



Bernhard Stoer
Vorsitzender ADFC Wuppertal / Solingen
Ortsgruppe Solingen
Email: bernhard.stoer@w-sg.adfc.de
Tel.: 0171 / 129 03 21

An den Fraktionsvorsitzenden
Daniel Flemm
der CDU Ratsfraktion

An die Fraktionsvorsitzende
Frau Iris Preuß-Buchholz
der SPD Ratsfraktion

An die Fraktionsvorsitzende
Frau Dr. Ruth Anna Fischer-Bieniek
und an den Fraktionsvorsitzenden
Herrn Frank Knoche
der Ratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen

An die Fraktionsvorsitzende
Frau Ulrike Zerhau-Eckgold
der Fraktion DIE LINKE. Die Partei

An die Fraktionsvorsitzende
Frau Nina Brattig
der FDP Ratsfraktion

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Email:

info@w-sg.adfc.de

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/

Solingen, den 14.06.2024

Gemeinsame Stellungnahme zum IMKS von ADFC Wuppertal/Solingen sowie des Runden Tisches Fuß- und Radverkehr Solingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

das vorgelegte IMKS begrüßen wir, denn es schafft ein Leitbild der Mobilität von morgen, es schafft die Grundlage für ein Radverkehrsnetz, das den Namen verdient. Anhand dessen können auch kleinteiligere Maßnahmen, die immer wieder an die Verwaltung herangetragen werden - wie der Radfahrstreifen entgegen der Fahrtrichtung an der Röntgenstraße -, in den großen Masterplan einsortiert werden. Es kommt dem Radwegekonzept der Stadt Düsseldorf, das vor rund einer Dekade entwickelt wurde, sehr nahe. Dieses Konzept, und das mahnen wir hier an, blieb eine ganze Zeit in den Schubladen der Verwaltung stecken. Dies darf hier nicht passieren, es wird höchste Zeit, dass auch die Stadt Solingen ein modernes Radwegenetz erhält, und hierfür erwarten wir auch die entsprechenden Mittel.

Wir entdecken in dem Konzept viele unserer Vorschläge wieder, wie:

- Anerkennung des Bedarfes für Mobilitätsstationen
- Bei Ersatz von Ampeln (LSA) Prüfung von FGÜ (besser bekannt als Zebrastreifen)
- Verzicht bzw. Umbau von Rechts- oder Linksabbiegerspuren mit dem Ziel, Platz zu gewinnen
- Intuitive Nutzung von Radverkehrsanlagen (andernfalls sinkt die Akzeptanz dieser auch rapide)
- Klare Abstufung, wie bei der Überlagerung von Kfz- und Radhauptnetz zu verfahren ist
- Zielführende Offenheit der Grundsätze in Anbetracht einer neuen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), deren genaue Ausgestaltung noch nicht ganz klar ist. Die Grundsätze können somit auch erhalten bleiben, falls sich die Anforderungen ändern.

Dennoch sehen wir noch Verbesserungspotentiale in dem aktuellen Entwurf, der in ein Radhauptnetz und ein KFZ-Hauptnetz mündet, welcher zunächst einmal einige Jahre Bestand haben wird und im Rahmen dessen ein Katalog an Priorisierungen mit Preisschildern erwachsen wird:

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/

Handlungsleitsätze:

1. Unter B1 wird ein Fußwegenetz erwähnt, in den bisherigen Ausführungen ist es nicht enthalten. Wir finden es schade, dass es nicht bereits vorliegt, denn nur so kann man der angestrebten Gleichberechtigung der Verkehrsarten auch sichtbar gerecht werden. Ein Nachschieben des Konzeptes mag zwar möglich sein, sehen wir aber aus dem genannten Grund kritisch.
2. Die unter B3 benannten Handlungsansätze halten wir für zu eng gefasst und regen eine Modifizierung an:
 - Der Leitsatz sollte ergänzt werden um: „Einfache Querungshilfen sind zu hinterfragen, und keine neuen mehr zu errichten.“
 - In den Handlungsätzen sollte einer ergänzt werden: „Bei bestehenden Querungshilfen ist zu prüfen, ob diese an dem Standort notwendig sind oder nicht besser durch einen FGÜ oder bei hohem Verkehrsaufkommen durch eine Bedarfsampel ersetzt werden.“
 - An dieser Stelle halten wir Anforderungsampeln für die bessere Wahl als Querungshilfen.
 - Hintergrund:
 - Die Querungshilfen in der bisherigen Bauausführung – beispielsweise auf der Weyerstraße – wirken zusammen mit den Links/Rechtsabbiegespuren wie eine dritte Fahrspur. Sie kosten Platz, der dem Radverkehr fehlt. Dieser fehlende Platz führt zur Unterbrechung von Radverkehrsanlagen und noch dazu werden Radfahrer:innen an diesen Engstellen oder auch knapp davor sehr riskant überholt. Gerade bergauf und ohne E-Unterstützung befindet man sich in einer Zwickmühle: Man kommt nicht schneller voran, der Hintermann drängelt und mitunter wird sehr eng überholt.
 - Die heutigen Querungshilfen gehen zulasten des Komforts des Fußverkehrs, denn man muss sich – ohne Vorrecht wie bei Zebrastreifen – durch Blickkontakt erst erbitten, dass ein Verkehrsteilnehmer anhält.
 - Die Querungshilfen sind zudem für Familien eher ungeeignet, sie sind in heute üblicher Bauweise weder allzu breit noch allzu tief. Ein Elternteil mit Kinderwagen bekommt hier schon Probleme.
 - Lastenradfahrer oder Radfahrer mit Kinderanhänger können die Querungshilfen nur meiden.

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/

- Die Querungshilfen sind für Mobilitätseingeschränkte, für Blinde und Hörgeschädigte eine große Hürde, da es an akustischen Signalgebern mangelt und der fließende Verkehr nicht anhalten muss.
 - Wir halten gerade aufgrund der über die letzten Jahre zunehmenden Verkehrsstärken für geboten, die regelhafte Errichtung von Querungshilfen als Standard kritisch zu hinterfragen und ad acta zu legen.
 - Unvermeidbare Querungshilfen (wenn andere Lösungen ausscheiden) sollten zumindest spürbar breiter als die Minimalbreite von 2 Metern ausgeführt werden, um die Barrierewirkung für Menschen abzumildern. Abbiegefahrspuren sind in der Regel auch breiter als zwei Meter, der Platz sollte demnach vorhanden sein.
- Moderne (bedarfsgerechte) Lichtsignalanlagen können
 - Wartenden mit einem Countdown anzeigen, wie lange es noch bis zum Grünsignal dauert.
 - Sie ermöglichen das Queren der Straße in einem Rutsch.
 - Sie können mit anderen Ampeln über eine Verkehrsleitzentrale so vernetzt werden, dass der Verkehrsfluss nur minimal gestört wird.
 - Sie können auch innerhalb von Sekunden Wartenden ein (akustisches) Freizeichen geben.
 - Wir begrüßen, dass auch an Bedarfsampeln zukünftig unverhältnismäßige Wartezeiten ausgeschlossen werden. Dieses ist ein für den alltäglichen Fußverkehr erhebliches Qualitätsmerkmal.
3. In den Handlungsgrundsätzen zu E1 heißt es: „Mindestens 95 % der Bevölkerung hat direkten Zugang zum ÖPNV und / oder zum Radverkehrsnetz. Für die nicht erreichbaren 5 % der Bevölkerung stehen flexible Bedarfsverkehre des ÖPNV zur Verfügung. [vgl. IRM2021, NVP2023]
- Bedarfsverkehre finden mit kleinen Fahrzeugen fahrplangebunden im 60-Minuten-Takt statt. [vgl. NVP2023]“
- Unseres Erachtens widersprechen sich die Handlungssätze. Sollen die Bedarfsverkehre für die restlichen 5% nun flexibel oder doch fahrplangebunden im 60-Minuten-Takt stattfinden? Gilt der 60-Minuten-Takt auch für Sonn- & Feiertage und zu den Pendlerzeiten gleichermaßen?
 - Es muss unseres Erachtens im ersten Handlungsleitsatz auch „[...] zum ÖPNV Netz.“ heißen.
Hintergrund: Zum Radverkehrsnetz haben schon allein Mobilitätseingeschränkte keinen Zugang.

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Instagram:

[instagram.com/w_sg.adfc.de/](https://www.instagram.com/w_sg.adfc.de/)

Facebook:

[facebook.com/adfcwsg](https://www.facebook.com/adfcwsg)

- Weiter schlagen wir folgende Umformulierungen beim vierten Spiegelstrich der Handlungsleitsätze vor:
Bedarfsverkehre **können** mit kleinen Fahrzeugen fahrplangebunden im 60-Minuten-Takt stattfinden [vgl. NVP 2023] oder fahrplanungebunden durch flexible (fahrplanfreie) On-Demand-Verkehre mit kleinen Fahrzeugen räumlich ergänzt werden. Vorherige Anmeldung erfolgt z.B. via App, Telefon, analog den Nachtverkehren.
- 4. Unter E1 schlagen wir weiter vor, den letzten Spiegelstrich zu ergänzen. Die Umgebungspläne (Lage der Bussteige, Zielorte) sind an größeren Umstiegsunkten auch in Hinsicht auf zu Fuß Ankommende an den Zugängen auszuhängen.
- 5. Zu guter Letzt schlagen wir vor, bei E1 als letzten Spiegelstrich folgendes aufzunehmen: Die Ausstattung soll sich stärker an den Bedürfnissen von Mobilitätseingeschränkten, Eltern mit Kinderwagen und Radfahrer:innen orientieren. Die Maximierung der Sitzplatzzahl ist nachrangig, die Vergrößerung der Multifunktionsflächen ist prioritär zu sehen. Die Bevölkerung ist vor der Bestellung und Ausschreibung hinsichtlich des Mobiliars zu befragen und einzubeziehen.

Zum Fahrradnetzplan:

- 6. Wir sind über das „Bestandsradnetz“ etwas verwundert, es suggeriert im aktuellen Zustand eine sichere, komfortable Fahrt und eine intuitive Radwegführung. Gerade letzteres sehen wir widerlegt durch z.B. den Bestandsradweg an der Bonner Straße Richtung Langenfeld:
 - Wer aus Ohligs kommt, muss zunächst an der Langhansstraße die Straßenseite wechseln, dann spätestens in Wiescheid wieder für das Stück bis Landwehr, um dann der Veloroute nach Langenfeld folgend die Straßenseite wieder zu wechseln. Eine Weiterfahrt in Richtung Leverkusen über die Kreuzung Landwehr ist abenteuerlich geführt.
 - Es fehlt dem Radweg aber an einer direkten Zufahrt über das Radwegehauptnetz, da die Bonner Straße erst ab rund um den Schützenplatz Bestandteil des Radhauptnetzes ist.
 - Aus genau diesem Grund haben wir im Rahmen des IRM (Integriertes Mobilitätskonzept zwischen Rhein und Wupper) einen Radweg zwischen Haan und Leverkusen entlang der Bahnlinie als Ergänzung zum 3. Gleis nach Köln vorgeschlagen.

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Instagram:

[instagram.com/w_sg.adfc.de/](https://www.instagram.com/w_sg.adfc.de/)

Facebook:

[facebook.com/adfcwsg](https://www.facebook.com/adfcwsg)

- Diese Verbindung schafft eine höhengleiche Fahrtstrecke, die bis auf den Bereich um den Hbf in Solingen kreuzungsfrei gestaltet werden kann und Anbindungen der Stadtteile zu dem Qualitätsradweg zwischen Wuppertal und Düsseldorf entlang der A46 und zum angedachten Radschnellweg zwischen Köln und Leverkusen schafft.
 - Die von uns angedachte „neue Route“, die zu großen Teilen auf bestehenden Feld-/Wanderwegen realisierbar wäre, hätte auch den Charme, den neuen Bahnhof „Landwehr“ besser ans Radwegenetz anzubinden.
 - Stadtradeln.de weist auf einer Heatmap bereits heute aus, dass zwischen Haan und Solingen entlang des Bahndammes, der auf den Casperbroicher Weg trifft, viele Radfahrer unterwegs sind. Die Strecke ist lediglich zu ertüchtigen und an ein paar Stellen die Bahnbrücken um eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger zu ergänzen und idealerweise durchgängig zu teeren.
7. Wir finden unter Bestand auch einen Radweg entlang der Langhansstraße, den wir näher betrachten wollen:
- Diesen möchten wir gerne als „Fahrradstraße“ aufgewertet und um einen Bypass von Aufderhöhe über den Bussche-Kesselweg ergänzt sehen.
 - Der Bypass mag zwar nicht ERA-konforme Breiten haben, aber das trifft auf Teile der Veloroute im Bereich der Korkenziehertrasse auch zu.
 - Die Fahrradstraße ermöglichte eine bessere, kreuzungsarme Erreichbarkeit der Ziele Heidebad / Naherholungsgebiet Ohligser Heide / Spielplatz und Grillplatz Engelsberger Hof / Ersatz des „Lukastrail“ / Hilden Süd / Düsseldorf aus Fahrtrichtung Löhdorf / Aufderhöhe kommend mit alternativen Verkehrsmitteln.
 - Die Fließgeschwindigkeit kann so auf 30 reduziert werden und entschärft die Konflikte des fließenden Verkehrs mit querenden Familien / Fußgängern an Sommertagen.
 - Auch aus Richtung Hilden werden die Ziele rund ums Heidebad besser angebunden.
 - Die VR1 steht dem nicht entgegen, denn vom Bussche-Kesselweg/Wiefeldicker Straße kommend müsste man sich zur Erreichung der VR1 über den Ammerweg, mehrere Ampeln, den dichten Verkehr bis zum Schützenplatz quälen und im weiteren Verlauf muss man noch die Geschwindigkeitsschwellen und die Engstelle am oberen Herrmann-Löns-Weg und der Teichstraße passieren.
 - Diese Strecke wird von Pendlerinnen und Pendlern bereits rege genutzt.
8. Wir sind zudem verwundert über die Nord-Süd-Verbindungen zwischen Wald und Merscheid. Zwar weist das Fahrradnetz gleich zwei Verbindungen via Dültgenstaler

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/

Straße bzw. Tiefendicker Straße aus, doch beiden Straßen ist gemeinsam, dass diese (Quelle: Komoot) mit bis zu 9% Steigung verlaufen. Die für uns naheliegendere Verbindung mit nur maximal 4% Steigung führt entlang der Zeppelinstraße / Höher Straße. Sie mündet zudem in die Untengönrather Straße, die ins Gewerbegebiet Scheuren / Martinstraße mit seinen großen Arbeitgebern hineinführt. Auch die Untengönrather Straße weist eine noch akzeptable Steigung auf.

- Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der hohen Steigung mit gleichzeitig hoher Gegensteigung in bebautem Gebiet, ist es schwer, sich als Radfahrer auf den fließenden Verkehr zu konzentrieren, sich nicht zu verbremsten.
 - Im Winter und Herbst wird die Befreiung von Laub, Schnee und Eis ebenfalls herausfordernd sein.
 - Bei der Zeppelinstraße bieten sich mehrere Varianten bis hin zur Fahrradstraße und Erweiterung des Dammes über das Lochbachtals mithilfe einer Radweg-/Fußgängerbrücke an.
 - Die Route von der Tiefendicker Straße dann noch über Dahl weiter zum Mangenberg führen zu wollen, hinterfragen wir ebenso. Die Steigungsparameter sind auch hier höher.
 - Einziger Nachteil ist der fehlende Anschluss zur Kirschbaumer Straße. Hier bieten sich aber zwei Alternativen an: Die Weiterfahrt über den Mangenberg zur Kotter Straße, die nicht weit entfernt liegt, oder via VR2 und über die Adlerstraße.
9. Es fehlt die Fortsetzung der Route über Tiefendick – Dahl durch eine Querung des Nacker Bachtals auf Höhe der Schmalzgrube zum einen Richtung Katternberg, und zum anderen Richtung Höhscheid. Dies kann über das bestehende Straßensystem erfolgen oder durch eine neu zu schaffende, das Tal überspannende Brücke.
10. Uns ist nicht ganz klar, wie es sich bei Überschneidung von Rad- und Kfz-Hauptnetz verhält und wie priorisiert wird, denn auf dem Kfz-Hauptnetz soll T50 realisiert werden. Bei mangelndem Platzangebot, was auf Teilen der Merscheider Straße der Fall ist das so nur schwer realisierbar, da eine Verkehrstrennung mit Radfahrstreifen nicht durchgängig Platz findet.
11. Wir regen an, auf der Altenhofer Straße die Geschwindigkeitsschwellen vor parkenden Autos zu schützen und deren Lage zu verändern. Bergab und bergauf stellen diese Hindernisse für den Radverkehr dar. Parkende Autos auf oder unmittelbar vor oder hinter den Schwellen bedeuten, dass der Radverkehr über diese unangenehmen Hindernisse fahren muss.
12. Zu guter Letzt haben wir unsere Probleme mit der Weyerstraße, die nicht im Radhauptnetz enthalten ist:

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Email:

info@w-sg.adfc.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/

- Auch hier hilft der Blick in die Heatmap von Stadtradeln.de. Die Weyerstraße ist in der Auslastung etwa gleichbedeutend zur Altenhofer Straße und das, obwohl die Weyerstraße erheblich unkomfortabler für den Radverkehr ist. Es scheint daher gute Gründe zu geben, dass hier trotz aller Gefährdungen so viel gefahren wird. Es liegen sehr viele wichtige Ziele direkt an der Weyerstraße, die über die Altenhofer Straße nicht erreichbar sind, dazu gehören die viel angefahrenen Discounter, Bäcker, die Postfiliale, Apotheken und die Albert-Schweitzer-Schule – alles Ziele der Grundversorgung.
- Die Weyerstraße ist in der heutigen Form nicht geeignet, aber mit Umgestaltung ließe sich Platz gewinnen.
- Für die Aufnahme ins Radhauptnetz spricht, dass der Handlungsbedarf damit erkannt ist und nach Lösungen gesucht wird.

Wir finden: Alles in allem ist die Konzeption sehr gut gelungen und wir stellen nur im Detail Klärungs- bzw. Änderungsbedarfe fest.

Wohin es führen kann, wenn ohne grundlegende Konzeption am Radnetz gearbeitet wird, kann man am Eselsweg in Aufderhöhe sehen. Dieser ist im IMKS nicht Bestandteil der Radhauptnetzes. Bildet man aber den Radschutzstreifen aus der Höhscheider Straße und der Wiefeldicker sinnvoll fort, ist die jetzt angedachte Führung in Richtung Busbahnhof Aufderhöhe nicht so richtig passend.

Wir wollen dennoch hier auch festhalten, dass die Netze nicht bedeuten, dass andere Verkehrsteilnehmer, die nicht der Hauptzielgruppe der ganz konkreten Straße entsprechen, verbannt sind.

Mit freundlichen Grüßen,



Bernhard Stoer

(Vorsitzender des ADFC Solingen)

Webseite:

w-sg.adfc.de/

Newsletter:

newsletter.adfc-nrw.de

Facebook:

facebook.com/adfcwsg

Email:

info@w-sg.adfc.de

Instagram:

instagram.com/w_sg.adfc.de/