

BÜRGERBEGEHREN RADENTSCHIED MARL

Die Unterzeichnenden beantragen, den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Marl folgende Fragestellung zum Bürgerentscheid zu stellen:

Soll die Stadt Marl folgende 9 verkehrspolitische Ziele in den nächsten 8 Jahren umsetzen?

Begründung

- Wir wollen eine lebenswerte Stadt, in der sich jeder Mensch sicher und konfliktfrei bewegen kann. Dafür brauchen wir einen zügigen Ausbau der Rad-Infrastruktur und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.
- Bessere Infrastruktur für Radfahrende sorgt für weniger Stau, Stress, Lärm und Abgase im öffentlichen Raum. Sicherheit für Rad- und Fußverkehr muss dabei stets vor Leistungsfähigkeit gehen.
- Der Radverkehr ist von 1991 bis 2017 von 23% auf 19% gesunken. Die Verkehrsführung ist an vielen Stellen der Stadt mangelhaft und risikoreich. Angst und Unsicherheit hält viele vom Radfahren ab.
- Untersuchungen zufolge hat Marl gute Voraussetzungen für den Rad- und Fußverkehr. Dieses Potential wollen wir stärken.
- Wir erwarten vom Radentscheid Marl ein entspannteres Miteinander, gesünderes Stadtklima, bezahlbare Mobilität und mehr Lebensqualität für alle.

1. Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Innerhalb eines Jahres wird ein durchgängiges, engmaschiges Routennetz zwischen und innerhalb der Stadtteile geplant. Die Radhauptverbindungen sind möglichst in Nebenstraßen, unterbrechungsfrei, durchgängig beleuchtet und baulich vom Fußverkehr getrennt. Im Sinne der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) sollen 90 % der Bevölkerung die Radhauptverbindungen in max. 200 m erreichen. Jährlich werden 5 km dieser Radhauptverbindungen erstellt.

2. Sichere Radwege an Hauptstraßen

Ab 2021 werden jährlich 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.

3. Kaputte Radwege reparieren (Oberflächen)

Alle schadhaften Radwege werden zeitnah nach neuem Stand der Technik instandgesetzt, wobei die Oberfläche erneuert und ggf. die Breite auf 2,30 m gesetzt wird.

4. Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt. Das Fahrbahnmaterial ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand. Geh- und Radwege werden baulich voneinander getrennt. Die Führung ist eindeutig und unterbrechungsfrei. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben.

5. Fahrradstraßen

In Zonen mit hohem Rad- und Fußverkehr (insbesondere an Kindergärten und Schulen) sind – so fern es rechtlich zulässig ist – Fahrradstraßen einzurichten. Diese geben den Radfahrenden Vorrang vor dem Kfz-Verkehr und erlauben eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

6. Kreuzungen komfortabler und sicherer gestalten

Kreuzungen sind mit Priorität auf Sicherheit und zügigem Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Dies gilt bei Neubauten und grundlegenden Umbaumaßnahmen.

6.1. Große Ampelkreuzungen

Ab 2021 wird jährlich mindestens eine Kreuzung wie folgt umgebaut: Der Radverkehr erhält eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Haltelinien für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. Die Schutzinseln verkleinern die Abbiegeradien der Kfz und sorgen dabei für ideale Sichtbeziehungen zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Wartezeiten werden mittels bedarfsgesteuerter Ampelanlagen minimiert. Umbaupriorität haben Kreuzungen mit besonderer Bedeutung im Radwegenetz, hohem Verkehrsaufkommen oder besonderem Gefährdungspotenzial.

6.2. Einmündungen und Grundstückszufahrten

Ab 2021 werden jährlich 5 Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt. Entsprechendes gilt ebenfalls bei Neuanlagen und Baumaßnahmen an bestehenden Grundstückszufahrten.

7. Grüne Welle für Radfahrer

Bei Hauptstraßen mit vielen Ampelkreuzungen sind die Grünphasen so geschaltet, dass sich bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h eine „grüne Welle“ ergibt. Dadurch wird ein flüssiger Radverkehr ermöglicht.

8. Fahrradabstellplätze

An Knotenpunkten zum ÖPNV und Einkaufszentren sowie vor Schulen, Kultur- und Sporteinrichtungen sind 1.000 weitere Fahrradabstellplätze mit Fahrradbügeln und ggf. Bedachung oder Fahrradboxen eingerichtet.

9. Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren und Bürgerbeteiligung bei künftiger Verkehrsentwicklungsplanung

Die Stadt Marl wirbt für das Radfahren und veröffentlicht jährlich einen Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und der Akquise von (Rad-)Verkehrsfördermitteln. Bei der Planung der Verkehrsentwicklung sind die Marler Bürgerinnen und Bürger, der Radler-Stammtisch und der ADFC mit einbezogen. Dazu sollte eine Ansprechpartnerin / ein Ansprechpartner in der Verwaltung („Radbeauftragte[r]“) benannt werden.

Kostenschätzung der Verwaltung der Stadt Marl nach § 26 Abs. 2 S. 5 GO NRW:

Die Gesamtkosten belaufen sich für den angesetzten Zeitraum von 8 Jahren auf geschätzt 64.746.000 €, das bedeutet einen jährlichen Aufwand von ca. 8.093.250 €.

Ob und in welcher Höhe ggf. Fördermittel pauschal angesetzt werden können, ist zum jetzigen Zeitpunkt aus Sicht der Verwaltung nicht realistisch zu prognostizieren.

Ferner ist aus Sicht der Verwaltung zu berücksichtigen, dass die Anlieger nach individueller Prüfung der durchgeführten Maßnahme an den Kosten für die Erstellung bzw. die wertverbessernden Arbeiten an den Fahrradwegen gem. § 8 Kommunalabgabengesetz und der städtischen Satzung beteiligt werden müssen. Auch diese Höhe kann nicht realistisch prognostiziert werden.

Der Bau der Radverkehrsinfrastruktur wird üblicherweise mittels verschiedener Programme gefördert. Der Radentscheid Marl schätzt für die hier aufgeführten Maßnahmen eine Förderquote von insgesamt 50-70%.

Vertretungsberechtigte

- Ludger Vortmann, Schachtstraße 294, 45768 Marl
- Eva Lück, Kreuzstraße 141, 45770 Marl
- Heinz Borgmann, Schützenstraße 16 a, 45768 Marl

Die Vertretungsberechtigten werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbeachtmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt die Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.



Unterschriftenliste (eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürgerinnen und -Bürger ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Marl)

Name, Vorname	geboren am	Straße, Hausnummer	PLZ	Ort	Datum	Unterschrift	bitte freihalten
			457__	Marl			
			457__	Marl			
			457__	Marl			
			457__	Marl			
			457__	Marl			

➔ Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriftenzeile **vollständig ausgefüllt** sein. Bitte verwenden Sie **keine Unterführungszeichen (-)** bei gleichen Inhalten wie in der Zeile über Ihrem Eintrag. Bitte senden Sie die Liste an Radentscheid Marl c/o Vortmann, Schachtstraße 294, 45768 Marl, oder geben Sie sie in einer auf www.radentscheid-marl.de genannten Sammelstelle ab.