



Landeshauptstadt Kiel

Bericht

**Fußwegeachsen und  
Kinderwegekonzept Kiel  
für die Ortsbeiratsbezirke Mitte  
und Gaarden**



Landeshauptstadt Kiel

# Fußwegeachsen und Kinderwege- konzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden

**Bericht**

Auftraggeber

**Landeshauptstadt Kiel**  
Tiefbauamt, Abt. Verkehr  
Fleethörn 9 – 17, Rathaus  
24103 Kiel

Auftragnehmer

**Planungsgruppe Nord**  
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung  
Dörnbergstraße 12  
34119 Kassel  
Telefon 05 61 - 8 07 58-0  
Telefax 05 61 - 8 07 58-58

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)  
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan  
Dipl.-Ing. Claudia Tiemann  
Malte Meyerdierks

© Planungsgruppe Nord - PGN, Kassel 2013

Kassel im März 2014

Gesellschafter der Planungsgruppe Nord - PGN:

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel ■ Dipl.-Ing. Andreas Schmitz



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung / Anlass</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bedeutung des Fußverkehrs in Kiel</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Fußverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2008</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept 2012</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Beteiligung</b>	<b>4</b>
5.1	Kinderbeteiligung	4
5.2	Befragung von Menschen mit Behinderung / Seniorenbefragung	5
<b>6</b>	<b>Standards für Fußwege und Kinderwege</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Entwicklung des Fußwegeachsennetzes</b>	<b>9</b>
7.1	Methodik	9
7.2	Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege	10
7.2.1	Allzeitwege	10
7.2.2	Freizeitwege	11
7.2.3	Kinderwege	11
7.3	Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Mitte und Gaarden	12
7.3.1	Allzeitwege-Achsen	12
7.3.2	Kinderwegeachsen	14
7.3.3	Freizeitwegeachsen	15
<b>8</b>	<b>Mängelkartierung</b>	<b>16</b>
8.1	Mängelbewertung und Prioritäten	17
8.1.1	Lage im Netz und angrenzende Nutzungen	17
8.1.2	Mehrfache Wegefunktionen	18
8.1.3	Nahverkehrsanschluss	18
8.1.4	Kinderwege	18
8.1.5	Unfallschwerpunkte	18
8.1.6	Barrierefreiheit und Zwangspunkte	19
<b>9</b>	<b>Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenempfehlungen</b>	<b>19</b>
9.1	Handlungsschwerpunkte Mitte	20
9.2	Handlungsschwerpunkte Gaarden	25
9.3	Maßnahmenvorschläge	28

<b>10</b>	<b>Maßnahmen der laufenden Verwaltung</b>	<b>29</b>
<b>11</b>	<b>Literatur und Quellen</b>	<b>33</b>
11.1	Gedruckte Quellen	33
11.2	Internetquellen	34
<b>12</b>	<b>Anhang: Karten und Tabellen</b>	<b>35</b>

### Abbildungen

1	Modal-Split 2008 der Kieler Bevölkerung	2
2	Wohnsituation der Befragten	6
3	Nutzung von Gehhilfen (Mehrfachnennungen möglich)	6
4	„Gibt es Einrichtungen, die Sie nicht besuchen, weil sie nicht barrierefrei sind?“	7
5	„Vermeiden Sie es generell abends außer Haus zu gehen?“	7
6	Hindernisse und Probleme auf Gehwegen	8
7	Lageplan Handlungsschwerpunkte Mitte	21
8	Lageplan Handlungsschwerpunkte Gaarden	25
9	Beispiele für leitende Gestaltung in Kiel	28

### Tabellen

1	Beteiligte Schulen, Anzahl der Wegetagebücher	5
2	Handlungsfelder und Bausteine (Beispiele)	31

## 1 Vorbemerkung / Anlass

*"Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz und im Radverkehr durch die Velorouten ist im VEP 2008 vorgesehene Fußwegeachsen und Handlungsempfehlungen für das gesamte Kieler Stadtgebiet mit dem Ziel zu definieren auf diesen Achsen durchgehend die genannten Qualitätskriterien zu gewährleisten. Diese Wegeachsen sollen u.a. ähnlich wie die Velorouten im Radverkehr zur Steuerung und Priorisierung der Haushaltsmittel für Maßnahmen im Fußverkehr dienen."<sup>1</sup>*

2011/2012 wurde daher für den südwestlichen Teil des Kieler Stadtgebietes mit den Ortsbeiratsbezirken Russee/Hammer, Hassee/Vieburg, Mettenhof, Schreventeich/Hasseldieksdamm ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept erarbeitet und im November 2012 durch den Bauausschuss beschlossen. Im Zuge der Konzepterstellung wurden auch Standards für Fußwege in Kiel formuliert.

Das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept sollte 2013 für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden fortgeschrieben werden und die Standards für Fußwege berücksichtigt und fortgeschrieben werden. Mit dieser Aufgabe wurde die Planungsgruppe Nord - PGN im April 2013 beauftragt.

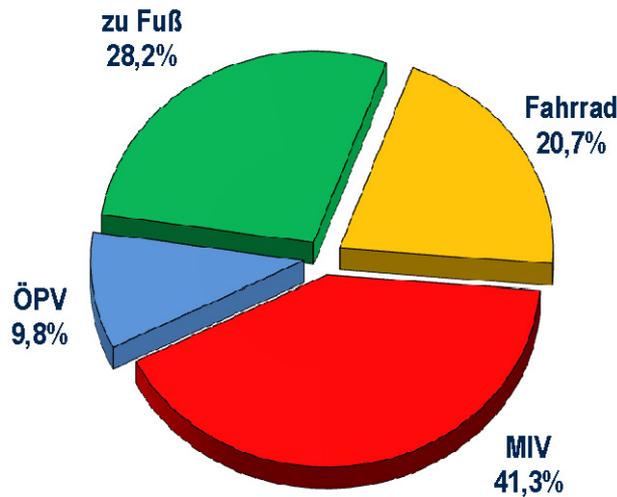
## 2 Bedeutung des Fußverkehrs in Kiel

Der weit überwiegende Teil der europäischen Städte ist zu einer Zeit entstanden, als der Fußverkehr die dominierende Verkehrsart war. Gerade die gründerzeitlichen Stadterweiterungen sind geprägt durch in der Regel breite Gehwege mit teilweise aufwändiger Oberflächengestaltung.

Urbane Strukturen mit hoher Nutzungsmischung sind neben der Berücksichtigung qualitativer Anforderungen wesentliche Voraussetzung für einen hohen Anteil des Fußverkehrs. Trotz der immensen Zunahme der Motorisierung ab den 60er Jahren im letzten Jahrhundert und der Förderung des Radverkehrs in den letzten Jahren, teilweise zu Lasten des Fußverkehrs, ist der Anteil der Wege, die ausschließlich zu Fuß zurück gelegt werden, in Kiel immer noch hoch.

1 Landeshauptstadt Kiel; Aufgabenstellung Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Stand 08.02.2013. Kiel 2013, Seite 3

Abbildung 1: Modal-Split 2008 der Kieler Bevölkerung<sup>2</sup>



Somit spielt der Fußverkehr in Kiel auch heute noch eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrsgeschehen. Schließlich gehören zur Nutzung anderer Verkehrsmittel in der Regel auch zwei Fußwege. Besonders wichtig ist eine attraktive Situation für Fußgänger gerade für den ÖPNV, da die Fußwege eine wesentliche Etappe in der Wegeketten darstellen. Neben der reinen „Transportfunktion“ ist die Förderung des Fußverkehrs auch aus anderen Gesichtspunkten sinnvoll:

- Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist eine wesentliche Qualität städtischen Lebens; wo Fußgänger fehlen, ist es öde und leer, man kann die „Bürgersteige hochklappen“.
- Belebte und für Fußgänger attraktive Räume tragen auch zur sozialen Sicherheit bei.
- Gesundheitliche Aspekte und Wohlbefinden
- Urbane Qualitäten lassen sich nur als Fußgänger wahrnehmen.
- Unter touristischen Gesichtspunkten kann ein attraktiver Fußverkehr ein wichtiger Standortfaktor sein.
- Zu einem attraktiven ÖPNV gehört auch ein attraktives Fußwegenetz. Der weit überwiegende Teil der Fahrgäste kommt zu Fuß zu Bus und Bahn.
- Ökologischer Verkehr: der Fußverkehr produziert keine Umweltbelastung
- Ökonomische Aspekte: der Fußverkehr erzeugt wesentlich geringere Infrastrukturkosten als der motorisierte Fahrverkehr
- Die Förderung des Fußverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität aller Menschen und ist ein Beitrag zur Generationen- und Gendergerechtigkeit.

2 TU Dresden; Mobilität in Städten - SrV 2008: Mobilitätssteckbrief für Kiel. Dresden o.J.

- Zu guten Lebensbedingungen in der Stadt sind qualitativ hochwertige öffentliche Räume unabdingbar. Damit erhöht ein attraktiver Fußverkehr die Wohnqualität in den Quartieren, fördert die Nahversorgung und ist somit auch ein wesentlicher Standortfaktor für die lokale Ökonomie.

### 3 Fußverkehr im Verkehrsentwicklungsplan 2008

Im Verkehrsentwicklungsplan<sup>3</sup> wurden für den Fußverkehr folgende Ziele formuliert, die mit der Erarbeitung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes sowie der Standards für Fußwege konkretisiert und ausformuliert werden.

#### Entwicklung des Fußverkehrs

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

#### Verbesserung der Qualität der entsprechenden Angebote

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

#### Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger

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

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

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

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz und Radwegenetz soll ein hierarchisches Fußwegenetz entwickelt werden.

<sup>3</sup> Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr; Verkehrsentwicklungsplan 2008, Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010, S. 28

## 4

### 4 Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept 2012

Auf der Grundlage des VEP wurde 2011-2012 für die Kieler Stadtteile Hasseldieksdamm, Schreventeich Hassee, Russee und Mettenhof ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept entwickelt. Die Planungen für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden schließen sowohl räumlich als auch inhaltlich und methodisch daran an.

In diesem Konzept wurden auch bereits Vorschläge für anbindende Fußwegeachsen im Ortsbeiratsbezirk Mitte gemacht.

### 5 Beteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die beiden Ortsbeiratsbezirke wurde ein umfangreiches Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- An der erweiterten Ämterrunde nahmen auch der Beirat für Menschen mit Behinderung, der Seniorenbeirat und die Polizei teil.
- Es wurden die Ortsbeiräte einbezogen und der Planungsstand jeweils auf zwei öffentlichen Ortsbeiratssitzungen vorgestellt und diskutiert.
- Eine direkte Beteiligung der Bürger fand durch je vier Planungsspaziergänge pro Ortsbeiratsbezirk statt.
- Die Kinderbeteiligung fand durch eine Befragung an fünf Schulen statt. Dort wurden über eine Woche lang Wegetagebücher geführt und die Probleme der Kinder dokumentiert.
- Im Rahmen einer schriftlichen Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung wurde nach Problemen dieser Nutzergruppen beim Zufußgehen gefragt.

#### 5.1 Kinderbeteiligung

Bereits Ende 2012 wurde im Rahmen der Kinderbeteiligung eine Befragung von Viertklässlern an fünf Grundschulen durchgeführt. Mit Hilfe von sogenannten Wegetagebüchern, die von den Kindern über eine Woche geführt wurden, wurden die alltäglichen Schul- und Freizeitwege der Kinder erfasst, sowie besonders beliebte Orte oder für die Kinder unangenehme Orte identifiziert. Die Auswertung dieser Kinderbeteiligung liegt als gesonderter Bericht

vor.<sup>4</sup> Im Anhang zu diesem Bericht befinden sich die Übersichtskarten der Auswertung "Karte 5: Gefährliche Orte", "Karte 6: Beliebte Orte" und "Karte 7: Wegehäufigkeiten".

Insgesamt wurden 154 Wegetagebücher abgegeben.

▪ **Tabelle 1: Beteiligte Schulen, Anzahl der Wegetagebücher**

	Lage im Ortsbeiratsbezirk	Grundschüler (Schuljahr 2011/2012) <sup>5</sup>	Anzahl Wegetagebücher
Fröbelschule	Gaarden	167 (2 Kl. / 4. Jhg.)	33
Goethe-Grundschule	an nördlicher Grenze des OBB Mitte	145	15
Hans-Christian-Andersen-Schule	Gaarden	337 (3 Kl. / 4. Jhg.)	37
Klaus-Groth Grund- und Regionalschule	Mitte	101 (1 Kl. / 4. Jhg.)	29
Muhliusschule	Mitte	153 (2 Kl. / 4. Jhg.)	40
<b>Gesamt</b>			154

Alle Wege, die von den Kindern aus eigener Kraft zurückgelegt wurden, also zu Fuß, mit Fahrrädern, Skateboards etc. wurden in der Kartendarstellung summiert und zeigten sowohl die tatsächlichen Streifräume der Kinder als auch die durch Kinder besonders häufig genutzten Wegeverbindungen. Diese wurden als Kinderwege in der Achsenkonzeption berücksichtigt.

Die genutzten Wegeverbindungen und die Benennungen der "Gefährlichen Orte" wurden bei der Mängelbewertung der Knoten und Abschnitte und der Zuordnung von Maßnahmenprioritäten mit berücksichtigt.

## 5.2 Befragung von Menschen mit Behinderung / Seniorenbefragung

Von Mitte August bis Mitte September 2013 wurde von der PGN eine Befragung von Menschen mit Behinderung und Senioren zu ihren Problemen beim Zufußgehen in Kiel durchgeführt.

4 Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden – Kinderbeteiligung. Kassel 2013

5 Zahlen aus: <http://schulportraits.schleswig-holstein.de>, Datenquelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein.

## 6

Unterstützt wurde die Befragung von Beirat für Menschen mit Behinderung und dem Seniorenbeirat. Angeschrieben wurden sowohl Senioreneinrichtung wie auch Bürgertreffs in den beiden Ortsbeiratsbezirken.

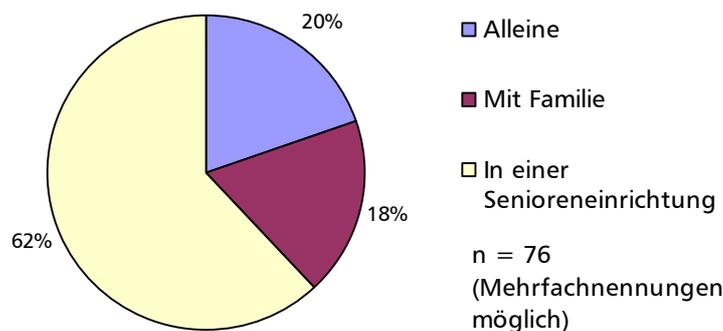
Verschickt wurden 311 Personen-Fragebögen, ausgefüllt zurück kamen 80 Fragebögen. Die entspricht einer Rücklaufquote von 25,7%. Von Personen aus Gaarden kamen 12 Fragebögen zurück, aus Mitte 68 Fragebögen.

Insgesamt ist die Stichprobe gering, so dass die Repräsentativität der Antworten teilweise eingeschränkt ist. Trotzdem geben sie wichtigen Tendenzen wieder über die Einschränkungen von Senioren und Menschen mit Behinderungen hinsichtlich ihrer Mobilitätschancen.

Die ausführliche Auswertung ist in einem gesonderten Bericht<sup>6</sup> dargestellt. Im nachfolgenden sind einige besondere Ergebnisse der Befragung aufgeführt.

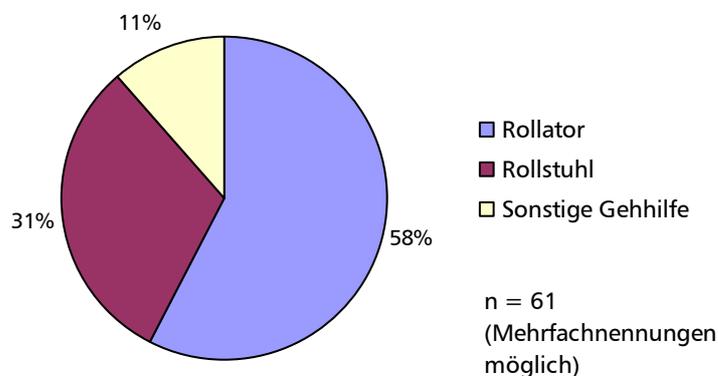
Der überwiegende Anteil der zurückgesandten Fragebögen kam von Personen, die in Senioreneinrichtungen wohnen.

▪ **Abbildung 2: Wohnsituation der Befragten**



Eine große Zahl der Befragten benutzte in irgendeiner Form eine Gehhilfe, zum überwiegenden Teil einen Rollator. Ein Drittel der Befragten machte zu dieser Frage keine Angaben (vgl. Abbildung 3 auf Seite 6).

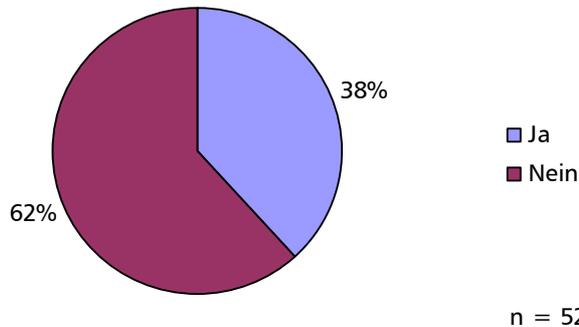
▪ **Abbildung 3: Nutzung von Gehhilfen (Mehrfachnennungen möglich)**



6 Planungsgruppe Nord - PGN; Befragung von Menschen mit Behinderung und Senioren bezüglich ihrer Probleme beim Zuzußgehen in Kiel. Kassel 2014

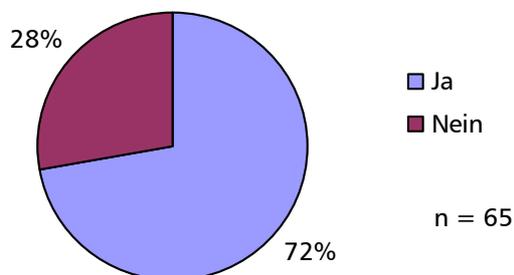
Ein nicht unbeachtlicher Teil der Personen ist in ihren Mobilitätschancen eingeschränkt, weil die Ziele nicht barrierefrei erreichbar sind. 38% der Antworten gaben an, Einrichtungen wie Gaststätten oder Freizeiteinrichtungen nicht zu besuchen, weil sie nicht barrierefrei seien.

- **Abbildung 4: „Gibt es Einrichtungen, die Sie nicht besuchen, weil sie nicht barrierefrei sind?“**



Auch außerhäusige Aktivitäten werden abends nicht durchgeführt, weil es Angsträume gibt bzw. sich die Befragten unsicher fühlen. Die Frage „Vermeiden Sie es generell abends außer Haus zu gehen?“ wurde von 72% der Antwortenden mit „ja“ beantwortet.

- **Abbildung 5: „Vermeiden Sie es generell abends außer Haus zu gehen?“**



Auf die Frage nach Hindernissen und Problemen auf den Wegen wurde an erster Stelle mangelnde Sauberkeit beklagt. Dies betrifft beispielsweise Glasscherben und Hundekot auf den Gehwegen.

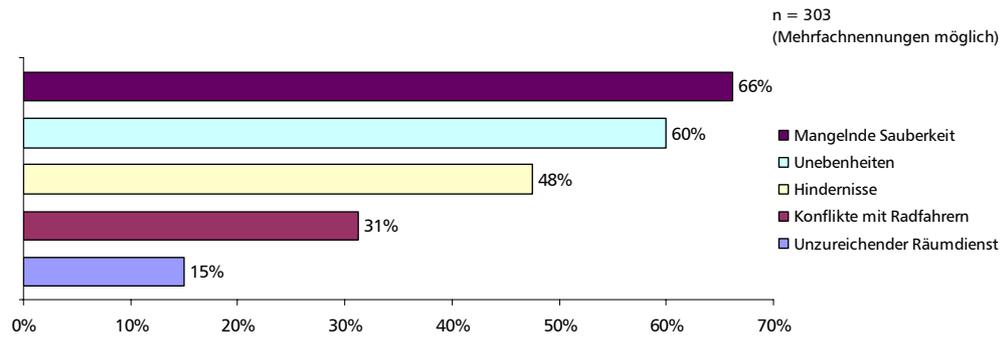
An zweiter Stelle kamen Unebenheiten, was in 60% der Antworten genannt wurde. Hierzu gehören auch schadhafte Gehwegoberflächen und Kopfsteinpflaster, die die Benutzung z.B. mit Rollator erschweren.

In 48% der Nennungen wurden Hindernisse auf den Gehwegen genannt, wie auf Bürgersteigen abgestellt Fahrzeuge, Mülltonnen oder Auslagen an Geschäften oder auch die Situation an Baustellen.

Mit 31% der Nennungen wurden Konflikte mit dem Radverkehr genannt.

An fünfter Stelle der Nennungen mit 15% steht ein unzureichender Räumdienst im Winter.

▪ **Abbildung 6: Hindernisse und Probleme auf Gehwegen**



Insgesamt offenbart die Befragung in erheblichem Maße die Einschränkungen der Mobilität von Senioren und Menschen mit Behinderung durch widrige Umfeldsituationen.

## 6 Standards für Fußwege und Kinderwege

Bereits bei der Bearbeitung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die westlichen Stadtteile wurde auch ein Kieler Standard für Fußwegeachsen erarbeitet. Mit der Fortschreibung des Fuß- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden 2013 wurden diese Standards von der PGN ebenfalls überarbeitet und um aktuelle Qualitätskriterien aus neueren Richtlinien, Regelwerke und Normen ergänzt.

Die überarbeiteten Kieler Standards für Fußwege und Kinderwege liegen als gesonderter Bericht<sup>7</sup> vor. Folgende Themen werden behandelt:

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

7 Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

## 7 Entwicklung des Fußwegeachsennetzes

### 7.1 Methodik

Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten zu

- Geschäftsnutzung
- öffentlichen Einrichtungen, Kinder- und Senioreneinrichtungen etc.
- Sport- und Freizeitanlagen
- Bushaltestellen
- Verkehrsstärken und Unfällen mit Fußgängerbeteiligung
- vorhandene Planungen, Rahmenkonzepte
- vorhandene Wegenetze (Velorouten, Joggingrouten, touristische Wege, Wanderwege etc.)

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 vorhandenen Konzept wurden Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege benannt (vgl. Kapitel 7.2 ab Seite 10).

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.

Die Wegeabschnitte des **Allzeitwegenetzes** wurden daher in fünf Kategorien (in Anlehnung an die Nutzungskategorien der EFA<sup>8</sup>) eingeteilt, denen in der späteren Bewertung eine unterschiedliche Gewichtung zugeordnet wird:

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

Auf der Grundlage der Kinderbeteiligung (vgl. Kapitel 5.1 ab Seite 4) und der Infrastruktur für Kinder wurde parallel ein **Kinderwegenetz** entwickelt.

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

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

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

## 7.2 Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege

Im Konzept von 2012 wurden drei grundsätzliche Typen von Wegeachsen entwickelt, denen unterschiedliche Qualitäten und Funktionen zugeordnet sind.<sup>9</sup>

### 7.2.1 Allzeitwege

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

Die Allzeitwege sollten durchgehend barrierefrei ausgeführt sein. Wo sich eine vollständige Barrierefreiheit aufgrund von topografischen Gegebenheiten mit Treppenanlagen oder baulichen unveränderlichen Engstellen nicht herstellen lässt, sollten adäquate Alternativstrecken angeboten werden. Barrierefreiheit ist hierbei auch als ein Prozess zu verstehen, deren vollständige Umsetzung nur langfristig realisiert werden kann.

Die einzelnen qualitativen Anforderungen der Allzeitwege sind in den Standards für Fußwege dargestellt<sup>10</sup>. Sie umfassen zum Beispiel eine durchgehende Beleuchtung, eine befestigte Oberfläche und Winterdienst.

Die Allzeitwegeachsen bilden das Netz der Alltagswege für alle Fußgänger in Kiel. Sie verbinden die Stadtteile untereinander und erschließen wichtige Ziele wie Geschäftsbereiche, Haltestellen, öffentliche Einrichtungen und Ähnliches. In den Bezirken Mitte und Gaarden spielt zudem die fußläufige Verbindung in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof eine besondere Rolle.

9 Vergl.: Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Flensburg, Bremen, 2012, ab Seite 26

10 Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

## 7.2.2 Freizeitwege

Freizeitwege sind in der Regel Verbindungen und Alternativrouten durch Naherholungsgebiete oder Grünflächen, die nicht in allen Situationen barrierefrei ausgebaut sein müssen. Es gibt aber gerade in dichter bebauten Bereichen der Stadt auch Freizeitwege, die entlang von Straßen geführt werden. Die Freizeitnutzung ist hier eher touristisch geprägt, daher sollte dort ein barrierefreier Ausbau angestrebt werden, um eine Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer zu erreichen.

In den Außengebieten, gerade auf Feld- oder Waldwegen ist ein barrierefreier Ausbau dagegen nicht erforderlich, auch um den natürlichen Charakter dieser Wege zu erhalten.

Freizeitwege sind tagsüber oft angenehmer zu gehen, als die Allzeitwege, welche in den dichten Siedlungsgebieten auch an Hauptverkehrsstraßen verlaufen, allerdings sind die Wegeverläufe teilweise kurvig oder umwegig. Sie stellen ein attraktives Angebot für Fußgänger mit größerem Zeitbudget dar.

In den Ortsteilen Mitte und Gaarden verlaufen Freizeitwegeachsen überwiegend in Grünanlagen und durch von Stadtgrün oder Wasser geprägten Freiräumen, es sind aber auch Wege, die Verbindungen zwischen den innerstädtischen Grünzügen herstellen und auch Wege zu touristischen Zielen.

In den dicht bebauten Bereichen der Kernstadt von Kiel, zu denen die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden gehören, sind Freizeitwege auch heute schon oft barrierefrei oder eine barrierefreie Gestaltung ist leicht herzustellen.

## 7.2.3 Kinderwege

Die Kinderwege wurden anhand der Auswertungen aus der Kinderbefragung „Ein Wegetagebuch für Kinder“<sup>11</sup>, die an vielen Grundschulen durchgeführt wurde, ausgewählt. Es handelt sich hier um Wege, die häufig von Kindern sowohl auf dem Schulweg als auch in der Freizeit genutzt werden. Hier gelten grundsätzlich die qualitativen Ansprüche der Allzeitwege<sup>12</sup>.

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

Der Verlauf dieser Wegeachsen in Mitte und Gaarden wurde aus den Ergebnissen der Kinderbeteiligung entwickelt (vgl. Kapitel 5.1 ab Seite 4 und

11 Landeshauptstadt Kiel; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

12 vgl. Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

Karte 7 im Anhang), des Weiteren wurden Ziele der Kinder wie Spielorte, Kinderhorte, Sportanlagen etc. berücksichtigt.

### 7.3 Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Mitte und Gaarden

In den dicht bebauten Stadtteilen mit der dichten Überlagerung zahlreicher Nutzungen besteht ein sehr dichtes Wegenetz. In dem untersuchten Netz wurden Fußwegeachsen definiert. Diese stellen die wichtigsten durchgehenden Fußwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet dar.

Die Achsen binden an die vorhandenen Wegeachsen im südöstlichen Stadtgebiet an. Die Achsen des Allzeitwege- und Kinderwegenetzes verlaufen überwiegend auf Straßen, Wegen und Plätzen, die schon heute stark genutzte Verbindungen durch die Stadtteile und zu den Geschäftszentren herstellen. Im Untersuchungsgebiet sind dies oft auch Hauptverkehrsstraßen. Hier liegen wichtige Ziele der Fußgänger wie Geschäftsbereiche, Bushaltestellen oder öffentliche Einrichtungen, auch sind diese Straßen oft die direktesten Wege.

Die Bezeichnung der Achsen durch Achsennummern setzt die Nummerierung der vorausgegangenen Planung fort. Für Verlängerungen vorhandener Achsen wurde die bestehende Nummer beibehalten. Neue Achsen, ab Nummer 48, wurden fortlaufend nummeriert, dabei zuerst Allzeitwegeachsen (Nr. 48 bis 60), dann Kinderwegeachsen (Nr. 61 bis 66) und Freizeitwegeachsen (67 bis 91).

Im Folgenden werden die Achsen kurz im Netzzusammenhang (nicht nach der Nummerierung) vorgestellt. Sie sind in den Karten Nr. 3 und Nr. 4 im Anhang grafisch dargestellt.

#### 7.3.1 Allzeitwege-Achsen

##### **Nr. 21 Hauptachse im Bereich Mitte**

Die Hauptachse im Bereich Mitte verläuft in Nord-Süd-Richtung entlang der Fußgängerzone (Dänische Straße, Holstenstraße) und dem Sophienblatt. Sie bindet im Süden über die Hamburger Chaussee und den Krusenrotter Weg an die bestehende Planung an. Über diese Wegeverbindung werden die wichtigsten Bereiche der Kieler Innenstadt erschlossen. An diese Achse knüpfen alle anderen Allzeitwege-Achsen von Osten und Westen an.

**Nr. 51 Brunswik - Innenstadt**

Von Brunswik wird von dem Geschäftsbereich an der Holtenauer und Brunswiker Straße (Dreiecksplatz) über die Bergstraße eine Verbindung zur Innenstadt hergestellt.

**Nr. 52 Düsternbrook - Innenstadt**

Die Verbindung zwischen Düsternbrook und Innenstadt erfolgt über die neue Fußwegeverbindung von der Dänischen Straße durch den Ratsdienergarten über Dahlmannstraße und Brunswiker Straße zur Feldstraße.

**Nr. 50, 37, 35 Schreventeich - Innenstadt**

Die Verbindung von Schreventeich in die Innenstadt erfolgt zum einen über die Legienstraße (Nr. 50) zur Altstadt (Anbindung an Achsen Nr. 37 und 34) und zum anderen über die Fleethörn (Verlängerung Achse 35). Die Achse Nr. 37 wird vom Schrevenpark Richtung Brunswik durch die Mittelstraße verlängert. Eine weitere Achse führt auf der Ringstraße zum Hauptbahnhof.

**Nr. 48, 49 Hasseldieksdamm - Innenstadt**

Die Verbindung von Hasseldieksdamm in die Innenstadt erfolgt hauptsächlich über die bereits ausgewiesene Achse Nr. 37 auf dem Hasseldieksdammer Weg. Am Knotenpunkt mit dem Kronshagener Weg erfolgt über die Ringstraße (Achse Nr. 48) die Verbindung zum Bahnhof. Am Knoten mit der Möllingstraße besteht über Exerzierplatz und Kleiner Kuhberg (Achse Nr. 49) die Verbindung zur Fußgängerzone der Innenstadt. In den Siedlungsbereichen und Grünflächen westlich der Ringstraße, bestehen Nord-Süd-Verbindungen durch Kinderwege- und Freizeitwegeachsen.

**Nr. 10, 21, 39 Hassee - Innenstadt**

Die Verbindung von Hassee in die Innenstadt erfolgt über die Achsen Saarbrückenstraße / Kirchhofallee (Verlängerung Achse Nr. 39), Winterbeker Weg / Papenkamp (Verlängerung Achse Nr. 10) und Krusenrotter Weg / Hamburger Chaussee (Verlängerung Achse Nr. 21).

**Nr. 55, 56 Gaarden - Innenstadt**

Die Verbindung zwischen Gaarden und der Innenstadt erfolgt über die Hörnbrücke. Über die Gaardener Brücke und den Pastor-Gosch-Weg besteht die direkte Verbindung zum Gaardener Zentrum am Vinetaplatz. Diese Achse (Nr. 55) setzt sich über Wikingerstraße / Kaiserstraße / Pickertstraße / Ost-ring nach Ellerbek fort. Vom Vinetaplatz führt eine weitere Achse (Nr. 56) entlang der Stoschstraße nach Osten durch den Sport- und Begegnungspark zur Poppenrade.

**Nr. 54 Gaarden - Südfriedhof**

Die Verbindung zwischen Gaarden und Südfriedhof erfolgt über die Gablenzbrücke. Diese West-Ost-Achse verläuft weiter über Gablenzstraße / Karlstal / Helmholtzstraße / Röntgenstraße zur Preetzer Straße, welche die Verbindung Richtung Elmschenhagen herstellt.

### **Nr. 53 Gaarden - Vieburg**

Die Achse südlich des Gleisdreiecks stellt von der Stormarnstraße über den Fußweg über die Bahnlinie und Zum Brook die Verbindung zwischen Vieburg und Gaarden-Ost her. Sie verläuft weiter auf der Sörensenstraße und der Preetzer Straße Richtung Elmschnhagen.

### **Nr. 57, 58 Gaarden - Kronsburg / Wellsee**

Innerhalb von Gaarden verlaufen zwei Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung. Die Wegeverbindung über Elisabethstraße und Bielenbergstraße (Achse Nr. 57) verknüpft die Wohnbereiche mit dem Vinetaplatz. Nach Norden setzt sich diese Achse über die Wertstraße Richtung Ellerbek fort.

Die Achse (Nr. 58) auf der Itisstraße und der Ascheberger Straße Richtung Konrad-Adenauer-Damm stellt die Verbindung zu den südlichen Stadtteilen her: Über die Verlängerung des Ostrings nach Gaarden-Süd und Kronsburg und über die Segeberger Landstraße Richtung Wellsee.

Durch den Verlauf der Bahnlinie sind zurzeit Wegeanschlüsse in Richtung Süden hier nur an zwei Stellen möglich. Vorgesehen ist, von den Siedlungsbereichen nördlich des Theodor-Heuss-Ring eine hochwertige Fuß- und Radwegeverbindung über die Gleisanlagen südlich und westlich des KVG-Betriebshofes sowohl nach Süden in Richtung Kronsburg, als auch nach Südwesten Richtung Gaarden-Süd bzw. Schulensee zu schaffen.

## **7.3.2 Kinderwegeachsen**

Die ermittelten Kinderwege verlaufen zum großen Teil auf den benannten Allzeitwegeachsen. Kinderwegeachsen bilden in sieben Wegeverläufen Ergänzungen zum Allzeitachsennetz:

### **Nr. 64 Muhliusstraße**

Die Muhliusstraße erwies sich in der Kinderbeteiligung als eine stark genutzte Wegeverbindung zwischen dem südlichen Knooper Weg und der Legienstraße.

### **Nr. 62 Gellertstraße**

Die Gellertstraße stellt die Wegeverbindung von den Siedlungsbereichen südlich des Schützenwall zu anliegenden den Kindergärten, Schulen und Bildungseinrichtungen sowie zur Friedrich-Junge-Schule nördlich des Hasseldieksdammer Weges dar.

### **Nr. 61, 63 Lantziusstraße, Melanchthonstraße**

Die Schulen und Sporteinrichtungen am Winterbeker Weg werden von den Kindern südlich des Südfriedhofes über die Lantziusstraße (Nr. 61) und nördlich des Friedhofes über die Melanchthonstraße (Nr. 63) erreicht. Nach

Osten verläuft diese Kinderwegeverbindung (Achse Nr. 63) zwischen Max-Planck-Straße und Hummelwiese durch die Grünanlage Moorteichwiese.

#### **Nr. 66 Kirchenweg**

In den dichten Siedlungsbereichen des Gaardener Zentrums stellt für Kinder der Kirchenweg eine wichtige Verbindung zwischen den Hauptachsen Elisabethstraße und Iltisstraße her.

#### **Nr. 65 Lensahner Straße / Heischstraße**

Die Wegeverbindung zwischen der südlichen Iltisstraße und der Lensahner Straße durch die Parkanlage Brook und die Ascheberger Straße (Allzeitwegeachse Nr. 58) ist eine der wichtigsten Kinderwegeverbindungen in Gaarden. Sie erschließt die Schulen am Süden der Iltisstraße, und verknüpft die Wohngebiete nördlich und südlich des Brook untereinander und mit der Parkanlage.

Über Lensahner Straße / Heischstraße verläuft die daran anbindende Kinderwegeachse (Nr. 65) parallel zum Theodor-Heuss-Ring als Verbindung zwischen Ostring und Bahnhofstraße (Spielplätze).

### **7.3.3 Freizeitwegeachsen**

Die Freizeitwegeachsen bilden Parallel- und Querverbindungen zu den Allzeitwegeachsen und erschließen touristische Ziele und Grünflächen. Je nach Lage und Funktion werden an die Freizeitwege unterschiedliche Anforderungen bezogen auf Barrierefreiheit, Beleuchtung und Winterdienst gestellt, dies kann auch innerhalb einer Achse auf verschiedenen Abschnitten unterschiedlich sein. Im Folgenden werden die wichtigsten durchgehenden Freizeitwegeverbindungen vorgestellt. Eine Liste aller Achsen befindet sich im Anhang ab Seite 35.

Vom Schrevenpark führt parallel zur Achse Nr. 37 ein Freizeitweg (Achse Nr. 68) durch die Parkanlage an der Mittelstraße und weiter durch die Grünanlagen Richtung Düsternbrook.

Eine Alternative zu den Allzeitwegen auf der Legienstraße und Fleethörn ist der Freizeitweg (Achse Nr. 69) auf der Beamtenlaufbahn am Hiroshimapark entlang zur Hauptachse der Innenstadt und über die Holstenbrücke zum Bootshafen und an den Schwedenkai.

Eine wichtige Freizeitwegeverbindung (Achse Nr. 67) zwischen Hasseldiekdamm und der Innenstadt sowie von dort weiter nach Norden verläuft vom Prüner Schlag durch den Schützenpark zum Exerzierplatz und von dort auf dem Lorentzendamm entlang des Kleinen Kiel zum Schlossgarten.

Parallel zur Allzeitwegeachse in der Innenstadt verläuft eine Freizeitwegeachse (Achse Nr. 71) entlang der Kaistraße immer so dicht wie möglich am Wasser des Kieler Hafens und der Hörn. Diese setzt sich nach Norden auf der Kiel-

linie fort. Nach Süden wird über den Hörn-Eidertal-Wanderweg (Achse Nr. 44) eine Wegeverbindung Richtung Gaarden-Süd geschaffen.

Von der Hörn besteht in Richtung Osten mit der Achse Nr. 73) eine grüne Wegeverbindung von der Adolph-Westphal-Straße über Ida-Hinz-Platz und den Brook Richtung Langsee.

Von der Hörn nach Norden bietet der Freizeitweg (Achse Nr. 72) auf dem sogenannten Stadtbalkon entlang der Werftstraße Einblicke in das Hafengebiet. Diese Achse setzt sich durch den Volkspark Richtung Schwanenseepark fort.

Zwischen Gaarden-Ost und Ellerbek verläuft vom Volkspark nach Süden durch den Sport- und Begegnungspark Gaarden eine Freizeitwegeachse (Achse Nr. 77) innerhalb von Grünflächen entlang des Langsees Richtung Kuckucksberg.

Die Freizeitwegeachse (Achse Nr. 76) auf dem Kuckucksweg und Rundweg stellt in diesem Grünbereich eine Querverbindung zwischen Gaarden-Süd / Kronsburg und Sophienhöhe her.

## 8 Mängelkartierung

Auf den Hauptachsen wurde jeder Wegeabschnitt und jede Kreuzung bzw. Einmündung dokumentiert und auf Mängel geprüft. Diese Mängelkartierung ist in Karte 2 dargestellt. Die Details der Mängel und deren Bewertung sind in einer Excel-Tabelle als Arbeitswerkzeug für die Verwaltung erfasst<sup>13</sup>.

Die Mängelkategorien wurden aufbauend auf die vorherigen Planungen zum Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept in den südöstlichen Stadtteilen entwickelt. Sie wurden an die Problemstellung in den dicht bebauten Stadtteilen und die damit einhergehende erforderliche Kleinteiligkeit angepasst.

Maßstab für die Benennung von Mängeln sind die überarbeiteten Kieler Standards für Fußwege (vgl. Kapitel 6 ab Seite 8).

Jede Kreuzung mit anderen Straßen, beziehungsweise Einmündungen von Straßen, oder wichtigen Fußwegeanschlüssen wurde als **Knoten** beurteilt. Hier liegt ein bedeutsamer Unterschied zu dem vorhergegangenen Konzept<sup>14</sup>, in dem nur diejenigen Knoten differenziert betrachtet wurden, an denen sich die festgelegten Wegeachsen treffen.

Wege-**Abschnitte** sind Strecken zwischen zwei Knoten, oder von Knoten bis zum Wegende oder Ende des Untersuchungsbereichs.

Für die Knoten und Abschnitte werden folgende Mängelkategorien dargestellt:

13 Planungsgruppe Nord – PGN; „Arbeitstabelle Knoten und Abschnitte.xls“ und Text „Landeshauptstadt Kiel - Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden – Erläuterungen zur Tabelle der Mängelkartierung und Bewertung“. Kassel 2014

14 Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Flensburg, Bremen, 2012

- 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

## 8.1 Mängelbewertung und Prioritäten

Die Achsenabschnitte und Knoten wurden einer detaillierten örtlichen Bewertung unterzogen. Von einer grundsätzlichen Bewertung, wie sie im vorherigen Konzept vorgenommen wurde, wurde abgesehen, da die Einstufung als erwägenswerte, bedeutsame oder unerlässliche Ausstattungsmerkmale sehr viel mehr von der örtlichen Situation als von dem Straßen- oder Wegetyp abhängt. Für den internen Gebrauch wurde eine Arbeitstabelle angelegt, in der die detaillierte Bestandserfassung mit Mängelbewertung und Prioritätensetzung nach Achsenabschnitten und Knoten aufgelistet ist.

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

Weitere Kriterien sind die Benennung als gefährliche / unangenehme Orte in der Kinderbeteiligung und /oder in der Seniorenbefragung sowie bei den Planungsspaziergängen, aber auch die Verkehrsbelastung und soziale Aspekte und Ähnliches die in den Erläuterungen zur Prioritätseinstufung textlich benannt werden.

### 8.1.1 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 Bewertung ergibt sich hier aus der Kategorisierung der Bestandsaufnahme in Anlehnung an die EFA (vgl. Kapitel 7.1 ab Seite 9). In der grundlegenden Bewertung gilt an Knotenpunkten jeweils die Kategorie mit den höheren Anforderungen.

## 8.1.2 Mehrfache Wegefunktionen

In der Bestandsaufnahme wurden im untersuchten Netz für jeden Abschnitt die Wegetypen Allzeit-, Kinder- und Freizeitweg unabhängig voneinander erfasst. So gibt es zahlreiche Wegeabschnitte, die sowohl Allzeitwegeverbindungen herstellen, als auch touristische Wegeverbindungen oder Verbindungen zwischen Grünflächen, und auch in der Kinderbeteiligung als Kinderwege identifiziert wurden. Je mehr Funktionen ein Achsenabschnitt erfüllt, desto wichtiger ist die Beseitigung von Mängeln und eine entsprechende Ausstattung und Pflege der Fußwege.

## 8.1.3 Nahverkehrsanschluss

Die Haltestellen der Busse und Bahnen des Nahverkehrs werden von den meisten Fahrgästen zu Fuß aufgesucht. Gemäß den Standards<sup>15</sup> sollen sie gut erkennbar und sicher und problemlos erreichbar sein. Daher verdienen Knoten und Achsenabschnitte an bzw. in denen Haltestellen liegen besondere Aufmerksamkeit.

## 8.1.4 Kinderwege

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

## 8.1.5 Unfallschwerpunkte

Die Auswertung der polizeilichen Daten von Januar 2012 bis April 2013 von Unfällen mit Fußgängerbeteiligung in Kiel weist auf besondere Gefahrenstellen hin. Dies kann Hinweise geben auf unübersichtliche Verkehrssituationen, stark von Fußgängern frequentierte Bereiche und andere Konflikte der verschiedenen Verkehrsarten untereinander. Bereiche mit Fußgängerunfällen auf Allzeitwege- und Kinderwegeachsen erhalten eine höhere Maßnahmenpriorität.

<sup>15</sup> Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

## 8.1.6 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- und Kultureinrichtungen und ÖPNV-Haltestellen vorrangig ebene Gehflächen erhalten, die die Zugänglichkeit gewährleisten und auch die Orientierung erleichtern.

Für Freizeitwege wird keine grundsätzliche Barrierefreiheit gefordert. In den dicht bebauten Bezirken Mitte und Gaarden liegen jedoch viele Freizeitwegeverbindungen in Straßenräumen, so dass hier ein barrierefreier Ausbau schon grundsätzlich angestrebt wird. Gerade im Bereich der Innenstadt erschließen die Freizeitwegeachsen viele touristische Ziele, die auch barrierefrei erreichbar sein sollen.

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 wassergebundenen Wegeflächen die Übergänge zu befestigten Wegeflächen bündig und ohne Stolperkanten und 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 Mitte und Gaarden sind dies die Hörnbrücke, die Gablenzbrücke und der Durchgang von der Stormarnstraße zur Straße Zum Brook. Diese Wegeverbindungen haben besondere Priorität, da sie wesentliche Verknüpfungen im Fußwegenetz herstellen und stark genutzt sind.

## 9 Handlungsschwerpunkte und Maßnahmenempfehlungen

Handlungsschwerpunkte zeichnen sich nicht nur durch hohe Bewertungszahlen und hohe Prioritätswerte aus, sondern sind auch im besonderen Maße für die Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen geeignet (Impulsprojekte). Sie sind in Karte 3 als Bereiche gekennzeichnet.

Im Folgenden werden die ausgewählten Handlungsschwerpunkte in den Ortsbeiratsbezirken Mitte und Gaarden in Kurzfassungen dargestellt. Jeder Bereich wird kurz charakterisiert, die wesentlichen Mängel und entsprechende Maßnahmen benannt.

In beiden Bezirken verlaufen fast alle Fußwegeachsen auf bestehenden Straßen und Wegen. Diese bieten den Fußgängern schon heute meist eine gute Qualität bezogen auf die Alltagstauglichkeit. Vorgeschlagene Maßnahmen sind daher in den meisten Fällen Korrekturen der vorhandenen Situation, durch die Behinderungen beseitigt und Gefahrenstellen entschärft werden und so die durchgängige Nutzbarkeit der Achsen hergestellt wird.

## 9.1 Handlungsschwerpunkte Mitte

Im Ortsbeiratsbezirk Mitte gibt es zwölf Handlungsschwerpunkte.

Sie umfassen im Bereich der Innenstadt Knoten und Abschnitte, wo bezogen auf die zentrale Lage und die hohen Fußgängerzahlen Korrekturen von Mängeln prioritär durchgeführt werden sollen. In den Wohngebieten umfassen sie mangelhafte Bereiche der wichtigen Allzeitwegeachsen, die Verbindungen zu den anderen Stadtteilen herstellen.

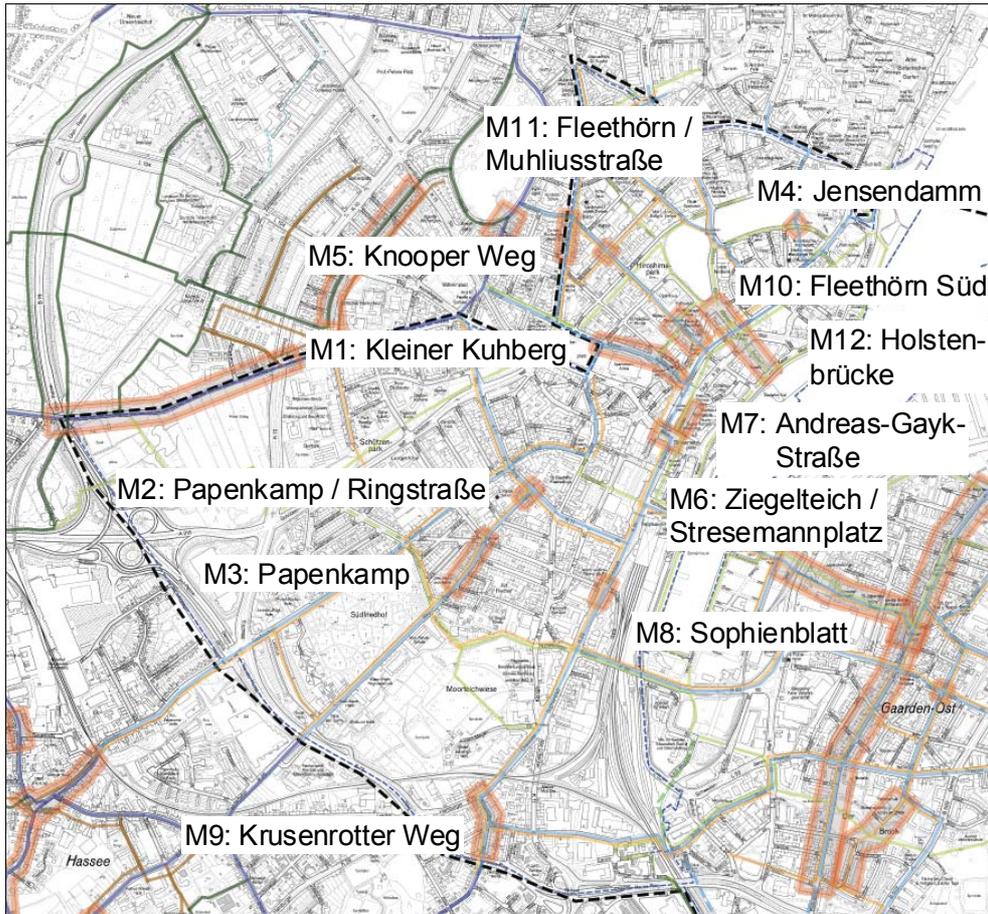
### M1 Kleiner Kuhberg - Schevenbrücke

Allzeitwegeachse, Wohn- und Geschäftsstraße als Zugang zum Geschäftszentrum der Kieler Innenstadt, Sparkassenarena ist wichtiger Veranstaltungsort mit entsprechenden Besucherverkehren, Verknüpfungspunkte mit Hauptachsen an Holstenstraße und am Exerzierplatz

- Am Exerzierplatz fehlende LSA-Querungsmöglichkeit am Knotenpunktarm Kleiner Kuhberg
- Mangelhafte Gestaltung und Orientierung entlang Sparkassenarena, fehlende barrierefreie Zugangsmöglichkeiten zur Veranstaltungshalle
- Mangelhafte Oberflächengestaltung, Barrierefreiheit und Orientierung am Europaplatz

Maßnahmen: Umgestaltung der Knoten am Exerzierplatz und an der Treppestraße bzw. Europaplatz, Umgestaltung Südseite Kleiner Kuhberg und Fußgängerbereich zur Holstenstraße, Themen: Orientierung, Barrierefreiheit, Straßenraumgestaltung

▪ **Abbildung 7: Lageplan Handlungsschwerpunkte Mitte**



### M2 Knoten Papenkamp - Ringstraße

Verknüpfungspunkt von Hauptachsen, Allzeit- und Kinderweg, Wohn- und Geschäftsstraße

- ungesicherte Querung einer Hauptverkehrsstraße
- unebene Gehwegoberflächen
- Papenkamp ist Fahrradstraße und Veloroute: mögliche Konflikte von Rad- und Fußverkehr

Maßnahmen: Überprüfung bzw. Herstellung Barrierefreiheit an Einmündung Papenkamp, organisatorische und bauliche Erleichterung / Ermöglichung der Querung der Ringstraße z.B. Mittelinsel

### M3 Papenkamp von Michelsenstraße bis Harmsstraße

Allzeit- und Kinderwegeachse auf Nebenstraße, offizieller Schulweg, in diesem Abschnitt auch Seniorenwohnheim und Stadteiltreffpunkt

- Schmale Gehwege, teilweise seitlich zugewachsen
- Dichter Ruhenden Verkehr, teilweise mit Zuparken von Querungsstellen

- Fahrradständer als Hindernisse an möglichen Querungsstellen
- Unebene Gehwegoberflächen
- Papenkamp ist Fahrradstraße und Veloroute: mögliche Konflikte von Rad- und Fußverkehr

Maßnahmen: Ordnung des ruhenden Verkehrs, standardgerechter Ausbau von Querungsstellen und Verlegung von Hindernissen

#### M4 Knoten Jensendamm – Ratsdienergarten Nähe Falckstraße

Neue Fußgängerquerung an neuer Hauptachse von Dänischer Straße über Ratsdienergarten und Dahlmannstraße zur Brunswiker Straße

Herstellung einer gesicherten Querung über den Jensendamm als Fußgängerüberweg und eindeutige Orientierung

#### M5 Knooper Weg zwischen Fleethörn und Damperhofstraße

Lokales Geschäftszentrum an Hauptverkehrsstraße, Wohn- und Geschäftsstraße, Allzeit- und Kinderweg, Verknüpfungspunkt von Hauptachsen an Fleethörn, laufende Umbaumaßnahme

- Gehwegparken und Geschäftsauslagen verschmälern Fußwege,
- Unebenheiten durch Befahren der Gehwegflächen
- geplanter Ausbau: Gehwegbreite berücksichtigt Geschäftsauslagen nicht, Verdrängung der Fußgänger auf niveaugleichen Radweg absehbar

Maßnahmen: Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Planung

#### M6 Knoten Ziegelteich - Stresemannplatz

Innerstädtischer Hauptverkehrsknoten, Allzeit-, Kinder- und Freizeitwege, Zugang Bushaltestellen und Neues Rathaus, ZOB

- problematische Ampelschaltung: Gesonderte Grünphase für Rechtsabbieger von Sophienblatt in Stresemannplatz bedingt längere Rotphase für Fußgänger auf dem südlichen Teil der Querung als auf dem nördlichen Teil. Dies führt zu Rotläufern und irritiert Blinde, die sich an den Fahrgeräuschen des normalen Geradeaus- und Rechts-Verkehrs orientieren
- Konflikte Fußgänger und Radfahrer
- Mängel in Blindenleitsystem / barrierefreien Gestaltung der Querungen

Maßnahmen: Beachtung der Standards bei geplantem Umbau, Optimierung Ampelschaltung, Prüfung und eventuell Verlegung der Radwegführung, Straßenraumgestaltung, Aufstellflächen

### M7 Andreas-Gayk-Straße: Gehwegbereich Neues Rathaus

Gehwegbereich Neues Rathaus, Veranstaltungsort, Zugang zu zahlreichen wichtigen Infrastruktureinrichtungen und zu Bushaltestellen, Allzeit- und Kinderweg an Hauptverkehrsstraße

- Radwegführung auf Gehweg, dadurch Fußgängerfläche für tatsächliche Nutzung zu schmal und Gefährdung an Gebäudeeingängen und an Bushaltestelle
- Zugang Bushaltestelle und Rathaus sowie Abgrenzung Radfahrstreifen nicht taktil markiert
- Zu geringe Anzahl von Fahrradständern führt zu wildem Abstellen auf Fußgängerbereichen

Maßnahmen: Verbreiterung der Fußgängerflächen, Einbau taktiler Orientierungshilfen, Verlegung Radverkehr und Verbesserung Fahrradstellplätze, Entfernung der Längsparkplätze prüfen

### M8 Sophienblatt im Bereich Harmsstraße

Innerstädtische Hauptverkehrsstraße, Geschäftsstraße und Zugang Hauptbahnhof, Allzeit- und Kinderweg

- linearer Querungsbedarf von Fußgängern entlang Sophienblatt, keine gesicherte Querung am Knoten mit Harmsstraße, unfallträchtiger Bereich
- mangelhafte Gehweggestaltung im Bereich Allianz-Gebäude: unebene Oberfläche durch Pflastermuster, fehlende Leitlinien
- Konflikte Fuß- und Radverkehr, Harmsstraße ist Fahrradstraße und Veloroute

Maßnahmen: Überprüfung bzw. Herstellung Barrierefreiheit an Einmündungen Harmsstraße und Schröpfecke, gesicherte Querung für Fuß- und Radverkehr über Sophienblatt mit Lichtsignalanlage, Herstellung ebener Gehwegflächen mit deutlicher taktiler Abgrenzung zu Radwegen und innerer Leitlinie

### M9 Krusenrotter Weg von Hamburger Chaussee bis Theodor-Heuss-Ring

Anbindung an Fußwegeachse nach Hassee und Gaarden Süd auf Nebenstraße, Allzeit- und Kinderwegeachsen

- Fehlende Querungsanlagen und fehlende Borsteinabsenkungen an Kreuzungen / Einmündungen
- Parken im Querungsbereich und auf den Gehwegen
- Gehwege oft zu schmal
- Kopfsteinpflaster ohne Füllungen in Querungsbereichen

Maßnahmen: Umsetzung der Standards entlang der gesamten Achse, vor allem bezüglich Barrierefreiheit

#### M10 Fleethörn von Rathausplatz bis Asmus-Bremer-Platz

Innerstädtische Hauptachse mit Eingang in Fußgängerzone, Allzeit- und Kinderweg, teilweise Freizeitweg, Zugang zu wichtiger Infrastruktur, Veranstaltungsorte

- Mangelhafte Barrierefreiheit, Oberflächengestaltung und Orientierung, fehlende Borsteinabsenkungen, Hindernisse auf Gehwegen auch in Querungsbereichen, unebene, uneinheitliche Gehwegoberflächen

Maßnahmen: Umsetzung der Standards in hochfrequentiertem und zentralen öffentlichen Raum, vor allem an den Knoten Rathausplatz und Willestraße

#### M11 Knoten Fleethörn – Muhliusstraße

Knoten von Allzeit- und Kinderwegeachse in Nebenstraßen

- Mängel im Blindenleitsystem
- Fehlende Bordsteinabsenkung an einer Kante
- Hindernisse auf Gehweg und im Querungsbereich
- Kopfsteinpflaster ohne Rillenfüllung im Querungsbereich

Maßnahmen: Bordsteinabsenkung, Einbau Aufmerksamkeitsfelder, eventuell Verlegung von Fahrradständern und Pollern

#### M12 Holstenbrücke

Nördlicher Teil ist innerstädtische Verbindungsstraße, südlicher Teil am Bootshafen ist Sackgasse und Fußgängerzone, Holstenbrücke schafft Freizeitwegeverbindung vom Kleinen Kiel zur Kaistraße, Verbindung Fußgängerzone - Schwedenkai, stadträumliche Trennung von Altstadtbereich und neuem Innenstadtbereich

- Mängel im Blindenleitsystem
- unübersichtliche Kreuzungs- bzw. Querungssituationen
- sehr breite Kfz-Verkehrsflächen

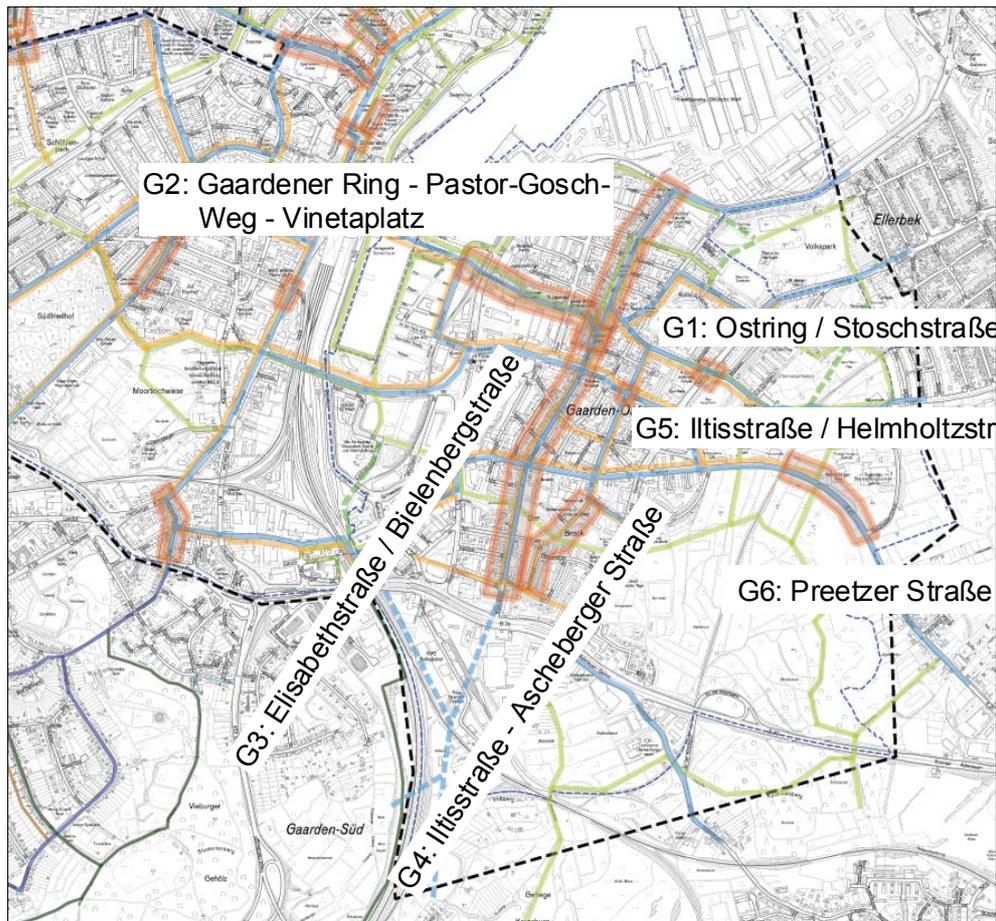
Maßnahmen: Neuorganisation des Straßenraumes zwischen Andreas-Gayk-Straße und Martensdamm, Herstellung sicherer Querungen mit eindeutiger Orientierung, Überprüfung des Knotens mit Kaistraße und gegebenenfalls Korrektur bezüglich der Barrierefreiheit

## 9.2 Handlungsschwerpunkte Gaarden

Im Ortsbeiratsbezirk Gaarden gibt es sechs Handlungsschwerpunkte.

Sie umfassen vor allem längere Achsenabschnitte, da für die Herstellung hochwertiger durchgehender Fußwegeverbindungen hier vor allem die Kombination vieler kleinteiliger Maßnahmen entscheidend ist.

▪ **Abbildung 8: Lageplan Handlungsschwerpunkte Gaarden**



### G1 Knoten Ostring - Stoschstraße

Eine der wichtigsten Querungsstellen für Fußgänger in Gaarden: Stoschstraße ist Allzeit-, Kinder- und Freizeitweg, zudem ausgewiesene Radroute, Ostring Hauptverkehrsstraße

- Heutige Tunnelsituation ist nicht barrierefrei. Für Personen mit Rollstuhl oder Rollator ist Tunnel wegen der starken Steigung der Rampen schwer oder gar nicht nutzbar, die Situation führt zu gefährlichen ebenerdigen Querungsmanövern
- Tunnel ist Angstrraum
- Radfahrer benutzen illegalerweise den Tunnel

Maßnahmen: gesicherte Querung des Ostrings für Fußgänger barrierefrei herstellen, Erschließung der Bushaltestellen, Verlängerung des hochwertigen barrierefreien Weges vom Sportpark

G2 Vinetaplatz - Pastor-Gosch-Weg - Gaardener Brücke  
bis Gaardener Ring

Vinetaplatz ist Stadtteilzentrum, sozialer Mittelpunkt, zentraler Verknüpfungsort wichtiger Fußwegeachsen, lokales Geschäftszentrum; Pastor-Gosch-Weg bildet die Hauptfußwegeverbindung zur Innenstadt

- Heutige Gestaltung des Platzes hat vor allem Mängel im Handlungsfeld Orientierung: Wegweisung aber auch Blindenleitsystem und Gestaltung der Platzränder
- Durchgang des Pastor-Gosch-Weges zwischen Vinetaplatz und Schulstraße ist schmal, dunkel und ohne Blindenleitsystem, Angsträum, Wegweisung ist mangelhaft
- Im Steigungsabschnitt zwischen Schulstraße und Gaardener Brücke fehlen Podeste / Haltebereiche für Rollstuhlfahrer
- Gaardener Brücke stellenweise unübersichtlich und ungepflegt, Fahrrad Angsträum
- Weg von Gaardener Brücke zu Gaardener Ring uneben, stellenweise zugewachsen

Maßnahmen: Wegweisung, Blindenleitsystem, barrierefreie Knoten an Platzrändern und standardgemäßer Ausbau Pastor-Gosch-Weg, Platzgestaltung und -zonierung

G3 Hauptachse Elisabethstraße - Bielenbergstraße  
von Werftstraße bis Theodor-Heuss-Ring

In Gaarden-Ost Hauptfußwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung, Wohn- und Geschäftsstraße, Verbindung von Wohnquartieren, Einkaufsbereichen, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen

- Fehlende Gehwegabsenkungen an Querungsstellen
- Unzureichende taktile Leitsysteme
- Großpflaster ohne Fugenfüllung in Querungsbereichen
- Unebene Gehwegoberflächen
- Zu starke Neigung an Einfahrten
- Zu geringe Gehwegbreiten
- Gehwegparken
- Hindernisse auf Gehwegen, sowohl feststehend als auch durch Sondernutzungen
- Bewuchs ragt in Gehweg

- Fußgängerzone für Radfahrer frei
- Fußgängerflächen nicht deutlich getrennt von Radwegen bzw. Flächen mit Kfz-Nutzung (fehlende Begrenzungstreifen)

Umsetzung der Standards entlang der gesamten Achse, vor allem bezüglich Barrierefreiheit (Gehwegoberflächen, Leitlinien, Querungsstellen)

#### G4 Iltisstraße zwischen Blitzstraße und Brook – Parkanlage Brook – Ascheberger Straße

Eine der wichtigsten Kinderwegeverbindungen in Gaarden, Schuleingang, Verknüpfung Wohngebiet nördlich und südlich des Brook untereinander und mit der Parkanlage

- Schmale Straßenräume, daher Fußgänger (Kinder) oft auf Fahrbahn, Gefahr durch Anlieger-Autofahrer
- Gehwege in Ascheberger Straße durch halbseitig auf Gehweg parkende Pkw verschmälert und für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar
- Eingangssituation zu Grünanlage unattraktiv, geplante Verbindung zu Ascheberger Straße schwierige Topografie

Maßnahmen: Barrierefreie Zugänge zur Parkanlage (Kinder mit Roller, Eltern mit Kinderwagen), Gestaltung Parkwege, Verkehrsregelung in Straßenräumen (z.B. Sperrung Iltisstraße), Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Ascheberger Straße

#### G5 Knoten Iltisstraße – Helmholtzstraße

Wichtige aber ungesicherte Querungsstelle auf Hauptachse Iltisstraße, Gefahrenpunkt in Schulwegplan, Allzeit- und Kinderweg, Helmholtzstraße Hauptverkehrsstraße

- Unübersichtliche Querungssituation
- Radweg kreuzt Gehweg
- Poller im Querungsbereich

Maßnahmen: Überprüfung bzw. Herstellung Barrierefreiheit, Herstellung gesicherter Querung über Kirchenweg mit Fußgängerüberweg

#### G6 Preetzer Straße zwischen Haltepunkt und Geschwister-Scholl-Straße

Fußwegeverbindung nach Elmschenhagen, wichtiger Kinderweg verbindet Haltepunkt RBZ, Bushaltestellen und Schulen, stärkere Nutzung nach Eröffnung des neuen Schienenhaltepunktes

- nördlicher Gehweg überwiegend nicht asphaltiert und zu geringe Gehwegbreite
- Konflikte mit Radverkehr

Maßnahmen: Herstellung ausreichend breiter Gehwege mit angenehm begehbare Oberfläche, Überprüfung bzw. Herstellung Barrierefreiheit, an Haltestellen und Knoten, Trennung Fuß- und Radverkehr

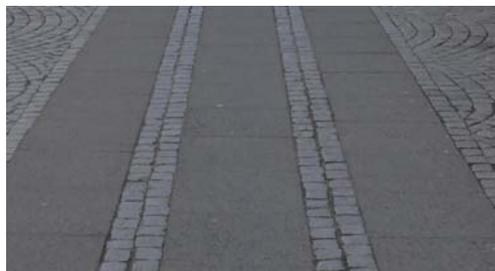
### 9.3 Maßnahmenvorschläge

Vorgeschlagene bauliche und organisatorische Maßnahmen entwickeln sich aus den festgestellten Mängeln (vgl. Karte 2) und der Einordnung in die drei Wegetypen. Ein wichtiges Thema ist dabei die Anwendung der Standards für Fußwege<sup>16</sup>, vor allem in Bezug auf die Herstellung der Barrierefreiheit auf den Allzeitwegeachsen und Kinderwegeachsen.

Ein wesentlicher Maßnahmenvorschlag für die Kieler Fußwegeachsen ist die Herstellung einer leitenden Gestaltung. Dabei sollen die Gehwegoberflächen durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien linear so gegliedert sein, dass die Gehrichtungen als lineare Gestaltung im öffentlichen Freiraum sichtbar werden. So können in überwiegend gepflasterten Bereichen die Gehbahnen mit glatten Platten belegt werden, während in Bereichen mit dem für Kiel typischen glatten Klinkerpflaster gepflasterte Linien die Grenzen und Richtungen der Gehbahnen markieren können (vgl. Abbildung 9). Die leitende Gestaltung kombiniert Anforderungen an die Barrierefreiheit mit der Forderung nach einer Wegegestaltung, die die Orientierung im Wegeverlauf unterstützt. Dabei sollen typische lokale Gestaltungsansätze entlang der Fußwegeachsen als durchgängige und wieder erkennbare Elemente eingesetzt werden. Ein einheitlich gestaltetes Fußwegenetz erleichtert die Orientierung in der gesamten Stadt.

Empfohlen wird die Entwicklung eines gesamtstädtischen Gehwege-Gestaltungskonzeptes. Auf der Grundlage der Kieler Standards für Fußwege und Kinderweg sollen Gestaltungsrichtlinien für verschiedene Arten von Fußwegen entwickelt werden, die jeweils auf den konkreten baulich-räumlichen Kontext angepasst werden können.

▪ **Abbildung 9: Beispiele für leitende Gestaltung in Kiel**



Willestraße



Vinetaplatz

16 Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

Ein häufiges Problemfeld stellt auch der ruhende Verkehr dar. So werden Querungsstellen von Fußgängern durch parkende Autos blockiert, Gehwege bis dicht an die Gebäude zugeparkt oder zum Abstellen von Motorrädern und Fahrrädern benutzt. Auch befinden sich an Kreuzungen und Einmündungen in Nebenstraßen häufig Fahrradständer genau im Verlauf der Gehbahnen der querenden Fußgänger. Die Kontrolle des ruhenden Verkehr stellt hier eine sofort durchführbare und wirksame Maßnahme der laufenden Verwaltung dar (vgl. Kapitel 10 ab Seite 29). Die Verlegung von Fahrradständern kann ebenfalls im Zuge anstehender Baumaßnahmen geprüft und durchgeführt werden. Gehwegparken sollte die Ausnahme sein. Abmarkierungen können dazu beitragen, die Gehbahn frei zu halten.

Ein weiteres Problemfeld sind Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Für ein barrierefreies Allzeitwegenetz sollten diese in der Regel deutlich voneinander getrennt sein. Gerade für Knotenpunkte bieten die Standards für Fußwege hier Führungsmöglichkeiten für den Radverkehr an, die diese Konflikte entschärfen.

Schon in der Bestandsaufnahme sowie bei den Planungsspaziergängen und in der Kinderbeteiligung und der Seniorenbefragung wurde deutlich, dass für die Lösung mancher Probleme der Fußgänger nicht nur bauliche Maßnahmen notwendig sind. Gerade in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden spielen soziale Aspekte eine große Rolle. Bei Maßnahmen in den öffentlichen Freiräumen sollten auch problematische Nutzergruppen aktiv in die Planung mit einbezogen werden. Anstelle einer Verdrängung in andere Stadträume kann eine solche Herangehensweise die lokale Identifikation stärken und eine Mitverantwortung für die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bewusst machen. Erfolgreiches Beispiel für eine solche Herangehensweise in der Stadtteilplanung ist der Labyrinthplatz in Zürich<sup>17</sup>.

## 10 Maßnahmen der laufenden Verwaltung

Neben den beschriebenen Maßnahmen in den Handlungsschwerpunkten sollten auch in Rahmen der laufenden Verwaltung die Situation für den Fußverkehr verbessert werden. Die folgend dargestellten Maßnahmen sollten auch außerhalb der Handlungsschwerpunkte und beschriebenen Fußwegachsen berücksichtigt werden.

### Verbesserung der Infrastruktur

Nicht dargestellt wurde in den einzelnen Handlungsschwerpunkten die Erneuerung der meisten vorhandenen taktilen Leitsysteme auf den Standards nach DIN 32984. Die Erneuerung sollte zumindest dann erfolgen, wenn

17 vgl.: Agnes Barmettler, Regula Farner, Ursula Knecht und andere; Erzähl mir Labyrinth, Frauenkultur im öffentlichen Raum - 20 Jahre Labyrinthplatz Zürich, Rüsselsheim, 2011. siehe auch: [www.stadt-zuerich.ch/quartierleben](http://www.stadt-zuerich.ch/quartierleben) (Stand 14.02.2014)

Grabungsarbeiten in diesen Bereichen durchgeführt werden. Die entsprechende barrierefreie Ausstattung sollte dann auch außerhalb der Handlungsschwerpunkte und der Achsen erfolgen.

Wesentlicher Baustein ist hierbei auch die Berücksichtigung der Qualitätsstandards bei jeder Bauabnahme (Qualitätsmanagement).

### **Maßnahmen im laufenden Betrieb und der Unterhaltung**

Hierunter sind alle Maßnahmen zu verstehen, die zum laufenden Verwaltungshandeln gehören und für die die Zuständigkeit in der Regel bei verschiedenen Ämtern liegt:

- Sauberkeit
- Grünschnitt (z.B. Freihalten der lichten Breite oder von Laternen), auch Sicherstellung an privaten Grundstücken
- Überwachung ruhender Verkehr
- Überwachung und Ahndung des illegalen Befahrens von Gehwegen / Fußgängerzonen durch den Radverkehr
- Überwachung der Einhaltung von Standards bei Sondernutzungen oder Baustellen
- Sicherstellung einer ausreichenden Präsenz von Überwachungskräften an sozialen Problembereichen
- Instandhaltung wassergebundener Wegedecken und ihrer Anschlüsse

### **Nicht investive Maßnahmen**

Eine Förderung des Fußverkehrs sollte auch mit nicht investiven Maßnahmen insbesondere auch der Information, Bewusstseinsbildung und Kommunikation, bestehen. Diese nicht investiven Maßnahmen bestehen aus drei Pfeilern:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen: z.B. rechtlicher Rahmen, Finanzierung  
Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen gehört beispielsweise die Sondernutzungssatzung, wo Angaben zu Mindestgehwegbreiten etc. aufgenommen werden sollten.
- Institutionelle Verankerung: z.B. personelle Ressourcen, Bündelung der Verwaltung, Zusammenarbeit, strategische Bündnispartner
- Bewusstseinsbildung und Image

Teilweise betreffen die im Folgenden ausgeführten Maßnahmen nicht nur die laufende Verwaltung, sondern stellen auch eine Überprüfung der Strukturen und der Identifizierung institutioneller Hindernisse bei der Förderung des Fußverkehrs dar. Dies sollte auch laufend geschehen.

Folgende Handlungsfelder und Bausteine bieten sich an:

Tabelle 2: Handlungsfelder und Bausteine (Beispiele)

Handlungsfelder	Bausteine / Maßnahmen (nicht abschließend und als Beispiel)
Bewusstseinsbildung: Motivation, Information, Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung Kampagne „Urbane Mobilität“</li> <li>▪ Verwaltungsseminare</li> <li>▪ Öffentlichkeitsarbeit und Akzeptanzbildung</li> <li>▪ (Foto-) Wettbewerbe, Ausstellungen, lokale Identität</li> <li>▪ Entwicklung Lehrmaterial</li> <li>▪ Presseseminare</li> <li>▪ Mobilitätserziehung, Mobilitätsberatung</li> </ul>
Wissensgrundlage und Vermittlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identifizierung institutioneller Hindernisse</li> <li>▪ Fußgängerzählungen</li> <li>▪ Schwachstellenanalysen und Erfassung von Konfliktpunkten</li> <li>▪ Bedeutung für den Tourismus, Einkaufen</li> <li>▪ Nachfrageanalyse und „Marktbeobachtung“ zur Ermittlung von „Fußgängerpotentialen“</li> <li>▪ Wirkungsanalyse (Evaluierung) von durchgeführten Maßnahmen zur Überprüfung der Zielerreichung</li> <li>▪ Regelmäßiges Monitoring strategischer Bereiche und Erstellung eines Entwicklungsberichts Fußverkehr Kiel <ul style="list-style-type: none"> <li>- z.B. alle zwei Jahre durchgeführte Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung</li> <li>- z.B. Fortschrittsbericht Fußverkehr Kiel</li> </ul> </li> <li>▪ Schulung der Verwaltung / Polizei</li> </ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung einer kontinuierlichen und langfristigen Finanzierung von Maßnahmen</li> </ul>
Verwaltungshandeln	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stabsstelle Fußverkehr</li> <li>▪ Überprüfung und Bündelung von Kompetenzen und Zuständigkeiten</li> <li>▪ Rahmenkonzept Gehweggestaltung</li> <li>▪ Beschwerde- und Qualitätsmanagement</li> <li>▪ Qualitätsmanagement Baustellenabnahme</li> </ul>

<b>Handlungsfelder</b>	<b>Bausteine / Maßnahmen (nicht abschließend und als Beispiel)</b>
Einbindung von Bündnispartnern und Projektentwicklung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ NGO / Zivilgesellschaft</li><li>▪ Krankenkassen</li><li>▪ ÖPNV-Unternehmen</li><li>▪ Polizei / Sicherheitsdienste</li><li>▪ Schulen</li><li>▪ Kirchen</li></ul>

## 11 Literatur und Quellen

### 11.1 Gedruckte Quellen

Agnes Barmettler, Regula Farner, Ursula Knecht und andere; Erzähl mir Labyrinth, Frauenkultur im öffentlichen Raum - 20 Jahre Labyrinthplatz Zürich, Rüsselsheim, 2011

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

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

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 10. Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr - M WBF . Köln 2007

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN. Köln 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Stadtstraßen RASSt 06. Köln 2007

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung; Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden 2006

Landeshauptstadt Kiel, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr; Verkehrsentwicklungsplan 2008, Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010

Landeshauptstadt Kiel; Aufgabenstellung Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden, Stand 08.02.2013. Kiel 2013

Landeshauptstadt Kiel; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden – Kinderbeteiligung. Kassel 2013

Planungsgruppe Nord - PGN; Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung bezüglich ihrer Probleme beim Zufußgehen in Kiel. Kassel 2013

Planungsgruppe Nord - PGN; Landeshauptstadt Kiel - Standards für Fußwege und Kinderwege. Kassel 2014

Planungsgruppe Nord – PGN; Landeshauptstadt Kiel - Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden – Erläuterungen zur Tabelle der Mängelkartierung und Bewertung. Kassel 2014

Schmitz, Andreas; Fußverkehr in Leipzig. In: Stadt Leipzig (Hrsg.); Mobilität 2020 - Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Neun Fachgutachten zur Fortschreibung. Leipzig 2013

## **11.2 Internetquellen**

[http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/Netzkonzeption.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Netzkonzeption.php)

<http://schulportraits.schleswig-holstein.de>

<http://www.stadt-zuerich.ch/quartierleben>

## 12 Anhang: Karten und Tabellen

- Karte 1 Untersuchungsgebiet und Ortsbeiratsbezirke
- Karte 2 Mängelkartierung
- Karte 3 Fußwegeachsen und Handlungsschwerpunkte in den Ortsbeiratsbezirken Mitte und Gaarden
- Karte 4 Übersichtsplan Fußwegeachsen Nummerierung
- Karte 5 Kinderbeteiligung: Gefährliche Orte
- Karte 6 Kinderbeteiligung: Beliebte Orte
- Karte 7 Kinderbeteiligung: Wegehäufigkeiten
- Übersichtstabellen über den Verlauf der Fußwegeachsen

- Übersichtstabelle Verlauf der Fußwegeachsen, Allzeit- und Kinderwegeachsen:

Achse Nr.	Straßen im Verlauf (Nordost-Südwest)
10	Papenkamp
10	Winterbeker Weg
21	Düsternbroker Weg
21	Prinzengarten
21	Dänische Straße
21	Alter Markt
21	Holstenstraße
21	Andreas-Gayk-Straße / Holstenplatz
21	Ziegelteich
21	Sophienblatt
21	Hamburger Chaussee
21	Krusenrotter Weg
35	Kloppstockstraße
35	Fleethörn
35	Asmus-Bremer-Platz
37	Mittelstraße
39	Exerzierplatz
39	Sandkuhle
39	Schülperbaum
39	Kirchhofallee
39	Saarbrückenstraße

Achse Nr.	Straßen im Verlauf (Nordost-Südwest)
44	Hörn Südufer
44	Fußweg am Feuerteich
44	geplante Wegeverbindung von Bahnhofstraße bis Zum Brook
44	Gleisquerung Stormarnstraße
44	Tonberg
48	Hermann-Weigmann-Straße
48	Ringstraße
49	Möllingstraße
49	Exerzierplatz
49	Kleiner Kuhberg
49	Schevenbrücke
50	Legienstraße
51	Holtenauer Straße
51	Brunswiker Straße
51	Bergstraße
51	Küterstraße
51	Alter Markt
52	Feldstraße
52	Brunswiker Straße
52	Dahlmannstraße
52	Ratsdienergarten
52	neue Wegeverbindung zur Dänischen Straße
53	Stormarnstraße
53	Zum Brook
53	Sörensenstraße
53	Preetzer Straße
54	Gablenzstraße
54	Werftstraße
54	Karlstal
54	Helmholtzstraße
54	Röntgenstraße
55	Raiffeisenstraße
55	Hörnbrücke
55	Am Germaniahafen
55	Gaardener Brücke
55	Pastor-Gosch-Weg

Achse Nr.	Straßen im Verlauf (Nordost-Südwest)
55	Wickingerstraße
55	Kaiserstraße
55	Pickertstraße
55	Ostring
56	Johannesstraße
56	Stoschstraße
56	Hauptweg Sport- und Begegnungspark Gaarden
56	Poppenrade
57	Werftstraße
57	Elisabethstraße
57	Bielenbergstraße
57	geplante Wegeverbindung Richtung Gaarden Süd
58	Illtisstraße
58	Querweg durch Brook
58	Ascheberger Straße
58	Lensahner Straße
58	Fußweg von Eutiner Straße zum Ostring
58	Ostring
58	Konrad-Adenauer-Damm
58	Segeberger Landstraße
59	Gaardener Ring
60	Knooper Weg
61	Lantziusstraße
62	Gellertstraße
63	Melanchthonstraße
63	Max-Planck-Straße
63	Moorteichwiese
63	Hummelwiese
64	Muhliusstraße
65	Lensahner Straße
65	Heischstraße
66	Kirchenweg

▪ Übersichtstabelle Verlauf der Fußwegeachsen, Freizeitwegeachsen:

Achse Nr.	Straßen im Verlauf (Nordost-Südwest)
67	Fußweg im Prüner Schlag
67	Schützenpark
67	Exerzierplatz
67	Dammstraße
67	Lorentzendamm
67	Schloßgarten
68	Lutherstraße
69	Beamtenlaufbahn
69	Hiroshimapark
69	Holstenbrücke
70	Parkweg Mittelstraße / Teichstraße
71	Düsternbroker Weg
71	Sartorikai
71	Wall
71	Kaistraße
71	Bahnhofskai
71	Querkai
72	Willy-Brandt-Ufer
72	Gaardener Ring
72	Werftstraße
72	Volkspark
73	Fußweg von Willy-Brandt-Ufer nach Süden entlang Feuerteich
73	Fußweg von Adolph-Westphal-Straße zur Kreuzung Werftstraße / Preetzer Straße
73	Ida-Hinz Platz
73	Parkanlage Der Brook
73	Fußweg Richtung Langsee
74	Norddeutsche Straße, Zugang Volkspark
75	Südende Ostring
75	Fußweg Seversdick Richtung Gehege
76	Fußweg von Sieversdick nördlich Kleinbahn zur Segeberger Landstraße
76	Kuckucksweg von Segeberger Landstraße bis Preetzer Straße
77	Volkspark Ostrand
77	Dockshöhe

Achse Nr.	Straßen im Verlauf (Nordost-Südwest)
77	geplanter Fußweg von Gasometer bis Brücke Kleinbahn
77	Fußweg westlich Schulen / RBZ von Brücke bis Preetzer Straße
77	Fußweg von Preetzer Straße entlang Westseite Langsee
77	Fußweg von Langsee bis Kuckucksweg
77	Fußweg durch Unterführung Konrad-Adenauer-Damm nach Süden
78	Pickertstraße
78	Erich-Kästner-Weg
79	Fußweg im Sportpark von Röntgenstraße zur Coventryhalle
80	Fußweg südlich des Hans-Geiger-Gymnasiums
81	Hauptweg Sportpark von Stoschstraße nach Süden bis Preetzer Str.
81	Fußweg durch Kleingärten nach Süden
82	Treppenstraße
82	Rathausplatz
83	Martensdamm
83	Jensendamm
83	Burgstraße
83	NDR-Fußgängerbrücke
84	Schloßstraße
84	Fußweg durch Schloß zum Prinzengarten
85	Königsweg von Kirchhofallee bis Lerchenstraße
85	Lerchenstraße
85	Durchgang Sophienhof zum Hauptbahnhof







## **Planungsgruppe Nord**

GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Dörnbergstraße 12 ■ D - 34119 Kassel  
Telefon 05 61 - 8 07 58-0 ■ Telefax 05 61 - 8 07 58-58  
pgn@pgn-kassel.de ■ [www.pgn-kassel.de](http://www.pgn-kassel.de)