

Fraktionen im Rat der Stadt Solingen von



Solingen, den 09.08.2023

Oberbürgermeister
Tim O. Kurzbach
Walter-Scheel-Platz 1
42651 Solingen
Ratsbüro - Büro OB

Änderungsantrag zu Vorlage 3206/2022 6. Erg

Planung Veloroute Ohligs-Mitte

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren,
die o.g. Fraktionen beantragen den folgenden Änderungsantrag zu Vorlage 3206/2022 in den beratenden Gremien zur Abstimmung zu stellen:

Die Beschlussempfehlung unter Ziffer 1.3 soll folgendermaßen geändert werden:

Vorbehaltlich einer entsprechenden Empfehlung der Bezirksvertretungen Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid und Mitte, beschließt der AKUMW:

- (1) Der AKUMW beauftragt die Verwaltung die Neugestaltung der Achse Ohligs-Mitte entlang der Kamper Straße, Merscheider Straße und Beethovenstraße hinsichtlich Fuß-, Rad-, ÖPNV sowie motorisiertem Individualverkehr zu planen. Näheres wird nachfolgend definiert.
- (2) Die Planung der Veloroute Ohligs-Mitte (Veloroute 2) aus der gleichnamigen Machbarkeitsstudie (siehe Vorlage 2419/2022) wird über den sogenannten „Mittelkorridor“ weiterverfolgt. Der AKUMW beauftragt die Verwaltung neben dem in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Verlauf über die Kamper und Merscheider Straße auch den Verlauf vom Solinger Hauptbahnhof über Hansastrasse, Hochstraße, Lüderitzweg, Fürkerfeld Straße, Fürker Straße, Fürk, Turner Straße, Herzogstraße auf die Merscheider Straße zu planen. Die Verwaltung wird aufgefordert, den beratenden Gremien die Planungen beider Routenverläufe zur Entscheidung vorzulegen. Unabhängig dieser Entscheidung zwischen den Routenverläufen im westlichen Bereich wird die Planung ab der Kreuzung Herzogstraße/Dahlerfeldstraße wie in Anlage 1 dargestellt weiter über die Landesstraße L 141 mit Merscheider-, Beethoven- und Kronprinzenstraße verfolgt.
- (3) Die Verwaltung wird in der Planung aufgefordert, die oben genannten Straßen zwischen Hauptbahnhof und Merscheider Straße in fahrradverkehrszentrierte Straßen umzuwandeln, die motorisierten Durchgangsverkehr weitgehend einschränken. Fahrradverkehrszentriert heißt hier, dass der Fahrradverkehr auf diesen Straßen Vorrang hat und motorisierter Durchgangsverkehr – soweit sinnvoll und möglich – unterbunden werden soll. Der Anliegerverkehr und der ruhende Verkehr sollen dabei so wenig wie möglich beeinträchtigt

werden und Parkraumverlust vermieden werden. Die Verwaltung hat die beratenden Gremien über die Möglichkeiten hierzu im weiteren Planungsverlauf zu konsultieren.

- (4) Hinsichtlich der beschlossenen Veränderungen des Nahverkehrsplans wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob eine Alternativroute über Dingshauser Straße, Friedrich-Wilhelm-Straße, Adlerstraße, Sommerstraße oder Dönhoffstraße die Unfallgefahr zwischen dem Bus- und Fahrradverkehr auf Beethovenstraße zwischen Adlerstraße und Sandstraße signifikant verbessert. Die beratenden Gremien sind dazu zu konsultieren.
- (5) Der AKUMW fordert die Verwaltung auf, den Westanschluss an die Veloroute I mit verschiedenen Varianten zu konzipieren. Die beratenden Gremien sind hierzu zu konsultieren.
- (6) Die Verwaltung wird aufgefordert, den Bestand an Parkmöglichkeiten entlang der Strecke dahingehend beizubehalten, dass wegfallende Parkmöglichkeiten kompensiert werden, indem in angemessener räumlicher Nähe zusätzliche Parkmöglichkeiten durch bauliche Ertüchtigung geschaffen werden. Insbesondere sollen Flächen, in denen Parken bislang „geduldet“ wurde, soweit möglich in legale Parkmöglichkeiten umgewandelt werden. Darüber hinaus ist ein Parkraumkonzept für die betroffenen Straßenzüge vorzulegen, die Anwohner- und Kurzzeitparken, Lieferzonen, Kooperation mit ansässigen Einzelhändlern und Unternehmen sowie andere angemessene Maßnahmen einbeziehen, um den Parkraumbedürfnissen der Anlieger Rechnung zu tragen. Die beratenden Gremien sind hierzu im weiteren Planungsverlauf zu konsultieren.
- (7) Die Verwaltung wird aufgefordert, die Nutzbarkeit der Bahnhausunterführung durch den Fahrradverkehr (z.B. Errichtung von Rampenbauwerken oder Vergleichbares) zu prüfen. Die Gremien sind darüber zu unterrichten.
- (8) Ferner fordert der AKUMW die Verwaltung auf, zusätzliches Straßenbegleitgrün entlang der Veloroute anzulegen. Die Gremien sind dazu zu konsultieren.
- (9) Der AKUMW beauftragt die Verwaltung mit der Evaluation der Veloroute I. Insbesondere soll das Aufkommen des Radverkehrs durch Zählung erhoben werden, sowie Erkenntnisse hinsichtlich etwaiger Defizite der Veloroute I für den Bau und Betrieb der Veloroute II zu gewinnen. Die Gremien sind über die Evaluation zu informieren.
- (10) Der AKUMW fordert die Verwaltung auf, das Gewerbegebiet Scheuren mit einer Auffahrt in Richtung Ohligs sowie einer Abfahrt aus Richtung Gräfrath kommend an die Viehbachtalstraße anzubinden. Der Ausschuss ist zum Stand der Gespräche mit Straßen.NRW hierzu regelmäßig zu informieren. Ferner empfiehlt der AKUMW den zuständigen Gremien den Ankauf zur Realisierung notwendiger Grundstücke.
- (11) Der AKUMW fordert die Verwaltung auf, Baustellen entlang der Strecke sowie im erweiterten Umfeld durch ein überzeugendes Verkehrslenkungskonzept zu koordinieren, damit verkehrliche Beeinträchtigungen minimiert werden.
- (12) Der AKUMW fordert die Verwaltung auf, darzustellen, wie der Erhalt der baulichen Substanz der Radwege in Solingen in Zukunft erfolgen soll. Dabei soll auch berücksichtigt werden, wie Radfahrer Mängel, wie beispielsweise Schlaglöcher auf Radwegen, effektiv melden können.
- (13) Der AKUMW übernimmt die gesamte Veloroute 2 als qualifizierte und bezirksübergreifende Radverkehrsverbindung in seine Zuständigkeit, analog der Veloroute 1 bzw. dem Hauptverkehrsstraßennetz.
- (14) Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der in Anlage 1 dargestellten Bauabschnitten entsprechend der Entscheidung zu Absatz 2 anzupassen und soweit möglich Fördermittel für die Umsetzung zu beantragen. Die Gremien werden im weiteren Verfahren entsprechend des Bearbeitungsstandes beteiligt.
- (15) Im Rahmen der Entwurfsplanung sollen darüber hinaus insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt/ geprüft werden:
 - Durchgehende richtlinienkonforme Führung des Radverkehrs
 - Verbesserung für den Fußgängerverkehr (Querungsmöglichkeiten, Fußwegebreite)
 - ÖPNV-Beschleunigungen (z. B. Busvorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, Busschleusen an Haltestellen)

- Ausbau von Haltestellen (z. B. barrierefreier Ausbau, Vergrößerung des Wartebereichs, Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern, Möblierung)
- Barrierefreiheit und Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personengruppen
- Hol- und Bringverkehre an Schulen und Kitas
- Bei Vorliegen der fachlichen Voraussetzungen Umbau von signalgeregelten Knotenpunkten in Kreisverkehre
- Optimierung des fließenden Verkehrs (intelligente Verkehrsführung)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (z. B. Möblierung, mehr Grün im Straßenraum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität)
- Ausbau der Glasfaserinfrastruktur)
- Erhalt einer größtmöglichen Anzahl von zulässigen Parkmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner

Begründung:

Der Ausbau des Radwegenetzes durch Fahrradvorrangrouten ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende in unserer Stadt. Die Veloroute II, die die zwei bevölkerungsreichsten Stadtteile Ohligs und Mitte verbinden soll, ist dazu elementar. Ihre Umsetzung soll zügig und unter Berücksichtigung der legitimen Interessen des Radverkehrs erfolgen. Gleichzeitig handelt es sich bei diesem Projekt um eine grundlegende städtebauliche Entscheidung. Diese muss wohl durchdacht sein und die weitreichenden Implikationen auf alle Verkehrsträger sowie Anwohner berücksichtigen. Für eine gelingende Verkehrswende darf nicht der Konflikt zwischen Verkehrsträgern forciert werden, sondern es müssen Anreize gesetzt werden, um emissionsarme Mobilität zu fördern.

Die Präferenz für Mobilität wird entscheidend durch Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort beeinflusst. Das Radwegenetz in Solingen muss diesen Kriterien Rechnung tragen. Die oben ausgeführten Aspekte führen aus Sicht unserer Fraktionen dazu, die Veloroute II unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen und der städtebaulichen Historie Solingens in sinnvollen Ausgleich mit den legitimen Bedürfnissen anderer Verkehrsträger sowie Anlieger zu bringen.

Die Planung einer alternativen Routenführung durch Nebenstraßen zu den Hauptverkehrsstraßen Kamper und Merscheider Straße führt zu erhöhter Straßenverkehrssicherheit für alle Verkehrsträger. Insbesondere unter Berücksichtigung der angestrebten Weiterentwicklung der Buslinie 681 zu einer „Premiumroute“ und der bereits heute hohen Verkehrsdichte – insbesondere zu den Stoßzeiten – trägt eine Routenführung hier dem subjektiven Sicherheitsempfinden nicht bei. In einer fahrradverkehrszentrierten Nebenroute sollten Schnelligkeit und Sicherheit der Radfahrer subjektiv besser sein, sowie eine bessere Anbindung an den Hauptbahnhof erreicht werden. Dieser sollte auch zentral in die Planung zum Radverkehr eingebunden werden.

Gleichzeitig sprechen sich unserer Fraktionen explizit dafür aus, dass Parkmöglichkeiten für Anlieger so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Das Ziel sollte es sein, dass eine „Netto-Null“ der (legalen) Parkmöglichkeiten erreicht wird. Die Verwaltung soll dieses Ziel in ihre Planung aufnehmen. Eine pauschale Hinnahme des Verlusts von Parkmöglichkeiten steht für uns nicht im Einklang mit dem Gedanken des gesellschaftlichen Ausgleichs.

Ferner wird die Verwaltung aufgefordert, mit fortschreitender Planung Aspekte wie die Anbindung an die Veloroute I sowie die Anbindung des Gewerbegebiets Scheuren neu zu evaluieren. Beide Aspekte sind von langfristiger Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur Solingens und sollen demnach entsprechend gründlich wie nachdrücklich angegangen werden.

Ebenso sollte die Etablierung der Veloroute II genutzt werden, um den Stellenwert des Radverkehrs in Solingen auch über die Strecke hinaus zu stärken. Allerorts sind bauliche und verkehrliche Mängel an Radwegen ein Sicherheitsproblem für Radfahrer sowie alle beteiligten Verkehrsteilnehmer. Als

besonders vulnerable Gruppe sollten Radfahrer jedoch besonderen Schutz erfahren. Insofern sollten Ausbesserungen am Radweg Priorität genießen. Auch verkehrliche Beeinträchtigungen, wie etwa parkende Fahrzeuge auf Radwegen sollten von den Ordnungsbehörden konsequent verfolgt werden.

Auch dazu ist eine gründliche Evaluation der Veloroute I ein wichtiger Baustein, um Defizite des Radverkehrs in Solingen nicht mit der Veloroute II zu replizieren, sondern vielmehr zu optimieren. Insgesamt ist die Bedeutung der Veloroute II zu wichtig für den Verkehrsstandort Solingen, als dass die Entscheidung überhastet und undurchdacht getroffen werden sollte. Stattdessen sollten Details der Route jenseits von externen, abstrakten Gutachten auch unter Berücksichtigung derjenigen erfolgen, die zwar heute noch nicht, dafür jedoch künftig Radfahrer in unserer Stadt sein sollen und wollen. Insgesamt möchten wir die Chance ergreifen, durch die Errichtung der Veloroute II den Verkehrsstandort Solingen – eingebettet in das beauftragte Verkehrs(entlastungs)konzept – weiterzuentwickeln.

Gez.

Daniel Flemm

Fraktionsvorsitzender CDU

Jürgen Albermann

Fraktionsvorsitzender FDP

Jan Michael Lange

Fraktionsvorsitzender BfS/ABI

Jonathan Bürger

Sprecher der CDU im AKUMW

Carsten Raupach

Sprecher der FDP im AKUMW

Michael Bender

Bezirksvertreter BfS in O/A/M