

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

erstellt am: 20.10.2017

- öffentlich -

## Veloroute Düsseldorf – Hilden – Solingen – Wuppertal

Ressort 5: Stadtdirektor Hoferichter

Vorlage erstellt: 61-Planung, Mobilität und Denkmalpflege

in Abstimmung mit 20 - Finanzmanagement

### Beratungsfolge:

Gremium:	Datum	dafür	dagegen	enthalten
Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid	13.11.2017			
Bezirksvertretung Gräfrath	14.11.2017			
Bezirksvertretung Wald	20.11.2017			
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	20.11.2017			
Finanzausschuss	27.11.2017			

## 1. Beschlussempfehlung

### 1.1 Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid

Die Bezirksvertretung Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid empfiehlt dem ASUKM die Beschlussfassung gemäß 1.4.

### 1.2 Bezirksvertretung Gräfrath

Die Bezirksvertretung Gräfrath empfiehlt dem ASUKM die Beschlussfassung gemäß 1.4.

## 1.3 Bezirksvertretung Wald

Die Bezirksvertretung Wald empfiehlt dem ASUKM die Beschlussfassung gemäß 1.4.

## 1.4 Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beschließt

- die Übernahme der gesamten Veloroute als städteübergreifende und qualifizierte Radverkehrsverbindung in seine Zuständigkeit, analog dem Hauptverkehrsstraßennetz,
- die Änderung der Route des Radverkehrsnetzes NRW nach Hilden (über Elsässer Straße/Theodor-Storm-Weg statt über Hildener Straße/Walder Straße) mit der entsprechenden Anpassung der Wegweisung,
- die Ergänzung einer Route des Radverkehrsnetzes NRW über die Holbeinstraße zum geplanten Zugang zur Korkenziehertrasse,
- die Umsetzung aller im Förderantrag enthaltenen Maßnahmen außer Nr. 5 (Optimierung Linksabbiegen Hildener/Elsässer Straße, bereits im Rahmen des KInvFG beschlossen) und Nr. 19 (Anpassung Rampe zum Parkplatz Kunstmuseum, von der Verwaltung aus dem Antrag entnommen); im Falle der Erteilung des Zuwendungsbescheides
- die Durchführung der beantragten Maßnahmen zur Vermarktung der Veloroute.

Der ASUKM empfiehlt dem Finanzausschuss die Beschlussfassung gemäß 1.5.

## 1.5 Finanzausschuss

Der Finanzausschuss empfiehlt dem Rat, im Rahmen des Beschlusses zum Haushaltsplan 2018 und der Finanzplanung für die Jahre 2019 bis 2021 die zur Realisierung der Veloroute (große Variante) unter 4.1 der Vorlage dargestellte Finanzierung, zu beschließen.

## 2. Sachverhalt

Die Verwaltung hat auftragsgemäß die Veloroute Düsseldorf-Hilden-SOLINGEN-Wuppertal planerisch ausgearbeitet und einen Förderantrag beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) eingereicht.

### 2.1 Ziel

Durch die Anlage der Veloroute soll die Infrastruktur für den Radverkehr so ausgebaut werden, dass sie bequem und sicher befahrbar ist, der Anteil der Fahrradnutzer erhöht und damit ein Beitrag zum Klimaschutz und zur CO<sup>2</sup>-Einsparung geleistet wird.

Zielgruppe ist vor allem der Alltagsradverkehr, dem eine regionale Verbindungsstrecke angeboten werden soll. Aber auch die Belange der Fußgänger werden bei allen Maßnahmen verstärkt berücksichtigt, insbesondere soll die Barrierefreiheit möglichst gewährleistet werden.

### 2.2 Anlass und Lösung

Der ASUKM beschloss am 06.02.2017: „Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität beauftragt die Verwaltung, die Planung zur Veloroute vom Bahnhof Düsseldorf-Benrath über Hilden, Solingen und Wuppertal zur Nordbahntrasse durchzuführen.

Die Planung und notwendige Maßnahmen werden der jeweiligen Bezirksvertretung und dem ASUKM zu gegebener Zeit zur Beschlussfassung vorgelegt, damit zur Umsetzung der Maßnahmen rechtzeitig ein Förderantrag gestellt werden kann.“

Daraufhin hat die Verwaltung am 15.05.2017 fristgerecht die Projektskizze „Veloroute Düsseldorf-Hilden-SOLINGEN-Wuppertal“ beim Förderwettbewerb „Klima-

schutz durch Radverkehr“ des Bundesumweltministeriums (BMUB) eingereicht. Eine Aufnahme in dieses Förderprogramm ist nur möglich, wenn über eine entsprechende Radverkehrsförderung CO<sup>2</sup>-Einsparungen erreicht werden können und es sich um ein modellhaftes und innovatives Projekt handelt. Die Förderquote beträgt bei finanzschwachen Kommunen 90%.

Die Projektskizze wurde positiv bewertet, so dass die Stadt Solingen am 17.07.2017 dazu aufgefordert wurde, bis zum 30.09.2017 einen detaillierten Förderantrag einzureichen. Dieser wurde am 28.09.2017 fristgerecht beim Projektträger Jülich, der im Auftrag des BMUB das Förderverfahren durchführt, online eingestellt und Mitte Oktober in Papierform nachgereicht. Dabei wurde der Standard gegenüber der Projektskizze leicht gesenkt – durch Verzicht auf die Anpassung der Rampen der Korkenziehertrasse südlich und nördlich der Wuppertaler Straße sowie der Rampe von der Korkenziehertrasse zum Roggenkamp (hier soll nur noch die enge Kurve am Fuß der Rampe entschärft werden, siehe Maßnahme 22).

Es war ursprünglich vorgesehen, im September die entsprechenden Gremienbeschlüsse herbeizuführen. Allerdings war es aufgrund des großen Zeitdrucks und der Personalkapazitäten nicht möglich, alle Planunterlagen für die Vorlage bis Anfang September (Versand) und alle nötigen Unterlagen für den Förderantrag fertig zu stellen. Die Beratung in den politischen Gremien wird jetzt unmittelbar im nächsten Sitzungsblock vorgenommen.

### **2.3 Alternativen zur Beschlussempfehlung**

Es werden einzelne Maßnahmen nicht beschlossen, mit der Folge, dass der Standard weiter abgesenkt wird und das Bundesumweltministerium die Förderung möglicherweise nicht bewilligt. Oder der Förderantrag wird komplett zurückgezogen.

Als Rückfallebene für den Fall, dass die Projektskizze vom BMUB nicht ausgewählt worden wäre, wurde auch ein Förderantrag nach der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRiNah) des Landes NRW zum 01.06.2017 eingereicht. Hier ist der Anspruch nicht so umfassend wie beim BMUB, allerdings liegt die Förderquote bei nur 75%. Daher enthält dieser Antrag nicht die teilweise besonders aufwändigen Maßnahmen 6 bis 12, 15 und 19 bis 21 sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Die Gesamtkosten sind mit 776.400 € und die Einnahme aus der Landesförderung mit 529.400 € kalkuliert. Der Eigenanteil der Stadt inklusive der nicht förderfähigen Planungskosten beträgt demnach rd. 247.000 €.

Eine Umsetzung wäre aus fördertechnischer Sicht frühestens ab dem Jahr 2020 möglich, da bereits andere Maßnahmen nach FöRiNah bei der Bezirksregierung Düsseldorf beantragt und eingeplant sind, die Priorität haben. Dies sind der Neubau der Brücke Strohn und die Anlage von Radstreifen an der Löhdorfer Straße in Ergänzung zu der Fahrbahnerneuerung im Rahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes. Insgesamt wäre die Zielerreichung viel geringer und das Verhältnis zwischen Eigenanteil und Förderung für die Stadt ungünstiger.

### 3. **Beschlussauswirkungen**

Die aus dieser Veloroute gesammelten Erfahrungen sollen dann in einen Standardkatalog münden, der als Grundlage für die Anlage weiterer Velorouten dienen soll. Weitere Velorouten sind bereits zwischen den Stadtteilen Solingen-Ohligs und dem Solinger Stadtzentrum in Vorbereitung, sowie zwischen Solingen und den Nachbarkommunen Langenfeld und Leichlingen. Somit soll ein Fahrradnetz entstehen, das die Voraussetzung schafft, dem Alltagsverkehr eine attraktive Alternative zum Autoverkehr zu bieten.

### 4. **Finanzielle Auswirkungen**

## 4.1 für den Haushalt

Zum Zeitpunkt der Haushaltsmittelanmeldung für 2018 war seitens der BMUB über die grundsätzliche Förderfähigkeit der eingereichten Projektskizze im Rahmen des modellhaften Förderwettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ noch nicht entschieden. Deshalb wurde im Haushaltsplanentwurf 2018 (Stand Einbringung Rat) die Veloroute zunächst als „kleine Variante“, die als Rückfallebene zuvor bei der Bezirksregierung Düsseldorf nach den Förderrichtlinien Nahmobilität beantragt wurde, wie folgt veranschlagt:

PSP-Element 5.540101.0105.500.300  
Ausgabe-Ansatz 2017: 30.000 Euro  
Ausgabe-Ansatz 2018: 762.600 Euro  
Ausgabe gesamt: 792.600 Euro

Einnahme-Ansatz 2019: 529.400 Euro

Eigenanteil: 262.600 Euro

Der nunmehr beim Projektträger Jülich eingereichte Förderantrag beinhaltet die vom Bund zu fördernde modellhafte „große Variante“ mit folgender Kostenkalkulation:

Ausgabe 2018: 423.900 Euro  
Ausgabe 2019: 1.428.000 Euro  
Ausgabe 2020: 753.800 Euro  
Ausgabe gesamt: 2.605.700 Euro

Einnahme 2018: 293.187 Euro

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Einnahme 2019: 1.176.193 Euro  
Einnahme 2020: 558.380 Euro  
Einnahme ges. 2.027.760 Euro

Eigenanteil ges. 577.940 Euro

Der höhere Eigenanteil der „großen Variante“ gegenüber der „kleinen Variante“ in Höhe von 315.340 Euro kann durch eine Wenigerausgabe bei der Tiefbaumaßnahme „Fahrbahnerneuerung Leichlinger Straße“, PSP-Element 5.540102.0007.500.300, aufgrund eines sehr günstigen Ausschreibungsergebnisses gedeckt werden.

## 4.2 für Beteiligungen

keine

## 4.3 für Dritte

keine

## 5. Bürger- bzw. Verbändebeteiligung

Die Planungen werden im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und diskutiert.

Bereits am 01.07.2017 wurde anlässlich des Starts der Tour de France in Düsseldorf eine geführte Befahrung der geplanten Veloroute (inklusive eines langen Teilstücks des designierten Radschnellweges in Düsseldorf) für interessierte Bürger angeboten. Trotz der widrigen Wetterbedingungen wurde die Tour sehr gut angenommen.

Bei einer positiven Beschlussfassung und Bewilligung sollen in den folgenden drei Jahren des Projektzeitraumes weitere öffentlichkeitswirksame Befahrungen durchgeführt werden, um den Planungs- und Entwicklungsfortschritt vorzustellen.

## 6. Erläuterungen

### **Veloroute Düsseldorf - Hilden - SOLINGEN - Wuppertal**

Nachdem umfangreiche Weichenstellungen und langjährige Vorarbeiten erfolgt sind (Ausbau der Korkenziehertrasse, Fahrradstadtplan, Radverkehrskonzept, Klimaschutzkonzept etc.), möchte die Stadt nun bewusst das Alltagsradeln zu Arbeitsplatz, Schule etc. durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen weiter voranbringen. Radfahrer sollen sich auf wichtigen Hauptverbindungen schnell, sicher, komfortabel und möglichst direkt bewegen können. Die dafür erforderlichen umfangreichen Investitionen sind jedoch durch die finanzielle Ausgangslage Solingens erschwert, daher ist die Stadt auf Kooperationen sowie auf die Akquise von Fördermitteln angewiesen.

Gemeinsam mit den Nachbarstädten Düsseldorf, Hilden und Wuppertal wurde zur Förderung des Alltagsverkehrs eine sogenannte Veloroute ausgearbeitet (siehe Vorlage Nr. 2331 und **Anlage 1**). Diese schnelle Radverbindung mit definierten Qualitätsstandards hat in Höhe des Bahnhofs Düsseldorf-Benrath Anschluss an den geplanten Radschnellweg Langenfeld/Monheim–Düsseldorf–Neuss und führt über Hilden und Solingen bis zur Nordbahntrasse in Wuppertal in Höhe des Bahnhofs Vohwinkel.

Es wurde vereinbart, dass jede Kommune die jeweils erforderlichen Maßnahmen plant und umsetzt, um ein durchgängiges sicheres Befahren der Veloroute gewährleisten zu können. Der Förderantrag bezieht sich daher ausschließlich auf Maßnahmen im Solinger Stadtgebiet.

### **Bauliche Maßnahmen für das Solinger Stadtgebiet (Übersicht siehe Anlage 2)**

Die eingereichten Maßnahmen werden nachfolgend erläutert und die Planungen sind unter **Anlage 3** einzeln dargestellt. In den Tabellen unter **Anlage 4** sind die Kosten der einzelnen Maßnahmen aufgeführt, nach Jahren aufgeteilt.

Die Maßnahmen umfassen ein Spektrum von der Markierung bis zum Umbau eines Knotens. Ziel ist es, Fahrradfahrer wo möglich zu bevorzugen, sei es durch die Einrichtung einer Fahrradstraße oder durch die bevorrechtigte Führung der Veloroute über kreuzende Straßen.

Die bisherige Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen im Verlauf der Veloroute entspricht teilweise nicht dem aktuellen Standard nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) bzw. StVO. Ziel ist es, Radfahrer im Sichtfeld des Autoverkehrs zu führen, vor allem in Knotenpunktbereichen. Ein besonderes Augenmerk liegt bei den Linksabbiegevorgängen: In Solingen ist das indirekte Linksabbiegen bei fahrbahnseitigen Führungen bisher noch nicht eingeführt und soll entlang der Veloroute erprobt werden.

Die Maßnahmen verteilen sich auf einen Zeitraum von drei Jahren, beginnend mit dem 01.06.2018 bis zum 31.05.2021. Damit wird der maximal mögliche Planzeitraum ausgeschöpft. Sollte sich die Bewilligung verzögern, würden sich einige Maßnahmen in die Folgejahre verschieben. Für 2021 ist keine Maßnahme geplant, hier wäre noch Spielraum für eventuelle Verzögerungen oder Restarbeiten.

Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen erläutert. Anlage 3 umfasst die dazugehörigen Pläne:

Nr	Lage	Problem	Maßnahme	Jahr
1	Theodor-Storm-Weg zw. Stadtgrenze u. Haus Nr.	Schlechte Asphaltdecke	Asphaltdecke erneuern	2018

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

	102			
2	Theodor-Storm-Weg ganz	Keine Fahrradstraße, obwohl geeignet (T-30-Zone, lange Anliegerstraße ohne Gehweg)	Grenzüberschreitende Fahrradstraße ausweisen (mit Stadt Hilden abgestimmt)	2018
3	Kreuzung Teichstr./ Weg am Sportplatz Brabant	Vorfahrtsregelung unklar: Alles gleich asphaltiert, aber Schranke zu Beginn des Fuß-/Radweges zum Sportplatz	Rechts vor links Regelung wird durch Aufpflasterung und Beschilderung verdeutlicht	2018
4	Weg zwischen Teichstr. u. Richrather Str.	Wassergebundene Decke: mangelhafter Komfort, unterhaltungsintensiv	Neue Asphaltdecke auftragen	2020
5	Hildener Str./Elsässerstr.	Linksabbiegen nur direkt möglich, keine Abbiegerspur/Aufstellfläche, fehlende Furt hinter der Einmündung, LSA mit Anforderung	Im Rahmen vom LSA-Austauschprogramm werden eine neue Furt und eine Aufstellfläche zum indirekten Linksabbiegen angelegt. KInvFG-Maßnahme bereits beschlossen.	2018
6	Hildener Str. zw. Lübecker u. Ellerstr.	Bordsteinradwege beidseitig zu schmal. Richtung Wald lange Wartezeit an der Signalanlage auf Dreiecksinsel. Richtung Hilden umwegige Führung über Einmündung Kottendorfer Str. und Führung durch Wartefläche der Haltestelle	Richtung Wald Ersatz des Radwegs durch einen Schutz-/Radfahrstreifen (ohne zusätzliche Wartezeit). Richtung Hilden Begräbigung der Furt und Verbreiterung des Radwegs bzw. Umwandlung in Schutzstreifen im Haltestellenbereich	2019

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

7	Kreuzungen Obere Hildener/Bahn-/Kasparstr. und Kasparstr./Hansastr.	<p>Die Gestaltung entspricht nicht den aktuellen Regelwerken.</p> <p>Kreuzung Bahnstr.: Stark abgesetzte Radfurten.</p> <p>Bahnunterführung: nur Gehweg/Radfahrer frei hinter Brückenpfeiler.</p> <p>Kreuzung Hansastr.: Richtung Hilden nur Gehweg/Radfahrer frei (bei Gefälle). Anschlüsse an Bahnstr./ Rennpatt (Hbf + Ohligs Zentrum) und an Tunnelstr. (Lochbachtal + Planetarium) eng und umständlich, zu kleine Aufstellflächen</p>	<p>Anlage von beidseitigen, geraden Radstreifen/-furten auf der Fahrbahn. Angebot des indirekten Linksabbiegens in die Bahnstr. von der neuen Furt aus.</p> <p>Verbreiterung der Rampe zur Tunnelstr. auf ca. 3 m. Legalisierung der Rad-Verkehrsbeziehung zwischen Rennpatt und Tunnelstr./Lochbachtal</p>	2019
8	Weyerstr. zw. Niederstr. und Haus Nr. 30	Richtung Hilden zu schmaler Park-/ Radfahrstreifen, fehlender Sicherheitsabstand bergab	Ummarkierung, Wegfall von 5 Pkw-Stellplätzen, 3 geduldete Stellplätze legalisieren (Bord absenken)	2018
9	Weyerstr. zw. Walter-Flex-Str. u. Haus Nr. 105	<p>Richtung Wald: Zu enge Radverkehrsführung auf Gehweg/Wartefläche Bushaltestelle.</p> <p>Richtung Ohligs: Radfahrstreifen zu schmal, Markierung Haltestelle nicht richtlinienkonform</p>	<p>Richtung Wald: Radweg vor Walter-Flex-Str. auf die Fahrbahn verlegen, Radweg und Parkstreifen tauschen (Bordsteinabsenkungen notwendig). Richtung Ohligs: Haltestellenbereich richtlinienkonform mar-</p>	2018

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

			kieren	
10	Kreuzung Weyer-str./Bebelallee/Baverter Str.	Linksabbiegen von der Weyer- in die Baverter Str. nur über aufgeblasenen Rad-Aufstellstreifen (ARAS) und dann "auf Lücke"(keine eigene Grünphase), fehlende Markierung zum indirekten Abbiegen	Radfahrstreifen stricheln, um direktes Einordnen auf Linksabbiegerspur zu erlauben, aufgeblasenen Rad-Aufstellstreifen (ARAS) einfärben, indirektes Linksabbiegen markieren	2018
11	Baverter Str. zw. Haus Nr. 5 u. Nr. 36	1,25 m breite Schutzstreifen ohne Sicherheitsabstand zum Parkstreifen	Schutzstreifen neben Parkstreifen richtlinienkonform 1,5 m breit markieren	2020
12	Knoten Altenhofer/Fr.-Ebert-Str. und Fr.-Ebert-Str./Schwindstr.	Richtung Wald: Radweg ohne Benutzungspflicht sehr schmal, Geradeausfahren in freigegebene Fußgängerzone nicht vorgesehen, holprige Bordsteine. Richtung Ohligs: Indirektes Linksabbiegen eng und umständlich, direktes Abbiegen erfordert einordnen auf Linksabbiegerspur bergab. Zwischen den Knoten schlecht erkennbarer Radweg, der an Bushaltestelle die Seite mit dem Gehweg tauscht,	Linksabbiegerspuren jeweils bevorrechtigt markieren, Richtung Wald Fahrradpiktogramme mit Geradeauspfeilen auf Linksabbiegerspur markieren, Borde entschärfen. Richtung Hilden Radweg zwischen den Knoten sanieren: Pflaster austauschen, dabei Platten mit Fahrradpiktogramm und Noppensteine als Abgrenzung zum Gehweg verlegen, 3 Leuchtmasten und 2	2020

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

		Leuchtmasten + Pfosten im Gehweg: Häufige Konflikte mit Fußgängern	Haltestellenschilder versetzen, an der Altenhofer Str. Radweg auf Kosten des Grünstreifens verbreitern	
13	Holbeinstr. zw. Fr.-Ebert-Str. u. Haus Nr. 27	Fehlende Radverkehrsanlage. Querung der geraden, breiten Sammelstraße Holbeinstr. schwierig, Querungshilfe oder Zebrastreifen nicht möglich, schlechte Sicht durch Platane	Schutzstreifen markieren. Durch Hervorziehen des Bordsteins Einengung der Holbeinstr. und Schaffung eines freien Sichtfeldes. Schilder "Radfahrer kreuzen" aufstellen	2018
14	Gelände zw. Korkenziehertrasse u. Holbeinstr.	Fehlender Zugang zur Trasse von der Holbeinstr. aus	Neue Zuwegung bauen und beleuchten	2018
15	Korkenziehertrasse: südliche + nördliche Rampe zum Rabasol-Tunnel	Rampen mit 15% Längsneigung, scharfen Kurven und schlechter Sicht auf Gegenverkehr. Angrenzende Privatgrundstücke. Südseite: Altlasten-Verdachtsfläche. Nordseite: Starkstrom-Leitung unter Trasse (Verlegung unbezahlbar)	Beide Rampen tiefer legen/verlängern (Längsneigung 6-7%), Leuchten entsprechend verlegen. Südseite: Grunderwerb tätigen, evtl. im Tausch gegen nicht mehr benötigte Verkehrsflächen durch Abriss der Brücke Fallerslebenweg. Nordseite: Neue Rampe mit größerem Kurven-	2019

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

			radius neben der vorh. Trasse bzw. Starkstrom-Leitung bauen, Höhenunterschied mit Stützwand abfangen; Grunderwerb tätigen	
16	Kreuzung Korkenziehertrasse/ Fuhrstr.	Querung der Sammelstraße Fuhrstraße nur durch markierte Querungshilfe gesichert (Inselköpfe wg. Einfahrten nicht möglich), Leuchtmasten weit entfernt	Bevorrechtigung der Trasse durch Beschilderung, Furt und Zebrastreifen, Aufrüstung der Beleuchtung, Beschilderung einer Tempo-30-Strecke an der Fuhrstr.	2020
17	Kreuzung Korkenziehertrasse/ Nümmener Feld	Schlechte Sicht auf die westl. Trasse durch Gebüsch bzw. Gabionen und auf die östl. Trasse durch ungeordnetes Parken. Trasse ist gegenüber Nebenstraße untergeordnet (Schranken auf der Trasse)	Bevorrechtigung der Trasse durch Beschilderung und Furt, Sichtfeld freischneiden und dauerhaft freihalten, Gabione entfernen, Aufrüstung der Beleuchtung, Parken unterbinden, Schranken durch Poller ersetzen	2020
18	Kreuzung Korkenziehertrasse/ Dahler Straße	Legalisiertes Parken und Schranken auf der Trasse zwingen zur Slalomfahrt, Trasse ist gegenüber Nebenstraße untergeordnet	Bevorrechtigung der Trasse durch Beschilderung und Furt, Aufrüstung der Beleuchtung, Parken unterbinden, Schranken durch Poller ersetzen	2020

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

19	Korkenziehertrasse: Rampen zum Parkplatz Kunstmuseum und nördlich der B 224 Wuppertaler Str.	Rampen mit bis zu 12% Längsneigung (Südseite) bzw. bis zu 9% (Nordseite): Nicht barrierefrei, aber übersichtlich - keine Gefahrenstellen. Geschützte Landschaftsbestandteile	Anpassung Rampen wird aufgrund des Landschaftsschutzes und des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses verworfen	2020
20	Parkplatz Kunstmuseum	Trasse führt durch den Parkplatz und ist untergeordnet, schwierige Orientierung für Ortsunkundige und Sehbehinderte	Beidseitig der vorhandenen Fahrgasse Noppensteine als taktile Elemente verlegen, Platten mit integriertem Fahrrad-Piktogramm verlegen	2020
21	Kreuzung Korkenziehertrasse/ Wuppertaler Str.	Auf der Ostseite Einengung und schwierige Orientierung durch Strom-Verteilerkästen, auf der Westseite Versatz mit Sichtbehinderung und erzwungener Gehweg-Nutzung	Wegeführung zur/an der LSA begradigen und barrierefrei ausbauen (Blindenleitsystem, akustisches Signal, 0-6 cm-Absenkungen), Anforderungsschleifen für Radverkehr im Vorfeld installieren (neues Steuergerät notwendig)	2020
22	Rampe zw. Korkenziehertrasse und L357	Rampe nur 2 m breit bei ca. 7-9% Gefälle, Kurvenradius und Neigungswechsel am unteren Ende zu abrupt	Verbreiterung der Rampe auf 3 m, größeren Kurvenradius mit gleichmäßigeren Höhenverlauf anlegen (Verlängerung/Abflachung aus	2020

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

			Kostengründen verworfen)	
23	Verschiedene Standorte	Fehlende Daten zum Radverkehr für Monitoring	Einrichtung von zwei Dauerzählstellen im Bereich Weyerstraße und an der Korkenziehertrasse/Rampe Parkplatz Kunstmuseum	2018
24	Verschiedene Standorte	Fehlende HBR-Fahrradwegweisung zwischen Hildener Str. und Stadtgrenze Hilden und über Zugang Holbeinstr., fehlende Erkennbarkeit der Veloroute	HBR-Fahrradwegweisung korrigieren/ergänzen, Einschübe mit Logo unter allen Zielwegweisern einschieben	2018
25	Verschiedene Standorte	Fehlende Sichtbarkeit der Veloroute im Stadtbild, große Vielfalt der Führungsformen	Markierung von (noch zu entwickelndem) Logo + Pfeil auf der Fahrbahn vor Abbiegungen und Einfärbung von Furten und Aufstellflächen zum Linksabbiegen in (noch auszuwählender) Leitfarbe	2019
26	Verschiedene Standorte	Fehlende Radabstellanlagen an wichtigen Zielen, fehlende Sichtbarkeit der Veloroute	Insgesamt 40 Fahrradständer in (noch zu bestimmende) Leitfarbe direkt an der Route installieren	2019

## Anmerkungen

Maßnahme 5 (Optimierung Linksabbiegen Hildener/Elsässer Straße) ist hier nur nachrichtlich dargestellt, denn die Gesamtmaßnahme Hildener Straße war bereits im Zusammenhang mit dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz beschlossen und wird in dem Rahmen gefördert; die Ergänzung der Signalanlage erfolgt im Rahmen des städtischen Austauschprogramms. Diese Maßnahme ist jedoch Voraussetzung für die verkehrssichere Nutzung des östlichen Abschnittes der Veloroute und damit auch für die Wegweisung.

Maßnahme 19 (Anpassung Rampe zum Parkplatz Kunstmuseum) ist ebenfalls nur nachrichtlich dargestellt: Sie wurde erst verworfen, als der Antrag online eingereicht worden war. Wie auch bei den zuvor verworfenen Rampen-Anpassungen Korkenziehertrasse/ Wuppertaler Straße Nord (ehemals Maßnahme 19b) und Korkenziehertrasse/Roggenkamp (siehe Maßnahme 22) gab es Konflikte mit dem Landschaftsschutz und das Kosten-Nutzen-Verhältnis erschien nicht angemessen. Daher wird es auch zukünftig im Verlauf der Veloroute kurze Steigungen bzw. Gefällestrrecken mit 7 bis 12% Neigung geben, allerdings keine Gefahrenstellen mehr.

Maßnahmen 15a und 15b (Anpassung Rampen Rabasoltunnel Süd und Nord) sind nur zusammen sinnvoll. Die beiden Rampen mit einer Neigung von 15% sind nicht nur weit von der Barrierefreiheit entfernt, sondern aufgrund der scharfen Kurven und der Sichtbehinderungen auch eine Gefahrenstelle. Ein Verzicht auf diese Maßnahme wäre fachlich sehr schwer zu begründen. Durch Grundstückstausch und Bodenmanagement könnten sich die Kosten jedoch verringern. Die Umsetzung wird mit dem geplanten Abriss der Brücke Fallerslebenweg koordiniert, um Kosten einzusparen und um die Sperrung der Korkenziehertrasse so kurz wie möglich zu halten.

Maßnahme 23 (Dauerzählstellen) ist für die Bewilligung zwingend erforderlich: Für den Antrag musste die voraussichtliche Einsparung von Treibhausgasen errechnet werden (673.067 kg). Mit Hilfe der beiden Dauerzählstellen soll die erhoffte Stei-

gerung des Radverkehrs nachgewiesen und damit das vom BMUB geforderte Monitoring (Erfolgskontrolle) gewährleistet werden.

## Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Ebenfalls für die Bewilligung erforderlich sind Maßnahmen zur Vermarktung der Veloroute.

Die Vermittlung konkreter Verhaltensregeln und -tipps auf den gemeinsamen Fuß- und Radwegen wurde bereits mehrfach beim Runden Tisch Radverkehr und in regionalen Arbeitskreisen angeregt. Insbesondere das „Rechtsgehgebot“ für Fußgänger hat sich auf der Trasse weitgehend von allein eingespielt und gut bewährt, daher soll es durch eine professionell entwickelte Kampagne positiv verstärkt werden. Auch sollen die Radfahrer auf rücksichtsvolles Verhalten gegenüber den Fußgängern hingewiesen werden.

Nr.	Maßnahme	Jahr	Kosten	Anmerkungen
1	Entwicklung eines Logos + Corporate Design für die ganze Veloroute, Gestaltung des Faltkarte-Titelblattes	2018	10.000 €	Logo + Leitfarbe müssen auch für Fahrbahnmarkierungen geeignet sein
2	Entwicklung einer Kampagne zum verträglichen Miteinander von Fußgängern & Radfahrern auf der Korkenziehertrasse, mit Vermittlung konkreter Verhaltensregeln bzw. -tipps	2018	15.000 €	Inkl. Sachkosten für Banner, Plakate, Markierungen etc. - Anbringung durch städtischen Bauhof
3	Druck einer Faltkarte im Format >DIN A2, beidseitig bedruckt, Auflage >10.000 Stück	2018	3.000 €	Gestaltung Karte und Rückseite durch Stadt Solingen, Verteilung auch in den anderen beteiligten Städten

# Stadt Solingen - BESCHLUSSVORLAGE

Vorlage Nr.

TOP

4	Jährliche Befahrung der gesamten Veloroute mit interessierten Bürgern, Politik und Medienvertretern, dabei Videodokumentation der erzielten Fortschritte	2018 ff	2.000 €	Erste Befahrung erfolgte am 01.07.17 anlässlich des Startes der Tour de France in Düsseldorf
<b>Gesamt</b>			<b>30.000 €</b>	

## 7. Anlagen

1. Übersichtskarte
2. Maßnahmenübersicht
3. Einzelmaßnahmen
  - 1 bis 10: BV Ohligs/Aufderhöhe/Merscheid
  - 10 bis 16: BV Wald
  - 17 bis 22: BV Gräfrath
  - 23 bis 26: Alle Bezirksvertretungen
4. Kostentabellen