

Solingen, den 10.08.2023

Herrn Oberbürgermeister
Tim-O. Kurzbach

Herrn Bürgermeister
Thilo Schnor

Frau Bezirksbürgermeisterin
Gundhild Hübel

Herrn Bezirksbürgermeister
Hansjörg Schweikhart

Antrag zu den nächsten Sitzungen von BV O/A/Me am 14.08.2023, BV Mitte am 24.08.2023 und AKUMW am 31.08.2023

Veloroute 2 auf der Mitteltrasse realisieren und Straßenertüchtigung sowie barrierefreien Ausbau der Haltestellen im vollen Streckenverlauf sichern und umsetzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin, sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,

die im Kopf aufgeführten Fraktionen bitten in den genannten Sitzungen um Abstimmung über folgenden Antrag:

„Die Vertreterinnen und Vertreter der oben genannten Gremien sprechen sich grundsätzlich für den Ausbau der Veloroute 2 gemäß der in der 6. Ergänzungsvorlage 3206/2022 von der Verwaltung dargestellten Routenführung im Rahmen einer Sanierung der Wegeverbindung von Ohligs bis Mitte aus, mit dem in der genannten Vorlage aufgezeigten Anschluss an die Veloroute 1. Bei der weiteren Planung ist Folgendes zu beachten und umzusetzen:

1. Dieser erste Beschluss beauftragt die Verwaltung mit der rechtzeitigen Erarbeitung einer förderfähigen Planung zur Sanierung der Wegeverbindung von Ohligs bis Mitte, einer der Hauptverbindungsrou-ten in Solingen. Dabei sind für kritische Trassenabschnitte bezüglich der Rad-Infrastruktur auch Umset-zungsalternativen, der Ausbau nur mittels Schutzstreifen oder die streckenweise Ausweisung von Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzungen zu prüfen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, vor Beschlussfassung über die endgültige Umsetzung der Baumaß-nahme eine Detailplanung der gesamten Trasse vorzulegen, in der die Lösungen für die in den Punkten 3 bis 5 aufgezeigten Probleme dargestellt werden.
3. Im Zuge der konkreten Entwurfsplanung sind entlang der Trassen die Händler:innen und Gewerbe-treibenden mit zu beteiligen. Insbesondere für die Trassenabschnitte, an denen Einzelhandel und Ge-werbe berechnigte Interessen an einer für Kunden- und Lieferverkehr guten Anbindung haben, müssen gemeinsame Lösungen erarbeitet werden. Eine Velorouten-Führung und die Interessen der Einzelhänd-ler:innen und Gewerbetreibenden sollten sich nicht ausschließen.

4. Ebenfalls mit der Erstellung einer konkreten Entwurfsplanung sind abschnittsweise entlang der Trassenplanung nochmals der genaue Bedarf für das Anwohner:innen-Parken zu ermitteln und entsprechende Zahlen vorzulegen. Zu berücksichtigen ist dabei der gesamte aktuelle Bedarf (legales und auch nur geduldetes Parken). Für diesen Bedarf sind konkrete zumutbare Park-Alternativen aufzuzeigen, und die Anwohner:innen entlang der Trasse sind hierüber zu informieren und frühzeitig in die Überlegungen einzubinden.

5. Die Sanierung des gesamten Streckenverlaufs, der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen sowie die Verbesserungen sowohl für den Fuß- wie auch den fließenden Verkehr sind zu Beginn und in den einzelnen Arbeitsphasen transparent darzustellen. Im Rahmen eines Baustellenmanagements sind Störungen im Verkehrsfluss durch den Umbau zudem rechtzeitig über die dafür zur Verfügung stehenden Wege zu kommunizieren. Das gilt für die Anwohner:innen ebenso wie stadtwweit für den Durchgangsverkehr. Die Politik ist im gesamten Prozess eng einzubinden.

6. Die im Beschlussvorschlag der 6. Ergänzungsvorlage 3206/2022 unter 1.3 genannten Aspekte für die Entwurfsplanung sind zu berücksichtigen.

7. Der AKUMW übernimmt die gesamte Veloroute 2 gemäß der 6. Ergänzungsvorlage 3206/2022 als qualifizierte und bezirksübergreifende Radverkehrsverbindung in seine Zuständigkeit, analog der Veloroute 1 bzw. dem Hauptverkehrsstraßennetz.“

Begründung:

Die Streckenverbindung von Ohligs nach Mitte über die L 141 ist eine der zentralen Straßenführungen in Solingen. Dabei ist die Straße auf langen Abschnitten sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr den Anforderungen einer modernen Verkehrsführung. Der Verkehr der Zukunft soll auch gemäß der einstimmig beschlossenen Solinger Nachhaltigkeitsstrategie zugunsten des Umweltverbunds und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs verlagert werden, besonders aus Gründen des Klimaschutzes und der CO₂-Einsparung. Konkret sind dazu Verbesserungen für den Bus-, Fuß- und Radverkehr vorzunehmen. Dies ist das konkrete Ziel des hier vorgelegten grundsätzlichen Beschlusses zur Veloroute 2. Eine durchgehende Radverkehrs-Infrastruktur spielt gesetzlich für alle ertüchtigten Straßen eine immer stärkere Rolle – zukünftig wird es keine Straßensanierung ohne Berücksichtigung der Rad-Infrastruktur mehr geben. Zudem sind die Bushaltestellen barrierefrei zu gestalten, und zusätzliche Querungen sorgen für einen sicheren Fußverkehr.

Neben der künftig bequemerem und vor allem sichereren Nutzung dieser Hauptverkehrsachse für Fahrräder oder beispielsweise E-Scooter profitieren daher auch Fußgänger erheblich von Sanierung und Neugestaltung. Gleiches gilt für Pkw, Lastwagen und insbesondere die Busse der Stadtwerke: Der gesamte fließende Verkehr wird mit einer eigenen Spur für den Radverkehr besser vorankommen – eine wesentliche Voraussetzung für die dringend erforderliche und gewünschte Beschleunigung des ÖPNV.

Ein Schlüssel zum Erfolg von Generalsanierung, Neugestaltung und der Schaffung der Veloroute 2 als bequeme und sichere Rad-Verbindung zwischen Ohligs und Mitte ist die Planung für den ruhenden Verkehr. Wegen der zahllosen Betroffenen ist ihr große Aufmerksamkeit zu widmen: Für wegfallende Flächen müssen konkrete Alternativen aufgezeigt werden, und der Bedarf der Anwohner:innen muss sorgfältig und realistisch berechnet werden. Allerdings bietet eine grundsätzliche Neuordnung für alle Betroffenen auch große Chancen: Beispielsweise durch gezielte zeitliche Beschränkungen (Parkdauer zu bestimmten Uhrzeiten) in einzelnen Bereichen können die Bedürfnisse für Kund:innen oder Anwohner:innen sehr viel besser erfüllt werden als heute – zum Nutzen beispielsweise auch von Einzelhandel und Gewerbe.

Entscheidend ist dabei, die Betroffenen von Beginn an mit einzubeziehen. Einzelhandel, Gewerbe und Anwohner:innen müssen bei den Überlegungen zur Umsetzung mit angehört und eingebunden werden, um zumutbare und dann auch akzeptierte Lösungen zu erarbeiten. Zu den Lösungsmöglichkeiten

gehören auch Tempo-30-Ausweisungen an besonderen Engstellen und die Umsetzung von Schutzstreifen anstatt Radwegen.

Für Solingen würde eine durchgehende Radverkehrs-Verbindung auf einer Haupttrasse einen gewaltigen Sprung in eine moderne Verkehrsführung bedeuten, die einer Großstadt angemessen ist. Sie ist mit Blick auf die Gesetzgebung von Bund und Land zudem unausweichlich. Der Gewinn aus den Planungen kommt allen Nutzer:innen zugute. Und es wäre ein praktisches Beispiel nachhaltiger umwelt- und klimabewusster Politik.

Mit freundlichen Grüßen

Iris Preuß-Buchholz
Fraktionsvorsitzende SPD

Frank Knoche
Fraktionssprecher Bündnis 90/Die Grünen