

Runder Tisch Fuß- und Radverkehr Solingen

Stellungnahme zum

Haupt-Radnetz im IMKS



Bei der Präsentation der Ergebnisse des IMKS wurde den Teilnehmenden des Runden Tisches Fuß- und Radverkehr (RT Fuß und Rad) deutlich, dass es hinsichtlich der definierten Quellen und Ziele (Stadtteilzentren) nur eine gemeinsame Zielnetzspinne für den KFZ- und Radverkehr gibt (s. Anlage 1). Daraus wird das Haupt-Radnetz abgeleitet. Dies erscheint aber mit Blick auf die Erkenntnis, dass sich die durchschnittlich mit dem Rad zurückgelegte Entfernung deutlich von denen der Kraftfahrzeuge unterscheidet, nicht nachvollziehbar und entspricht aus RT Fuß und Rad-Sicht auch nicht den im IMKS postulierten Grundsätzen: “Aufgabe der Hauptnetze ist es, alle wichtigen Quell- und Zielorte (z.B. Versorgung, Freizeit, Schulen) zu verbinden und durchgängige, attraktive Verbindungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu bieten (Mobilitätsstrategie im Rahmen des IMKS 2024, S. 20)”¹ Zudem wurden offenbar einzelne Stadtteilzentren nicht berücksichtigt, beziehungsweise nicht nachvollziehbar gewichtet. Beispiel: Während Burg als Stadtteilzentrum vermerkt ist, fehlt Widdert als solches, obwohl dort der Anteil der Wohnbevölkerung und der Zielpunkte nicht geringer ist. Auch scheint die Topografie Solingens in einem für den RT Fuß und Rad nicht nachvollziehbaren Maße unberücksichtigt geblieben zu sein. Deutlich wird das beispielsweise, wenn nicht zwischen der Bedeutung der Radwege nach Hilden oder Burscheid unterschieden wird. Während Hilden ohne besondere topografische Hürden erreichbar ist, stellt die Querung des Tals der Wupper für Radfahrende selbst in Zeiten elektrischer Mobilität eine besondere Hürde dar. Das aufgelistete Bestandsnetz Rad vermittelt einen irreführenden Eindruck, wenn es als

¹

https://ratsportal.solingen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZaCH2iQmgIFpkPaB5JzNI5-d7OSFUvQa9AoK9yw5-OPv/5926_Anlage_1_IMKS_Mobilitaetsstrategie.pdf (abgerufen am 26.07.2024)

bestehendes Netz von Radverkehrsanlagen verstanden werden sollte.

Für den Fußverkehr ist die in erster Linie für den KFZ-Verkehr entwickelte Zielspinne nicht zielführend. Grundsätzlich ist die Infrastruktur für gehende Personen flächendeckend vorhanden und muss für eingeschränkte Personen punktuell verbessert werden (Kreuzungen, Ampelschaltungen, Haltestellen). Diese werden aber unabhängig vom IMKS fortlaufend erneuert. Ergänzungen für den Fußverkehr sind aus Sicht des Runden Tisches Fuß und Rad deshalb nicht erforderlich.

Anders sieht das für den Radverkehr aus: Aufgrund der aufgeführten und für den RT Fuß und Rad nicht erklärbaren Auffälligkeiten wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um eine eigene Stellungnahme zum Haupt-Radnetz des IMKS zu erarbeiten, die auch die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Solingen berücksichtigt (Operative Ziele Mobilität 1.1 und 1.3, Verfassung zu Nachhaltigkeitsstrategie S. 78²). Zur Vorbereitung wurde zunächst identifiziert, wie Zielnetze im Allgemeinen erarbeitet werden, um anschließend auf Basis dieser Methodik ein eigenes Zielnetz für den Radverkehr zu erstellen. Im ersten Schritt wurden alle Quell- und Zielpunkte systematisch erfasst (s. Anlage 2). Identifiziert wurden hierbei Öffentliche Einrichtungen wie Verwaltungsgebäude, Museen, Sportstätten, Einzelhandelsbereiche wie Supermärkte und Discounter (insbesondere wenn diese gebündelt angesiedelt sind), weiterführende Schulen (da Grundschulen nicht primär mit Fahrrädern erreicht werden), Gewerbegebiete, verdichtete Siedlungsgebiete (beispielsweise die Hasseldelle), Bahnstationen (auch geplante) und touristische Anziehungspunkte (etwa Schloss Burg). Danach wurden die Quell- und Zielpunkte über ein Netz miteinander verbunden (s. Anlage 3). Dabei wurde darauf geachtet, dass die Zielpunkte auf einer oder am Ende einer Linie liegen. Das Ergebnis dieser Analyse zeigt, dass viele Quell- und Zielpunkte teils zu weit entfernt vom Haupt-Radnetz des IMKS sind oder sich zwischen Radnetz und den Quell- und Zielpunkten topografische

2

https://nachhaltig.solingen.de/uploads/kurzfassung_nachhaltigkeitsstrategie_mit_vorwort_urheber_klingenstadt_solingen_5ad242e312.pdf?updated_at=2022-12-14T13:03:29.110Z (abgerufen am 27.07.2024)

Hürden befinden (Täler). Aus Sicht des Radverkehrs sind solche Entfernungen aber zu groß für ein Hauptnetz Radverkehr, da innerstädtisch oft nur wenige Hundert Meter mit dem Rad zwischen Zielpunkten zurückgelegt werden (s. Anlage 4). Nachdem die „idealen“ Verbindungslinien erstellt waren, wurden diese im folgenden Schritt mit realen Straßen/Wegen in Beziehung gesetzt. Dies fand über den Gesichtspunkten der gegebenen Topografie statt. So sind Ergänzungen des Haupt-Radnetzes zum erarbeiteten IMKS-Haupt-Radnetz entstanden (s. Anlage 5 -orange Markierungen). Auch wurden Löschungen im Haupt-Radnetz des IMKS vorgenommen, wenn aus Sicht der Arbeitsgruppe andere Wege für den Radverkehr besser geeignet scheinen oder sich kein Vorteil aus den parallelen Wegeführungen ergibt (s. Anlage 5 - gelbe Markierungen). Positiv bewertet wird im IMKS für den Radverkehr, dass die Stöckerbergtrasse als neuer, geplanter Radweg aufgenommen wurde. Aus Sicht des RT Fuß und Rad ergeben sich aber noch weitere Optionen für neue Radwege. Gedacht wird hier an einen Radweg neben der Bahnstrecke Wuppertal Köln (Streckenummer 2730), insbesondere wenn es hier zum Bau eines dritten Gleises kommt (s. Anlage 5 - orange gestrichelte Markierung). Berücksichtigt wurde bei der Bearbeitung auch, welche Straßen bereits heute stark von Radfahrenden genutzt werden. Im Ergebnis zeigen sich große Überschneidungen zum ÖPNV-Netz des IMKS. Dies erscheint aus Sicht des RT Fuß und Rad logisch, da hier ähnliche Ziele vorliegen. Wichtig ist dies für die Zukunft, wenn es um die bessere Vernetzung von Verkehrsmitteln geht. Nachfolgend wurden alle Ergänzungen, Streichungen und Planungen für das Haupt-Radnetz in Solingen aufgelistet und im Einzelnen begründet. Die Nummerierung in der Karte (Anlage 5) entspricht der schriftlichen Auflistung.

Nr	Streckenverlauf	Begründung
1	Ohligs: Von der Stadtgrenze Haan beim Brucher Kotten über den Weg am Bahndamm und Caspersbroicher Weg zum Anschluss an den VR1 an der Kasparstraße/Weyerstraße.	Als Teil der Nord-Süd-Verbindung von Haan nach Leverkusen mit Anbindung an zukünftige Radschnellwege, bzw. Velorouten. Das Industriegebiet Monhofer Feld wird damit an das Haupt-Radnetz angeschlossen. Dieser Abschnitt ohne Steigungen wird bereits heute häufig genutzt.
2	Ohligs: Vom Bussche-Kessel-Weg einen Radweg am Bahndamm , der zusammen mit einem dritten Gleis gebaut werden soll, nach Landwehr und weiter Richtung Leverkusen.	<p>Als Teil der Nord-Süd-Verbindung von Haan nach Leverkusen mit Anbindung an zukünftige Radschnellwege, bzw. Velorouten. Die Gewerbegebiete Mühlenstraße und Ober der Mühle werden damit an das Hauptnetz angeschlossen.</p> <p>Die Stecken 1 und 2 zusammen mit dem IMKS-Haupt-Radnetz ergeben einen steigungsarmen überregionalen Radweg mit Anbindung des Solinger Hauptbahnhofs in der Ohligser Innenstadt (siehe Integriertes Regionales Mobilitätskonzept (IRM)).</p>
3	Ohligs: Von der Stadtgrenze Hilden über Verlach, Engelsberger Hof und Langhansstraße zur Bonner Straße.	Dieser Abschnitt stellt eine Verbindung von Ohligs und Aufderhöhe nach Hilden Süd, z.B. Erika Siedlung, dar, die heute schon von Berufspendlern genutzt wird. Der Großspielplatz Engelsberger Hof und die Stadtverwaltung werden angebunden.
4	Ohligs: Von der Bonner Straße über den Weg an L288 und den Bussche-Kessel-Weg zu An der	Dieser Abschnitt ist ein Teil der Verbindung von Aufderhöhe nach Hilden Süd. Das Gewerbegebiet Ober der Mühle

Nr	Streckenverlauf	Begründung
	Gemarkte.	wird an das Hauptnetz angebunden.
5	Streichen: Ohligs: Die Alternativstrecke von der VR2 über Herzogstraße bis Mittelstraße, bzw. Steinstraße.	Die Alternativstrecke geht vornehmlich auf Nebenstraßen durch Wohngebiete, die Querung der Bebelallee ist ein Problem. Die Streckenführung durch die Merscheider Straße führt durch Einkaufs- und Gewerbegebiete als Zielpunkte für Radfahrende.
6	Ohligs: Von der Berliner Brücke über die Mühlenstraße, Höhscheider Straße und Höhscheider Weg (Eselsweg) zur Aufderhöher Straße (B229).	Zusammen mit dem IMKS-Haupt-Radnetz ist dies die kürzeste Verbindung vom Hauptbahnhof nach Höhscheid. Die Gewerbegebiete Mühlenstraße und Ober der Mühle, die Geschwister-Scholl-Schule / Gesamtschule Ohligs und die Gewerbegebiete an den Eichen und Höhscheider Weg werden an das Haupt-Radnetz angebunden.
7	Aufderhöhe: Von Landwehr über die Wipperauer Straße zur "Juckelbrücke" nach Leichlingen.	Steigungsarme Verbindung von der Wupper (Wupperradweg) zur Ohligser Heide / Ohligs, die heute schon stark frequentiert ist
8	Wald: Von der Stadtgrenze Haan (Heidberger Mühle) über die Ittertstraße, Talblick, Wittkuller Straße und Holbeinstraße zum Anschluss an die VR1 am Walder Bahnhof.	Dies ist ein Verbindungsweg mit vielen Sportanlagen: Sport- und Freizeitanlage Ittert, Sporthalle FALS, Sportanlage Adolf-Clarenbach-Straße und Walder Stadion Jahnkampfbahn als auch zum Walder Marktplatz und der FALS.

Nr	Streckenverlauf	Begründung
9	Wald: Von VR1 Kreuzung Baverter Straße / Bebelallee über Weyerstraße , Friedrich-Ebert-Straße, Rembrandtstraße , Liebermannstraße , Ernst-Barlach-Straße, Frankfurter Damm und Carl-Russ-Straße zur Focher Straße.	Kürzester und steigungsärmster Weg von Solingen Hauptbahnhof in Richtung Central mit dicht besiedelten Wohngebieten. Das Humboldtgynasium, die Albert-Schweitzer-Schule, die Geschäftsstraße Weyer mit Poststelle, Lidl, Aldi u.v.m., das Gewerbegebiet Weyer, das Laurel und Hardy Museum, der Walder Kulturkotten, die Technische Betriebe Solingen und die Bernd-Kurzrock-Sportanlage liegen auf der Strecke.
10	Wald: Von VR1 am Walder Bahnhof über Focher Straße und Nümmener Feld zum VR1 bei Nümmen.	Entlastung der VR1, Zubringer zum Gewerbegebiet Walder Bahnhof, Hallenbad Vogelsang, Realschule und Gymnasium Vogelsang, Bauhaus, Edeka, Lidl und Krups Werksverkauf. Weiterhin werden dicht besiedelte Wohngebiete (z.B. Hegelring) angeschlossen.
11	Wald: Von der Wittkuler Straße über die Schwindstraße und Friedrich-Ebert-Straße zur Rembrandtstraße.	Viel genutzte Querverbindung von Strecke 8 zu Strecke 9 und Anschluss an VR1. Der Walder Marktplatz, die Jahnkampfbahn, die FALS und der Walder Kirchplatz sind angebunden.
12	Wald nach Mitte: Von der Kreuzung Rembrandtstraße / Liebermannstraße über die Wiedenkamper Straße, Locher Straße, Schloßstraße, Zeppelinstraße , Höher Straße und Untengönrather Straße zur	Nord-Süd-Querverbindung VR1 / VR2 / VR3 über Loch- und Viehbach mit moderaten Steigungen. Angeschlossen sind das Gewerbegebiet Scheuren, die Stadtwerke Solingen und das Mildred-Scheel-Berufskolleg.

Nr	Streckenverlauf	Begründung
	Mangenberger Straße.	
12a	Streichen: Wald nach Mitte: Dültgenstaler Straße , Lehner Straße.	Mit der Verbindung 12 kann die Verbindung aus dem IMKS-Haupt-Radnetz entfallen.
13	Gräfrath: Vom VR1 Anschlussstelle Kunstmuseum über die Melanchthonstraße zur Lützowstraße.	Verbindungsweg und Anschluss VR1 mit Kunstmuseum an Fauna, sowie Süßwarenfachschule und Städtisches Altenheim.
14	Gräfrath: Vom Kunstmuseum (VR1) über die Wuppertaler Straße zum Abzweig Roggenkamp mit Anschluss an das IMKS-Haupt-Radnetz Richtung Vohwinkel.	Lückenschluss, um von der Korkenziehertrasse zum Gewerbegebiet Piepersberg zu kommen und zur Wuppertaler Straße nach Vohwinkel. Das bisherige IMKS-Haupt-Radnetz hat an dieser Stelle eine nicht befahrbare Abzweigung mit Höhenversatz. Weiterhin ist die Strecke 15 angebunden.
15	Gräfrath: Von der Wuppertaler Straße über In der Freiheit, Gerberstraße und Abteiweg zur Lützowstraße.	Anschluss ans Gräfrather Zentrum von zwei bereits geplanten Hauptwegen mit historischem Stadtkern, Museen und verdichteter Siedlung Abteiweg.
16	Gräfrath: Vom VR1 Anschlussstelle Botanischer Garten über den Weg am Botanischen Garten, Sachsenstraße, Gotenstraße, Cheruskerstraße, Fußweg an der Gartensiedlung, Germanenstraße , Schlagbaumer Straße, Guntherstraße,	Dies ist insbesondere die Einbindung der Sekundarschule Central in das IMKS-Haupt-Radnetz von der Korkenziehertrasse aus. Weitere Ziele sind der Botanischer Garten, die Realschule und Gymnasium Vogelsang und das Klinikum Solingen.

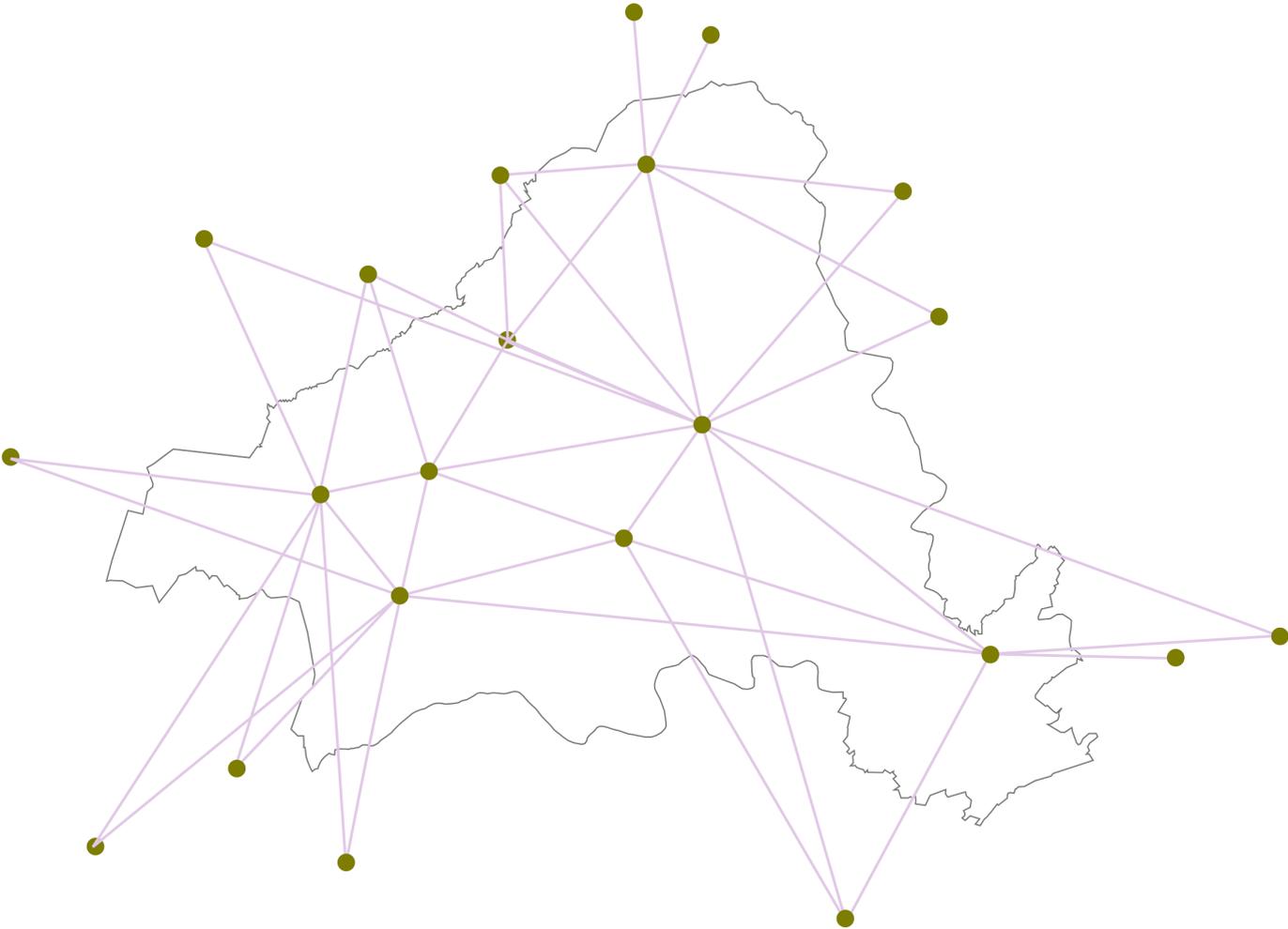
Nr	Streckenverlauf	Begründung
	Nibelungenstraße und Ketzberger Straße zur Lützowstraße.	
17	Von der Beethovenstraße über die Weidenstraße und Heckener Straße zum VR1 (Frankfurter Damm).	Viel genutzter Verbindungsweg mit moderaten Steigungen, Schulweg zu Realschule und Gymnasium Vogelsang.
18	Mitte: Von der Cronenberger Straße über Schillerstraße, Margarethenstraße und Erbenhäuschen auf die Hasselstraße / Rolandstraße.	Stichverbindung von und nach der dicht besiedelten Hasseldelle. Die geplante Stöckerberg-Trasse verläuft im Tunnel unter der Hasselstraße.
19	Mitte: Vom Neumarkt über die Kirchgasse, Linkgasse, Hauptstraße, Breidbacher Tor und Wupperstraße bis zur Alfred-Nobel-Straße und im Bogen zurück zur Wupperstraße.	Verbindung der Innenstadt zur Alexander-Coppel-Gesamtschule und der verdichteten Wohnsiedlung am Kannenhof. Anschluss zur Korkenziehertrasse über die Rampe zur Baumstraße.
20	Mitte: Von der Grünewalder Straße über die Gasstraße, Lüneschloßstraße und Rathausstraße zur Schützenstraße.	Damit wird das Bürgerbüro und das Gewerbe- und Industriegebiet Lüneschloßstraße angeschlossen.
21	Mitte: Sowohl von der Schützenstraße als auch vom Gleisdreieck-Anschluss Korkenziehertrasse über Felderstraße, Steinackerstraße	Querverbindung vom Solinger Zentrum zur Bergbahntrasse und zum Halfeshof. Die Theodor-Heuss-Realschule, der zukünftige S-Bf Meigen, die LVR-Jugendhilfe Rheinland Halfeshof

Nr	Streckenverlauf	Begründung
	und Meigener Straße zur Remscheider Straße.	und das Berufskolleg und Sportplatz Halfeshof werden angebunden.
21a	Streichen: Panorama Radweg zwischen Korkenziehertrasse und Müngsten.	Der Panoramaradweg kann aus dem IMKS-Haupt-Radnetz mit Strecke 21 entfallen, da die vorgeschlagene Strecke durchgängig asphaltiert ist und bedeutende Zielpunkte an der Strecke liegen. Der Panorama Radweg soll als Freizeitweg erhalten bleiben.
22	Mitte nach Höhscheid: Von der Mangenberger Straße über den Nacker Weg zur Hossenhauser Straße.	Nord-Süd-Verbindungsweg von Merscheid (VR2) nach Höhscheid
23	Höhscheid: Von der Katternberger Straße über Marienstraße, Hohlstraße und Glockenstraße zur Kreuzung Neuenhofer Straße / Grünewalder Straße.	Zusammen mit der Strecke 22 und dem IMKS-Haupt-Radnetz ergibt sich eine Nord-Süd-Verbindung von Wald nach Höhscheid.
24	Höhscheid: Von der Neuenkamper Straße über die Leichlinger Straße zur Stadtgrenze an der Wupper.	Verbindung zwischen zwei Knotenpunkten im IMKS-Haupt-Radnetz zusammen mit den vorgeschlagenen Ergänzungen. Es ist eine Anbindung an Leichlingen, die bereits jetzt schon viel von Radfahrenden genutzt wird.
25	Höhscheid: Von der Kreuzung Platzhofstraße / Eichenstraße über Vockerter Straße, Börsenstraße, Lacher Straße , Wippe und Wipperaue zur	Verbindung über Siedlungsgebiet nach Widdert zur Wupper mit Anschluss nach Landwehr oder Leichlingen (Strecke 7). Die Dampfschleiferei Loosen Maschinn, sowie die Haasenmühle und der

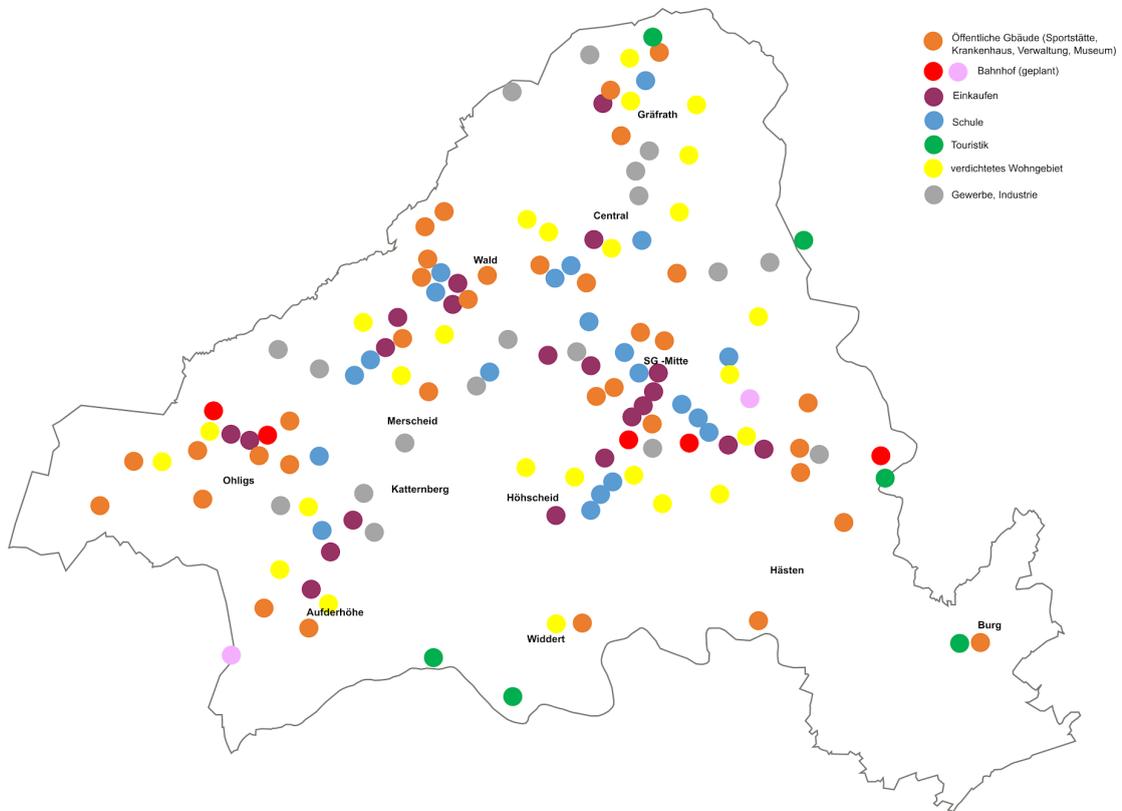
Nr	Streckenverlauf	Begründung
	Leichlinger Straße.	Wipperkotten sind angeschlossen.
26	Höhscheid: Von Glüder über die Glüderstraße zur Stadtgrenze Solingen.	Ausfallradweg nach Witzhelden und Burscheid. Ähnlich zu bewerten wie die IMKS-Strecke von Burg nach Remscheid.

Anlagen

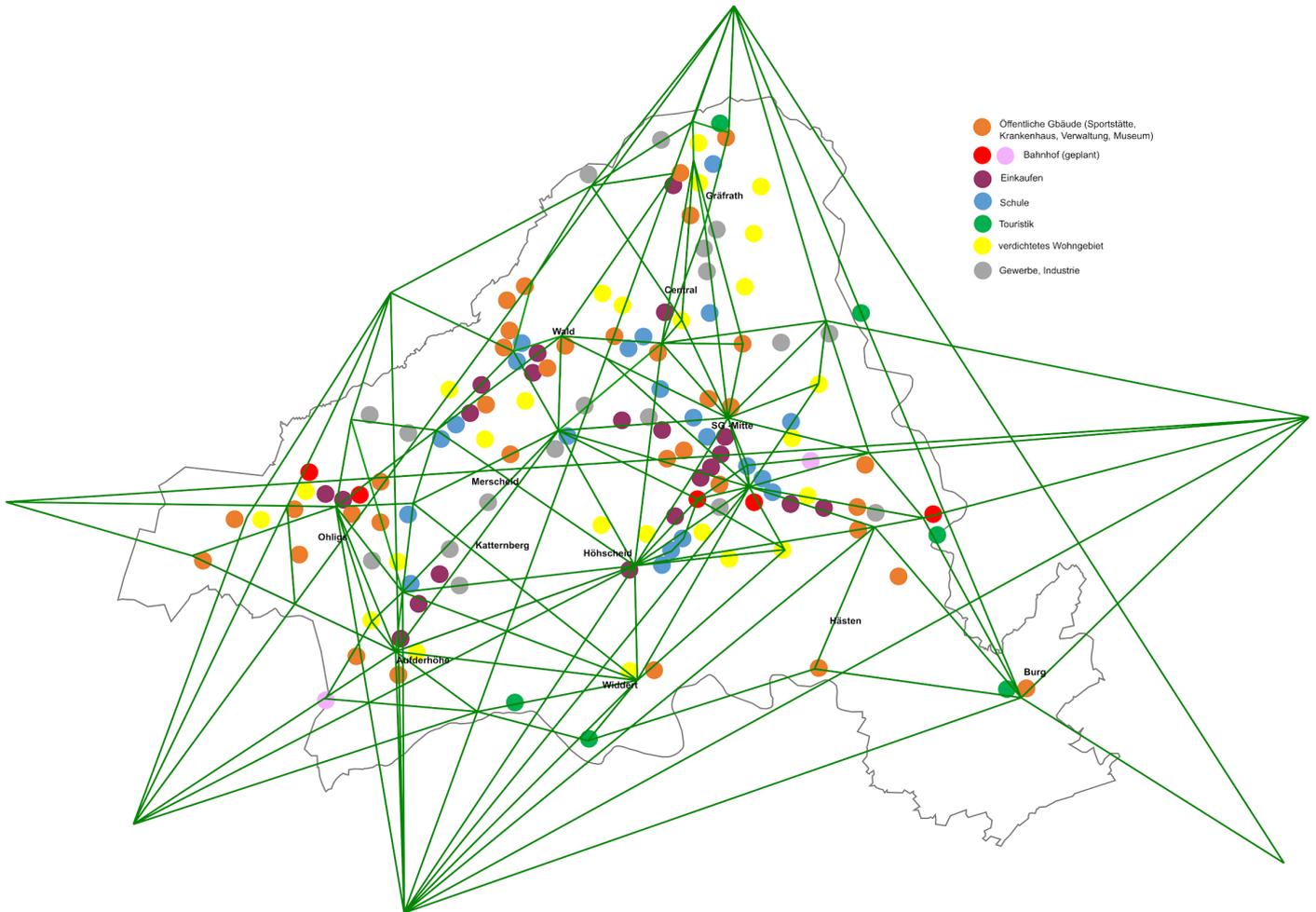
Anlage 1: Zielspinne gemäß dem IMKS (nachgezeichnet)



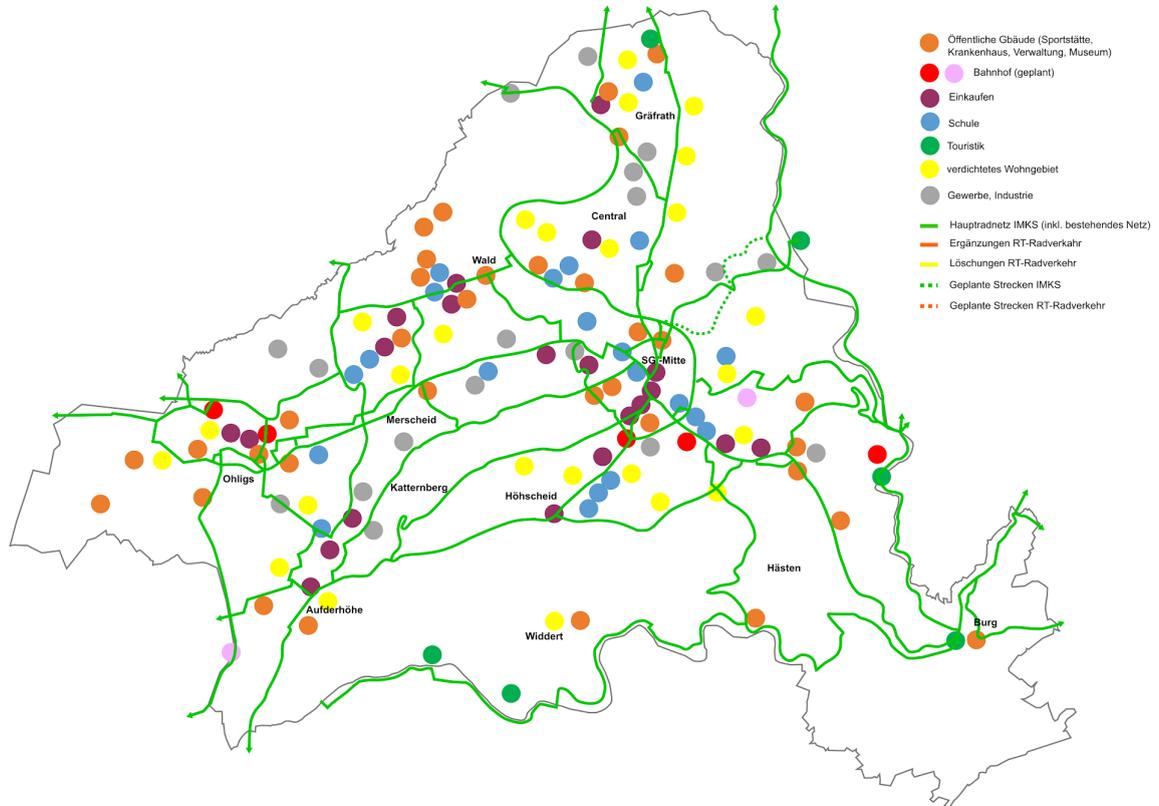
Anlage 2: Quell- und Zielpunkte



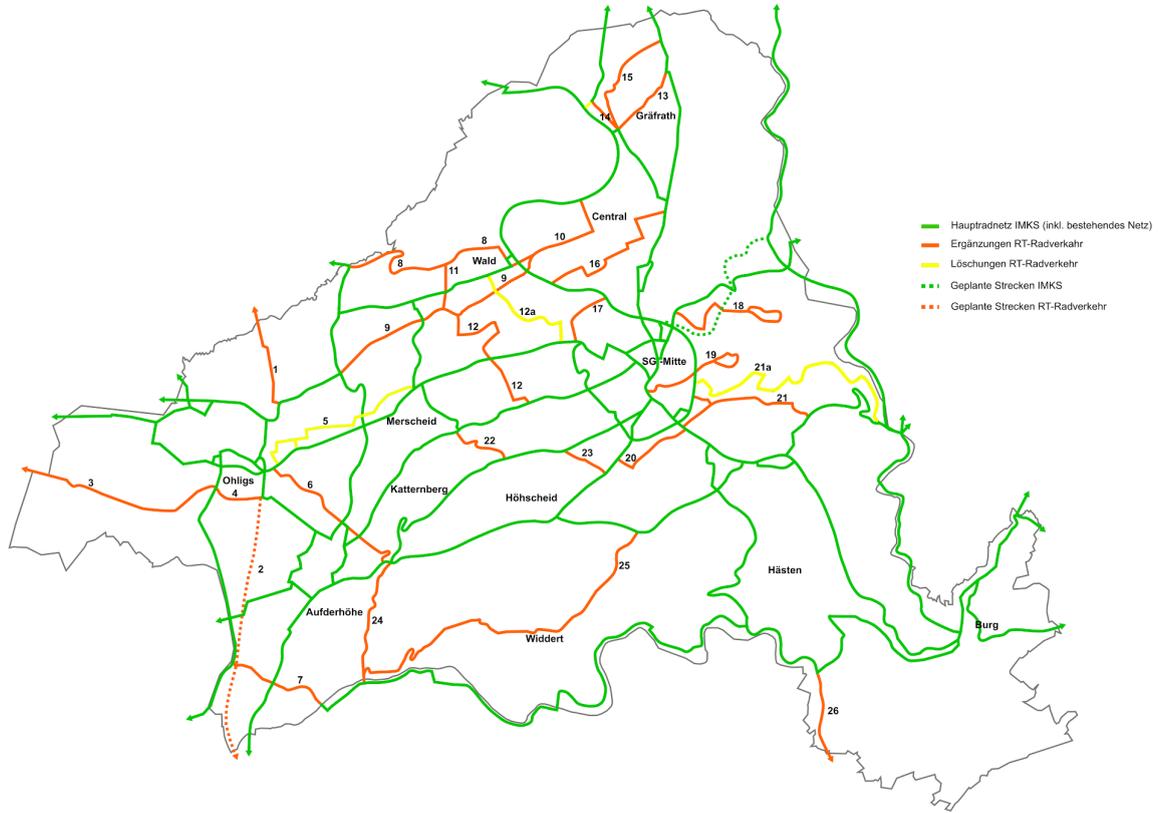
Anlage 3: Quell- und Zielpunkte mit Spinnennetz verknüpft



Anlage 4: Quell- und Zielpunkte mit Haupt-Radnetz im IMKS



Anlage 5 Haupt-Radnetz des IMKS mit Ergänzungen/Löschungen des RT Fuß und Rad



Anlage 6: Haupt-Radnetz gesamt mit Stadtplan

