

Landeshauptstadt Kiel

# **Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**

Bericht



**Ingenieurbüro**  
für Stadt- und Mobilitätsplanung



**Landeshauptstadt Kiel**  
**Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kindewege-**  
**konzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee,**  
**Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**

- Bericht -

**Auftraggeber:**

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

**Auftragnehmer:**

**IKS** – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung  
UG (haftungsbeschränkt)  
Science Park  
Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

fon: 0561 – 953 79-677  
mail: info@iks-planung.de  
web: www.iks-planung.de

**Bearbeitung:**

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

Kassel, den 3. Juli 2017

© **IKS** – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung, 2017

**Geschäftsführende Gesellschafter:**

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

K:\118\_Kiel Fusswege 2016\Bericht\118\_Bericht Internetfassung.docx



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung / Anlass .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Kiel.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsentwicklungsplan 2008 - Fußverkehr .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Standards für Fußwege und Kinderwege.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Beteiligungsverfahren .....</b>	<b>7</b>
5.1	Kinderbeteiligung .....	8
5.2	Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung .....	9
<b>6</b>	<b>Entwicklung des Fußwegeachsennetzes .....</b>	<b>15</b>
6.1	Methodik .....	15
6.2	Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege .....	16
6.2.1	Allzeitwege .....	16
6.2.2	Kinderwege .....	18
6.2.3	Freizeitwege .....	18
6.3	Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsborg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog.....	19
6.3.1	Allzeitwegeachsen in Meimersdorf/ Moorsee .....	20
6.3.2	Kinderwegeachsen Meimersdorf/ Moorsee .....	22
6.3.3	Freizeitwegeachsen Meimersdorf/ Moorsee .....	22
6.3.4	Allzeitwegeachsen in Wellsee/ Kronsborg/ Rönne .....	25
6.3.5	Kinderwegeachsen in Wellsee/ Kronsborg/ Rönne .....	27
6.3.6	Freizeitwegeachsen in Wellsee/ Kronsborg/ Rönne .....	27
6.3.7	Allzeitwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog .....	30
6.3.8	Kinderwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog.....	32
6.3.9	Freizeitwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog .....	33
<b>7</b>	<b>Bestandserhebung und Analyse .....</b>	<b>36</b>
7.1	Lage im Netz und angrenzende Nutzungen .....	38
7.2	Mehrfache Wegefunktionen .....	38
7.3	Nahverkehrsanschluss.....	38

7.4	Kinderwege .....	39
7.5	Unfälle .....	39
7.6	Barrierefreiheit und Zwangspunkte .....	46
7.7	Nennungen im Zuge der Beteiligungsverfahren .....	46
<b>8</b>	<b>Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte .....</b>	<b>47</b>
8.1	Empfehlungen zur Neuanlage von Gehwegen im Bereich „Kieler Süden“ .....	47
8.2	Meimersdorf/ Moorsee .....	48
8.2.1	MM-1 (Meimersdorf): Kieler Weg .....	49
8.2.2	MM-2 (Meimersdorf): Lütt Steenbusch .....	49
8.3	Wellsee/ Kronsburg/ Rönne .....	51
8.3.1	WKR-1 (Wellsee): Segeberger Landstraße/ Liselotte-Herrmann-Straße .....	52
8.3.2	WKR-2 (Wellsee): Paul-Pfiel-Weg .....	52
8.3.3	WKR-3 (Wellsee): Schoolkamp/ Paul-Pfiel-Weg .....	53
8.3.4	WKR-4 (Wellsee): Segeberger Landstraße/ Schoolkamp .....	54
8.3.5	WKR-5 (Kronsburg): Poppenbrügger Weg/ Barkauer Straße .....	55
8.3.6	WKR-6 (Kronsburg): Poppenbrügger Weg/ Kronsburger Straße .....	56
8.3.7	WKR-7 (Kronsburg): Reesenberg und Fettberg .....	56
8.3.8	WKR-8 (Kronsburg): Grundschule Kronsburg .....	57
8.3.9	WKR-9 (Rönne): Verbindung Rönne - Wellsee .....	61
8.4	Elmschenhagen/ Kroog .....	62
8.4.1	EK-1 (Elmschenhagen): Am Schulwald .....	63
8.4.2	EK-2 (Elmschenhagen): Wiener Allee .....	63
8.4.3	EK-3 (Elmschenhagen): Weinberg/ Fußweg Jugendtreff Elmschenhagen .....	64
8.4.4	EK-4 (Elmschenhagen): Egerstraße/ Rüterstraße .....	65
8.4.5	EK-5 (Elmschenhagen): Allgäuer Straße .....	66
8.4.6	EK-6 (Elmschenhagen): Franzensbader Straße .....	66
8.4.7	EK-7 (Kroog): Rönner Weg .....	67
8.4.8	Tempo 30 (Zone) Elmschenhagen .....	68
8.4.9	Anlage Schutzstreifen Elmschenhagen .....	69
<b>9</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>70</b>
9.1	Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“ .....	70
9.2	Karten .....	75
9.3	Quellenverzeichnis .....	75

9.4 Abbildung- und Tabellenverzeichnis..... 76





# 1 Vorbemerkung / Anlass

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Aufgabenstellung – Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog - Stand 17.03.2016. Kiel 2016, S. 2

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

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

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

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

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

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

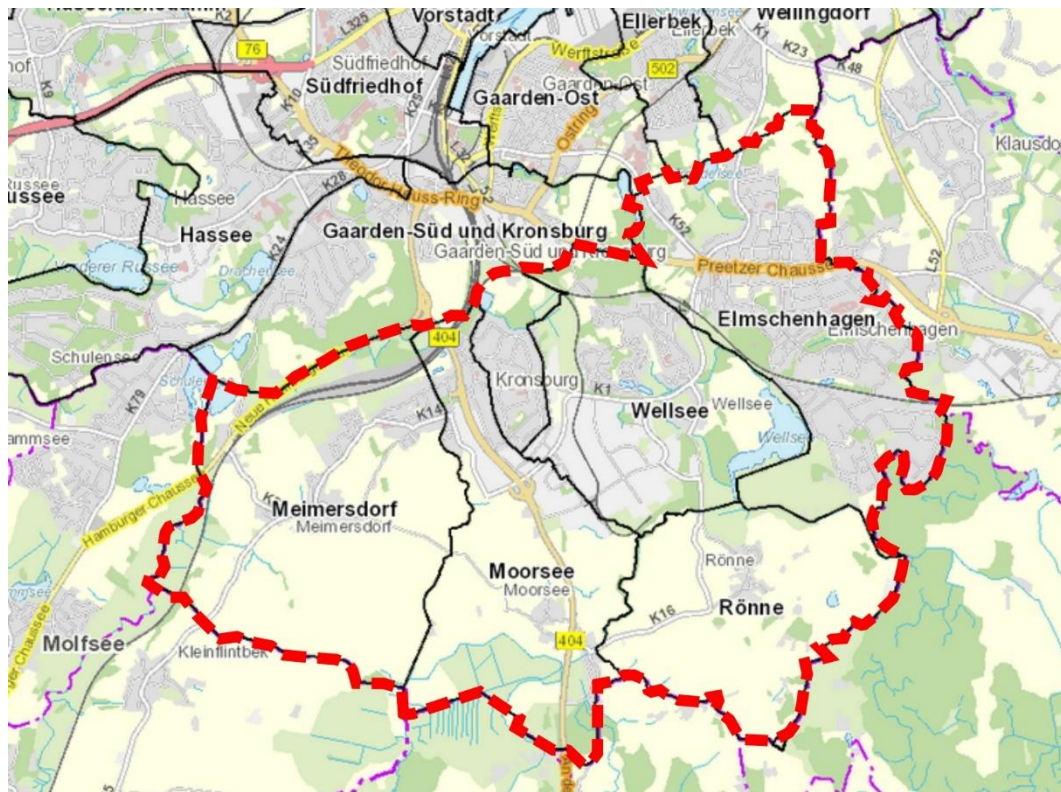
<sup>8</sup> Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ellerbek-Wellingdorf und Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf. Hilden/Karby, Bremen 2015

- ▶ Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik<sup>9</sup>, beschlossen durch den Bauausschuss 2016

Das Ingenieurbüro IKS ist im Mai 2016 mit der Fortschreibung des Konzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog beauftragt worden.

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

**Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2016 - Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**



Kartengrundlage: Stadt Kiel [<http://ims.kiel.de/extern/kielmaps/>]

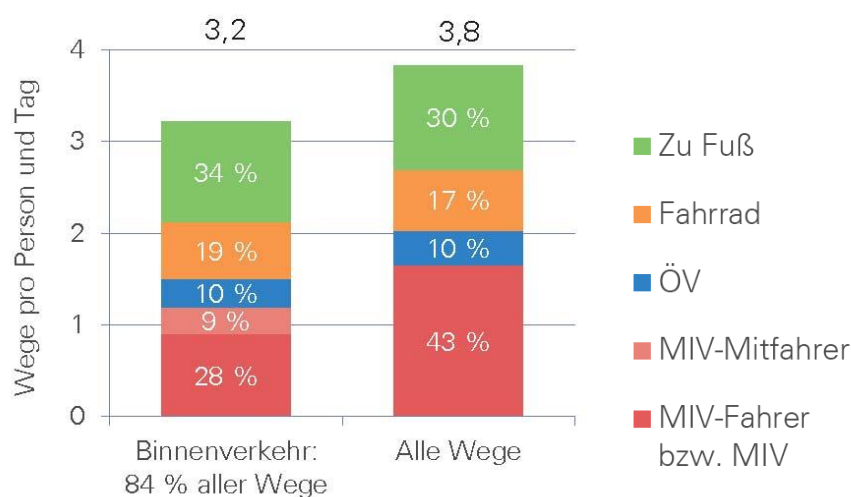
<sup>9</sup> IKS - Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2016

## 2 Die Bedeutung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Kiel

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

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

Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen



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

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

*„Bezieht man die Zuwege zum Erreichen von Bushaltestellen oder Parkplätzen mit ein, liegt der Anteil sogar bei circa 61 Prozent.“<sup>10</sup>*

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

<sup>10</sup> Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept ([http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/index.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php) [Zugriff: 28.04.2016])

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

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

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

### 3      **Verkehrsentwicklungsplan 2008 - Fußverkehr**

Folgende Zielsetzung wird in dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2008<sup>11</sup> für den Fußverkehr formuliert. Diese Zielsetzung wird durch die Erarbeitung der Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzepte nach "Allzeit- und Freizeitwegen" für das gesamte Stadtgebiet konkretisiert bzw. bildet die Grundlage dafür.

#### ***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*

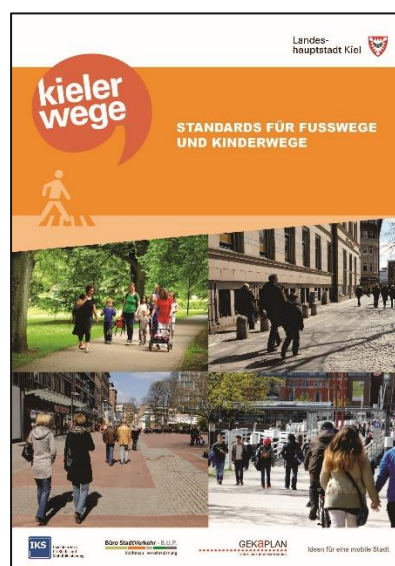
---

<sup>11</sup> Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Ideen für eine mobile Stadt. Kiel 2010, S. 28

## 4 Standards für Fußwege und Kinderwege

Für die Bearbeitung der Fußwege- und Kinderwegekonzepte in den bisherigen Stadtteilen wurden Qualitätsstandards entwickelt, die mit den Jahren stetig fortgeschrieben wurden. Die Kieler Standards<sup>12</sup> liegen als gesonderter Bericht vor. Die Planungsbüros „plan & rat“<sup>13</sup>, „Büro Stadtverkehr/ GEKaPLAN“<sup>14</sup>, „Planungsgruppe Nord – PGN“<sup>15</sup> und „IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung“<sup>16</sup> waren durch Planungen in den jeweiligen Ortsbeiratsbezirken an der Erarbeitung der aktuellen Standards beteiligt. Folgende Themen werden behandelt:

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



<sup>12</sup> Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

<sup>13</sup> plan & rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008

<sup>14</sup> Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept der Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Hasseldieksdamm-Schreventeich, Hassee-Vieburg, Russee-Hammer und Mettenhof. Flensburg/Bremen 2012

<sup>15</sup> Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014

<sup>16</sup> IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik. Kassel 2015



## 5 Beteiligungsverfahren

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

- ▶ **Kinderbeteiligung:** in den Ortsbeiratsbezirken wurden in sechs Grundschulen über eine Woche lang Wegetagebücher geführt, wodurch Probleme und kritische Stellen im Fußwegenetz aufgezeigt und dokumentiert<sup>17</sup> wurden.
- ▶ **Ortsbeiratssitzungen:** die Ortsbeiräte wurden in die Planungen einbezogen. Bestandteil der Beteiligung war jeweils ein Termin zur Vorstellung der Zwischenergebnisse mit Diskussion und ein weiterer Termin zur Vorstellung der Ergebnisse.
- ▶ **Abstimmungsgespräche:** während eines Abstimmungstermins wurden beteiligte Ämter und Institutionen in die Planungen einbezogen. Unter anderem nahmen Teilnehmer der Polizeidirektion, des Seniorenbeirats, des Amts für Sportförderung und des Arbeitskreises Fußverkehr Kiel an dem Termin teil.
- ▶ **Befragung:** im Rahmen der Beteiligung wurde eine Befragung mittels Fragebögen durchgeführt, wobei speziell Senioren und Menschen mit Behinderung nach Problemstellen in den Ortsbeiratsbezirken befragt wurden.
- ▶ **Planungsspaziergänge:** insgesamt wurden acht Planungsspaziergänge in den drei Ortsbeiratsbezirken angeboten. Die öffentlich zugänglichen Spaziergänge gaben Bürgern direkt die Möglichkeit, ihre Orts- und Fachkenntnis in das Konzept einfließen zu lassen.

Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2016



<sup>17</sup> Gekaplan Stadt- und Regionalplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2015) - Wellsee/ Kronsburg/ Rönne, Meimersdorf/ Moorsee und Elmschenhagen/ Kroog, Bremen 2016

## 5.1 Kinderbeteiligung

Im Herbst 2015 wurde im Rahmen der Kinderbeteiligung eine Befragung von 265 Viertklässlern in sechs Grundschulen in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog durchgeführt. Die Auswertung erfolgte durch das Büro Gekaplan, Stadt- und Regionalplanung.

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

Schule	Anzahl Schüler (Anzahl Klassen)	Teilnehmende Klassen und Stufe	Anzahl eingereichter Wegetagebücher
Hermann-Löns-Schule	234 (11 Klassen)	3 x 4. Klasse	66
Matthias-Caudius-Schule	167 (9 Klassen)	2 x 4. Klasse	38
Lilli-Martius-Schule, Grundschule	223 (10 Klassen)	1 x 4. Klasse	24
Grundschule Wellsee	213 (10 Klassen)	3 x 4. Klasse	60
Grundschule Kronsburg	175 (8 Klassen)	2 x 4. Klasse	31
Johanna-Mestorf-Schule	218 (10 Klassen)	2 x 4. Klasse	46
<b>Gesamt</b>			<b>265</b>

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

Die Kinderwegetagebücher<sup>18</sup> enthalten Fragebögen zu den Schul- und Freizeitwegen und entsprechende Karten dazu, auf denen die besonderen Orte mittels Klebepunkten und die zurückgelegten Wege mittels verschiedener Farben markiert werden können.

Das Untersuchungsdesign wurde bereits in den Jahren 2011/ 2012 im Rahmen der Planung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes<sup>19</sup> entwickelt und wird seitdem angewandt. Die vollständige Auswertung der Kinderbeteiligung 2015 liegt in einem gesonderten Bericht vor.<sup>20</sup>

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

<sup>18</sup> Landeshauptstadt Kiel – Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und Amt für Schule, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Kinder- und Jugendbüro; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011

<sup>19</sup> Zusammenarbeit von Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN und Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Kiel. Flensburg/Bremen/Kiel 2011

<sup>20</sup> Gekaplan Stadt- und Regionalplanung; Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel (Kinderbeteiligung 2015) – Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog. Bremen 2016



## 5.2 Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

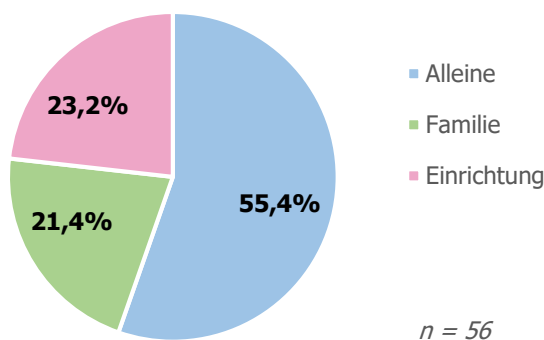
Das Ingenieurbüro IKS hat im Zeitraum von Mai bis Juni 2016 eine Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung in den drei Ortsbeiratsbezirken zum Thema Zufußgehen durchgeführt. In einem gesonderten Anschreiben wurden Fragen an die Leiter der angeschriebenen Einrichtungen verfasst.

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

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

### Ergebnisse

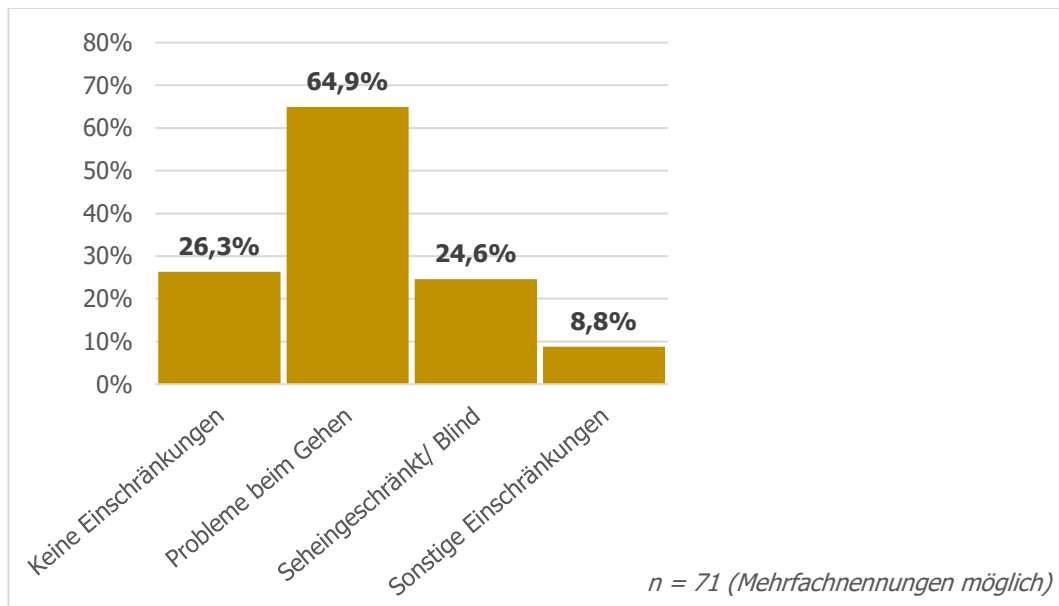
Abbildung 4: Wie wohnen Sie?



Die Meisten Fragebögen wurden mit 80,7% durch Frauen beantwortet. 19,3% wurden von Männern ausgefüllt. Der Altersdurchschnitt der Befragten Personen liegt bei 75,0 Jahren.

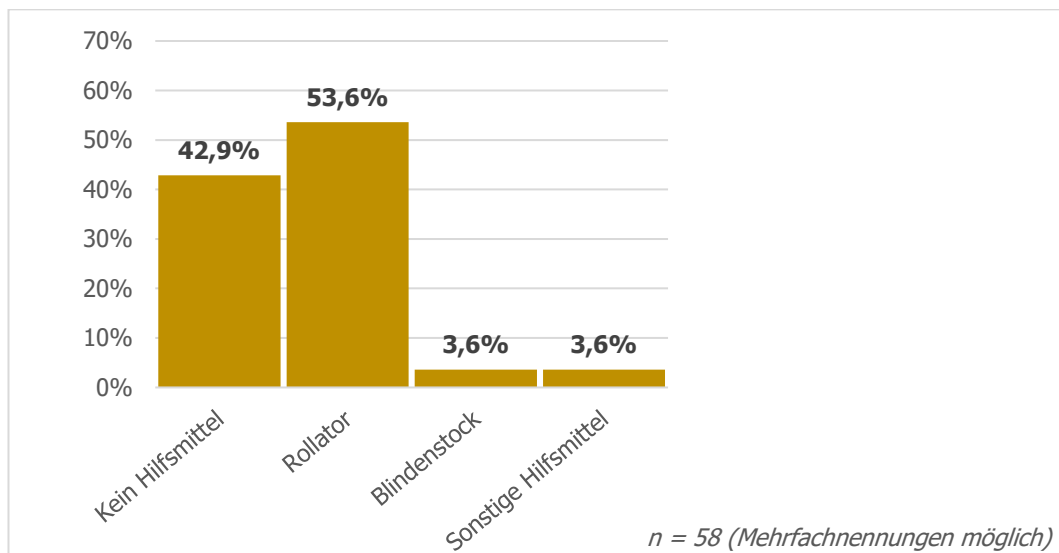
Mit 55,4% der Befragten wohnt der Großteil alleine. 23,2% wohnen in Einrichtungen und 21,4% wohnen mit bzw. bei der Familie.

**Abbildung 5: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt?**



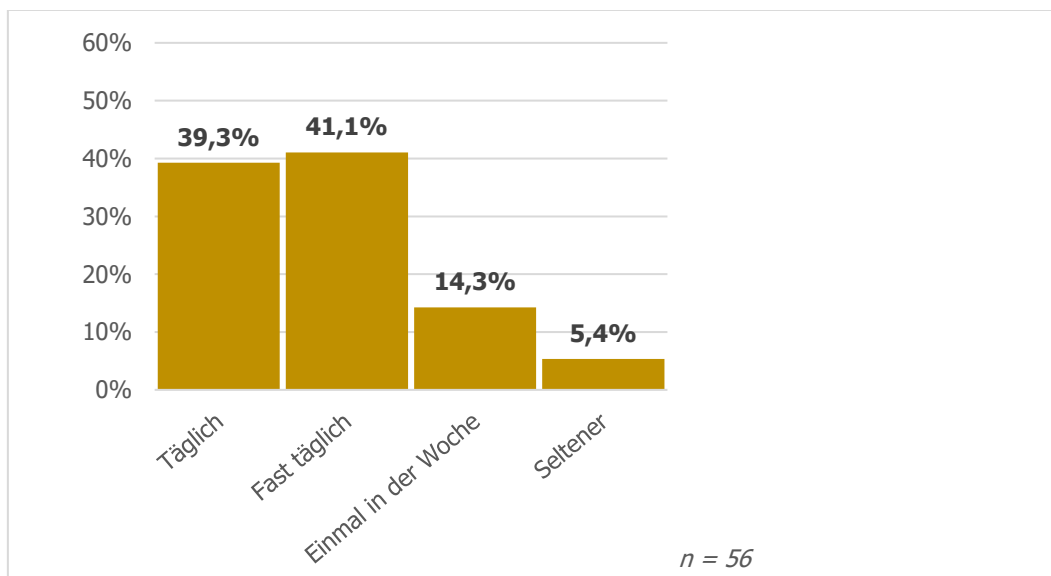
64,9% der Befragten gaben an, Probleme beim Gehen zu haben. 24,6% haben Seheinschränkungen bzw. sind Blind und 8,8% haben sonstige Einschränkungen bezüglich ihrer Mobilität. 26,3% der Befragten gaben an, keine Einschränkungen zu haben.

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



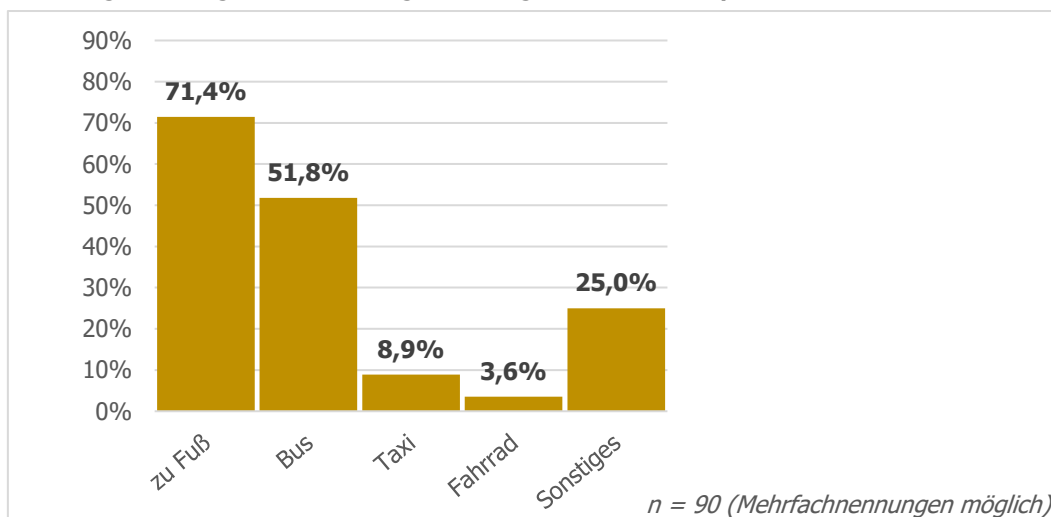
53,6% der Befragten benutzen einen Rollator, um die Fortbewegung zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. 42,9% benutzen keine Hilfsmittel.

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



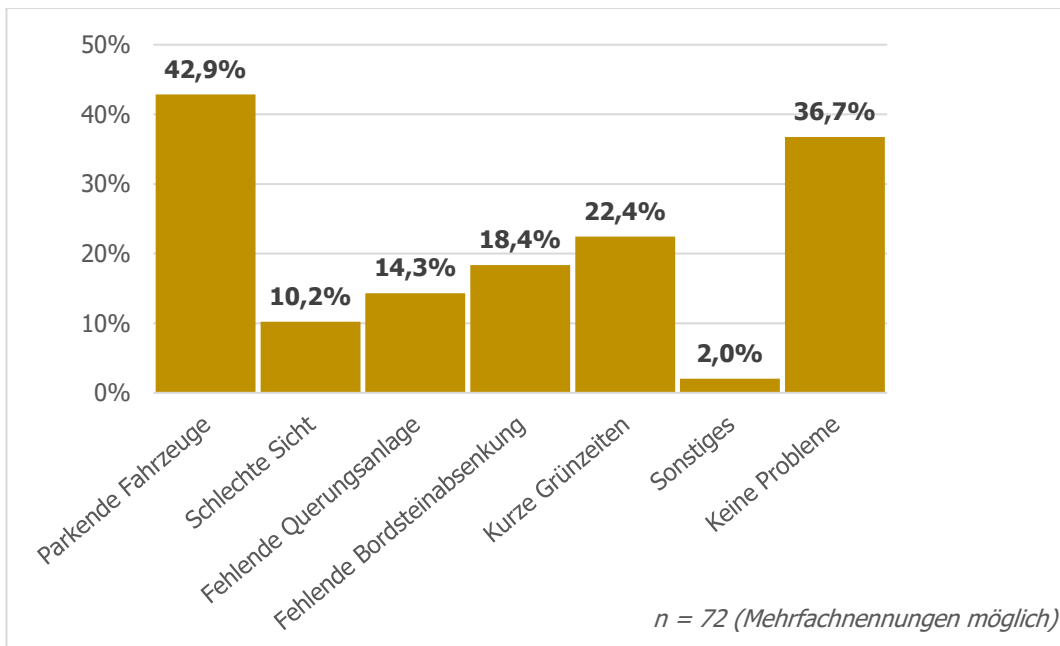
Mit insgesamt 80,4% geht ein Großteil der befragten täglich oder fast täglich außer Haus. 19,7% verlassen einmal pro Woche oder seltener das Haus.

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



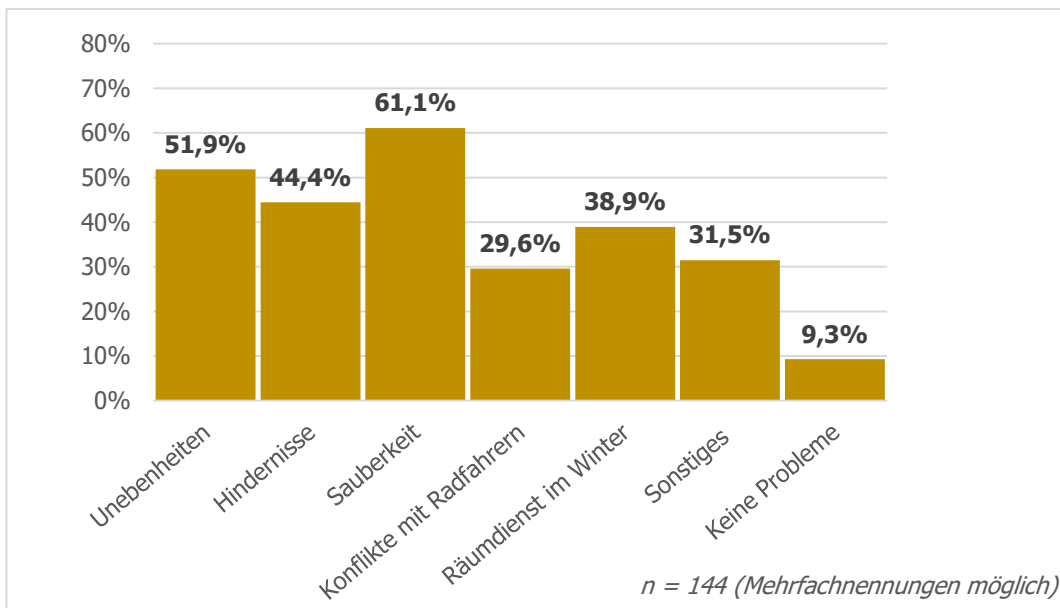
71,4% der Befragten gaben an, ihre Wege hauptsächlich zu Fuß zurückzulegen. Das zweithäufigste gewählte Verkehrsmittel ist der Bus mit angegebenen 51,8%. Mit dem Taxi legen 8,9% der Befragten ihre alltäglichen Wege zurück, 3,6% nutzen dafür das Fahrrad. 25,0% wählen sonstige Verkehrsmittel, darunter Pkw und private Fahrdienste von Einrichtungen.

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



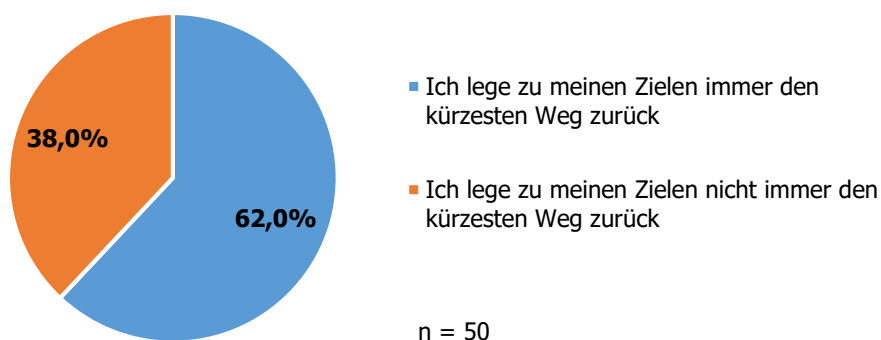
Mit 42,9% werden besonders parkende Fahrzeuge im Querungsbereich als Hindernis wahrgenommen. Die folgenden genannten Hindernisse sind zu kurze Grünzeiten (22,4%), fehlende Bordsteinabsenkungen (18,4%) und fehlende Querungsanlagen (14,3%). 36,7% der befragten sahen keine Hindernisse beim Queren der Straße.

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



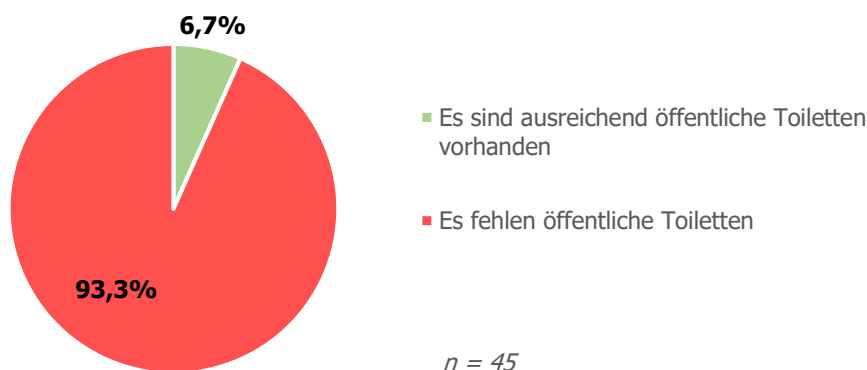
Ein Großteil der Befragten (61,1%) bemängelte die Sauberkeit auf den Gehwegen, wobei besonders oft herumliegender Hundekot als Grund genannt wurde. Unebenheiten auf den Gehwegen ist der mit 51,9% am zweitmeisten genannte Problem- punkt. Folgend werden Hindernisse auf dem Gehweg (44,4%) als störend empfunden, wobei besonders parkende Pkw als Begründung genannt wurden. Unzureichender Räumdienst im Winter (38,9%), Konflikte mit Radfahrern (29,6%) und sonstige Probleme (31,5%) werden etwa gleich oft genannt. 9,3% der Befragten sehen keine Probleme auf den Gehwegen.

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



62,0% legen zu Ihren Zielen immer den kürzesten Weg zurück. Immerhin 38% der Befragten gaben an, aufgrund von Spaziergängen oder zur Nutzung eines Weges durch Grünanlagen einen weiteren Weg zu bestreiten.

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



93,3% der Befragten gaben an, dass nicht ausreichend öffentliche Toiletten vorhanden sind, die auch mit dem Rollstuhl oder dem Rollator nutzbar sind. Besonders oft wurden dabei der Bebelplatz und der Andreas-Hofer-Platz genannt, wo öffentliche Toiletten errichtet werden sollten.

### **Bewertung**

Obwohl ein Großteil der Befragten Probleme beim Gehen hat und einen Rollator als Hilfsmittel nutzt, gehen die Meisten täglich oder fast täglich außer Haus. Die Vielzahl der Wege wird dabei zu Fuß oder mit dem Bus zurückgelegt.

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

Für Fußgänger ist es zudem stets ein besonderes Ärgernis, wenn der in vielen Fällen beengte Gehweg auch noch mit Hundekot „gepflastert“ ist.

Eine deutliche Aussage wurde zudem zum Thema barrierefreie öffentliche Toiletten getroffen, wo die Einrichtung einer solchen besonders am Bebelplatz und am Andreas-Hofer-Platz gefordert wird.

## 6 Entwicklung des Fußwegeachsennetzes

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

### 6.1 Methodik

Zur Entwicklung der Fußwegeachsen wurden die wichtigen Zielorte für Fußgänger innerhalb der Ortsbeiratsbezirke herausgearbeitet. Dabei wurde besondere Rücksicht auf die Belange der Kinder gelegt und weitere Bestandsdaten in die Untersuchung integriert. Folgende Datengrundlagen bzw. Bestandsdaten<sup>21</sup> wurden ausgewertet:

- ▶ Identifizierung von Geschäftsstraßen/ Ballung von Einzelhandel
- ▶ Lage von öffentlichen Einrichtungen (UKSH, Universität, Schulen, Senioreneinrichtungen usw.)
- ▶ Lage von übergeordneten Sport- und Freizeiteinrichtungen
- ▶ Lage von ÖPNV-Haltestellen (Bus, Anbindung Fähre)
- ▶ Typisierung von Straßen anhand der angrenzenden Nutzung
- ▶ Verkehrsstärken
- ▶ Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und Unfälle mit Kinderbeteiligung<sup>22</sup>
- ▶ Auswertung der Befragung<sup>23</sup>
- ▶ Sichtung vorhandener Planungen und Rahmenkonzepte
- ▶ Sichtung und Prüfung bestehender Schulwegpläne und Auswertung der Wegetagebücher für Kinder
- ▶ Sichtung bestehender ausgewiesener Wegenetze (touristische Wege, Wanderwege, Joggingrouten, Velorouten usw.)

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

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

---

<sup>21</sup> Die Daten der Entwurfsgrundlagen wurden, soweit nicht anders gekennzeichnet, von der Landeshauptstadt Kiel bereitgestellt

<sup>22</sup> Quelle: Polizei Kiel

<sup>23</sup> Eigene Erhebung: Befragung von Senioren und Menschen mit Behinderung

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

## 6.2 Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege

Entsprechend der Konzeptvorlage aus dem Jahr 2012<sup>24</sup> wurden die Achsen in drei Kategorien geteilt, denen unterschiedliche Funktionen und Qualitäten zugeordnet sind. Die nachfolgenden Definitionen wurden von dem Internetauftritt der Stadt Kiel übernommen.<sup>25</sup>

### 6.2.1 Allzeitwege

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

*Wo sich eine vollständige Barrierefreiheit aufgrund von topografischen Gegebenheiten mit Treppenanlagen oder baulichen unveränderlichen 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>24</sup> Vgl.: Büro StadtVerkehr und GEKaPLAN: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel. Flensburg, Bremen 2012, S. 28ff

<sup>25</sup> Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen und Kinderwege ([http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/Netzkonzeption.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Netzkonzeption.php)) [Zugriff: 28.04.2016]



**Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**



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

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

Deshalb wird, in Anlehnung der Nutzungskategorien der EFA<sup>26</sup>, die Typisierung der Allzeitwege in fünf Straßentypen vorgenommen. Diese fließen mit einer ansteigenden Gewichtung in die Bewertung der Prioritäten ein:

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

<sup>26</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002

## 6.2.2 Kinderwege

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

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

**Abbildung 14: Kinderwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**



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

## 6.2.3 Freizeitwege

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

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

**Abbildung 15: Freizeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**



Die Freizeitwege bilden Netzergänzungen zu den Allzeitwegen<sup>27</sup>, die nach Möglichkeit durch attraktive Grünräume geführt werden und aufgrund ihrer teils fehlenden direkten Zielführung eher für Fußgänger mit einem entsprechenden Zeitbudget interessant sind. Als Grundlage dienen bereits vorhandene touristische Routen, Wanderwege oder Joggingrouten.

### **6.3 Wegenetz und Fußwegeachsen in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog**

Die drei Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog liegen im südlichen Teil von Kiel und sind in ihrer Struktur zu einem großen Teil suburban bis dörflich geprägt. Entsprechend ist das UG durch Einfamilienhausgebiete dominiert. In Elmschenhagen (mit den Bereichen Andreas-Hofer-Platz und Bebelplatz) und an Quartiersstraßen (z.B. in Wellsee) sind teilweise Mehrfamilienhäuser mit dichterem Bebauung vorhanden.

Die Festlegung der Wegeachsen folgt den Wege- und Nutzungsstrukturen des Bestandes und bezieht absehbare städtebauliche Entwicklungen mit ein. Allzeitwege, Kinderwege und Freizeitwege bilden drei einander überlagernde und gegenseitig ergänzende Wegenetze.

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

<sup>27</sup> Teilweise werden Freizeitwege entlang der Allzeitwege geführt

Die Freizeitwegeachsen folgen zum einen bestehenden touristischen Routen (Wanderwege und Spaziergänge), erschließen und verbinden die vorhandenen Freiräume und Grünanlagen, und verknüpfen zum anderen diese Bereiche mit den Siedlungsflächen. Durch die ländlich geprägten Bereiche im südlichen Teil des UG führen hier viele Freizeitwege entlang, als Erholungswege oder auch als Verbindung der einzelnen Ortsteile.

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

### **6.3.1 Allzeitwegeachsen in Meimersdorf/ Moorsee**

#### **Nr. 27 Meimersdorfer Weg**

Die Achse bildet eine Verbindung von Meimersdorf nach Gaarden. Sie kreuzt dabei im nördlichen Teil die Bahntrasse sowie die Neue Hamburger Straße und erschließt zudem das Wohngebiet südlich des Schulensees.

#### **Nr. 44 Hörn-Eidertal-Wanderweg**

Der Weg ist ein Teilstück des Hörn-Eidertal-Wanderwegs, welcher vom Kieler Hörn nach Flintbek führt. Das in Meimersdorf befindliche Teilstück bildet eine Wegeverbindung nach Gaarden, welche nördlich der Bahntrasse verläuft.

#### **Nr. 194 Kleinflintbeker Weg - Kieler Weg**

Der Kieler Weg ist die Hauptwegeachse zwischen Meimersdorf und Neumeimersdorf. Es zweigen sich eine Reihe von Anwohnerstraßen im Neubaugebiet Neumeimersdorf sowie im Nordosten von Neumeimersdorf ab. Richtung Kronsburg kreuzt der Kieler Weg dann die B404.

#### **Nr. 198 Am Dorfplatz**

Entlang des Meimersdorfer Dorfplatzes verläuft diese Wegeachse und verbindet den Kleinflintbeker Weg mit dem Bokseer Weg, dem Bustorfer Weg sowie dem Moorseeer Weg.

#### **Nr. 202 Bustorfer Weg**

Der Bustorfer Weg ist eine Wegeverbindung von Neumeimersdorf nach Meimersdorf. Das als Allzeit- und Kinderweg kategorisierte Teilstück erschließt die Kindertagesstätte sowie die Anwohnerstraßen.

**Nr. 203 Lütt Steenbusch – Bustorfer Weg – Grot Steenbusch**

Die Wegeverbindung bildet von Kieler Weg im Westen bis zum Radewisch im Osten eine wichtige Achse durch Neumeimersdorf. Als Allzeit- und Kinderweg führt sie im westlichen Teil entlang der Johanna-Mestorf-Schule und verbindet des Weiteren die Wohngebiete mit dem Nahversorgungszentrum im Osten von Neumeimersdorf.

**Nr. 204 Grönhorst**

Der Weg verbindet Lütt Steenbusch und Bustorfer Weg und ist Haupteinschließung der Kindertagesstätte.

**Nr. 205 Bornkamp – Grot Steenbusch – Radewisch – Solldieckswall - Wellseedamm**

Von Kieler Weg bis zum Wellseedamm ist diese Achse eine Verbindung zum südlichen Teil von Kronsburg. Sie erschließt außerdem die Wohngebiete im Südosten Neumeimersdorf, das Nahversorgungszentrum sowie die Kirche. Zudem ist vom Kieler Weg aus Richtung Norden ein Anschluss an den Allzeitweg 44 geplant.

**Nr. 206**

Die Fußgängerunterführung unter der B404 verbindet Neumeimersdorf mit Kronsburg und bildet damit einen wichtigen Netzschluss, auch für den Schülerverkehr.

**Nr. 207 Steindamm – Zum Schlüsbeker Moor**

Die Achse stellt die Hauptwegeverbindung zwischen Moorsee und Schlüsbek dar. Zwischen den beiden Orten wird sie von der B404 durchkreuzt.

**Nr. 210 Liebigstraße**

Zwischen Edisonstraße und Wellseedamm stellt die Liebigstraße eine Wegeverbindung von Meimersdorf zum Industrieareal Wellsee dar.

**Nr. 251 Solldieckswall**

Die Achse bildet die geplante Erschließung von weiteren Neubaugebieten im Kieler Süden, welche an den Wellseedamm in Neumeimersdorf sowie an den Meimersdorfer Weg im Meimersdorf angeschlossen werden sollen. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung stand die genaue Führung der Erschließung noch nicht fest.

### **Nr.264 Geplante Verbindung parallel Steindamm und B404**

Die geplante Verbindung soll einen Allzeitweg zwischen Moorsee in Richtung Neumeimersdorf und Kronsburg herstellen.

### **6.3.2 Kinderwegeachsen Meimersdorf/ Moorsee**

Im Ortsbeiratsbezirk Meimersdorf/ Moorsee verlaufen alle Kinderwegeachsen auf Allzeitwegeverbindungen.

### **6.3.3 Freizeitwegeachsen Meimersdorf/ Moorsee**

#### **Nr. 44 Hörn-Eidertal-Wanderweg**

Der Weg ist ein Teilstück des Wanderwegs vom Kieler Hörn nach Flintbek und verläuft nördlich entlang der Bahntrasse. Nach der Kreuzung mit dem Meimersdorfer Weg ist eine neue Wegeverbindung entlang der Neuen Hamburger Straße geplant.

#### **Nr. 195 Klein-Flintbeker Weg – Fußweg**

Meimersdorf wird durch diesen Fußweg an den Hörn-Eidertal-Wanderweg angebunden. Vor der Einmündung in den Wanderweg kreuzt er die Bahntrasse.

#### **Nr. 196 Fußweg nördlich Neubaugebiet - Wendenweg**

Der Fußweg stellt eine grüne Wegeverbindung nördlich des Neubaugebietes Neumeimersdorf dar. Er teilt sich Richtung Westen in zwei Teilstücke, eines Richtung Kieler Weg entlang des Neubaugebietes sowie ein weiteres nach Meimersdorf, welches dann in den Wendenweg einmündet.

#### **Nr. 197 Fußweg südlich Neubaugebiet**

Vom Goldregenholz aus verläuft diese grüne Wegeverbindung zunächst südlich des Neubaugebietes Neumeimersdorf, um dann östlich des Neubaugebietes wieder in den Kieler Weg einzumünden.

#### **Nr. 198 Am Dorfplatz - Moorsee Weg – Seewiesenredder**

Die Achse verläuft südlich des Dorfplatzes von Meimersdorf.

**Nr. 199 Seewiesenredder**

Der Grünweg verbindet den Bokseer Weg in Meimersdorf mit dem Seewiesenredder in Moorsee.

**Nr. 200 Bokseer Weg**

Der Bokseer Weg ist eine grüne Wegeverbindung von Meimersdorf Richtung Kleinflintbeker Moor.

**Nr. 201 Steindamm**

Der Steindamm ist eine historische Granitpflasterstraße und steht als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz. Er verläuft zwischen Seewiesenredder und Solldieckswall und verknüpft so Moorsee mit dem südlichen Teil Neumeimersdorfs. Im nördlichen Teil verläuft der Steindamm teilweise parallel zur B404 bis er schließlich in Neumeimersdorf in den Solldieckswall einmündet.

**Nr.202 Bustorfer Weg**

Die Achse ist Teil der Wegeverbindung von Meimersdorf nach Neumeimersdorf. Sie erschließt im südlichen Teil den Friedhof Meimersdorf und im nördlichen Teil den Sportplatz Neumeimersdorf.

**Nr.204 Grönhorst**

Die Achse ist eine Fußwegeverbindung zwischen Bustorfer Weg und Grot Steenbusch.

**Nr. 206 Fußweg südlich Neumeimersdorf**

Südlich der Wohngebiete verläuft dieser Weg mit Anschluss an den Bustorfer Weg und Grot Steenbusch.

**Nr.207 Zum Schlüsbeker Moor**

Die Achse ist ein Teilstück des Schlüsbeker Moors und erschließt das Wohngebiet im Süden von Schlüsbek.

**Nr. 208 Fußweg entlang B404**

Im südlichen Teil verläuft die Achse westlich von Schlüsbek entlang der B404. Richtung Norden kreuzt sie die B404 und bildet Anschluss an die Edisonstraße Richtung Wellsee. Nördlich von Moorsee ist eine neue Verbindungsachse als Abzweigung zum Steindamm geplant.

**Nr. 209 Edisonstraße**

Die Achse ist ein Teilstück der Edisonstraße, welche Meimersdorf und Wellsee miteinander verbindet.

**Nr. 224 Goldberg**

Die Achse ist ein Teilstück des Goldbergs, welcher eine fußläufige Verbindung von Schlüsbek nach Rönne darstellt.

**Nr. 225 Kaddenbargsredder**

Die Achse ist Teil der Wegeverbindung nach Rönne zwischen Kaddenbargsredder und Rönner Damm.

**Nr. 226 Fußweg Zum Schlüsbeker Moor Richtung Zum Forst**

Die grüne Wegeverbindung führt vom Schlüsbeker Moor Richtung Nordwesten, wo sie in den parallel zum Zum Forst verlaufenden Fußweg einmündet.

**Nr. 249 Anschluss Neumeimersdorf an Gaarden Süd**

Die Freizeitachse verbindet Neumeimersdorf mit Gaarden.

**Nr. 257 Grünweg Am Reben**

Der Wanderweg verläuft westlich von Meimersdorf mit Anschluss an den Weg zum Hörn-Eidertal-Wanderweg. Eine Ergänzung mit Anschluss an den Weg nördlich der Neubaugebiete ist geplant.

**Nr. 258 Grünweg von Westen Meimersdorf Richtung Süden**

Die Wegeverbindung verbindet den Kleinflintbeker Weg mit dem Bokseer Weg. Geplant ist die Herstellung einer durchgängigen Wegeverbindung sowie ein weiterer Anschluss an den Bokseer Weg.

**Nr. 263 Verbindung Meimersdorf und Kleinflintbek**

Die Achse verbindet die Ortsteile Kleinflintbek und Meimersdorf miteinander.



## **6.3.4 Allzeitwegeachsen in Wellsee/ Kronsburg/ Rönne**

### **Nr. 58 Segeberger Landstraße**

Die Segeberger Landstraße verbindet den Wellseedamm mit Gaarden Ost und erschließt dabei den nördlichen Teil Wellsees mit angrenzenden Nahversorgungsbereichen.

### **Nr. 75 Geplante Allzeitwegeachse von Kieler Kamp nach Diedrichstraße**

Als weitere Verbindung von Kronsburg mit dem südlichen Teil Gaardens ist diese Achse durch das Kronsburger Gehege geplant.

### **Nr. 96 Kölenberg – Buschkoppel – Wellseedamm**

Die Achse verbindet Wellsee von der Segeberger Landstraße aus mit der Preetzer Chaussee in Elmschenhagen. Dabei kreuzt sie die Bahntrasse.

### **Nr. 194 Kieler Weg - Poppenbrügger Weg – Wellseedamm**

Als wichtige Wegeverbindung durch Kronsburg verbindet die Achse den Kieler Weg mit dem Wellseedamm. Es schließen sich mehrere Anwohnerstraßen an, die die Wohngebiete im Norden und Süden sowie die Grundschule Kronsburg erschließen.

### **Nr. 209 Edisonstraße**

Die Achse stellt eine Wegeverbindung im Industrieareal Wellsee zwischen Meimersdorf und dem Wellseedamm dar. Sie dient der Erschließung des Industrieareals Wellsee.

### **Nr. 210 Liebigstraße**

Die Liebigstraße stellt neben der Erschließung des Industrieareals Wellsee eine Wegeverbindung nach Meimersdorf zwischen Edisonstraße und Wellseedamm dar.

### **Nr. 211 Barkauer Straße**

Die Barkauer Straße ist die Haupteerschließungsachse der westlichen Wohngebiete Kronsburgs und verbindet die Braunstraße mit dem Poppenbrügger Weg.

**Nr. 212 Braunstraße**

Zwischen Barkauer Straße und Wellseedamm erschließt die Braunstraße den südlichen Teil Kronsburgs, darunter auch die Tennisplätze und das Sporthotel.

**Nr. 213 Reesenberg**

Die Achse verbindet den Poppenbrügger Weg mit dem Fettberg.

**Nr. 215 Kuhlacker**

Der Kuhlacker erschließt die Grundschule Kronsburg und den Sportplatz der SSG Rot Schwarz Kiel. Die Straße verbindet den Kieler Kamp mit dem Schlüsßbeker Weg.

**Nr. 216 Fettberg**

Die Wegeachse verbindet Reesenberg und Kuhlacker und erschließt ebenfalls die Grundschule Kronsburg und den Sportplatz der SSG Rot Schwarz Kiel. Als geplante Verbindung ist die Weiterführung der Achse Richtung Sösslingspott angestrebt.

**Nr. 218 Liselotte-Hermann-Straße - Kreisauer Ring - Stauffenbergiring - Goedelerring**

Die Ringstraße stellt eine wichtige Erschließungsachse für die Wohngebiete im Südwesten Wellsees dar, darunter auch zwei Kindertagesstätten. Zudem schließen sich mehrere Anwohnerstraßen an. Richtung Wellseedamm ist eine zusätzliche Anbindung geplant.

**Nr. 221 Schoolkamp**

Die Wegeverbindung erschließt von der Segeberger Landstraße aus die Grundschule Wellsee.

**Nr. 223 Pötterweg – Fußweg parallel zum Zum Forst**

Die Achse verbindet zwischen Luisenstraße und Am Forst Wellsee mit Rönne. Die Herstellung der durchgängigen Wegeverbindung zwischen Pötterweg und Am Forst ist geplant.

**Nr. 224 Am Teich – Goldberg**

Die Achse dient der Erschließung des südlichen Wohngebiets von Rönne. Sie verbindet die beiden Bushaltestellen im Dorfmittelpunkt.

### **6.3.5 Kinderwegeachsen in Wellsee/ Kronsburg/ Rönne**

Zusätzlich zu den Allzeitwegen gibt es in Wellsee und Kronsburg vier Kinderwegeachsen.

#### **Nr. 194 Wellseedamm**

Der Wellseedamm ist eine Querverbindung durch das gesamte Gebiet von Wellsee und Kronsburg. Das als Kinderweg kategorisierte Teilstück verläuft vom Pötterweg bis zur Segeberger Landstraße über eine Freizeitachse.

#### **Nr. 218 Julius-Leber-Straße – Wilhelm-Spiegel-Straße**

Die Wegeverbindung schließt am Goedelerring an die Ringstraße an und erschließt das Jugendzentrum.

#### **Nr. 219 Paul-Pfiel-Weg**

Der Fußweg stellt eine wichtige Verbindung zur Grundschule Wellsee dar und verläuft über eine Freizeitachse.

#### **Nr. 221 Tulpenweg**

Die Wegeverbindung erschließt von der Segeberger Landstraße aus die Grundschule Wellsee.

### **6.3.6 Freizeitwegeachsen in Wellsee/ Kronsburg/ Rönne**

#### **Nr. 58 Segeberger Landstraße**

Dieses Teilstück der Segeberger Landstraße erschließt zwischen Wellseedamm und Zum Forst das Wohngebiet im Süden von Wellsee.

#### **Nr. 75 Kronsburger Straße - Fußweg Kronsburger Gehege Richtung Gaarden Ost**

Die Achse stellt eine grüne Wegeverbindung von der Poppenbrügger Straße über die Kronsburger Straße durch das Kronsburger Gehege Richtung Gaarden-Ost dar.

#### **Nr. 76 Fußweg Kuckucksweg Richtung Terrassengraben**

Der Weg führt von der Segeberger Landstraße durch das Schutzgebiet Buchholz über den Kuckucksberg Richtung Elmschenhagen. Im mittleren Teil kreuzt sie den Wellsee Wanderweg.

**Nr. 77 Fußweg Richtung Langsee**

Die Wegeverbindung schließt an den Fußweg Kuckucksberg an und führt von da aus Richtung Langsee.

**Nr. 194 Wellseedamm**

Der Wellseedamm ist eine Querverbindung durch das gesamte Gebiet von Wellsee und Kronsburg. Das betreffende Teilstück dient der Erschließung der Wohngebiete Wellsees sowie des Industrieareals Wellsee.

**Nr. 211 Barkauer Straße – Meimersdorfer Moor**

Der Freizeitweg verbindet den Poppenbrügger Weg mit dem Meimersdorfer Moor. Er verläuft teilweise parallel zur B404 und kreuzt die Bahntrasse im Norden von Kronsburg.

**Nr. 213 Reesenberg**

Die Achse stellt eine Wegeverbindung zwischen dem Fettberg und dem Hopfenlandsberg dar.

**Nr. 214 Hopfenlandsberg**

Die Achse stellt eine Wegeverbindung zwischen Barkauer Straße und Braunstraße her.

**Nr. 215 Schlüsbeker Weg**

Der Schlüsbeker Weg verbindet den Kuhlacker mit dem Hopfenlandsberg und stellt eine Wegeverbindung zur Grundschule Kronsburg dar.

**Nr. 217 Fußweg von Kronsburger Gehege Richtung Wellseedamm**

Die Wegeverbindung führt vom nördlichen Teil Kronsburg durch das Kronsburger Gehege nach Süden zum Wellseedamm.

**Nr. 219 Fußweg östlich Bahngleis Richtung Goerdelerring, Fußweg Richtung Kreisauer Ring, Paul-Pfiel-Weg, Tulpenweg Richtung Segeberger Landstraße**

Die Wegeverbindung verläuft östlich der Bahngleise und erschließt die Ringstraße von West nach Ost. Sie kreuzt dabei den Goerdelerring, den Kreisauer Ring und Schoolkamp. Richtung Westen ist ein Anschluss an den Fußweg Richtung Kronsburger Gehege geplant.

### **Nr. 220 Fußweg Bahngleis Richtung Wellseedamm mit Anschluss an nördlich gelegenen Grünweg**

Der Weg ist eine fußläufige Erschließung der Ringstraße von West nach Ost und kreuzt dabei den Stauffenberggring und den Kreisauer Ring. Er schließt an mehreren Stellen an den Fußweg 219 sowie Richtung Süden an den Wellseedamm an.

### **Nr. 222 Bunsenstraße**

Die Achse verbindet den Wellseedamm mit dem Industrieareal Wellsee. Im südlichen Teil ist eine Anbindung an den Freizeitweg 226 geplant.

### **Nr.223 Fußweg parallel Zum Forst Richtung Kronsberg**

Auf der Achse verlaufen zwei Abschnitte als Freizeitweg. Das südliche Teilstück verläuft ab Rönne Richtung Süden nach Rönnerholz. Das nördliche Teilstück verläuft in Ost-West-Richtung bis zur Bunsenstraße. Zwischen Bunsenstraße und Braunstraße ist eine neue Wegeverbindung geplant.

### **Nr. 224 Goldberg - Am Teich**

Die Achse stellt die direkte Wegeverbindung zwischen Rönne und Schlüsbek dar und kreuzt dabei den Rönner Damm.

### **Nr. 225 Rönner Damm**

Die Achse ist Teil der Wegeverbindung nach Schlüsbek, welche zwischen Rönner Damm und Kaddenbargsredder verläuft.

### **Nr. 226 Fußweg Zum Schlüsbeker Moor Richtung Zum Forst**

Der Grünweg führt von der Straße Zum Forst Richtung Schlüsbek.

### **Nr. 227 Zur Wilsau, Rönner Weg (Grüner Weg)**

Der Grünweg verläuft von Rönne durch das Waldgebiet nach Kroog. Das in Rönne befindliche Teilstück verläuft entlang der Straße Zur Wilsau bis zum Gasspeicher.

### **Nr. 230 Fußweg entlang Am Wellsee Richtung Wellseedamm**

Die Achse ist eine fußläufige Verbindung entlang des Stegrabens im nördlichen Teil und des Wellsee im südlichen Teil. Sie verbindet den Wellseedamm in Wellsee mit Kroog.

**Nr.245 Stechwiese - Wellseedamm**

Von der Segeberger Landstraße führt die Achse über die Bahngleise Richtung Friedhof Elmschenhagen.

**Nr.253 Verbindung Stauffenberggring - Wellseedamm**

Der Fußweg samt Treppenanlage verbindet den Wellseedamm mit dem Stauffenberggring.

**Nr.256 Wanderweg nördlich von Rönne**

Der Fußweg verläuft abzweigend von Zum Forst bis zum Freizeitweg 229.

**6.3.7 Allzeitwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog****Nr. 53 Tröndelweg**

Die Achse verläuft von der Villacher Straße Richtung Norden nach Ellerbek und verbindet Elmschenhagen mit den in Ellerbek liegenden Schulen sowie dem Bahnhofpunkt Schulen Am Langsee. Zudem stellt sie die Hauptwegeverbindung für das Wohngebiet in der Feldscheide zum restlichen Ortsteil dar.

**Nr.77 Bebelplatz – Egerstraße**

Das Teilstück dieser Achse verbindet die Reichenberger Allee mit der Rüterstraße. Sie bildet die Erschließung für die Nahversorgungseinrichtungen am Bebelplatz.

**Nr. 96 Ellerbeker Weg – Villacher Straße – Wellseedamm**

Die Achse bildet eine wichtige Nord-Süd-Verbindung durch Elmschenhagen und verbindet den Stadtteil im Norden mit Ellerbek und im Süden mit Wellsee. Sie dient der Erschließung von zwei Kirchengemeinden im Elmschenhagen und kreuzt im südlichen Teil die B76.

**Nr. 231 Weinberg - Tiroler Ring - Wiener Allee - Reichenberger Allee - Elmschenhagener Allee - Am Wellsee**

Die Achse ist die Hauptwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung und verbindet den nördlichen Teil Elmschenhagens mit Kroog. Sie führt entlang der Hermann-Löns-Schule, dem Andreas-Hofer-Platz und den dort befindlichen Nahversorgungseinrichtungen. Zur Querung der B76 gibt es eine oberirdische Verbindung sowie eine Unterführung.

Im südlichen Teil Elmschenhagens verläuft sie entlang der Nahversorgungseinrichtungen um den Bebelplatz. Zwischen Elmschenhagen und Kroog erschließt sie den Haltepunkt Kiel-Elmschenhagen.

In Kroog führt sie parallel zum Wellsee bis zum Marie-Christian-Heim.

#### **Nr. 232 Rönner Weg**

Die Achse verläuft mittig durch Kroog und verbindet die Straße am Wellsee mit der Berchtesgadener Straße.

#### **Nr. 235 Berchtesgadener Straße - Sonthofener Straße - Allgäuer Straße - Teplitzer Allee - Trautenauer Weg – Jettkorn**

Die Achse verbindet die Dorfstraße in Elmschenhagen mit dem Rönner Weg in Kroog. In Elmschenhagen dient sie der Erschließung des Fritz-Lauritzen-Parks, des Schulzentrums und der Sportplätze. Zudem kreuzt sie im südlichen Teil Richtung Kroog die Bahntrasse.

#### **Nr. 240 Sonthofener Straße – Werdenfelser Straße**

Die Achse verbindet die Allgäuer Straße mit dem Brunsberg und bildet so den Anschluss von Elmschenhagen nach Schwentimental.

#### **Nr. 241 Elmschenhagener Allee – Dorfstraße**

Die Achse verbindet die Reichenberger Allee mit der Preetzer Chaussee und sorgt für die Erschließung des Friedhofs, der Matthias-Claudius-Schule und dem Einzelhandel und der Gastronomie an der Preetzer Chaussee.

#### **Nr. 242 Preetzer Chaussee – Rüterstraße**

Die Achse verbindet den Dornbusch mit der Elmschenhagener Allee und stellt eine Erschließung für den Sportplatz, die Feuerwehr, den Fritz-Lauritzen-Park und den Friedhof dar.

#### **Nr. 244 Andreas-Hofer-Platz – Landecker Weg**

Die Achse führt um den Andreas-Hofer-Platz und erschließt die um den Platz liegenden Nahversorgungseinrichtungen.

#### **Nr. 247 Landskroner Weg**

Die Achse verbindet den Bebelplatz mit dem Trautenauer Weg und erschließt die sozialen Einrichtungen mit der Stadtteilbibliothek am Bebelplatz.

### **6.3.8 Kinderwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog**

Zusätzlich gibt es in Elmschenhagen sechs Kinderwegeachsen.

#### **Nr. 236 Marienbader Straße**

Die Achse verbindet die Franzensbader Straße mit der Allgäuer Straße und stellt eine wichtige Wegeverbindung zum Schulzentrum Elmschenhagen dar.

#### **Nr. 237 Franzensbader Straße**

Die Achse verbindet die Reichenberger Allee mit der Allgäuer Straße und ist Teil der Wegeverbindung zum Schulzentrum Elmschenhagen und verläuft über eine Freizeitwegeachse.

#### **Nr. 238 Pfaffensteig**

Die Achse dient als Grünverbindung zwischen Franzensbader Straße und Allgäuer Straße.

#### **Nr. 243 Wüstenfelde - Am Schulwald – Felsenstraße - Tiroler Ring – Linzer Weg**

Die Achse verbindet den Ellerbeker Weg mit der Wiener Allee und erschließt die Hermann-Löns-Schule und das Jugendzentrum.

#### **Nr. 254 Salzburger Straße – Troppauer Straße**

Die Achse verbindet den Tiroler Ring mit der Teplitzer Allee und ist eine wichtige Wegeverbindung zum Schulzentrum Elmschenhagen. Sie kreuzt dabei als Überführung die B76.

#### **Nr. 255 Hahnbusch - Weg Lilli-Martius-Schule**

Die Achse dient als Wegeverbindung um das Schulzentrum Elmschenhagen und die Sportplätze. Sie verbindet des Weiteren die Troppauer Straße mit der Allgäuer Straße und verläuft teilweise über eine Freizeitwegeachse.



### **6.3.9 Freizeitwegeachsen in Elmschenhagen/ Kroog**

#### **Nr. 76 Fußweg Kuckucksweg Richtung Terrassengraben**

Der Fußweg ist ein Teilstück des Fußwegs zum Terrassengraben. Er verbindet den Kuckucksberg mit dem Terrassengraben. Der mittlere Teil kreuzt den Tröndelweg. Südlich des Tröndelsees mündet er in den Fußweg um den Terrassengraben ein.

#### **Nr.77 Richtweg - Schlehenkamp**

Der östliche Teil dieser Achse verbindet die Rüsterstraße mit dem Wellseedamm. Der westliche Teil führt nördlich entlang der Bahntrasse Richtung Kuckucksberg in Wellsee.

#### **Nr. 86 Fußweg westlich Tröndelsee**

Der Fußweg führt Richtung Norden nach Ellerbek-Wellingdorf entlang des Tröndelsees.

#### **Nr: 227 Grünweg am Rönner Weg Richtung Rönne**

Der „Grüne Weg“ verläuft vom Rönner Weg durch das Waldgebiet nach Rönne.

#### **Nr: 228 Grünweg Richtung Rönne**

Der Weg ist Teilstrecke vom „Grünen Weg“ ab und bildet eine Alternativstrecke durch das Waldgebiet südlich von Kroog nach Rönne.

#### **Nr. 229 Spitzkoppel, Hof Krog, Fußweg Richtung Rönner Weg**

Die Fußwegeverbindung verläuft von der Berchtesgadener Straße bis zur Straße Am Wellsee quer durch Kroog. Nach Süden verbindet sie Kroog mit Rönne.

#### **Nr. 230 Fußweg entlang Am Wellsee Richtung Wellseedamm**

Die Achse ist eine fußläufige Verbindung vom Wohngebiet Am Wellsee zum Wellsee und führt entlang des Wellsees nach Norden.

#### **Nr.233 Zeppelinring**

Vom Rönner Weg aus dient der Zeppelinring als Erschließung der Wohngebiete im Osten von Kroog.

**Nr.234 Partenkirchener Straße, Fußweg Richtung Ratsrott, Fußweg Richtung Rönner Weg**

Der Fußweg verbindet den Zeppelinweg mit dem Rönnerweg und führt dabei entlang des Kindergartens und des Marie-Christian-Heims.

**Nr. 235 Fußweg Fritz-Lauritzen-Park**

Die Achse stellt eine fußläufige Verbindung durch den Fritz-Lauritzen-Park von Jettkorn Richtung Reichenberger Allee dar. Sie verläuft zudem nördlich des Seniorenpflegeheimes Lisa-Hansen-Haus.

**Nr. 237 Franzensbader Straße**

Die Achse verbindet die Reichenberger Allee mit der Allgäuer Straße und ist Teil der Wegeverbindung zum Schulzentrum Elmschenhagen.

**Nr. 238 Pfaffensteig**

Die Achse dient als grüne Fußwegeverbindung zwischen Allgäuer Straße und Elmschenhagener Allee. Sie verläuft entlang des Pfaffenteichs und quert die Franzensbader Straße.

**Nr. 239 Fußweg ab Bahnhof Elmschenhagen nördlich der Bahngleise Richtung Innweg und Rönner Weg**

Die Wegeverbindung verbindet die Franzensbader Straße mit dem Rönner Weg. Dabei führt sie nördlich entlang der Bahntrasse und kreuzt diese als Unterführung. Die Weiterführung dieser Wegeverbindung entlang der Bahngleise Richtung Osten nach Raisdorfer Holz ist geplant.

**Nr.245 Stechwiese - Wellseedamm**

Die Achse ist eine fußläufige Verbindung nach Wellsee entlang der Maria-Magdalenen Kirche und dem Friedhof Elmschenhagen. Südlich des Friedhofs kreuzt sie die Bahntrasse.

**Nr. 246 Fußweg Elmschenhagener Allee Richtung Egerstraße**

Die Fußwegverbindung verläuft durch den Fritz-Lauritzen-Park und verbindet die Egerstraße, den Landskroner Weg, die Elmschenhagener Allee sowie die Rüterstraße miteinander.

**Nr. 248 Nelkenweg – Terrassengraben – Gerstenkamp – Böttgersberg**

Die Wegeverbindung führt von der Preetzer Chaussee über die B76 entlang des Terrassengrabens durch Elmschenhagen nach Ellerbek. Im Norden von Elmschenhagen erschließt sie die Kleingartensiedlung. Ein Anschluss an den Ellerbeker Weg in Wellingdorf ist geplant.

**Nr. 255 Weg Lilli-Martius-Schule**

Die Achse dient als Wegeverbindung von der Allgäuer Straße zum Hahnbusch und erschließt die Sportplätze.

**Nr.259 Grünweg von Sophienhöhe (Achse 76) vorbei an Langsee nach Achse 77**

Dieser Grünweg ist als alternative Fußwegeverbindung zum Tröndelweg nach Gaarden geplant. Das in Elmschenhagen gelegene Teilstück zweigt vom Fußweg Richtung Terrassengraben ab und verläuft dann westlich des Wohngebiets an der Feldscheide.

**Nr. 260 Grünweg von Starnberger Straße Richtung Klausdorf**

Diese geplante Wegverbindung soll zukünftig die Wohngebiete im Osten von Elmschenhagen-Nord mit Klausdorf verbinden.

**Nr. 261 Grünweg von Zeppelinring Richtung Pohnsdorf**

Die Grünweg führt vom Zeppelinring aus in die angrenzenden Waldgebiete in Pohnsdorf.

**Nr.262 Grünweg durch Kleingärtneranlage Richtung Klausdorf**

Der Fußweg führt von Am Schulwald durch die Kleingartenanlage Richtung Klausdorf. Die Herstellung der Wegeverbindung nach Klausdorf ist geplant.

## 7 Bestandserhebung und Analyse

Für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog wurden sämtliche Routen einer umfassenden Mängeluntersuchung unterzogen. Auf allen Achsen wurde jeder Knoten (jede Kreuzung bzw. Einmündung von Straßen oder wichtigen Fußwegeanschlüssen) und jeder Achsenabschnitt (zwischen zwei Knoten/ zwischen Knoten und Ende Untersuchungsgebiet bzw. Wegende) dokumentiert und auf Mängel geprüft.

Maßstab für die Bewertung von Mängeln sind die Kriterien in den Kieler Standards für Fußwege und Kinderwege<sup>28</sup> (vgl. auch Kapitel 4 ab Seite 6).

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

Für die Knoten und Abschnitte wurden folgende Mängelkategorien aufgenommen:

▶ **Barrierefreiheit:**

Benannt werden hier Barrieren, wie zum Beispiel nicht abgesenkte Bordsteine, die die eigenständige Nutzung von Allzeit- oder Kinderwegen verhindern, fehlende Ausstattungselemente, wie Signalgeber für Blinde an Ampeln oder Aufmerksamkeits- oder Leitstreifen, die die Wegenutzung und Orientierung für Menschen mit Einschränkungen erschweren und Mängel im Bestand, wo die Ausstattung noch nicht den neuen Standards entspricht.

▶ **Konflikte Rad:**

Hier sind zum einen die direkten Konflikte und Behinderungen z.B. durch die illegale Nutzung von Gehwegen durch Radfahrer oder auch die Verengung der Gehwege durch wild abgestellte Fahrräder benannt. Zum anderen wird die gemeinsame Wegenutzung von Fußgängern und Radfahrern und auch die niveaugleiche Führung von parallelen Geh- und Radwegen als kritisch bewertet.<sup>29</sup>

▶ **Konflikte Kfz:**

Konflikte bestehen mit dem ruhenden Verkehr dort, wo die Wegbreiten durch parkende Fahrzeuge so weit verringert werden, dass die verbleibende Restgehwegbreite nicht mehr ausreichend ist und eine Nutzung des Gehwegs durch mobilitätseingeschränkte Menschen beeinträchtigt wird. Konflikte mit dem fließenden Verkehr treten an Querungsstellen auf.

<sup>28</sup> Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

<sup>29</sup> Vergl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.7 Flächen für den Rad- und Fußverkehr

▶ **Querungsmöglichkeit:**

Benannt werden Stellen an denen Querungshilfen, auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, fehlen oder unzureichend ausgeführt sind. Diese Stellen liegen zum einen im Verlauf der Wegeachsen, zum anderen geht es aber auch um die umwegfreie Erreichbarkeit zum Beispiel von Bushaltestellen.

▶ **Wegbreite:**

Baulich zu schmale Gehflächen werden als Mangel benannt. Unter diesem Kriterium sind auch Einschränkungen der Gehflächen von den Rändern her erfasst, die nicht durch den Rad- oder Kfz-Verkehr bedingt sind, oft durch ungepflegte Bäume oder Sträucher oder beispielsweise durch Geschäftsauslagen oder Sammelcontainer.

▶ **Oberfläche:**

Wenn die Wegoberflächen bezogen auf die Wegfunktion so starke Mängel durch Unebenheiten aufweisen, dass die Nutzung eingeschränkt ist.

▶ **Hindernisse:**

Diese Kategorie benennt Hindernisse in oder an den Gehflächen, die die Nutzung oder Sicherheit der Gehwege einschränken.

▶ **Orientierung:**

Dies ist ein Mangel, wenn der Wegeverlauf der Achsen schlecht erkennbar ist, oder an Knotenpunkten mit mehreren Achsen Richtungen und Ziele nicht gut erkennbar sind. Teilweise sind auch Eingangssituationen schlecht erkennbar, vor allem zu Freizeitwegen in Grünflächen.<sup>30</sup>

▶ **Netzlücke:**

Hier fehlt eine Fußwegeverbindung und/ oder es ist ein Neubau von Gehwegen notwendig.

▶ **Aufenthaltsqualität:**

Der Aufenthalt auf Gehwegen und Plätzen ist eingeschränkt, wenn durch mangelhafte Übersichtlichkeit oder schlechte Beleuchtung Bereiche entstehen, die aus Angst eher gemieden werden, oder wenn Verschmutzungen das Gehen unangenehm machen.

In der Bürgerbeteiligung und der Abstimmung mit den Ämtern, Beiräten und sonstigen Interessenvertretungen sowie im Zuge der Projektbearbeitung wurden

---

<sup>30</sup> Vgl. Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015, Kap. 1.2 Optimale Orientierung

auch übergreifende Konfliktfelder identifiziert, zu denen im Zuge der Maßnahmen-erarbeitung gesondert Stellung genommen, und Lösungsmöglichkeiten dargestellt werden.

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

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

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

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

Die Bewertung ergibt sich hier aus der Kategorisierung der Straßen bzw. Wege in Anlehnung an die EFA<sup>31</sup>. In der grundlegenden Bewertung gilt an Knotenpunkten jeweils die Kategorie mit den höheren Anforderungen.

## **7.2 Mehrfache Wegefunktionen**

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

## **7.3 Nahverkehrsanschluss**

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

---

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

## 7.4 Kinderwege

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

## 7.5 Unfälle

Im Folgenden wurden die Unfälle<sup>32</sup> mit Fußgängern und die Unfälle von Kindern in den Jahren 2012 bis 2016 (vier Jahre) im Untersuchungsgebiet betrachtet. Es handelt sich um Unfälle, die polizeilich erfasst wurden. Auf die Dunkelziffer wird an anderer Stelle eingegangen. Insgesamt gab es 29 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und 33 mit Kinderbeteiligung, wobei es naturgemäß Überschneidungen bei den Kollektiven gibt.

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

In Tabelle 2 ist der Auswertung eine Definition verschiedener Unfalltypen vorangestellt.

**Tabelle 2: Definition von Unfalltypen<sup>33</sup> (Auszug)**

Unfalltyp	Definition
Abbiege-Unfall	Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem auf gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde.  Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	Um einen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde.  Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.

<sup>32</sup> Quelle für die Unfälle in Kiel: Polizei Kiel

<sup>33</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen-Teil 1: Führen von Unfalltypen-Steckkarten. Köln 2003

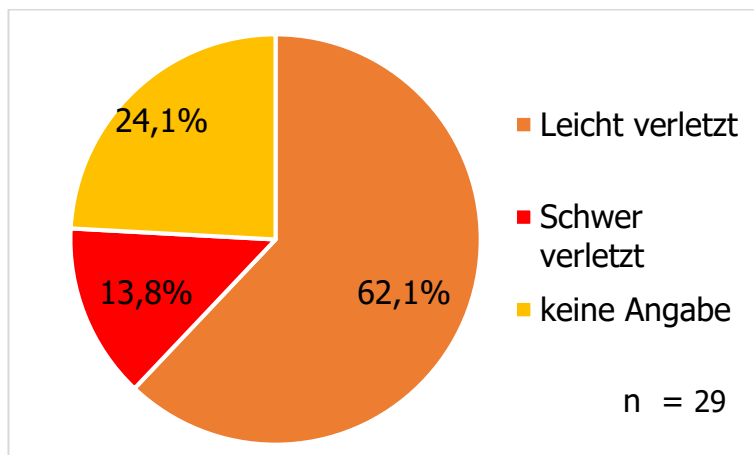
Überschreiten-Unfall	<p>Um einen „Überschreiten-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist.</p> <p>Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtung für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt o.ä.</p>
----------------------	--

### Unfälle mit Fußgängerbeteiligung

In dem Untersuchungsgebiet passierten in den Jahren 2012 bis 2016 insgesamt 29 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung mit insgesamt 61 beteiligten und 29 Verletzten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung eine hohe Dunkelziffer gibt. Es kann von einer Dunkelziffer von über 50% ausgegangen werden.<sup>34</sup>

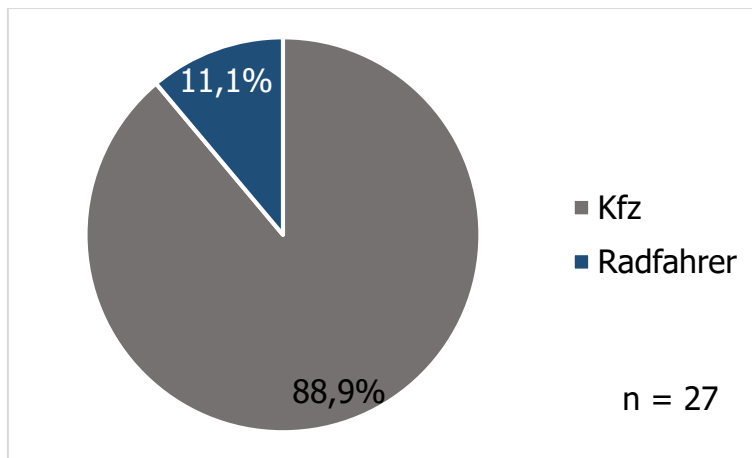
Abbildung 16: Verletzungsschwere



<sup>34</sup> Enke, Markus; Beitrag zu Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Hinweise zu Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Entwurf - Stand: 03.11.2014 Köln 2014



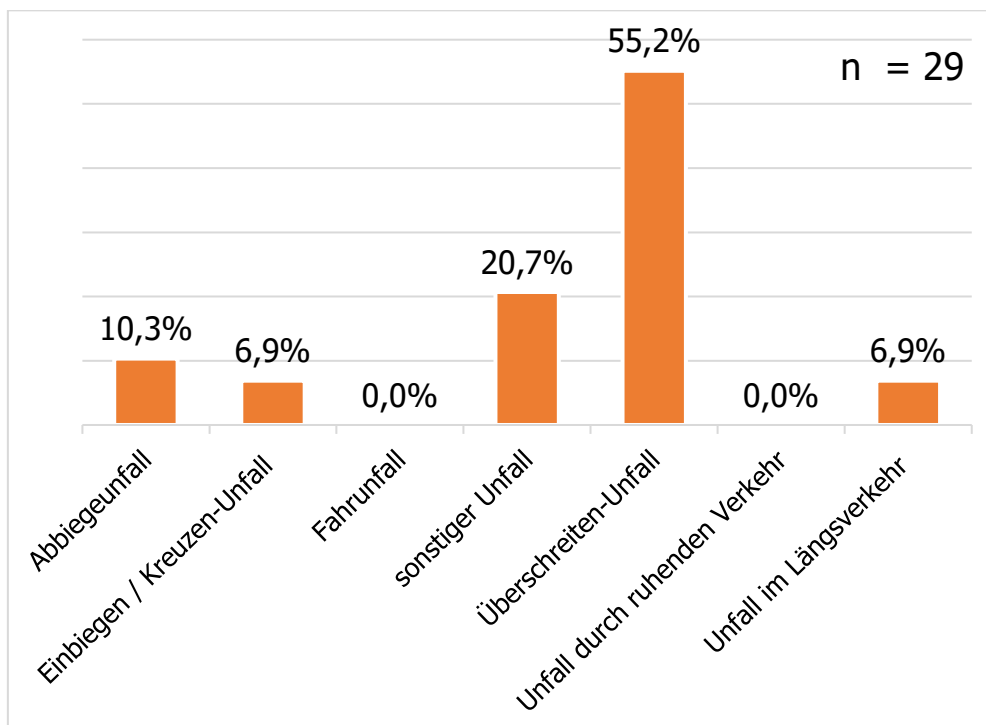
Abbildung 17: Beteiligte an Fußgängerunfällen mit Personenschaden



Bei Fußgängerunfällen mit Personenschaden sind Radfahrer nur mit 11,1% beteiligt. Mit 88,9% sind in dem überwiegenden Teil der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung Kfz die Unfallbeteiligten.

Die 4 Unfälle mit schwerverletzten sind jeweils unter Beteiligung mit Kfz passiert. Bei Unfällen mit dem Radverkehr wurden zwei leicht Verletzte aufgenommen, den übrigen Unfällen mit dem Radverkehr sind keine Angaben zum Verletzungsgrad hinterlegt.

Abbildung 18: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen



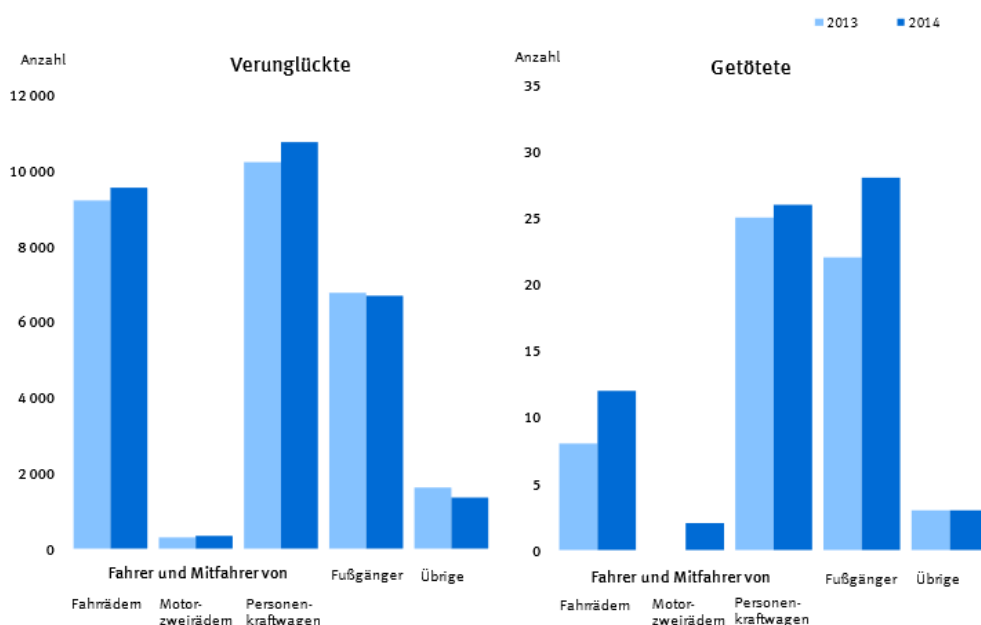
Die meisten Unfälle sind mit 55,2% Überschreiten-Unfälle.

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

### Kinderunfälle

Als Kinder werden im Folgenden Personen bis zum 15. Lebensjahr bezeichnet. Mit 37,5% verunglückten bundesweit 2014 die meisten Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen.<sup>35</sup>

Abbildung 19: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014<sup>36</sup>



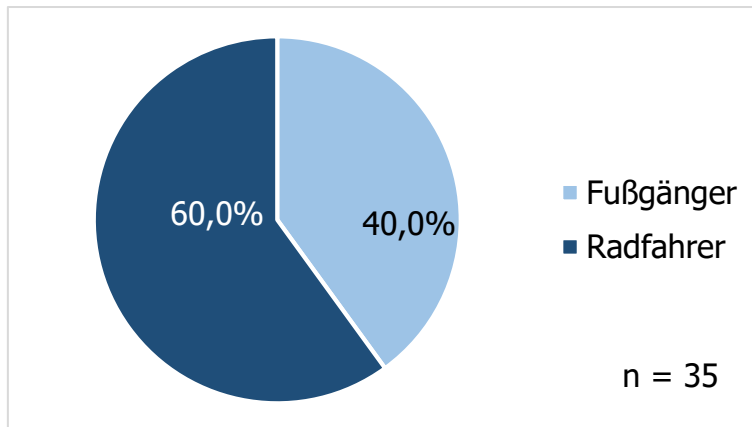
In Kiel wurden nur diejenigen Unfalldaten von Kindern ausgewertet, wo diese als Fußgänger oder Radfahrer am Verkehr teilgenommen haben, der gesamte Bereich „verunfallte Kinder als Beifahrer in Kraftfahrzeugen“ ist hierbei also nicht betrachtet.

<sup>35</sup> Statistisches Bundesamt; Kinderunfälle in Verkehr 2014. Wiesbaden 2015, S.

<sup>36</sup> ebenda

In den untersuchten Jahren 2012 bis 2016 wurden insgesamt 33 Unfälle mit Kinderbeteiligung erfasst. Dabei wurden 24 Kinder leicht und 5 Kinder schwer verletzt.

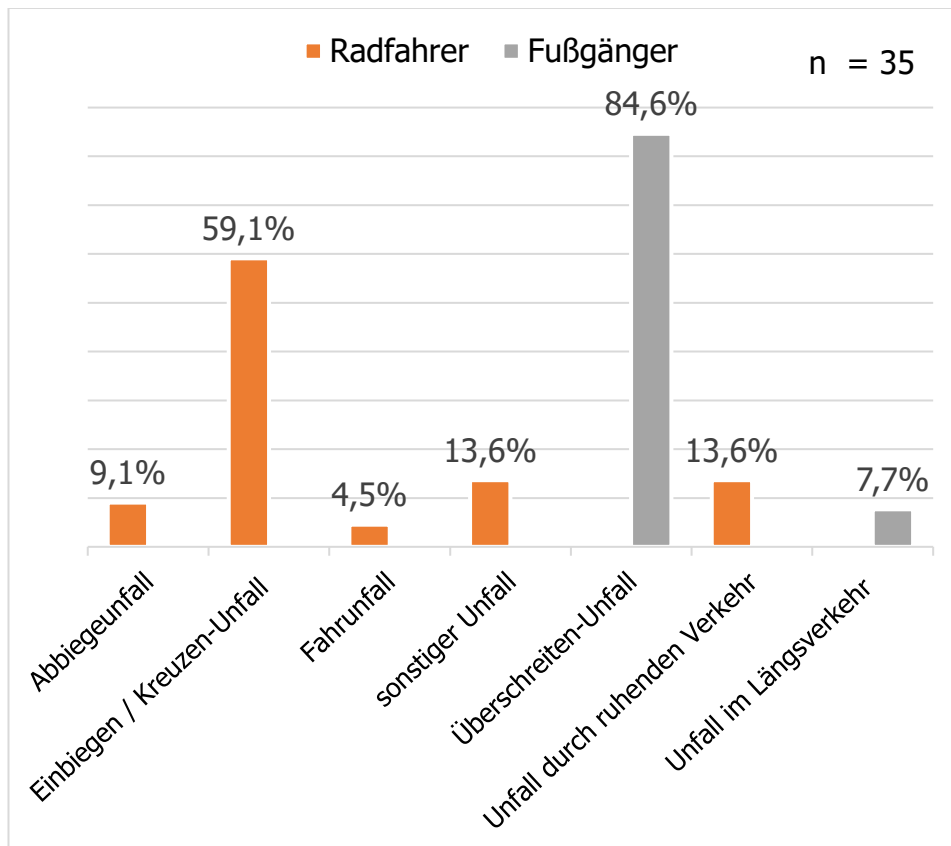
Abbildung 20: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder<sup>37</sup>



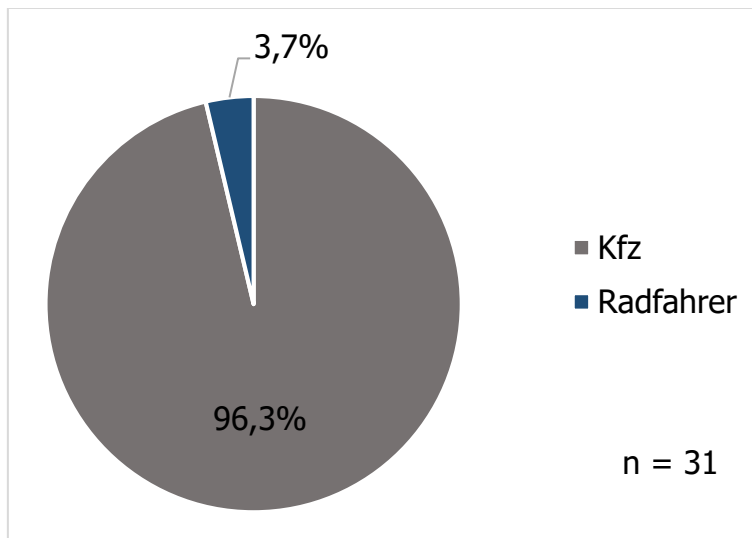
60% der Unfälle passieren als Radfahrer und 40% als Fußgänger. Die Unfälle als Beifahrer in Kfz sind hier nicht berücksichtigt, wobei davon ausgegangen werden kann, dass auch in Kiel die meisten Kinderunfälle als Beifahrer in Kraftfahrzeugen passieren.

<sup>37</sup> Hierbei ist zu beachten, dass die Kinderunfälle als Beifahrer in Kfz nicht berücksichtigt sind.

Abbildung 21: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrer / Fußgängern



Insgesamt wird deutlich, dass die meisten Unfälle mit Kinderbeteiligung Einbiegen/ Kreuzen Unfällen oder Überschreiten/ Unfällen zuzuordnen sind. Dabei sind Einbiegen/ Kreuzen Unfälle besonders bei Radfahrern eine häufige Ursache. Bei Unfällen als Fußgänger dominieren die Überschreiten Unfälle.

Abbildung 22: Beteiligte an Kinderunfällen mit Personenschaden<sup>38</sup>

Mit 96,3% waren nahezu an sämtlichen Kinderunfälle mit Personenschaden Kfz beteiligt. Nur bei 3,7% der Unfälle waren Fahrradfahrer beteiligt. Hierbei ist zu beachten, dass Kinder auch als Radfahrer unterwegs waren.

Der Wert mit beteiligten Radfahrern ist im Vergleich zur Gesamtstadt sehr gering, wo in diesem Zeitraum (2012-2016) 14% der Unfallbeteiligten bei Kinderunfällen mit Personenschaden Radfahrer sind.

### Räumliche Verortung der Unfälle

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

Bei den Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist festzustellen, dass fast sämtlich Unfälle in Elmschenhagen/ Kroog verortet sind, allerdings sehr verteilt im Ortsbeiratsbezirk liegen.

Die Unfälle mit Kinderbeteiligung liegen hingegen in allen drei Ortsbeiratsbezirken verteilt.

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

<sup>38</sup> Hierbei ist zu beachten, dass die Kinderunfälle als Beifahrer in Kfz nicht berücksichtigt sind.

## 7.6 Barrierefreiheit und Zwangspunkte

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

Für Freizeitwege wird keine grundsätzliche Barrierefreiheit gefordert. Das gilt besonders für die vielen Freizeitwegeachsen in unbebautem Gebiet im UG. In den Siedlungsbereichen des Plangebietes, wo Freizeitwegeverbindungen in Straßenräumen liegen, soll ein barrierefreier Ausbau schon grundsätzlich angestrebt werden.

Im Fußwegenetz gibt es bestimmte Zwangspunkte, Knoten und Wegeverbindungen, zu denen es keine Alternative gibt. In den Ortsbeiratsbezirken zählen beispielsweise die Querungen der B404 (Neumeimersdorf/ Kronsburg) oder der B76 (Elmschenhagen), sowie die Bahntrasse zwischen Elmschenhagen und Kroog dazu. Diese Trassen haben eine deutliche Trennwirkung und bilden damit eine Barriere zwischen den Quartieren.

## 7.7 Nennungen im Zuge der Beteiligungsverfahren

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

## 8 Maßnahmenempfehlungen und Handlungsschwerpunkte

### 8.1 Empfehlungen zur Neuanlage von Gehwegen im Bereich „Kieler Süden“

Im Kieler Süden (zwischen Meimersdorf und Kronsburg) wird eine ergänzende Bebauung mit entsprechender verkehrlicher Erschließung geplant. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes befindet sich dieses Verfahren in Arbeit, weshalb an dieser Stelle allgemeine Hinweise gegeben werden.

Die grundlegenden Anforderungen sind in den Kieler Standards<sup>39</sup> für Fußwege und Kinderwege festgehalten. Diese sollen bei Neuanlagen von Verkehrsflächen berücksichtigt werden. Ergänzend wird empfohlen, folgende Punkte besonders zu berücksichtigen, um den Fußverkehr von Beginn an in den neuen Quartieren zu fördern und ein qualitativ hochwertige Infrastruktur zu entwerfen.

- ▶ Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - dabei geht es z.B. um eine abwechslungsreiche Abfolge von Platzflächen und Straßen, die Ausrichtung von Eingängen bzw. Schaufenstern zur Fahrbahn, eine Nutzungsmischung in den Erdgeschossbereichen und eine ortstypische und einheitliche Gestaltung der Seitenräume
- ▶ Entwicklung von zentralen Strukturen und Platzflächen im Quartier - Anlage von Quartiersmittelpunkten
- ▶ Planung eines möglichst kleinteiligen und umwegefreien Fußwegenetzes
- ▶ Hierarchisierung des Fußwegeachsenetzes und Einhaltung der nutzbaren Mindestgehwegbreite von 2,50m - Anlage von deutlich breiteren Gehwegen in Bereichen mit entsprechender Seitenraumnutzung, wie z.B. Geschäftsstraßen, ÖPNV-Routen oder Schulen bzw. Kinderwegen gemäß den Vorgaben der EFA<sup>40</sup>
- ▶ Barrierefreie Anlage der Gehwege, sowohl der Abschnitte wie auch der Knoten- und Querungsbereiche
- ▶ Integration von gesicherten Querungsanlagen (Fußgängerüberwegen, Fußgänger-LSA), falls möglich zusammen mit Mittelinseln - besonders an den

<sup>39</sup> Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015

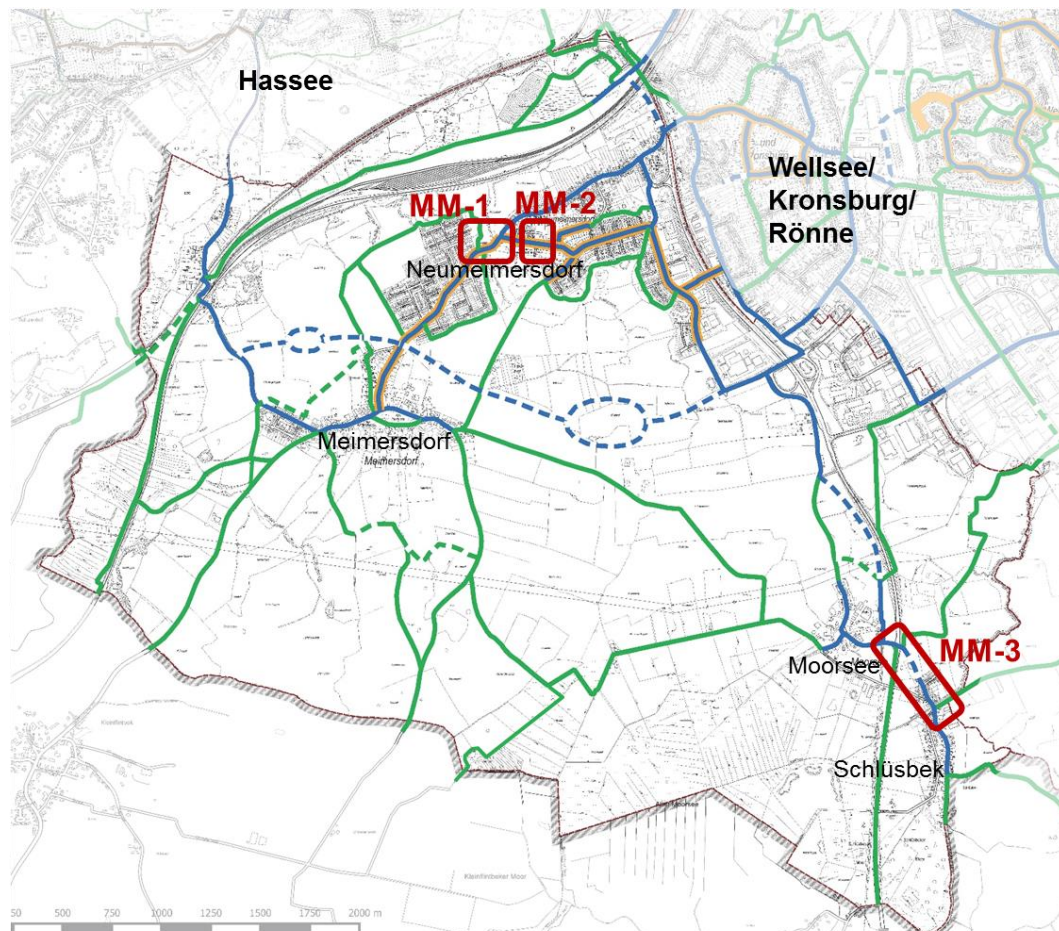
<sup>40</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA. Köln 2002

wichtigen Verbindungen für Fußgänger (Verbindung wichtige Quell- und Zielorte, Geschäftsstraßen) sowie an Kinderwegen

- ▶ Anlage von barrierefreien ÖPNV-Haltestellen an für Fußgänger relevanten Orten und Verbindungen - Erschließung für den Fußverkehr von beiden Seiten durch die Anlage von (gesicherten) Querungsanlagen
- ▶ Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr - Um Konflikte auf Gehwegen und besonders in den Kreuzungsbereichen zu vermeiden, wird empfohlen den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen

## 8.2 Meimersdorf/ Moorsee

Abbildung 23: Handlungsschwerpunkte in Meimersdorf/ Moorsee (3)





### 8.2.1 MM-1 (Meimersdorf): Kieler Weg

Der Kieler Weg ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen und vor dem Sportplatz bzw. dem gegenüberliegenden Bolzplatz durch die kurvige Führung für Fußgänger relativ unübersichtlich. Für Fußgänger ist keine gesicherte Querungsanlage vorhanden, um auf der Verbindung der beiden Sportstätten die Fahrbahn sicher queren zu können. Durch die naheliegende Grundschule (Johanna-Mestorf-Shule) und die Sportstätten wird der Übergang oft von Kindern frequentiert.

Das im weiteren Verlauf Richtung dem Neubaugebiet Meimersdorf auf der östlichen Seite eine Netzlücke besteht, verschärft das Problem zusätzlich.

Zielsetzung ist eine Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und eine Schließung der Netzlücke auf der östlichen Seite Richtung Neubaugebiet.

**Abbildung 24: Kieler Weg auf Höhe der Verbindung Sportplatz und Bolzplatz (links Blickrichtung Johanna-Mestorf-Schule; rechts Blickrichtung Neubaugebiet mit fehlendem Gehweg)**



#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Schließung der Netzlücke - Neubau eines Gehwegs als Allzeitwegs gemäß den Kieler Standards
- ▶ Errichtung einer gesicherten Querungsanlage auf Höhe des Übergangs zwischen Bolzplatz und Sportplatz

### 8.2.2 MM-2 (Meimersdorf): Lütt Steenbusch

Die Straße Lütt Steenbusch ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen und liegt direkt an der Johanna-Mestorf-Grundschule. Um den Kindern die Straßenquerung zu ermöglichen, ist aktuell eine Mittelinsel vorhanden.

An dem Eingang der Grundschule besteht beim Queren der Straße kein Vorrang für Fußgänger bzw. Kinder.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und besonders für Kinder.

**Abbildung 25: Mittelinsel vor Johanna-Mestorf-Grundschule**



### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Anlage eines Fußgängerüberwegs als Ergänzung zu der vorhandenen Mittelinsel

### **MM-3 (Moorsee): Verbindung Schlüsbek nach Moorsee**

Die fußläufige Verbindung von Schlüsbek Richtung Moorsee über die B404 und die dort liegenden Haltestellen verläuft über einen nicht befestigten Seitenbereich entlang der Fahrbahn. Hier besteht eine Netzlücke.

Zielsetzung ist die Anlage eines Allzeitweges gemäß den Kieler Standards für Fußwege.

**Abbildung 26: Unbefestigter Seitenbereich der Fahrbahn dient aktuell als „Fußweg“**

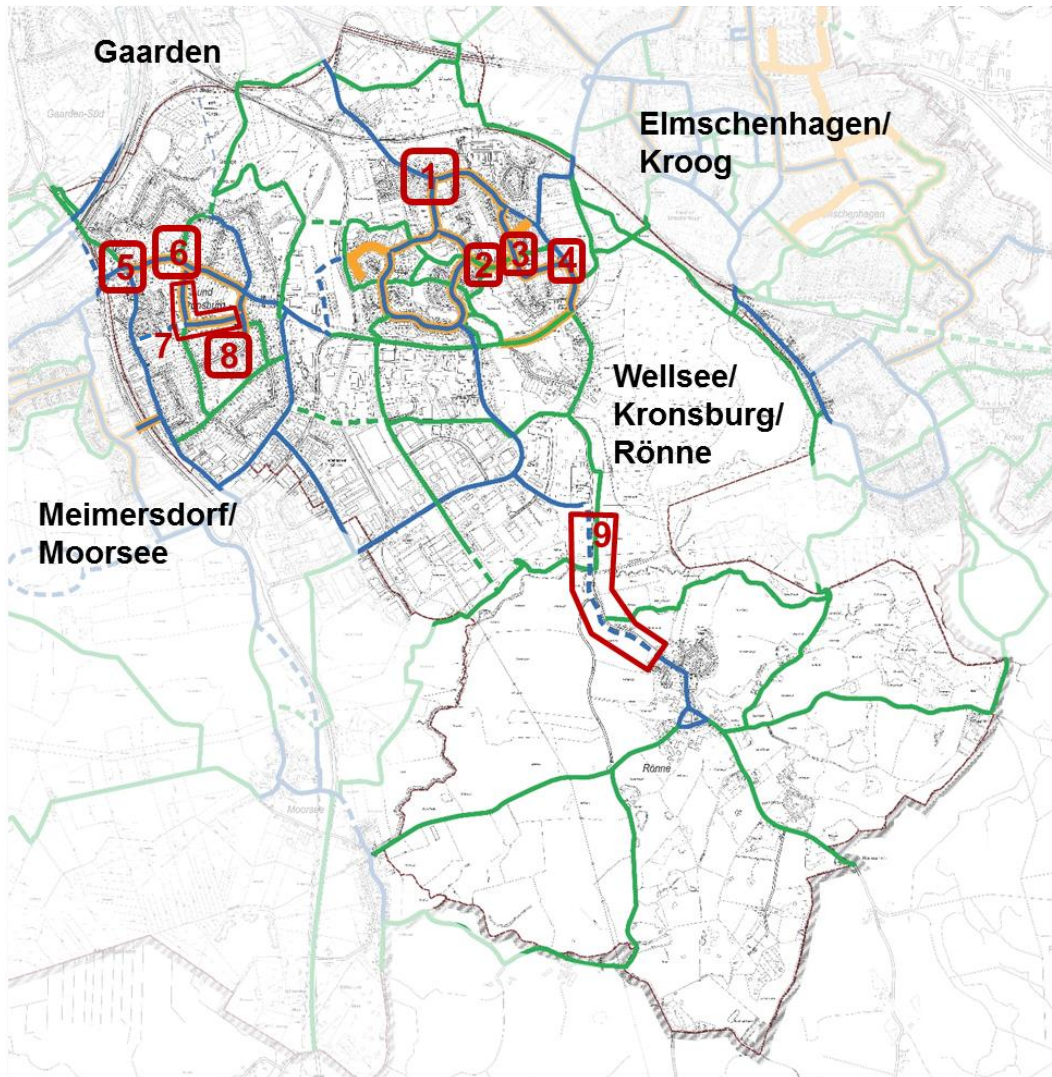


### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Neubau eines Gehwegs als Allzeitweg (mindestens einseitig) gemäß den Kieler Standards
- ▶ Berücksichtigung der Planungen zum Ausbau der BAB A21

### 8.3 Wellsee/ Kronsburg/ Rönne

Abbildung 27: Handlungsschwerpunkte in Wellsee/ Kronsburg/ Rönne (9)





### 8.3.1 WKR-1 (Wellsee): Segeberger Landstraße/ Liselotte-Herrmann-Straße

Die Einmündung Segeberger Landstraße und Liselotte-Herrmann-Straße ist als Allzeitweg und Kinderweg ausgewiesen. Durch den Neubau eines Nahversorgers besteht an diesem Knoten besonderer Querungsbedarf für Fußgänger. Gesicherte Querungsanlagen für Fußgänger sind nicht vorhanden.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

**Abbildung 28: Querungsstelle über Segeberger Landstraße**



#### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Errichtung von (gesicherten) Querungsanlage am Knoten Segeberger Landstraße/ Liselotte-Herrmann-Straße

### 8.3.2 WKR-2 (Wellsee): Paul-Pfiel-Weg

Der Paul-Pfiel-Weg ist für Fußgänger eine wichtige Verbindung von dem Wohngebiet innerhalb des Rings zur Grundschule Wellsee. Der Weg ist als Kinderweg ausgewiesen.

Am Beginn des Wegs, vom Kreisauer Ring aus kommend, sind viele Stolperkanten durch Beschädigungen im Pflaster vorhanden. Im weiteren Verlauf weist die wassergebundene Wegedecke einige Löcher auf und begünstigt damit eine Pfützenbildung bzw. Eisflächen im Winter.

Zielsetzung ist die barrierefreie Gestaltung des Paul-Pfiel-Wegs bzw. dessen Oberfläche entsprechend der Kieler Standards für Fußwege.

Abbildung 29: Stolperkanten und Löcher in der Oberfläche des Paul-Pfiel-Wegs



### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Gestaltung der Oberfläche gemäß den Kieler Standards für Allzeitwege

### 8.3.3 WKR-3 (Wellsee): Schoolkamp/ Paul-Pfiel-Weg

Die Querung über den Schoolkamp vom Paul-Pfiel-Weg kommend ist für Fußgänger eine wichtige Verbindung von dem Wohngebiet innerhalb des Rings zur Grundschule Wellsee. Der Weg ist als Kinderweg ausgewiesen.

Aufgrund des schmalen Gehweges und der auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge sind besonders für Kinder die Sichtverhältnisse deutlich eingeschränkt. Durch den starken topografischen Anstieg auf dem Paul-Pfiel-Weg bis zum Schoolkamp wird die Situation zusätzlich unübersichtlich.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Sichtbeziehungen an der Querungsstelle.

Abbildung 30: Querungsstelle am Paul-Pfiel-Weg über den Schoolkamp



### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Anlage eines vorgezogenen Seitenraumes im Querungsbereich auf der Westseite der Fahrbahn

### 8.3.4 WKR-4 (Wellsee): Segeberger Landstraße/ Schoolkamp

Die Ecke Segeberger Landstraße/ Schoolkamp ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen und ist besonders für Schüler eine wichtige Verbindung. An der Ecke sind auch die (Schul-)Bushaltestellen und ein FGÜ zur Querung der Segeberger Landstraße.

Der Gehweg ist teilweise sehr schmal und ohne bauliche Trennung mittels einer Abmarkierung von der Fahrbahn begrenzt. Durch den Bring- und Abholverkehr der Schüler entstehen gefährliche Situationen an dieser Stelle.

Zielsetzung ist das Angebot einer sicheren und barrierefreien Anbindung der Bushaltestellen.

Abbildung 31: FGÜ über Segeberger Landstraße zu den Haltestellen



#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Bauliche Umgestaltung des Fußgängerüberwegs entsprechend der genannten Zielsetzung

### 8.3.5 WKR-5 (Kronsburg): Poppenbrügger Weg/ Barkauer Straße

Der Knoten bildet einen zentralen Punkt zwischen Neumeimersdorf und Kronsburg. Drei der Arme des Knotens sind als Allzeitwege und der östliche Arm zusätzlich als Kinderweg ausgewiesen. Aufgrund des stark aufgeweiteten Fahrbahnbereichs verbleiben nur schmale Flächen für den Fußverkehr mit Engstellen in den Kurvenbereichen und an den Bushaltestellen. Die Unübersichtlichkeit des Knotens führt zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV. Zusätzlich bestehen für Fußgänger schlechte Sichtbeziehungen an den Querungsstellen.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Sichtbeziehungen für Fußgänger und eine verbesserte Erreichbarkeit des ÖPNV im Zusammenspiel mit einer Reduzierung der benötigten Flächen des MIV bzw. einer Ausweitung der Flächen für Fußgänger.

Abbildung 32: Blick auf den Knoten Poppenbrügger Weg/ Barkauer Straße



#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes entsprechend der Zielsetzung



### 8.3.6 WKR-6 (Kronsburg): Poppenbrügger Weg/ Kronsburger Straße

Der Poppenbrügger Weg ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen, von dem die Kronsburger Straße als Freizeitweg abzweigt. Durch den stark aufgeweiteten Einmündungsbereich wird die Querung für Fußgänger deutlich erschwert. Um die Situation zu entschärfen wurde bereits im Jahr 2010 ein Provisorium erstellt, was bis heute besteht.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

**Abbildung 33: Bilck auf das seit 2010 bestehende Provisorium an der Einmündung Poppenbrügger Weg/ Kronsburger Straße**



#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Entfernung der Provisorien im Zuge einer baulichen Umgestaltung des Knotenpunktes entsprechend der genannten Zielsetzung

### 8.3.7 WKR-7 (Kronsburg): Reesenberg und Fettberg

Die Straße Reesenberg und Fettberg sind als Allzeit- und Kinderwege ausgewiesen. Die beiden Straßen mit schmalen Querschnitten werden durch den ÖPNV in eine Richtung befahren und sind für den MIV im Zweirichtungsverkehr nutzbar. Durchgängige Gehwege oder barrierefreie Haltestellen sind nicht vorhanden.

Zielsetzung ist die Anlage eines Gehwegs und barrierefreier Haltestellen.



**Abbildung 34: Links: Reesenberg mit Bushaltestelle; Rechts: Fettberg mit abmarkiertem Gehweg vor der Grundschule**



### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Neubau eines Gehweges (einseitig) als Allzeitweg gemäß den Kieler Standards in beiden Straßen
- ▶ Anlage von barrierefreien Haltestellen
- ▶ Einrichtung Einbahnstraße auch für MIV (in Richtung des Busverkehrs)

### **8.3.8 WKR-8 (Kronsburg): Grundschule Kronsburg**

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

An der Grundschule Kronsburg findet dieser Hol- und Bringverkehr besonders über den Reesenberg und den Fettberg statt.

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

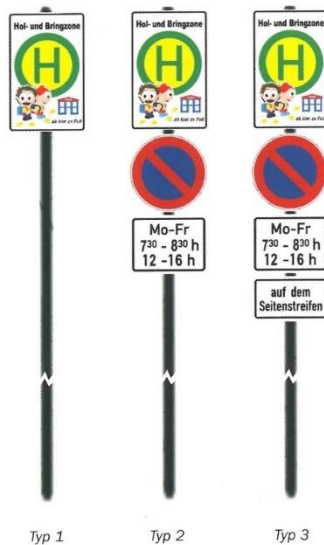
Zielsetzungen sind daher einerseits Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit der Kinder und Fußgänger (z.B. durch eine Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf einen oder mehrere Standorte) andererseits auch Maßnahmen zum Erwerb von Mobilitätskompetenzen, um den Anteil der Kinder zu reduzieren, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

**Empfohlene Maßnahme:**

- ▶ Einrichtung einer sogenannten Elternhaltestellen: Haltemöglichkeit für Pkw von der aus die Kinder eigenständig zur Schule laufen können, d.h. nicht direkt vor der Schule.

**Anforderungen an eine Elternhaltestelle:**

- ▶ Der fußläufige Schulweg der Kinder sollte 100 bis 300 Meter lang sein. Er soll direkt und sicher sein, er sollte möglichst keine stark befahrenen Straßen kreuzen.
- ▶ Die Haltemöglichkeit sollte keine zusätzlichen Fahrwege verursachen und wegen des zeitweise starken Verkehrsaufkommens, nicht mitten im Wohngebiet liegen, bevorzugt an einer nahe gelegenen Hauptverkehrsstraße.
- ▶ Die Haltemöglichkeit sollte leicht anzufahren sein und zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr eine hohe Nutzungsfrequenz ermöglichen, da sich der Bringverkehr zu Schulbeginn meist stärker konzentriert als der Abholverkehr zum Unterrichtsende. Die Fahrzeuge der Abholenden parken allerdings länger.
- ▶ Es sollten je Schule möglichst mehrere Elternhaltestellen angeboten werden, zum einen um eine Konzentration des Verkehrs zu vermeiden, zum anderen um eine günstige Anfahrt aus verschiedenen Richtungen zu ermöglichen
- ▶ Vertiefende Untersuchung möglicher Standorte für Elternhaltestellen: Mögliche Haltebereiche sollten vorab auf potenzielle Probleme bzw. auf gefährliche Fahrmanöver geprüft werden.
- ▶ Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte (StVO-Konformität) bei der baulichen und verkehrsrechtlichen Einrichtung; Der Haltebereich kann zeitlich beschränkt ausgewiesen werden, dann sollte eine entsprechende Verkehrsüberwachung stattfinden.
- ▶ Das Problem der Eltern-Taxis sollte zeitgleich an der Schule intensiv thematisiert werden
- ▶ Die Elternhaltestellen sollen in die Schulwegpläne aufgenommen werden.

Abbildung 35: Mögliche Ausschilderung von Hol- und Bringzonen<sup>41</sup>

Die Elternhaltestelle Grundschule Kronsburg kann als Modellprojekt für Kiel eine angepasste Umgangsweise mit dem Hol- und Bringverkehr der Eltern im Sinne eines integrierten Mobilitätsmanagements nicht nur für Grundschulen erproben und fördern.

Erfahrungen mit solchen Hol- und Bringzonen gibt es mittlerweile in vielen Städten, aus denen auch die oben benannten allgemeinen Anforderungen und Empfehlungen abgeleitet werden können.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg.); Das „Elterntaxi“ an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis; München 2015, S. 14

<sup>42</sup> Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg.); Das „Elterntaxi“ an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis; München 2015  
Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg Flyer „Elternhaltestellen an der Europaschule“

Abbildung 36: Beispiele für Hol- und Bringzonen<sup>43</sup>



Abbildung 37: Elternhaltestellen-Schulwegplan Beispiel

**Die 5 Elternhaltestellen an der Europaschule Falkensee**

- Bahnhofstraße vor dem Optiker
- Bahnhofstraße vor der alten Stadthalle
- Ringpromenade an der katholischen Kirche
- Ringpromenade Ecke Hansastraße
- P+R Parkplatz Scharenbergstraße

Elterntaxi Haltestelle  
7.30 - 8.00 h  
BITTE FREIHALTEN

Die SchulwegEngel informieren

**Elternhaltestellen an der Europaschule**

Elterntaxi Haltestelle

Eine Kooperation von

- SchulwegEngel
- Europaschule Falkensee
- Stadt Falkensee
- Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Falkensee Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Abb.: Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg: Flyer „Elternhaltestellen an der Europaschule“

<sup>43</sup> Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. - ADAC (Hrsg.); Das „Elterntaxi“ an Grundschulen – Ein Leitfaden für die Praxis; München 2015, S. 12

### 8.3.9 WKR-9 (Rönne): Verbindung Rönne - Wellsee

Die fußläufige Anbindung von Rönne nach Wellsee ist als Allzeitweg vermerkt, der auch vermehrt von Kindern genutzt wird. Aktuell besteht an dieser Stelle nur eine Ausweichverbindung über Feldwege oder man benutzt als Fußgänger die Fahrbahn. Hier besteht eine Netzlücke für Fußgänger.

Zielsetzung ist die Anbindung Rönnes nach Wellsee als Allzeitweg, gemäß den Kieler Standards für Fußwege.

**Abbildung 38: Fehlende Fußwegeverbindung von Rönne nach Wellsee**



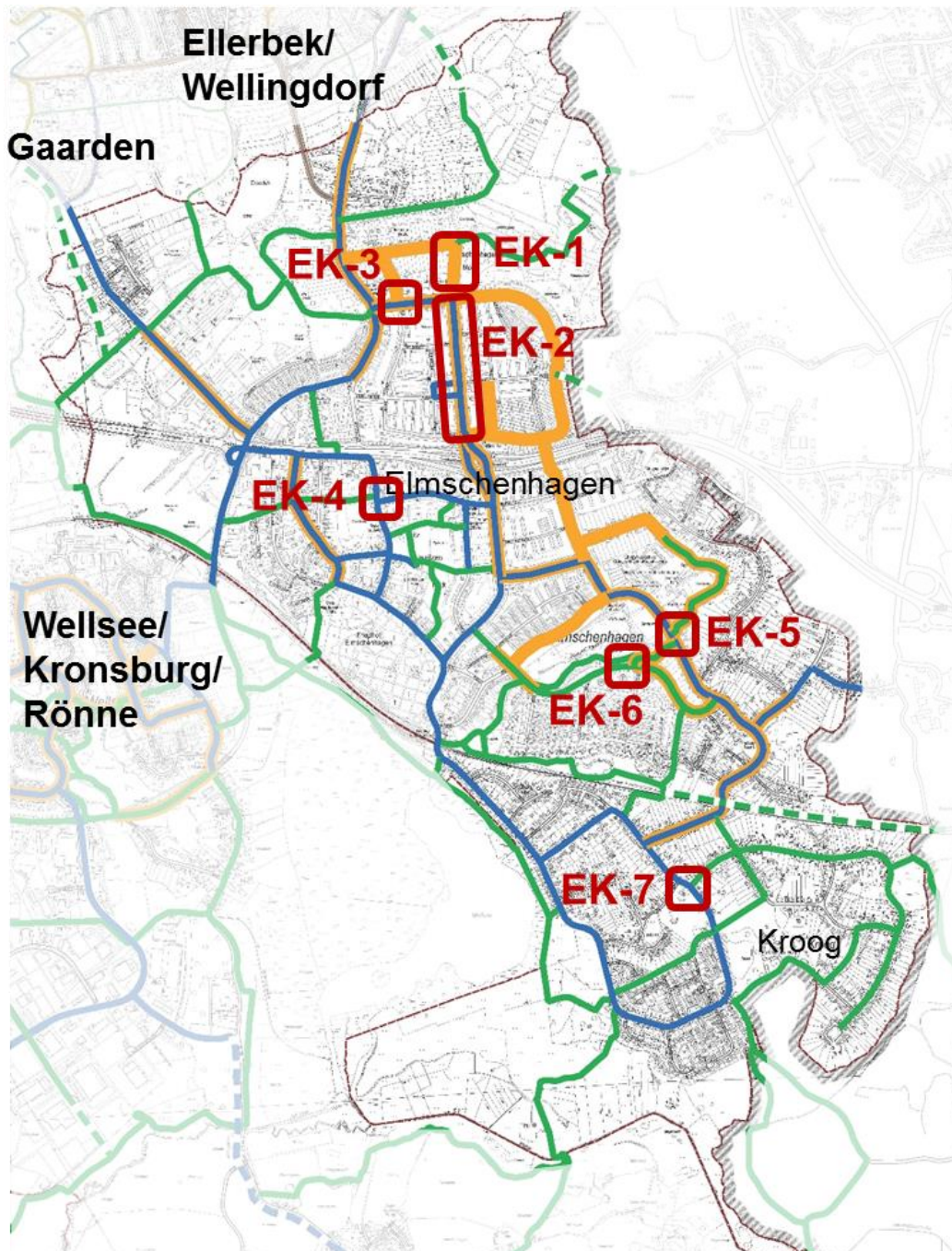
#### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Neubau/ Ausbau eines Fußweges als Allzeitwegeverbindung gemäß den Kieler Standards



## 8.4 Elmschenhagen/ Kroog

Abbildung 39: Handlungsschwerpunkte in Elmschenhagen/ Kroog (7)



### 8.4.1 EK-1 (Elmschenhagen): Am Schulwald

Der Weg ist als Kinderweg ausgewiesen und bildet eine wichtige Verbindung zwischen der Hermann-Löns-Grundschule und angrenzenden Sportstätten nördlich davon. Der Weg ist offiziell als Fußweg gewidmet, wird aber von Pkw befahren bzw. die Seitenbereiche auch zugeparkt.

Zielsetzung ist die Freihaltung der Fußwegeverbindung von Pkw.

Abbildung 40: Fußwegeverbindung Am Schulwald mit parkenden Fahrzeugen im Seitenbereich



#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Sperrung für den Kfz-Verkehr durch die Anlage von Pollern

### 8.4.2 EK-2 (Elmschenhagen): Wiener Allee

Die Wiener Allee ist als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesen und eine der wichtigsten Achsen für Fußgänger im UG. Sie verknüpft mit anliegenden Schulen, Nahversorgungsbereichen und dem ÖPNV verschiedene Nutzungen bzw. Quell- und Zielorte für Fußgänger.

Es besteht die Problematik, dass der Gehweg auf der östlichen Seite zwar durchgängig befestigt ist, aber nicht beleuchtet ist und dazu einige Stolperkanten aufweist. Der Gehweg auf der westlichen Seite hat eine Beleuchtung, dafür fehlt allerdings eine befestigte Oberfläche (durch die marode wassergebundene Decke und Reste eines teilweisen asphaltierten und nicht benutzungspflichtigen Radweges sind auch hier viele Stolperkanten vorhanden).

Zielsetzung ist eine Ausgestaltung des Allzeitwegs entsprechend der Kieler Standards, um diese wichtige Fußwegeachse barrierefrei und attraktiv zu gestalten und die Erreichbarkeit des ÖPNV zu verbessern.

**Abbildung 41: Wiener Allee (links unbefestigter Gehweg mit Beleuchtung; rechts befestigter Gehweg mit Stolperkanten ohne Beleuchtung)**



### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Östlicher Gehweg: Errichtung einer Beleuchtung, Ausbesserung der Oberfläche
- ▶ Westlicher Gehweg: Ausbau der Oberfläche entsprechend den Kieler Standards
- ▶ Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (Abbau der nicht-Benutzungspflichtigen Gehwege)

### **8.4.3 EK-3 (Elmschenhagen): Weinberg/ Fußweg Jugendtreff Elmschenhagen**

An der Straße Weinberg liegt die Hermann-Löns-Grundschule und der Jugendtreff Elmschenhagen. Durch die angrenzenden Haltestellen liegt für die als Allzeit- und Kinderweg ausgewiesene Straße ein zusätzlicher Querungsbedarf durch Fußgänger und Kinder vor.

Auf Höhe Tiroler Ring (Verlängerung des Fußweges zu dem Jugendtreff) ist keine gesicherte Querungsanlage vorhanden, um diesen Anforderungen auch gerecht zu werden. Parkende Fahrzeuge im Einmündungsbereich stören die Sichtbeziehungen (besonders von Kindern) und erschweren das Queren des Weinbergs an dieser Stelle zusätzlich.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und die einhergehende Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV.



Abbildung 42: Querungsbereich über Weinberg auf Höhe Tiroler Ring



### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Errichtung einer gesicherten Querungsanlage in Verbindung mit einem vorgezogenem Seitenraum in der direkten Gehlinie vom Jugendtreff Richtung Wohnquartier

### 8.4.4 EK-4 (Elmschenhagen): Egerstraße/ Rüsterstraße

Der Knoten Egerstraße/ Rüsterstraße ist als Allzeitweg ausgewiesen und liegt innerhalb wichtiger Wegeverbindungen für Fußgänger und besonders auch für Kinder. Durch die versetzte Anordnung der einzelnen Arme und parkende Fahrzeuge in der direkten Gehlinie ist der Knoten sehr unübersichtlich und es bestehen schlechte Sichtbeziehungen und unklare Wegebeziehungen, besonders für Kinder.

Zielsetzung ist eine Gestaltung des Knotens, die eine sichere und umwegefremde Querung mit guten Sichtbeziehungen für Fußgänger gewährleistet.

Abbildung 43: Versetzte Anordnung der Arme im Knoten Egerstraße/ Rüsterstraße



### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Schaffung von eindeutigen Querungsstellen in direkter Gehlinie
- ▶ Verlagerung der parkenden Fahrzeuge – Freihalten der Sichtbeziehungen

### 8.4.5 EK-5 (Elmschenhagen): Allgäuer Straße

Die Querungsstelle über die Allgäuer Straße auf Höhe des Pfaffensteigs liegt innerhalb der Verbindung aus Richtung Franzensgraben in Richtung der Lilli-Martius-Schule. Der ausgewiesene Kinderweg führt auf der gegenüberliegenden Seite mit einem Versatz auf das Sportgelände der Schule. Die vorhandene bauliche Fahrbahneinengung kommt an dieser Stelle nicht zu Geltung bzw. liegt nicht an der Gehlinie der Fußgänger. Zusätzlich wird während Schulzeiten oft am Fahrbahnrand geparkt, was die Sichtverhältnisse besonders für Kinder erschwert. Eine eindeutige Querungsstelle für Fußgänger ist nicht vorhanden.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und besonders für Kinder bzw. die Schaffung einer eindeutigen Querungsstelle.

**Abbildung 44: Einmündung in den Pfaffensteig und baulich angelegte Fahrbahneinengung**



#### **Empfohlene Maßnahmen**

- ▶ Errichtung eines vorgezogenen Seitenraums in direkter Gehlinie auf Höhe des Pfaffensteigs

### 8.4.6 EK-6 (Elmschenhagen): Franzensbader Straße

Die Querung über die Franzensbader auf Höhe des Isarwegs ist eine wichtige Querungsstelle für Kinder. Aktuell ist an diesem Abschnitt Tempo 30 angeordnet und eine Mittelinsel installiert.

Trotz der Bedeutung der Querungsstelle (ausgewiesener Kinderweg) für Kinder besteht an dieser Stelle keine Vorrangsituation für querende Fußgänger gegenüber dem Pkw-Verkehr.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger und besonders für Kinder.

**Abbildung 45: Vorhandene Mittelinsel als Querungsanlage über die Franzensbader Straße**

### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Errichtung eines Fußgängerüberwegs als Ergänzung zur vorhandenen Mittelinsel

## 8.4.7 EK-7 (Kroog): Rönner Weg

Der Rönner Weg ist auf Höhe des Zeppelinrings als Allzeitweg ausgewiesen. Mit dem vorhandenen Kinderhaus und der direkt davorliegenden Bushaltestelle ist zusätzlich ein erhöhter Querungsbedarf für Kinder gegeben. Eine eindeutige und gesicherte Querungsstelle fehlt jedoch an dieser Stelle. Auch die Oberfläche des Gehwegs entspricht nicht den Standards von Allzeitwegen.

Zielsetzung ist die Verbesserung der Situation für Fußgänger und besonders für Kinder und einhergehend die Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV.

**Abbildung 46: Blick auf die gegenüberliegende Bushaltestelle vom Kinderhaus aus**

### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Errichtung einer gesicherten Querungsanlage zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV
- ▶ Ausbau der Oberfläche des Gehwegs entsprechend der Kieler Standards für Allzeitwege



## 8.4.8 Tempo 30 (Zone) Elmschenhagen

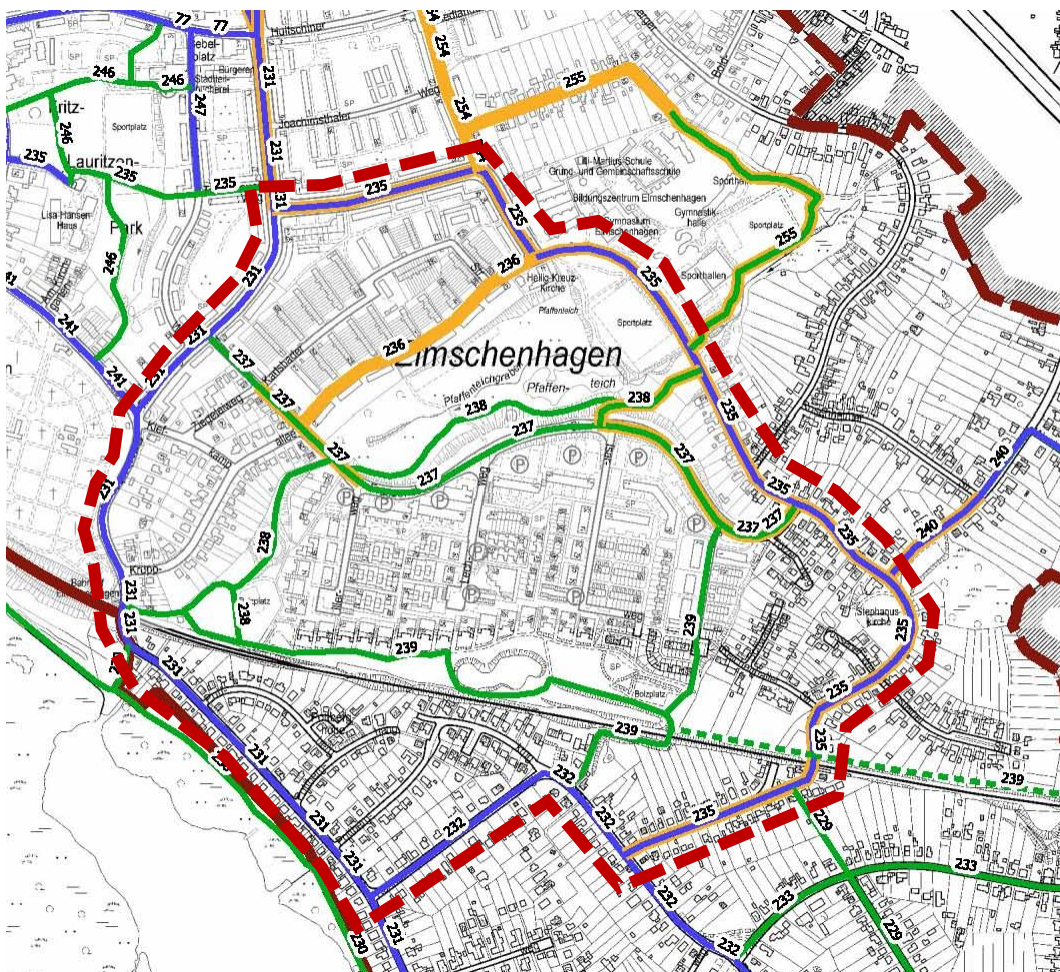
Im Bereich Elmschenhagen wird die Querung von Straßen für Fußgänger und die Nutzung durch Radfahrer vielerorts durch die erlaubten Geschwindigkeiten von 50 km/h erschwert. Obwohl für den ÖPNV teilweise bereits eine Beschränkung auf 30km/h (ab 7t) besteht, sind in diesen Bereichen keine Tempo 30 Zone eingerichtet.

Zielsetzung ist die Förderung der Nahmobilität durch die Einführung einer angepassten Geschwindigkeit durch Kraftfahrzeuge.

### Empfohlene Maßnahmen

- Einrichtung bzw. Ausdehnung der Tempo 30 Zone in Elmschenhagen

Abbildung 47: Mögliche Ausdehnung einer Tempo 30 Zone in Elmschenhagen





### 8.4.9 Anlage Schutzstreifen Elmschenhagen

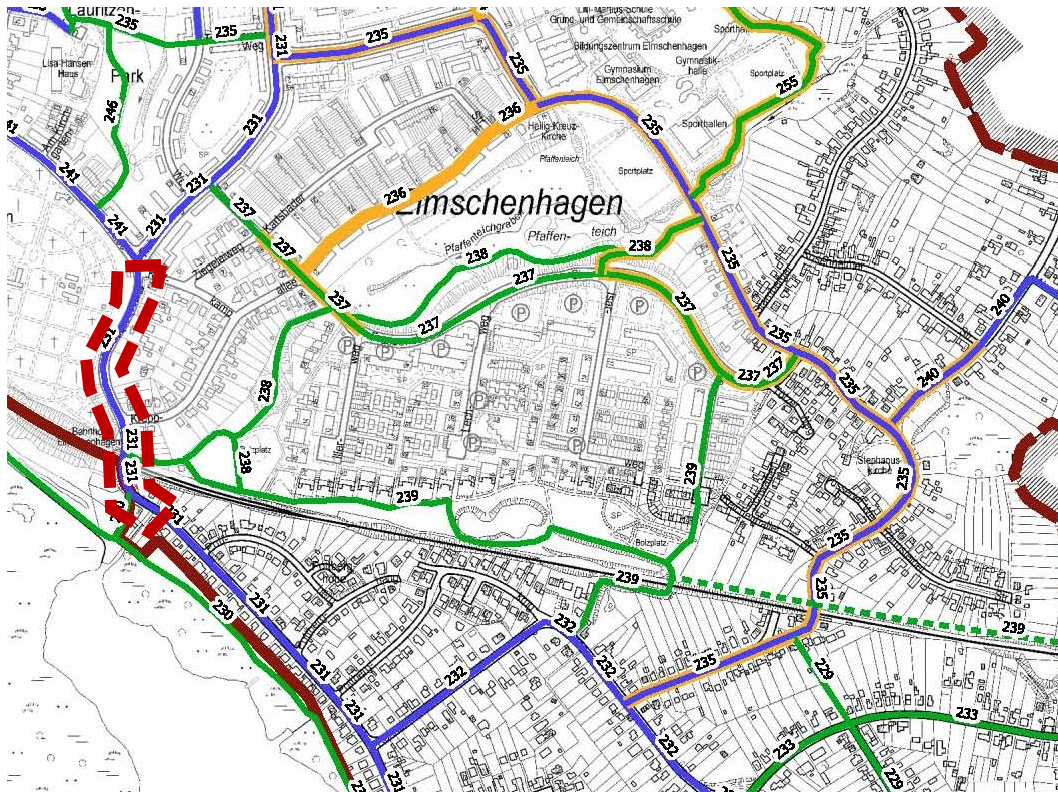
Auf der Elmschenhager Allee (zwischen dem Bhf Elmschenhagen und der Reichenberger Allee) wird sind viele Fahrradfahrer auf dem schmalen Gehweg zu beobachten.

Zielsetzung ist die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

#### Empfohlene Maßnahmen

- ▶ Anlage eines Schutzstreifens für den Radverkehr (mindestens in Richtung Bergauf), zur Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Abbildung 48: Möglicher Bereich für die Abmarkierung eines Schutzstreifens



## 9 Anhang

### 9.1 Übersichtstabelle „Hauptsächliche Straßen im Achsenverlauf“

Achsennummer	Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)	Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege
27	Meimersdorfer Weg	A, F
44	entlang Neue Hamburger Straße	F
44	Meimersdorfer Moor	A, F
53	Preetzer Straße	A, K, F
58	Segeberger Landstraße	A, K, F
75	Weg durch Gehege Kronsburg	F
76	Kuckucksweg	F
77	Egerstraße	A, K, F
77	Richtweg	A, F
77	Schlehenkamp	F
77	Wellsee Wanderweg	F
96	Buschkoppel	A
96	Ellerbecker Weg	A, K, F
96	Köhlenberg	A
96	Villacher Straße	A, F
96	Wellseedamm	A, F
194	Am Dorfplatz	A, F
194	Kieler Weg	A, K
194	Kieler Weg	A
194	Poppenbrügger Weg	A, K
194	Wellseedamm	A, K
195	Am Dorfplatz	F
196	Weg am Buschberg	F
196	Wendenweg	F
197	Goldregenholz	A, F
198	Moorseer Weg	F
198	Seewiesenredder	F
199	Seewiesenredder	F
199	Seewiesenredder Richtung Süden	F
199	Verl. Seewiesenredder	F
200	Bokseer Weg	F

<b>Achsen- nummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
201	Steindamm	A, F
202	Bustorfer Weg	A, K
203	Bustorfer Weg	A, K
203	Grot Steenbusch	A, K
203	Lütt Steenbusch	A, K
203	Steenbusch	A, K
204	Bustorfer Weg	F
204	Groenhorst	A, K, F
204	verl. Groenhorst	A, F
205	Achse 205	A, F
205	Bormkamp	A
205	Lütt Steenbusch	A
205	Radewisch	A, K, F
205	Solldiekswall	A, F
205	Steenbusch	A
205	Zum Schluesbeker	F
206	Achse 206	F
206	Odbarsweg	A, F
207	Steindamm	A, F
207	Zum Schlüsbecker Moor	A, F
208	B404	F
208	B404 Parallel	F
209	Edisonstraße	A, F
209	Kreisauer Straße	A
210	Liebigstraße	A
211	B404	F
211	Barkauer Str.	A, F
212	Braunstraße	A, F
212	Zum Forst	F
213	Reesenberg	A, K, F
214	Hopfenlandsberg	F
215	Kieler Kamp	A
215	Kuhlacker	A, K, F
215	Schlüsbecker Weg	F
216	Fettberg	A, K
217	Sieversdiek	K, F
217	Weg durch Große Wiese	F
218	Goerdener Ring	A, K
218	Julius-Leber-Straße	K

<b>Achsen- nummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
218	Kreisauer Ring	A, K
218	Liselotte-Herrmann-Straße	A, K
218	Spiegelstraße	K
218	Staufenbergring	A, K
218	Verbindung Wellseedamm und Julius-Leber-Straße	A
219	Alter Mühlenweg	K, F
219	Paul-Pfiel-Weg	K, F
220	Achse 220	F
220	Paul-Pfiel-Weg	F
221	Schoolkamp	A, K
221	Schoolkamp	A
221	Tulpenweg	K
222	Bunsenstraße	K, F
223	Entlang Zum Forst	A
223	Marconistraße	A
223	Rollbeksredder	F
223	Segeberger Landstraße	F
223	Wanderweg nördlich Rönne	F
223	Zum Forst	A, F
223	Zum Forst (Parallel)	F
224	Am Goldberg	F
224	Am Teich	A
224	Am Teich (Nord)	A
224	Goldberg	F
225	Kaddenbargsredder	F
226	Achse 226	F
227	Achse 227	F
227	Zur Wilsau	F
228	Achse 228	F
228	Rönner Weg	F
229	Achse 229	A, F
229	Am Wellsee	A, F
229	Berchtesgadener Straße	F
229	Hof Kroog	F
229	Partenkirchener Straße	F
229	Spitzkoppel	F
229	Verl. Spitzkoppel	F
230	Steggraben	A, F
231	Am Wellsee	A



<b>Achsen- nummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
231	Elmschenhagener Allee	A, F
231	Reichenberger Allee	A, K
231	Tiroler Ring	A, K
231	Weinberg	A, K
231	Wiener Allee	A, K
231	Wiener Allee (Ost)	A, K
231	Wiener Allee (West)	A, K
232	Rönner Weg	A, K, F
233	Zeppelinring	F
233	Zum Forst	F
234	Dorfstraße	A
234	Partenkirchener Straße	F
234	Rarsrott	F
234	Rarsrott nach Partenkirchener Straße	F
234	Verl. Rarsrott	F
235	Allgäuer Straße	A, K, F
235	Jettkorn	A, F
235	K1006	A, K
235	Sonthofener Straße	A, K
235	Teplitzer Allee	A, K
235	Trautenauer Weg	A, F
235	Troppbauer Straße	A, K
235	Verl. Jettkorn	F
236	Marienbader Straße	K, F
237	Franzensbader Straße	K, F
238	Achse 238	K, F
238	Park nördlich Bahngleisen	F
238	Pfaffensteig	F
239	Achse 239	F
239	Entlang der Bahngleise	F
239	Rönner Weg	A, F
239	Verl. Innweg	F
240	Sonthofener Straße	A, K, F
240	Werdenfelser Straße	A, F
241	Dorfstraße	A, K, F
241	Elmschenhagener Allee	A, F
242	Preetzer Chaussee	A
242	Rüster Straße	A, F
243	Am Schulwald	K

<b>Achsennummer</b>	<b>Wegeachse (Straße, Wegebezeichnung)</b>	<b>Achsenkategorie Allzeitwege, Kinderwege, Freizeitwege</b>
243	Felsenstraße	K
243	Linzer Weg	K
243	Tiroler Ring	K, F
243	Wüstenfelde	K
244	Andreas-Hofer-Platz	A
245	Im Hofe	F
245	Parallel Wellseedamm	F
245	Stechwiese	F
245	Wellseedamm	F
246	Fritz-Lauritzen-Park	F
246	Landskroner Weg	F
246	Weg durch Fritz-Lauritzen-Park	F
247	Landskroner Weg	A
248	Achse 248	F
248	Böttgersberg	F
248	Gerstenkamp	F
248	Terrassengraben	F
249	Achse 249	F
249	Fußweg entlang B404	F
251	Erschließung Kieler Süden	A
253	Achse 253	F
253	Wellseedamm	F
254	Toppauer Straße	A, K
255	Hahnbusch	K
255	Lilli-Martius-Schule	K
256	Wanderweg nördlich Rönne	F
257	Am Reben	F
257	Verlängerung Wendenweg	F
258	Achse 258	F
259	Achse 259	F
260	Achse 260	F
261	Achse 261	F
262	Kleingärtnerverein	F
263	Klein-Flintbeker Weg	F
264	Fußweg entlang B404	A

## 9.2 Karten

Karte 1 „Fußwegeachsen Netz und Nummerierung“

Karte 2 „Mängelkartierung Fußwegeachsennetz“

Karte 3 „Unfälle mit Fußgängerbeteiligung“

Karte 4 „Unfälle mit Kinderbeteiligung“

Karte 5 „Fußwegeachsennetz mit Handlungsschwerpunkten“

## 9.3 Quellenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Landeshauptstadt Kiel; Standards für Fußwege und Kinderwege. Kiel 2015
- Landeshauptstadt Kiel – Tiefbauamt, Abteilung Verkehr und Amt für Schule, Kinder- und Jugendeinrichtungen, Kinder- und Jugendbüro; Ein Wegetagebuch für Kinder. Kiel 2011
- Landeshauptstadt Kiel (Tiefbauamt – Abteilung Verkehr); Aufgabenstellung – Fortschreibung des Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzeptes für die Ortsbeiratsbezirke Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog - Stand 17.03.2016. Kiel 2016
- Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für die Landeshauptstadt Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014
- Planungsgruppe Nord – PGN (Projektleitung Dipl.-Ing. Andreas Schmitz); Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept Kiel für die Ortsbeiratsbezirke Mitte und Gaarden. Kassel 2014
- plan&rat; Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile bzw. Wohnbereiche (Nahmobilität). Braunschweig 2008
- Zusammenarbeit von Büro Stadtverkehr / GEKaPLAN und Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Kiel. Flensburg/Bremen/Kiel 2011

### Internetquellen

- Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept ([http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/index.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/index.php) [Zugriff: 28.04.2016])
- Website der Landeshauptstadt Kiel: Fußwegeachsen und Kinderwege ([http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen\\_und\\_kinderwege/Netzkonzeption.php](http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekte/fusswegeachsen_und_kinderwege/Netzkonzeption.php) [Zugriff: 28.04.2016])

## 9.4 Abbildung- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet 2016 - Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsburg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog .....	2
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach spezifischem Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Kiel .....	3
Abbildung 3: Impressionen der Planungsspaziergänge 2016 .....	7
Abbildung 4: Wie wohnen Sie?.....	9
Abbildung 5: Sind Sie in Ihrer Mobilität eingeschränkt? .....	10
Abbildung 6: Nutzen Sie Hilfsmittel um die Fortbewegung zu erleichtern bzw. zu ermöglichen? ....	10
Abbildung 7: Wie oft gehen Sie „außer Haus“? .....	11

Abbildung 8: Wie legen Sie Ihre alltäglichen Wege außer Haus hauptsächlich zurück?.....	11
Abbildung 9: Fühlen Sie sich als Fußgänger durch Hindernisse bei der Straßenquerung gestört? ..	12
Abbildung 10: Fühlen Sie sich als Fußgänger in ihrem Stadtteil durch folgende Punkte gestört? ...	12
Abbildung 11: Legen Sie zu Ihren Zielen immer den kürzesten Weg zurück? .....	13
Abbildung 12: Sind ausreichende öffentliche Toiletten vorhanden, die auch mit dem Rollstuhl bzw. dem Rollator nutzbar sind? .....	14
Abbildung 13: Allzeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsborg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog .....	17
Abbildung 14: Kinderwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsborg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog .....	18
Abbildung 15: Freizeitwege in den Ortsbeiratsbezirken Meimersdorf/ Moorsee, Wellsee/ Kronsborg/ Rönne und Elmschenhagen/ Kroog .....	19
Abbildung 16: Verletzungsschwere .....	40
Abbildung 17: Beteiligte an Fußgängerunfällen mit Personenschaden .....	41
Abbildung 18: Unfalltyp bei Fußgängerunfällen .....	41
Abbildung 19: Verunglückte Kinder unter 15 Jahre nach Art der Verkehrsbeteiligung 2014 .....	42
Abbildung 20: Kinderunfälle nach Verkehrsbeteiligung der Kinder .....	43
Abbildung 21: Unfalltypen bei der Verkehrsteilnahme der Kinder als Radfahrern / Fußgängern ....	44
Abbildung 22: Beteiligte an Kinderunfällen mit Personenschaden.....	45
Abbildung 23: Handlungsschwerpunkte in Meimersdorf/ Moorsee (3) .....	48
Abbildung 24: Kieler Weg auf Höhe der Verbindung Sportplatz und Bolzplatz (links Blickrichtung Johanna-Mestorf-Schule; rechts Blickrichtung Neubaugebiet mit fehlendem Gehweg) .....	49
Abbildung 25: Mittelinsel vor Johanna-Mestorf-Grundschule.....	50
Abbildung 26: Unbefestigter Seitenbereich der Fahrbahn dient aktuell als „Fußweg“ .....	50
Abbildung 27: Handlungsschwerpunkte in Wellssee/ Kronsborg/ Rönne (9).....	51
Abbildung 28: Querungsstelle über Segeberger Landstraße .....	52
Abbildung 29: Stolperkanten und Löcher in der Oberfläche des Paul-Pfiel-Wegs .....	53
Abbildung 30: Querungsstelle am Paul-Pfiel-Weg über den Schoolkamp.....	53
Abbildung 31: FGÜ über Segeberger Landstraße zu den Haltestellen .....	54
Abbildung 32: Blick auf den Knoten Poppenbrügger Weg/ Barkauer Straße .....	55
Abbildung 33: Blick auf das seit 2010 bestehende Provisorium an der Einmündung Poppenbrügger Weg/ Kronsburger Straße .....	56
Abbildung 34: Links: Reesenberg mit Bushaltestelle; Rechts: Fettberg mit abmarkiertem Gehweg vor der Grundschule .....	57
Abbildung 35: Mögliche Ausschilderung von Hol- und Bringzonen.....	59
Abbildung 36: Beispiele für Hol- und Bringzonen.....	60

Abbildung 37: Elternhaltstellen-Schulwegplan Beispiel .....60

Abbildung 38: Fehlende Fußwegeverbindung von Rönne nach Wellsee .....61

Abbildung 39: Handlungsschwerpunkte in Elmschenhagen/ Kroog (7) .....62

Abbildung 40: Fußwegeverbindung Am Schulwald mit parkenden Fahrzeugen im Seitenbereich .....63

Abbildung 41: Wiener Allee (links unbefestigter Gehweg mit Beleuchtung; rechts befestigter Gehweg mit Stolperkanten ohne Beleuchtung).....64

Abbildung 42: Querungsbereich über Weinberg auf Höhe Tiroler Ring .....65

Abbildung 43: Versetzte Anordnung der Arme im Knoten Egerstraße/ Rüterstraße .....65

Abbildung 44: Einmündung in den Pfaffensteig und baulich angelegte Fahrbahneinengung .....66

Abbildung 45: Vorhandene Mittelinsel als Querungsanlage über die Franzensbader Straße .....67

Abbildung 46: Blick auf die gegenüberliegende Bushaltestelle vom Kinderhaus aus.....67

Abbildung 47: Mögliche Ausdehnung einer Tempo 30 Zone in Elmschenhagen .....68

Abbildung 48: Möglicher Bereich für die Abmarkierung eines Schutzstreifens .....69

**Tabellenverzeichnis:**

Tabelle 1: Teilnehmende Schulen und Anzahl der eingereichten Wegetagebücher ..... 8

Tabelle 2: Definition von Unfalltypen (Auszug) .....39





**Ingenieurbüro**  
für Stadt- und Mobilitätsplanung