

Sebastian Bührmann



Die Hardenbergstraße
in Kiel.
Bildquelle: Tobias Klein

Fahrradstraßen in Kiel

Die Landeshauptstadt Kiel hat eine relativ lange Tradition bei der Einrichtung von Fahrradstraßen. Die ersten Fahrradstraßen wurden bereits 1992 mit Sondergenehmigung der obersten Straßenverkehrsbehörde realisiert. Derzeit gibt es 23 Fahrradstraßen und weitere sind in Planung. Fahrradstraßen sind etablierte Netzelemente im Radverkehrsnetz und Teil der Kieler Velorouten.

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden sowie die Einschätzung der Autoren. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

1. Einleitung

Die Landeshauptstadt Kiel hat einen Radverkehrsanteil von 19% im Binnenverkehr. Die Stadt hat Tradition in der Radverkehrsförderung. Erstmals wurden im Jahre 1992 Fahrradstraßen mit Sondergenehmigung der obersten Straßenverkehrsbehörde ausgewiesen (Hansastraße und Niebuhrstraße). Kiel gehört damit zu den Pionieren bei der Ausweisung von Fahrradstraßen.

Derzeit gibt es 23 Fahrradstraßen, die wichtige Elemente des Radverkehrsnetzes darstellen. Sie sind Bestandteil von 16 Velorouten, die die Stadt erschließen. Weitere Fahrradstraßen sind in Umsetzung oder in Planung. Sie werden dazu beitragen, noch vorhandene Netzlücken zu schließen oder die Qualität und Sicherheit für den Radverkehr zu steigern. Eine Besonderheit ist die zum Großteil bereits fertig gestellte Veloroute 10, die vollständig als autofreie Fahrradstraße ausgewiesen wurde.

Ziele der Einrichtung von Fahrradstraßen in Kiel sind, den Radverkehr zu bündeln, seine Attraktivität zu steigern und auch eine Signalwirkung für die Radverkehrsförderung zu erreichen.

Es gibt keine unfallauffälligen Fahrradstraßen in Kiel, zum Teil sind die Verkehrsteilnehmenden aber nicht vollkommen über die geltenden Regeln im Bilde. So ist zum Beispiel die „Rechts vor Links“-Regel in Fahrradstraßen nicht allen klar, was zu Konflikten führen kann.

In Kiel gibt es keine verwaltungsinternen Gestaltungshinweise für Fahrradstraßen, man orientiert sich an der bisher praktizierten Umsetzung (s.u.).

Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

Das sogenannte „Veloroutennetz“ der Stadt Kiel besteht aus 16 Routen, auf denen der Radverkehr besonders komfortabel und sicher fahren soll. Dies ist auf vielen Strecken bereits erreicht, für andere Strecken laufen entsprechende Planungen, um einen hohen Standard auf allen Velorouten anbieten zu können. Ergänzend werden auch Verbesserungen für den Radverkehr im übrigen Straßennetz vorgenommen. Die Velorouten erschließen weite Teile des Stadtgebiets. Eine Übersicht der Routen ist auf der Website der Stadt Kiel verfügbar (<https://bit.ly/2XI8EVy>).

Einige Fahrradstraßen (z.B. HansasträÙe) haben eine hohe Bedeutung für Schulwege mit hohen Radverkehrsmengen insbesondere zu Schulanfangs- und Endzeiten. Auf vielen Fahrradstraßen ist der Radverkehr augenscheinlich die vorherrschende Verkehrsart.

Als Radschnellverbindung nimmt die Veloroute 10 im Premiumstandard (4 m Breite, zum Großteil kreuzungsfrei) eine besondere Rolle ein. Sie ist zum Teil bereits fertig gestellt und soll im Herbst 2019 vollständig umgesetzt sein. Die neue Veloroute soll auf direktem Wege die Universität im Norden mit dem Stadtteil Hassee beziehungsweise dem Haltepunkt Hassee-CITTI-Park verbinden. Sie verläuft auf der ehemaligen Trasse des Gütergleises West. Vier weitere Premiumrouten sind im Rahmen des „Green City Plans“ der Stadt geplant.



Veloroute 10
Bildquelle: Sebastian Bührmann

Bis auf die Veloroute 10 sind alle Fahrradstraßen in Kiel für den Kfz-Verkehr freigegeben.

Die Vorfahrt in Fahrradstraßen ist nicht einheitlich geregelt. An vielen Stellen gilt „Rechts vor Links“, zum Teil wurden aber auch Gehwegüberfahrten angelegt, die dem Radverkehr auf der Fahrradstraße Vorfahrt einräumen. Gehwegüberfahrten sollen der neue Standard bei der Anlage von Fahrradstraßen werden.



Gehwegüberfahrt an
Einmündung zur
Fahrradstraße
Lorentzendam
Bildquelle: Sebastian Bührmann

Um zu verhindern, dass bei Bevorrechtigung des Radverkehrs Autofahrer die Fahrradstraßen als Schleichwege nutzen, wird bei Bedarf geprüft, ob Durchfahrtsperren mittels Pollern errichtet werden. In der Gerhardstraße

(Ecke Waitzstraße) wurde eine Sperre bereits umgesetzt. Eine Ausweichstrecke auf einer vierspurigen Stadtstraße ist vorhanden.

Maßnahme gegen Durchgangsverkehr – Poller an der Ecke Gerhardstr./Waitzstr.
Bildquelle: Sebastian Bührmann



An einer anderen Straße wurde Zeichen 267 der StVO „Verbot der Einfahrt“ mit dem Zusatzschild „Fahrrad frei“ angeordnet, um den Autoverkehr aus einer Richtung zu reduzieren (Koldingstraße/Preußerstraße).

Verbot Einfahrt/Fahrrad frei zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs Ecke Koldingstr./Preußerstr.
Bildquelle: Sebastian Bührmann



3. Gestaltung

Fahrradstraßen in Kiel werden mit Zeichen 244.1 der StVO Fahrradstraße und dem Zusatzschild „Kfz frei“ (Ausnahme Veloroute 10) ausgeschildert sowie großem Piktogramm und beidseitigem Breitstrich markiert. Die Randmarkierung trägt dazu bei, dass das Parken geordnet wird, das Ordnungsmäßig beobachtet nur wenige Verstöße. In gepflasterten Straßen erfolgt keine entsprechende Markierung, da es Bedenken bezüglich der Haltbarkeit der Markierung gibt.

Sternstraße – Beginn
der Fahrradstraße
Bildquelle: Sebastian
Bührmann



Die Breite der Fahrgasse der Fahrradstraßen beträgt mindestens 4 m, mit nach oben offener Breite. Ein Problem in einigen Fahrradstraßen ist enges Überholen insbesondere durch ortsfremde Autofahrerinnen und Autofahrer.

Anfangs- und Endpunkte der Fahrradstraßen sind nicht einheitlich gestaltet, sondern situationsabhängig finden sich verschiedene Lösungen. Im Eingangsbereich wird zum Teil mit Aufpflasterungen oder vorgezogenem Seitenraum (Gehwegvorstreckungen) gearbeitet. Am Ende einer Fahrradstraße gibt es an einigen Stellen einen vorgezogenen Aufstellbereich für den Radverkehr, bei Einbahnstraßen auch kombiniert mit Einfahrstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung (siehe Foto).

Hardenbergstraße/
Ecke Holtenauer Str.
Bildquelle: Sebastian
Bührmann



Wie bereits erwähnt gilt meist „Rechts vor Links“, an einigen Stellen wurden Gehwegüberfahrten zur Vorfahrtsberechtigung angelegt, was in Zukunft der Standard sein soll. Im Netz gibt es auch mehrere Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (z.B. Olshausenstraße/Hansastraße).

Bezüglich des ruhenden Verkehrs wird darauf geachtet, dass die Sichtdreiecke an Einmündungen frei bleiben. Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße bleibt das Kfz-Parken normalerweise erhalten. Durch die Breitstrichmarkierung am Rand wird dieses Parken nach Aussage der Verwaltung relativ gut geordnet. In Wohngebieten mit hohem Parkdruck ist zum Teil Senkrecht-parken an Fahrradstraßen erhalten geblieben. Nur in recht wenigen Straßen gibt es eine Parkraumbewirtschaftung.

Gerhardstraße – das Parken wird durch den Breitstrich geordnet
Bildquelle: Sebastian Bührmann



Die Veloroute 10 ist mit Ausnahme der Brücken durchgängig 4,0 m breit geplant oder bereits umgesetzt. Außerdem ermöglicht die größtenteils vorhandene Dammlage bis auf die Querungen am Kronshagener und Hasseldieksdammer Weg kreuzungsfreies Befahren. An Rampen gibt es Umlaufgitter und zusätzliche bremsende Markierungen (Striche mit abnehmendem Abstand). Zur Konfliktreduzierung wird an der Veloroute 10 parallel ein Gehweg angestrebt, der zum Teil bereits im Bau ist, an anderer Stelle jedoch bisher am Widerstand von Anwohnenden scheiterte.

Auffahrt zur Veloroute 10
Bildquelle: Sebastian Bührmann



4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Im Allgemeinen gibt es eine breite politische Unterstützung für die Radverkehrsförderung in Kiel. Auch die Stadtspitze hat in den letzten Jahren das Thema mit voran getrieben. Die Einrichtung einer Fahrradstraße erfordert immer einen Beschluss durch den Stadtrat.

Das sogenannte „Fahrradforum Kiel“ ist eine wichtige Struktur, um die Radverkehrsförderung mit verschiedensten Stakeholdern abzustimmen. Es ist seit 1988 das Gremium zur Förderung des Radverkehrs und fungiert als Beirat für die zuständigen Selbstverwaltungsgremien Bau-, Innen- und Umweltausschuss. Die Vertreterinnen und Vertreter stammen aus Politik, Verwaltung (Tiefbauamt, Ordnungsamt/Verkehrsaufsicht, Radverkehrsbeauftragter), Polizei, ÖPNV, Verbänden (VCD, ADFC, BUND, Beirat für Seniorinnen und Senioren) und der Universität. Das Forum beschäftigt sich mit al-

len radverkehrsrelevanten Planungen der Stadt und erarbeitet Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs. Auch das Thema Fahrradstraßen wird hier diskutiert und manche Anregungen (z.B. Sperre durch Poller in der Gerhardstraße) kommen direkt aus dem Gremium.

In der Verwaltung sind insbesondere das Tiefbauamt und das Ordnungsamt Akteure für die Realisierung der Fahrradstraßen. Bei der Umsetzung besteht eine gute Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde, die in einem anderen Dezernat angesiedelt ist.

Der Denkmalschutz ist involviert, wenn es um die Sanierung von Straßen mit Kopfsteinpflastern geht, zum Teil wurden Kompromisse mit glatten Steinen gefunden, die dem Radverkehr entgegenkommen. Bei der Umsetzung der Veloroute 10 gab es schwierige Fragen bezüglich des Eingriffs in Natur und Landschaft, die aber in Abstimmung mit dem Umweltschutzamt geklärt werden konnten.

Von der Kieler Bevölkerung wird die Einrichtung von Fahrradstraßen meist positiv gesehen. Alle Haushalte erhielten eine Broschüre mit dem Titel „Fahrradstraßen in Kiel“, um über deren Sinn als Teil von Velorouten und die Verhaltensregeln zu informieren. Die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen sind jedoch noch nicht allen Verkehrsteilnehmenden bekannt, was zu Konflikten führen kann („Rechts vor Links“, fehlender Überholabstand).

Die Presse berichtet über Radverkehrsprojekte, es gibt viele positive Meldungen aber auch Kritik an der Verwaltung.

Viele Kieler Ortsteile wurden eingemeindet. Diese Ortsteile haben ihre eigenen Strukturen und die Beteiligung der ansässigen Bevölkerung und Stadtteilpolitikerinnen und -politikern ist wichtig, um Überzeugungsarbeit für Radverkehrsmaßnahmen zu leisten. Fahrradstraßenprojekte außerhalb der Innenstadt werden zum Teil unterstützt, zum Teil gibt es Widerstände und emotionale Diskussionen.

Eine Fahrradstraße über die Gemeindegrenze hinweg aus Kiel in die angrenzende Gemeinde Kronshagen wurde vom dortigen Verkehrsausschuss abgelehnt, es gab Fürsprecher und Kritiker des vorgeschlagenen Projekts.

Eine interkommunale Fahrradstraße über die Gemeindegrenze hinweg in die angrenzende Gemeinde Schönkirchen konnte in 2018 realisiert werden. Da sich der Pkw Verkehr nicht im erwarteten Umfang reduziert hat, ist nun die Unterbindung des ungewünschten Pkw Durchfahrtsverkehrs mittels Poller in Vorbereitung.

5. Fazit und Ausblick

Fahrradstraßen sind in Kiel als Führungsform für den Radverkehr seit vielen Jahren etabliert. Sie stellen wichtige Elemente des Radroutennetzes (Velorouten) dar und erfüllen eine Bündelungsfunktion für den Radverkehr. Die deutliche Markierung mit großem Piktogramm und Breitstrich am Rand hat sich aus Sicht der Verwaltung bisher bewährt. Gehwegüberfahrten zur Bevorrechtigung des Radverkehrs in den Fahrradstraßen sollen der neue Standard werden. Wo nötig, werden Maßnahmen geprüft, um den Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen zu reduzieren. Der ruhende Verkehr bleibt bisher unangetastet.

Mit der Veloroute 10 als Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr und mit hohem Ausbaustandard wurde in den letzten Jahren ein Premiumprodukt geschaffen, das nach Fertigstellung das Potenzial für die komfortable Abwicklung hoher Radverkehrsmengen hat.

In den zentralen Stadtbereichen finden Projekte zur Einführung von Fahrradstraßen normalerweise eine breite Unterstützung der Bevölkerung. Ca. 6.500 Haushalte leben in Kiel bereits an Fahrradstraßen. In den Randbereichen Kiels und bei Fahrradstraßen über die Gemeindegrenzen hinweg gilt es zum Teil noch Überzeugungsarbeit zu leisten, wenn neue Fahrradstraßen vorgeschlagen werden.

Landeshauptstadt Kiel	
Modal-Split Radverkehr	17% Gesamtverkehr
Anzahl Fahrradstraßen	23
Gesamtlänge Fahrradstraßen	14 km (bis 2016)
Erste Fahrradstraße im Jahr	1992
Übersichtskarte Fahrradstraßen Kiel	https://bit.ly/2GVnWke (das Öffnen des Links kann u. U. etwas dauern)
Befahrene Fahrradstraßen	Lorentzendam Koldingstraße Gerhardstraße Gneisenaustraße Blücherplatz Blücherstraße Hardenbergstraße Niebuhrstraße Hansastraße Sternstraße Langenbeckstraße Veloroute 10
Kontakt	Uwe Redecker Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt Kiel Geschäftsführung Kieler Fahrradforum Tiefbauamt, Abt.Verkehr Fleethörn 9-17 24103 Kiel 0431/901-2251 Uwe.Redecker@kiel.de
Weitere Quellen	Kiel mit dem Fahrrad (https://bit.ly/2XI8EVy)
Stand	08.08.2019