibler Umgang mit der Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen, Überwachung der in Sondernutzungsgenehmigungen ausgesprochenen Auflagen
Dem Wunsch von Gewerbetreibenden nach z.B. Reiterwerbung oder Freisitzflächen im Sommer wird manchmal zu großzügig nachgegeben. Für die Fußgänger müssen ausreichend breite Restgeflächen zur Verfügung stehen (>2,50 m).
- Oberflächenwiederherstellung großflächiger Aufbrüche gemäß festgelegter Grundsätze (Musterpläne, Lastenheft)
Bei Baustellen im Gehwegbereich scheinen manchmal provisorisch verschlossene Oberflächenschlüsse dauerhaft zu sein. Die im Umfeld vorhandene Oberflächengestaltung sollte möglichst schnell wieder hergestellt werden, um nötige Einschränkungen zeitlich kurz halten zu können, und um die gestalterische Qualität nicht zu verschlechtern. Dies unterstützt eine
- Intensive Bauüberwachung während der Bauzeit sowie die qualifizierte Bauabnahme
- Information und ggf. Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachdienste in übergreifenden Angelegenheiten
Ggf. auch über Dezernatsgrenzen hinweg sollte es Praxis sein, Koordinierungen rechtzeitig

vorzunehmen. Ähnlich wie es z.B. einen Radfahrbeauftragten gibt, könnte ein/e Fußgängerbeauftragte/r institutionalisiert zumindest vorübergehend koordinierend wirken und die neue Denkweise einführen.

- Fußgängerbelange sind bei Planungen z.B. in Bauleitplanung, Ortssatzung, vorausschauend zu berücksichtigen, z.B. in Hinblick auf Durchgänge, Aufenthaltsflächen, Arkaden.
Wer planerisch tätig ist, muss seine Planungen auch aus Sicht von Fußgängern prüfen und diese Belange einbeziehen.
- Mitarbeiter/innen für die Thematik Fußverkehr sensibilisieren und motivieren.
Institutionalisierte Verfahren, Checklisten usw. können den Mitarbeiter/innen helfen, den Fußverkehr nicht zu vergessen bzw. vielleicht mehr Aufmerksamkeit als früher zu widmen.
- Die örtliche Polizei, Verbände und die Fachabteilungen der Verwaltung kennen sicher bereits sehr viele Unzulänglichkeiten im Fußgängerverkehr.
Diese zusammenzustellen und zu koordinieren, ergibt bereits einen reichhaltigen Maßnahmenfundus. Mittelfristig könnten gemeinsame Arbeitskreise helfen, die vielen Wünsche miteinander einvernehmlich zu priorisieren und in Umsetzungsprogrammen der Politik vorzuschlagen.
- Komplementäre Maßnahmen (z.B. Nutzungsmischung, Radfahrförderung, Verkehrsberuhigung) begünstigen Veränderungen im Modal Split zugunsten des Umweltverbunds.
Attraktive Angebote und Gestaltungen in vielen Planungsbereichen tragen dazu bei, die Nahmobilität zu verbessern und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. Dies ist nicht etwa gegen den motorisierten Fahrverkehr gerichtet, im Gegenteil. Je weniger Fahrverkehr herrscht, desto besser ist das Durchkommen für diejenigen, die darauf weiterhin angewiesen sind.

Alle beabsichtigten Verbesserungsmaßnahmen sind zur Erzielung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit und Effizienz in Abstimmung mit anderen Baumaßnahmen im Straßenraum unter Ausnutzung von Fördermitteln (Synergien nutzen) in Prioritätenlisten zu erfassen und fortzuschreiben.

9 Literatur / Quellen

9.1 Primärliteratur

Polizeidirektion Kiel, Verkehrssicherheitsbericht für die Landeshauptstadt Kiel 2013, Eigendruck, 2014

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). 22. Oktober 1998. In der Fassung vom 17. Juli 2009.

9.2 Sekundärliteratur

Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS), Mobilität in Deutschland (MiD) 2008, 2010.

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – (EFA 02) (R2), FGSV-Verlag, Köln, 2002.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung, FGSV-Verlag, Köln, 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), FGSV-Verlag, Köln, 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), FGSV-Verlag, Köln, 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - (Hrsg.), Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) (R1), FGSV Verlag, Köln, 2010.

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Büro StadtVerkehr / GEKaPLAN, Planungsgruppe Nord - PGN, Standards für Fußwege und Kinderwege, Kiel, 2013.

Landeshauptstadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik, Die Bevölkerung in den Kieler Ortsbeiratsbezirken 2010. Statistischer Bericht Nr. 206, 2010

Landeshauptstadt Kiel (Hrsg.), Amt für Wohnen und Grundsicherung, Integriertes Entwicklungskonzept Kieler Ostufer 2014-2018 im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Soziale Stadt“, 2. Auflage, März 2014.

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Wohnen mit Kindern in der Stadt Kiel Ellerbek/Wellingdorf, Ein Modellvorhaben der Landeshauptstadt Kiel und des Innenministeriums Schleswig-Holstein, September 2013

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt, Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel (GEKK), Kiel, November 2010.

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt, Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK 2010), 2010.

Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Fußverkehr, 2005.

Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Verkehrsentwicklungsplan 2008, 2010.

Landeshauptstadt Kiel. Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen Abteilung Statistik (2010): Die Bevölkerung in den Kieler Ortsbeiratsbezirken 2010. Statistischer Bericht Nr. 206.

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

Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Kassel, März 2013.

Planungsgruppe Nord - PGN, Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel Kinderbeteiligung 2013, Auswertungsberichte Gerhart-Hauptmann-Schule, Ellerbeker Schule, Adolf-Reichwein-Schule, Toni-Jensen-Schule, Kassel, 2014.

9.3 Internet

Bayerisches Landesamt für Umwelt,

<http://www.lfu.bayern.de/umweltqualitaet/umweltbewertung/gesundheit/laermbelastung/index.htm>,
(Zugriff am 06.03.2015)

<http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/ellerbek/> (Zugriff 25.6.14)

<http://www.kieler-ostufer.de/die-stadtteile/portraits/wellingdorf/> (Zugriff 25.6.14)

<http://www.nah.sh/lvs/hein-schoenberg/Vorplanung/> (Zugriff 3.7.14)

<http://www.kiel.de/ortsbeiraete/schwer.php?19&64> (Zugriff 25.6.14)

http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/_dokumente/2012-9-25_Wegetagebuch_fuer_Kinder_mit_Plan.pdf (Zugriff: 6.3.15)

Ortsbeirat Ellerbek-Wellingdorf, Tourismuskonzept für die Schwentineregion:

<http://www.kiel.de/ortsbeiraete/schwer.php?19&64> (Zugriff 25.6.14)

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf

Abschlussbericht 10 Anhang

Auftraggeber:

Landes-
hauptstadt Kiel



Bearbeitung durch:

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

Südhang 28 - 24398 Karby
Fon: 04644 / 97 08 05 - Fax: 04644 / 97 08 06
www.buero-stadtverkehr.de

Dr.-Ing. Rainer Hamann
Dipl.-Geogr. M.Sc. Céline Gettmann
M.Sc. Geogr. Sebastian Schulz

GEKAPLAN
STADT- UND REGIONALPLANUNG

Liebensteiner Str. 36 - 28205 Bremen
Fon und Fax: 0421/446457
www.gekaplan.net

Dipl.-Ing. Angelika Schlansky

Hilden /Karby, Bremen, März 2015

10 Anhang: Tabellen und Karten

10.1 Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“

10.2 Karten

- 1 Fußwegeachsennetz**
- 2 Allzeitwegenetz**
- 3 Kinderwegenetz**
- 4 Freizeitwegenetz**
- 5 Fußwegeachsennetz nummeriert**
- 6 Mängelkartierung**
- 7 Handlungsschwerpunkte**

10.1 Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“

Achsen-Nr.	Straßen und Wege im Verlauf
55	Ernestinenstraße
55	Ostring (zw. Ernestinenstraße und Dockhöhe)
55	Ostring (zw. Dockhöhe u. Gr. Ziegelstraße)
55	Ostring (zw. Große Ziegelstraße u. Klosterstraße)
56	Poppenrade
56	Tröndelweg
57	Werftstraße (ab Große Ziegelstraße)
57	Schönberger Straße
57	Wehdenweg
72	Weg durch Volkspark
72	Prinzenstraße
72	Weg durch Schwanenseepark
72	Weg zwischen Hangstraße u. Klausdorfer Weg
72	Weg zwischen Klausdorfer Weg und Radsredder
72	Altenteichstraße
72	Wischhofstraße
72	Schreyweg
72	Weg zwischen Schreyweg und Schönberger Straße
72	Rehsenweg (zw. Schreyweg und Schönberger Straße)
77	(Volkspark Ostrand)
77	(Dockshöhe)
77	(geplanter Fußweg von Gasometer bis Brücke Kleinbahn)
77	Weg im Bewegungspark westlich Bahnlinie bis Preetzer Straße
78	(Pickertstraße)
78	(Erich-Kästner-Weg)
78	Geschw.-Scholl-Straße
80	(Fußweg südlich des Hans-Geiger-Gymnasiums)
80	Weg zw. Geschwister-Scholl-Straße bis Tröndelweg
80	Weg zwischen Tröndelweg und Ellerbeker Weg
80	Alter Ellerbeker Weg, zw. Parkweg und Lütjenburger Straße
80	Weg zwischen Ellerbeker Weg und Klausdorfer Straße
80	Rehsenweg, südl. Bereich
80	Wanderweg an südl. Stadtrand bis zum Schwentine-Wanderweg
86	Weg am Tröndelbach
86	Weg von Franziusallee zu Wohldkoppel
86	Weg durch Stadtrat-Hahn-Park (Süd) bis Lütjenburger Straße
86	Selenter Straße, südl. Teil
86	Weg August-Sievers-Ring
87	Plöner Straße, östlicher Teil
88	Große Ziegelstraße
88	Plöner Straße, westlicher Teil

Achsen-Nr.	Straßen und Wege im Verlauf
88	Grabastraße
89	Weg von Eisenbahnbrücke zu Posadowskystraße
89	Posadowskystraße, westl. Teil
89	Posadowskystraße, östl. Teil
89	Lütjenburger Straße
90	Franziusallee, zw. Werftstraße und Lütjenburger Straße
90	Weg durch Stadtrat-Hahn-Park (West)
91	Weg durch Schwanenseepark
91	Zugangsweg Schwanenseepark nördlich Ostring
91	Zugangsweg Schwanenseepark nördlich Bahnlinie
91	angedachte Wegeverbindung über Bahngleise
91	Weg durch Stadtrat-Hahn-Park (Ost)
91	Weg über Kleingartengelände Gaarden/Ahrenshorst
92	Weg zwischen Lütjenburger Straße und Hangstraße
93	Havemeisterstraße
93	Elbinger Straße
93	Hangstraße
93	Weg zwischen Hangstraße und Julius-Brecht-Straße
93	Julius-Brecht-Straße, südlicher Teil
93	Julius-Brecht-Straße, nördlicher Teil
93	Weg zwischen Julius-Brecht-Straße und Philipp-Reis-Weg
94	Peter-Hansen-Straße
95	Klausdorfer Weg
95	Klingenbergstraße
96	Ellerbeker Weg
96	Philipp-Reis-Weg
96	Radsredder
97	Rehsenweg, überwiegender nördl. Teil
97	Gabelsberger Straße, zw. Ostring und Schreyweg
98	Alter Kirchensteig
99	Weg von Rehsenweg zum Ostfriedhof
99	Weg zwischen Rehsenweg und Bahnlinie
99	Weg zwischen Bahnlinie und Neumühlener Straße
99	Rosenfelder Straße
99	Weg zwischen Wehdenweg und Schwentine-Wanderweg
100	gepl. Weg nördlich Gewerbegebiet Wehdenweg/Benzstraße
100	Weg zwischen Wehdenweg und Schwentine-Brücke
100	Schwentinebrücke
100	Weg von Schwentine-Brücke zum Spitzenkamp
100	Ellernbrook
101	Wahlestraße, südl. Teil
101	Wellingdorfer Straße
101	Danziger Straße

Achsen-Nr.	Straßen und Wege im Verlauf
101	Sankt- Andreas- Weg
101	geplanter Weg über Spielplatz neben St. Andreaskirche
102	Kieler Kuhle
102	Erlenkamp, Weg
103	Brückenstraße
103	Langenkampweg
103	Kuchelstraße
103	Kuchelstraße, Wohnweg
104	Ellerbeker Straße, zw. Brückenstraße und Wischhofstraße
104	Wischhofstraße zw. Ellerbeker Straße und Schönberger Straße
105	Weg über den "Ballastberg"
105	Ballastberg
105	Weg zw. Wischhofstraße und Lagerhalle
106	Weg vom Aussichtspunkt zum Sporthafen Wellingdorf
106	Weg von Brückenstraße bis Zentrum Maritime Technologie
106	Uferweg Seefischmarktgelände
106	gepl. Wegeverbindung über privaten Schifflagerplatz
106	Wege über Lunaplatz
107	Weg an Sporthafen Dietrichsdorf
107	Uferpromenade Schwentine (Nordseite)
107	Schwentine-Wanderweg (West), westl. Teil
107	Schwentine-Wanderweg (West), östl. Teil
108	Schönberger Straße zw. Wehdenweg und Brücke
108	An der Holsatiamühle (Straße über Brücke)
109	Weg von Anleger Dietrichsdorf bis Grenzstraße
109	Weg zwischen Grenzstraße und Luisenstraße
109	Luisenstraße
109	Weg von Luisenstraße zum Heikendorfer Weg
110	Hermannstraße, westl. Teil
110	Elbenkamp
110	Helenenstraße, westl. Teil
110	Heikendorfer Weg
110	An der Holsatiamühle, nordwestl. Teil
110	Scharweg
110	Kätnersredder (Schönkirchen)
111	An der Holsatiamühle, nordöstl. Teil
111	Weg zum Fußgängertunnel, Fußgängertunnel
111	Weg zwischen Fußgängertunnel und Tiefe Allee (Treppenanlage)
111	Weg zwischen Tiefe Allee und Probsteier Platz
111	Probsteier Platz
111	Rad- und Fußweg zwischen Fußgängertunnel und Ostring
111	Weg von Ostring (Höhe Tiefe Allee) bis Steinkamp
111	Steinkamp

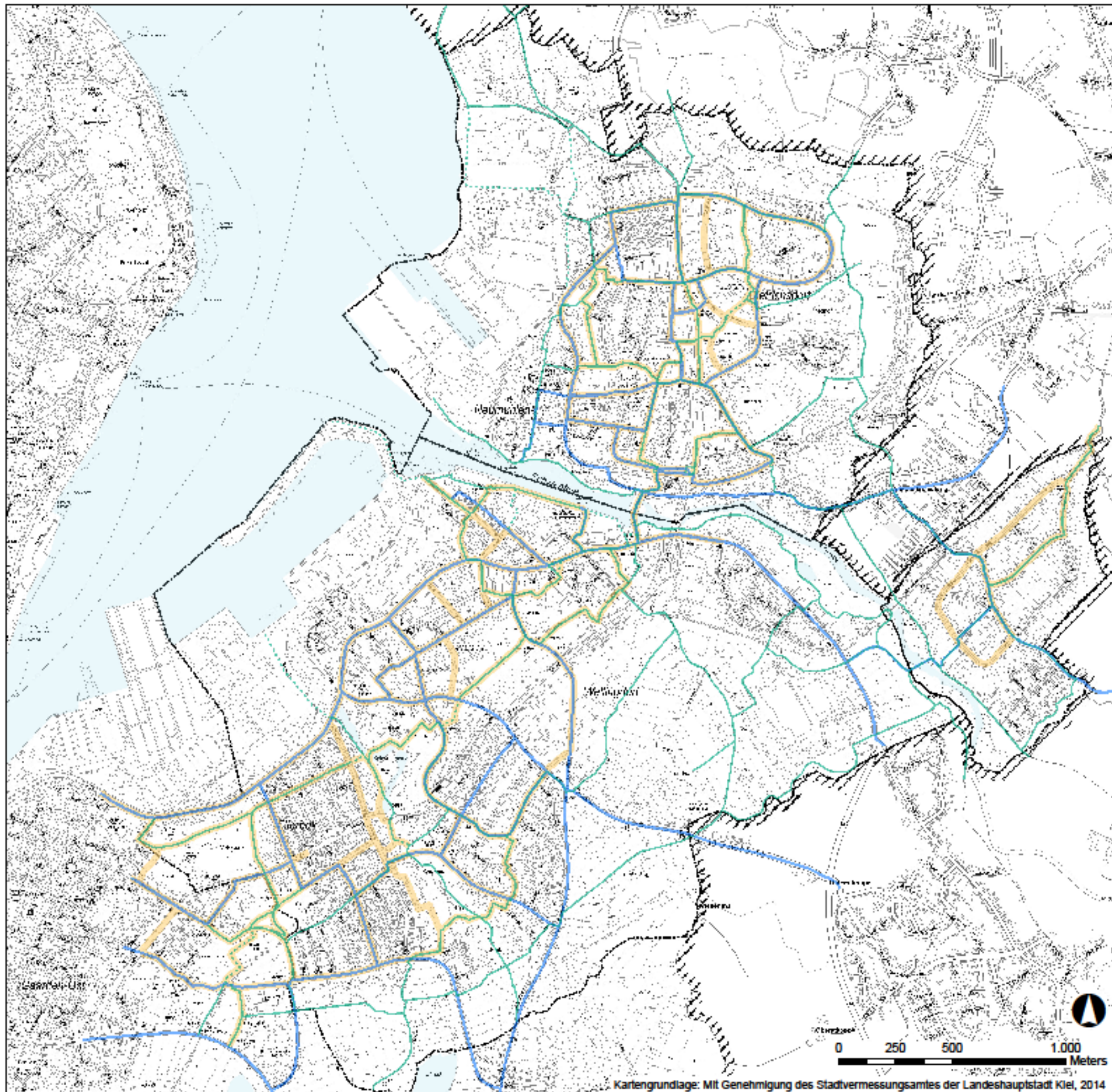
Achsen-Nr.	Straßen und Wege im Verlauf
112	Tiefe Allee, zw. Eekberg und Ostring
112	Schönkirchener Straße, zw. Ostring und Strohedder
113	Eichenbergskamp
113	Boksberg
113	Tiefe Allee, zw. Boksberg und Ivensring
113	Ivensring, südl. Teil
113	Poggendörper Weg zwischen Ivensring und Strohedder
113	Strohedder
114	Moorblöcken
114	Eekberg
114	Quittenstraße
114	Ivensring, westl. Teil
114	Lüderitzstraße, zw. Langer Rehm und Ostring
114	Weg über Poggendiek-Gelände zwischen Ostring und Poggendörper Weg (Höhe Specken)
114	Specken, zw. Poggendörper Weg und Ristblick
114	Weg zwischen Specken und Stadtgrenze
115	Klein-Ebbenkamp
115	Lohntütenweg
115	Über'n Bauernhof
116	Wege durch Park westlich Albert-Schweitzer-Weg
117	Ivensring, östl. Teil
117	Langer Rehm, zw. Ivensring und Nachtigalstraße
117	Weg zwischen Langer Rehm (Höhe Post) und Johannisburger Straße
117	Johannisburger Straße, nördlicher Teil
118	Hermannstraße, östl. Teil
118	Masurenring
118	Nachtigalstraße
118	Hertzstraße, zw. Helenenstraße und Hermannstraße
119	Rektor-Renner-Weg
119	Weg über Helmut-Hänsler-Platz
119	Langer Rehm, zw. Masurenring (Süd) und Stadtgrenze
119	Fördewanderweg/e
120	Fuchsberg, zw. Langer Rehm und Bahnlinie
120	Weg (Pfad) zw. Bahnlinie (Fuchsberg) und Stadtgrenze
121	Poggendörper Weg zw. Strohedder und Masurenring
122	Insterburger Straße
123	Weg zwischen Poggendörper Weg und Poggendiek (Teiche)
123	Gießkannenweg
123	Johannisburger Straße, südl. Teil
124	Weg auf Schulgelände zw. Sporthalle und Masurenring
124	Weg zwischen dem südlichen und nördlichen Teil des Masurenrings
125	Steertsraderedder

Achsen-Nr.	Straßen und Wege im Verlauf
125	Weg zwischen Steertsraderedder und Ristblick
125	Ristblick
125	Specken, zw. Ristblick und Stadtgrenze
125	Zuweg von Masurenring zum Specken
126	Weg zwischen Ristblick und Schönkirchener Straße
126	Opendorfer Straße
126	Anschützstraße (Schönkirchen) zw. Opendorfer Straße und Kätnersredder
127	Weg zwischen Schönkirchener Straße und Scharweg (Treppenanlage)
128	Opendorfer Fußweg (Schönkirchen) / Schwentine-Wanderweg (Ost)
129	Anschützstraße (Schönkirchen) zw. Kätnersredder und Opendorfer Weg
129	Opendorfer Weg
130	Trennrader Weg
130	Spitzenkamp
131	Rantzauer Weg
131	Ulmenweg, zw. Rantzauweg und Am Mondspiegel
131	Am Mondspiegel
132	Weg zwischen Schwentine-Wanderweg (Ost) und Opendorfer Weg (an der Stadtgrenze entlang)
133	geplante Wanderwege im Bereich Gemeinschaftskraftwerk Kiel

10.2 Karten

Verzeichnis der Karten:

Karte 1	Fußwegeachsennetz
Karte 2	Allzeitwegenetz
Karte 3	Kinderwegenetz
Karte 4	Freizeitwegenetz
Karte 5	Fußwegeachsen, nummeriert
Karte 6	Mängelkartierung
Karte 7	Handlungsschwerpunkte



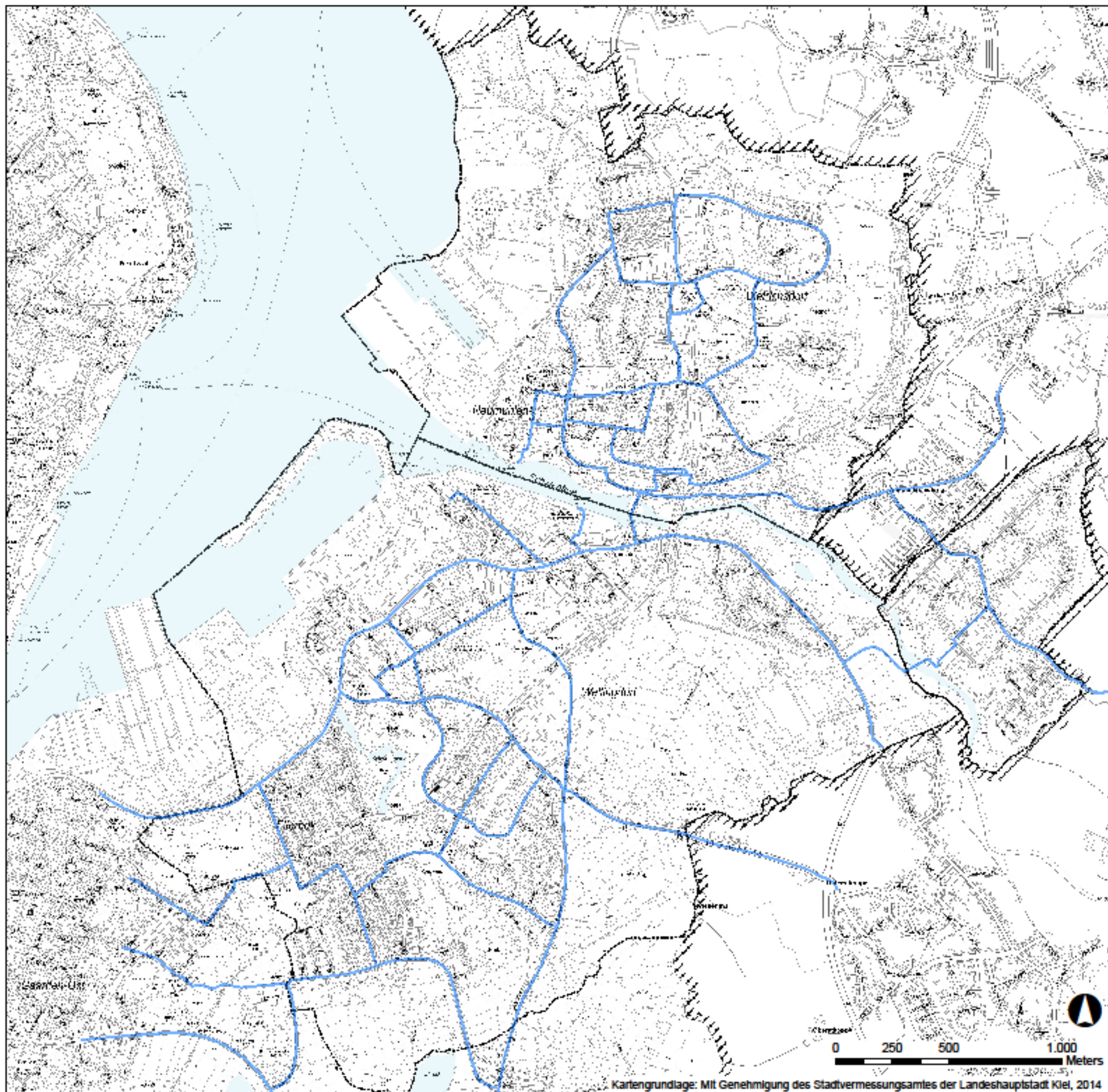
Fußwegeachsennetz

- Allzeitwege
- Freizeitwege
- Kinderwege
- Ortsbeiratsbezirksgrenze

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

Landeshauptstadt Kiel		Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Eilerbek-Wellingdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf		Plannummer 1
Fußwegeachsennetz		Geändert
Datum: 18.03.2015		Maßstab
Bearbeitet: A. Schlansky Gezeichnet: C. Gettmann Geprüft:		
Bearbeitung durch:		GEKOPLAN <small>GEW. PLANUNG</small>
		BÜRO STADTVERKEHR <small>www.stadtverkehr.de</small>

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014





Allzeitwegenetz

— Allzeitwege

□ Ortsbeiratsbezirksgrenze

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

 Landeshauptstadt Kiel 

Anlage
Blatt Nr.
Projekt Nr.

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept
Ellerbek-Wellingdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf

Plannummer

2

Allzeitwegenetz

Datum: 18.03.2015

Geändert

Bearbeitet: A. Schiansky

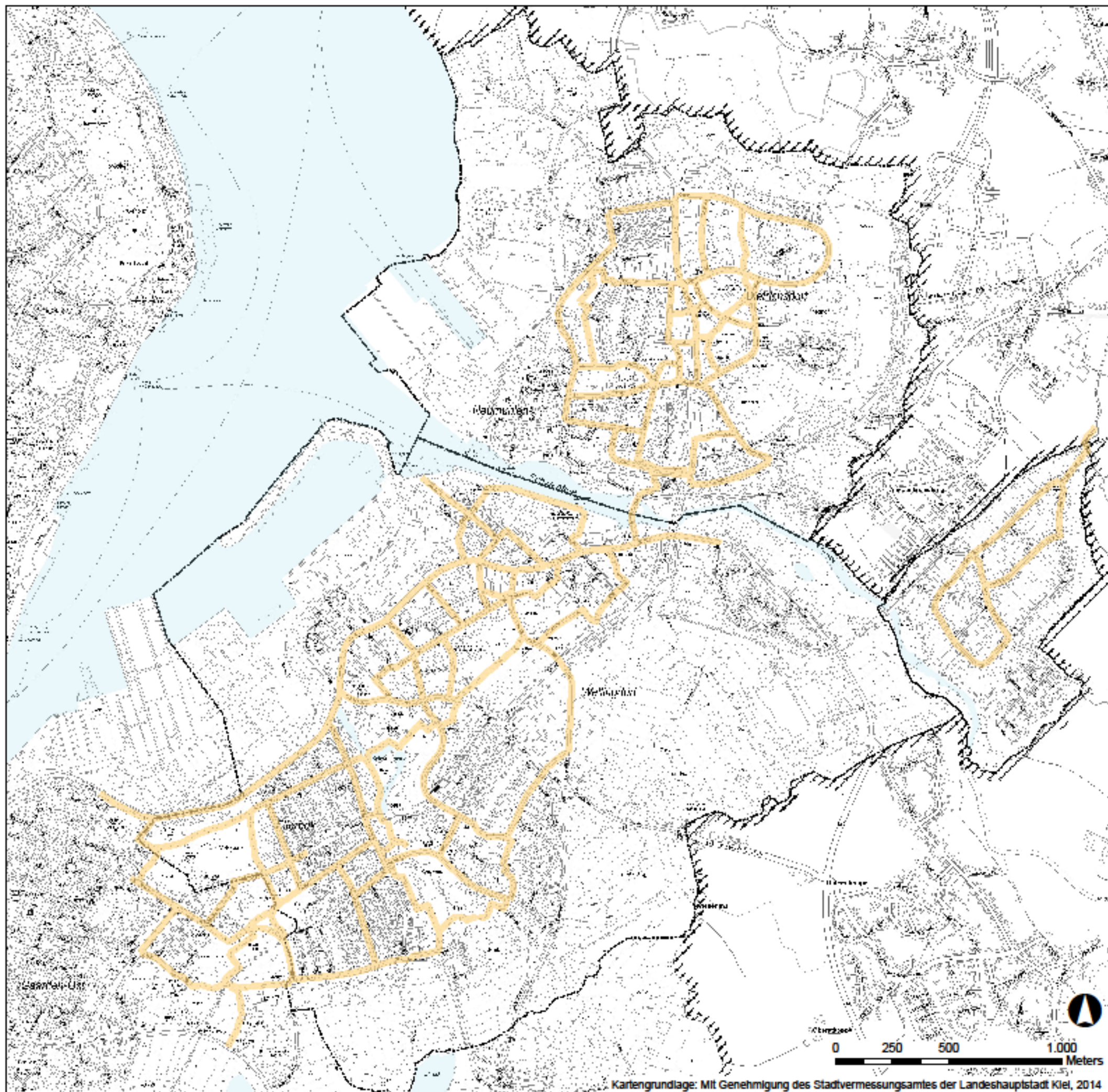
Gezeichnet: C. Gettmann

Maßstab


Geprüft


Bearbeitung durch:

 **GEKAPLAN**  **Büro Stadtverkehr**



Kinderwegenetz

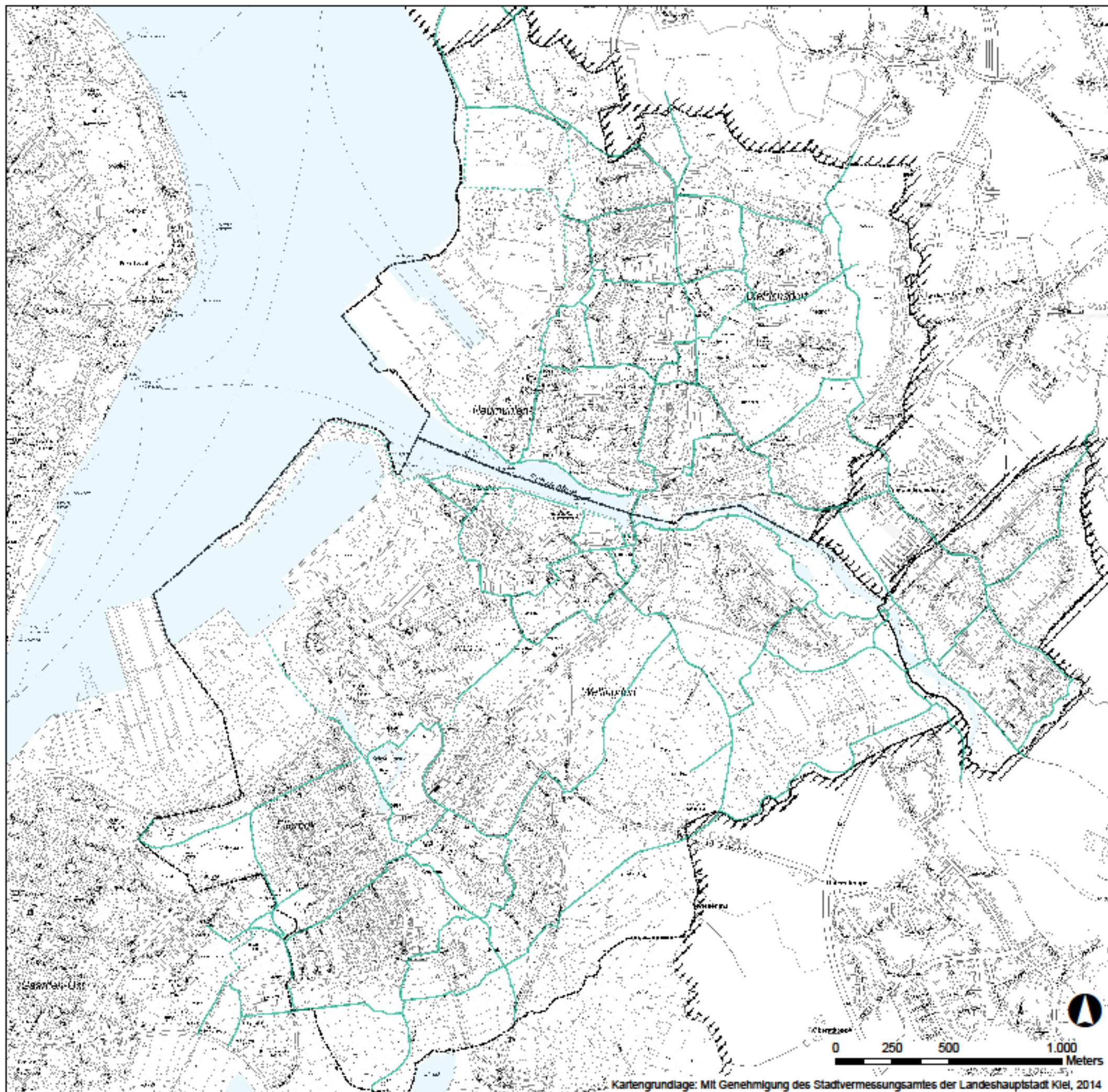
 Kinderwege

 Ortsbeiratsbezirksgrenze

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

 Landeshauptstadt Kiel		Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Ellerbek-Wellingdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf		Plannummer 3
Kinderwegenetz		Geändert
Datum: 18.03.2015		Maßstab
Bearbeitet: A. Schiansky Gezeichnet: C. Gettmann		Geprüft
Bearbeitung durch:		
		

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014



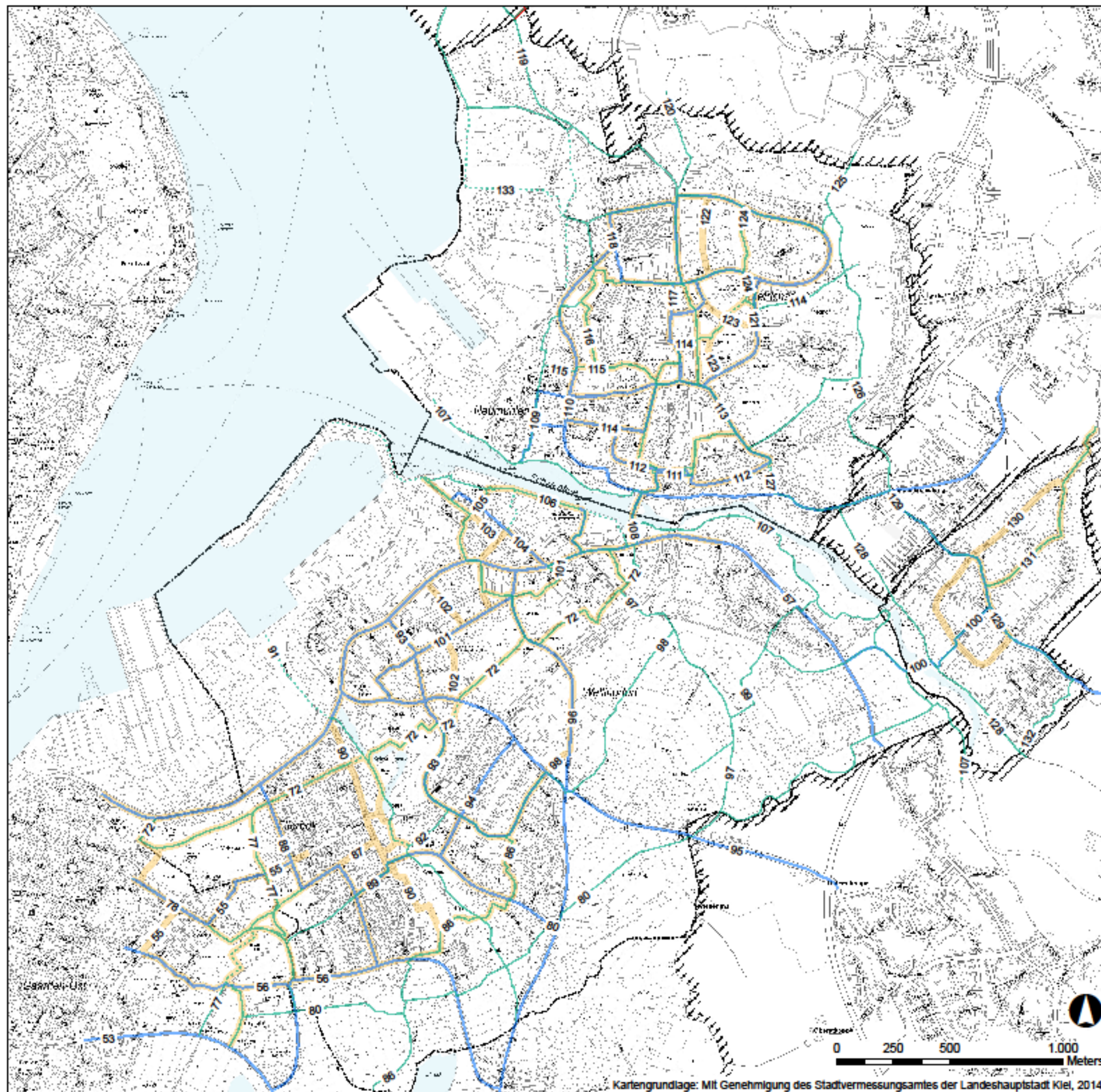
Freizeitwegenetz

- Freizeitwege
- - - geplante Freizeitwege
- Ortsbeiratsbezirksgrenze

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

 Landeshauptstadt Kiel 	Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Ellerbek-Wellingdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Oppendorf	Plannummer <div style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">4</div>
Freizeitwegenetz	Geändert
Datum: 18.03.2015	Maßstab
Bearbeitet: A. Schiansky Gezeichnet: C. Gettmann	Geprüft
Bearbeitung durch:	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014



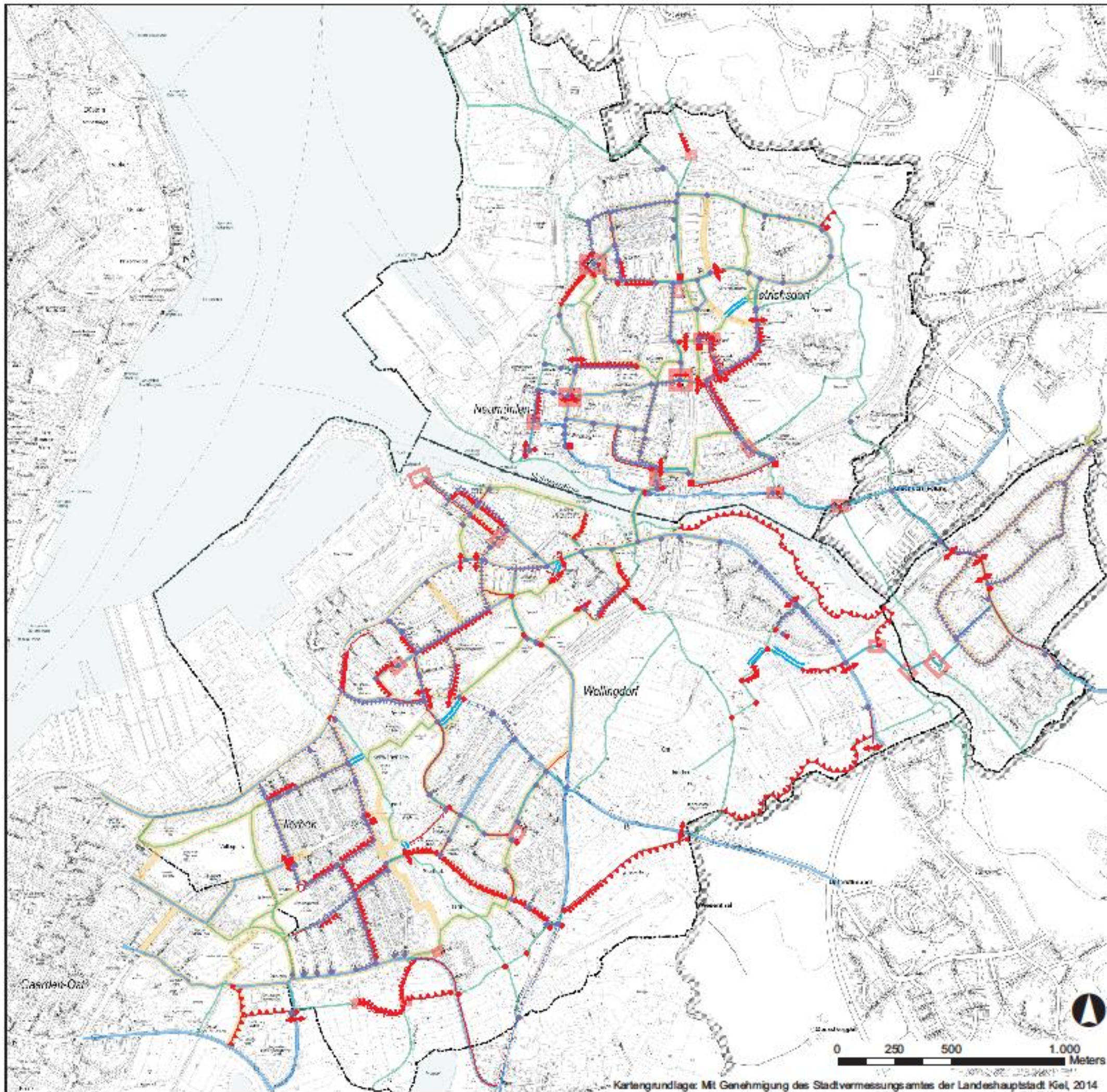
Fußwegeachsen, nummeriert

- Allzeitwege
- Freizeitwege
- Kinderwege
- 90 Achsennummer
- Ortsbeiratsbezirksgrenze

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

Landeshauptstadt Kiel		Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Ellerbek-Wellingsdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf		Plannummer 5
Fußwegeachsen, nummeriert		Geändert
Datum: 18.03.2015		Maßstab
Bearbeitet: A. Schlansky		
Gezeichnet: C. Gettmann		
Geprüft		
Bearbeitung durch: <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="text-align: center;"> GEK PLAN <small>PLANUNG · BILDUNG · UMWELT</small> </div> <div style="text-align: center;"> BÜRO STADTVERKEHR <small>STADT · VERKEHR · UMWELT</small> </div> </div>		

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014



Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel

Mängelkartierung

Mängel an Achsen

- ▬ zu geringe Gehwegbreite
- ▲▲▲ mangelhafte Gehwegoberfläche
- + + + Hindernisse auf Gehweg
- ▬▬▬ Konflikte von Fuß- & Radverkehr
- ▬▬▬ Netzlücke im Fußwegenetz
- ▲▲ teilw. mangelhafte Wegeoberfläche

Mängel an Knotenpunkten

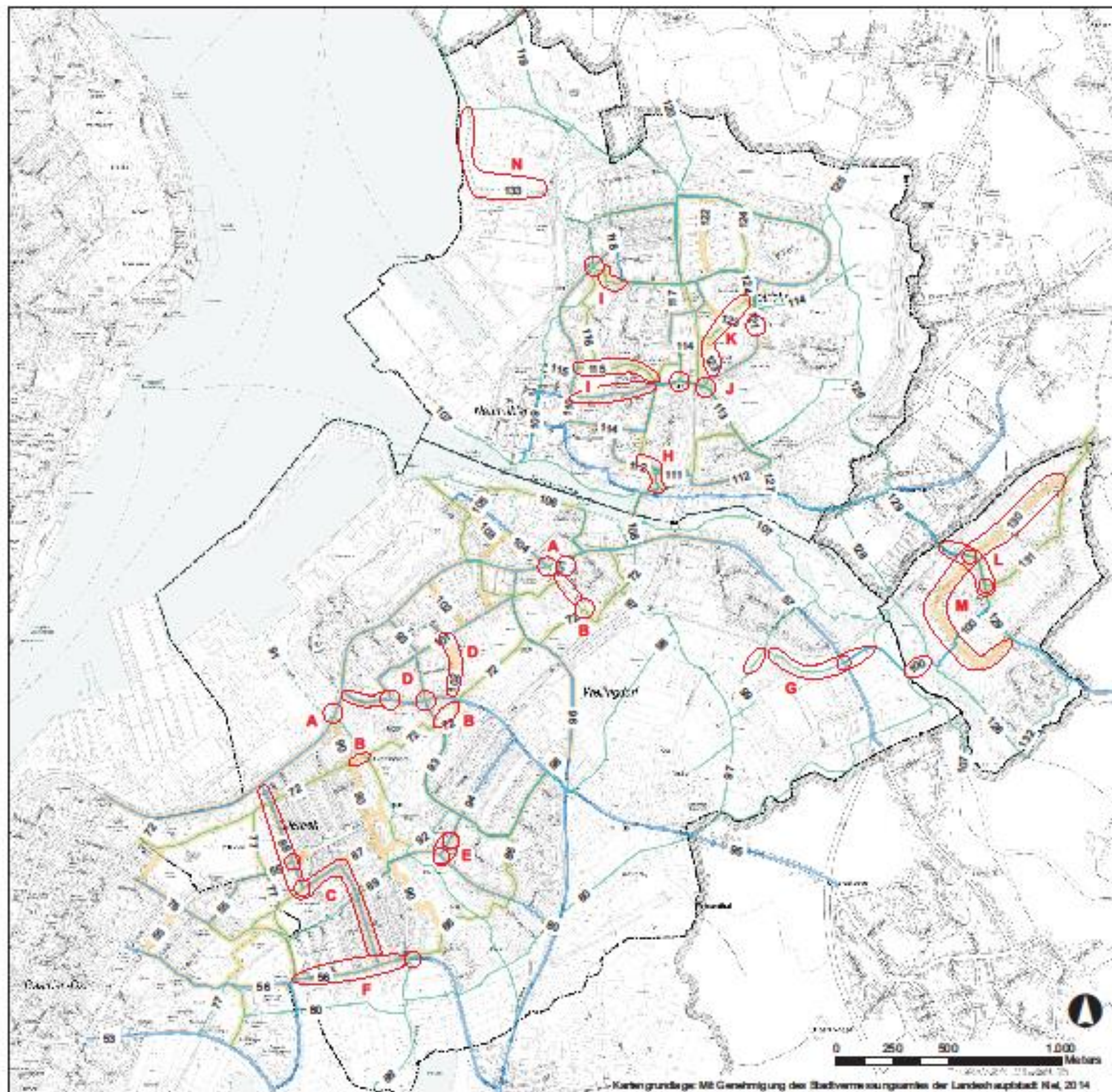
- mangelhafte Barrierefreiheit
- ↔ fehlende Querungsmöglichkeit
- Konflikte von Fuß- & Radverkehr
- Konflikte von Fuß- & KFZ-Verkehr
- mangelhafte Orientierung
- ▭ mangelhafte Aufenthaltsqualität

- Allzeitweg
- Freizeitweg
- Kinderweg
- Ortsbeiratsbezirksgrenze

Landeshauptstadt Kiel	
Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Eilerbek-Wellingdorf & Neumühlen-Dietrichsdorf / Opendorf	Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Mängelkartierung	Plannummer
Datum: 18.03.2015	7
Bearbeitet: A. Schlänsky	Geändert
Gezeichnet: C. Gettmann	Maßstab
Geprüft	

Bearbeitung durch:

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtvermessungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014



Fußwegachsen- und Kinderwegkonzept für die Landeshauptstadt Kiel

Handlungsschwerpunkte

- H** Handlungsschwerpunkt
- Allzeitwege
- Freizeitwege
- Kinderwege
- Ortsbeiratsbezirksgrenze

 Landeshauptstadt Kiel 		Anlage Blatt Nr. Projekt Nr.
Fußwegachsen- und Kinderwegkonzept Bereich Wellingdorf & Neundörfer-Deichhof / Oppendorf Handlungsschwerpunkte		Planummer 8
Datum: 18.03.2016		Gekündet
Bereitet: A. Schlemly		Mitgeteilt
Gezeichnet: C. Gellmann		
Geprüft:		
Bereitstellung durch:		 

Kartengrundlage: Mit Genehmigung des Stadtverwaltungsamtes der Landeshauptstadt Kiel, 2014

