

Bürgerbegehren Radentscheid Schwerin

Mit meiner Unterschrift beantrage ich gemäß § 20 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern die Durchführung eines Bürgerentscheids zu folgender Frage:

Soll die Stadt Schwerin die folgenden 5 verkehrspolitischen Ziele für den Radverkehr in den nächsten 6 Jahren umsetzen?

1. Sichere, breite und komfortable Radwege

An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. Diese haben eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände sowie eine durchgehend ebene und eingefärbte Oberfläche ohne Bordsteinkanten und sind baulich so gestaltet, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Radverkehrsanlagen sind möglichst ganzjährig nutzbar. Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen fünf Kilometer Radwege gebaut, die zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. 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.

2. Stadtweites und engmaschiges Radverkehrsnetz

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

3. Kreuzungen sicher gestalten

Kreuzungen werden mit Priorität auf Sicherheit und zügigem Vorankommen für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Dies gilt bei Neubauten und grundlegenden Umbaumaßnahmen. Gemeindestraßen sind an Kreuzungen, Einmündungen und Einfahrten baulich so gestaltet, dass freie Sichtbeziehungen für und auf den Radverkehr gegeben sind und Kraftfahrzeuge möglichst nur langsam abbiegen können.

3.1: Große Ampelkreuzungen Jährlich werden zwei Kreuzungen wie folgt umgebaut: Der Radverkehr erhält eigene Ampeln und durch Schutzinseln getrennte

Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich des Kfz-Verkehrs; die Halteflächen für den Radverkehr liegen direkt an der zu querenden Fahrbahn. 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.

3.2: Einmündungen und Grundstückszufahrten Jährlich werden fünf Einmündungen wie folgt umgebaut: An Kreuzungen von Haupt- und Nebenstraßen werden beim Überqueren der Nebenstraßen Geh- und Radwege jeweils niveaugleich weitergeführt. Entsprechendes gilt bei Neuanlage von und Baumaßnahmen an bestehenden Grundstückszufahrten.

4. Fahrradstellplätze umfassend ausbauen

Im gesamten Stadtgebiet sind gut zugängliche Abstellmöglichkeiten vorhanden, an denen Fahrräder stabil angeschlossen werden können. Diese bieten auch Platz für Lastenräder und Kinderanhänger. Wichtige Orte des öffentlichen Lebens und Knotenpunkte des öffentlichen Personennahverkehrs haben Abstellanlagen, die möglichst vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung schützen. Angebote wie Reparatur- und Lademöglichkeiten sowie Gepäckaufbewahrung sind dort vorhanden. Das bereits geplante Fahrradparkhaus am Bahnhof wird möglichst innerhalb von zwei Jahren gebaut. 1.000 überdachte, beleuchtete Plätze an weiteren Bahnhöfen und Haltestellen werden neu gebaut. 2.000 Plätze an Fahrradbügeln werden neu gebaut.

5: Verkehrswende konsequent und transparent fördern

Ein schriftlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Ziele und die städtische Akquise von (Rad-) Verkehrsfördermitteln wird jährlich veröffentlicht und in Bürgerforen sowie politischen Gremien diskutiert.

Begründung

Die Landeshauptstadt Schwerin unternimmt aus unserer Sicht zu wenig für die Sicherheit und die Förderung des Radverkehrs. Die oben stehenden fünf Ziele sollen alle durch Maßnahmen im eigenen Wirkungskreis der Stadt Schwerin umgesetzt werden. Diese sind aus unserer Sicht gut für die Entwicklung Schwerins, weil:

- dadurch mehr Sicherheit für Radfahrende entsteht und damit stressfreies und bequemes Radfahren ermöglicht wird und insbesondere Kinder, Senior:innen und unsichere Radler:innen geschützt werden;
- das Fahrrad ein flächeneffizientes Verkehrsmittel ist und damit der knappe öffentliche Raum in einer wachsenden Landeshauptstadt entlastet wird und die Aufenthaltsqualität gesteigert und somit Schwerin lebenswerter wird;
- dadurch mehr Menschen ermöglicht wird, Fahrrad zu fahren, und dies dazu beiträgt, Luftverschmutzung, Lärm und Klimawandel zu reduzieren und die Gesundheit aller zu erhöhen.

Kostenschätzung: 3,8 Mio. Euro pro Jahr

Kostendeckungsvorschlag:

- Umschichtung im Haushalt der Stadt Schwerin innerhalb des Bereichs *Verkehrsflächen und -anlagen* (z.B. bei der Schaffung neuer Parkplätze im Stadtgebiet) sowie Umschichtung der Erlöse aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzablöse
- Förderung durch EU, Bund und Land (z.B. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“)

Einschätzung des Bürgerbegehrens zu Fördermöglichkeiten: Der Bau von Radverkehrsinfrastruktur wird üblicherweise mittels verschiedener Programme gefördert. Der Radentscheid Schwerin schätzt für die hier aufgeführten Maßnahmen eine Förderquote von insgesamt 50 - 70 %. Für den Haushalt der Stadt Schwerin wird abzüglich dieser Fördermittel eine jährliche Belastung von 1,14 bis 1,9 Mio. Euro erwartet.

Als **Vertretungsberechtigte** werden benannt:

1. Uwe Friedriszik, Alte Dorfstr. 53, 19063 Schwerin
2. Madleen Kröner, Hagenower Str. 64, 19061 Schwerin

Die Vertretungsberechtigten werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese nicht den Kern des Antrages berühren, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Unterschriftenliste: eintragungsberechtigt sind alle wahlberechtigten Deutschen und EU-Bürger:innen ab 16 Jahren mit Erstwohnsitz in Schwerin

Name, Vorname	Geburtsdatum	Straße und Hausnummer	PLZ	Ort	Datum der Unterschrift	Unterschrift	G	U
Mustermann, Erika	12.08.1964	Fahrradstraße 200	19053	Schwerin	____.____.202	<i>Erika Mustermann</i>		Bitte freihalten
1			190__	Schwerin	____.____.202			
2			190__	Schwerin	____.____.202			
3			190__	Schwerin	____.____.202			
4			190__	Schwerin	____.____.202			
5			190__	Schwerin	____.____.202			

Eine Unterschrift zählt nur, wenn **jedes** Feld der Zeile ausgefüllt ist. Bitte keine „Gänsefüßchen“ bei gleichen Inhalten in der Zeile darüber verwenden. Es ist nicht nötig, alle 5 Zeilen auszufüllen. Bitte nicht außerhalb der Zeilen schreiben. Die Unterschriftenliste zurücksenden an Madleen Kröner, Hagenower Str. 64, 19061 Schwerin oder in einer Sammelstelle abgeben, siehe www.radentscheid-schwerin.de
Datenschutzhinweis: Die Daten werden vom Radentscheid Schwerin weder elektronisch gespeichert noch kopiert und nach dem Ende der Unterschriftensammlung der Stadt Schwerin vollständig übergeben.