

Kapitel

Initiator*innen: KVo, Maik Kristen

Titel: Gute Regeln für gutes Radfahren

Text

1 Um das Radfahren schneller und angenehmer zu machen, müssen die Ampelschaltungen
2 besser auf Radfahrende angepasst werden, um Radfahrenden eine sogenannte Grüne
3 Welle zu ermöglichen. Hierfür können stellenweise die Ampelschaltungen
4 einerseits auf das durchschnittliche Tempo von Radfahrenden angepasst werden und
5 andererseits kann mittels Sensorik auf Grün geschaltet werden, sobald
6 Radfahrende eine Ampel erreichen. Das Rechtsabbiegen an roten Ampeln möchten wir
7 überall, wo es möglich ist, für Radfahrende per Grünem Pfeil erlauben.

8 Wir wollen Velorouten eine Vorfahrtsberechtigung gegenüber anderen Straßen
9 einräumen können. Eine Möglichkeit dies zu erreichen, wäre eine rechtliche
10 Einstufung von Velorouten als Landesstraßen. Da dies eine Entscheidung des
11 Landes ist, werden wir uns für entsprechende Maßnahmen des Landes einsetzen.

12 Ein weiteres Problem, das sowohl bei Radfahrenden selbst, aber auch bei anderen
13 Verkehrsteilnehmenden für Ärger sorgt, ist das Fahren auf der falschen
14 Straßenseite. Oft ist das Fahren auf der falschen Seite kürzer oder dauert
15 weniger lang. Wir werden mit Hilfe einer Bürger*innenbeteiligung Stellen
16 identifizieren, an denen häufig auf der falschen Seite gefahren wird und
17 überprüfen, ob Zweirichtungsradwege eingerichtet werden können. Alternativ
18 werden wir entsprechende Lösungen ausarbeiten, wie das Fahren auf der richtigen
19 Seite attraktiver gemacht werden kann. Insbesondere die Ortsbeiräte sollen
20 hierbei mit eingebunden sein.

21 In Kiel gibt es bereits zahlreiche Fahrradstraßen (gekennzeichnet durch das
22 Verkehrszeichen 244.1). Wir unterstützen aktiv weitere Ausweisungen dieser
23 Fahrradstraßen in Straßen, die jetzt schon oder perspektivisch vermehrt von

24 Radfahrenden genutzt werden. Derzeit dürfen in fast allen Fahrradstraßen auch
25 weiterhin Pkw fahren. Wir möchten dies zur Ausnahme machen und prüfen, welche
26 Fahrradstraßen exklusiv für Radverkehr freigegeben werden können - von
27 Anwohnenden, Menschen mit Sondergenehmigungen, Lieferverkehr und
28 Einsatzfahrzeugen abgesehen. Wir fordern ein Überholverbot durch Pkw auf
29 Fahrradstraßen, wo dies durch die baulichen Bedingungen nicht schon von
30 Gesetzeswegen ausgeschlossen ist. Zusätzlich sollten Durchfahrtsverbote für Pkw
31 an ausgewählten Stellen dafür sorgen, dass Fahrradstraßen keine Alternativrouten
32 für Hauptverkehrsstraßen sind. Mit versenkbaren Pollern ließe sich das
33 realisieren, ohne die Bedürfnisse von Rettungsdiensten und Entsorgung zu
34 vernachlässigen.

35 Wir werden zudem von den neuen Fahrradzonen (Verkehrszeichen 244.3) Gebrauch
36 machen, um den Radverkehr in den Quartieren sicherer und attraktiver zu machen.
37 Fahrradzonen können dort eingeführt werden, wo eine hohe Fahrradverkehrsdichte
38 zu erwarten ist und eine untergeordnete Wichtigkeit für den Kfz-Verkehr besteht.
39 Wir werden über die Rechte und Pflichten in Fahrradzonen verstärkt aufklären und
40 insbesondere durch Markierungen verdeutlichen, dass Radfahrende hier stets
41 nebeneinander fahren dürfen.

42
43 Um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, muss Parken in der zweiten Reihe
44 stärker von den Ordnungsbehörden kontrolliert werden (siehe auch Kapitel
45 Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen).