

Kapitel

Initiator*innen: Kreisvorstand (dort beschlossen am: 26.06.2022)

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 Landstraßen. Da dies eine Entscheidung des Landes
11 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 entsprechende Lösungen ausarbeiten, wie das Fahren auf der richtigen Seite
18 attraktiver gemacht werden kann. Insbesondere die Ortsbeiräte sollen hierbei mit
19 eingebunden sein.

20 In Kiel gibt es bereits zahlreiche Fahrradstraßen (gekennzeichnet durch das
21 Verkehrszeichen 244.1). Wir unterstützen aktiv weitere Ausweisungen dieser
22 Fahrradstraßen in von Fahrrädern stark befahrenen Straßen. Derzeit dürfen in
23 fast allen Fahrradstraßen auch weiterhin Pkw fahren. Wir möchten prüfen, welche

24 Fahrradstraßen exklusiv für Radverkehr freigegeben werden können - von
25 Anwohnenden, Menschen mit Sondergenehmigungen, Lieferverkehr und
26 Einsatzfahrzeugen abgesehen. Wir fordern ein Überholverbot durch Pkw auf
27 Fahrradstraßen. Zusätzlich sollten Durchfahrtsverbote für Pkw an ausgewählten
28 Stellen dafür sorgen, dass Fahrradstraßen keine Alternativrouten für
29 Hauptverkehrsstraßen sind. Mit versenkbaren Pollern ließe sich das realisieren,
30 ohne die Bedürfnisse von Rettungsdiensten und Entsorgung zu vernachlässigen.

31 Eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen, ist
32 die Einführung von Fahrradzonen (Verkehrszeichen 244.3). Fahrradzonen können
33 dort eingeführt werden, wo eine hohe Fahrradverkehrsdichte zu erwarten ist und
34 eine untergeordnete Wichtigkeit für den Kfz-Verkehr besteht. Um die Sicherheit
35 im Radverkehr zu erhöhen, muss Parken in der zweiten Reihe stärker von den
36 Ordnungsbehörden kontrolliert werden (siehe auch Kapitel Sicherheit im
37 Straßenverkehr erhöhen).