Kiel. Sailing.City.

Gute & sichere Querungsanlagen

in der kommunalen Praxis

MOBILOTSIN-online: Sicher ankommen! Verkehrssicherheit für Rad und Fuß
30.01.2026 Till Zeyn

mobilitäts wendekiel

Till Zeyn

(M.Sc. Stadt- und Regionalentwicklung)

seit 2023 **Fußverkehrsbeauftragter Kiels** im **Tiefbauamt**

(Abteilung Mobilität & Strategie)

→ Mitzeichnungspflicht

→ intensive Zusammenarbeit mit anderen Ämtern

Aufgaben

mobilitäts wendekiel

Beratung & Mit-zeichnung von Plänen

Sprachrohr für den Fußverkehr

Ansprechperson

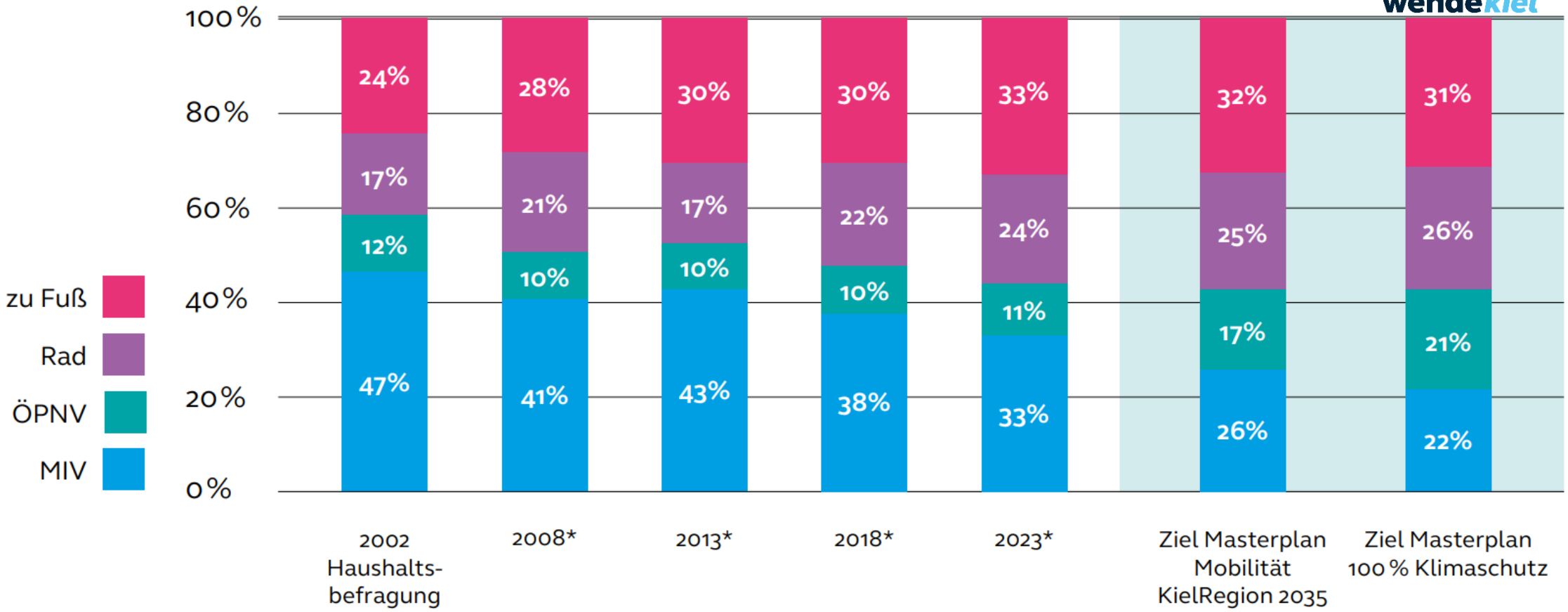
Konzeption & Strategie

Austausch & Vernetzung

Maßnahmen-programme

Kiel
in Zahlen

250.000	**Einwohner*innen**
35.000	**Studierende**
59.000	**Einpendler*innen**
27.000	**Auspendler*innen**
2.700.000	**Passagiere (Hafen)**

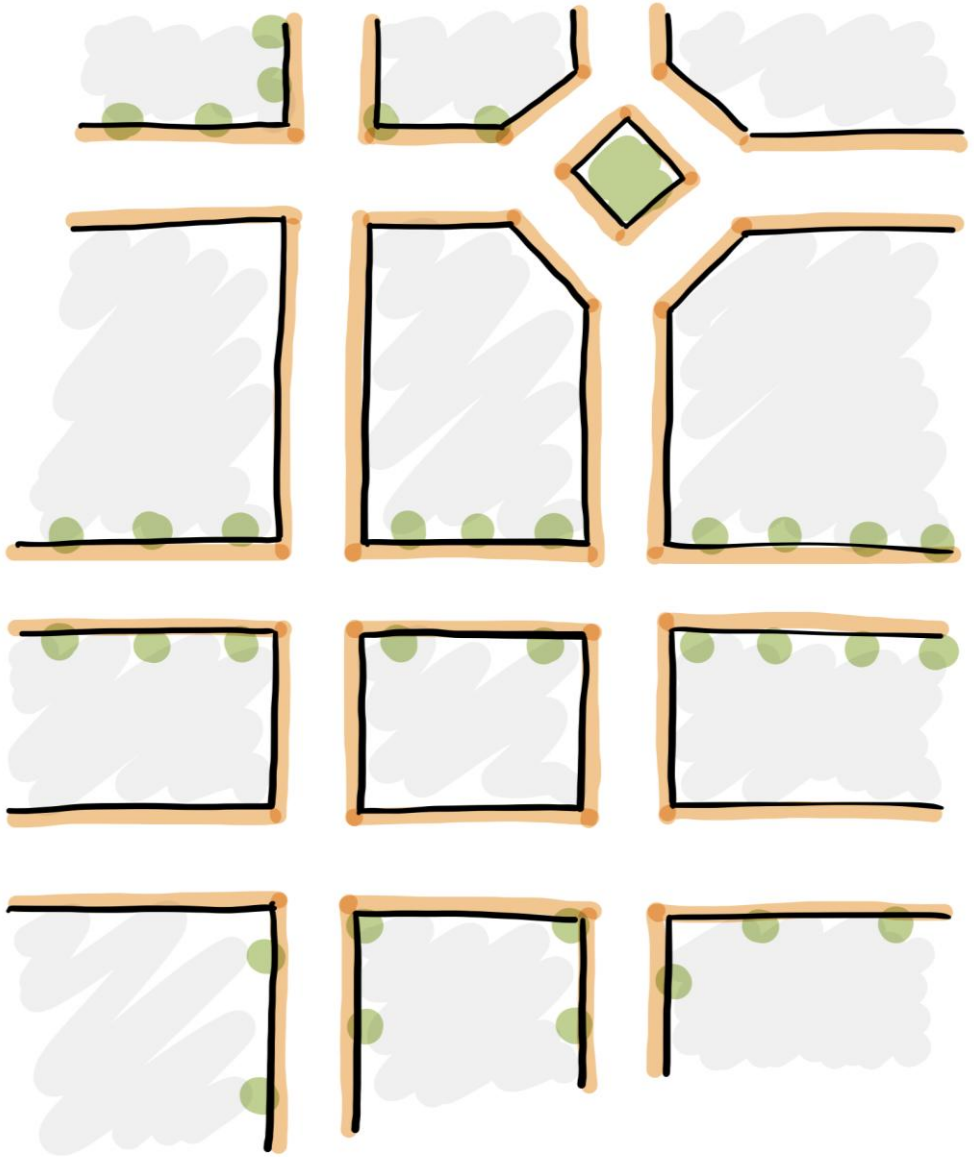


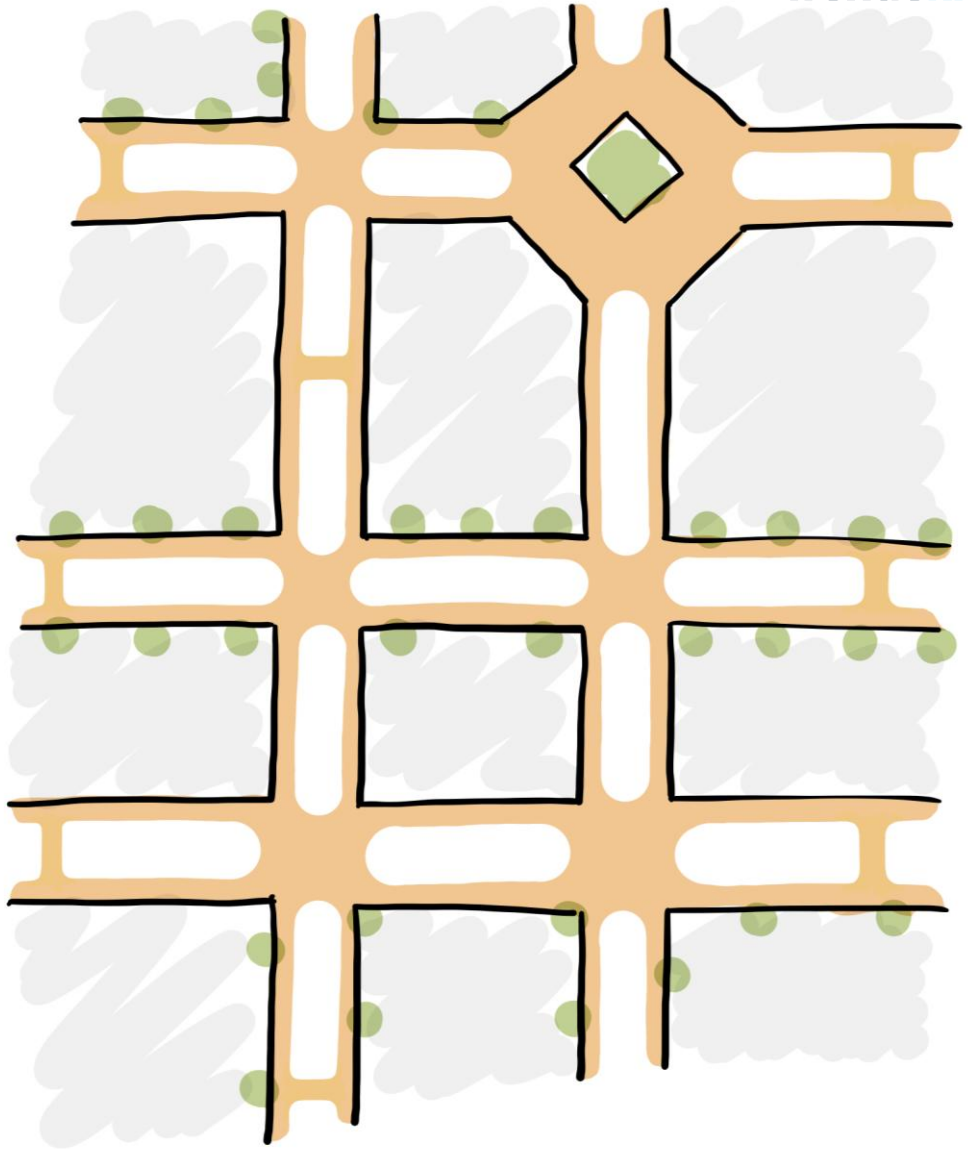
*Zahlen basieren auf Haushaltsbefragungen/System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden.
Die Werte sind gerundet. Quelle: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/das-srv

Kiel. Sailing.City.

Warum müssen wir uns mit dem Queren beschäftigen?

mobilitäts
wendekiel





mobilitäts wendekiel

in wenige Unfälle

dafür schwerwiegendere verwickelt

80 % der Unfälle

90 % von Kindern

HVS bilden Schwerpunkt

Kinder eher abseits

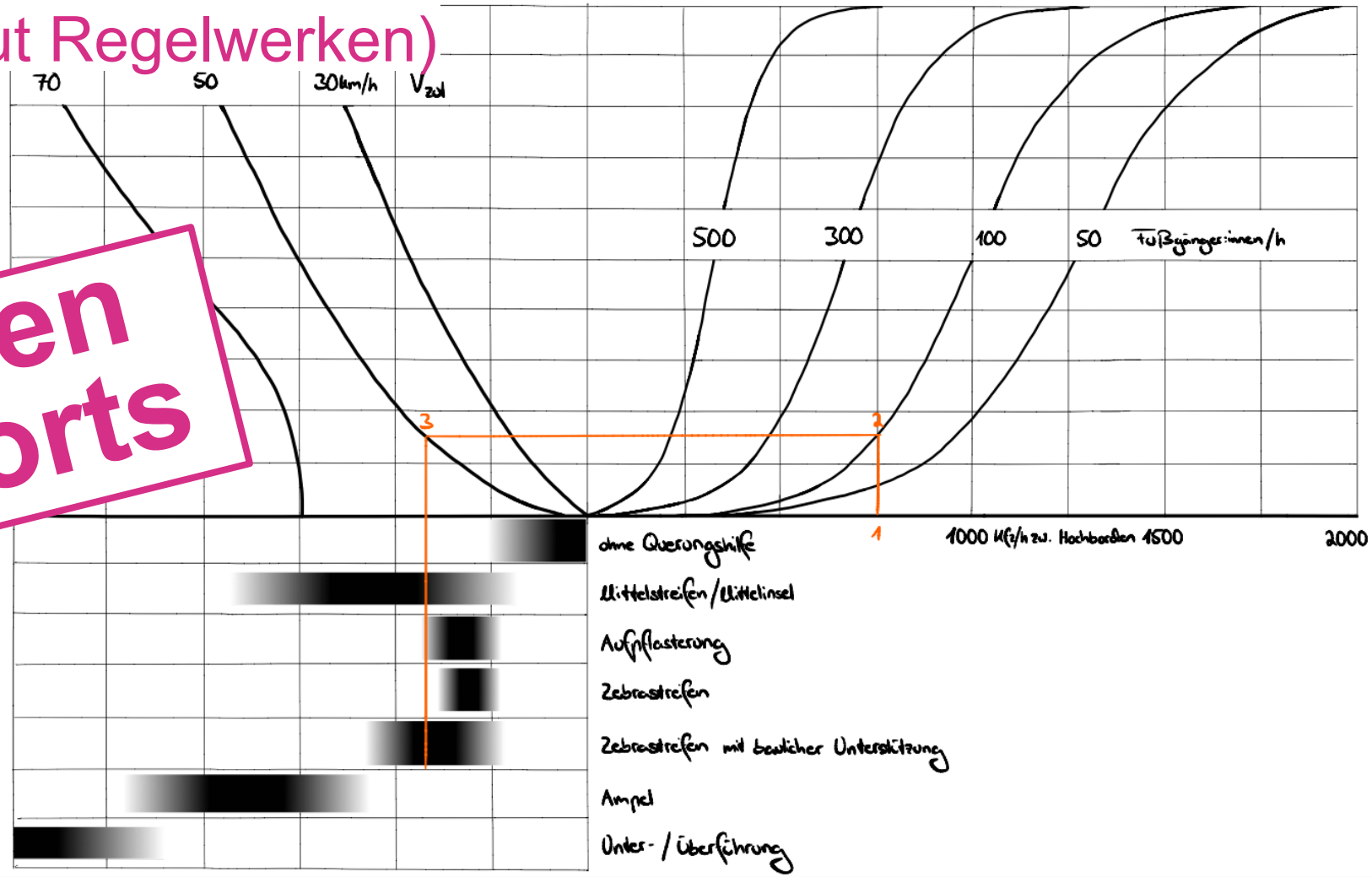
Fahrbahnen

> 7,0 m

Wann braucht es Querungshilfen ?

(laut Regelwerken)

mobilitätswendekiel



Maßnahmen des Komforts

1997: 0

2021:
7.500
5.000

2035:
11.500
13.000

Besonderer Querungsbedarf bei:

mobilitäts wendekiel

- beidseitig geschlossener Wohnbebauung
- Geschäften und Dienstleistungsbetrieben
- punktuell besondere Quellen und Ziele (bspw. Schulen)
- Haltestellen
- wichtige Gehwegverbindung

& wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen (z.B. Kinder und Ältere zu rechnen ist)

Aber entbehrlich, wenn:

- V85 ≤ 25 km/h
- bei Tempo 30 und < 500 Kfz/h
- bei Tempo 50 und < 250 Kfz/h

und teils zu enge Einsatzgrenzen

Besonderer Querungsbedarf bei:

- beidseitig geschlossener Wohn[illegible]
- Geschäften und [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]bindung

~~durchlässige Fahrbahnen nach Apel et al. 100 – 150 m~~

& wenn regelmäßig mit Schutzbedürftigen (z.B. Kinder und Ältere zu rechnen ist)

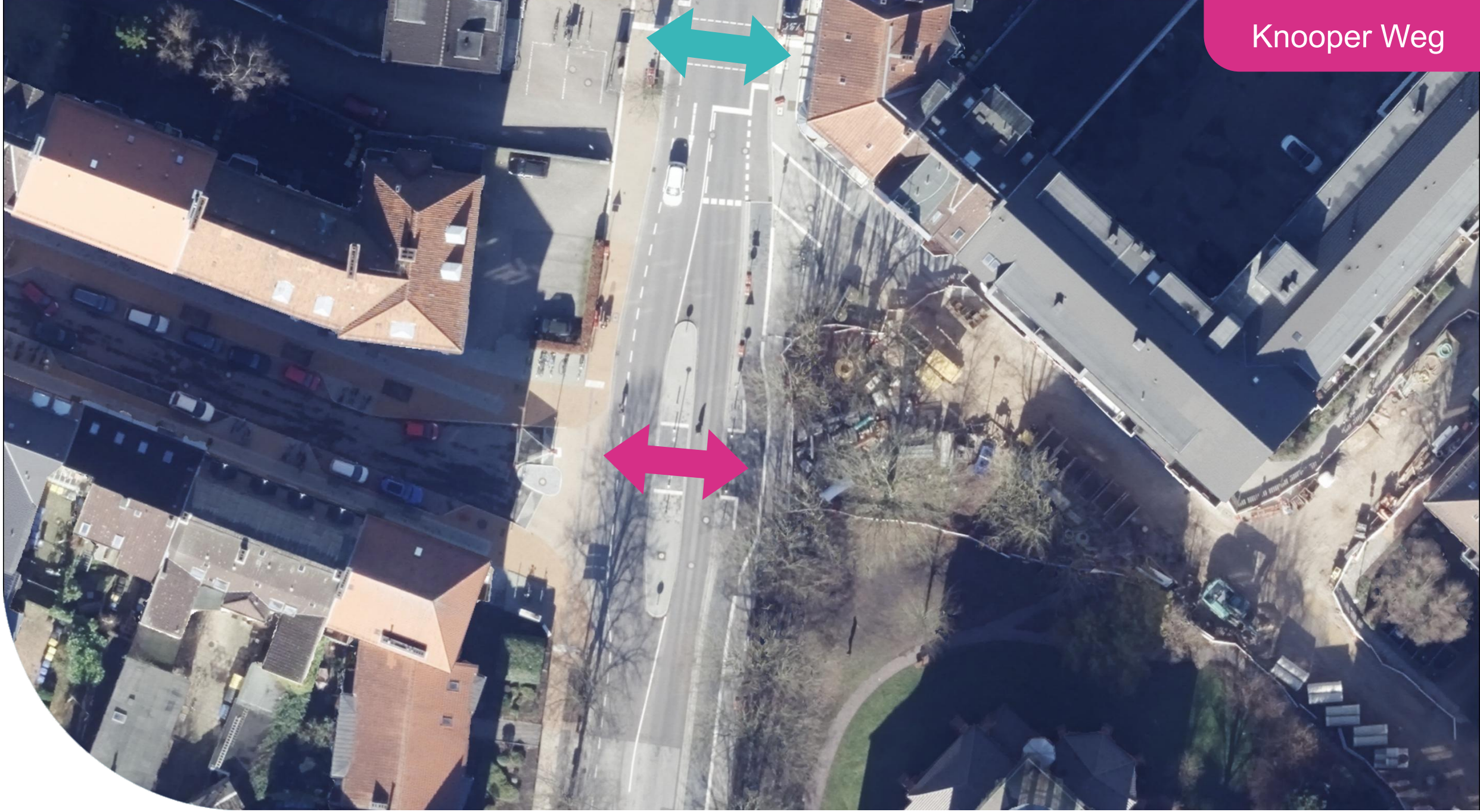
häufig **linienhafter Querungsbedarf**

Aber entbehrlich, wenn:

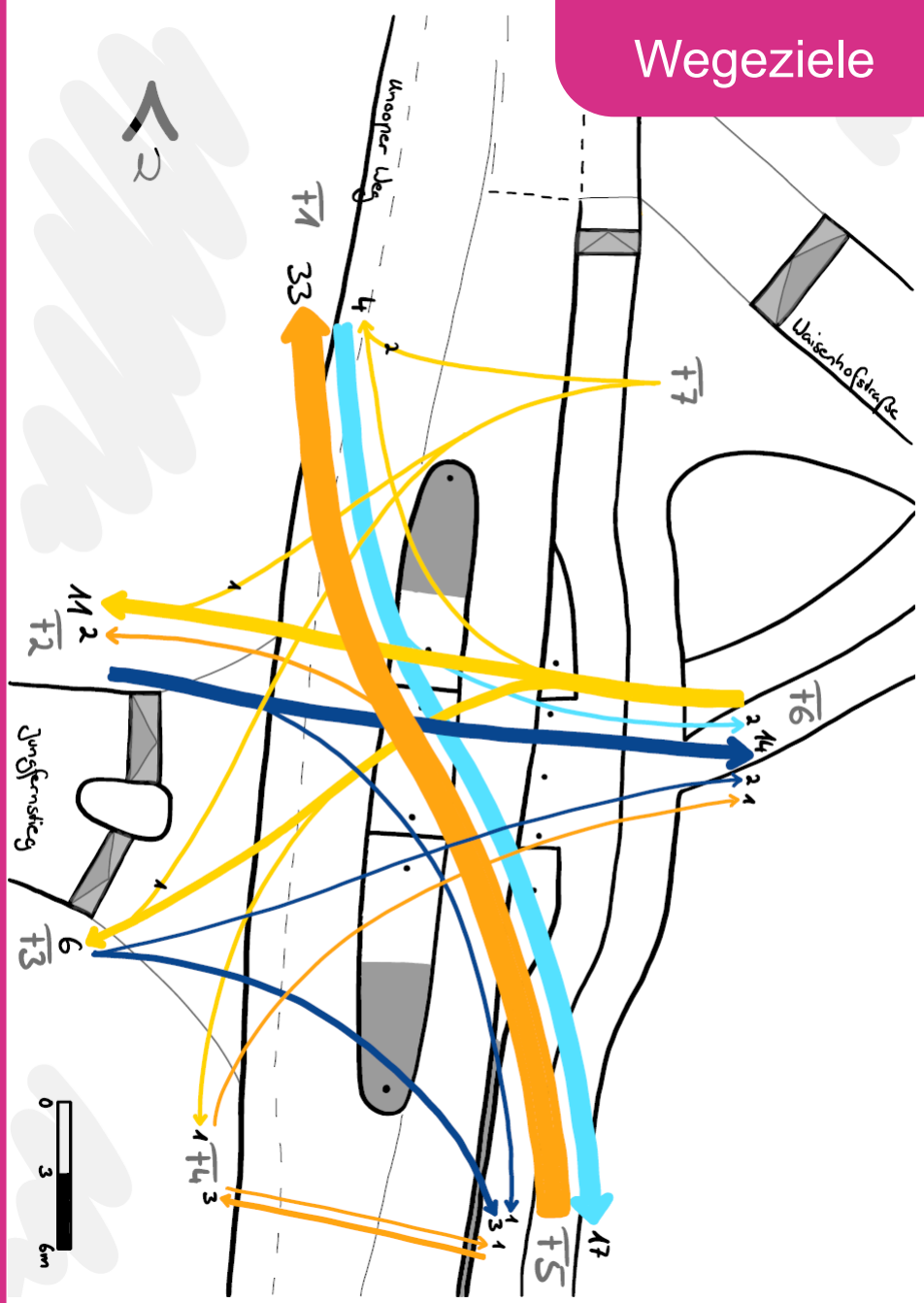
- V85 ≤ 25 km/h
- bei Tempo 30 und < 500 Kfz/h
- bei Tempo 50 und < 250 Kfz/h

und teils zu enge Einsatzgrenzen

Praxisbeispiel (Knooper Weg)


Knooper Weg

Wegeziele


Waisenhofstraße
Unnaper Weg
Jungfernsteig
33
4
2
7
14
2
1
6
17
5
11
2
2
4
3
1
3
1
1
3
6
3
1
0
3
6m

Knooper Weg
REWE
230 m !!

mobilitätswendekiel

Verkehrsstärken

sind nicht unbedingt aussagekräftig

Balance

zwischen **Gehen** und **Warten**

Ganglinien beachten

Fußwege sind partiell – Umwegesensibel

mobilitäts wendekiel

stark negativer Zusammenhang

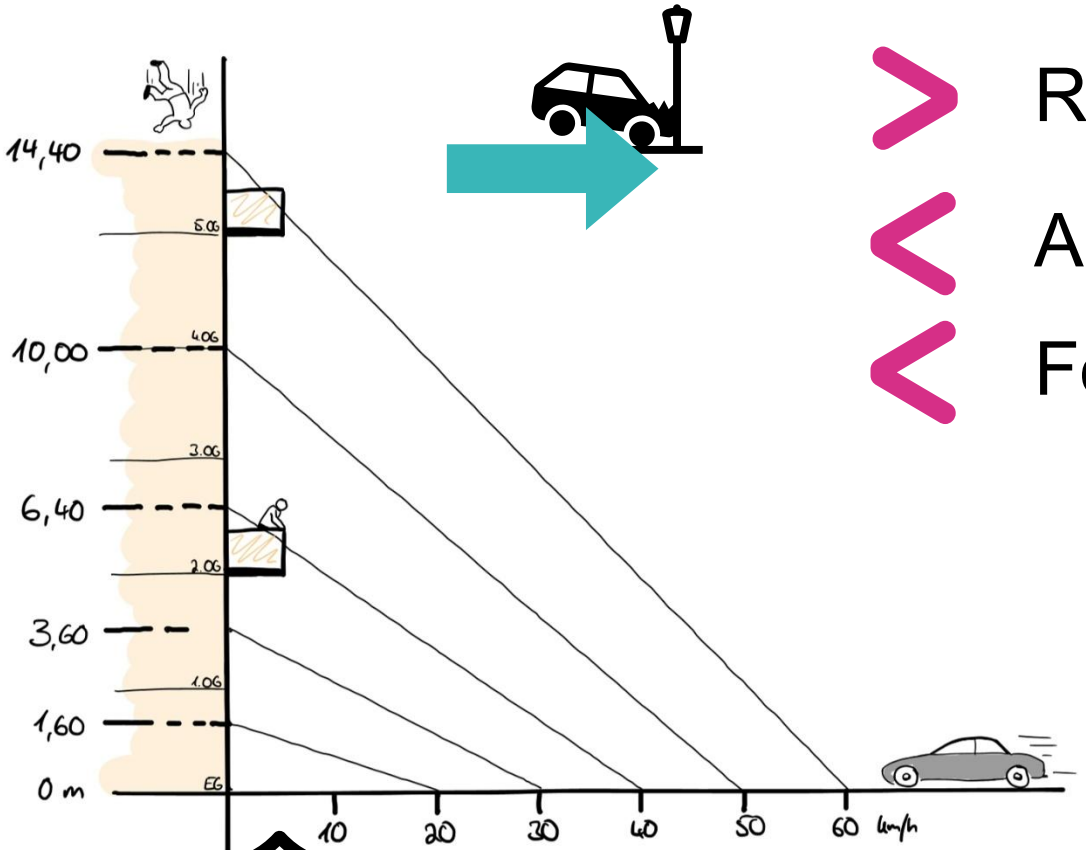
zwischen Zahl der Querungshilfen und der Unfallbelastung

Maßnahmen der Sicherheit

Kinder ver[illegible] sich sicherer bei ansonsten eher riskantem und unsicherem Querungsverhalten

Geschwindigkeit
reduzieren

0,5 ⚓ + 🏎 ^{2} = ⚡



> Reaktionsfähigkeiten

< Anhalteweg

< Folgen

– 80 % Unfälle

Sichtbeziehungen
verbessern

mobilitäts wendekiel

1 x 1 der kleinen Lösungen

mobilitäts wendekiel

Abbiegeradien

Provisorien

zwischendrin

Google Maps (r.o.)

Querungshilfen

stärken & vervielfältigen

mobilitätswendekiel

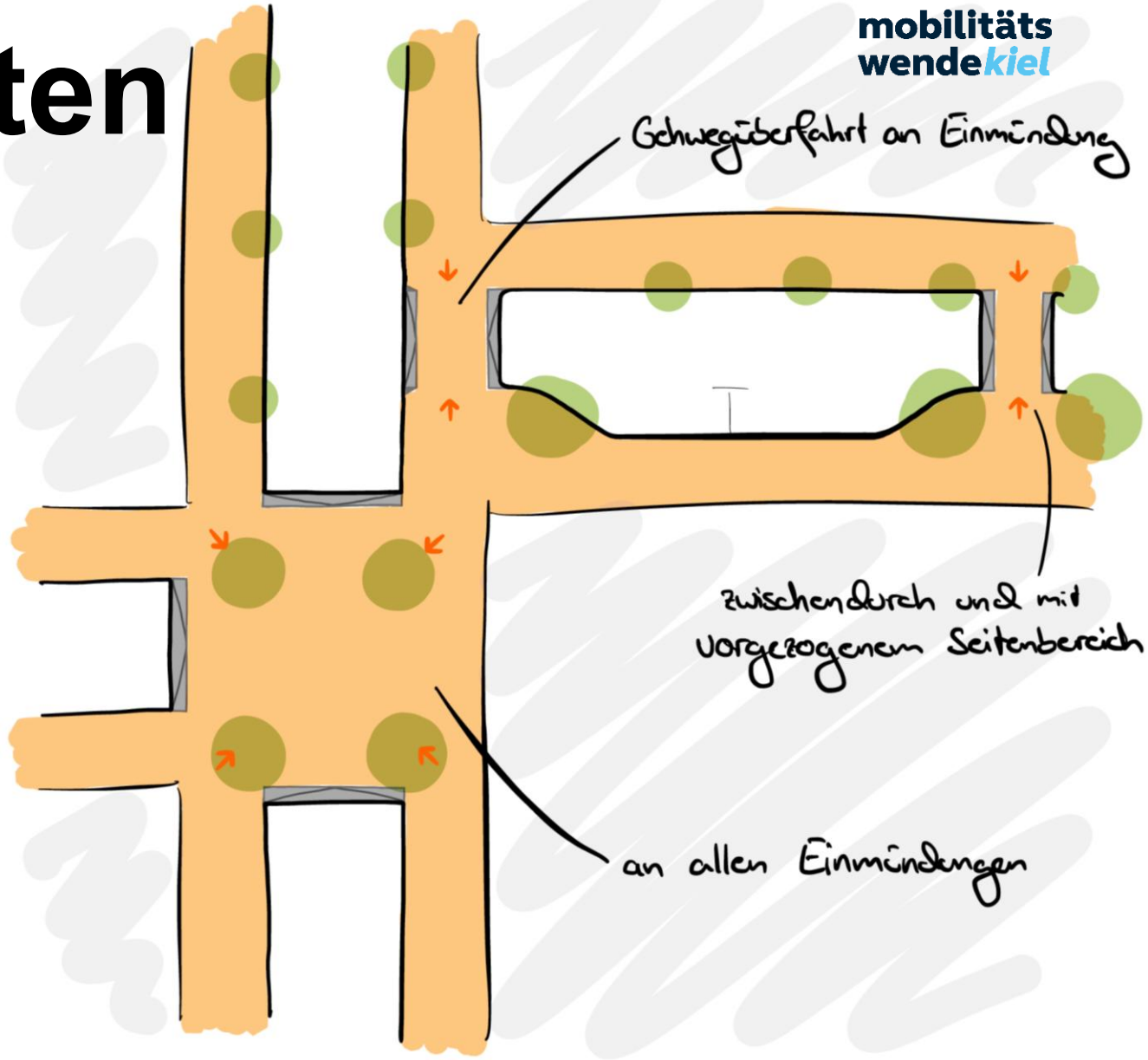
Gehwegüberfahrten

mobilitäts wendekiel

§ **10 StVO**: Beim Fahren über einen abgesenkten Randstein muss gewartet werden

niveaugleich & (optische) Durchgängigkeit

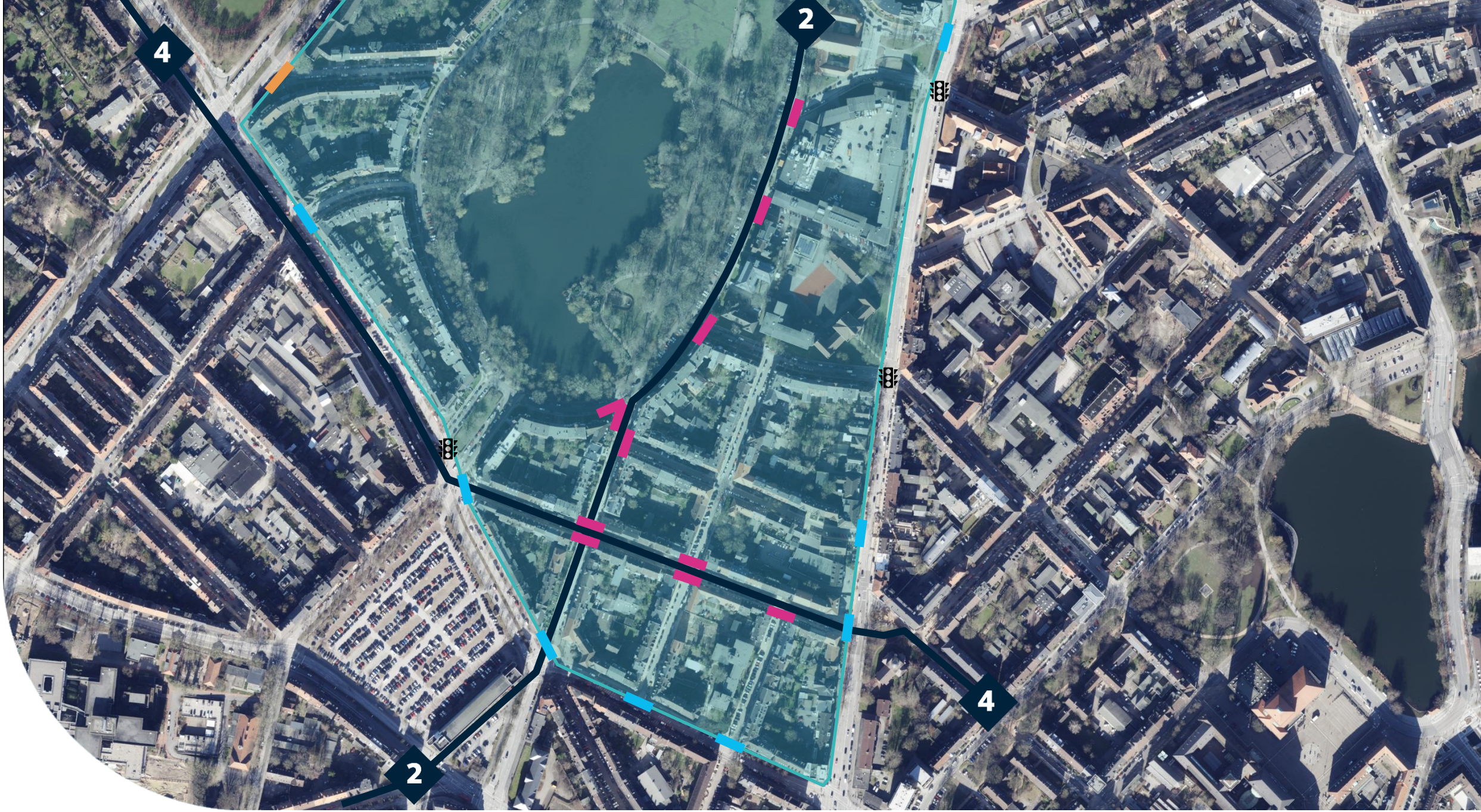
Fußverkehr hat Vorrang



Schreventeich

Stiftstraße

Google Maps


4
2
1
2
4

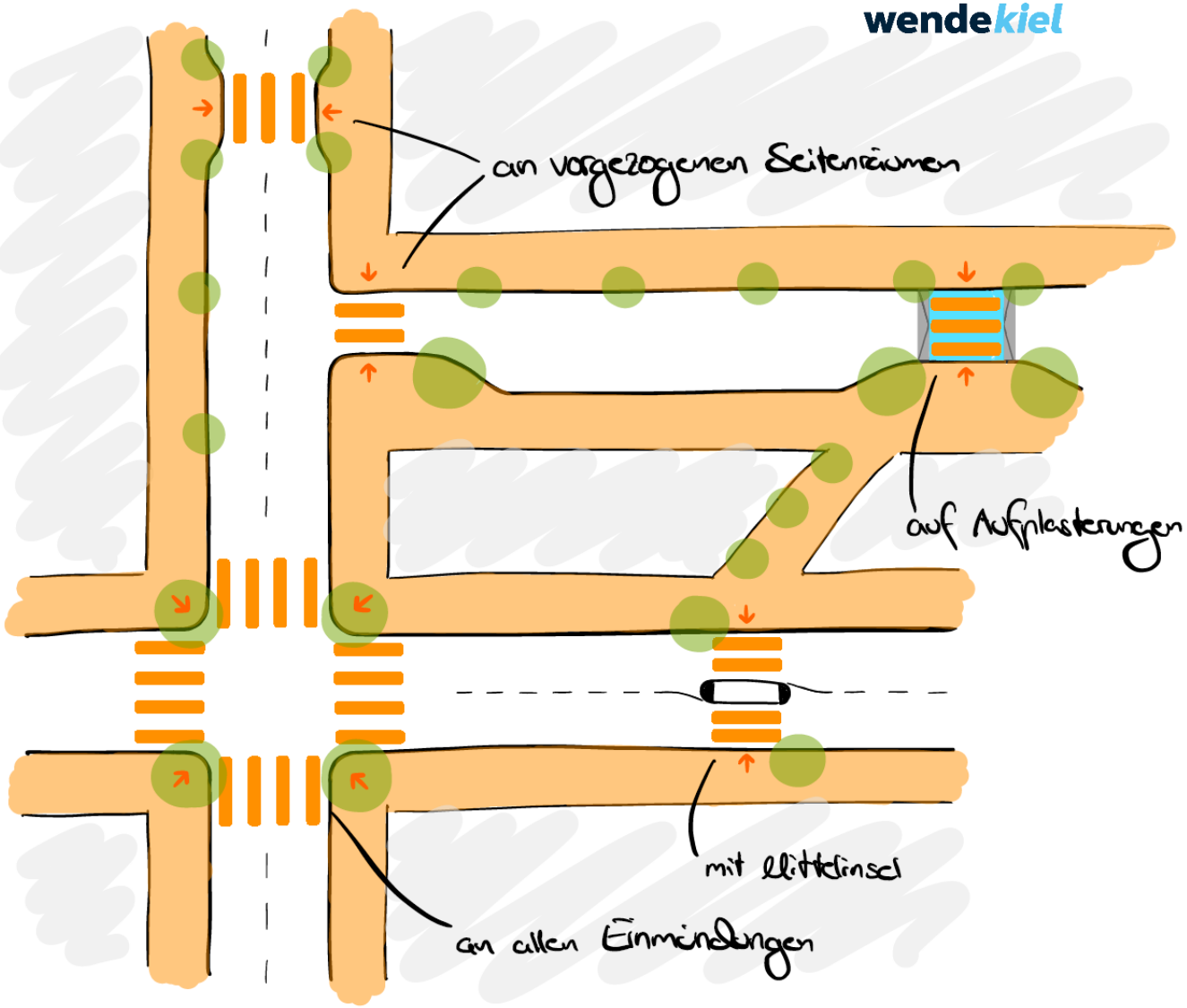
Jungfernstieg

Zebrastreifen

§ Fahrende sind Wartepflichtig

werden sicher erkannt
demonstrative Stärkung &
Priorisierung

sind sicher, komfortabel & für alle verständlich



Heute

VwV-StVO

- einfache Gefahrenlage
- Kombination mit Tempo 30
- Entfall der verkehrlichen Voraussetzungen
- über Radverkehrsanlagen
- Grüne Welle kann dagegen sprechen

Ausblick

R-FGÜ

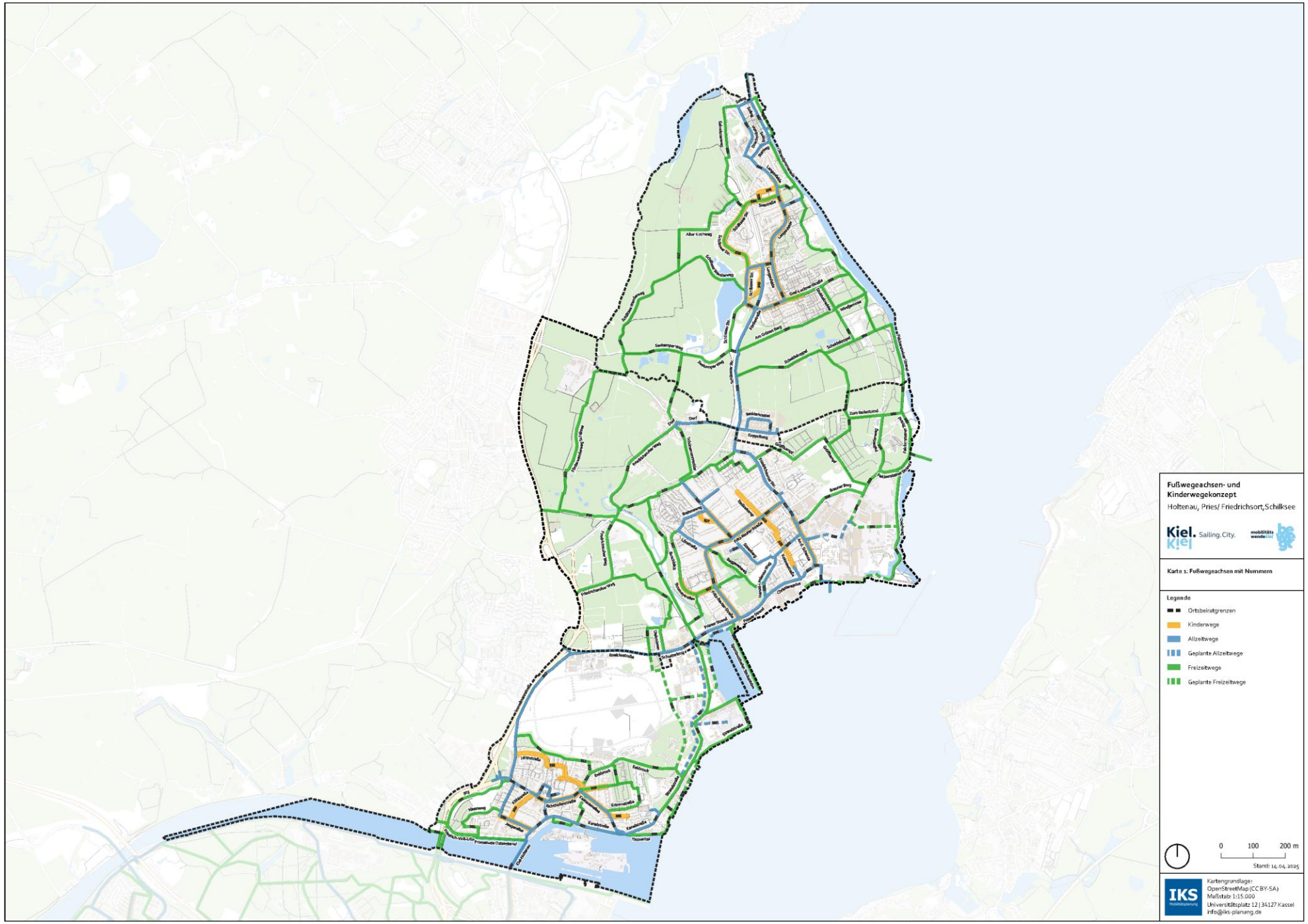
- Anwendungsbereich ≤ Tempo 50
- Klarstellung FGÜ über Radverkehrsanlagen
- Regelfall an Kreisverkehren innerorts
- Regelfall an Haltestellen
- Fußverkehrsnetz/Fußverkehrsstrategie als planerische Grundlage

5.3. Sicherung von Querungen

Mittelinseln sollten – wo möglich – mit Fußgängerüberwegen kombiniert werden.

Jede fußgängerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Fußgängerverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Fußgängerverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Fußgänger sind empfindlich gegen Umwege.

Stadtverkehr im Wandel (1986 – S. 42)
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau



mobilitäts wende kiel

1. Fußverkehrspreis

Jede fußgängerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Fußgängerverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Fußgängerverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Fußgänger sind empfindlich gegen Umwege.

Und ein Netz ohne Unterbrechung. Die besten Wege, und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege unpassierbar sind.

Stadtverkehr im Wandel (1986 – S. 42)
Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

mobilitätswendekiel

„Die **Sicherung** [von Fußgänger*innen] beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der **vornehmsten Aufgaben** der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei.“

VwV-StVO zu § 25 III StVO