



Bernhard Stoer  
ADFC Wuppertal / Solingen  
Ortsgruppe Solingen  
Kiefernstraße 6g  
42699 Solingen  
Email: [adfc@bstoer.de](mailto:adfc@bstoer.de)

An  
die Stadt Solingen  
Verwaltungsgebäude  
Z.Hd. Herrn Kistenich - Umweltplanung  
Bonner Straße 100  
42697 Solingen

Solingen, den 05. Februar 2022

**Betreff: Lärmaktionsplan Solingen**

Sehr geehrter Kistenich,

wir als allgemeiner deutscher Fahrrad-Club möchten, wie folgt, zum Lärmaktionsplan und den unter Tabelle 6-3 des Lärmaktionsplans aufgeführten Stellen - mit Ausnahme der Hildener Straße<sup>1</sup>- Stellung beziehen:

1. Wir begrüßen den Ansatz, auf lärmgeplagten Straßen die Prüfung auf Radverkehrsanlagen anzugehen, ausdrücklich.
2. Diese Prüfungsergebnisse sollen aus unserer Sicht dabei den gesamten Raum von Hauswand bis Hauswand umfassen und dürfen sich nicht nur auf den heutigen Straßenraum begrenzen. Wir regen ferner an, den Straßenraum gemäß einschlägiger Vorschriften zunächst ohne Parkplätze neu zu planen. Nur wenn für Radverkehrsanlagen **und** Parkplätze Raum genug vorhanden ist, können auch Parkplätze hinzugeplant werden. Alternativ kann der an diesen Stellen vorhandene Platz statt für Parkplätze auch für Baumreihen o.ä. genutzt werden, welche den Lärm weiter reduzieren und CO2 binden.
3. Die Radverkehrsanlagen sollen beidseitig geplant und angelegt werden. Auf der Schützenstraße ist daher auch zu prüfen, ob bergab ein Radverkehrsanlage nach Wegfall von Parkplätzen angelegt werden kann.

---

<sup>1</sup> Dort existiert aufgrund der Veloroute ein Radweg nach heutigem Baustandard.

4. Radschutzstreifen sind für uns **nur** in Ausnahmefällen - wenn der Platz auch nach Wegfall der Parkplätze und auch bei Betrachtung der gesamten Straßenflucht nicht reicht - zu planen. In allen anderen Fällen sind vor allem Radwege, die vom Autoverkehr durch Trennelemente wie z.B. Baken oder Orcas abgesetzt sind und damit auch nicht beparkt werden können und auch von Gehwegen abgesetzt sind, zu planen. Die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen reduzieren den verfügbaren Straßenraum gegenüber einer reinen Radschutzstreifenlösung weiter und führen aus Autofahrerperspektive zu beengteren Straßenverhältnissen, die eine Reduktion der Geschwindigkeit nach sich zieht. Unsere angeregte Maßnahmen führen zu einem aus Radfahrerperspektive durchlässigeren Straßensystem. Die Attraktivität - straßenbegleitender - geschützter Radwege ist ungleich höher als reine Radschutzstreifenlösungen, was dazu führen wird, dass mehr Menschen vom Auto aufs Rad umsteigen. Dies reduziert den Verkehr und damit auch den einhergehenden Lärm.
5. Auf Strecken mit entsprechender Neigung bergab - wie auf der Schützenstraße - kann von dem Trennelementen - wie in 4. beschrieben - Abstand genommen werden. Hier regen wir an, einen straßenbegleitenden Radweg etwas breiter als es das Normalmaß vorsieht anzulegen bzw. die Trennelemente wie Orcas, die wir unter Punkt 4. beschrieben haben - weiter auseinander zu ziehen. Somit wird man der erhöhten Unfallgefahr auf bergab gerichteten Radwegen gerecht, aber auch dem Bedürfnis von vielen Radfahrern auf separaten Wegen geschützt von Autoverkehr zu fahren.
6. Wir sehen die Gefahr, dass beim aktuellen Personalplan längere Zeit bis zur einer Umsetzung vergehen kann. Wir fordern daher auch dazu auf, die zweifelsohne wichtigen Stellen schnell zu entschärfen, dabei aber die Personalstellen so schnell wie möglich zu erhöhen, damit diese Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan andere wichtige Maßnahmen - z.B. die Planung von Radwegen resultierend aus gerade anstehenden Maßnahmen aus dem Fahrbahndeckenprogramm oder die Veloroute Ohligs - Mitte - nicht verdrängen.
7. Die Regelgeschwindigkeit möchten wir daher - bis die Radverkehrsanlagen tatsächlich umgesetzt sind - auf 30km/h begrenzen und solange belassen bis die Radverkehrsanlagen existieren. Wenn bei der Prüfung der Verwaltung herauskommt: der Platz reicht - nach heutigen Vorschriften - nicht, dann ist auf den Straßenzug auch keine weitere Anpassung mehr notwendig, da bereits 30km/h als larmreduzierende Maßnahme gilt.
8. 30km/h reduziert zwar die Fließgeschwindigkeit v.a. ausserhalb der Stoßzeiten, andererseits handelt es sich auch um eine fehlertolerantere Geschwindigkeit, die Menschen bewegen kann, auf das Fahrrad umzusteigen. Unfallfolgen werden effektiv reduziert bei gleichzeitig deutlich geringerem Unfallrisiko. Dies zeigen Erfahrungen u.a. aus Brüssel. Dort wurde erst vor Kurzem Tempo 30 eingerichtet.
9. Das beste Tempolimit nützt nichts, wenn es nicht eingehalten wird, daher regen wir an, lärmgeplagte Straßenzüge intensiver mit Blitzern zu kontrollieren und die sich ständig ändernden Standorte nicht mehr in der Presse anzukündigen.

Wir freuen uns auf Ihre Antwort,

---

Bernhard Stoer  
(Sprecher der ADFC Ortsgruppe Solingen)