

Sicher & klimafreundlich von Ohligs nach Mitte – und umgekehrt!*

*Das geht nur mit einer neuen **Veloroute**. Eine Machbarkeitsstudie liegt vor. Die Politik muss nun handeln, wenn sie die **Verkehrswende** ernst meint.

Raddemo
25.02., 11 Uhr
Schützenplatz

Veloroute
#OhligsMitte

adfc Wuppertal / Solingen
FRIDAYS FOR FUTURE Solingen
JUGENDSTADTRAT DE Solingen
NABU Solingen

Solingen, den 12.02.2023

Pressemitteilung: Fahrraddemo für eine sichere und klimafreundliche Veloroute 2 (#VR2SG) auf der „Mittelvariante“ Ohligs-Mitte

Ein Aktionsbündnis aus ADFC Wuppertal/Solingen, Fridays for Future Solingen, Jugendstadtrat Solingen, NABU Solingen und Runder Tisch Radverkehr lädt zu Solingens 1. Fahrraddemo im Jahr 2023 am **Samstag, den 25. Februar, um 11 Uhr** ab dem **Schützenplatz in Solingen Ohligs** ein.

Wir möchten mit der Fahrraddemo den Druck auf die Politik erhöhen und den Bedarf an der wichtigen stadtteilverbindenden Trassenvariante („**Mittelvariante**“) aufzeigen.

Die Demo wird polizeilich begleitet und endet auf dem Fronhof in der Stadtmitte. Wir laden Kinder und Familien genauso ein, wie jede:n andere:n Radfahrer:in und diejenigen, die es werden wollen. Die Fahrt erfolgt entlang einer als Mittelvariante bekannten Veloroutenvorschlag auf der Merscheider Straße und Beethovenstraße.

„Mit der Mittelvariante verbinden wir eine Route mit hoher Sogwirkung: Auf der Hauptstraßenvariante wohnen und arbeiten die Menschen, Kinder können zur Schule und KiTa ohne Umwege gebracht werden. Kultureinrichtungen liegen auf dem Weg und es ist eine Route, die auch im Winter hell und belebt ist und keines eigenen Winterdienstes bedarf“, zählt Bernhard Stoer (ADFC) die Vorteile der Hauptstraßenachse zwischen Solingen-Ohligs und -Mitte als Entstehungsort für die künftige Veloroute auf.

Webseite:
w-sg.adfc.de
Telegram:
https://t.me/adfc_sg

Email:
info@adfc-sg.de
Facebook:
facebook.com/adfcsolingen/
Newsletter:
newsletter.adfc-nrw.de

Instagram:
instagram.com/adfcsolingen/
Twitter:
twitter.com/adfcsolingen/

„Mit der Veloroute entscheidet sich die konkrete Umsetzung der einstimmig im Rat verabschiedeten Nachhaltigkeitsstrategie. Mit der Mittelvariante ergeben sich, im Gegensatz zum Lochbach- oder Viehbachtal, die meisten Synergien zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten: Bus, Bahn und künftige Mobilstationen würden durch den Radweg ideal angebunden. Nur so kann das Ziel einer Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split von 40 auf 60 Prozent gelingen“, betont Finn Grimsehl-Schmitz (Fridays For Future) die Relevanz für die Nachhaltigkeitsziele der Stadt Solingen.

„Als Jugendstadtrat sprechen wir uns klar für die Mittelvariante aus“, erklärt Sinja Waldmann (JSR). „Die Route ist besonders steigungsarm, was Schüler:innen und jungen Menschen im Alltag sehr zu Gute kommt, die häufig kein E-Bike besitzen. Hierfür lohnt sich die Investition, zumal es sich um einen Umbau, aber nicht kompletten Neubau handelt. Eine Trassierung entlang des Viehbachtals bedeutet dagegen hohe Mehrkosten für die Schaffung von Tunneln und Abfahrten und würde dieses wichtige Projekt weiter verzögern. Die Mittelvariante ist ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und hat direkte Anbindungen an Schulen und Freizeitbeschäftigungen.“

„Eine Veloroute entlang der Mitteltrasse bedeutet auch den Wegfall von Parkplätzen, dabei werden allerdings ca. 60 Prozent der legalen Parkplätze erhalten bleiben können. Außerdem arbeitet die Stadt parallel an Parkraumkonzepten zur Entlastung der Anwohnenden. Die Mobilitätswende verträgt sich nicht mit dem massenhaften, häufig illegalen Parken am Straßenrand und auf Gehwegen. Diesem Phänomen kann die Stadt nur mit baulichen Veränderungen Herr werden, die endlich verhindern, dass Radfahrende durch unachtsam geöffnete Türen verletzt werden. Auch für die Taktverdichtungen im neuen Nahverkehrsplan muss der Verkehr flüssig laufen. Hierfür bietet die Veloroute auf der Mitteltrasse einen sinnvollen Kompromiss, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren werden“, entgegnet Christoph Kalde (NABU) der Kritik aufgrund des Parkraumverlusts.

Diese Vorteile ergäben sich unabhängig vom gewählten Baustandard. Die Stadt wäre bei einem Umbau mit Fördermitteln dabei an die Einhaltung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen gebunden. „Dieses Standardwerk befindet sich aktuell in Überarbeitung. Neben Parkständen sind Sicherheitsräume vorzusehen, Radfahrstreifen sind in der Regel schon heute 2-Meter-breit anzulegen. Denkbar sind auch Sperrflächen hin zum fließenden Verkehr. Eine solch durchgängig gedachte Route wird auch zu Anpassungen an den Kreuzungsdesigns führen: Es werden also Radfahrrampeln, Aufstellflächen, Fahrradweichen, bis hin zu geschützten Kreuzungen nach niederländischem Vorbild möglich. Für einen solchen fahrradfreundlichen Umbau winken der Stadt Solingen hohe Förderquoten“, betont Bernhard Stoer die Realisierbarkeit der Maßnahme.

Für weitere Informationen und Rückfragen wenden Sie sich direkt an:

Bernhard Stoer
ADFC Wuppertal / Solingen
Kiefernstraße 6g, 42699 Solingen

bernhard.stoer@adfc-sg.de
Tel.: 0171/1290321

Webseite:
w-sg.adfc.de
Telegram:
https://t.me/adfc_sg

Email:
info@adfc-sg.de
Facebook:
facebook.com/adfcsolingen/
Newsletter:
newsletter.adfc-nrw.de

Instagram:
instagram.com/adfcsolingen/
Twitter:
twitter.com/adfcsolingen/