

Bernhard Stoer
ADFC Wuppertal / Solingen
Ortsgruppe Solingen
Email:
adfc@bstoer.de

Wolfgang Müller
Runder Tisch Radverkehr Solingen
Solingen Wald
Email:
radverkehr-mueller@t-online.de

An
die Bezirksbürgermeisterin der BV Ohligs/Merscheid/AufderHöhe
Frau Gundhild Hübel

An den
BV Fraktionsvorsitzenden der SPD
Herrn Martin Schlücking

An den
BV-Fraktionsvorsitzenden der CDU
Herrn Marc Westkämper

An die
BV-Fraktionsvorsitzende von Bündnis90/Die Grünen
Frau Claudia Ring

und an die Bezirksvertreter
Herrn Norbert Rilk - FDP
Herrn Kai Axel Schumacher - „Die Linke“
Herrn Michael Bender – BfS
und Herrn Dietman Gedig - AfD

Solingen, den 25. Februar 2021

Betreff: Tagesordnungspunkt 14 der BV Sitzung am 1.03.2021 - siehe Beschlussvorlage 559/2021

Sehr geehrte Frau Gundhild Hübel, sehr geehrte Damen und Herren,

am **Montag, den 01.03.2021**, ist ein Tagesordnungspunkt zum Umbau der Mühlenstraße/Höhscheider Straße aufgerufen, zu dem wir die Gelegenheit nutzen möchten, im Detail Stellung zu nehmen.

Wir unterstützen vollumfänglich die Planvariante 1. Sie war auch Gegenstand der Beratungen im Runden Tisch Radverkehr und wir regten an, nicht nur eine - dem Gehorsam vorausgehend -

Kompromisslösung der BV vorzulegen, sondern auch eine Variante, die den Radfahrern gerechter wird.

Um es vorweg zu sagen: Radschutzstreifen sind nicht unbedingt der Liebling unter den Radfahrern, sie sind aber bei beengten Raumverhältnissen akzeptabel. Im vorliegenden Fall ist sogar unter dem Opfer der Parkplätze die Raumbreite für beidseitige Radwege (Mindestbreite 1,60, Regelbreite 2m) kein ausreichender Platz.

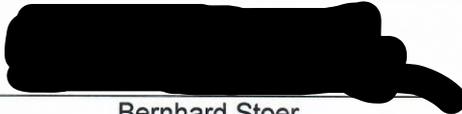
Wir möchten, dass folgende Aspekte bei Ihrer Entscheidungsfindung berücksichtigt werden:

1. die Radschutzstreifen nach heutigen Richtlinien sind mit denen früherer Jahre nicht zu vergleichen, welche gerne auch mal schmaler als 1 m waren. Heute gilt eine Regelbreite von 1,50m und im Minimum 1,25m. Im vorliegenden Fall beträgt die Breite der anvisierten Schutzstreifen an den engeren Stellen 1,33m. Im weiteren Verlauf wird dagegen die Regelbreite von 1,50m eingehalten.
2. Die Mittellinie muss aufgrund der engen verbliebenen Fahrbahn weggenommen werden. Dies ist ein nicht zu unterschätzender Aspekt, denn aus Autofahrerperspektive verjüngt sich die Straße optisch und im Idealfall wird langsamer gefahren. Für Radfahrer entsteht dadurch auch ein objektiver Sicherheitsgewinn.
3. Das Parken auf den Gehwegen bei Variante 2 mit verbleibenden 1,50m Gehwegbreite ist eine Idealvorstellung. Unsere allgemeine Beobachtung ist, wo keine Markierung, wird recht wild ohne Rücksicht auf andere Interessengruppen geparkt. Dies führt dazu, dass auch mal mit 3/4 der Fahrzeugbreite auf dem Gehweg geparkt wird. Dies sehen wir als höchst kritisch an. Es führt dazu, dass Kinder im Grundschulalter nicht - wie vorgesehen - auf dem Gehweg fahren können, im Gegenteil sie müssen immer mal wieder auf die Straße ausweichen. Vielen besorgten Eltern ist das zu heikel und fahren kurzerhand ihre Kinder lieber mit dem Auto zu den Zielen. Auch Rollstuhlfahrer werden hierdurch behindert und die parkenden Autos, worunter auch massige SUV sind, behindern die Sicht der Gehwegnutzer, mitunter auch Kinder, auf das Verkehrsgeschehen.
4. Variante 2 hat den Nachteil, dass bergab kein Radweg und kein Schutzstreifen markiert ist, man als Radfahrer aber einen gewissen Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos wahren muss, um nicht von einer sich öffnenden Tür „erwischt“ zu werden. Diese Variante ist definitiv unsicherer, auch wenn der bergauf führende Radschutzstreifen 17cm breiter ist - klingt nach nicht viel, macht aber in der Praxis viel aus.
5. Wir haben ausserdem im Runden Tisch angeregt, zu prüfen, ob eine farbliche Hervorhebung des Radweges oder der Einsatz von im Ausland häufiger vorkommenden Rüttelelement oder dergleichen vorgenommen werden kann, um beim Überfahren des Autofahrers diesen wach zu rütteln und so einen effektiveren Schutz für Radfahrer zu bieten.
6. Ein Nachteil von Radschutzstreifen ist, dass Autofahrer gerne der Auffassung sind, die 1,50m Sicherheitsabstand zum Radfahrer gelten nicht mehr und man dürfte beide rechte Autoreifen auch knapp neben dem Streifen platzieren und so Radfahrer bedrängen.
7. Ein nur einseitig markierter Radschutzstreifen ist aus unserer Sicht einfach nicht zuende gedacht und inkonsequent. Es führt beim Radfahrer auch zu dem Gefühl, man werden nicht ernst genommen.

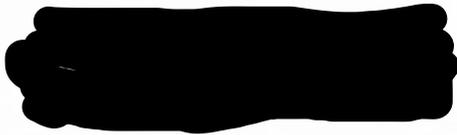
Für uns überwiegen bei Variante 1 die Vorteile im vorliegenden Fall. Es eröffnen sich neue radfahrbare Wege. Für Anwohner der Siedlung um die Scheffelstraße oder östlich des Höhscheider Straße, steigen heute vermutlich kaum aufs Rad, weil die Fahrt über ObderMühle / Ammerweg zum Hbf mit Unwegen verbunden ist, eine direktere Verbindung – wie hier vorgeschlagen – schließt eine wichtige Lücke im Radwegenetz Richtung Hbf/Ohligs. Ziele in Merscheid sind über diese Verbindung erheblich besser erreichbar und Radfahrer die sich aus Höhscheid/Katternberg den Eselsweg hochquälen, eröffnet sich auch eine bessere Anbindung.

Aus all den genannten Gründen - leider ist uns eine persönlich Teilnahme am kommenden Montag nicht möglich - befürworten wir, der ADFC Wuppertal/Solingen und der Runde Tisch Radverkehr den Umbau in der vorgeschlagenen Variante 1 und hoffen, dass sie in der Diskussion zum gleichen Ergebnis kommen.

Mit vielen Grüßen und bleiben Sie gesund,



Bernhard Stoer
(Sprecher der ADFC Ortsgruppe Solingen)



Wolfgang Müller
(Runder Tisch Radverkehr Solingen)