

6.2 Radverkehr

Auch für den Radverkehr gilt: Gesund und weitgehend klimaneutral. Das Fahrrad ist in verdichteten Stadträumen komfortable Alternative zum treibstoffgestützten Verkehr: abgasarm und leise.

Für den Radverkehr wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten sehr viel unternommen. Der Anteil der Wege, die von Kielerinnen und Kielern mit dem Fahrrad zurückgelegt werden stieg seit 1988 von 8% auf 17%. Ein in wesentlichen Teilen gutes und vorbildliches Radverkehrsnetz wurde seit 1988 aufgebaut. Auf vielen Velorouten und Nebenrouten wurde durch neue Radwege, markierte Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Ausweisung von Fahrradstraßen und eine Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr die Qualität des Radverkehrsnetzes zunehmend verbessert. Jede Neubau-, Ausbau- und Sanierungsmaßnahme im Straßenbau wurde neben vielen eigenständigen Radverkehrsmaßnahmen genutzt, um bessere Bedingungen für den Radverkehr zu realisieren.

Die erfolgreiche Radverkehrsförderung ist auf umfangreiche Investitionen in Infrastruktur, Sicherheit (ordnungsrechtliche Maßnahmen), Wegweisung, Nutzungskomfort, Öffentlichkeitsarbeit und nicht zuletzt auf die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten und die Installation des Fahrradforums (seit 1988) zurückzuführen. So war es möglich, im **ADAC-Wettbewerb** („Radfahren in Städten - 2003“) und im **ADFC-Wettbewerb** („Fahrradklimatest - 2005“) jeweils den 2. Platz hinter Münster zu belegen. Radfahren in Kiel macht den Bürgerinnen und Bürgern offensichtlich Spaß.

Im Vergleich mit traditionellen Radfahrstädten besteht allerdings auch in der radverkehrsfreundlichen Stadt Kiel für den Radverkehr noch Potential, das nicht vollständig ausgeschöpft ist. Selbst wenn die Strukturszenarien einen stagnierenden oder sogar rückläufigen Radverkehrsanteil vermuten lassen, sind in Anbetracht des globalen Klimawandels weiterhin verstärkte Anstrengungen für den Ausbau der Radinfrastruktur zu unternehmen.

6.2.1 Ziele für den Radverkehr

Ziele für den Radverkehr sind im Wesentlichen unter den Aspekten „Stadtstraßen als Lebensraum“, „kinder- und familienfreundliche Abwicklung des Verkehrs“ und „umweltschonende Verkehrsabwicklung“ definiert: Darin heißt es:

- Verbesserung der Nahmobilität
- Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr
- Ermöglichung von Mobilität für alle sozialen Gruppen
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen durch den Verkehr
- Verbesserung von Nahmobilität an den Stadtgrenzen
- Förderung der Gesundheit und persönlichen Fitness

Das quantitative Ziel für die nächsten Jahre ist es, den Anteil des Radverkehrs in Kiel von derzeit etwa 17% auf ehrgeizige 25% zu steigern, um weitere nennenswerte Änderungen des Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehre zu bewirken und zu den „Vorzeigestädten“ wie Münster und Erlangen aufzuschließen.

6.2.2 Erweiterung des Veloroutennetzes

Das vorhandene Veloroutennetz bietet im Wesentlichen dem in Richtung Innenstadt ausgerichteten Radverkehr ein komfortables Radwegenetz an. Entsprechende tangentielle Verbindungen am Stadtrand und Verbindungen ins Umland fehlen derzeit weitgehend. Außerdem gibt es z. T. noch Lücken in der Verknüpfung der Routen untereinander.

Daher wird vorgeschlagen, die vorhandenen Lücken kontinuierlich zu schließen sowie das Veloroutennetz um eine Stadtrandtangentielle und Nebenrouten zu erweitern.

Abb. 6-2 Erweitertes Veloroutennetz siehe nächste Seite.

Ergänzend dazu ist im Rahmen der weiterführenden Verkehrsentwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden die Fortführung der Velorouten ins Umland zu betreiben.

6.2.3 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen

Um eine effiziente Weiterentwicklung des Radverkehrssystems vornehmen zu können, ist der Schwerpunkt künftiger Maßnahmen zum Radverkehr auf den Ausbau des in Abb. 6-2 dargestellten Veloroutennetzes zu legen. Maßnahmen bestehen insbesondere aus:

- Netzschlüsse und Netzergänzungen
- Lückenschluss von Radverkehrsanlagen und Beseitigung von Gefahrenpunkten an den Enden der Radverkehrsanlagen

Erweitertes Veloroutennetz

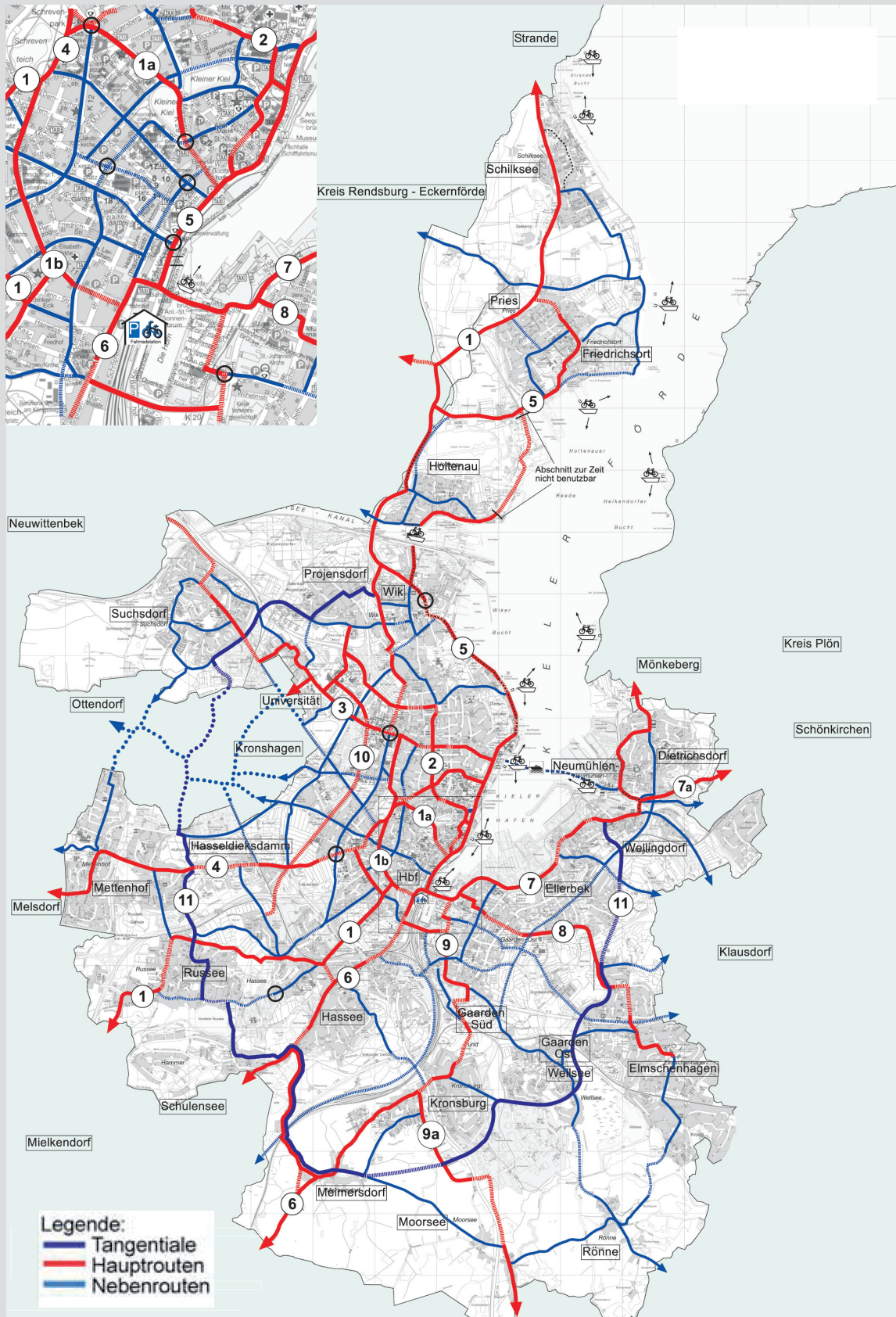


Abb. 6-2 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

- Verbesserung der Beläge von Radwegen und Radfahrstreifen (Befestigung, fahrradfreundliche Belagsqualität, Aufarbeitung von Kopfsteinpflastern)
- Besonders die Oberflächen von Straßen mit Kopfsteinpflasterung werden bei Umbau und Sanierung fahrradfreundlich angelegt.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen zu nennen:

Veloroute 1

1. Projensdorfer Straße/Westring: Begradigung der Radwegführung über die Einmündung Projensdorfer Straße
2. Westring/Paul-Fuß-Straße: Verkehrs- und veloroutengerechter Umbau der Kreuzung
3. Chemnitzstraße (siehe Veloroute 4)
4. Wulfsbrook (siehe Veloroute 6)

Veloroute 2

5. Hardenbergstraße: Sanierung der Fahrbahndecke mit Asphalt zwischen Holtenauer Straße und Niebuhrstraße
6. Blücherstraße: Ausstattung der Fahrradstraße mit einer Asphaltdecke zwischen Esmarchstraße und Hardenbergstraße
7. Eggerstedtstraße (zurzeit Fahrradstraße): Im Rahmen des Straßenumbaus soll auch ein Zweirichtungsradweg entstehen. Die Einpassung in das Altstadt-konzept ist erforderlich.

Veloroute 3

8. Eckernförder Straße: Ausbau der vorhandenen Radwege zwischen Steenbeker Weg und Klausbrooker Weg und darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kronshagen
9. Olshausenstraße: Im Rahmen der Straßensanierung zwischen HansasträÙe und Knoop-Weg Markierung von Schutzstreifen (statt Radweg) auf der Südseite sowie Ausbau des vorhandenen Radweges zum Zweirichtungsradweg auf der Südseite zwischen HansasträÙe und Westring

Veloroute 4

10. Chemnitzstraße: Bau eines Zweirichtungsradweges zwischen Kronshagener Weg und Hasseldieksdämmer Weg
11. Hasseldieksdämmer Weg: Ausbau der Radwege zwischen Westring und Chemnitzstraße mit Umbau der Kreuzung zum Westring mit einer plausiblen Radverkehrsführung ab Robert-Koch-StraÙe stadteinwärts
12. Hofholzallee: Die Verkehrsführung zwischen der Melsdorfer Straße und der Straße Uhlenkrog ist zu verändern.

Die Veloroute 4 wird vorrangig weiter verfolgt.

Veloroute 5

13. Bau eines straÙenbegleitenden Radweges in der Straße Fiedelöhr zur Verknüpfung mit der Fördestraße (Veloroute 1)
14. Verbindungsweg zwischen Christianspries und Julius-Fürst-Weg: Ausbau des Weges mit einer Asphaltdecke
15. Ausbau der Strandstraße zwischen Holtenau und Friedrichsort zur Fahrrad- und Bustrasse.
16. Barrierefreier Ausbau des Fähranlegers in Holtenau
17. Prinz-Heinrich-StraÙe, Hindenburgufer (Ostseeküstenradweg): Verbreiterung des Radweges für Zweirichtungsverkehr auf 2,50 m zwischen Schleusenstraße und Tirpitzmole

Veloroute 6

18. Sophienblatt – Hamburger Chaussee: Ausbau der Radwege zwischen Gablenzstraße und Waldwiese im Rahmen des StraÙenumbaus
19. Wulfsbrook: Die Radverkehrsanlagen sind in angemessener Weise auszubauen bzw. zu ergänzen

Veloroute 7

20. Schönberger Straße als Teil des Ostseeküstenradweges: Drei Teilabschnitte zwischen Franziusallee und Langenkampweg, Ausbau der vorhandenen Radwege auf der Westseite zu Zweirichtungsradwegen mit StraÙenausbau

Veloroute 8

21. Stoschstraße: Sanierung der Fahrbahndecke mit Asphalt

Veloroute 9/9a

22. A 21 (Veloroute 9a): Bau eines Zweirichtungsradweges im Zuge des Umbaus der B 404 zur A 21 zwischen Radewisch und Schlüsbeck
23. Sieversdiek (Veloroute 9): Ausbau des vorhandenen Weges mit veloroutengerechter Oberfläche
24. Werftbahnkreisel (Veloroute 9): Verkehrsgerechter Umbau mit Ausbau der Radverkehrsanlagen

Nebenrouten

25. Verbindungsweg in Verlängerung der Immelmannstraße in Holtenau zwischen B 503 und Flugplatz: Ausbau des vorhandenen schmalen, kombinierten Geh-Radweges
26. Knoop-Weg: Im Rahmen des StraÙenausbaus zwischen Mittelstraße und Lehmberg Bau von Radwegen. In der Mittelstraße ist der notwendige Netzlückenschluss umzusetzen (Veloroute 4)
27. Eckernförder Straße zwischen Westring und Arndt-Platz: Bau von Radwegen
28. Andreas-Gayk-StraÙe: Herstellung von Radverkehrslösungen im Zuge des StraÙenumbaus zwischen

Fabrikstraße und Berliner Platz auf der Ostseite, zwischen Schevenbrücke und Ziegelteich auf der Westseite und zwischen Holstenbrücke und Martensdamm.

29. Hummelwiese/Königsweg: Ausbau der Radverkehrsanlagen im Rahmen des Straßenausbaus inklusive der Führung bis Rondeel mit Anschluss an die Veloroute 6
30. Rendsburger Landstraße: Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge des verkehrsgerechten Umbaus der Straße zwischen Achterweher Straße und Russeer Weg
31. Hörn-Eidertal: Kombiniertes Geh-Radweg vom Gewerbegebiet Tonberg bis Kronsburg (B 404) und darüber hinaus bis zur Stadtgrenze mit Anschluss an die Wegeverbindung in Flintbek
32. Zum Forst: Bau eines Zweirichtungsradweges zwischen Marconistraße und Ortseingang Rönne
33. Preetzer Straße: Verbesserung der Radverkehrsanlagen ab B 76

Sonstige Netzergänzungen

34. Uferstraße: Bau eines kombinierten Geh- und Radweges zwischen Schleusenstraße und Hochbrücke
35. Feldstraße: Ausbau der Radwege im Rahmen des Straßenausbaus im Zusammenhang mit dem Bau des Protonen-Therapie-Zentrum (PTZ) im Pastor-Husfeld-Park zwischen Lornsenstraße und Arnold-Heller-Straße
36. Stillgelegte Gleisstrasse zwischen Mühlendamm (CITTI) und Universität/Sportforum: Bau eines Zweirichtungsradweges auf der stillgelegten Güterbahn mit Anschluss an den Uhlenkrog im Süden und an das Universitätsgelände im Norden
37. Verbindung Kronsburg – Wellsee: Bau einer Fahrrad- und Busstraße zwischen Wellsee (Julius-Leber-Straße) und Kronsburg (Poppenbrügger Weg)

Siehe Abb. 6-3 Prioritäre Baumaßnahmen Radverkehr nächste Seite.

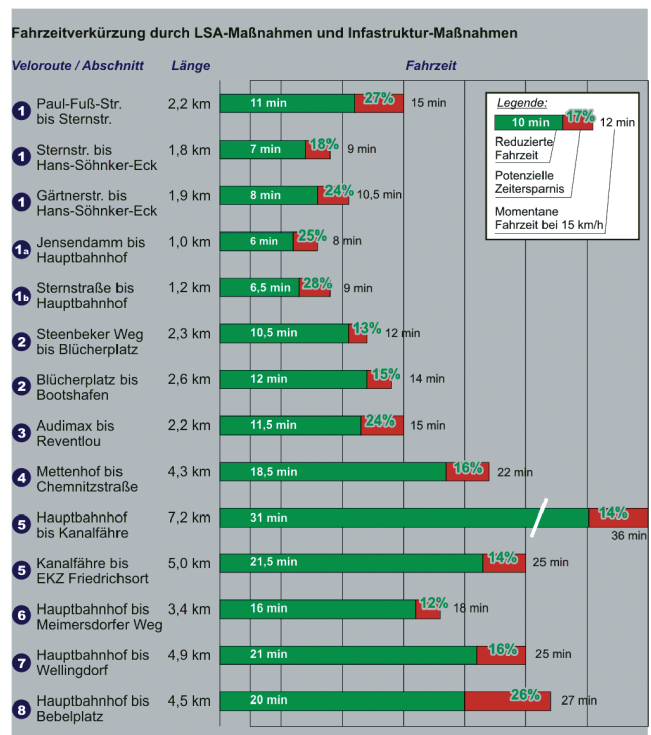
Neben diesen streckenbezogenen Baumaßnahmen gibt es eine Reihe von Knotenpunkten und kleineren Abschnitten, bei denen Handlungsbedarf besteht, da die Qualität des Radverkehrs deutlich eingeschränkt oder zum Teil sogar die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Die punktuellen Defizite sind im Rahmen von Verkehrsschauen oder in der laufenden Verwaltungsarbeit mit dem Fahrradforum zu identifizieren und kontinuierlich aufzuarbeiten.

6.2.4 Fahrradfreundliche Ampelschaltungen

Neben der Qualität der eigentlichen Radverkehrsanlagen spielt die Schaltung der Lichtsignalanlagen (LSA) an Knotenpunkten und Querungsstellen für den Fahrkomfort und die Reisezeit im Radverkehr eine wichtige Rolle und sollte daher Bestandteil eines Radverkehrskonzeptes sein. Da das Fahrrad vorwiegend im Kurzstreckenbereich genutzt wird, werden Wartezeiten an LSA von Radfahrern als besonders unangenehm empfunden, da sie die Fahrzeit deutlich verlängern. Das verleitet zu Rotlicht- und anderen Verkehrsverstößen. Deswegen ist bei kurz aufeinander folgenden LSA eine „Velo-Grüne-Welle“ sinnvoll. Auf längeren Strecken bringt eine Koordination wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten im Radverkehr keine Vorteile. Im Kieler Radverkehrssystem geht es im Wesentlichen um die folgenden Handlungsfelder:

- Optimierung von LSA-Schaltungen an einzelnen Knotenpunkten
- Koordination von LSA im Streckenverlauf von Radrouten
- Optimierung des Einsatzes gesonderter Radsignalanlagen

Durch die Optimierung von LSA-Schaltungen lassen sich, wie folgende Graphik zeigt, z.T. deutliche Fahrzeitverkürzungen erreichen.



Quelle: urbanus, Lübeck

Prioritäre Baumaßnahmen Radverkehr

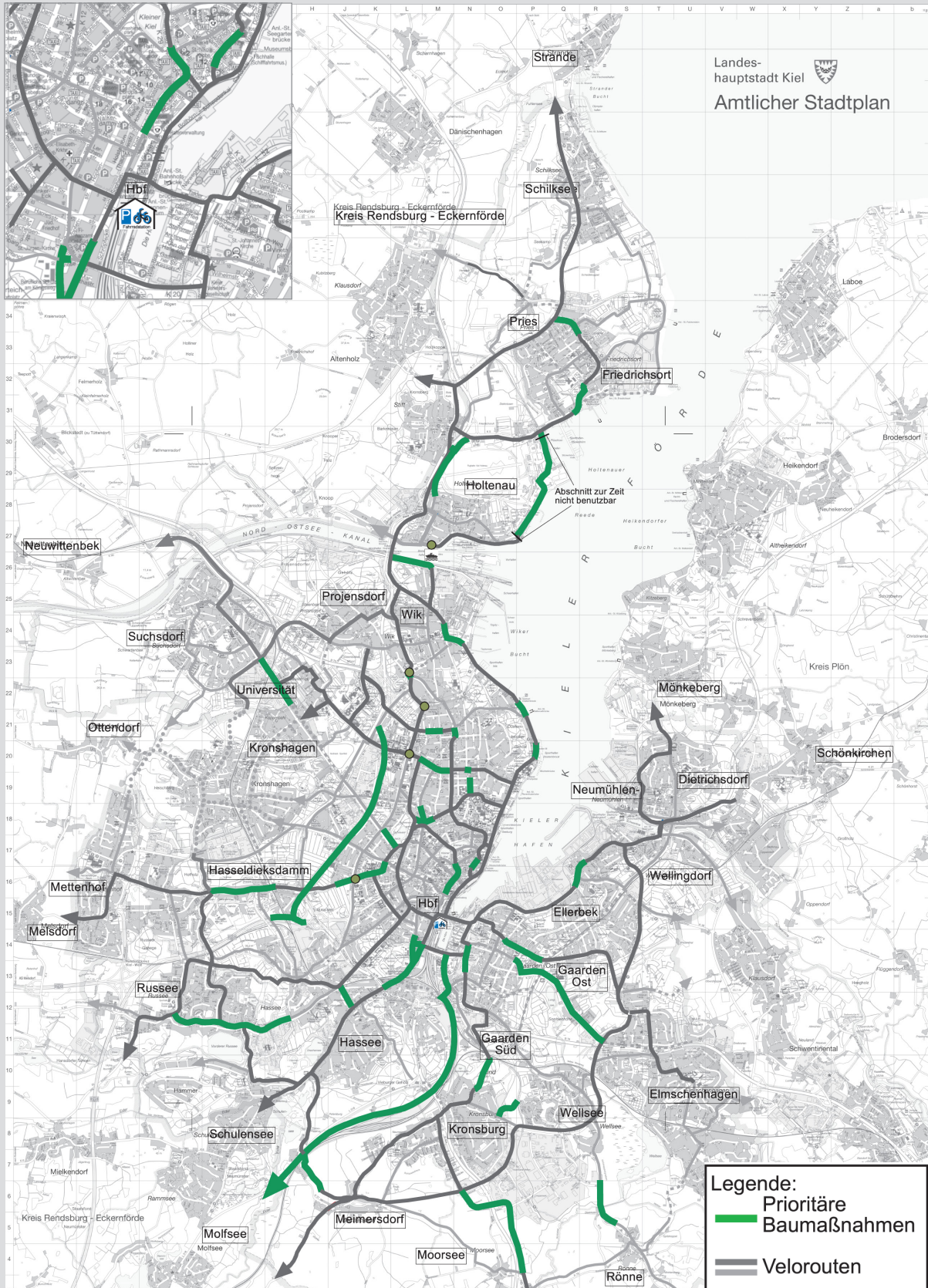


Abb. 6-3 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

6.2.5 Optimierung des Fahrradparkens

In den letzten Jahren hat sich der sogenannte „**Kieler Bügel**“ als Standardtyp für Fahrradabstellrichtungen in Kiel etabliert. Kieler Bügel sind inzwischen weit verbreitet und vor allem in Stadtgebieten und an Verkehrszielen mit großem Stellplatzbedarf in hohen Stückzahlen installiert. Es gibt aber vor allem in den Wohnquartieren z. T. noch große Defizite. Stadtteilbezogen sind daher zum Thema Fahrradparken zielgruppenspezifische Konzepte zu entwickeln. Neben den Kieler Bügeln sollen auch kleinere, platzsparende Modelle, **Fahrradhäuser** oder **überdachte Abstellanlagen** in Betracht gezogen werden.



Beispiel Fahrradhaus

Die Einrichtung einer **Fahrradstation** am Hauptbahnhof wird ein weiterer wesentlicher Meilenstein zur Optimierung des Fahrradparkens sein. Hier sollen neben dem Angebot bewachter Stellplätze auch andere Dienstleistungen rund um das Fahrrad (z.B. Reparatur) sowie eine Mobilitätszentrale (siehe 6.8 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement) verwirklicht werden.

Ergänzend dazu soll eine bessere Diebstahlprävention durch Fahrradcodierung und bewachtes Fahrradparken an zentralen Punkten bei Großveranstaltungen erreicht werden.

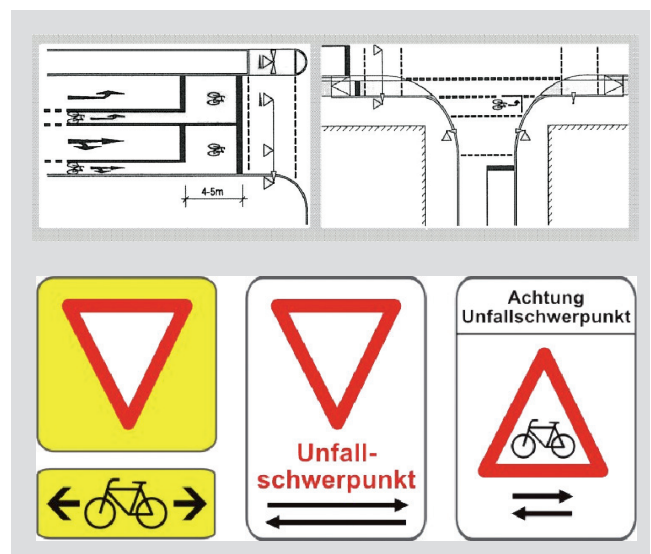
6.2.6 Verkehrssicherheit

Im Straßennetz der Landeshauptstadt Kiel gibt es eine Reihe von Knotenpunkten, an denen sich Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern häufen. Nach einer umfassenden Auswertung von Verkehrsbeobachtungen und der Unfallstatistiken an neuralgischen Knotenpunkten lassen sich drei Arten von Unfallschwerpunkten unterscheiden:

- Knotenpunkte, an denen die Unfallhäufung im Wesentlichen aus dem hohen Verkehrsaufkommen - Überlagerung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr - ableiten lässt
- Knotenpunkte mit ungünstigen topografischen und/oder städtebaulichen Rahmenbedingungen (Einsehbarkeit/Orientierung, „Proportionen“ in der Straßenraumgestaltung)
- Knotenpunkte mit baulichen und/oder verkehrsorganisatorischen Defiziten (Wegeführung, Spuraufteilung, Signalisierung, eingeschränkte Sichtbeziehungen)

Ausgehend von den Unfallanalysen und der Auswertung von Defiziten an einzelnen Knotenpunkten sind folgende Einzelmaßnahmen zu favorisieren, die den wesentlichen Handlungsbedarf an Knoten neben der Optimierung von LSA-Schaltungen (s.o.) abdecken:

- Markierung/Hervorheben von Querungsstellen (Querungsfurten)
- Ausbau von Radfahrstreifen mit Fahrradschleusen im Bereich von Knotenpunkten
- Besondere Kennzeichnung von Zweirichtungsradwegen an Einmündungen und ggf. Grundstücksauffahrten
- Tempolimit an angebauten Strecken mit Radführung im Straßenraum
- Überprüfen und ggf. Entfernen von Grünpfeilen für den Kfz-Verkehr



6.2.7 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr wurden in den letzten Jahren deutlich forciert, zeigen aber bisher ein wenig strukturiertes und uneinheitliches Bild.

Insgesamt sollte das Marketing zum Radverkehr auf eine „einheitliche Linie“ gebracht werden, um Ressourcen effizient zu bündeln und die Wirkung zu verstärken. Als Ausgangsbasis wird daher angestrebt, das Radverkehrs-Marketing als Bestandteil einer umfassenden Mobilitätsmanagement-Strategie zu betreiben. Darin sollten die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Pendlerportal) unter einer gemeinsamen „Dachmarke“ vermarktet werden (siehe auch Kap. 6.9 - Mobilitätsmarketing).

Zum Marketing für den Bereich des Radverkehrs zählen nicht nur radverkehrsfördernde Kampagnen. Angesichts der steigenden Unfallzahlen (auch mit eindeutigem Verschulden durch Radfahrer) bekommen Verkehrssicherheitskampagnen besondere Bedeutung. Dabei geht es sowohl um Hinweise zu verkehrsmittelrelevanten Risiken als auch um das Werben für ein rechtskonformes Verkehrsverhalten und Rücksichtnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Insbesondere sind Aktivitäten in folgenden Bereichen erforderlich:

- Etablierung eines griffigen Slogans zum Mobilitätsmanagement und Radverkehr in Kiel
- Public-awareness-Kampagne zur Verkehrssicherheit
- Vermarktung der Velorouten als „hochwertiges Produkt“ im Radverkehrssystem



- Zielgruppenspezifische Aktivitäten (Kinder, Jugendliche, Studenten, Senioren, Touristen, Neubürger)

Bestehende Aktivitäten der Interessenverbände – ADFC „Fahrradklimatest“, BUND „Das fahrradfreundliche Geschäft“ oder „Einkaufen mit dem Fahrrad“, VCD „Gewinn Faktor Fahrrad“ - und ggf. privater Akteure sollten mit eingebunden werden, um auch im Marketingbereich den Radverkehr „aus einem Guss“ zu präsentieren.

6.2.8 Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr

Ein besonders wichtiger Baustein des Radverkehrssystems stellt die Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienengebundenem Personenverkehr (SPV) dar. Radfahrer sind häufig auch Kunden des Öffentlichen Verkehrs, indem sie das Rad auf dem Weg zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle nutzen und dort in den öffentlichen Verkehr umsteigen. Immer mehr an Bedeutung gewinnt auch die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln besonders im Freizeitverkehr.

Erforderlich sind daher sowohl Aktivitäten zur Verbesserung des Fahrradparkens an Haltestellen und Bahnhöfen als auch die Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen:

- Die geübte Praxis, an ÖPNV-Haltestellen auch Fahrradbügel, zum Teil auch überdacht anzuordnen, soll daher weiter gepflegt werden.
- Verbesserung der Bike & Ride-Situation am Hauptbahnhof durch die bereits erwähnte **Fahrradstation**.
- Verlegung der Fahrradboxen, die derzeit am Hauptbahnhof stehen, an andere Bike & Ride- Haltestellen oder Bahnhöfe, z.B. Hassee/ CITTI, Suchsdorf, gepl. Haltepunkt Elmschenhagen.
- Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten vor allem im Busverkehr durch den Einsatz von Fahrradträgersystemen oder -anhängern auf bestimmten Linien.



Quelle: Sylter Verkehrsgesellschaft

6.2.9 Fahrradtourismus

In den vergangenen Jahren hat der Fahrradtourismus sehr stark an Bedeutung gewonnen. Derzeit nutzen rund 42% Schleswig-Holstein-Urlauber während ihres Aufenthalts das Fahrrad. Das Land unterstützt diese Entwicklung innerhalb des Tourismuskonzeptes mit dem Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ und einem gut befahrbaren und beschilderten Radroutennetz.



Kiel ist in das beschilderte Radroutennetz eingebunden und hat es innerhalb des Stadtgebietes durch Beschilderung der Velorouten verdichtet. Außerdem ist Kiel durch den Ostseeküstenradweg und Nord-Ostsee-Kanal-Radweg in das Netz der Fernradwege eingebunden.

Ein Maßnahmenpaket soll zur Förderung des Fahrradtourismus in Kiel beitragen. Dafür sind folgende Aktivitäten vorgesehen:

- Neuauflage des Radverkehrsstadtplans mit Angabe von Freizeitwegen
- Broschüre für Freizeitrouten in Kiel und Umland
- Serviceeinrichtungen für Fahrradtouristen im Stadtgebiet, z.B. Fahrradboxen für Touristen
- Einrichtung eines Fahrradverleihs
- Qualitätssicherung der Fernradwege Ostseeküstenradweg und Nord-Ostsee-Kanal-Radweg