

Radentscheid Marl

Ziel 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.

Ziel 2: Sichere Radwege an Hauptstraßen

Jährlich werden 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.

Ziel 3: Kaputte Radwege reparieren (Oberflächen)

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

Ziel 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.

Ziel 5: Fahrradstraßen

In Zonen mit hohem Rad- und Fußverkehr (insbesondere an Kindergärten und Schulen) sind Fahrradstraßen eingerichtet, die den Radfahrenden Vorrang vor dem Kfz-Verkehr gibt, und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt.

Ziel 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.

Ziel 6.1: Große Ampelkreuzungen

Jährlich wird 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 Gefährdungspotential.

Ziel 6.2: Einmündungen und Grundstückszufahrten

Jährlich werden 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.

Ziel 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

Ziel 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

Ziel 9: Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung an 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 miteinbezogen. Dazu sollte eine Ansprechpartnerin / ein Ansprechpartner in der Verwaltung („Radbeauftragte[r]“) benannt werden.