



Bernhard Stoer  
ADFC Wuppertal / Solingen  
Ortsgruppe Solingen  
Kiefernstraße 6g  
42699 Solingen  
Email: Bernhard.Stoer@adfc-sg.de

An  
den Stadtdienst Planung, Mobilität und Denkmalpflege  
Rathaus Solingen-Mitte  
Walter-Scheel-Platz 1  
42651 Solingen

**Betreff: Entwurf zum Bebauungsplan W568  
Entwurf zur Flächennutzungsänderung B28/04**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir regen im Rahmen der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung für das B&S Gelände folgende Maßnahmen an, damit nicht noch mehr Autoverkehr angezogen wird:

1. Wir begrüßen, dass der Investor ähnlich, wie am Olbogelände zu zwei Fahrradstellplätzen je Wohneinheit (siehe Beschlussvorlage 522/2021 Anlage 3 Punkt 6.1 Verkehrserschließung) plus Abstellanlagen für die Kita verpflichtet wurde und damit unserer Anregung gefolgt wurde. Aus dem Bebauungsplan gehen die oberirdischen Standorte auch hervor, die Stellplätze und Anordnung in der TG liegen uns dagegen nicht offen.
2. Wir stellen dabei auch fest, dass aus dem Bebauungsplan und den Anlagen nicht ersichtlich wird, welchen qualitativen Stand die Anlagen haben werden. Da das Olbogelände in Ohligs - vom gleichen Investor - noch nicht fertig gestellt ist, kann nicht beurteilt werden, ob der Investor der Verpflichtung a) vollumfänglich nachkommt b) bzw. unter welchen qualitativen Einbußen die Stellplätze entstehen. Es bestehen jedenfalls in Ohligs Zweifel daran, daß tatsächlich 2 nutzbare Stellplätze je Wohneinheit zur Verfügung stehen. Vielmehr besteht die Befürchtung, dass der Verpflichtung mit einfachen Vorderradbügeln, die zwischen den einzelnen Rädern kaum Platz lassen, nachgekommen wird.
3. Wir fordern daher zur Nachbesserung auf:
  - a. Wir fordern dazu auf, den Investor zu verpflichten, Anlehnbügel mit einer Länge von wenigstens 1,30m anzuschaffen, ähnlich dem Modell "Kieler Bügel" (<https://www.4k-kommunalbedarf.de/pages/wishery/anlehnbuegel-modell--kiel--45.php?p>)

=9). Diese länglichen Bügel haben Platz für je zwei Fahrräder, eins von der einen, eins von der anderen Seite. Diese länglichen Anlehnbügel lassen mehrere AnschlieÙpunkte zu und sind daher für alle Nutzergruppen - auch für Besitzer mit Rädern ohne Fahrradständer nutzbar und hinreichend flexibel in der Nutzung. Sie bieten - im Boden verankert - auch einen hinreichenden Diebstahlschutz und lassen vor allem das Anschließen am Rahmen zu. Familien können zudem die Räder der Kleinsten mit anschließen.

- b. Der Abstand zwischen zwei solcher Anlehnbügel sollte mind. 80 cm, besser 1m betragen.
  - c. Je 15. Wohneinheit sind Stellplätze für Lastenräder einzuplanen, also insgesamt 11 Stellplätzen bei 167 Wohneinheiten. Hier gehen wir von 1,20m Abstand zum nächsten Stellplatz aus und hinsichtlich der Länge sind dann Minimum 2,20m einzuplanen. Lastenräder der Marke Babboe messen z.B. 2,15m in der Länge.  
  
Lastenräder sind in den letzten Jahren aufgekommen und die neueren Modelle sind mit E-Motoren ausgestattet. Es ist nur eine Frage der Zeit bis der Boom Hausverwaltungen vor neue Probleme stellt. Diesen Boom gilt es hier bereits heute zu antizipieren.
  - d. Die Deckenhöhe in der Tiefgarage sollte durchgängig 2,30m also auch im Einfahrtbereich betragen, da ansonsten das Ein- und Ausfahren für Radfahrer nicht möglich ist und man nur schiebend aus der Garage kommt, was den Nutzwert erheblich einschränkt. Wir weisen explizit darauf hin, weil die Einfahrtshöhe in der TG des ehemaligen Globusmarktes (Ohligs) diese Höhe nicht aufweist. Dort sind auch noch Fahrradstellplätze versprochen.
  - e. Die TG ist hinreichend gegen Eindringlinge zu sichern: Hausratversicherungen bezahlen üblicherweise nur, wenn Einbruchsspuren an den Schließanlagen vorhanden sind, ansonsten muss eine extra Fahrradzusatzversicherung, die nicht günstig sind, von den Nutzern abgeschlossen werden. Eine Videoüberwachung des Stellplatzbereiches für Räder ist das Minimum.
  - f. Für 167 Stellplätze sollten Stromanschlüsse zum Aufladen von Akkus existieren. Einer Überlastung des Stromnetzes kann durch smarte Stromzähler entgegen gewirkt werden. Die E-bike Akkus neuerer Fahrradmodelle sind heutzutage häufig in die Rahmen integriert und lassen sich nur noch schwer ausbauen. Ein Aufladen in der eigenen Wohnung ist so kaum noch praktikabel.
  - g. Die Außenstellplätze sollten überdacht und wenigstens ein Teil davon als "Garage" - mit einer verschließbaren Tür für die Mieter/Eigentümer konzipiert sein und ein anderer Teil als einfache Außenstellplätze für Besucher oder KiTa Eltern.
4. Wir mahnen ferner eindringlich an, eine Radwegverbindung zwischen Wald und Gewerbegebiet Scheuren zu schaffen.
- a. Die Verbindung kann u.E. geführt werden via den einzurichtenden Fahrradstraßen auf der Locher Straße - von der Einmündung zur Rembrandtstraße bis Schloßstraße - und auf der Schloßstraße.
  - b. Alternativ zu a: Ertüchtigung des östlichen am Friedhof langführenden Gehweges bis zur

Schloßstraße. Der Weg müsste neu befestigt werden und in den Steigungsparametern - soweit möglich - flacher gestaltet werden. Ab der Einmündung auf der Schloßstraße sind dann dort Radverkehrsanlagen bis zur Zeppelinstraße zu schaffen.

- c. Der Damm über das Lochbachtal ist zu verstärken und geeignete Radverkehrsanlagen, idealerweise als vollwertige Radwege oder einem einseitigen Zweirichtungsradweg via Höher Straße bis zur Beethovenstraße anzulegen.
- d. Auf dem Stück Zeppelinstraße bis Höher Straße sollte Tempo 30 eingerichtet werden und darüber nachgedacht werden, eine abknickende Vorfahrtstraße aus der Kreuzung Zeppelingstraße in Richtung Schloßstraße zu machen. Radfahrer befinden sich dann auf der Vorfahrtsstraße.

Der unter 4. genannte Radweg schafft dabei nicht nur eine Verbindung für die Anwohner des Areals W568, sondern eine echte Verkehrsalternative für Anwohner in Wald und Gräfrath mit Zielen in Merscheid, Mitte, den Gewerbegebieten Scheuren und am Mangenberg (rundum Obi) und umgekehrt für Anwohner aus Merscheid und Mitte. Schüler des Mildred-Scheel-Berufskollegs können dann auch über eine attraktive Radwegverbindung zum Berufskolleg fahren. Auf der vorgesehenen Route bzw. in der Nähe davon existiert keine ÖPNV Verbindung und ob die Entwicklung einer solchen Verbindung betriebswirtschaftlich sinnvoll ist, sei dahingestellt. Mit Radverkehrsanlagen, die noch dazu mit einem geringen Eigenanteil der Stadt auskommen, sind vor allem **nur** eine Einmalinvestition und geringe Erhaltungsinvestitionen verbunden.

Wir freuen uns auf Ihre Antwort,

---

Bernhard Stoer

(Sprecher der ADFC Ortsgruppe Solingen)