

## Durchführung eines Fußverkehrs-Checks an zwei Standorten im Remscheider Stadtgebiet



Im Auftrag der Stadt Remscheid  
Fachdienst Umwelt,  
Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Mobilität

# Durchführung eines Fußverkehrs-Checks an zwei Standorten im Remscheider Stadtgebiet

## Planungsbüro VIA eG

Marsportengasse 6

D-50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

Mail [viakoeln@viakoeln.de](mailto:viakoeln@viakoeln.de)

[www.viakoeln.de](http://www.viakoeln.de)

### **Bearbeitung:**

Kirsten Niklas

Jörg Thiemann-Linden

Februar 2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung der Fußverkehrs-Checks .....</b>	<b>7</b>
1.1	Ist-Zustand in den beiden Stadtteilen und Einbindung der Fußverkehr-Checks .....	8
1.1.1	Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept der Stadt Remscheid .....	10
1.1.2	Modal-Split Bericht Remscheid.....	13
1.1.3	Schulmobilitätskonzept: Empfehlungen für sichere Grundschulwege.....	15
1.1.4	Laufende Aktivitäten.....	17
<b>2</b>	<b>Arbeitsprogramm .....</b>	<b>19</b>
2.1	Begehungen .....	20
2.2	Abschlussworkshop.....	22
	Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden .....	23
<b>3</b>	<b>Inhaltliche Schwerpunkte.....</b>	<b>24</b>
3.1	Gehweggestaltung .....	24
3.1.1	Gehwegoberflächen.....	24
3.1.2	Barrierefreiheit .....	24
3.1.3	Gehwegbreiten .....	28
3.2	Verkehrssicherheit .....	32
3.2.1	Querungsstellen optimieren .....	32
3.2.2	Erschließung von Parkplätzen.....	40
3.2.3	Schulwegsicherung .....	41
3.3	Aufenthaltsqualität und Attraktivität.....	44
3.3.1	Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren .....	45
3.3.2	„Mobilität braucht Nicht-Mobilität“ - Sitzgelegenheiten .....	45
3.3.3	Spielmöglichkeiten – Den Weg erleben.....	46
<b>4</b>	<b>Hinweise für die erweiterte stadtweite Fußverkehrsförderung in Remscheid .....</b>	<b>47</b>
4.1	Kommunikations- und Arbeitsstruktur .....	47
4.2	Übergreifende Handlungsfelder für zukünftige Fußverkehrsförderung.....	48
4.2.1	Aufenthaltsqualität und Gehweggestaltung.....	49
4.2.2	Verkehrssicherheit.....	49
4.2.3	Barrierefreiheit .....	51
<b>5</b>	<b>Quellen und Literatur.....</b>	<b>52</b>
<b>6</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>54</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Remscheid im Bergischen Städtedreieck (Quelle: <a href="https://geoportal.remscheid.de/">https://geoportal.remscheid.de/</a> ) .....	8
Abbildung 1-2:	Straßennetz und Begehungsrouten in Remscheid Süd .....	9
Abbildung 1-3:	Straßennetz und Begehungsrouten in Remscheid-Lüttringhausen.....	10
Abbildung 1-4:	Modal Split Remscheid (verändert nach büro stadVerkehr 2021, S.36).....	13
Abbildung 1-5:	Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr (büro stadVerkehr 2021, S.61) .....	14
Abbildung 1-6:	Schulwegeplan der GGS Adolf Clarenbach (Elkmann Klimaschutz & Mobilität: Endbericht Clarenbach S. 96) .....	16
Abbildung 1-7:	Walking-Bus in Lüttringhausen.....	17
Abbildung 1-8:	Schulweggemeinschaften und Interesse an Schulweggemeinschaften der GGS Adolf-Clarenbach (Elkmann Klimaschutz & Mobilität: Endbericht Clarenbach S. 30).....	17
Abbildung 1-9:	Bürgerpark am Rathaus Lüttringhausen im winterlichen Licht.....	18
Abbildung 2-1:	Einbindung des Online-Tools Wege-Checker .....	19
Abbildung 2-2:	Bausteine des Fußverkehrs-Check.....	19
Abbildung 2-3:	<i>Begehungsrouten Remscheid Süd und Remscheid-Lüttringhausen. ....</i>	20
Abbildung 2-4:	Impressionen von der ersten Begehung in Remscheid Süd .....	21
Abbildung 2-5:	Impressionen von der zweiten Begehung in Remscheid-Lüttringhausen ....	22
Abbildung 2-6:	Abschlussworkshop im Rathaus Remscheid.....	22
Abbildung 3-1:	Formen der Mobilitätseinschränkung .....	25
Abbildung 3-2:	Hohe Borde an Querungsstelle (links) Differenzierte Bordhöhe (rechts) ....	25
Abbildung 3-3:	Nicht barrierefreier Zuweg zur Schule/Lindenallee in Lüttringhausen .....	26
Abbildung 3-4:	Rampengestaltung in direkter Nähe zur Treppenanlage .....	27
Abbildung 3-5:	Fehlende Treppenmarkierung (links); zugestelltes Orientierungssystem (rechts).....	27
Abbildung 3-6:	Soll-Gehwegbreite und Definition Gehfläche.....	28
Abbildung 3-7:	Situation ohne und mit Multifunktionsstreifen auf sehr breiten Gehwegen oder am Fahrbahnrand.....	29
Abbildung 3-8:	Geringe Gehwegbreiten in Lüttringhausen .....	30
Abbildung 3-9:	Fehlende Gehwege in der Pulverstraße .....	30

Abbildung 3-10:	eingeschränkte Gehwegbreiten in Remscheid Süd .....	31
Abbildung 3-11:	Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern .....	32
Abbildung 3-12:	Lichtsignalanlage auf der Bismarckstraße .....	33
Abbildung 3-13:	Feindliches Fußgängergrün in Remscheid Industriestraße und Berghasuer Straße .....	34
Abbildung 3-14:	Dunkel LSA in Konstanz .....	35
Abbildung 3-15:	Ist-Situation und skizzierter Fußgängerüberweg an der Einmündung Gerstenbachstraße .....	36
Abbildung 3-16:	Gehwegüberfahrt in Bielefeld .....	38
Abbildung 3-17:	Unterschied Teilaufpflasterung (links) und Gehwegüberfahrt (rechts) nach EFA .....	38
Abbildung 3-18:	Ewaldstraße vor der Nelson-Mandela-Schule in Remscheid.....	39
Abbildung 3-19:	Möglichkeiten zur kurzfristigen Sicherung einer Querungsstelle (Beispiel Jülich links und Köln rechts) .....	39
Abbildung 3-20:	Ist-Zustand und Skizzierung von vorgezogene Seitenräume an der Ewaldstraße/ Rosenhügeler Straße in Remscheid .....	40
Abbildung 3-21:	wartende Kunden auf dem Johann-Vaillant-Platz (links); Fußwegeführung Parkplatz Centro in Oberhausen .....	40
Abbildung 3-22:	Vorschlag zur Verbesserung der Knotenpunktsituation Lenneper Straße/ Engelbertstraße .....	42
Abbildung 3-23:	Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet .....	43
Abbildung 3-24:	Schulstraßenprojekt in Wien .....	44
Abbildung 3-25:	Sitzmöbel in Remscheid.....	45
Abbildung 3-26:	Sitzmöbel für die kurze Pause in Brühl und Sitz-/Spielmöbel in Bad Driburg .....	46
Abbildung 3-27:	Punktuelle Spielmöglichkeiten für Kinder in Brühl (markiert) und Düsseldorf	46
Abbildung 4-1.	Beispielbare und besitzbare Stadt.....	49
Abbildung 4-2:	Themenplakat Barriereatlas Bad Münstereifel <sup>28</sup> .....	51
Abbildung 6-1:	Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fußverkehr (Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid, Tabelle 4 auf S. 34) .....	54
Abbildung 6-2:	Pressebericht zum Fußverkehrs-Check 2022 in Remscheid allgemein .....	55
Abbildung 6-3:	Presseberichte zu den Begehungen .....	56

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1:	SWOT-Analyse angepasst und reduziert auf die Inhalte der durchgeführten Fußverkehrs-Checks .....	12
Tabelle 1-2:	Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr – freie Nennungen .....	15

## 1 Zielsetzung der Fußverkehrs-Checks

Remscheid kann als eine typische Fußgängerstadt gelten, geprägt durch die besondere Topografie und entsprechender Bebauungsstruktur mit meist nicht sehr breiten Straßen. Sie wird stark dominiert durch Verkehrswege für den motorisierten Individualverkehr, die teilweise stark belastet sind und in Remscheid oft wenig Platz für Fuß- und Radverkehr im Seitenraum lassen. Aus diesem Grund ist es für die Stadt Remscheid umso wichtiger, nachhaltige Mobilität wie den Fußverkehr als platz sparende und klimafreundliche Form der Fortbewegung in Remscheid zu stärken.

Insbesondere im Kontext des kommunalen Klimaschutzes ist der Fußverkehr ein relevanter Faktor. Denn es geht nicht allein darum, sehr kurze Pkw-Fahrten auf Wegen zu Fuß (oder mit dem Rad bzw. dem Bus) zu verlagern. Stattdessen geht es darum, auch längere (fossile) Fahrten durch kurze Wege zu Fuß zu substituieren und eine „attraktive Stadt der kurzen Wege“ tatsächlich zu leben. Daher ist die Mobilität zu Fuß im Stadtteil ein wesentliches Handlungsfeld für die Verkehrswende.

Nach einem bereits im Jahr 2020 durchgeführten Fußverkehrs-Check<sup>1</sup> mit Begehungen in der Remscheider Innenstadt und in Remscheid-Lennep wurden nun Begehungen in den zwei weiteren Stadtbezirken Remscheid Süd und Remscheid-Lüttringhausen durchgeführt, mit dem Ziel

- die Aufenthaltsqualität und Sicherheit des „zu Fuß Gehens“ zu steigern
- und konkrete Handlungsmöglichkeiten im Stadtgebiet aufzuzeigen.

Die Bedeutung von Fußverkehrs-Checks wurde unter anderem auch auf Landesebene im Rahmen der NRW-Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen im Juni 2022 hervorgehoben.

*Wir nehmen den Fußverkehr in den Blick mit dem Ziel, komfortable, sichere und barrierefreie Wege und Straßenquerungen zu schaffen.<sup>2</sup>*

Im Rahmen dieses Berichtes, sollen neben den konkreten Handlungsmöglichkeiten in den Untersuchungsgebieten auch stadtweite Empfehlungen für die weitere Fußverkehrsförderung in Remscheid gegeben werden.

---

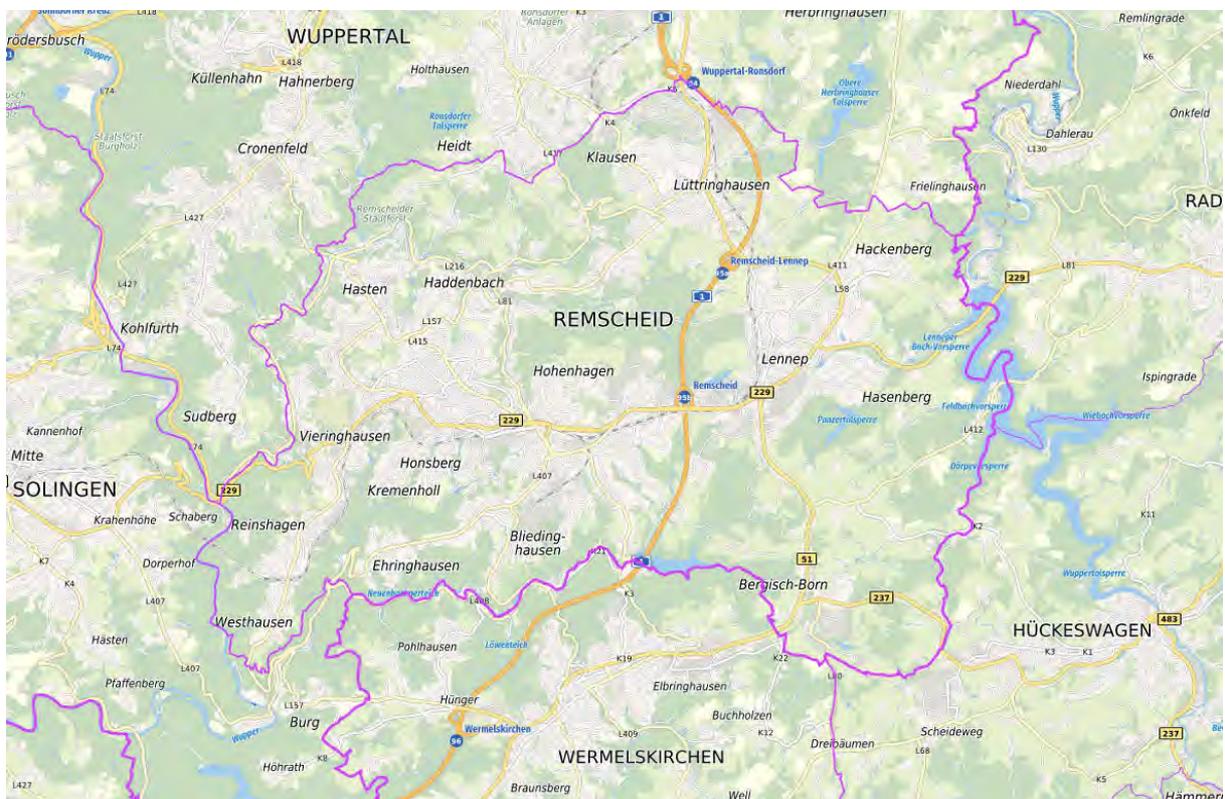
<sup>1</sup> Mit dem „Fußverkehrs-Check NRW“ unterstützt das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen dabei, den Stand ihres Fußverkehrs professionell unter die Lupe zu nehmen und zu verbessern: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check>

<sup>2</sup> ZUKUNFTSVERTRAG FÜR NORDRHEIN-WESTFALEN. Koalitionsvereinbarung von CDU und GRÜNEN 2022–2027. Juni 2022. S. 38

## 1.1 Ist-Zustand in den beiden Stadtteilen und Einbindung der Fußverkehr-Checks

Die Stadt Remscheid, als kreisfreie Großstadt im Bergischen Land, hat 113.703 (30.12.2019) Einwohner: innen und umfasst eine Fläche von 74,52 km<sup>2</sup>. Sie ist laut LEP als Mittelzentrum im Ballungskern des sogenannten Bergischen Städtedreiecks (mit Solingen und Wuppertal) an überregionalen Verkehrsachsen gelegen.

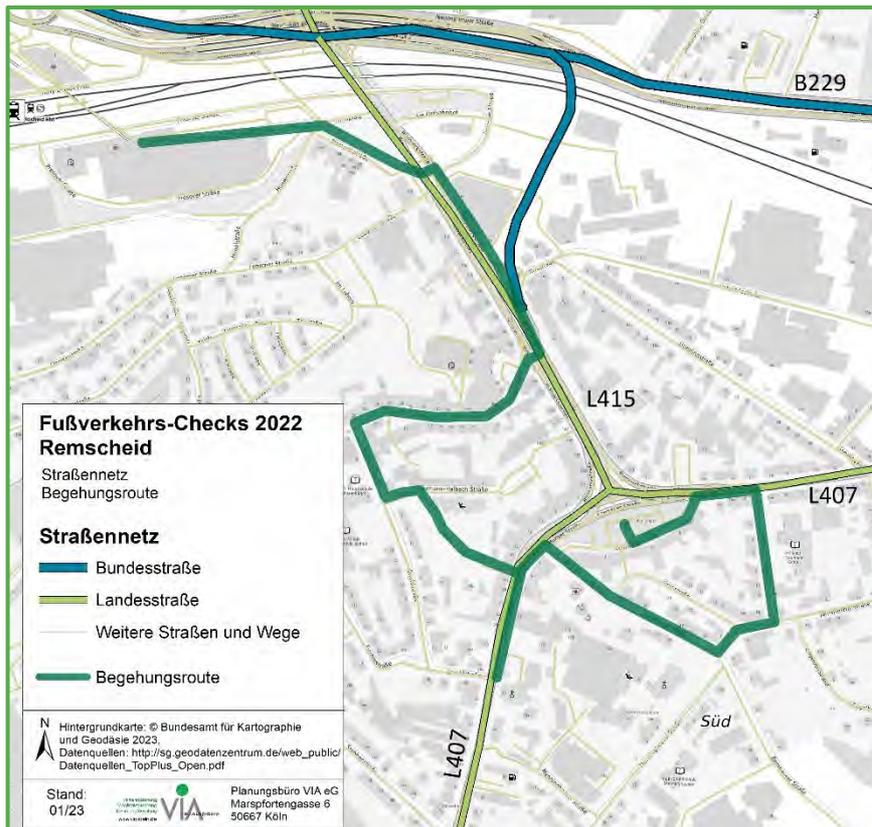
Abbildung 1-1: Remscheid im Bergischen Städtedreieck (Quelle: <https://geoportal.remscheid.de/>)



Die **Begehung in Remscheid Süd** hatte als räumlichen Schwerpunkt die Wegeverbindungen um den Johann-Vaillant-Platz und Richtung Bahnhof. Hier wurden auch ein sogenannter „LÖV“ (durch den Hof zwischen Mehrfamilienhäuser führende Fußwegverbindung) als alternative Wegeverbindung begangen. Dominantes Verkehrsproblem für die Mobilität zu Fuß sind in diesem Bereich die das Ortsbild bestimmenden Hauptverkehrsstraßen (L407 und L415). Diese Landesstraßen sind durch ein hohes Verkehrsaufkommen u.a. durch Arbeitspendler geprägt, da der Stadtteil stark gewerblich bzw. industriell geprägt ist und hier mit der Lenneper Straße/Burger Straße (L407) eine wichtige Ost-West Verbindung verläuft. Im Bereich der Lenneper Straße (L407) östlich der Bismarckstraße (L415) liegen Belastungszahlen von 18.429 Kfz/Tag und Schwerlastverkehr von 2% (369 Fahrzeuge/Tag) vor. Auf der Burger

Straße (L407) liegen Belastungszahlen von 14.505 Kfz/Tag und 2,2% Schwerlastverkehr (319 Fahrzeuge/Tag) vor. Relevant für die Begehung sind auch die Belastungswerte der Bismarckstraße mit 24.683 Kfz/Tag und ebenfalls 2,2% Schwerlastverkehr (543 Fahrzeuge/Tag).<sup>3</sup>

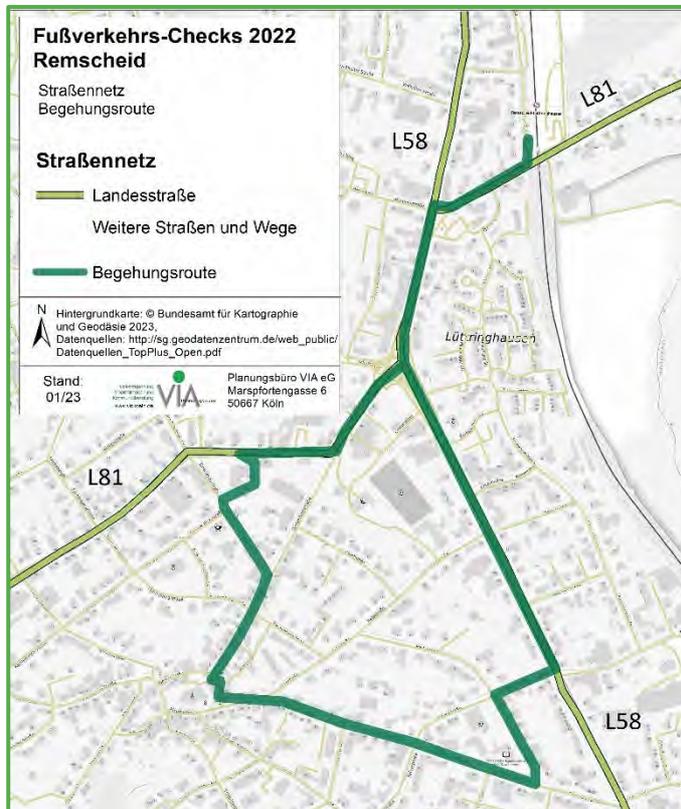
Abbildung 1-2: Straßennetz und Begehungsrouten in Remscheid Süd



Die **Begehung in Remscheid-Lüttringhausen** hatte als räumlichen Schwerpunkt die Wegeverbindung vom Bahnhof aus durch den historischen Ortskern: Als Wege im Ortskern wurden u.a. die Gertenbachstraße und die Gemeinschaftsgrundschule Adolf Clarenbach angesteuert. Die im Untersuchungsgebiet liegende Landesstraße (L58; Lindenallee) ist eine wichtige Verbindung zwischen Lüttringhausen und Lennep. Die Belastung der Lindenstraße liegt entlang des Ortskerns bei 13.519 Kfz/Tag und 2,2% Schwerlastverkehr (297 Fahrzeuge/Tag).

<sup>3</sup> Belastungswerte von 2018, Stadt Remscheid

Abbildung 1-3: Straßennetz und Begehungsrouten in Remscheid-Lüttringhausen



### 1.1.1 Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept der Stadt Remscheid

Bereits 2018 wurde das gesamtstädtische Mobilitätskonzept der Stadt Remscheid beschlossen, welches ausdrücklich auch den Fußverkehr berücksichtigt. Zur Umsetzung wurde eine Arbeitsgruppe Mobilität gegründet, die sich aus Vertreter:innen unter anderem folgender Organisationseinheiten der Stadt Remscheid zusammensetzten:

- Fachdezernat Bildung, Jugend, Soziales, Gesundheit und Sport (Regionales Bildungsbüro)
- Fachdezernat Ordnung, Sicherheit und Recht
- Hilfen für Senior:innen und behinderte Menschen
- Materialwirtschaft
- Stadtentwicklung und Rahmenplanung
- Technische Betriebe Remscheid
- Umwelt
- Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR

Ebenfalls waren externe Akteure wie unter anderem die Stadtwerke Remscheid GmbH, der VCD Regionalverband Bergisches Land und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR. Eine Fortsetzung der AG Mobilität nach Beschluss der Mobilitätsstrategie ist vorgesehen, um die Umsetzung der im Mobilitätskonzept dargestellten Maßnahmen zu begleiten.<sup>4</sup>

### **Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung**

Das im Mobilitätskonzept aufgeführte übergeordnete und handlungsweisende Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Remscheid soll bei allen zukünftigen Entscheidungen im Bereich Mobilität eine einheitliche Orientierung geben.

Hinsichtlich des Fußverkehrs sind folgende Gesichtspunkte des Leitbildes besonders relevant:

- 4. Es gibt einen respektvollen Umgang mit **schwächeren Verkehrsteilnehmern**.
- 6. Der Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr, **Fuß-** und Fahrradverkehr, Carsharing) mit einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität genießt hohe Priorität.
- 9. Die Aufenthaltsqualität für **Fußgänger** im Stadtraum genießt hohe Priorität.
- 10. Alle **Fuß-** und Radwegeverbindungen sind sicher und in einem guten Zustand nutzbar. Sie verbinden die Stadtteile untereinander, sind an die Wegenetze der Nachbargemeinden angebunden und dienen neben Freizeitaktivitäten auch dem Pendlerverkehr.

### **SWOT-Analyse**

Zusätzlich zum Leitbild wurde im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept auch eine SWOT-Analyse<sup>5</sup> durchgeführt, die die Situation im Fußverkehr aufzeigt. Herausgestellt werden sollen an dieser Stelle die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken die auch im Rahmen der diesjährigen Fußverkehrs-Checks relevant waren und diskutiert wurden. (Die Originaltabelle aus dem Gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie ist im Anhang unter Abbildung 6-1 aufgeführt):

---

<sup>4</sup> Stadt Remscheid: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept Remscheid, 2018; S. 29 und 30

<sup>5</sup> Aus dem Englischen: „Strengths“ (Stärken), „Weaknesses“ (Schwächen), „Opportunities“ (Chancen) und „Threats“ (Risiken)

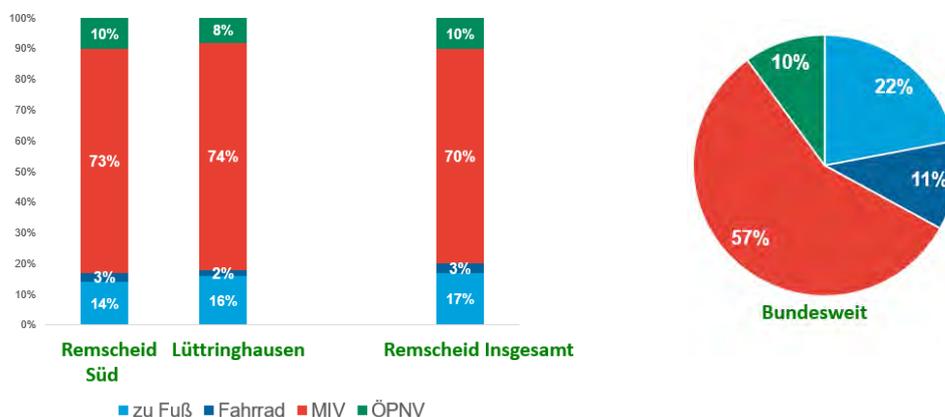
Tabelle 1-1: SWOT-Analyse angepasst und reduziert auf die Inhalte der durchgeführten Fußverkehrs-Checks

Stärken	Schwächen
<p><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitsfördernd</li> <li>• Viele nutzbare Direktverbindungen</li> <li>• sogenannte LÖV: Durch Mehrfamilienhäuser führende Verbindungen</li> <li>• preiswerte und flexible Fortbewegungsmöglichkeit</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jeder Autofahrende ist auch zu Fuß Gehender</li> <li>• Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen</li> <li>• Förderung des Fußgängerverkehrs → Schaffung von städtebaulicher Qualität → öffentlicher Raum kann aufgewertet werden durch Begrünung und Stadtmöblierung → steht im Konflikt mit Beschaffung von Parkplätzen</li> <li>• 30 km/h flächendeckend einführen (Konkurrenz zu Pkw und ÖPNV)</li> <li>• Quartiersparkhäuser → öffentlicher Raum frei für andere Nutzungen → Aufwertung des öffentlichen Raumes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viel Verkehr</li> <li>• Lärm macht zu Fuß gehen unattraktiv /es gibt keine „schönen“ Wege</li> <li>• Barrieren durch Treppen auch im Fußwegenetz</li> <li>• Barrieren durch Topographie (Steigung &gt; 6%) → zu steil insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>• Barrieren durch schlechten Zustand der Gehwege → Stolperfallen</li> <li>• Zu schmale Gehwege</li> <li>• Zugeparkte Gehwege → Konflikte mit Ansprüchen an Parkplätze</li> <li>• Engstellen an einigen Ortslagen</li> <li>• Ampelschaltungen: Fußverkehr wird zweitrangig berücksichtigt → Prioritäre Abwicklung des Pkw-Verkehrs damit MIV-Fluss sichergestellt wird</li> <li>• Ampelschaltung für ältere Menschen teilweise zu kurz (insbesondere bei mehrspurigen Straßen)</li> <li>• Versorgung in den Stadtteilen (oftmals auf der „grünen Wiese“ keine kleinen Einzelhändler mehr): längere Fußwege müssen in Kauf genommen werden, um Nahversorgung sicher zu stellen</li> <li>• Fußverkehr wird oft vergessen</li> </ul>
	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsrisiko für Fußverkehr (insbesondere Kinder) durch parkende Kfz</li> <li>• Abfluss des Pkw-Verkehrs hat Vorrang</li> </ul>

### 1.1.2 Modal-Split Bericht Remscheid

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Remscheid hat die alltägliche Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen. Aus der im Jahr 2021 durchgeführten Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid<sup>6</sup> geht hervor, dass der MIV einen Anteil von knapp 70% (Summe von Fahrer- und Mitfahreranteil) an den Wegen der Einwohner:innen von Remscheid aufweist, d.h. ohne Einpendelnde. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Summe von Fuß- / Rad- und ÖPNV-Nutzung kommen dementsprechend auf einen Anteil von 30%, was im Vergleich zu anderen Großstädten sehr gering ausfällt. Im Einzelnen aufgegliedert besitzt der Fußverkehr noch den höchsten Anteil mit knapp 17%, gefolgt vom Radverkehr mit einem Anteil von nur 3% (E-Bike/Pedelec-Anteil davon: 1%) und der Öffentliche Verkehr auf ca. 10% (Bahnanteil: 3%, Busanteil 7%). Im Vergleich zu den Werten der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (MiD 2017) besitzt Remscheid einen um 13 Prozentpunkte erhöhten MIV-Anteil an den Wegen, der deutlich zu Lasten des Fuß- und Radverkehrsanteils geht. Insgesamt ist der Anteil des Umweltverbundes in Remscheid selbst im Bundesschnitt mit hohem Anteil ländlicher Gebiete deutlich geringer (MID 2017: 32%). Ist der Anteil des ÖV mit 10% noch gleich, so sind die Anteile Fuß (MID: 22%) und Rad (MID: 11%) mit 5 bzw. 8% in Remscheid deutlich geringer.<sup>7</sup>

Abbildung 1-4: Modal Split Remscheid (verändert nach büro stadVerkehr 2021, S.36)



Bezüglich der Verkehrsmittelwahl gibt es Unterschiede zwischen den Stadtbezirken und im Vergleich zur Gesamtstadt. Die Umweltverbundanteile sind mit 26% (im Bezirk Lüttringhausen) bzw. 27% (Remscheid Süd) nochmal geringer als zur Gesamtstadt, somit hat der MIV mit 74% (Lüttringhausen) bzw. 73% (Remscheid Süd) einen nochmal höheren Anteil am Verkehrsaufkommen. Dies geht vor allem in Remscheid Süd zulasten des Fußverkehrs. Hier sind mit 14% die niedrigsten Fußverkehrsanteile

<sup>6</sup> büro stadVerkehr: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid. Hilden 2021

<sup>7</sup> Eine mögliche Beeinflussung des Verkehrsverhalten aufgrund des Coronavirus wurde im Rahmen der Haushaltsbefragung abgefragt. Der Großteil der Befragten gab an, an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst worden zu sein (Remscheid Gesamt: 92 %). In Lüttringhausen waren 4 % und in Süd 9 % im Verkehrsverhalten beeinflusst. (büro stad Verkehr, S.33)

vorhanden. Im Bezirk Lüttringhausen wird mit 8% vergleichsweise weniger als stadtweit der ÖPNV genutzt. Der Fußverkehrsanteil ist hier lediglich 1% geringer als in Remscheid insgesamt.

### Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr

Um ergänzende Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen Remscheids zu erhalten, sind in der Haushaltsbefragung auch Verbesserungsbedarfe für die verschiedenen Verkehrsangebote abgefragt worden. Hierzu gab es sowohl vorgegebene Vorschläge als auch die Möglichkeit zusätzliche Angaben zu machen.

Folgende Angaben waren vorgegeben:

- Ausreichende Gehwegbreiten
- Fußgängerfreundliche Ampeln
- Wegweisung
- Beleuchtung
- Zustand der Gehwege
- Fußgängerquerungsanlagen
- Zusätzliche Angaben

Zum Verbesserungsbedarf im Fußverkehr wurde mit 32% der Meldungen am häufigsten der Zustand der Gehwege genannt. Darauf folgen mit 19% die Beleuchtung, ausreichende Gehwegbreiten mit 15% sowie fußgängerfreundliche Ampeln mit 14%. Auf Verbesserungsbedarfe bei Fußgängerquerungsanlagen fallen 10% der Meldungen. Auf die Wegweisung sowie andere zusätzliche Angaben entfallen 6% sowie 4% der Meldungen.

Abbildung 1-5: Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr (büro stadVerkehr 2021, S.61)



Bei den zusätzlichen Angaben wurden die in folgender Tabelle aufgeführten Verbesserungsbedarfe genannt:

*Tabelle 1-2: Verbesserungsbedarfe im Fußverkehr – freie Nennungen (büro stadVerkehr 2021, S. 61)*

<b>Verbesserungsbedarf</b>	<b>Nennungen bei „zusätzliche Angaben“</b>
Sauberkeit/Pflegezustand der Gehwege	20 %
Barrierefreiheit (z.B. Bordsteinabsenkungen)	17 %
Ausbau Fußwegenetz	10 %
Zugeparkter Gehweg	10 %
Fehlende/unsichere Querungen	8 %
Beleuchtung verbesserungswürdig	8 %
Sonstiges	26 %

### 1.1.3 Schulmobilitätskonzept: Empfehlungen für sichere Grundschulwege

Für fast alle Remscheider Grundschulen liegt ein sehr fundiertes schulisches Mobilitätskonzept vor, auf das bei den Fußverkehrs-Checks öfter Bezug genommen wurde<sup>8</sup>. Dies betrifft vor allem die HNS Engelbertstraße und die Clarenbachschule (sowie indirekt auch die Franziskusschule außerhalb der Begehungsrouten).

Neben der Analyse des Unfallgeschehens und eigener Umfelderkundung sowie Verhaltensbeobachtungen wurden Eltern u.a. zu den Routen zu Fuß zur Schule befragt. Detaillierte Maßnahmenvorschläge für zahlreiche Orte, darunter auch die Auseinandersetzung mit dem Kfz-Parken (insbesondere Querparken) konnten durch die Fußverkehrs-Checks fast immer bestätigt und in ihrer Dringlichkeit unterstützt werden. Einige anschauliche Schulwegpläne werden mit dokumentiert.

---

<sup>8</sup> Elkmann Klimaschutz & Mobilität 2022: Schulisches Mobilitätskonzept. Sichere und nachhaltige Schulwege an Remscheider Grundschulen. Zusammenfassender Endbericht, 2022,



### 1.1.4 Laufende Aktivitäten

Laufende Aktivitäten und Konzepte für den Fußverkehr die im Rahmen der Fußverkehrs-Checks diskutiert wurden:

#### „Schulweggemeinschaften SWG“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule:

Auch Walking-Bus genannte Kampagne (Maßnahme 70 im Integrierten Klimaschutzkonzept IKSK): Kinder treffen sich an zentralen und sicheren Sammelorten in den Wohngebieten, um gemeinsam in der Gruppe zur Schule zu laufen. Vor allem am Anfang sollten die Kinder durch Erwachsene bzw. Eltern begleitet werden und der sichere Schulweg und das richtige Verhalten eingeübt werden. Später sind die Kinder meist in der Lage, auch alleine den Schulweg zu bewältigen. Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander. Im Rahmen der zweiten Begehung in Remscheid-Lüttringhausen wurden wir auf den Walking-Bus durch eine entsprechende Haltestelle aufmerksam gemacht (Siehe Abbildung 1-7). Das Remscheider Schulmobilitätskonzept beschreibt sowohl bestehende als auch weitere gewünschte Schulweggemeinschaften (Siehe Abbildung 1-8).

Abbildung 1-7: Walking-Bus in Lüttringhausen



Abbildung 1-8: Schulweggemeinschaften und Interesse an Schulweggemeinschaften der GGS Adolf-Clarenbach (Elkmann Klimaschutz & Mobilität: Endbericht Clarenbach S. 30)



### **Installierung eines On Demand Systems ÖPNV**

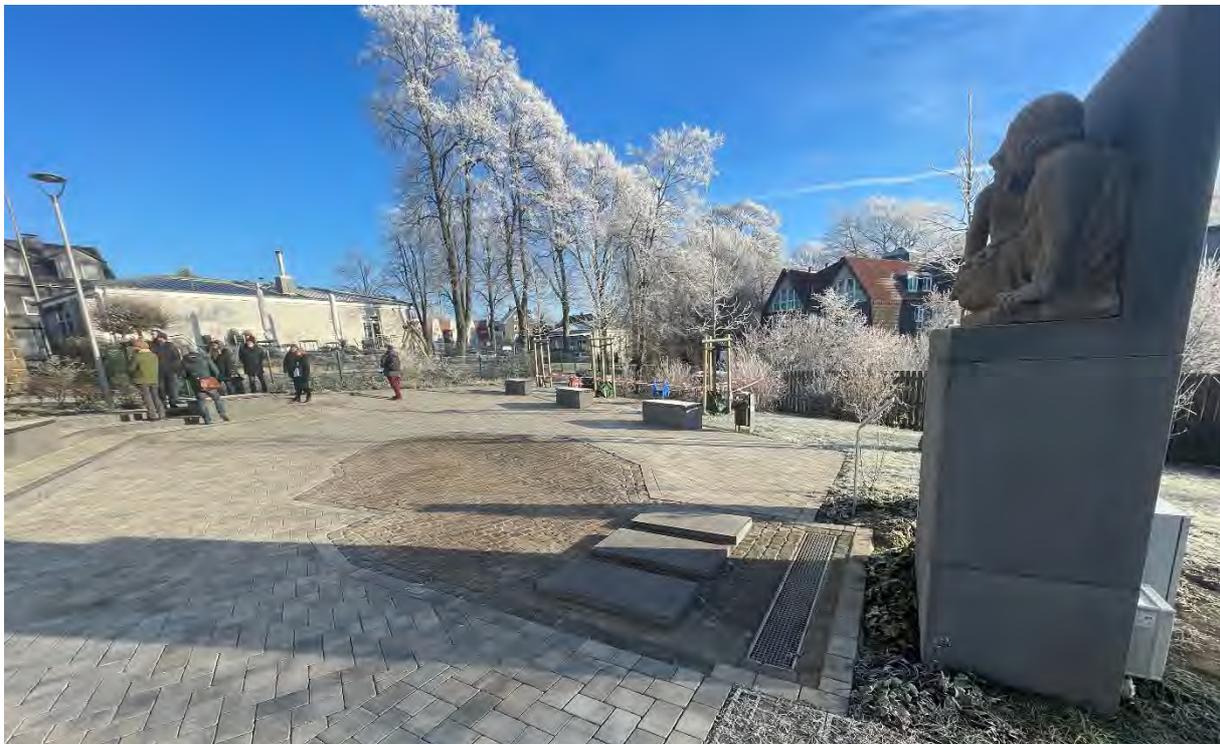
Wie in anderen Städten hat sich auch in Remscheid über die Jahrzehnte die fußläufig erreichbare Nahversorgung zugunsten der Konzentration größerer Einzelhandelseinrichtungen mit großen Parkplätzen ausgedünnt. Damit fällt für viele eine Motivation für Wege zu Fuß weg und wird ersetzt durch die Pkw-Nutzung (bisher noch wenig durch Fahrrad-/Pedelecnutzung) oder den ÖPNV als die quasi „verlängerten Füße“. In ländlichen Gebieten hat die Konzentration von Einzelhandel und sozialer Infrastruktur oft noch gravierendere Folgen als in der Großstadt, doch ist die dezentrale Nahversorgung in den peripheren Remscheider Stadtteilen bereits ein planerisches Thema.

Mit der Weiterentwicklung des Remscheider Busnetzes ist eine Ergänzung der Busachsen durch Bedarfsverkehre (On Demand) zur dichteren Erschließung der Wohngebiete ein wesentlicher Beitrag zur Fußverkehrsförderung. Das gilt vor allem für Ältere in Remscheid, deren Einkaufswege verbunden mit Sozialkontakten einen Faktor gegen Alterseinsamkeit darstellen können.

### **Einrichtung eines Bürgerparks am Rathaus Lüttringhausen:**

Im Rathausumfeld von Lüttringhausen wurde eine attraktive Grün- und Platzanlage mit hoher Aufenthaltsqualität im letzten Jahr (2022) fertiggestellt. Sitz- und Spielmöglichkeiten und eine Wasserstelle (Wasserspiel und Trinkwasserstelle) laden auf der Rückseite des Rathauses zum Verweilen ein. Dieses Projekt darf als tolles Positivbeispiel zum Thema Aufenthaltsqualität hervorgehoben werden.

*Abbildung 1-9: Bürgerpark am Rathaus Lüttringhausen im winterlichen Licht*



## 2 Arbeitsprogramm

Die Methodik der Fußverkehrs-Checks wurde in Remscheid über den NRW-Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks mit den methodischen Erfahrungen andernorts weitgehend übernommen und an die Bedingungen in den Remscheider Stadtteilen angepasst. Das Vorgehen umfasst die in Abbildung 2-2 dargestellten Bausteine.

Bei den Vorbereitungen zum Fußverkehrs-Check werden erste Analysen durchgeführt, durch eigene Begehungen werden relevante Orte für die gemeinsame Diskussion vor Ort identifiziert sowie das Gesamtprojekt organisiert.

Im Auftaktworkshop sollen die kommunalen Akteure (Verwaltung, Politik sowie Bürgerinnen und Bürger) in das Projekt eingebunden und für das Thema Fußverkehr sensibilisiert werden. Dieser konnte in Remscheid leider nicht stattfinden. Die Präsentation zum Auftaktworkshop wurde online zur Verfügung gestellt. Über das Online-Tool „Wege-Checker“ konnten Anregungen und Problemstellen im Remscheider Stadtgebiet eingetragen und mit Bildern dokumentiert werden. Dieser war für den Zeitraum des gesamten Projektes nutzbar.

Abbildung 2-2: Bausteine des Fußverkehrs-Check



Abbildung 2-1: Einbindung des Online-Tools Wege-Checker



Kernstück der Fußverkehrs-Checks sind die beiden Begehungen, die den Teilnehmenden vor Ort die Gelegenheit bieten, Probleme und Sichtweisen auszutauschen und neue Lösungsansätze und Ideen sofort mit Planenden sowie Politiker:innen zu diskutieren. Diese fanden in Remscheid Süd und Lüttringhausen statt. Im nachgelagerten Abschlussworkshop wurden Probleme und Mängel, Maßnahmenempfehlungen und Strategien zu beiden Stadtteilen gemeinsam mit den kommunalen Akteuren und Bürger:innen diskutiert.

Bei den drei öffentlichen Beteiligungsformaten war die Resonanz aus der Einwohnerschaft im Vergleich zu den Fußverkehrs-Checks in Remscheid 2020 in Altstadt und Lennep sowie anderen Kommunen des Projekte Fußverkehrs-Checks NRW sehr gering. Mögliche Gründe könnten in der sehr kalten

Witterung oder saisonal anderen Themen als das zu Fuß Gehen zu finden sein, möglicherweise auch in einer bisher marginalen öffentlichen Wahrnehmung des Themas Fußverkehr.

Projektabschließend findet eine Vorstellung im politischen Fachausschuss statt.

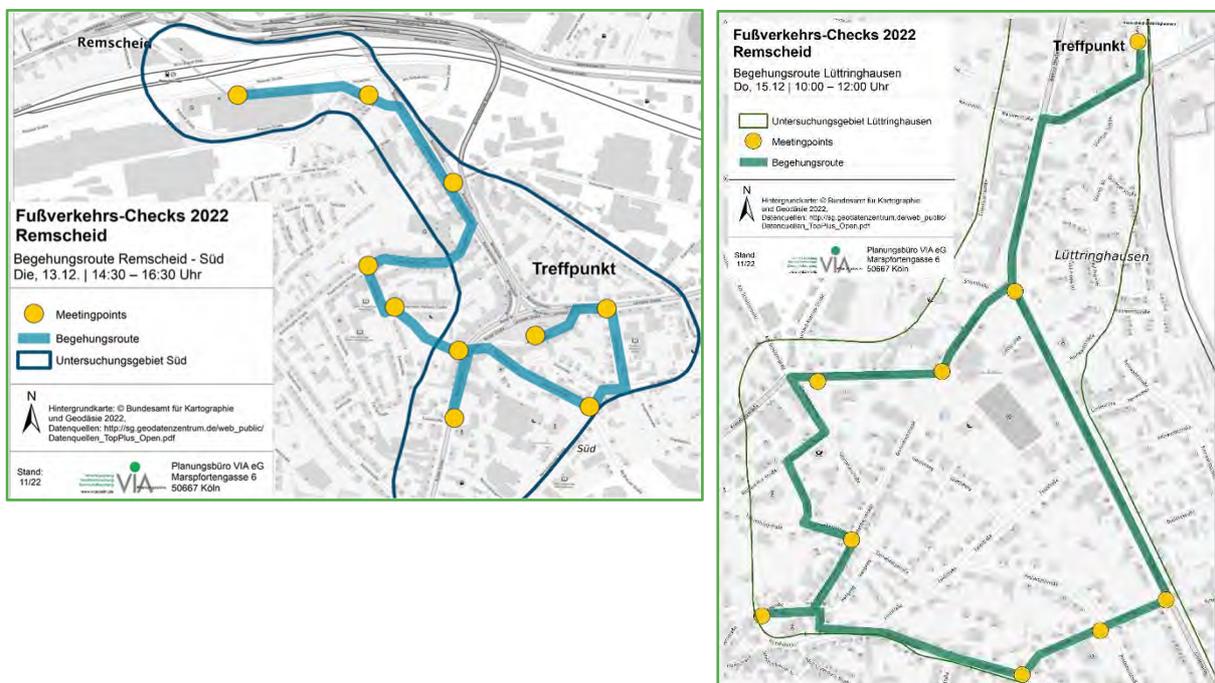
Folgende Termine wurden in Remscheid durchgeführt:

- Interner Startertermin mit der Verwaltung: digital | 26.10.2022 | 14:00 Uhr - 15:15 Uhr
- Begehung in Remscheid Süd: 13.12.2022 | 14:30 Uhr - 16:30 Uhr
- Begehung in Remscheid-Lüttringhausen: 15.12.2022 | 10:00 Uhr - 12:00 Uhr
- eine Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Bürgerveranstaltung in Präsenz im Remscheider Rathaus: 26.01.2023 | 17:30 Uhr - 19:30 Uhr

## 2.1 Begehungen

Im Rahmen des Fußverkehrs-Check fanden am 13. Dezember und 15. Dezember 2022 zwei Begehungen in Remscheid Süd und Lüttringhausen statt. Die festgelegten Routen mit Zwischenstopps, führten entlang fußverkehrsrelevanter Quellen und Zielen und deckten Themen wie Verkehrssicherheit, Konfliktsituationen, Schulwege und Wegebeziehungen allgemein, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität ab.

Abbildung 2-3: Begehungsrouten Remscheid Süd und Remscheid-Lüttringhausen.



### Erste Begehung in Remscheid Süd

An der ersten Begehung in Remscheid Süd nahmen zehn Personen teil. Vertreten waren öffentlich eingeladene interessierte Alltagsexperten (Bürgerinnen und Bürger) sowie Vertreter:innen der Stadtverwaltung.

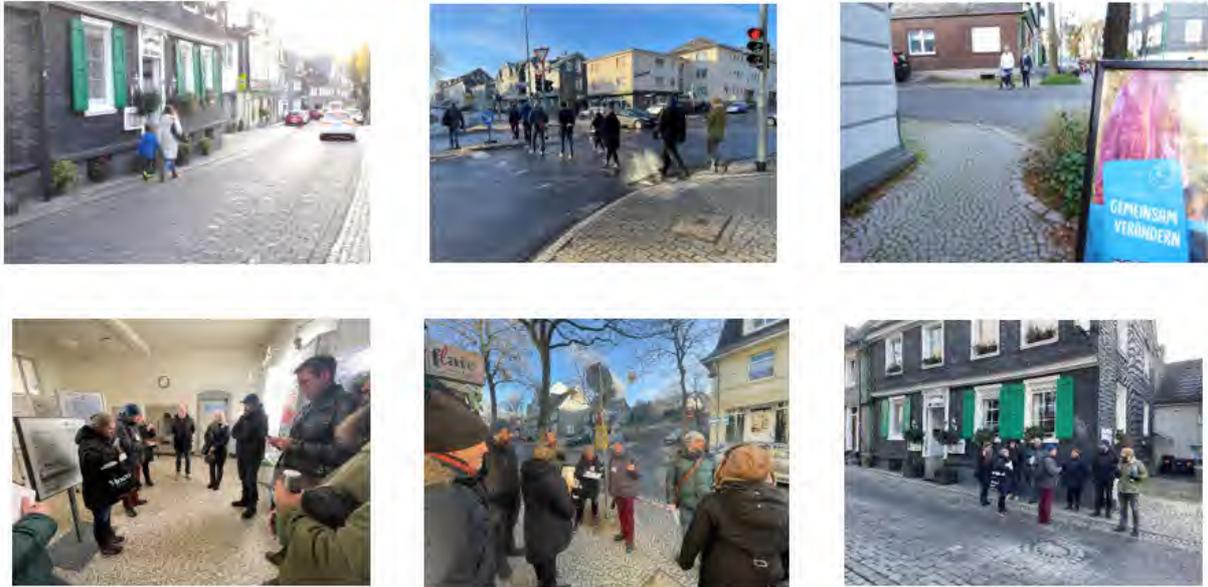
Abbildung 2-4: *Impressionen von der ersten Begehung in Remscheid Süd*



### Zweite Begehung in Remscheid-Lüttringhausen

An der zweiten Begehung in Remscheid-Lüttringhausen nahmen acht Personen teil. Vertreten waren Vertreter:innen der Stadtverwaltung sowie der Bezirksbürgermeister, so dass es trotz fehlender Alltagsexperten (Bürgerinnen und Bürger) zu einem aufschlussreichen Austausch untereinander kam. Auf der Begehung wurden ebenfalls gemeinsam Erfahrungen Mängel und bereits erste Optimierungsmöglichkeiten intensiv diskutiert.

Abbildung 2-5: *Impressionen von der zweiten Begehung in Remscheid-Lüttringhausen*

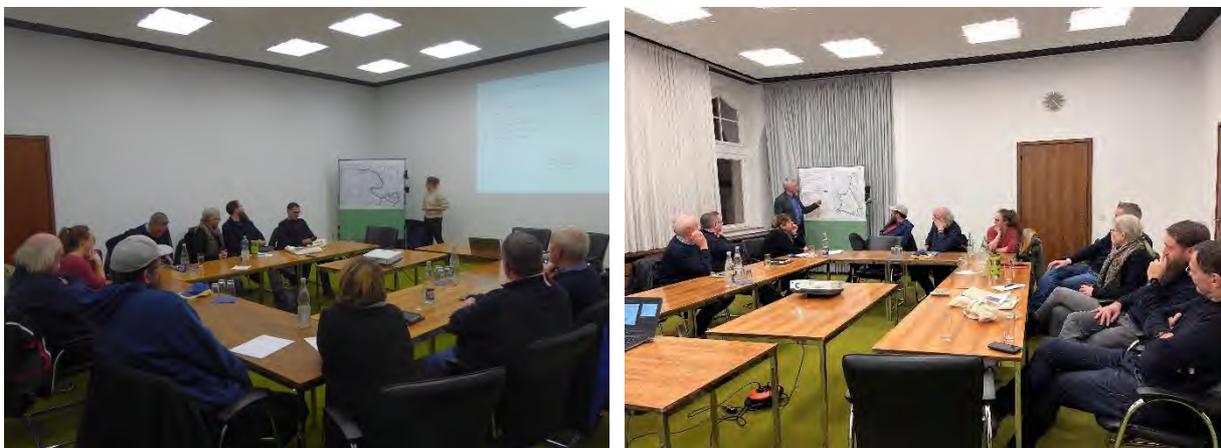


## 2.2 Abschlussworkshop

Der Abschlussworkshop fand am 26.01.2023 von 17:30 Uhr bis 19:30 Uhr im Remscheider Rathaus statt. Herr Gregori, Klimaschutzmanager der Stadt Remscheid, begrüßte die 13 Teilnehmenden und stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Remscheid vor.

Frau Niklas und Herr Thiemann-Linden stellten anschließend die Schwerpunkte und Maßnahmenempfehlungen vor.

Abbildung 2-6: *Abschlussworkshop im Rathaus Remscheid*



## Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden

Folgende Punkte in Süd bzw. der Abschlussveranstaltung wurden angesprochen und im Arbeitsbericht nicht weiter vertieft:<sup>9</sup>

- Ausdünnung der fußläufigen Nahversorgung und Fußverkehr
- Standards der Beleuchtung und Diskussion um techn. Regelwerk (Vorschlag zu einer Begehung bei Dunkelheit) versus Lichtverschmutzung (u.a. bei starker Beleuchtung bei Fußgängerüberwegen)
- Politische Resonanz in der Presse zu Begehung im Südbezirk mit Artikulation der Kfz- versus Fußverkehrs-Interessen
- Weitere verkehrsplanerische und freiraumplanerische Themen (am Zentralpunkt z.B. die Verlegung einer Bushaltestelle für zusätzlichen Stellplatz zur E-Mobilität)
- Verlegung der Spiel-/Sportplatzgeräte vom Freizeitplatz hinter dem Bahnhof auf den öffentlichen Pirnaer Platz
- Kfz-Führungen der Engelbergstraße im Kontext Intzestraße sowie geplante Netzergänzung zur Bundesstraße
- Bewertung von Alternativen zum Fußgängerüberweg Engelbergstraße / Lenneper Straße (Lichtsignalanlage, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, „Schulstraßenregelung“ zu Beginn- und Endzeiten der Schule, Radinfrastruktur auf der Lenneper Straße)
- Profil / Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der Plätze in Flächenkonkurrenz zum Kfz-Parken
- Punktuelle Spielgelegenheiten auf dem Zentralplatz

Folgende Punkte zu Lüttringhausen wurden angesprochen und im Arbeitsbericht nicht weiter vertieft:

- Durchgangsverkehr durch das alte Dorf (Idee einer gegenläufigen Einbahnstraße mit Ausnahme Bus), auch als Möglichkeit einen Gehstreifen mit Pfosten im Abschnitt ohne Gehweg unterzubringen; ein autofreies Straßenfest als Test, soweit sich hierfür Akteure vor Ort finden?)
- Vorschlag eines zweiten Kreisverkehrs am Knoten der Barmer Straße auch als erleichterter Fußweg vom Bahnhof
- Probleme zu Fuß mit dem Parken in den engen Straßen im Bereich der JVA (u.a. Albert-Tillmans-Weg)

---

<sup>9</sup> Diese werden teilweise direkt als Maßnahmen im Kataster aufgeführt, haben keine direkte Bedeutung für die Optimierung der Bedingungen des Fußverkehrs oder beeinflussen das Gesamtverkehrssystem und können daher nicht im Rahmen der Fußverkehrs-Checks bearbeitet werden. Einzelne Anmerkungen betreffen Stellen, die nicht begangen wurden.

### 3 Inhaltliche Schwerpunkte

Im Folgenden sollen die inhaltlichen Schwerpunkte der Begehungen und des Abschlussworkshops nach den Themenfeldern:

- Gehweggestaltung
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität

vorgestellt werden. Dabei werden die inhaltlichen Schwerpunkte der Themenbereiche behandelt, die in den Begehungen in Remscheid von besonderer Bedeutung waren und auch auf dem Abschlussworkshop präsentiert und diskutiert wurden.

#### 3.1 Gehweggestaltung

##### 3.1.1 Gehwegoberflächen

Die Gehwege sollten generell so gestaltet sein, dass sie:

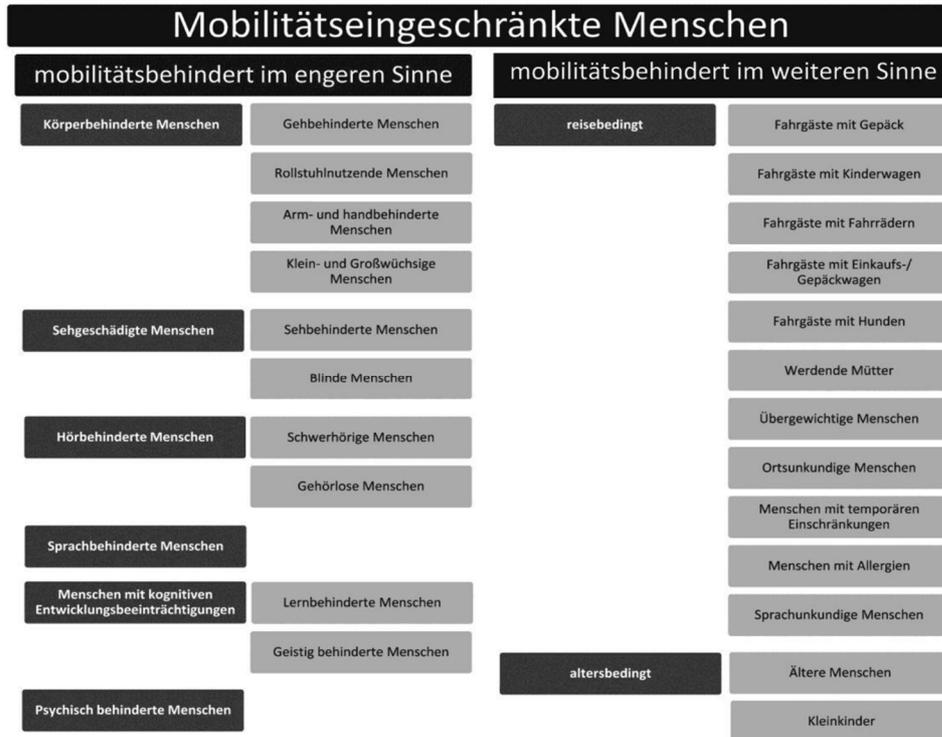
- gut berollbar und ohne Stolperfallen sind (z.B. breite Fugen, Wurzelaufbrüche, unebenes Natursteinpflaster)
- Eine geringe Längs- und Querneigungen vorweisen

Instandhaltungsmängel stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren dar. So sind insbesondere ältere gepflasterte Wege teilweise uneben (z.B. durch Wurzelaufbrüche), z.T. ist auch der Abfluss von Oberflächenwasser nicht mehr gewährleistet. Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator als Gehhilfe nutzen, sind außerdem Neigungswechsel in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen.

##### 3.1.2 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist grundsätzlich die Anwesenheit von Barrieren, die für die meisten zu Fuß höchstens eine Ärgerlichkeit darstellen, für Menschen mit entsprechender Behinderung leicht zu Mobilitätsverzicht führen können. Barrierefreiheit nützt dabei fast allen Personen, wie die folgende Grafik zeigt, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Einschränkungen. So dass letztendlich alle Bevölkerungsgruppen von barrierefreien Verkehrsanlagen profitieren

Abbildung 3-1: Formen der Mobilitätseinschränkung



Quelle: Aus H BVA Hinweise für barrierefreie verkehrsanlagen der FGSV

### Barrierefreiheit der Gehwege an Querungsstellen

Im Untersuchungsgebiet weisen mehrere Bordsteine eine, beim Queren mit Rollator oder Rollstuhl behindernde, hohe Kante auf. Hier sollte geprüft werden, ob und wie eine Absenkung der Borde möglich ist, um barrierefreie Querungen zu ermöglichen. Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um mit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren. Im NRW-Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“ wird aktuell an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe (sogenannte Doppelbord) von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.

Abbildung 3-2: Hohe Borde an Querungsstelle (links) Differenzierte Bordhöhe (rechts)



Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Seheingeschränkten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante mit Aufmerksamkeitsfeld an der Nullabsenkung angewiesen sind.

Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ in der Vergangenheit empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden. In Zusammenarbeit z.B. mit dem Seniorenbeirat und Behindertenbeirat der Stadt Remscheid sollte eine Prioritätenliste für den weiteren Umbau von barrierefreien Knotenpunkten erarbeitet werden.

### **Bauliche Hindernisse**

Vorhandene Treppenanlagen sowie schmale oder steile Rampen bilden z.T. unüberwindbare Barrieren für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen, Fahrräder etc. In Remscheid sollten alle wichtigen Ziele barrierefrei erreichbar sein. So ist zum Beispiel die ältere Treppenanlage an der Lindenallee (Schulweg) zwar mit steilen Schiebehilfen ausgestattet, diese sind jedoch in der Praxis – aufgrund der Steigung – nicht für die angesprochenen Personengruppen geeignet.

*Abbildung 3-3: Nicht barrierefreier Zuweg zur Schule/Lindenallee in Lüttringhausen*



So werden z.B. Rollstuhlfahrende zu großen Umwegen gezwungen. Es sollte geprüft werden, ob eine barrierefreie Rampe im Bereich der Treppen (Wegeführung für nicht-mobilitätseingeschränkte Personen) eingerichtet werden kann, damit Mobilitätseingeschränkte nicht lange Umwege nehmen müssen. Dies erfordert dann für die Entwicklungslänge der Rampe zusätzlichen Platz.

Abbildung 3-4: Rampengestaltung in direkter Nähe zur Treppenanlage (Links:Brühl; Rechts Bottrop)



### Blinde und stark seheingeschränkte Menschen

Für Menschen mit starker Seheinschränkung jedoch, von denen es z.B. in der Folge von Diabetes immer mehr Betroffene gibt als viele vermuten, sind zahlreiche Sofortmaßnahmen möglich. Dies würde auch vielen Älteren zu Gute kommen, die mit zunehmendem Alter bei Nacht schlechter sehen können. Das Wichtigste ist hier der Hell-Dunkel-Kontrast von Hindernissen im Gehbereich. Dunkelgraue Pfosten als Durchfahrsperrern und Treppenanlagen sind für Seheingeschränkte schwer erkennbar, da zu wenig Kontrast zu erkennen ist. Bei Pollern sollte die Notwendigkeit überprüft werden; falls notwendig sind diese kontrastreich zu markieren. Treppenanlagen können über Vorderkantenmarkierungen sichtbar werden (wenn sie nicht nach Möglichkeit durch Rampen zu ersetzen sind).

Abbildung 3-5: Fehlende Treppenmarkierung (links); zugestelltes Orientierungssystem (rechts)



Ein taktiles Orientierungssystem (bzw. taktile Orientierungssysteme mit unterschiedlichen Standards) ist teilweise vorhanden. Ist das Leitsystem jedoch durch Warenauslagen oder Möblierung zugestellt, ist keine konsistente Fortführung oder ein Belagwechsel vorhanden, wird diese Personengruppe sofort vor unüberwindliche Schwierigkeiten gestellt, die sie ohne fremde Hilfe nicht bewältigen kann. In einem Barrierefrei-Programm wäre hier eine kleinräumige Analyse nötig. Ein taktiles Orientierungssystem (Tastkanten, Leitsysteme) erscheint auch in Remscheid als eine anspruchsvolle Zukunftsaufgabe.

### 3.1.3 Gehwegbreiten

Das Thema Flächengerechtigkeit spielt im Fußverkehr eine relevante Rolle. Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fuß- und Radverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, (illegal) parkende Kfz und weitere Barrieren wie Lichtsignalmasten, Pfosten mit Verkehrszeichen schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein. Für Rollstuhlfahrende sind bereits Restflächen 0,90 m (zzgl. Sicherheitsraum) nicht nutzbar. Zum Teil müssen sie auf die Fahrbahn ausweichen.

Als Bedarf der nutzbaren Gehwegbreite ergibt sich aus Begegnungsfällen und Platzanforderung von Menschen mit Einschränkung grundsätzlich mindestens 1,80 m. Nach den RAST 06<sup>10</sup>, den H BVA<sup>11</sup> und den EFA<sup>12</sup> entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m. Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich und so wie das Nebeneinandergehen für z.B. Personen, die geführt werden müssen. Der Sicherheitstrennraum bzw. -trennstreifen zur Fahrbahn hin wird bei der Breitendiskussion häufig vergessen. Diese zuerst für den Neubau vorgesehenen Werte sollten jedoch auch im Bestand als Orientierungswerte für komfortable Gehwegbreiten gelten – auch wenn die historischen Querschnitte eine „Mangelverwaltung“ bei den Gehwegbreiten bedeuten. Dann stellt sich die Frage nach einem fairen Kompromiss mit dem Mindestbedarf des fließenden Kfz-Verkehrs, bei ausreichendem Platz auch des Kfz-Parkens.

Eine klarere Definition von Gehweg und Gehfläche als hindernisfreie, nur der Bewegung zu Fuß vorbehaltene Fläche versucht die neue, noch nicht veröffentlichte FGSV-Richtliniengeneration.

Abbildung 3-6: Soll-Gehwegbreite und Definition Gehfläche



Quellen: FGSV: EFA, 2002 und EFA-Entwurfsstand 2022 (unveröffentlicht)

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Köln, 2006

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln, 2011

<sup>12</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002 (aktuell in Überarbeitung)

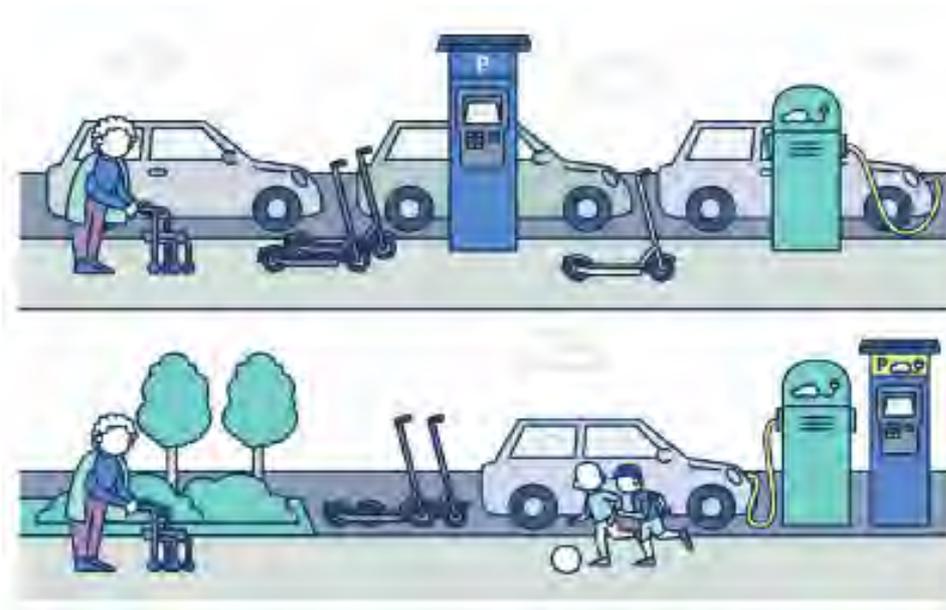
In historisch gewachsenen Straßenräumen, wie in Lüttringhausen, treten zu geringe Gehwegbreiten in den Nebenanlagen auf. Häufig wurde bei der Straßenumgestaltung im Ortskern die Fahrbahnbreite weitgehend beibehalten, die Nebenanlage ist hingegen in ihrer Breite eingeschränkt. Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der zu Fuß Gehenden stark ein. Nach § 25 StVO ist für sie die Fahrbahnnutzung eigentlich nicht vorgesehen – oder nur „im Gänsemarsch“ am Fahrbahnrand.

### Multifunktionsstreifen

Die Diskussionen im Themenfeld „Flächengerechtigkeit“ bezogen sich auch auf die Art und Weise wie die Gehwege von Möblierung freigeräumt werden können.

Zukünftig sollten die Flächen am Fahrbahnrand, oder auf sehr breiten Gehwegen nicht mehr nur für parkende Kfz reserviert werden: Auf sogenannten Multifunktionsflächen kann neben Bäumen, Schildermasten und ggf. Kfz-Stellplätzen eine Vielzahl an Möblierung oder Außengastronomie untergebracht werden, darunter auch Parkuhren/Ladeinfrastruktur, Fahrradparken, Transformatorenkästen, Sitzgelegenheiten und zeitweise auch Abfalltonnen zur Leerung.

Abbildung 3-7: Situation ohne und mit Multifunktionsstreifen auf sehr breiten Gehwegen oder am Fahrbahnrand



Quelle: Agora Verkehrswende 2022, S. 4<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Agora Verkehrswende: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 4. aktualisierte Auflage 2022

## Engstelle

Mancherorts werden mittlerweile neue fußverkehrsfreundliche Lösungsmöglichkeiten gesucht. Hier bietet es sich zum Beispiel an die Nebenanlage in ihrer Breite zu vergrößern und die Fahrbahn zu verschmälern (sogenannte Engstelle für den Kfz-Verkehr). Dort, wo die Engstelle länger ist bzw. die Sicht stark eingeschränkt ist, kann eine Kfz-Einstreifigkeit bei beiden Fahrtrichtungen auch durch eine Lichtsignalanlage (auch Dunkelampel) geregelt werden, möglicherweise auch zur Schulwegsicherung.

Abbildung 3-8: Geringe Gehwegbreiten in Lüttringhausen



## Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)

Insbesondere Wohnstraßen mit zu schmalen und teilweise zugeparkten Gehwegen, die den Fußverkehr faktisch auf die Fahrbahn zwingen, könnten logischerweise als eine Art „Verkehrsberuhigter Bereich“ angesprochen werden. Nach der entsprechenden Anordnung muss der Fahrverkehr mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden – auf der gesamten Straßenbreite – muss vermieden werden. Geparkt werden darf im angeordneten Verkehrsberuhigten Bereich nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.

Ein Verkehrsberuhigter Bereich kommt bei entsprechender baulicher Gestaltung (weiche Separation/fehlende Gehwege) und geringen Kfz-Frequenz ohne größere Umbaumaßnahmen in Frage. Hier hätten dann auch Schüler:innen die Bewegungsfreiheit in der gesamten Straßenbreite (die sie sich in großen Pulks bereits heute nehmen).

Im Verkehrsberuhigten Bereich geht mit den erweiterten Rechten des Fußverkehrs auf der Fahrbahn und den definierten Plätzen zum Straßenrandparken eine Attraktivierung des Straßenraums einher.

Durch Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten kann auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Abbildung 3-9: Fehlende Gehwege in der Pulverstraße



## Kfz-Parken

In vielen Kommunen wird die nutzbare Gehwegbreite auch durch das Kfz-Parken eingeschränkt. Immer wieder deutlich gemacht werden muss, dass Gehwegparken nur dort legal ist, wo es explizit durch StVO-Beschilderung bzw. Markierungen in Parkzonen erlaubt ist. Bei Quer- oder Schrägparken geben die Bordsteine die Begrenzung der Parkfläche vor, ein „Überhangparken“ stellt demnach ggf. eine Behinderung dar.

Jedoch führt oftmals auch legales Parken zu Flächenkonflikten bzgl. der nutzbaren Gehwegbreite. Hier sollten die Ansprüche des Fußverkehrs gegenüber des parkenden Kfz-Verkehrs abgewogen werden.

Parkende Kfz sollten in keinem Fall

- Sichthindernisse für zu Fuß Gehende an Querungsstellen und Einmündungen darstellen
- Begegnungsverkehr bei den zu Fuß Gehenden verhindern.

Abbildung 3-10: eingeschränkte Gehwegbreiten in Remscheid Süd



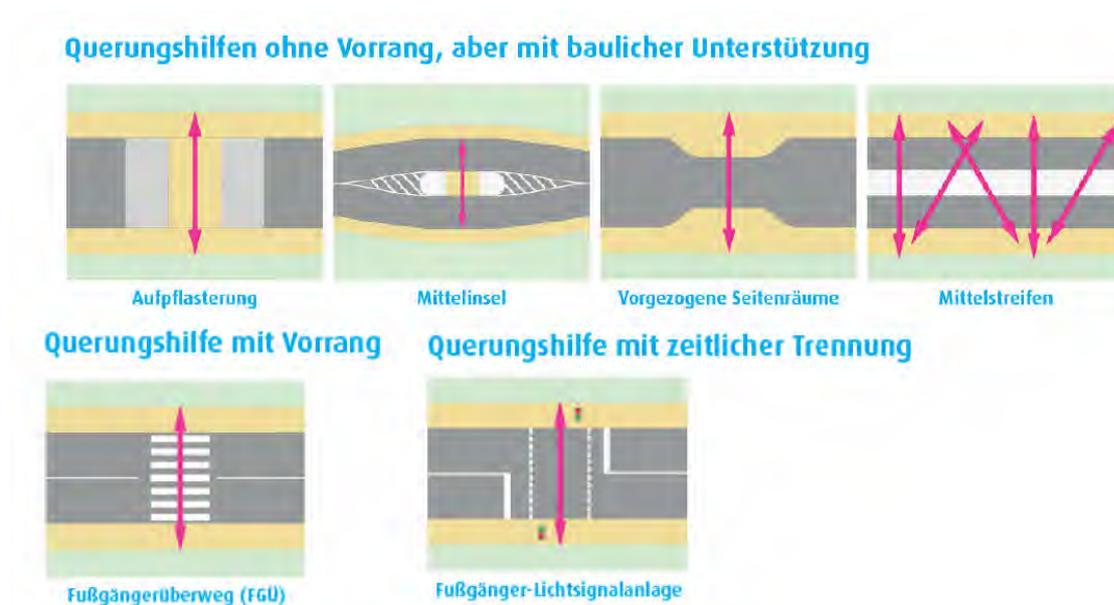
## 3.2 Verkehrssicherheit

In den nachfolgenden Unterkapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

### 3.2.1 Querungsstellen optimieren

Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Abbildung 3-11: Möglichkeiten, Querungsstellen zu sichern



Quelle: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr

Generell gilt für Querungsstellen, dass:

- sie intuitiv und eindeutig erkennbar sind
- sie den Wunschwegen des Fußverkehrs entsprechen (umwegfreie, direkte Wegeführung), damit die Straße nicht an anderer Stelle überquert wird
- der gegenseitige Sichtkontakt zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden gewährleistet ist und nicht durch Bepflanzung, Parkmöglichkeiten, Zäune oder andere Barrieren behindert wird (frei einsehbare Sichtdreiecke)
- die Aufstellflächen für wartenden Fußverkehr ausreichend groß sind.

Im Folgenden werden die auf der Begehung wichtigen inhaltlichen Schwerpunkte zu den besprochenen Querungshilfen aufgeführt:

### Querungsstelle mit Vorrang: Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen (LSA)

Bei den Begehungen wurde festgestellt, dass bei einigen bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Fußgängersicherheit bzw. -freundlichkeit besteht. So wurde von den Teilnehmenden insbesondere das Thema zu kurze Grünzeiten angemerkt.

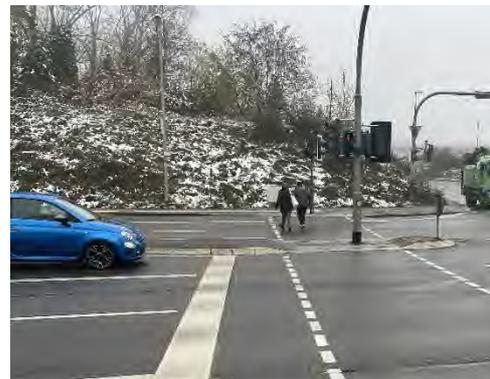
Derzeit regulieren die RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) die Grünzeiten. Nach den Richtlinien müssen diese so lang sein, dass mindestens die halbe Furtlänge überquert werden kann (bei Furten mit akustischen Zusatzeinrichtungen die gesamte Furtlänge).

Bei einer Fahrbahntrennung (z.B. einer Mittelinsel) sollte die Fußgängerfreigabezeit so lang sein, dass die längste Furt, die Mittelinsel und die Hälfte der zweiten Furt überquert werden können.<sup>14</sup>

Die sogenannte Räumgeschwindigkeit liegt laut RiLSA in der Regel bei 1,2 m/s.<sup>15</sup> und wird bei der Planung der Länge von Grünzeiten angewandt. Jedoch brauchen insbesondere Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen deutlich länger, um eine Straße zu queren.

Im Rahmen einer Untersuchung zur Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende an Lichtsignalanlagen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde bereits 2012 empfohlen, diesen Regelwert auf 1,0 m/s anzupassen und Variationen der Räumgeschwindigkeit von 0,8 m/s bis 1,2 m/s zu ermöglichen.<sup>16</sup> Da laut der aktuellen Richtlinien bereits der Wert von 1,0 m/s als Variation möglich ist, empfehlen wir mindestens diesen Wert als Regelwert für die Räumungsgeschwindigkeit von Lichtsignalanlagen anzuwenden.<sup>17</sup>

Abbildung 3-12: Lichtsignalanlage auf der Bismarckstraße




---

<sup>14</sup> Siehe Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) Ausgabe 2010, Kapitel 2.7.4 oder Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) Ausgabe 2011, S 51

<sup>15</sup> Es sind jedoch Variationen von Variationen von 1,0 m/s bis höchstens 1,5 m/s möglich.

<sup>16</sup> Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Verkehrstechnik Heft V 217, S 101

<sup>17</sup> Eine verträgliche Abwicklung der anderen beteiligten Verkehrsmittel wird vorausgesetzt.

Ein genereller Hinweis zur Anwendung der RiLSA wird unter Allgemeines (1.1) gegeben:

*Von den Anwendern dieser Richtlinie wird erwartet, dass sie im Sinne der allgemein angestrebten Vereinheitlichung die angegebenen Grundlagen und Grundsätze beachten. Da jedoch nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen durch die Richtlinien vollständig erfasst werden können und der technische Fortschritt sowie gegebenenfalls örtliche Besonderheiten angemessen zu berücksichtigen sind, können Fachleute in begründeten Fällen in Eigenverantwortung von den fixierten Grundlagen und Grundsätzen abweichen. Die Richtlinien enthalten daher zu einer Reihe von Fragen Empfehlungen und Vorschläge, die einen Rahmen für eigenständiges ingenieurmäßiges Handeln abstecken. (RiLSA, S.9)*

Als besonders problematisch wurde auch das sogenannte „feindliche Fußgängergrün“ genannt. Hier fährt das Kfz beim Abbiegen in die Grünphase des Fußverkehrs. Hier sollte auch der Einsatz einer zeitlich getrennten Freigabe der beiden Ströme geprüft werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Abbildung 3-13: Feindliches Fußgängergrün in Remscheid Industriestraße und Berghauser Straße



### **Querungsstelle mit Vorrang: Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen als Dunkelampel**

Dunkel-Ampeln sind Lichtsignalanlagen, die nur auf Anforderung für den Fußverkehr ein grünes Signal geben, ansonsten aber dunkel geschaltet sind. Der Vorteil dieser Anlagen ist, dass zu Fuß Gehende Grünlicht anfordern können, aber nicht müssen, d.h. bei wenig Kfz-Verkehr können routinierte zu Fuß Gehende die Fahrbahn auch ohne Lichtsignalanlage queren.

Für vor allem kleinere Kinder ist die Dunkel-Ampel ein klassischer Baustein zur Schulwegsicherung und wurde daher im Rahmen der Begehung in Lüttringhausen an der Lindenallee diskutiert.

Abbildung 3-14: Dunkel LSA in Konstanz



### Querungsstelle mit Vorrang: Fußgängerüberweg (FGÜ)

Fußgängerüberwege (FGÜ) bieten zu Fuß Gehenden die komfortabelste und sicherste Querungsmöglichkeit, jedoch wurden auch auf den Begehungen in Remscheid die „vermeintlichen“ Einsatzgrenzen der Richtlinien für Fußgängerüberwege (R FGÜ) thematisiert. Im Rahmen eines 1999 initiierten Modellversuchs<sup>18</sup> wurde untersucht, dass Fußgängerüberwege auch unabhängig von den in den R FGÜ genannten Einsatzgrenzen eingesetzt werden können, wenn folgende Anforderungen für die Einrichtung eines FGÜ erfüllt sind:

- Gute Erkennbarkeit des Fußgängerüberweges
- Ausreichende Sicht zwischen Kfz-Fahrenden und zu Fuß Gehenden
- Kurze Querungswege
- Angepasste Geschwindigkeit (möglichst etwa 30km/h)
- Keine Überholmöglichkeit
- Niedrige Baukosten<sup>19</sup>

Die Broschüre „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen“<sup>20</sup> fasst die Ergebnisse des Modellversuchs in Nordrhein-Westfalen zusammen.

---

<sup>18</sup> MWMEV Ministerium für Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (Hrsg. 2002): Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ – Schlussbericht. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Januar 2002.

<sup>19</sup> Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

<sup>20</sup> Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

In NRW wurden aufgrund dieses Modellversuchs die Einsatzbereiche durch einen Ministerialerlass großzügiger geregelt als in anderen Bundesländern und bieten gegenüber R FGÜ mehr Spielräume. Spielräume können und sollten demnach gerade in NRW auch genutzt werden.

*„Der Modellversuch hat gezeigt, dass, wenn diese Anforderungen eingehalten werden, FGÜ überall dort eingesetzt werden können, wo ein Bedarf für eine sichere Querung von Straßen durch Fußgänger besteht. Für die Entscheidung über den Einsatz von FGÜ sind daher diese Kriterien maßgebend und nicht die strikte Einhaltung von Grenzwerten der Kfz- und Fußgängerbelastung. Wie in den RiLSA für Fußgängerlichtzeichenanlagen, muss grundsätzlich auch für Fußgängerüberwege gelten, dass Fußgänger – unabhängig von ihrer Anzahl – ein angstfreies Überqueren der Fahrbahn zu gewährleisten ist.“ (MWMEV NRW AZ VI B 3-78-26/1, 2002; S.3)*

Somit müssen z.B. keine harten Grenzwerte für zu Fuß Gehende und Kfz angewendet werden. Die Untersuchungen zeigen, dass z.B. bei 600 bis 900 Kfz/Spitzenstunde Fußgängerüberwege bei entsprechender Ausgestaltung sicher betrieben werden können.<sup>21</sup> Die Empfehlungen formulieren zudem ausdrücklich, dass „FGÜ auch mit 50 m Abstand möglich“ sind, wenn „bei hohem Querungsbedarf mehrere mögliche Standorte zur Disposition [stehen].“

**Abbildung 3-15:** Ist-Situation und skizzierter Fußgängerüberweg an der Einmündung Gerstenbachstraße



Die R FGÜ von 2001 sollen nach der Verkehrsministerkonferenz von April 2021 grundsätzlich überarbeitet werden – mit dem Ziel, dass mit Fußgängerüberwegen nicht nur auf Gefahrenlagen reagiert werden soll, sondern sie für den Fußverkehr auch an ungefährlichen Stellen förderlich werden können. Eine Neufassung der Richtlinien könnte die Anordnung von Fußgängerüberwegen demnach in den Bundesländern harmonisieren und insgesamt vereinfachen helfen.

<sup>21</sup> Laut MWMEV NRW (2002), S 8 sind z.B. Fußgängerüberwege auch bei 1.690 Kfz/h und auch bei 11 FG/h möglich.

### Querungsstelle an Kreisverkehren

FGÜ nehmen zudem eine herausragende Bedeutung an innerörtlichen Kreisverkehren ein. FGÜ am Kreisverkehr regeln nicht nur eindeutig den Vorrang des Fußverkehrs an allen Zu- und Abfahrten, sondern machen den Fußverkehr zudem deutlich sichtbar und reduzieren die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten im Kreis noch einmal deutlich. Sie sind gerade für die Schulwegsicherung unabdingbar. Aus diesem Grund sollten alle Querungen an einem innerörtlichen Kreisverkehrsplatz mit FGÜ ausgestattet werden, was den Vorgaben der eingeführten Regelwerke in NRW entspricht.<sup>22</sup>

Die Markierung von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren vereinfacht zudem ganz entscheidend die Vorfahrtsregeln, denn kaum einem Verkehrsteilnehmenden ist bekannt, dass zu Fuß Gehende Vorrang vor Fahrzeugen haben, die den Kreisverkehr verlassen, aber eine Wartepflicht vor Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren:

Abbildung 4-2: Fußgänger-Vorrang im Kreisverkehr



Quelle: nach Kohaupt 2015: 130 nach Institut für Mobilität & Verkehr (imove) und Technische Universität Kaiserslautern

<sup>22</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). Seite 117. Köln, 2006 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Seite 21. Köln, 2006

### Querungsstelle mit Vorrang: Gehwegüberfahrt

Zu Fuß Gehende müssen bei Querungen regelmäßig den für sie gedachten Straßenbereich verlassen und die Fahrbahn betreten.

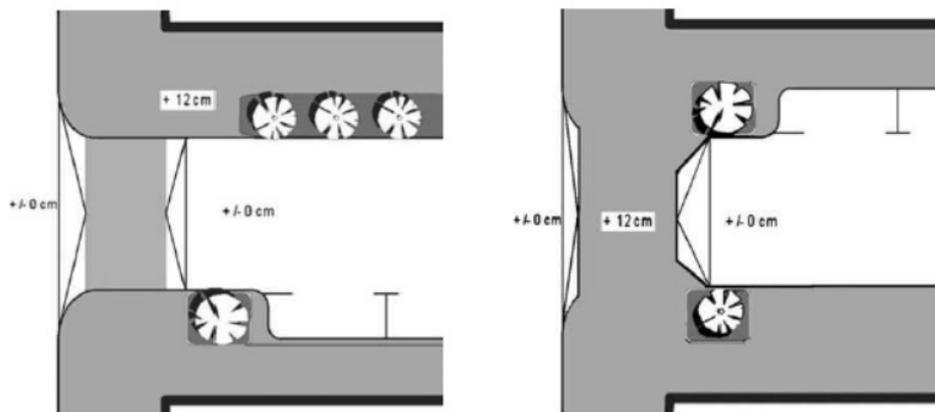
Gehwegüberfahrten wirken diesem entgegen, indem sie die Fahrbahn unterbrechen und Fahrzeuge damit einen Fußweg kreuzen müssen. So ist die Straße nicht mehr das trennende Element des Weges und zu Fuß Gehende können auf einem Niveau mit Vorrang die Straße queren.

Angewendet wird diese Querungsstelle meist an Knotenpunkten oder Einmündungen in Wohnvierteln. Im Gegensatz zu Teilaufpflasterungen sind diese höhenmäßig und optisch durchgängig gestaltet.

Abbildung 3-16: Gehwegüberfahrt in Bielefeld



Abbildung 3-17: Unterschied Teilaufpflasterung (links) und Gehwegüberfahrt (rechts) nach EFA<sup>23</sup>



Quelle: FGSV, EFA

### Querungsstelle ohne Vorrang: Teilaufpflasterung

Die Anhebung eines Knotenpunktes oder einer Querungsstelle bringt verschiedene Vorteile zur Sicherung von Querungen mit. Zu Fuß Gehende haben an diesen Stellen keinen Vorrang, durch das Anheben auf das Niveau der Nebenanlagen wird jedoch die Querung barrierefrei, die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit wird reduziert und die Aufmerksamkeit auf querende zu Fuß Gehende steigt.

<sup>23</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln, 2002

Abbildung 3-18: Ewaldstraße vor der Nelson-Mandela-Schule in Remscheid



#### Querungsstelle ohne Vorrang: Vorgezogene Seitenräume (Gehwegnase)

Falls Potenziale zur Flächenumverteilung vorhanden sind, kann der Gehweg an der Querungsstelle in die Fahrbahn vorgezogen und verbreitert werden, so dass der Querungsweg insgesamt verkürzt werden kann. Zudem wird so das Parken im unmittelbaren Knotenpunktbereich verhindert und eine freie Sicht auf querende zu Fuß Gehende geschaffen. Das schützt vor allem Kinder, die wegen der geringen Körpergröße hinter abgestellten Kfz sonst leicht übersehen werden. Zu Fuß Gehende haben hier keinen Vorrang, jedoch wird durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite die Sicherheit für Querende verbessert. Diese Querungshilfe kann auch kurzfristig über Markierungen und provisorische Einbauten umgesetzt werden.

Abbildung 3-19: Möglichkeiten zur kurzfristigen Sicherung einer Querungsstelle (Beispiel Jülich links und Köln rechts)



Vorgezogene Seitenräume können mit zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie Teilaufpflasterung oder mit Bevorrechtigung des Fußverkehrs wie Fußgängerüberwege kombiniert

werden. Sie können im Rahmen der Schulwegsicherung eingesetzt werden aber auch dort, wo besonders attraktive Fußwegeverbindungen in Wert gesetzt werden sollen.

*Abbildung 3-20: Ist-Zustand und Skizzierung von vorgezogene Seitenräume an der Ewaldstraße/ Rosenhügeler Straße in Remscheid*



### 3.2.2 Erschließung von Parkplätzen

Vor allem größere und stark frequentierte Kfz-Parkplätze sollten immer eine gesicherte und durchgängige Fußwegeerschließung aufweisen, damit zu Fuß Gehende wichtige Einzelhandels- oder Sportstätten-Ziele sicher und komfortabel erreichen können. Schließlich werden auch Kfz-Fahrende auf dem Parkplatz zu zu Fuß Gehenden, die durch ein- und ausparkende Fahrzeuge in nicht unerheblichem Maß gefährdet werden. Das könnte in Lüttringhausen (außerhalb der Begehungsroute) die zu Fuß stark frequentierten REWE- und ALDI-Parkplätze betreffen.

*Abbildung 3-21: wartende Kunden auf dem Johann-Vaillant-Platz (links); Fußwegeführung Parkplatz Centro in Oberhausen*



### 3.2.3 Schulwegsicherung

Das zu Fuß Gehen bietet gerade auch für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer statt im Elterntaxi chauffiert zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung nachweislich zugleich wacher und fitter. Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander. Mit einem bewegungsintensiven Kinder- und Jugendalter kann eine längerfristig gesunde Biografie begründet werden - gerade, wenn körperliche Anstrengung auf Alltagswegen ähnlich gewürdigt und gefördert wird wie der organisierte Sport.

Sichere und attraktive Wege sind jedoch eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne und alleine zu Fuß zurücklegen. Aber auch für Eltern, die mit ihren Kindergarten- oder Schulkindern ganz oder teilweise zu Fuß in die Kita oder die Schule gehen, sind sichere Wege die Grundvoraussetzung. Hierbei geht es um sichere, barrierefreie, beleuchtete und bei jedem Wetter nutzbare Gehwege, die die Schulkinder bis zum Schuleingang führen.

Bei der Begehung in Remscheid Süd und auf dem Abschlussworkshop wurde daher ausführlich die Verkehrssituation an der Engelbertstraße (Schulstandort der Heinrich-Neumann-Schule) diskutiert.

Laut Remscheider Schulmobilitätskonzept ist die Situation in der Engelbertstraße geprägt vom Durchgangsverkehr. Im Beobachtungszeitraum fuhr mehr als jedes zehnte Fahrzeug (210 Fahrzeuge zwischen 7:15 - 8:30 Uhr ) mit nicht angepasster Geschwindigkeit<sup>24</sup>. So sollen Schulkinder die Engelbertstraße am besten an der Ecke zur Lenneper Straße queren um die Straßenseite zu wechseln.

*„Zum einen solltest du am besten an der Ecke zur Lenneper Straße die Seite wechseln. Hier können dich die Autos optimal sehen. Zum anderen solltest du besonders aufmerksam sein. Vergewissere dich, dass von beiden Seiten kein Auto kommt...“*

*(Elkmann Klimaschutz & Mobilität 2022, Engelbertstraße S. 108)*

Die Lenneper Straße kann am Knotenpunkt Engelbertstraße /Lenneper Straße bereits über einen Fußgängerüberweg gequert werden. Diese wichtige West-Ost-Verbindung ist stark belastet und auch im Bereich des Fußgängerüberwegs ist das Verkehrsaufkommen hoch. Bei Rückstau wird der FGÜ häufig nicht freigehalten und es wurde berichtet, dass der Zebrastreifen zum Wenden genutzt wird. Das zur Sicherung des FGÜ aufgestellte Betonkanalstück wird häufig angefahren und verschoben. Im Maßnahmensteckbrief zum Schulischen Mobilitätskonzept wurde aufgeführt, dass mehrmals beobachtet werden konnte, dass Fahrzeuge am FGÜ, trotz wartender Querender, nicht anhalten. Im Zeitraum der Beobachtung (7:15 - 8:30 Uhr) handelte es sich um insgesamt 15 Fahrzeuge.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Elkmann Klimaschutz & Mobilität Schulmobilitätskonzept: Sichere und nachhaltige Schulwege an der Heinrich-Neumann-Schule in der Engelbertstraße, 2022, S. 44

<sup>25</sup> Elkmann Klimaschutz & Mobilität: Schulmobilitätskonzept. Sichere und nachhaltige Schulwege an Remscheider Grundschulen. Zusammenfassender Endbericht, 2022 S. 109

Daher wird empfohlen zu prüfen, ob der Fußgängerüberweg weiter gesichert und stärker sichtbar gemacht werden kann. Wie in Abbildung 3-22 dargestellt, sollte die Sperrfläche an der Mittelinsel gut sichtbar markiert und abgepollert werden. Die Sperrfläche entlang des Gehweges kann z.B. mit flexiblen Minibaken ausgestattet werden. Ein weiteres Schild mit der Info "bei Rückstau hier warten" kann die rechtliche Situation nochmals verdeutlichen. Es sollte auch geprüft werden, ob eine Durchfahrsperrung (markierter Poller) auf der Mittelinsel eingerichtet wird, um das unerlaubte Wenden zu unterbinden.

Wie in Abbildung 3-22 ebenfalls erkennbar wird, sollte an der Querungsstelle ein Fußgängerüberweg über die Engelbertstraße eingerichtet werden, um die Sicherheit der Schulkinder, die an dieser Stelle die Engelbertstraße queren sollen, zu verbessern. Dieser würde auch den bereits jetzt bestehenden Vorrang der zu Fuß Gehenden gegenüber die in die Engelbertstraße einbiegenden Fahrzeuge verdeutlichen.

Zusätzlich wurden auf dem Abschlussworkshop Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Teilaufpflasterung) auf der Engelbertstraße in Höhe der Schule gewünscht, damit die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit reduzieren.

Abbildung 3-22: *Vorschlag zur Verbesserung der Knotenpunktsituation Lenneper Straße/ Engelbertstraße*



Hinsichtlich des bereits jetzt vorhandenen starken Verkehrsaufkommens und des zukünftigen Durchstichs der Intzestraße (Keine Durchfahrt von Kfz in Richtung Jan-Wellem-Straße über die Brücke am Intzeplatz) auf die Lenneper Straße, wurde die große Sorge geäußert, dass der Knotenpunkt überlastet werden könnte und daher die Schulwegsicherung insbesondere nicht mehr über den neuen FGÜ möglich ist.

Generell sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, dass wenn die Sicherheit (bedingt durch Rückstau, Vorrang für den Fußverkehr, ausreichende Sichtverhältnisse) des Fußgängerüberwegs Lenneper Straße nicht verbessert werden kann, die Einrichtung einer LSA-Anlage mit Ampeln an jedem Knotenast geprüft werden sollte, um den Fuß- und insbesondere Schülerverkehr zu schützen. Dies ist auch zu prüfen, sollte die Verkehrsbelastung für die Lenneper Straße und Engelbertstraße zu hoch werden.

### Temporäre Sicherung vor Kfz mit der Schulstraßenregelung

Eine weitere Möglichkeit die Situation für die Schulkinder zu verbessern und den häufigen Elterntaxi-Verkehr zu vermeiden, könnte die Einrichtung einer Schulstraße sein, die in anderen europäischen Ländern wie Frankreich seit langem bereits eingeführt ist.

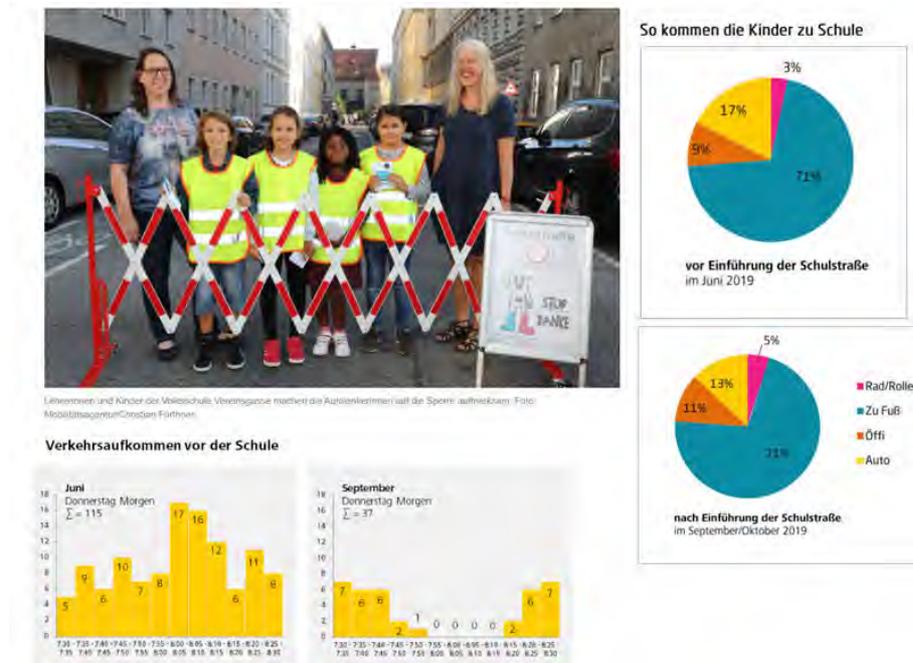
Für solch eine „Schulstraße“ werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr bleiben weiterhin zugelassen. Eine solche „Schulstraße“ ist in mehreren europäischen Ländern im schulischen Mobilitätsmanagement evaluiert und üblich geworden und kommt auch in Deutschland vermehrt zur Anwendung.

Abbildung 3-23: Schulstraßen werden zunehmend eingerichtet



Quelle: Kölner Stadtanzeiger vom 27.02.23

Abbildung 3-24: Schulstraßenprojekt in Wien



Quelle: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/>

Möglicherweise kann auch in anderen Stadtteilen oder an anderen Schulen, in denen ein sicherer Schulweg durch Kfz-Verkehr (auch Elterntaxi) gefährdet ist, eine Schulstraße versuchsweise erprobt werden.

Insgesamt können die Auswirkungen des Durchstichs und die Möglichkeiten zur Sicherung des Fußverkehrs auf der Engelbertstraße und im Knotenpunkt mit der Lennepstraße jedoch nicht im Rahmen der Fußverkehrs-Checks abschließend geklärt werden, da der Durchstich das Gesamtverkehrssystem beeinflusst. Daher wird der Stadt Remscheid empfohlen, die vertiefte Untersuchung dieser Fragestellung vorzunehmen, das vor allem zum Ziel haben sollte, die Ansprüche des Fußverkehrs, des Radverkehrs, des ÖPNV und des Kfz-Verkehr in diesem Bereich zu definieren und die Verträglichkeit der Verkehrsführung entsprechend dieser Ansprüche zu ermöglichen.

### 3.3 Aufenthaltsqualität und Attraktivität

Das zu Fuß-Gehen ist die ideale und originäre Verkehrsart für die Verbindung von Aufenthalt und Fortbewegung. So geht es bei einer modernen Verkehrsplanung nicht mehr nur um die Überwindung räumlicher Distanzen sondern die Straße soll in diesem Zusammenhang vielmehr als Lebensraum betrachtet werden. In den nachfolgenden Unterkapiteln sollen die verschiedenen Möglichkeiten einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet aufgezeigt werden.

### 3.3.1 Kfz-Geschwindigkeiten reduzieren

Die Sicherheitswirkung von Geschwindigkeitsdämpfung ist fachlich unstrittig, auch in Verbindung mit der Vermeidung von Sichthindernissen (Parken) vor Querungsstellen. Mit der Strategie „Vision Zero“ (null Verkehrstote) haben insbesondere skandinavische Städte Erfolg gehabt. Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer hat daher im April 2021 einstimmig dem Verordnungsgeber BMDV StVO-Änderungen zur Verkehrssicherheit des Fußverkehrs empfohlen.

In Tempo 30-Zonen ist das seit längerem der Fall und in den meisten Fällen auch in der Gesellschaft kein strittiges Thema mehr. Die aktuellen Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit mehreren Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, v.a. was das Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie z.B. Schulen angeht, aber auch als Folge von europäischen Luftreinhaltestandards sowie Festlegungen in Lärmaktionsplänen.

### 3.3.2 „Mobilität braucht Nicht-Mobilität“ - Sitzgelegenheiten

Im Rahmen der Begehungen wurde an einigen Stellen weiteres Sitzmobiliar gewünscht, um neben der sozialen Funktion bei spontanen Begegnungen auch Älteren und Mobilitätseingeschränkten auf den Wegen zu Fuß eine Pausenmöglichkeit zu bieten, aber auch um generell zusammen mit Begrünung die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen benennt wesentliche Merkmale des Mobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Einschränkungen, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte im Material nicht zu kalt, dabei glatt, aber nicht zu tief sein, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne sollte es auch Armlehnen zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gut ertastbar und für stark Sehingeschränkte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar sein,
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x 1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,
- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

Abbildung 3-25: Sitzmöbel in Remscheid



Die Stadt Remscheid hatte bereits während der ersten Fußverkehrs-Checks im Jahr 2020 einen Wettbewerb zu Sitzmöbeln ausgerufen, den die in Abbildung 3-25 gezeigte Bank gewonnen hat. Neben diesen Sitzmöbeln wurden im Rahmen der diesjährigen Fußverkehrs-Checks vor allem alternative Sitzmöbel diskutiert, die z.B. bei längeren Wegen zu Fuß (auch bei starker Topographie) eine kurze Pausenmöglichkeit oder auch andere Nutzungen bieten.

Abbildung 3-26: Sitzmöbel für die kurze Pause in Brühl und Sitz-/Spielmöbel in Bad Driburg



### 3.3.3 Spielmöglichkeiten – Den Weg erleben

Spielmöglichkeiten z. B. für Kinder sind eine weitere Möglichkeit die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer zu erhöhen. Diese können auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert und somit multifunktional genutzt werden. Ebenso können diese punktuell aufgestellt oder markiert werden, damit die Wege der Stadt für die Kinder erlebbar gemacht werden.

Abbildung 3-27: Punktuelle Spielmöglichkeiten für Kinder in Brühl (markiert) und Düsseldorf



## 4 Hinweise für die erweiterte stadtweite Fußverkehrsförderung in Remscheid

Neben den im vorherigen Kapitel beschriebenen, auf andere Remscheider Stadtteile übertragbare Empfehlungen sind einige übergreifende Handlungsfelder mit Wirksamkeit für die Fußverkehrsförderung deutlich geworden. Diese werden hier mit Hinweisen auf andere Städte und Gemeinden mit Fußverkehrs-Checks aufgeführt:

### 4.1 Kommunikations- und Arbeitsstruktur

#### Kommunales Mobilitätsmanagement

Die Herausforderung liegt darin, wie auch die nicht-infrastrukturelle, d.h. die ganzheitliche Betrachtung des Fußverkehrsthemas, **dauerhaft** in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung verankert werden kann. Denn die individuelle tägliche Verkehrsmittelwahl ist Ergebnis vieler Faktoren, die als verhaltensrelevant im kommunalen Mobilitätsmanagement gebündelt werden können. Hierfür bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW seinen Mitgliedskommunen vielfältige Hilfestellungen.

Hierzu braucht es verwaltungsintern nach Erfahrung aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW in erster Linie

- eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze
- und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche.

Ein strukturierter, kontinuierlicher fachbereichsübergreifender Abstimmungs- und Entscheidungsprozess wurde bereits im Rahmen des **gesamtstädtische Mobilitätskonzept der Stadt Remscheid** mit dem **Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung** und der **AG Mobilität** durchgeführt. Diesen Prozess gilt es aufrechtzuerhalten damit verkehrliche Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Information- und Kommunikation, der Öffentlichkeitsarbeit diskutiert und harmonisiert werden.

#### Erstellung einer expliziten Fußverkehrsstrategie

Um das Ziel zu erreichen, dass in Remscheid noch mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, sollte eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten entwickelt werden. Darauf aufbauend können konkrete stadtweite Maßnahmenprogramme mit Priorisierungen der zu erarbeitenden Maßnahmen aufgestellt werden, anhand derer ein konkreter Umsetzungs- und Budgetplan für die kommenden Jahre erstellt wird.

Hierzu können folgende Bausteine gehören:

- Definition von stadtweiten Leitlinien für ein fußgängerfreundliches Remscheid
- Qualitätsstandards für den Fußverkehr, insbesondere Standards zum barrierefreien Ausbau von Nebenanlagen und Querungsstellen
- Monitoring der Zielerreichung der Programme

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks 2022 wurden bereits Ideen für Leitlinien als Ergebnis aus den Begehungen und des Abschlussworkshops formuliert:

Mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen sollten an keiner Stelle auf die Straße ausweichen müssen.

Die Oberflächen sollten gut beherollbar und ohne Stolperfallen und starke Neigung nutzbar sein. (feste, ebene Oberfläche)

Nicht die Fahrbahnfläche, sondern der Gehweg sollte möglichst durchgängig gestaltet werden und die Trennwirkung der Fahrbahn reduziert werden.

Es sollte genügend Platz für das ungehinderte Begegnen von Fußgängern ermöglicht werden.

Die Grünphasen an Ampeln sollten ausreichend lang bemessen sein.

## 4.2 Übergreifende Handlungsfelder für zukünftige Fußverkehrsförderung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks 2022 konnten insbesondere folgende Schwerpunktthemen ausgemacht werden, die jeweils Charakter von Querschnittsthemen haben und die Vernetzung verschiedener Fachbereiche erfordern:

- Aufenthaltsqualität und Gehweggestaltung
- Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit

Hierzu werden im Folgenden Projektideen für die zukünftige Fußverkehrsförderung skizziert.

## 4.2.1 Aufenthaltsqualität und Gehweggestaltung

### Bespielbare und Besitzbare Stadt

In der Stadt Brühl wird mit dem Projekt bespielbare und besitzbare Stadt die Stadt systematisch hinsichtlich Sitz- und Spielmöglichkeiten untersucht und ausgestattet. 2017 wurde das Projekt mit dem Ziel, den öffentlichen Raum wieder mehr für Menschen und weniger für Autos nutzbar zu machen, ins Leben gerufen. Zielgruppe des Projektes sind insbesondere Kinder und älteren oder körperlich beeinträchtigten Menschen, deren Bedürfnisse durch die zunehmende Konzentration auf die reine Verkehrsfunktion

Abbildung 4-1. *Bespielbare und besitzbare Stadt*



des Raumes nicht genügend berücksichtigt werden. Da sich Kinder immer weniger eigenständig fortbewegen (und stattdessen z.B. im Elterntaxi sitzen), sollen Spielobjekte zum Klettern, Hüpfen und Sitzen entlang ihrer Wege Kinder vom Autorücksitz auf den Bürgersteig locken. Ältere Menschen sind oft vermehrt in ihrer Mobilität eingeschränkt und nehmen weniger am sozialen Leben teil, daher sollen zahlreiche und unterschiedlichste Sitzgelegenheiten eingerichtet werden, damit körperlich beeinträchtigte und ältere Menschen unterwegs Kraft tanken können. Die Sitz- und Spielgelegenheiten in der Innenstadt wurden bis 2021 installiert. Nun folgen die Außenbezirke. <sup>26</sup>

## 4.2.2 Verkehrssicherheit

### Faires Parken / Gehwegparken

In vielen Fußverkehrs-Checks wird die Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite durch illegales oder auch legales Gehwegparkens diskutiert. Denn nach der UDV-Unfallforschung ist klar, dass ein beträchtlicher Teil der Fußgängerunfälle mit Parken als Sichthindernis zusammenhängt. Skandinavische Städte haben ihren Erfolg bei „Vision Zero“ (null Verkehrstote) auf den klaren Umgang mit dem Kfz-Parken zurückgeführt.

<sup>26</sup> <https://www.bruehl.de/bespielbare-und-besitzbare-stadt.aspx> ; abgerufen am 01.02.2023

Die Stadt Karlsruhe hat beispielsweise stadtweit das Gehwegparken nach politisch unterstützten Kriterien der Restgehwegbreite klarer geregelt (quasi erst legalisiert), indem nur die markierten Stellplätze auf dem Gehweg beibehalten wurden und der Entfall der anderen durch verstärkte Überwachung durchgesetzt wurde.

### Stadtgeschwindigkeitskonzept

Ein zukunftsfähiges gesamtstädtisches Konzept zu stadtverträglichen Fahrgeschwindigkeiten ergibt sich teilweise aus dem Lärmaktionsplan, hat aber beim Queren zu Fuß eine Begründung in den geringeren Unfallrisiken. Städte wie z.B. Mönchengladbach haben ihr Stadtgeschwindigkeitskonzept als VEP-Teil oder in der Folge des VEP aufgestellt und warten auf verbesserte rechtliche Möglichkeiten, wie sie von den kommunalen Spitzenverbänden vom StVO Verordnungsgeber BMDV gefordert werden. Die weiter gehende Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“ (Regel statt Ausnahme) läuft, u.a. vom Deutschen Städtetag angestoßen, seit Jahrzehnten. Mit einer gemeinsamen Initiative von inzwischen rund 400 Städten wird das BMDV aufgefordert, die Entscheidung zum Geschwindigkeitsregime auch auf Hauptstraßen mehr der kommunalen Ebene zu überlassen<sup>27</sup>. Die Stadt Remscheid könnte sich hier anschließen.

### Zebrastreifen-Programm für Remscheid

Das Regelwerk für die Fußgängerüberwege (FGÜ) ist auch in NRW ein großes Thema. Dabei wird deutlich, dass FGÜ nicht allein der Unfallverhütung dienen, sondern mit dem Vortritt gegenüber den Fahrzeugen auch dem Gehkomfort dienen.

Dazu erläutert Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, das Landes-Aktionsprogramm „1.000 Zebrastreifen für Baden-Württemberg“:

*„Wir möchten gemeinsam mit den Kommunen und den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort den Fußgängerverkehr insgesamt stärken, indem zusätzliche Fußgängerüberwege geplant und angelegt werden. Zebrastreifen erhöhen die Sicherheit vor allem von Kindern und älteren Menschen deutlich und ermöglichen es ihnen, sicherer am öffentlichen Leben teilzuhaben.“*

*(Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 3.07.2019<sup>28</sup>)*

Deshalb würde sich ein systematisches Ausbauprogramm für Remscheid lohnen, das schnell umsetzbar ist – in Verbindung mit der Erneuerung oder auch später ergänzten Straßenbeleuchtung.

---

<sup>27</sup> <https://www.lebenswerte-staedte.de/>; abgerufen am 01.02.2023

<sup>28</sup> <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/aktionsprogramm-1000-zebrastreifen-fuer-baden-wuerttemberg/> abgerufen am 15.01.2023

### 4.2.3 Barrierefreiheit

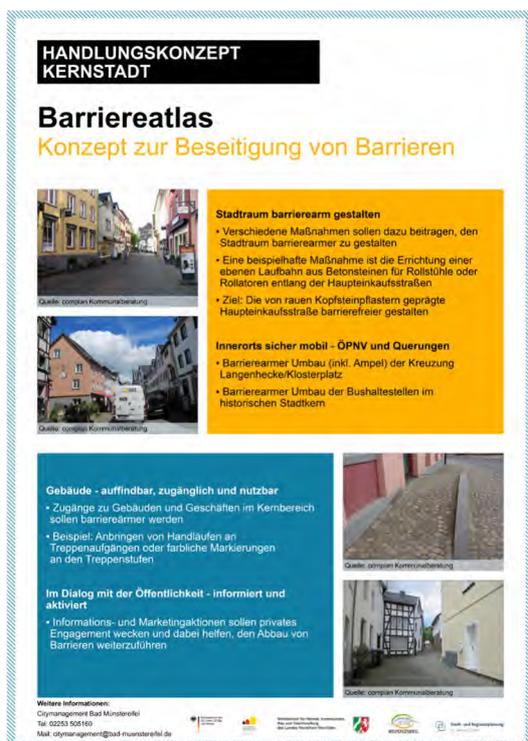
#### Barriereatlas

In Remscheid ist die Barrierefreiheit, teilweise aufgrund der Topografie, aber auch an Bushaltestellen noch nicht so weit umgesetzt, wie es andere Städte im In- und Ausland nach Jahrzehnten mit Bordabsenkungen und Bodenindikatoren erreichen konnten. Hierfür sollte die Priorisierung von der Fokussierung auf Routen oder Teilräumen noch einmal betrachtet werden.

Mehrere Städte (z.B. Kreuztal<sup>29</sup> oder Bad Münstereifel<sup>30</sup>) gehen bereits dazu über, einen sogenannten Barriereatlas (Konzept zur Reduzierung von Barrieren im öffentlichen Raum) zu erstellen. Hier werden entsprechende verbindliche Standards zum barrierefreien Ausbau von Nebenanlagen und Querungsstellen aufgeführt und mit einer Bestandsanalyse verknüpft, so dass eine Prioritätenliste zum systematischen und flächendeckenden Ausbau zur Barrierefreiheit erstellt werden kann.

Die Priorisierung ist mit allen relevanten Akteuren sowie Betroffenen (z.B. dem Senioren- und Behindertenbeirat) abzustimmen. Generell sollte auch die Möglichkeit genutzt werden, dass bei laufenden Baumaßnahmen die Standards der Barrierefreiheit Anwendung finden.

Abbildung 4-2: Themenplakat Barriereatlas Bad Münstereifel<sup>28</sup>



**HANDLUNGSKONZEPT KERNSTADT**

**Barriereatlas**  
Konzept zur Beseitigung von Barrieren

**Stadtraum barrierearm gestalten**

- Verschiedene Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Stadtraum barrierearmer zu gestalten
- Eine beispielhafte Maßnahme ist die Errichtung einer ebenen Laufbahn aus Betonsteinen für Rollstühle oder Rollatoren entlang der Haupteinkaufstraßen
- Ziel: Die von rauen Kopfsteinfestern geprägte Haupteinkaufstraße barrierefreier gestalten

**Innerorts sicher mobil - ÖPNV und Querungen**

- Barrierearmer Umbau (inkl. Ampel) der Kreuzung Langerhecke/Klosterplatz
- Barrierearmer Umbau der Bushaltestellen im historischen Stadtkern

**Gebäude - auffindbar, zugänglich und nutzbar**

- Zugänge zu Gebäuden und Geschäften im Kernbereich sollen barriereärmer werden
- Beispiel: Anbringen von Handläufen an Treppenaufgängen oder farbliche Markierungen an den Treppenstufen

**Im Dialog mit der Öffentlichkeit - informiert und aktiviert**

- Informations- und Marketingaktionen sollen privates Engagement wecken und dabei helfen, den Abbau von Barrieren weiterzuführen

Weitere Informationen:  
Gemeinde Bad Münstereifel  
Tel. 02653 508160  
Mail: [info@gemeinde-bad-muenstereifel.de](mailto:info@gemeinde-bad-muenstereifel.de)

<sup>29</sup> Siehe: [https://www.kreuztal.de/dateien/Barriereatlas\\_Kreuztal\\_Endfassung.pdf](https://www.kreuztal.de/dateien/Barriereatlas_Kreuztal_Endfassung.pdf); abgerufen am 01.02.2023

<sup>30</sup> Siehe: <https://www.bad-muenstereifel.de/rathaus-service/rathaus-buergerinformationen/bauen-planen/stadtentwicklung/>; abgerufen am 01.02.2023

## 5 Quellen und Literatur

- Agora Verkehrswende: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 4. aktualisierte Auflage 2022
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009
- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.: AGFK-Faktenblatt 04: Querungshilfen für den Fußverkehr. 2020
- büro stadtVerkehr: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Remscheid. Hilden 2021
- Elkmann Klimaschutz & Mobilität: Schulmobilitätskonzept. Sichere und nachhaltige Schulwege an Remscheider Grundschulen. Zusammenfassender Endbericht, Dortmund 2022
- Elkmann Klimaschutz & Mobilität 2022: Schulmobilitätskonzept. Sichere und nachhaltige Schulwege an der Gemeinschaftsgrundschule Adolf-Clarenbach Standort Pestalozzistraße. Dortmund 2022
- Elkmann Klimaschutz & Mobilität Schulmobilitätskonzept: Sichere und nachhaltige Schulwege an der Heinrich-Neumann-Schule in der Engelbertstraße. Dortmund 2022
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001 enthalten in der EFA. Köln, 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Köln 2010
- FUSS e.V.: Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf. Berlin 2021
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer: Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen. Unfallforschung kompakt. Berlin 2013
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen 2012

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:  
Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen. Erfahrungen aus dem Modellversuch in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:  
Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Ministerium für Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (Hrsg. 2002):  
Modell- und Demonstrationsvorhaben „Fußgängerüberwege in NRW“ – Schlussbericht. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2002.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:  
Ministerialerlass zur Neufassung der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001). Düsseldorf 2002, Aktenzeichen VI B 3-78-26/1

Stadt Remscheid: Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid. Remscheid. 2018

Unfallforschung der Versicherer, Ortlepp, J. Untersuchung zur Sicherheit von Zebrastreifen. Berlin 2013

Zukunftsnetz Mobilität NRW: Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung. Köln 2018

ZUKUNFTSVERTRAG FÜR NORDRHEIN-WESTFALEN. Koalitionsvereinbarung von CDU und GRÜNEN 2022–2027. Juni 2022.

### Internetseiten

<https://www.bad-muenstereifel.de/rathaus-service/rathaus-buergerinformationen/bauen-planen/stadtentwicklung/>; abgerufen am 01.02.2023

<https://www.bruehl.de/bespielbare-und-besitzbare-stadt.aspx> ; abgerufen am 01.02.2023

[https://www.kreuztal.de/dateien/Barriereatlas\\_Kreuztal\\_Endfassung.pdf](https://www.kreuztal.de/dateien/Barriereatlas_Kreuztal_Endfassung.pdf); abgerufen am 01.02.2023

<https://www.lebenswerte-staedte.de/>; abgerufen am 01.02.2023

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/aktionsprogramm-1000-zebrastreifen-fuer-baden-wuerttemberg/> abgerufen am 15.01.2023

<https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/> ; abgerufen am 01.02.2023

<https://geoportal.remscheid.de/> ; abgerufen am 01.02.2023

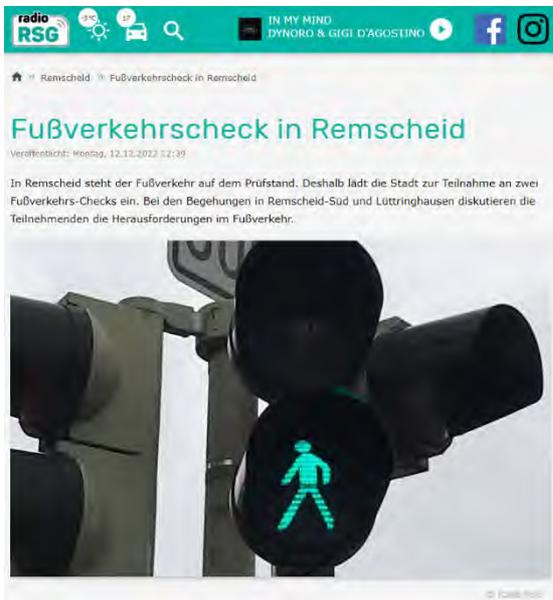
Kölner Stadtanzeiger vom 27.02.2023: <https://www.ksta.de/schule/koeln-strasse-vor-grundschule-zu-schulbeginn-und-schluss-gesperrt-480809> ; abgerufen am 27.02.2023

## 6 Anhang

Abbildung 6-1: Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fußverkehr (Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid, Tabelle 4 auf S. 34)

<p><b>Stärken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitsfördernd</li> <li>• Alleestraße: Fußgängerzone vorhanden</li> <li>• teilweise verkehrsberuhigte Zone, z. B. im Innenstadtbereich von Lannep</li> <li>• viele direkt nutzbare Fußwegeverbindungen; Direktverbindungen auch über Treppen möglich</li> <li>• kurze Wege durch direkte Verbindungen über die Trassen (innerstädtisch), z. B. Trasse von Lannep ins Bergische oder Werkzeugtrasse → teilweise mit einer Breite von nur 3 m</li> <li>• Besonderheit in Remscheid, sogenannte LÖV: durch MFH führen oftmals Torbögen und schaffen dadurch Verbindungen und ein Fußwegenetz über private Grundstücke, das durch viele Bürger genutzt wird</li> <li>• Preiswerte und flexible Fortbewegungsmöglichkeit</li> </ul>	<p><b>Schwächen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• viel Verkehr</li> <li>• → Lärm macht zu Fuß gehen unattraktiv / es gibt keine „schönen“ Wege</li> <li>• Zugänglichkeit innerstädtischer Gebäude oft nur über Stufen zu erreichen → für eingeschränkte Personen problematisch</li> <li>• Barrieren durch Treppen auch im Fußwegenetz</li> <li>• Barrieren durch Topographie (Steigung &gt; 6%) → zu steil, nicht nur für Fußgänger, insbesondere auch für Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer</li> <li>• Barrieren durch schlechten Zustand der Gehwege → Stolperfallen</li> <li>• zu schmale Gehwege an der Freiheitstraße zwischen Blumenstraße und Papenberger Straße → Pkw-Verkehr hat dort Priorität</li> <li>• zugeparkte Gehwege überall → Konflikt mit Ansprüchen an Parkplätze</li> <li>• Engstellen an Bahnunterführungen und einigen Ortslagen</li> <li>• Empfehlungen für Verhaltensweisen (Fußgänger)</li> <li>• Hinweisschilder für Autofahrer (Achtung Fußgänger!)</li> <li>• Ampelschaltungen: Fußgänger werden zweitrangig berücksichtigt</li> <li>• → prioritäre Abwicklung des Pkw-Verkehrs, damit MIV-Fluss sicher gestellt wird</li> <li>• Ampelschaltungen für ältere Menschen teilweise zu kurz (insbesondere bei mehrspurigen Straßen)</li> <li>• Versorgung in den Stadtteilen (oftmals auf der „grünen Wiese“, keine kleineren Einzelhändler mehr): längere Fußwege müssen in Kauf genommen werden, um Nahversorgung sicher zu stellen</li> <li>• Unterführung am Ebertplatz: Unsicherheitsgefühl / Angstaum</li> <li>• Fußgängerverkehr wird oft „vergessen“</li> </ul>
<p><b>Chancen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterführung am Ebertplatz wird im Rahmen der Erneuerung wegfallen: oberirdische Querungsmöglichkeit 10- 15 m von der jetzigen Unterführung entfernt geschaffen</li> <li>• jeder Autofahrer ist auch Fußgänger (s.o.)</li> <li>• Einrichtung von Mischverkehrsflächen → Ansätze von Shared-Space</li> <li>• Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen</li> <li>• Stadtteil Honsberg (-Süd): Rahmenplan für verkehrsberuhigte Bereiche</li> <li>• Förderung des Fußgängerverkehrs → Schaffung von städtebaulicher Qualität → öffentlicher Raum kann aufgewertet werden durch Begrünung und Stadtmöblierung → steht in Konflikt mit Beschaffung von Parkplätzen</li> <li>• Shared Space: Beispiele Baustraße und Waidstraße → innerstädtische dicht bebaute, schmale Straßen - diese sind gut dazu geeignet im Sinne des Shared Space-Gedankens umgestaltet zu werden</li> <li>• Fußwegekonzept (Vernetzung der Fußwege fördern): Forderung aus dem Lärmaktions- und Luftreinhalteplan</li> <li>• 30 km/h flächendeckend einführen zur Förderung des Fußgängerverkehrs (Konkurrenz zu Pkw / ÖPNV)</li> <li>• Quartiersparkhäuser in Quartieren → öffentlicher Raum frei für andere Nutzungen → Aufwertung des öffentlichen Raumes</li> </ul>	<p><b>Risiken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MIV wird politisch bevorzugt</li> <li>• Sicherheitsrisiko für Fußgänger (insb. Kinder) durch parkende Autos</li> <li>• In der Bevölkerung könnte es negativ ankommen, wenn Fußwege auf Kosten von reduzierten Straßenquerschnitten ausgeweitet werden / der Abfluss des Pkw-Verkehrs hat Vorrang</li> <li>• Zielkonflikte: Barrierefreiheit für Seh- und Gehingeschränkte widersprechen sich (Stufen und Kantten stellen für Gehingeschränkte eine Barriere dar sind aber gleichzeitig eine Orientierungshilfe für Seheingeschränkte)</li> <li>• Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern könnten insbesondere durch E-Bikes ansteigen</li> <li>• Nahversorgung liegt in der Peripherie: ältere Personen / Personen ohne Führerschein können diese nicht mehr / oder schlecht erreichen</li> <li>• ältere Personen weichen auf die Straße aus, wenn Gehwege beschädigt sind</li> </ul>

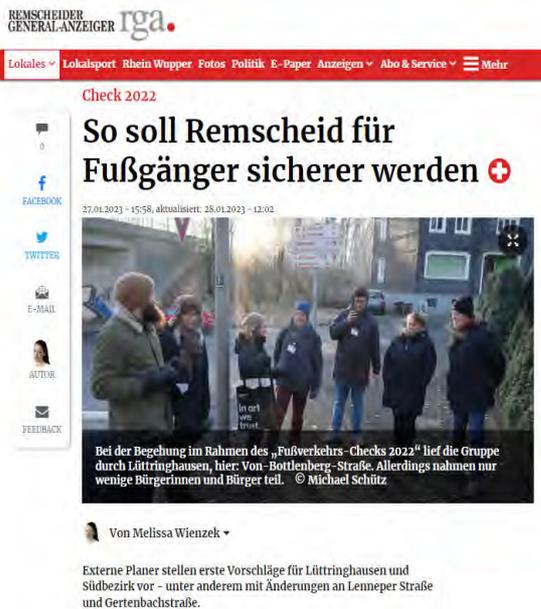
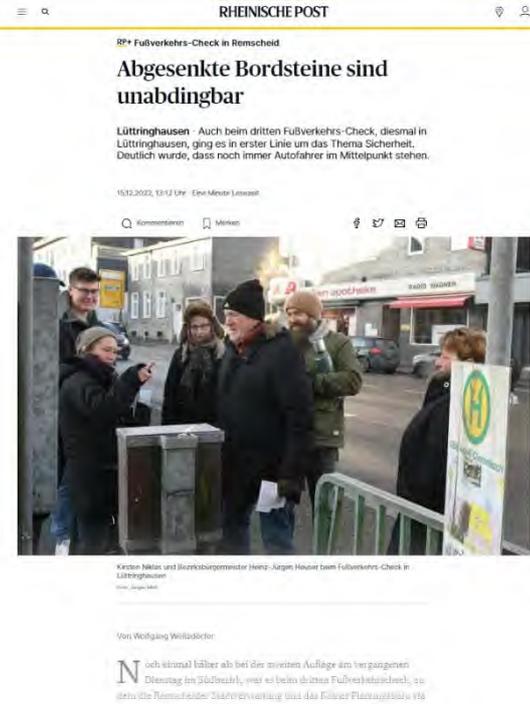
Abbildung 6-2: Pressebericht zum Fußverkehrs-Check 2022 in Remscheid allgemein



Quellen, abgerufen am 15.01.2023:

- <https://luettringhauser-anzeiger.de/luettringhausen-geht-zu-fuss/>
- <https://www.radiorsg.de/artikel/remscheid-will-fussgaengerfreundlich-werden-1498262.html>
- <https://www.radiorsg.de/artikel/fussverkehrscheck-in-remscheid-1510969.html>

Abbildung 6-3: Presseberichte zu den Begehungen



Quellen, abgerufen am 15.01.2023:

[https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-zebrastrifen-bieten-sicherheit\\_aid-81414853](https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-zebrastrifen-bieten-sicherheit_aid-81414853)

[https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-abgesenkte-bordsteine-sind-unabdingbar\\_aid-81521769](https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-abgesenkte-bordsteine-sind-unabdingbar_aid-81521769)

<https://www.rga.de/lokales/remscheid/remscheid-sicherheit-fussgaenger-strasse-verkehr-check-92053411.html>