

6. MASSNAHMEN UND KONZEPTE

6.1 Fußverkehr

Fußverkehr ist im besten Sinne nachhaltig: Gesund und weitgehend klimaneutral.

Der Fußverkehr spielt in Kiel besonders auf Stadtteilebene eine wichtige Rolle. Knapp ein Viertel (24%) aller Wege legt die Kieler Bevölkerung zu Fuß zurück. Somit ist das Gehen die zweithäufigste Verkehrsart. Hinzu kommen viele, vor allem kleinräumige Fußwege als Teil einer Wege- und Fahrtenkette, d. h. jeder legt zumindest einen Teil seiner Route immer auch zu Fuß zurück.

Fußgängerinnen und Fußgänger beleben darüber hinaus den öffentlichen Raum: Die Lebensqualität einer Stadt misst sich nicht zuletzt an der Qualität des Fußverkehrs. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten spielt beim Fußverkehr der Zusammenhang zwischen Fortbewegung und Aufenthaltsqualität eine große Rolle. Beim Gehen und Verweilen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbar wahrgenommen. Dabei sind Gehwege nicht nur Verkehrsflächen. Ihre soziale Funktion als Bürgersteige für Kommunikation, Spiel und Aufenthalt ist wichtig und soll wieder stärker in den Vordergrund der Stadt- und Verkehrsplanung rücken. Insbesondere für Kinder dient der Gehweg häufig zum Spielen. In Kapitel 6.4 wird dieses Thema gesondert betrachtet.

Die Wege zu Fuß zur Bushaltestelle, zum Briefkasten, zum Lebensmittelladen, zum Frisör oder Schuster, zum Kindergarten, zur Grundschule, zum Spiel- und Sportplatz, der Spaziergang oder das „Gassi gehen“ mit dem Hund sind Nahmobilität. Diese soll daher gefördert und verstärkt in die verkehrsplanerischen Betrachtungen einbezogen werden.

6.1.1 Ziele für den Fußverkehr

Hergeleitet aus den strategischen und den verkehrlichen Zielen der Landeshauptstadt Kiel werden folgende Ziele für die künftige Verkehrsplanung definiert: (siehe Kasten unten)

6.1.2 Netzqualitäten Fußverkehr

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist, ein möglichst engmaschiges, sozial sicheres Netz vorzuhalten. Das Netz soll den Fußgängern größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger linear zielgerichtet auf einzelne Achsen bezogen. Vielmehr bedeutet Gehen auch Erleben von Stadträumen.

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

Gebündelte Bewegung von Fußgängerströmen gibt es an Orten mit hoher Publikumswirkung, ansonsten aber nur an Zwangspunkten und über kurze Distanzen. Daher sollten neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen sukzessive auch die kleinräumigen Bedingungen verbessert werden. Ziel ist es, eine geringere Maschenweite des Nahnetzes zu erreichen.

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz, großenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion in verschiedene Hierarchien gegliedert.

Wesentliche Fußwegeachsen

Hierbei handelt es sich um die wesentlichen Erschließungsachsen für den Fußverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt. In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z. B. Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums, Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z. B. Erreichbarkeit der Förde, der Erholungsgebiete, von Flussauen) handeln. Daher sind auch Hauptwanderwege wesentliche Fußwegeachsen.

Hauptfußwege

Hauptfußwege erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene, wie z. B. Parkanlagen, Schulen, Freizeitanlagen.

Nachbarschaftswege

Sie stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar, das für die kleinräumige Erschließung wichtig ist.

6.1.3 Fußwegeverbindungen im Längsverkehr parallel zu anderen Verkehrsanlagen

Für die Fußwegeachsen als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind folgende Qualitätsanforderungen maßgeblich:

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

Netzelemente von Hauptfußwegenetzen

- Fußgängerbereiche und zentrale Plätze
- Hauptgeschäftsstraßen in der Innenstadt



Beispiel Ravensberg: Holtenauer Straße/ Knooper Weg

- Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege



Beispiel Wellingdorf: Schönberger Straße

- Geschäftsstraßen im Stadtteil



Beispiel Friedrichsort: Friedrichsorter Straße

- Erholungswege



Beispiel Suchsdorf: Erholungsweg

6.1.4 Fußwegeverbindungen im Querverkehr, andere Verkehrsanlagen kreuzend

Für Querungsstellen gelten folgende Regeln und Qualitätsstandards:

- **Allgemein:** Bei Verkehrsstärken von mehr als 1000 Kfz/h und Höchstgeschwindigkeiten von 50km/h und mehr ist die Einrichtung einer Querungshilfe erforderlich. Unabhängig von den Belastungen ist deren Einrichtung vorzusehen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, z.B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist.
- **Lichtsignalanlagen** sind bei großen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr erforderlich. Wartezeiten von mehr als 40 Sekunden im Mittel sollten vermieden werden. Ampelphasen müssen so geschaltet sein, dass auch langsame Fußgänger sicher über die Straße kommen.
- **Andere Querungshilfen** sind bei geringen Verkehrsstärken einzusetzen (Aufpflasterungen, Mittelinseln und Mittelstreifen, vorgezogene Seitenräume/Einengungen)
 - **Vorgezogene Seitenräume** („Gehwegnasen“) sollten mindestens 30 bis 70 Zentimeter über die am Straßenrand parkenden Autos herausreichen.
 - **Mittelinseln** sind auch für Straßen mit höheren Kfz-Belastungen geeignet. Sie können mit Plateau- oder Teilaufpflasterung kombiniert werden. Das Mindestmaß von 2,50 m darf nicht unterschritten werden, damit sich auch Fußgänger mit Kinderwagen aufstellen können.
 - **Fußgängerüberwege**, sogenannte „Zebrastreifen“, kommen bei starkem Fußgängerstrom und nicht zu hohen Kfz-Verkehrsstärken in Betracht, insbesondere, wenn aufgrund der Bedeutung der Wegebeziehungen und eines starken Fußgängerstroms die Querungsmöglichkeit hervorgehoben werden soll. Kombinationen mit „Gehwegnasen“ und Mittelinseln sind möglich

6.1.5 Maßnahmen zur Umsetzung der Qualitätsstandards

Für die Umsetzung der Qualitätsstandards auf den Fußwegeachsen kommen eine Reihe von Maßnahmen in Frage, die nur nach genauer Analyse der örtlichen Situation vorgeschlagen werden können. Wie die Fußwegeachsen verlaufen können und welche Maßnahmen zur Einhaltung der Qualitätsstandards benötigt werden, soll am Beispiel Friedrichsort verdeutlicht werden:

Maßnahmen im Querverkehr:

- **Einrichtung einer LSA:** An der Schanze/Brauner Berg/Timm-Kröger-Straße, Christianspries auf Höhe Lindenau-Werft
- **Anlage von Fußgängerüberwegen:** z. B. Brahmweg, Brüttweg (Senioreneinrichtung), Ottomar-Enking-Straße, Zum Badestrand, Palisadenweg
- **Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs:** Friedrichsorter Straße

Maßnahmen im Längsverkehr:

- **Bauliche Anlage von Gehwegen:** Grüffkamp, Zum Badestrand
- **Verbreiterung des Gehwegbereiches:** Christianspries, Brüttweg, Palisadenweg, Brahmweg
- **Bauliche Trennung von Geh- und Radweg:** Christianspries, Prieser Strand
- **Ausschluss von parkenden Kfz auf Fußwegeachsen:** Falckensteiner Strand, Friedrichsorter Straße, Timm-Kröger-Straße
- **Verbesserung der Oberflächenqualität:** Palisadenweg, Falckensteiner Strand (ohne Kfz-Verkehr)

Herstellung der Barrierefreiheit

- **Einrichtung einer rollstuhlgerechten Rampeanlage:** Brüttweg, Richtung Sportplatz
- **Bordsteinabsenkungen, Rillenplatten**
- **Einrichtung von Blindensignalen an LSA-Querungen:** An der Schanze/Christianspries, An der Schanze/Brauner Berg

Verbesserung der Aufenthaltsqualität/soziale Sicherheit


















- **Aufwertung des Süduferbereiches und des Umfeldes der Festung Friedrichsort**
- **Verbesserung der Beleuchtungssituation auf den Wegen außerhalb der Bebauung:** Schumannweg, Brauner Weg, Zum Badestrand
- **Verbesserung des ÖPNV-Umfeldes**
- **Sicherung der Querung zur Haltestelle durch eine LSA:** Christianspries

Siehe auch Abb. 6-1 Seite 31.

Die hier benannten Maßnahmen sind im Detail auf die verschiedenen Standortanforderungen für den Stadtteil (Wirtschaft, Einzelhandel, Tourismus und Wohnumfeld) abzustimmen. Hierbei sind die Vorschläge insbesondere auf die künftige Erschließung des Strand- und Festungsbereiches Friedrichsort für die verschiedenen Verkehrsmittel zu überprüfen.

Fusswegeachsen und Maßnahmen am Beispiel Friedrichsort

Fußwegnetzplan - Friedrichsort - Legende

-  Fußwegeachsen
-  Hauptfußwege
-  Netzlücke Fußwegeachsen
-  Fußweg verbreitern
-  Hindernisse beseitigen
-  Trennung von Fuß- und Radverkehr
-  Oberflächenbeschaffenheit verbessern
-  Wegeführung verbessern
-  Gehwegparken unterbinden
-  Querungsanlage einrichten
-  Mängel an Querungsanlage mit LSA beseitigen
-  Mängel an Querungsanlage ohne LSA beseitigen
-  Aufenthaltsqualität verbessern (punktuell)
-  Aufenthaltsqualität verbessern (Bereich)
-  Barrierefreiheit verbessern (punktuell)
-  ÖPNV-Umfeld verbessern
-  Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

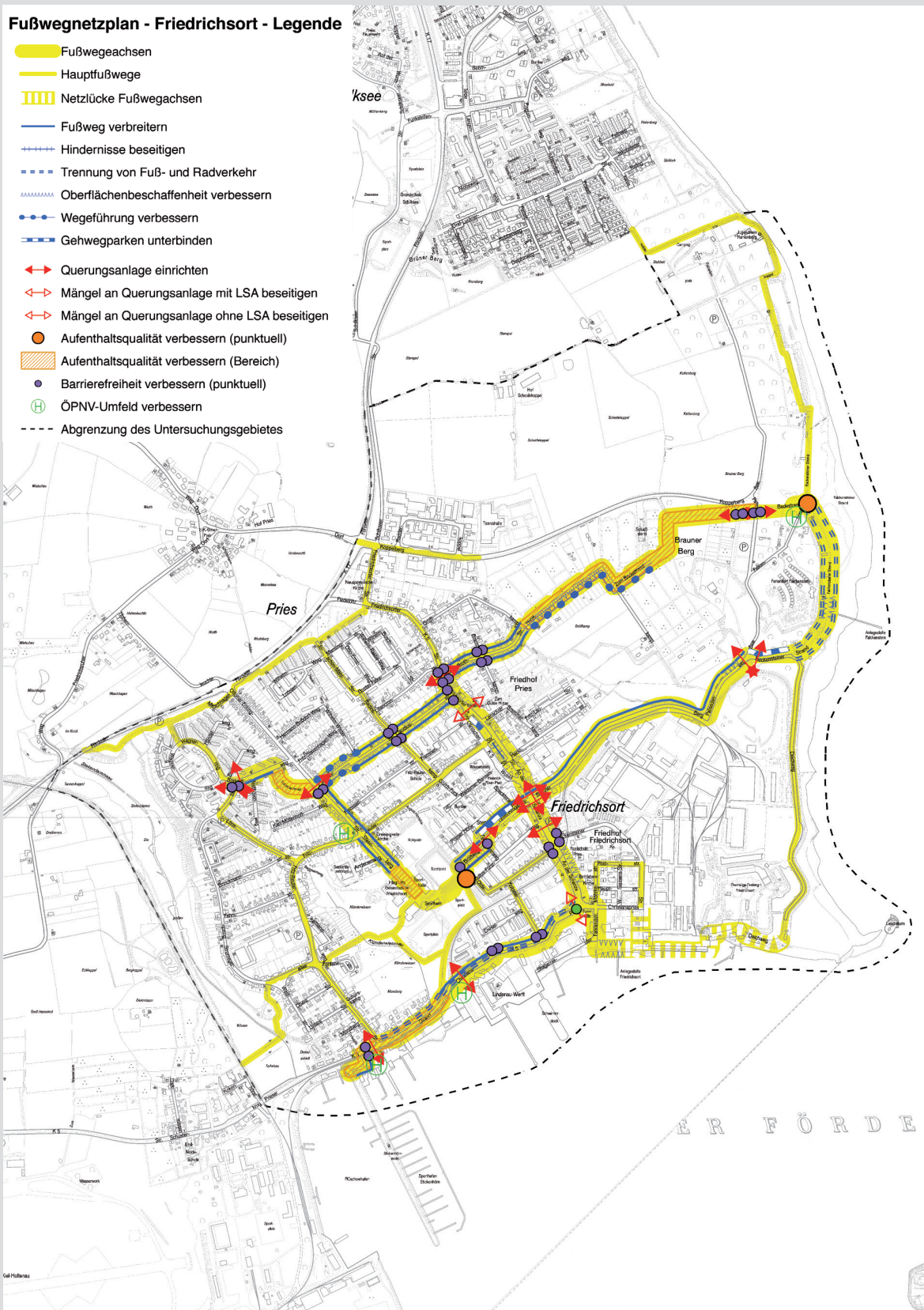


Abb. 6-1 | Quelle: plan & rat, Fußwegeachsen und Kinderwegepläne für ausgewählte Stadtteile 2006

Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung soll es sein, in den nächsten Jahren in ähnlicher Weise alle Stadtteile zu untersuchen. Die Erstellung der Handlungskonzepte für den Fußverkehr erwachsener Verkehrsteilnehmer ist in enger Abstimmung mit der Erstellung von Kinderwegeplänen (siehe Kap. 6.4.6) und anderen städtebaulichen Planungen vorzunehmen. In diesen Handlungskonzepten berücksichtigt werden u.a. auch Maßnahmen und konkrete Vorschläge der Ortsbeiräte wie z.B. die Verbesserung der Fußwegesituation im Suchsdorfer Weg/ Holmredder und in der Alten Dorfstraße im Stadtteil Suchsdorf.