

# FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

## Remscheid

### Abschlussbericht

im Auftrag des  
Zukunftsnetz Mobilität NRW



Fotos: Planungsbüro VIA

Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Köln, im Januar 2021

# FUßVERKEHRS-CHECKS NRW 2020

## Remscheid

Zukunftsnetz Mobilität NRW,

Geschäftsstelle  
Glockengasse 37 – 39  
50667 Köln

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)

Ansprechpartnerin Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr:  
Inga Molenda  
Mail: [molenda@vrr.de](mailto:molenda@vrr.de)  
Tel.: 0209/1584-323

## 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)

Bearbeitet durch:  
Andrea Fromberg  
Kathrin Krienke  
Kirsten Niklas  
Jörg Thiemann-Linden

12. Mai 2021

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zielsetzung .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage in der Modellkommune Remscheid .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Veranstaltungen in Remscheid .....</b>	<b>13</b>
3.1	Interner Startertermin .....	13
3.2	Auftakt-Workshop.....	19
3.3	Erste Begehung .....	24
3.4	Zweite Begehung .....	26
3.5	Abschluss-Workshop.....	27
<b>4</b>	<b>Maßnahmenempfehlungen .....</b>	<b>33</b>
4.1	Aufenthaltsqualität.....	33
4.2	Barrierefreiheit.....	40
4.3	Stärkung der Fußwegebeziehungen.....	46
4.4	Verkehrssicherheit.....	49
4.5	Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen .....	54
<b>5</b>	<b>Empfehlungen zur Umsetzung .....</b>	<b>58</b>
<b>6</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>63</b>
<b>7</b>	<b>Quellen.....</b>	<b>66</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2020 .....	7
Abbildung 1-2:	Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020 .....	8
Abbildung 1-3:	Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020.....	9
Abbildung 2-1:	Remscheider Generalanzeiger am 05.05.2020 .....	12
Abbildung 3-1:	Untersuchungsraum Innenstadt .....	14
Abbildung 3-2:	Untersuchungsraum Lennep .....	15
Abbildung 3-3:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in Remscheid Innenstadt (n=41) .....	16
Abbildung 3-4:	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016-2020 in Remscheid Lennep (n=30).....	17
Abbildung 3-5:	Auszug aus der Pressemeldung der Stadt Remscheid (13.08.2020).....	18
Abbildung 3-6:	Ausschnitt aus der Pressemeldung von Radio RSG. (Dienstag, 18.08.2020).....	19
Abbildung 3-7:	Videoausschnitt Grußwort Hendrik Wüst MdL.....	20
Abbildung 3-8:	Auftaktworkshop Remscheid .....	22
Abbildung 3-9:	Erste Route: Remscheid-Innenstadt.....	23
Abbildung 3-10:	Zweite Route: Remscheid-Lennep .....	24
Abbildung 3-11:	Eindrücke von der ersten Begehung .....	25
Abbildung 3-12:	Eindrücke von der zweiten Begehung (Fotos: VIA eG).....	26
Abbildung 3-13:	Pressebericht der Begehung in Remscheid-Lennep.....	27
Abbildung 3-14:	Einladung zum digitalen Abschluss-Workshop auf den Seiten der Stadt Remscheid.....	28
Abbildung 3-15:	Screenshot vom Abschlussworkshop .....	29
Abbildung 3-16:	Pressebericht Abschlussworkshop .....	30
Abbildung 3-17:	Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden im Abschlussworkshop Remscheid-Lennep .....	31
Abbildung 3-18:	Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden im Abschlussworkshop Alt-Remscheid.....	32
Abbildung 4-1:	Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Remscheid .....	33
Abbildung 4-2:	Beispiele Sitzgelegenheiten .....	35

Abbildung 4-3:	Gewinnerbank Wettbewerb Remscheid Innenstadt.....	36
Abbildung 4-4:	Spielgeräte im Straßenraum .....	36
Abbildung 4-5:	Stadtgrün für Klimaanpassung .....	37
Abbildung 4-6:	Außengastronomie Alte Bismarckstraße .....	38
Abbildung 4-7:	In ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen .....	40
Abbildung 4-8:	Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen.....	41
Abbildung 4-9:	Beispiel einer angeschliffenen Oberfläche Natursteinpflaster (Kempten im Allgäu).....	42
Abbildung 4-10:	Gehwegüberfahrt ohne Neigungswechsel.....	42
Abbildung 4-11:	Entwässerungskanal (Links in Remscheid Alleestraße; Rechts in Bergisch Gladbach).....	43
Abbildung 4-12:	Unebene Wege .....	43
Abbildung 4-13:	Mindestgehwegbreiten .....	44
Abbildung 4-14:	Orientierung am taktilen Leitsystem .....	45
Abbildung 4-15:	Pflastersteine als dekoratives Element (links) und als Abgrenzung (rechts).....	46
Abbildung 4-16:	Leiterstruktur mit der Scharffstraße als Sprosse.....	47
Abbildung 4-17:	Verbesserung der Wegeverbindung Rathaus / Alleestraße .....	48
Abbildung 4-18:	Innerörtliche Fußgängerwegweisung in Brühl (links) Innerörtliche Fußgängerwegweisung über Bodenelemente in Lüdenscheid (rechts) .....	49
Abbildung 4-19:	Markierung einer Querungsstelle in Solingen .....	50
Abbildung 4-20:	Beispiel Anrampung in Castrop und Mustergrafik einer Anrampung.....	50
Abbildung 4-21:	Hinweisschild Beispiel Fußgängerzone Herten .....	52
Abbildung 4-22:	Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrn.....	53
Abbildung 4-23:	Ausschnitt Maßnahmenkataster .....	55
Abbildung 4-24:	Maßnahmenkarte der ersten Begehung .....	56
Abbildung 4-25:	Maßnahmenkarte der zweiten Begehung .....	57
Abbildung A-6-1:	Relevante Quellen und Ziele Innenstadt.....	64

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Ausgangslage in Remscheid.....	11
Tabelle 5-1:	Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität.....	59
Tabelle 5-2:	Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit.....	60
Tabelle 5-3:	Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit.....	60
Tabelle 5-4:	Bewertung des Schwerpunktes Stärkung der Fußwegeverbindung..	61

# 1 Zielsetzung

## Bedeutung des Fußverkehrs

Endlich – so muss man sagen - wird auch dem Fußverkehr bundesweit mehr Aufmerksamkeit im Hinblick auf seine Bedeutung, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz entgegengebracht. Bisher wurde der Fußverkehr in der Planung oftmals als „So-wieso-Verkehr“ vernachlässigt. Dabei ist Gehen die Basis jeglicher Mobilität und sollte hinsichtlich der Flächen- und Zeitgerechtigkeit, sowie der Wertigkeit stärker in den Fokus der Verkehrsplanung gestellt werden. Die ersten Fußverkehr-Checks NRW sind erfolgreich im Jahr 2019 gelaufen und führten bei den Kommunen bereits zu einem Umdenken und einer Sensibilisierung für die Themen der Fußverkehrsförderung.

## Fußverkehrs-Checks in NRW

Um die Ziele, die Methodik und die Umsetzung der Förderung des zu Fuß Gehens in den Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW stärker bekannt zu machen und zu verankern, wurden im Zeitraum Juni 2020 bis (pandemiebedingt) März 2021 weitere zwölf Fußverkehrs-Checks durchgeführt.

Abbildung 1-1: Ziele der Fußverkehrs-Checks NRW 2020



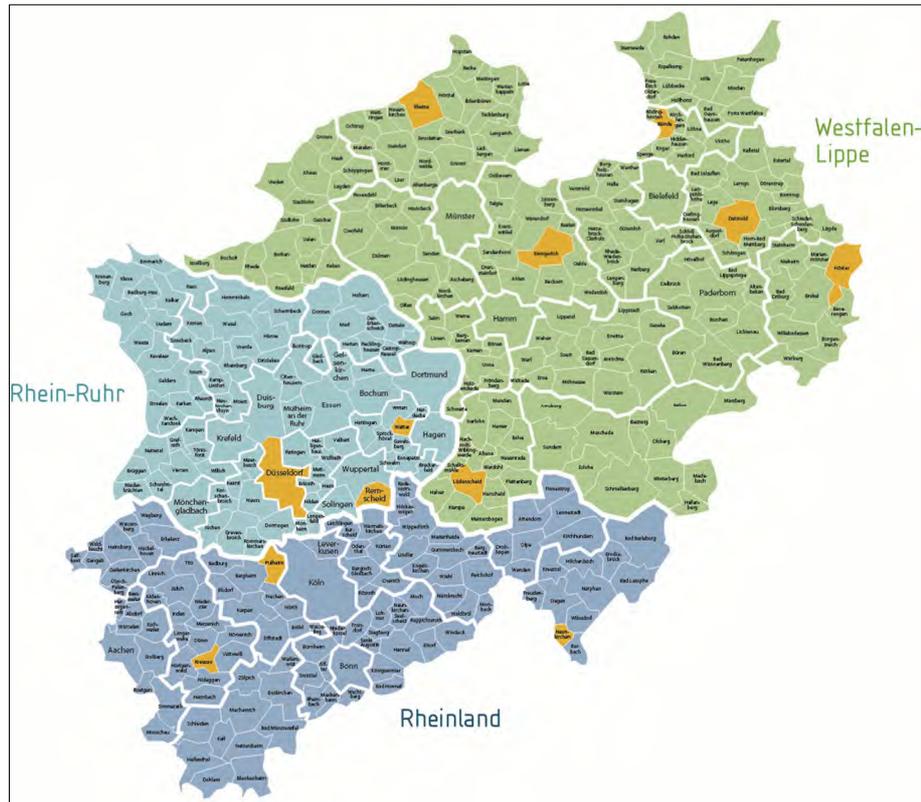
Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

## Modellkommunen 2020

37 Mitgliedskommunen haben sich um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks 2020 beworben, zwölf Modellkommunen wurden durch das Ministerium für Verkehr des Landes NRW und das Zukunftsnetz Mobilität NRW ausgewählt. In der Koordinierungsstelle Rheinland sind dies Kreuzau, Neunkirchen und Pulheim, in der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr Düsseldorf, Remscheid und Wetter, in der Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe Bünde, Detmold, Ennigerloh, Höxter,

Lüdenscheid und Rheine. Das Planungsbüro VIA bearbeitete 2020 die Kommunen Detmold, Düsseldorf, Lüdenscheid, Kreuzau, Pulheim und Remscheid.

Abbildung 1-2: Modellkommunen für die Fußverkehrs-Checks NRW 2020



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

### Methodik und Ablauf der Fußverkehrs-Checks

Die Methodik wurde über den Leitfaden zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks<sup>1</sup> weitgehend definiert. In jeder Kommune fanden mindestens fünf Termine statt:

- interner Startertermin mit der Verwaltung der Modellkommune
- Auftaktveranstaltung als öffentlich beworbene Veranstaltung für Bürger\*innen

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

- zwei Begehungen vor Ort mit Bürger\*innen, Politik und Verwaltung
- Abschlussveranstaltung als öffentlich beworbene Veranstaltung für Bürger\*innen.

Abbildung 1-3: Ablauf der Fußverkehrs-Checks NRW 2020



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW: Folie aus der Auftaktveranstaltung 2020

Der Ablauf, die Inhalte und die Ergebnisse dieser Veranstaltungen in der Stadt Remscheid sollen im Folgenden kurz beschrieben werden. Pandemiebedingt konnten die Abschlussveranstaltungen nur noch digital, alle anderen Veranstaltungsformate davor konnten als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden.

## **2 Ausgangslage in der Modellkommune Remscheid**

Die Stadt Remscheid, als kreisfreie Großstadt im Bergischen Land, hat 113.703 (30.12.2019) Einwohner und umfasst eine Fläche von 74,52 km<sup>2</sup>.

Der Fußverkehr ist in Remscheid ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstrategie, die die Stadt 2018 beschlossen hat. Hier soll unter anderem ein Fußverkehrskonzept erstellt werden, bei dem die Fußverkehrs-Checks integriert werden sollen. Die Fußverkehrs-Checks wurden 2020 sowohl in Alt-Remscheid als auch in Remscheid-Lennep mit seiner historischen Altstadt durchgeführt.

Die Verkehrsführungen sind in Remscheid bisher vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, der eine bequeme Alternative zum ansonsten klassischen zu-Fuß-gehen im Bergischen bietet. Der Straßenraum ist in den meisten stadtteilverbindenden Wegebeziehungen mit der historischen Bebauungsstruktur entsprechend der Topographie in der Breite sehr eingeschränkt, so dass u. a. der Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen oftmals nicht möglich ist.

Aus diesen Gründen ist es für die Stadt Remscheid umso wichtiger, nachhaltige Mobilität wie den Fußverkehr als die Platz sparende und klimafreundlichste Form der Fortbewegung in der Stadt zu stärken.

Bereits seit Längerem werden für zu Fuß Gehende, gestützt durch einen aktiven Beirat für Gleichstellung der Menschen mit Behinderungen, zum Beispiel Leitlinien für Gehwege, Bordsteinabsenkungen auf 2 cm und Lichtsignalanlagen mit akustischem Signalgeber ermöglicht. Im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau West besteht eine Förderung für das Projekt „Revitalisierung Innenstadt“ mit den verschiedensten Teilkonzepten und Bausteinen. In diesem Rahmen besteht beispielsweise eine Planung für den Umbau des zentralen Busbahnhofs am Friedrich-Ebert-Platz mit Stärkung des Fußverkehrs.

In Remscheid Lennep ist ein Designer Outlet Center mit direkter fußläufiger Anbindung an den historischen, denkmalgeschützten Altstadtkern geplant.

Die bisherigen Aktivitäten und Verkehrspolitischen Zielsetzungen sind in folgender Tabelle zusammengefasst.

*Tabelle 2-1: Ausgangslage in Remscheid*

<p><b>Aktivitäten zum Thema Fußverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Ansätze zur Fußverkehrsförderung in gesetzlich vorgeschriebenen Konzepten des Luftreinhalteplans und der Lärmaktionsplanung, sowie 2018 in gesamtstädtischer Mobilitätsstrategie beschlossen.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausbau von Fußwegen und Fußwegekonzept als Maßnahme 2/05 des Luftreinhalteplans 2012</li> <li>○ Stärkung der Fußwege als langfristige Strategie des Lärmaktionsplans 2016 und folgende Lärmaktionspläne</li> </ul> </li> <li>• Barrierearmes Leitsystem vorhanden</li> <li>• Kindermeilen-Kampagne des Fachdienstes Umwelt (April – Juni 2019 und kommend in 2020; Kinder erproben alternative Verkehrsmittel zum "Eltern-taxi" und erleben ihre eigene Mobilität)</li> <li>• Europäische Woche für Mobilität (Sep. 2019, 2020)</li> <li>• Projekt im Rahmen der "FöRi-MM" beim Land NRW: Programm "Schulisches Mobilitätsmanagement für alle Remscheider Grundschulen unter Berücksichtigung von Mobilitätsbildung und Schulumfeldsicherheit"</li> </ul>
<p><b>Verkehrspolitische Zielsetzung / Konzepte zum Fußverkehr</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gesamtstädtische Mobilitätsstrategie als übergeordnetes und handlungsweisendes Leitbild:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verkehrsmittelübergreifende Mobilität</li> <li>○ Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr im Stadtraum</li> <li>○ Alle Fuß- und Radwegeverbindungen sicher und in gutem Zustand nutzbar gestalten; verbindende Funktion zwischen Stadtteilen und zu Nachbargemeinden (Freizeit- und Pendlerverkehr)</li> </ul> </li> </ul>

**Presse**

In der Presse wurde die Teilnahme an den Fußverkehrs-Checks 2020 in Remscheid kommuniziert.

Remscheid hat die Veranstaltungen zu den Fußverkehrs-Checks 2020 sehr intensiv über die verschiedensten Kanäle beworben. So erschienen in der Lokal-Presse verschiedene Artikel und es wurde der städtische Presseverteiler bedient.

Abbildung 2-1: Remscheider Generalanzeiger am 05.05.2020



Quelle: Remscheider Generalanzeiger vom 05.05.2020

## **3     Veranstaltungen in Remscheid**

### **3.1    Interner Startertermin**

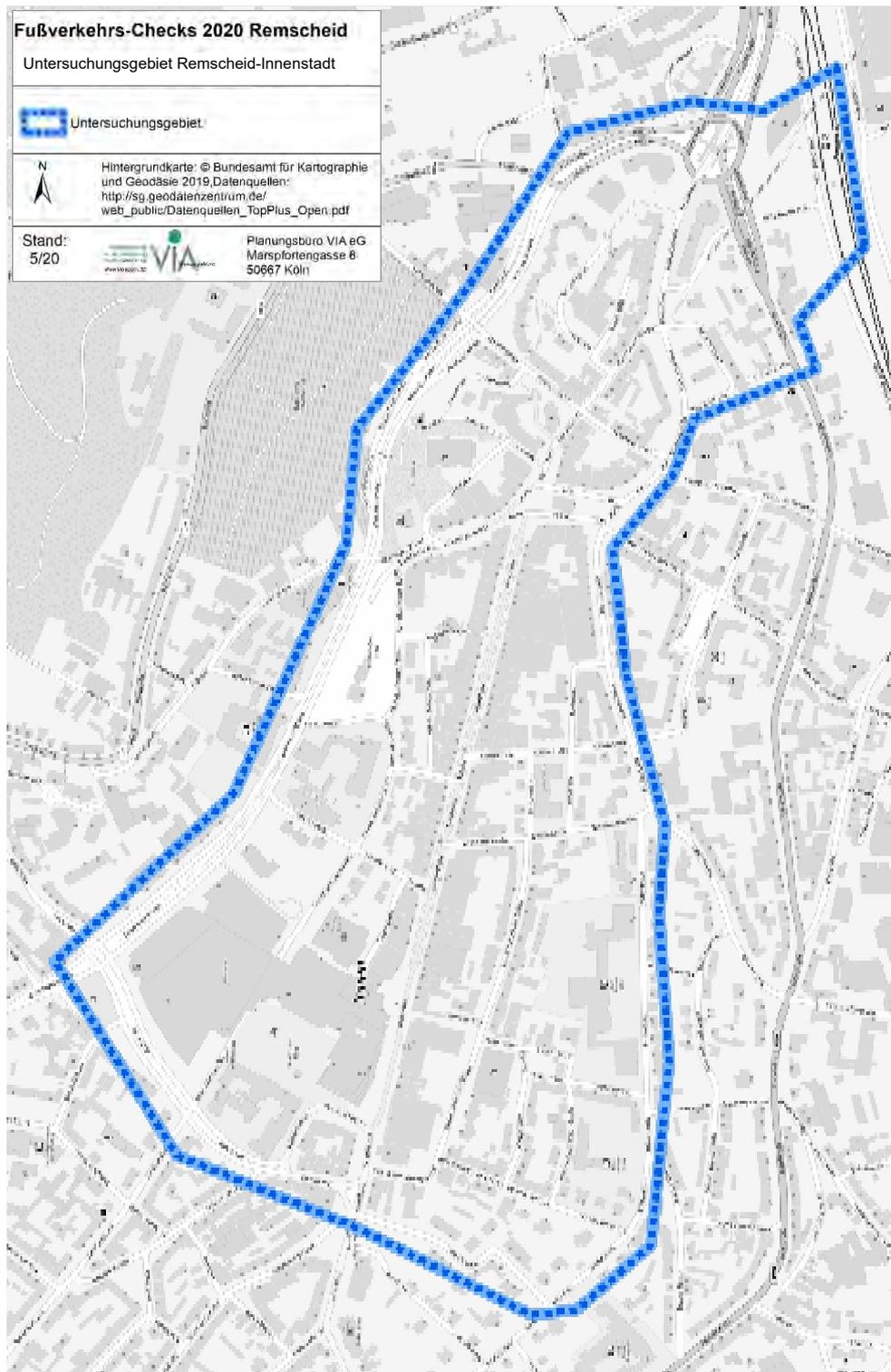
Am 10. Juni 2020 fand ein verwaltungsinterner Startertermin im Rathaus statt. Der Ansprechpartner für die Fußverkehrs-Checks in Remscheid ist Herr Lukas Gregori, Klimaschutzmanager im Fachdienst Umwelt, unterstützt durch Frau Elke Ellenbeck für den Kommunalen Immissionsschutz im Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung.

Herr Gregori stellte kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt Remscheid vor. Kirsten Niklas, Planungsbüro VIA, präsentierte erste Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Vorgehensweise der folgenden Veranstaltungen. Insbesondere im Hinblick auf die besondere Situation aufgrund der Corona-Pandemie wurden die verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung besprochen. Im Anschluss wurden die Termine für die Veranstaltungen vereinbart. In diesem Startertermin wurden das Untersuchungsgebiet festgelegt und erste Bestandsanalysen besprochen. Diese befinden sich im Anhang.

#### **Untersuchungsraum**

Die folgenden Karten zeigen die beiden Untersuchungsräume in der Stadt Remscheid.

Abbildung 3-1: Untersuchungsraum Innenstadt



Darstellung: VIA eG

Abbildung 3-2: Untersuchungsraum Lennep

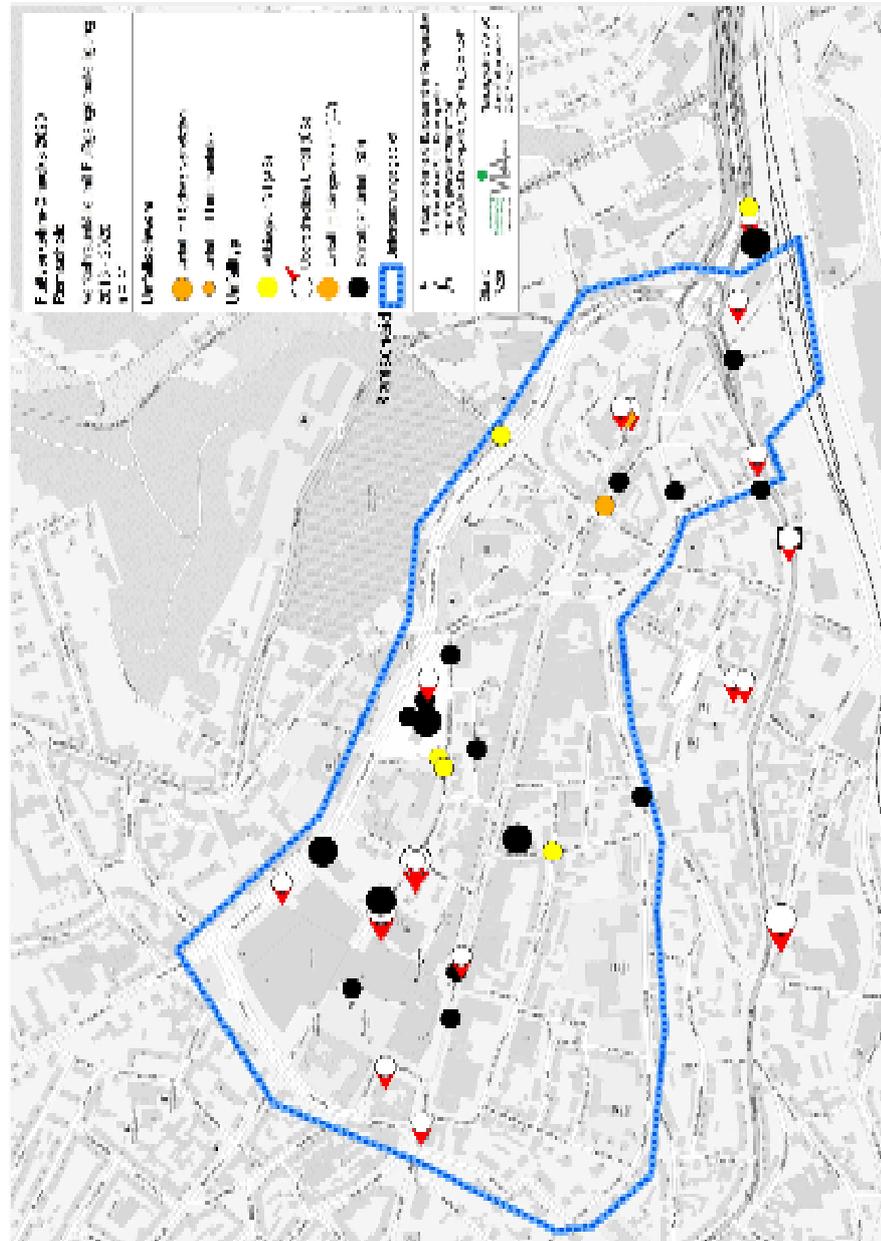


Darstellung: VIA eG

### Unfallanalyse

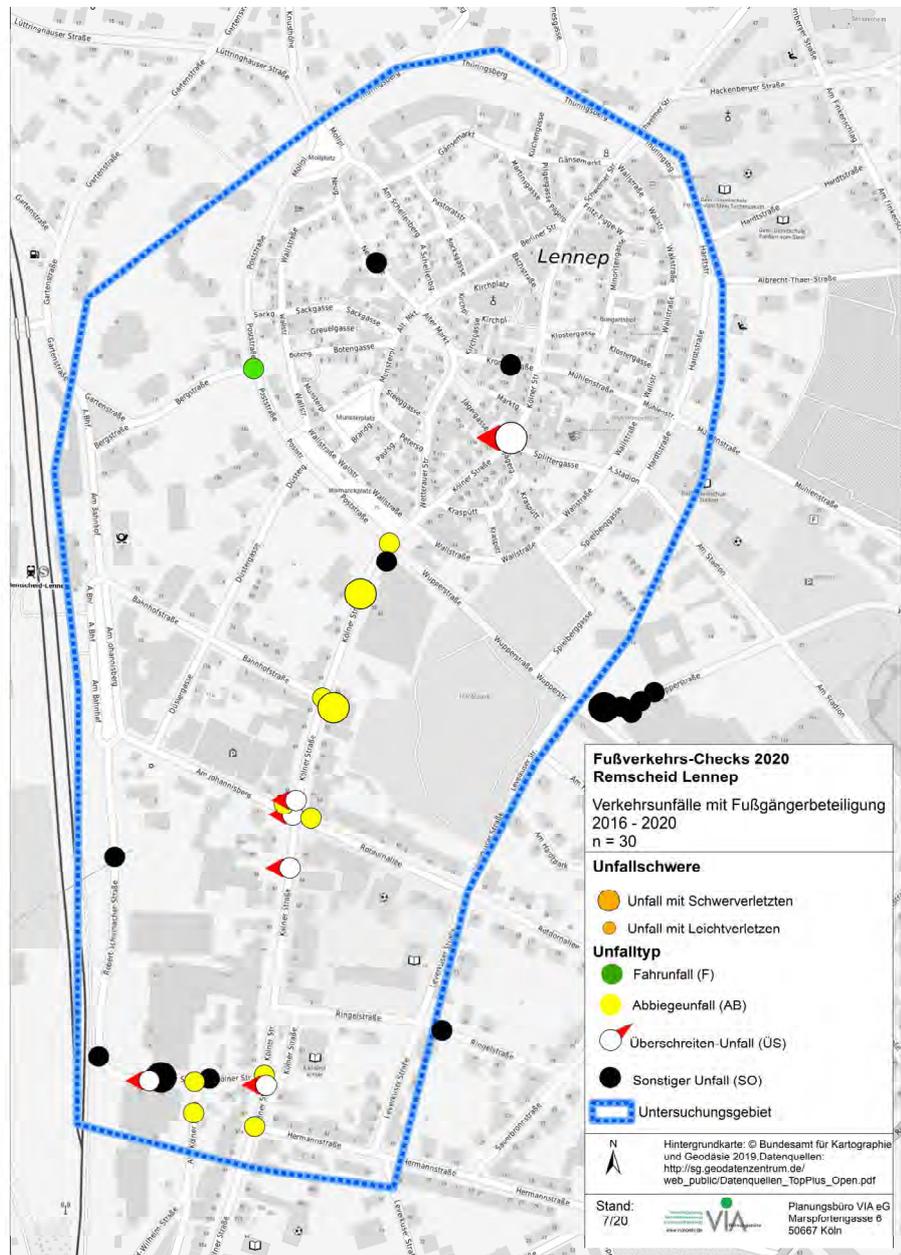
Im Nachgang des Startertermins wurden von der Polizei Remscheid die Unfälle mit Fußverkehrs-Beteiligung aus den Jahren 2016 bis Mai 2020 zur Verfügung gestellt. Die Unfälle wurden kartografisch verortet – die folgenden Karten zeigen das Ergebnis:

Abbildung 3-3: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016 - 2020 in Remscheid Innenstadt (n=41)



Darstellung: VIA eG

Abbildung 3-4: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in den Jahren 2016-2020 in Remscheid Lennep (n=30)



Darstellung: VIA eG

### Terminplanung

Folgende Termine wurden vereinbart:

- **Auftakt-Workshop:** Mittwoch, 26. August 2020
- **erste Begehung:** Mittwoch, 2. September 2020
- **zweite Begehung:** Donnerstag, 3. September 2020
- **Abschluss-Workshop:** Dienstag, 10. November 2020

Aufgrund der Pandemie-Situation wurde im Oktober 2020 beschlossen den Abschluss-Workshop digital durchzuführen. Da in Remscheid zwei verschiedene Untersuchungsgebiete betrachtet wurden, wurde insbesondere im Hinblick auf eine digitale Veranstaltung festgelegt, dass für jedes Untersuchungsgebiet eine eigene digitale Veranstaltung an folgenden Terminen durchgeführt wird:

- **Abschluss-Workshop Remscheid-Lennep:** Dienstag, 10. November 2020
- **Abschluss-Workshop Remscheid-Innenstadt:** Donnerstag, 17. November 2020

**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Die Stadt Remscheid entschied sich, die anstehenden Veranstaltungen über die örtliche Presse bekannt zu machen. Bestimmte bekannte Personenkreise, Initiativen und Netzwerke wurden persönlich angesprochen und eingeladen.

*Abbildung 3-5: Auszug aus der Pressemeldung der Stadt Remscheid (13.08.2020)*



Quelle: Pressearchiv Stadt Remscheid ([www.remscheid.de](http://www.remscheid.de))

Abbildung 3-6: Ausschnitt aus der Pressemeldung von Radio RSG. (Dienstag, 18.08.2020)



Quelle: Radio RSG vom 18.08.2020 ([www.radiorsg.de](http://www.radiorsg.de))

## Dokumentation

Die Tagesordnung, die Präsentation und das Protokoll zum Startertermin sind im Anhang des Berichts zu finden.

### 3.2 Auftakt-Workshop

Mittwoch, 26. August 2020

Ort: Sophie-Scholl-Gesamtschule, Aula

Zeit: 17:30 Uhr

Frau Barbara Reul-Nocke, Beigeordnete für Ordnung, Sicherheit und Recht der Stadt Remscheid, begrüßt die Teilnehmenden und stellt kurz die Motivation und die Erwartungen der Stadt vor.

Im Anschluss stellt Frau Monika Meves, Fachdienst Umwelt, die laufenden Projekte, Konzepte, Aktivitäten und Kampagnen zum Thema Mobilität, vor allem in Bezug zum Thema Fußverkehr, vor.

Frau Dr. Inga Molenda, Zukunftsnetz Mobilität NRW überreicht im Namen des Landes NRW in Vertretung des Verkehrsministers Hendrik Wüst die Urkunde zur erfolgreichen Bewerbung für die Fußverkehrs-Checks 2020 des Zukunftsnetzes Mobilität NRW. Sie erläuterte das Gesamtprojekt Fußverkehrs-Checks seitens des Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Abbildung 3-7: Videoausschnitt Grußwort Hendrik Wüst MdL



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Nach einem allgemeinen informativen Teil in dem das Thema Fußverkehr sowie die Vorgehensweise der Fußverkehrs-Checks näher erläutert wurden, konnten in der Diskussionszeit Einschätzungen zum Fußverkehr und zur Mobilität im Untersuchungsraum, sowie konkrete Hinweise, Anregungen und Mängelmeldungen der Bürger\*innen aufgenommen werden. Desweiteren wurden die Routenvorschläge für die Begehungen diskutiert. Hier bestand bereits die Möglichkeit, sich in den ausliegenden Listen für die Begehungen anzumelden.

**Attraktivität des zu-Fuß-Gehens im Untersuchungsgebiet**

Zu Beginn der Diskussionszeit wurde die Attraktivität des Zufußgehens in Remscheid abgefragt: Sechs Teilnehmende gaben an, sie würden gerne in Remscheid allgemein zu Fuß gehen, acht sagten, sie würden teils gerne und teils nicht so gerne gehen und zwei Personen gaben an, sie würden hier nicht gerne zu Fuß gehen.

In der Remscheider Innenstadt gaben fünf Teilnehmende an, sie würden gerne zu Fuß gehen, wieder acht sagten, „geht so“ und zwei gehen nicht gerne in der Innenstadt zu Fuß.

In Remscheid Lennep gaben sechs Teilnehmende an, gerne zu Fuß zu gehen, ebenso acht Personen beurteilten das Zufußgehen mit „geht so“. Eine Person geht hier nicht gerne zu Fuß.

**Hinweise, Anregungen, Mängelmeldungen**

Auf die Frage, was verbessert werden müsste, damit man gerne bzw. noch lieber zu Fuß gehen würde, kamen folgende Hinweise:

### **Allgemeine Hinweise und Anregungen:**

- Verbesserung der Sauberkeit entlang der Fußwege
- Optimierung der Aufenthaltsqualität und Schaffung von Verweilmöglichkeiten
- Optimierung der Wegequalität (v. a. in Bezug auf Breiten, Oberflächen, Hindernisse entfernen)
- Kfz-Geschwindigkeiten wenn möglich verringern
- Ruhenden Verkehr einschränken (v. a. in der Altstadt von Lennep)
- Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlicher gestalten (Verkürzung der Rotphasen und Verlängerung der Grün-Phasen für zu Fuß Gehende, Querung in einem Zug)
- Querungen und Querungshilfen fußgängerfreundlicher gestalten, einige Knotenpunkte sind sehr breit und unübersichtlich, sodass das Queren (mit Kindern, Mobilitätseingeschränkten etc.) schwierig ist
- Allgemein sollte der Fokus weniger auf dem motorisierten Individualverkehr liegen und die Belange der zu Fuß Gehenden mehr beachtet werden
- Schutz gegen „Wind und Wetter“ (z. B. Bäume, Dächer etc.)

### **Konkrete Anregungen und Hinweise für die Innenstadt:**

- Mehr Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Elberfelder Str.) einrichten. Querungen sind hier nur schwer möglich, da die Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und z. T. hohen Geschwindigkeiten belastet sind.
- Freiheitsstr. / Franzengässchen (außerhalb des Untersuchungsgebiets): „Bettelampel“ ist nicht fußverkehrsfriendly

### **Konkrete Anregungen und Hinweise für Lennep:**

- An der Grundschule in der Leverkusener Str. in Lennep ist nur ein sehr schmaler Gehweg vorhanden
- Der Mollplatz wird als konfliktreicher Knoten wahrgenommen, der fußgängerfreundlicher gestaltet werden sollte
- Die Hardtstr. sollte barrierefrei gestaltet werden
- Am Knotenpunkt Wupperstr. / Rospattstr. ist eine Querungshilfe notwendig

- Am Bahnhofsvorplatz in Lennep sollte die Weiterführung des Radverkehrs am Ende der Balkantrasse deutlich gestaltet werden, es sollte eine Wegweisung installiert werden, die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eine Orientierung bietet.
- Der mittlere Bahnsteig in Lennep ist nur barrierefrei über die Aufzüge erreichbar. Wenn diese außer Betrieb sind, muss ein großer Umweg gelaufen werden

Außerdem wurde der Interessenskonflikt zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden angesprochen. Ziel der Fußverkehrs-Checks ist nicht, den Radverkehr zu verdrängen oder den Fußverkehr auf Kosten des Radverkehrs zu verbessern. Es geht vielmehr um eine ganzheitliche Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität.

Abbildung 3-8: Auftaktworkshop Remscheid



Foto: VIA eG

#### Thematische Schwerpunkte

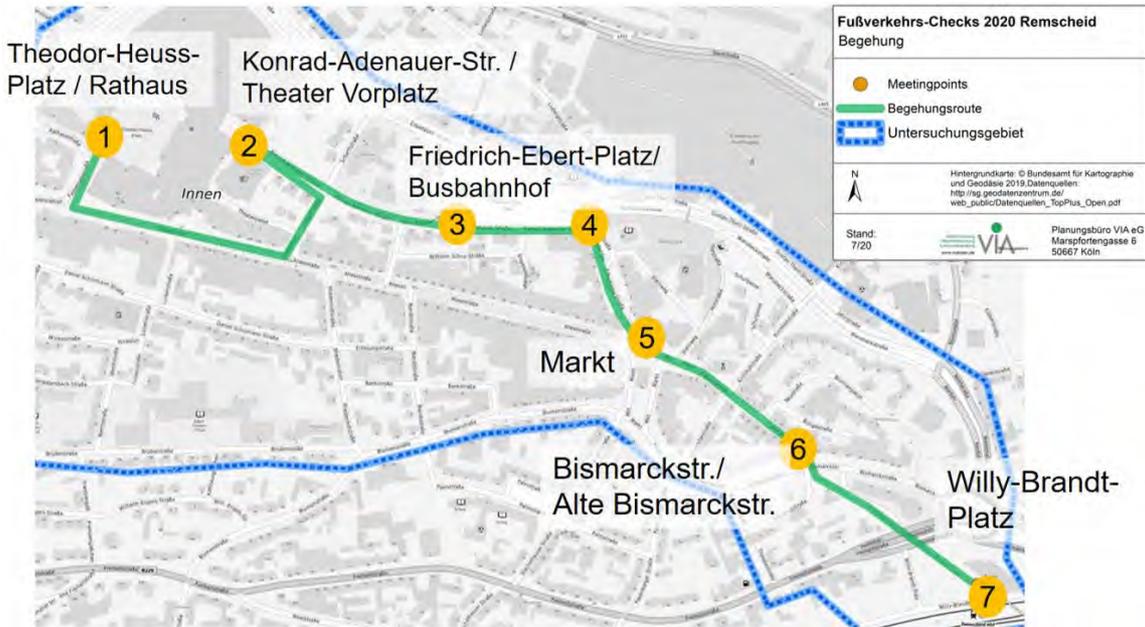
Es wurden folgende thematische Schwerpunkte vorgeschlagen, die alle als sehr wichtig bewertet werden:

- Stärkung der Fußwegebeziehung (Beschilderung und Wegenetz)
- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit

**Routenvorschläge**

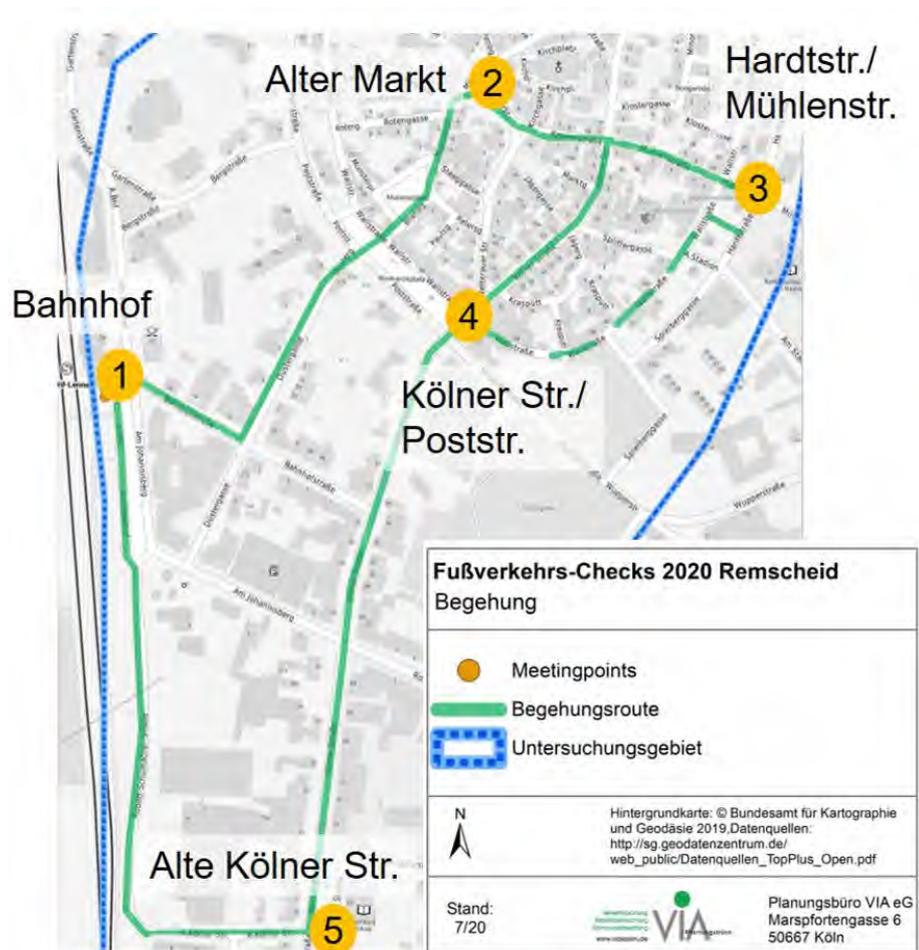
Die vorgeschlagenen Routen für die beiden Begehungen wurden angenommen:

*Abbildung 3-9: Erste Route: Remscheid-Innenstadt*



Darstellung: VIA eG

Abbildung 3-10: Zweite Route: Remscheid-Lennep



Darstellung: VIA eG

#### Dokumentation

Die Tagesordnung, die Präsentation und das Protokoll zum Auftakt-Workshop sind im Anhang des Berichts zu finden.

### 3.3 Erste Begehung

#### Durchführung

Anhand der im Auftaktworkshop erarbeiteten Anregungen und Mängelmeldungen zum Fußverkehr in Remscheid wurden an vorher festgelegten Standorten Zwischenstopps auf der Route eingelegt. Hier wurden Erfahrungen, Probleme sowie Verbesserungsvorschläge seitens der Bürger\*innen besprochen.

Diese Anmerkungen wurden vom Planungsbüro VIA an den Standorten dokumentiert. Mit Hilfe von Fotos und der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet, sind die Ergebnisse aus der Begehung in die Maßnahmen-Ausarbeitung mit eingeflossen.

Abbildung 3-11: Eindrücke von der ersten Begehung



Fotos: VIA eG

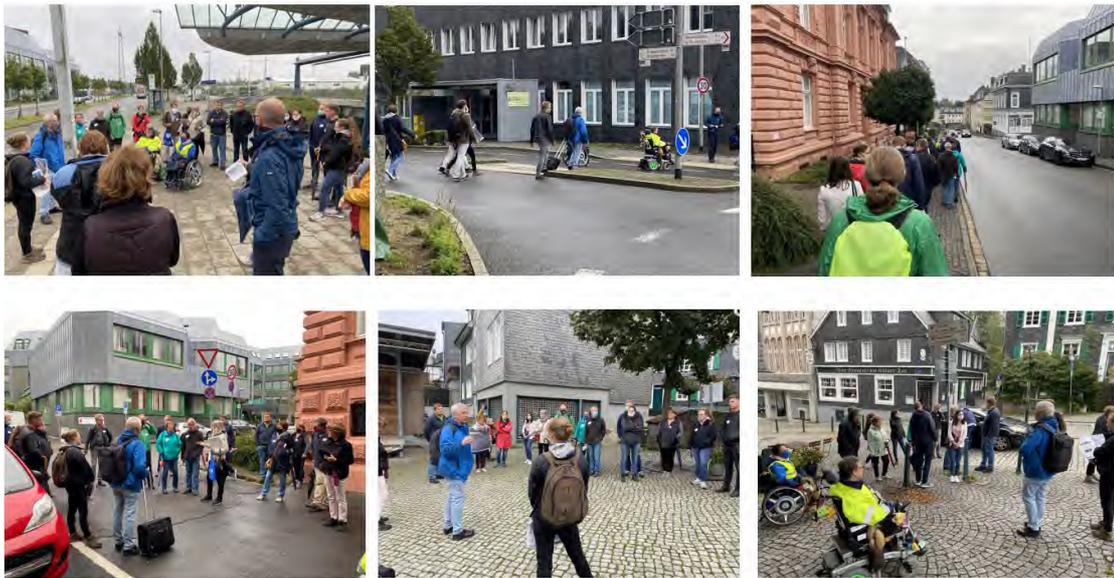
### 3.4 Zweite Begehung

#### Durchführung

Auch in Lennep wurde an vorher festgelegten Standorten angehalten, um sich über die Problemlage auszutauschen.

Die genannten Anmerkungen wurden auch bei dieser Begehung vom Planungsbüro VIA dokumentiert. Dies geschah anhand von Fotos sowie der Mitschrift auf einem GPS-getrackten Tablet.

Abbildung 3-12: Eindrücke von der zweiten Begehung (Fotos: VIA eG)



#### Presse

Die Begehungen wurden von der Presse begleitet, die im Nachgang in einem Bericht über die Durchführung informativ und positiv berichtete.

Abbildung 3-13: Pressebericht der Begehung in Remscheid-Lennep

**RP ONLINE** NRW POLITIK SPORT PANORAMA KULTUR WIRTSCHAFT LEBEN MEINUNG ☰ MENÜ 🔍 📧

Rundgang in Remscheid 💬 Ein Kommentar 🔖

## Viele Stolpersteine für Fußgänger

4. September 2020 um 16:30 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Startpunkt des Fußverkehrs-Check war der Lennep-er Bahnhof. Claudia Heins (l.) und Lara Petrus führen im Rollstuhl vorneweg. Foto: Jürgen Moll

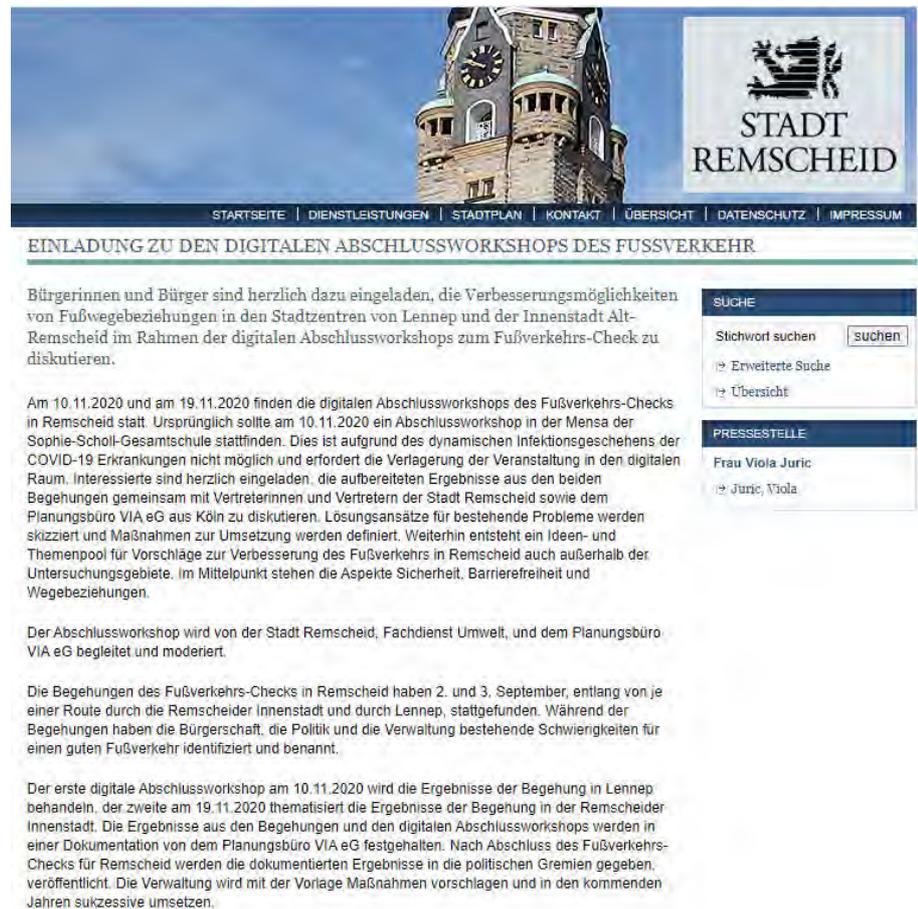
Remscheid. Bei den beiden Begehungen zum Fußverkehrs-Check in Remscheid wurden viele Problemstellen identifiziert. Aus den Anregungen werden nun Maßnahmen entwickelt, die beim Abschlussworkshop im November vorgestellt werden.

Quelle: RP Online vom 04.09.2020

### 3.5 Abschluss-Workshop

Die beiden Abschluss-Workshops wurden am 10.11. (Remscheid-Lennep) und 19.11. (Remscheid-Innenstadt) pandemiebedingt nur digital per Videokonferenz durchgeführt. Es wurde wieder über die örtliche Presse eingeladen.

Abbildung 3-14: Einladung zum digitalen Abschluss-Workshop auf den Seiten der Stadt Remscheid



Bürgerinnen und Bürger sind herzlich dazu eingeladen, die Verbesserungsmöglichkeiten von Fußwegebeziehungen in den Stadtzentren von Lennep und der Innenstadt Alt-Remscheid im Rahmen der digitalen Abschlussworkshops zum Fußverkehrs-Check zu diskutieren.

Am 10.11.2020 und am 19.11.2020 finden die digitalen Abschlussworkshops des Fußverkehrs-Checks in Remscheid statt. Ursprünglich sollte am 10.11.2020 ein Abschlussworkshop in der Mensa der Sophie-Scholl-Gesamtschule stattfinden. Dies ist aufgrund des dynamischen Infektionsgeschehens der COVID-19 Erkrankungen nicht möglich und erfordert die Verlagerung der Veranstaltung in den digitalen Raum. Interessierte sind herzlich eingeladen, die aufbereiteten Ergebnisse aus den beiden Begehungen gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Remscheid sowie dem Planungsbüro VIA eG aus Köln zu diskutieren. Lösungsansätze für bestehende Probleme werden skizziert und Maßnahmen zur Umsetzung werden definiert. Weiterhin entsteht ein Ideen- und Themenpool für Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs in Remscheid auch außerhalb der Untersuchungsgebiete. Im Mittelpunkt stehen die Aspekte Sicherheit, Barrierefreiheit und Wegebeziehungen.

Der Abschlussworkshop wird von der Stadt Remscheid, Fachdienst Umwelt, und dem Planungsbüro VIA eG begleitet und moderiert.

Die Begehungen des Fußverkehrs-Checks in Remscheid haben 2. und 3. September, entlang von je einer Route durch die Remscheider Innenstadt und durch Lennep, stattgefunden. Während der Begehungen haben die Bürgerschaft, die Politik und die Verwaltung bestehende Schwierigkeiten für einen guten Fußverkehr identifiziert und benannt.

Der erste digitale Abschlussworkshop am 10.11.2020 wird die Ergebnisse der Begehung in Lennep behandeln, der zweite am 19.11.2020 thematisiert die Ergebnisse der Begehung in der Remscheider Innenstadt. Die Ergebnisse aus den Begehungen und den digitalen Abschlussworkshops werden in einer Dokumentation von dem Planungsbüro VIA eG festgehalten. Nach Abschluss des Fußverkehrs-Checks für Remscheid werden die dokumentierten Ergebnisse in die politischen Gremien gegeben, veröffentlicht. Die Verwaltung wird mit der Vorlage Maßnahmen vorschlagen und in den kommenden Jahren sukzessive umsetzen.

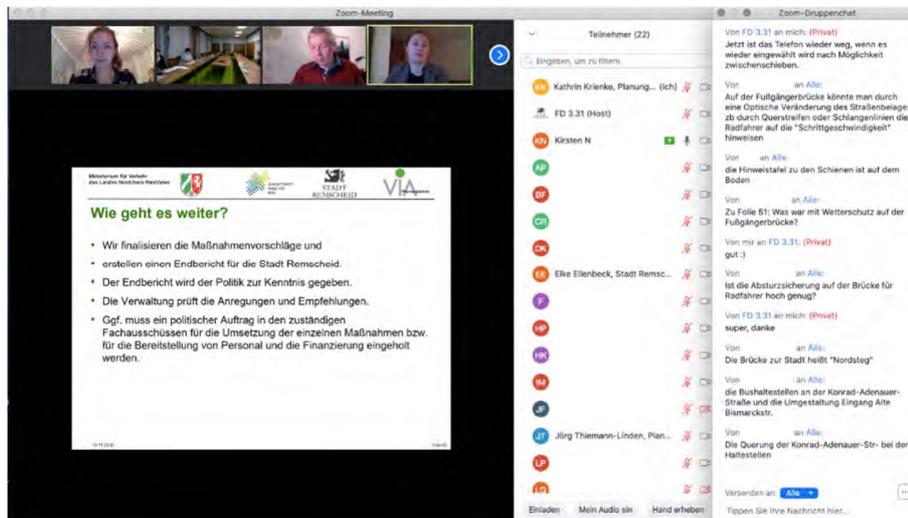
Quelle: Pressearchiv Stadt Remscheid ([www.remscheid.de](http://www.remscheid.de))

Nach Begrüßung durch Frau Reul-Nocke und einer kleinen Einführung bezüglich der digitalen Spielregeln seitens Herrn Gregori, wurde zunächst das bisherige Arbeitsprogramm erläutert, einige Impressionen aus den zurückliegenden Begehungen gezeigt und die Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Remscheid dargestellt.

Bei der Vorstellung der Maßnahmen wurde unterschieden in allgemeine, auf andere Stellen in Remscheid übertragbare Maßnahmen, wie z. B. fußgängerfreundliche Ampelanlagen, sowie solitäre Maßnahmen.

In der folgenden Diskussionszeit wurde sich rege beteiligt. Alle Vorschläge und Anregungen wurden aufgenommen und werden in der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Ein kurzer Ausblick über die anschließenden Arbeiten von VIA folgte.

Abbildung 3-15: Screenshot vom Abschlussworkshop



Screenshot: VIA eG

Abschließend erläuterte Frau Molenda die übergeordneten Ziele des Zukunftsnetz Mobilität NRW und welchen Beitrag das Zukunftsnetz zum strukturellen, ämterübergreifenden Arbeitsprozess für die Belange des Fußverkehrs leisten. Unterstützungsmöglichkeiten und weitere Begleitung und Beratung durch die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sicherte sie gerne zu.

Herr Gregori gab den Teilnehmenden eine Einordnung der Maßnahmenempfehlungen in den Arbeitsprozess der Stadt Remscheid und verabschiedete die Teilnehmenden.

## Presse

Auch in der Presse wurde vom Abschluss-Workshop berichtet. Eine Presskonferenz wurde vor der digitalen Veranstaltung am 10. November 2020 (Remscheid-Lennep) durchgeführt.

Abbildung 3-16: Pressebericht Abschlussworkshop

STADTPOST

## Viele Ideen für die „Fußgängerstadt“



Gefahrenpunkt: An der Fastenratnstraße am Rathaus kreuzen sich Fuß- und Fahrwege.

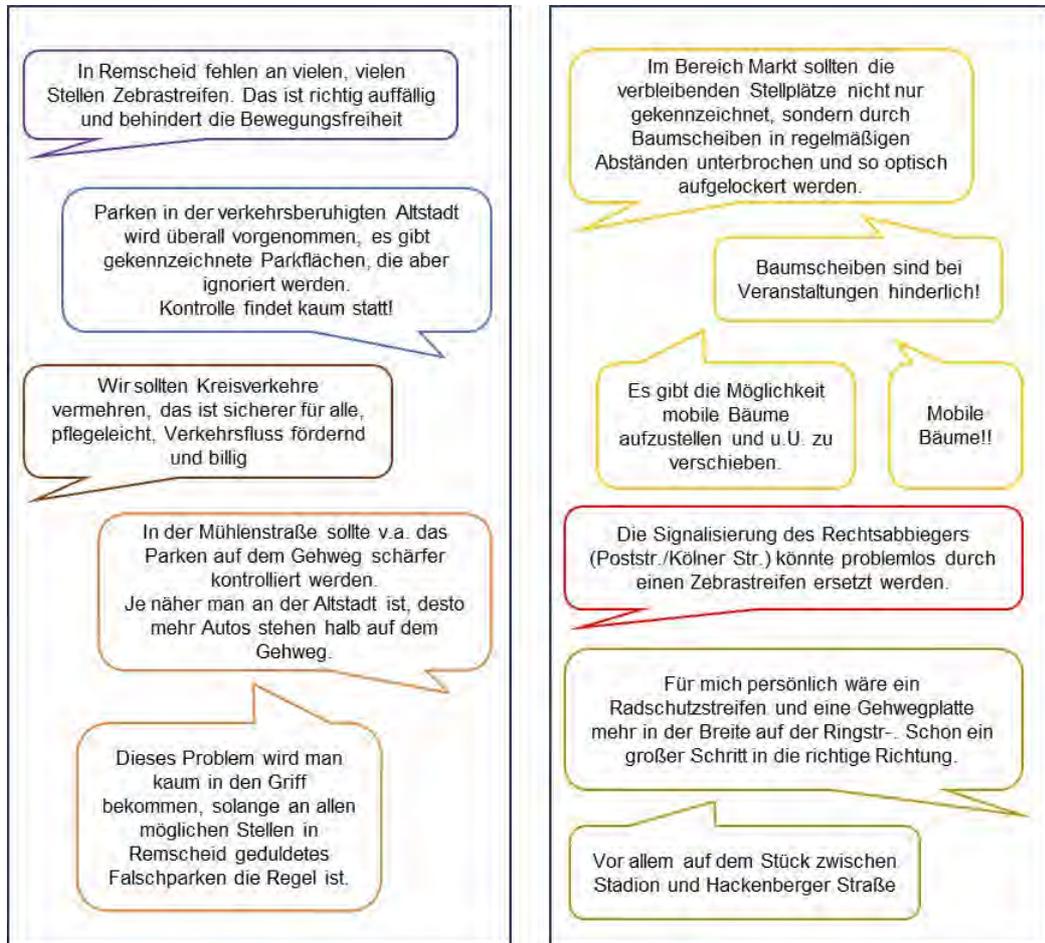
Zwei Fußverkehrs-Checks von Bürgern haben gezeigt: Rund ums Rathaus und auch in der Lennep Altstadt gibt es einige Gefahrenstellen, die man teilweise sogar recht einfach entschärfen könnte.

Quelle: RP Online vom 16.11.2020

Lennep 10.11.2020

Im Folgenden werden die Anregungen der Teilnehmenden im Rahmen des Auftaktworkshops aufgeführt:

Abbildung 3-17: Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden im Abschlussworkshop Remscheid-Lennep

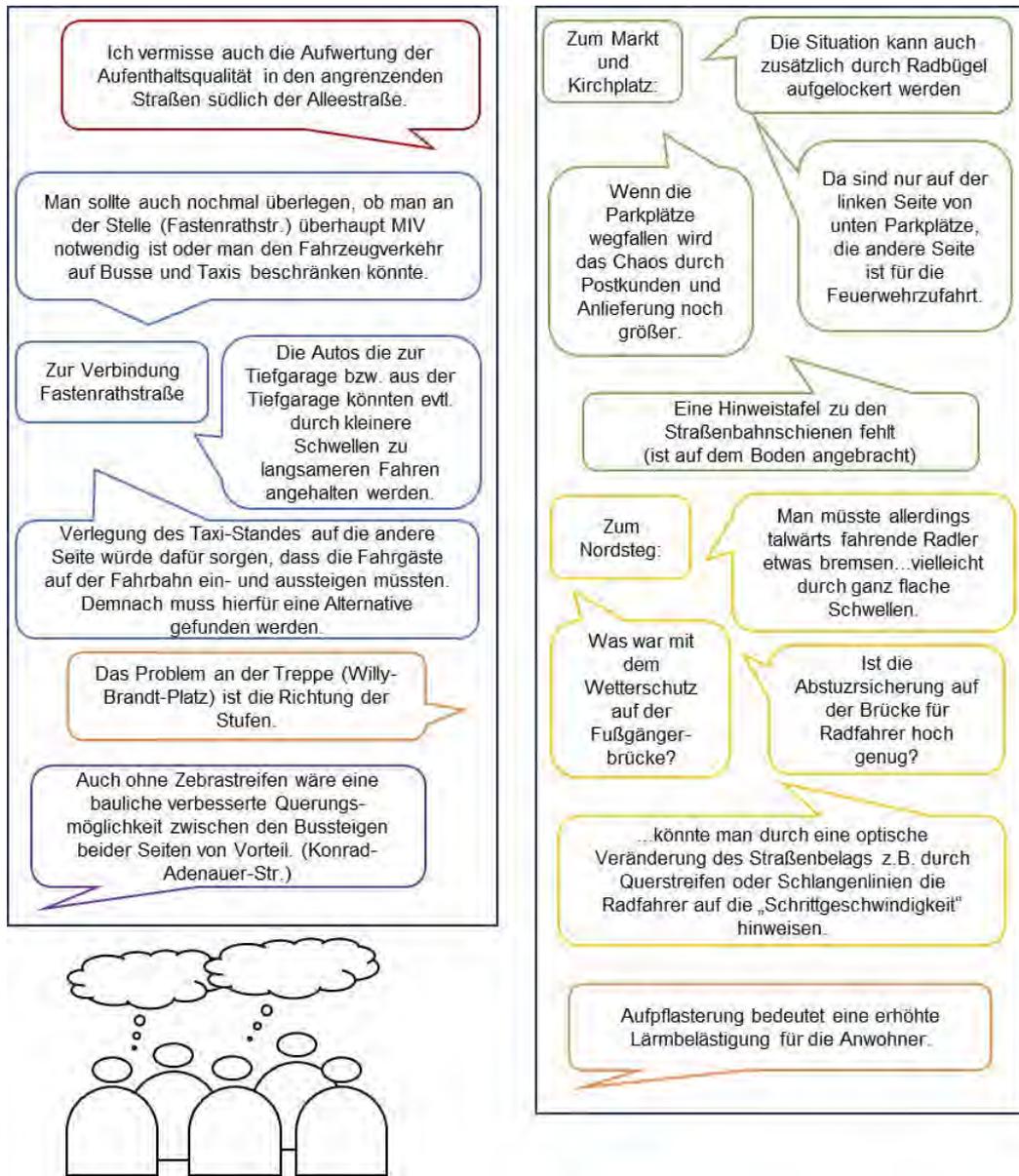


Darstellung: VIA eG

Innenstadt 19.11.2020

Auf dem Abschlussworkshop zur Begehung der Remscheider Innenstadt wurden in der Diskussion folgende Anregungen geäußert:

Abbildung 3-18: Diskussionsbeiträge der Teilnehmenden im Abschlussworkshop Alt-Remscheid



Darstellung: VIA eG

## 4 Maßnahmenempfehlungen

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen beschrieben und begründet. Dabei werden zuerst die Themenbereiche behandelt, die in den Begehungen in Remscheid grundsätzlich von besonderer Bedeutung waren. Anschließend wird auf die ausführliche Beschreibung der empfohlenen Maßnahmen im Maßnahmenkataster verwiesen.

In den Unterkapiteln werden die Themenbereiche nach den folgenden ausgesuchten Schwerpunkten aufgeführt:

Abbildung 4-1: Schwerpunkte der Fußverkehrs-Checks in Remscheid



Darstellung: VIA eG

### 4.1 Aufenthaltsqualität

Ein wiederkehrender Wunsch in allen Kommunen der Fußwege-Checks, sowohl im Jahr 2019 als auch in diesem Jahr, ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Hier in Remscheid ist das eines der vier Schwerpunktthemen. Im Folgenden werden daher Empfehlungen zur Verbesserung des verweilenden (Sitz- / Spielgelegenheiten) als auch des durchgehenden Fußverkehrs (Verkehrsberuhigung, Flaniermeilen) gegeben.

**Bereich Am Markt und  
Alte Bismarckstraße**

Besonders auffällig war für die Teilnehmenden der Begehung unter anderem der Bereich am Markt und in der Straße Alte Bismarckstraße. Um die Aufenthaltsqualität am Marktplatz und vor der Stadtkirche zu

erhöhen, sollte die Alleestraße im visuellen Gesamteindruck mit einheitlicher Möblierung und Grün bis zur Stadtkirche erweitert werden. Neben Sitzgelegenheiten sind Spielmöglichkeiten und Außengastro- nomie in der unteren Alleestraße eine sinnvolle Maßnahme um die Auf- enthaltsqualität zu steigern und diesen kommerziell schwierigen Stra- ßenabschnitt zu beleben. Im Bereich des Marktes vor der Stadtkirche verursachen die ca. ein Dutzend meist nicht regelkonform abgestellter Pkw so viel Parksuchverkehr und Rangieren in der Sackgasse, dass auf den informelle Parkplatz verzichtet werden sollte. Eine Fußgänger- zonenregelung bis hinunter zur Johanniterstraße würde mit entpre- chender Möblierung (Sitzgelegenheiten, Grünpflanzen) einen attrakti- ven Seitenbereich des Markts mit hoher Aufenthaltsqualität ermögli- chen.

**Mobilität braucht manch-  
mal Nicht-Mobilität**

Im Rahmen der Begehungen wurde an mehreren Stellen Sitzmobiliar gewünscht, um zum einen den Mobilitätseingeschränkten eine Pau- senmöglichkeit zu ermöglichen, aber auch um die Aufenthaltsqualität von bestimmten Plätzen (z. B. Am Markt, Rathaus, Lennep Altstadt) zu erhöhen.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen<sup>2</sup> benennt wesentliche Merkmale des Stadtmobiliars für verschiedene Altersgrup- pen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche sollte glatt, im Material nicht zu kalt, aber v. a. 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 Entlas- tung der Arm- und Schultermuskulatur, sowie zum leichteren Aufstehen geben,
- für Blinde mit dem Langstock sollten Möbel gute ertastbar und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffind- bar sein,
- neben der Sitzgelegenheit sollte es eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50m x 1,50m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren) geben,

---

<sup>2</sup> H BVA, FGSV 2011: 59

- der Aufstellort sollte außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u. a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten sein.

### Sitzgelegenheiten

In folgender Abbildung werden einige Vorschläge zu Sitzgelegenheiten dargestellt. Die Bandbreite von Sitzmöglichkeiten erfordert eine vorhergehende Auseinandersetzung mit dem Zweck des Mobiliars. Der Fokus kann auf Mobilitätseingeschränkte oder auch auf multifunktionale- und kombinierte Spiel-/Sitzmöglichkeiten liegen. Temporäre Lösungen können dazu dienen die Vorteile des Aufstellens von Sitzmöglichkeiten im Straßenraum zu verdeutlichen, bis eine dauerhafte Lösung gefunden ist.

Abbildung 4-2: Beispiele Sitzgelegenheiten



Fotos: VIA eG

Im Bereich der Remscheider Innenstadt wurde ein Wettbewerb ausgerufen, den die in folgender Grafik gezeigte Bank gewonnen hat.

Abbildung 4-3: Gewinnerbank Wettbewerb Remscheid Innenstadt



(Foto: Tobias Mader)

### Spielmöglichkeiten

Spielmöglichkeiten z. B. für Kinder sind eine weitere Möglichkeit, die Aufenthaltsqualität und die Verweildauer zu erhöhen. Diese kann auch mit Sitzmöglichkeiten kombiniert werden.

Abbildung 4-4: Spielgeräte im Straßenraum



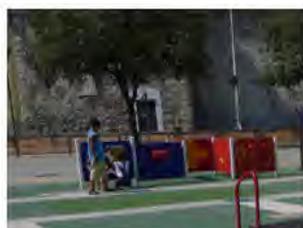
Kurzfristig



Mittelfristig



Langfristig



Spielen ohne klettern



Einzelemente



Einzelemente

Fotos: VIA eG

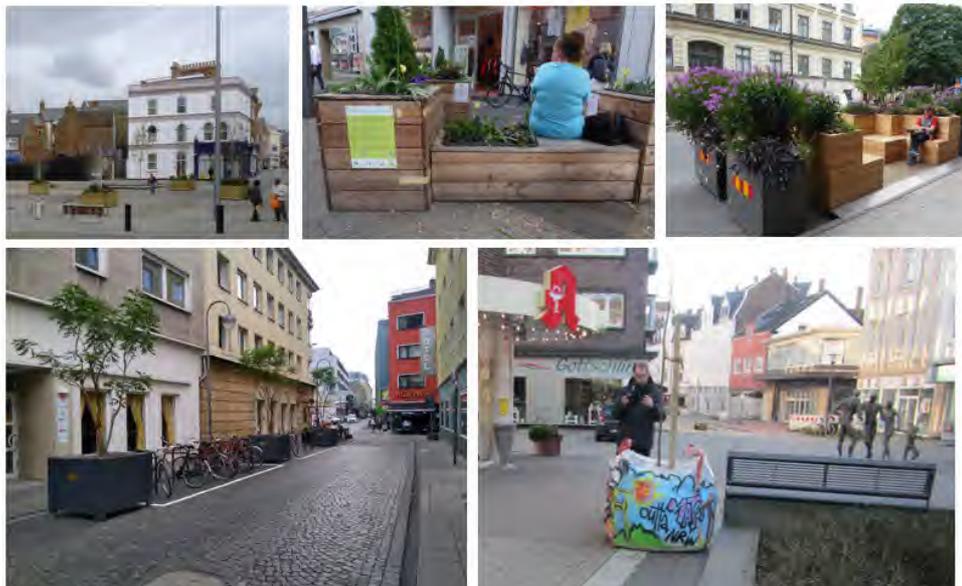
### Stadtgrün

Neben dem Wunsch nach mehr Stadtgrün der Teilnehmenden aufgrund der Aufenthaltsqualität bringt dies auch Vorteile für das Stadtklima. Es spendet, ab einer bestimmten Größe, Schatten und schützt vor Überwärmung der Stadt. Darüber hinaus produzieren Bäume Sauerstoff und filtern Bakterien, Staub und schädliche Stoffe aus der Luft. Es sollte geprüft werden ob Bäume unter anderem am Rathaus (Rathausplatz) und am Markt bzw. vor der Stadtkirche angepflanzt werden

können. Falls dies nicht möglich ist, können Kübelpflanzen temporär und langfristig aufgestellt werden.

Beispiele für Kübelpflanzen sind in folgender Abbildung aufgeführt.

*Abbildung 4-5: Stadtgrün für Klimaanpassung*



*Foto: VIA eG*

### **Außergastronomie**

Auf der Alten Bismarckstraße werden derzeit Parkplätze für Außergastronomie aufgegeben, die Teilnehmenden befürworten diese Maßnahme der Verwaltung und wünschen sich mehr davon auch gerne in anderen Bereichen.

Abbildung 4-6: Außengastronomie Alte Bismarckstraße



Foto: VIA eG

**Verkehrsberuhigung  
VZ 325**

Im Verkehrsberuhigten Bereich darf nur mit Schrittgeschwindigkeit<sup>3</sup> gefahren werden. Jegliche Behinderung oder gar Gefährdung von zu Fuß Gehenden - auf der gesamten Straßenbreite - muss verhindert werden. Geparkt werden darf nur auf dafür gekennzeichneten Flächen.<sup>4</sup> Die Voraussetzung für die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs sind in Remscheid an den betreffenden Straßen (z. B. Düstergasse Lennep, Scharffstraße Innenstadt) gegeben bzw. können mit geringem Aufwand hergestellt werden; in der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird dazu Folgendes ausgeführt:

*Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.<sup>5</sup>*

<sup>3</sup> Grundsätzlich sollte sich die Höchstgeschwindigkeit an der Schrittgeschwindigkeit eines zu Fuß Gehenden orientieren. Dies ist jedoch nicht gesetzlich festgelegt. In diesem Zusammenhang sind bereits unterschiedliche Urteile gefällt worden, die Geschwindigkeiten von zwischen 4 und 10 km/h (Oberlandesgericht Hamm; Az.: 3 Ss OWi 1038/02) oder bis zu maximal 15 km/h (Amtsgericht Leipzig (Az.: 215 OWi 500 Js 83213/04) festlegen.

<sup>4</sup> Siehe § 42 Abs. 4 StVO

<sup>5</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 325.1 und 325.2 verkehrsberuhigter Bereich

#### Beispiel Düstergasse:

Die Straße Düstergasse in Lennep soll als Teil der Fußwegeachse Richtung Altstadt attraktiver und sicherer werden. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern soll ein Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325) eingerichtet werden, gerne in Kombination mit weiteren Elementen, die die Aufenthaltsqualität steigern (Möblierung und Bäume). Zu Beginn der Straße sollte eine Anrampung hergestellt werden, die zum einen die Querung der Düstergasse auf der Bahnhofstraße erleichtert und zum anderen, den Verkehrsberuhigten Bereich verdeutlicht (abgesenkter Bordstein).

#### **Fußgängerzone Altstadt Lennep**

In der historischen Altstadt von Lennep ist der Verkehrsberuhigte Bereich flächenhaft angeordnet. Diese Anordnung ist in Deutschland eine der weitestreichenden Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung, wenn man denn keine Autofreiheit bzw. nur die Zufahrt für Anlieger durchsetzen möchte. Geparkt werden darf nur auf markierten und beschilderten Flächen.

Die Verkehrsteilnehmenden teilen sich die Verkehrsfläche. Für Menschen mit Rollator oder Rollstuhl gibt es im Prinzip einen ebenen Streifen (entlang der Häuser. Jedoch sind diese sehr schmalen Streifen nicht nutzbar, weil oftmals zugestellt, sei es durch Geschäftsauslagen, Außengastronomie, parkende Kfz sowie fest installierte Poller oder Laternen. Die Teilnehmenden an den Begehungen sind verunsichert, sie fühlen sich von der nicht geringen Anzahl an Kfz oftmals „an den Rand gedrängt“.

Einige wünschen sich, dass der historische Kernort ganz autofrei wird und somit stärker von den zu Fuß Gehenden genutzt oder durch Außengastronomie „bespielt“ werden kann.

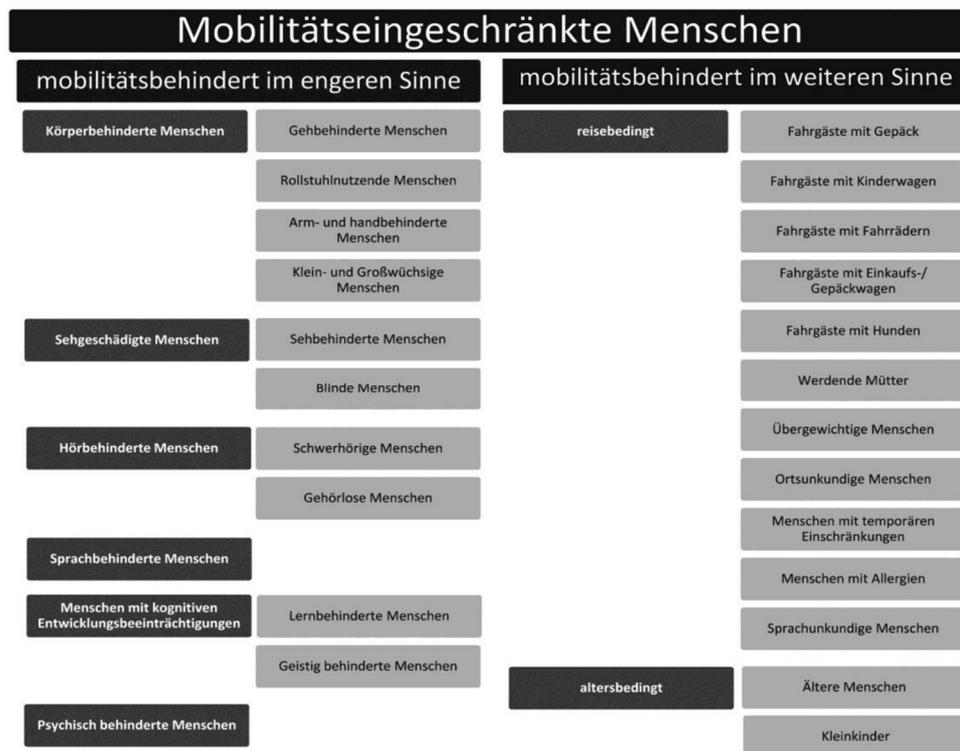
Hier könnte ein „temporärer Einstieg in die Autofreiheit“ zu mehr Zustimmung führen, in dem zunächst nur zu bestimmten Zeiten der innere Kernbereich der Altstadt autofrei wird, um Erfahrungen sammeln zu können. Während morgens der Einkauf und die Andienung per Kfz im Vordergrund steht, könnte am Nachmittag und Abend eine Zufahrtsbeschränkung (über Zeichen 250 StVO mit Ausnahmen für Bewohner etc.) eine besondere Aufenthaltsqualität bewirken – wie es z. B. in zahlreichen kleineren italienischen Städten traditionell praktiziert wird.

Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte diese Strategie geprüft und möglichst kurzfristig erprobt werden.

## 4.2 Barrierefreiheit

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit den Fußverkehrs-Checks ist im Sinne der Nutzbarkeit des Straßenraums für alle der Komplex der Barrierefreiheit. Denn Barrierefreiheit integriert alle Personengruppen wie folgende Grafik zeigt, unabhängig von besonderen Bedürfnissen, temporären oder dauerhaften Einschränkungen.

Abbildung 4-7: In ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen



Quelle: H BVA des FGSV

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks in Remscheid waren folgende Handlungsfelder der Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung:

- Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord),
- Oberflächen,
- Gehwegbreiten,
- Taktiles Leitsystem,
- Kontrastreiche Gestaltung,
- Sperrpfosten

Diese werden im Folgenden vorgestellt.

**Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (Doppelbord)**

Aktuell wird im Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm, empfohlen.<sup>6</sup>

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 Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ davor empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden.

*Abbildung 4-8: Differenzierte Bordhöhe an Querungsstellen*



*Foto: VIA eG*

Hier sollte gemeinsam mit dem Behindertenrat der Stadt Remscheid die bisherigen stadtweiten Gestaltungsregeln in Hinblick auf den neuesten Stand der Technik überprüft werden.

**Oberflächen /  
Oberflächenneigung**

In einigen Straßen sind die Gehwege aufgrund der Oberflächen nicht barrierefrei begehbar. So ist z. B. das Natursteinpflaster in der Altstadt Lennep schwer mit dem Rollstuhl befahrbar. Hier sollte geprüft werden, ob der ebene Streifen rechts und links vom Pflasterbelag von Außen-gastronomie, Geschäftsauslagen und sonstigen Barrieren (Laternen, Pollern) freigehalten und von zu Fuß Gehenden genutzt werden kann. Grundsätzlich wird in Bereichen mit Natursteinpflaster ein ebener Streifen als deutlich besser befahrbar bewertet. Alternativ können

---

<sup>6</sup> Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

barrierefreie Gehwegbahnen z. B. durch geschnittenes Pflaster oder durch das Abschleifen eines Streifens in der Pflasterdecke geschaffen werden.

*Abbildung 4-9: Beispiel einer angeschliffenen Oberfläche Natursteinpflaster (Kempten im Allgäu)*



*Foto: VIA eG*

Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator als Gehhilfe nutzen, sind Neigungswechsel in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. Zukünftig sollten Grundstücksein- und -ausfahrten barrierefrei gestaltet werden, indem die Nebenanlage durchgängig auf einem Niveau fortgeführt wird und die Ein- bzw. Ausfahrten nur über einen Kantstein abgesenkt werden.

*Abbildung 4-10: Gehwegüberfahrt ohne Neigungswechsel*



*Foto: VIA eG*

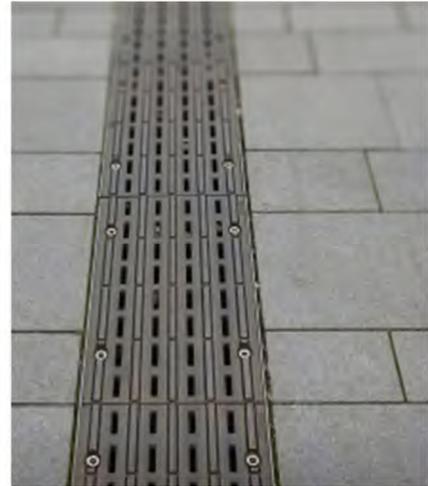
Die mobilitätseingeschränkten Teilnehmenden der Begehung erklärten, dass sie häufig Probleme mit den optisch ansprechenden Entwässerungsrinnen haben. Das liegt zum einen an der Neigung aber auch an den nicht ebenen Pflastersteinen. Hier gibt es die Möglichkeit, die Rinnen abzudecken, um sie besser befahrbar zu machen, aber trotzdem den taktilen Kontrast für Blinde mit Langstock zu erhalten. Rinnenabdeckungen gibt es mittlerweile auch mit taktilen Elementen, die

als Bodenindikatoren für Sehingeschränkte dienen. Dies wird zum Beispiel in Bergisch Gladbach genutzt (siehe folgende Abbildung).

*Abbildung 4-11: Entwässerungskanal (Links in Remscheid Allee-  
straße; Rechts in Bergisch Gladbach)*



Foto: VIA eG



Quelle: Flyer Blindenleitsystem der  
Stadt Bergisch Gladbach

Oberflächenunebenheiten stellen an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet zusätzliche Barrieren oder sog. Stolperfallen dar. So sind insbesondere die gepflasterten Elemente z. B. im Belag der Fußgängerzone, in der Altstadt Lennep oder im Bereich um die Kirche in der Innenstadt teilweise uneben. Punktuelle Oberflächenschäden (siehe linkes Bild) sollten kontinuierlich behoben werden.

*Abbildung 4-12: Unebene Wege*



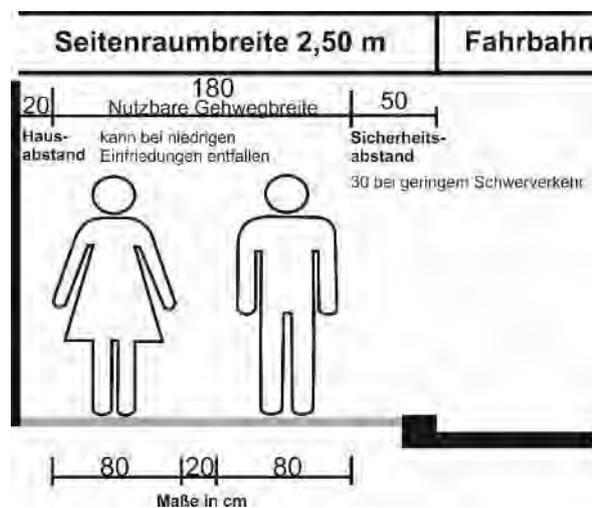
## Gehwegbreiten

Auch werden die Gehwegbreiten durch verschiedene Barrieren eingeschränkt, z. B. durch parkende Fahrzeuge oder Mülltonnen. Die nutzbare Gehwegbreite sollte mindestens 1,80 m betragen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RAST 06) ebenso wie nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht

daher die Mindestgehwegbreite im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) 2,50 m.<sup>7</sup>

Wie vor Ort und bei den Abschlussveranstaltungen angemerkt, hängt die Nutzbarkeit der Gehwege, gerade auch für Menschen mit Behinderung, von der Überwachung durch den städtischen Ordnungsdienst ab. Es wird für die Zukunft erwartet, dass durch bundesweit modifizierte Bußgelder rücksichtsloses Abstellen von Kfz auf Flächen für den Fußverkehr durchgängiger als bisher unterbunden werden kann.

Abbildung 4-13: Mindestgehwegbreiten



Quelle: nach FGSV: EFA, 2002: 16

#### Taktiler Leitsystem

Die Begehung in der Innenstadt Remscheid zeigte allen Teilnehmenden, wie elementar wichtig ein taktiler Leitsystem für sehbehinderte Personen ist. Optimaler Weise ertasten sie mit dem Langstock die Gehrung, werden auf Entscheidungssituationen aufmerksam gemacht und sind so in der Lage, sich ohne fremde Hilfe im Raum zu bewegen.

<sup>7</sup> FGSV: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen" (EFA), S.16

Abbildung 4-14: Orientierung am taktilen Leitsystem



Foto: VIA eG

Das Leitsystem in Remscheid ist optimierungsfähig:

- Das Leitsystem weist keine einheitliche Infrastruktur in Noppen und Rippenplatten auf, sondern wurde in der Vergangenheit in den jeweils aktuellen Standards ausgeführt.
- Das Leitsystem ist nicht durchgehend in der Stadt verlegt, so fehlt zum Beispiel am Rathaus ein taktiler Leitsystem.

#### Kontrastreiche Gestaltung

Insbesondere als Abgrenzung zur Straße wurden auch fehlende kontrastreiche Elemente von den Teilnehmenden angemerkt, weil dies für stark Sehbehinderte eine wesentliche Orientierungshilfe darstellt. Teilweise werden Pflastersteine als verdeutlichende Abgrenzung zur Straße genutzt. An andere Stelle werden diese jedoch als dekoratives Element genutzt, wodurch eine klare Abgrenzung Straße/Gehweg nicht möglich ist.

Abbildung 4-15: Pflastersteine als dekoratives Element (links) und als Abgrenzung (rechts)



#### Sperrpfosten und Treppenstufen

Bei Sperrpfosten ist zunächst grundsätzlich das Erfordernis zu prüfen. Dabei sollte die Gefahr einer widerrechtlichen Nutzung durch Kfz gegenüber der Unfallgefährdung durch Sperrpfosten abgewogen werden. Am günstigsten ist, ähnlich wie bei Umlaufsperrn, der Verzicht auf Sperrpfosten. Konnte der Nachweis erbracht werden, dass auf Sperrpfosten nicht verzichtet werden kann, sollte entweder geprüft werden, ob die Sperrpfosten auch seitlich angebracht werden können oder durch reflektierende Markierungen eine Sicherung erfolgen kann. Im Sinne der Sturzprophylaxe sollten alle Treppenstufen deutlich markiert werden. Nach dem Standard für barrierefreies Bauen müssen diese Stufenmarkierungen als durchgehende Streifen ausgeführt sein und sich hell-dunkel-contrastierend vom Treppenbelag abheben.

### 4.3 Stärkung der Fußwegebeziehungen

#### Fußwegeverbindung Konrad-Adenauer-Straße – Am Markt – Bismarckstraße - Bahnhof

Im Zuge der Schaffung einer attraktiven parallelen Fußwegeverbindung zur Alleestraße sollten die Nebenstraßen miteinbezogen werden um den Zugangswert der Fußgängerzone zu erhöhen. In diesem Zusammenhang wurde auf der Begehung das Bild einer Leiter veranschaulicht, welche ebenfalls auf „Sprossen“ (Querverbindungen zur Alleestraße) angewiesen ist.

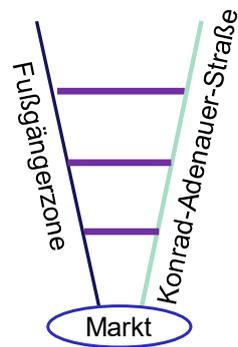
Als Beispiel soll die Scharffstraße, die heute den Charakter einer „Hinterstraße“ mit Kfz-Stellplätzen und engen Gehwegen hat, dienen.<sup>8</sup> Dieser Straßenzug ist eine wichtige Zugangsverbindung vom ÖPNV zur Alleestraße. Hier sollte eine Umgestaltung als Verkehrsberuhigter

---

<sup>8</sup> Weitere Sprossen sind die Wilhelm-Schuy-Straße und die Engelspassage.

Bereich (Zeichen 325) mit möglichst wenigen markierten Stellplätzen erfolgen. Dies gäbe auch die Möglichkeit, Platz zum Aufenthalt mit Sitzgelegenheiten unter den schattigen Bäumen zu gewinnen. Gegen eine reine Fußgängerzonenregelung auf der gesamten Länge spricht die nötige Zufahrt zur Theatergasse, so dass nur der kurze Abschnitt der Scharffstraße zur Alleestraße übrig bleibt.

Abbildung 4-16: Leiterstruktur mit der Scharffstraße als Sprosse



#### Fußgängerachse Rathaus - Alleestraße

Die Teilnehmenden beschreiben, dass sie sich auf der Wegeverbindung Richtung Rathaus wegen der Ausfahrenden aus der Tiefgarage unsicher und angesichts der unklaren Gestaltung eingeschränkt fühlen. Wenn Taxen auf dem Taxistreifen stehen fühlen sie sich sicherer. Entsprechend der Ziele für den Fußverkehr müsste man hier „den zu Fuß Gehenden eigentlich den roten Teppich ausbreiten“.

Damit der Fußgängerüberweg hier verbreitert und eingefärbt gestaltet werden kann (in welcher Farbe auch immer - in der folgenden Abbildung in Weiß dargestellt), ist hier zu prüfen, ob der Taxistand verlegt werden kann. Hierdurch kann der Gehweg verbreitert und optisch ansprechend, z. B. durch Pflanzkübel mit niedrigem Bewuchs, gesichert werden.

Abbildung 4-17: Verbesserung der Wegeverbindung Rathaus / Allee-  
straße



**Fußwegeverbindung  
Bahnhof Lennep –  
Altstadt Lennep**

Die Fußwegeverbindung vom Bahnhof Lennep über die Bahnhofstraße, Düstergasse zur Altstadt ist im Rahmen der Begehung als wichtige Fußgängerachse thematisiert worden. Im Zuge der Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung vom Bahnhof in die Altstadt sollten folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Die Fußgängerwegweisung am Bahnhof und entlang der Achse sollte eingerichtet werden
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Düstergasse (Verkehrsberuhigter Bereich - Z 325)
- Querungsstelle auf der Poststraße in Höhe der Düstergasse verlegen, um eine direkte Querung zur Altstadt zu ermöglichen

**Wegweisung**

Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende sind die Verbesserung der Wegeführung und Orientierung. Im Wesentlichen sollte das Wegesystem barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit der Wegeverbindung sollten auf einzelnen Strecken über Piktogramme aufgenommen werden.

Das Leitsystem kann neben einer Zielwegweisung perspektivisch auch durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt werden. Diese könnten ergänzende Informationsmöglichkeiten sowie einen Überblick über ganz Remscheid bieten und sollten an zentralen Standorten und

an den Eingangstoren in die Stadt (Bahnhof, Parkplätze, etc.) platziert werden. Eine alternative Wegeführung kann auch durch auf dem Boden aufgebraute Logos und ähnliches verdeutlicht werden.

*Abbildung 4-18: Innerörtliche Fußgängerwegweisung in Brühl (links)  
Innerörtliche Fußgängerwegweisung über Bodenelemente in Lüdenscheid (rechts)*



Fotos: VIA eG

#### 4.4 Verkehrssicherheit

**Markierte Querungsmöglichkeit ohne Vorrang (ohne bauliche Unterstützung)**

In Bereichen wo ein Vorrang z. B. durch Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) oder Lichtsignalanlagen (Ampel) aber auch baulich keine Querungshilfe möglich ist, gibt es die Möglichkeit eine Querungsmöglichkeit durch entsprechende Markierung oder Kennzeichnung hervorzuheben. Bordsteinabsenkungen (Doppelbord) sollten zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.

Abbildung 4-19: Markierung einer Querungsstelle in Solingen



Foto: VIA eG

### Anrampung

Nicht nur zur besseren Querung von Seitenstraßen (z. B. Düstergasse), sondern auch einigen Kreuzungsbereichen (z. B. Johanniterstraße / Alte Bismarckstraße) empfehlen wir, die Querungsstelle baulich umzugestalten. Es sollte geprüft werden, ob der Knotenpunktbereich auf das Niveau der Nebenanlagen angehoben werden kann und zu Fuß Gehende so ebenerdig den Knoten queren können. Da an diesen Stellen die Kfz ihre Geschwindigkeit reduzieren, wird das Queren zusätzlich verbessert.

Abbildung 4-20: Beispiel Anrampung in Castrop und Mustergrafik einer Anrampung

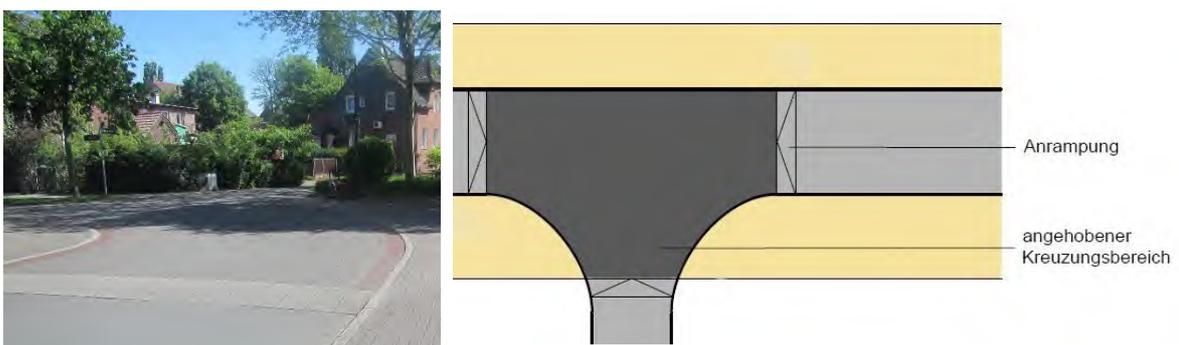


Foto und Darstellung: VIA eG

### **Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlage**

Folgende Empfehlungen für fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen werden gegeben:

- Es sollte geprüft werden, ob eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün eingerichtet werden kann oder zu Fuß Gehende zumindest einen Vorlauf erhalten können.
- Die Grünphasen für zu Fuß Gehende sollten ausreichend lang bemessen sein, so dass auch langsamere, mobilitätseingeschränkte Menschen auch subjektiv sicher die Straße überqueren können. LSA-Grün nur auf Anforderung („Bettelampeln“) sollte vermieden werden.
- Mittelinseln müssen ausreichend groß dimensioniert werden (mindestens 2,50 m x 4,00 m): Größerer Platzbedarf für Mobilitätseingeschränkte (Kinderwagen, Rollstuhl) und Radfahrende/Sonderfahrzeuge wie Lastenräder, etc.
- 2-Sinne-Prinzip: Querungsstellen an Lichtsignalanlagen sollen mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgestattet sein.

An einigen Ampelanlagen in Remscheid ist bereits ein Anforderungstaster zur Phasendehnung für Mobilitätseingeschränkte verfügbar.

### **Konflikte Rad- und Fuß- verkehr am Bahnhofs- Nordsteg:**

Im Rahmen der Begehung wurde darauf hingewiesen, dass es auf der Fußgängerbrücke Nordsteg zu Konflikten mit Radfahrenden kommt, da diese mit hohen Geschwindigkeiten den Fußweg unerlaubt nutzen.

Auf dem Abschlussworkshop wurde diskutiert, ob die Radfahrenden hier nicht als „Gast“ auf dem Fußweg geduldet werden können. Mit dem Verkehrszeichen Radfahrer frei gibt es die Möglichkeit die Radfahrenden legal die Brücke nutzen zu lassen unter folgenden Bedingungen:

Radfahrende sind hier nur zu Gast auf dem Gehweg und müssen gegenüber zu Fuß Gehende besonders vorsichtig sein. Zu beachten ist allerdings immer:

- Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg fahren. Sie begleitende Erwachsene dürfen ebenfalls den Gehweg nutzen.
- Kinder bis 10 Jahre dürfen auf dem Gehweg fahren.

Damit die zu Fuß Gehenden die Radfahrenden akzeptieren müssen Sie:

- immer bremsbereit sein

- Schrittgeschwindigkeit fahren und
- im Zweifelsfall anhalten, wenn es eng wird.<sup>9</sup>

Um dies den Radfahrenden deutlich zu machen, muss nach Erfahrung der Gutachter jede Kommune diese Regeln kommunizieren. Hierzu gibt es folgendes Beispiel aus Herten (siehe Grafik) wo die Kommune durch Schilder die gegenseitige Rücksichtnahme und das Schritttempo für Radfahrende verdeutlicht. Es sollten außerdem andere Kanäle zur Informationsvermittlung geprüft werden, wie z. B. Bodenmarkierungen, Lichtinstallationen oder Botschaften in Sprühkreide.

Abbildung 4-21: Hinweisschild Beispiel Fußgängerzone Herten



Foto: VIA eG

Um den Konflikt mit den hohen Geschwindigkeiten durch abschüssiges Fahren zu minimieren, ist zu prüfen ob ggf. Umlaufsperrn errichtet werden sollten:

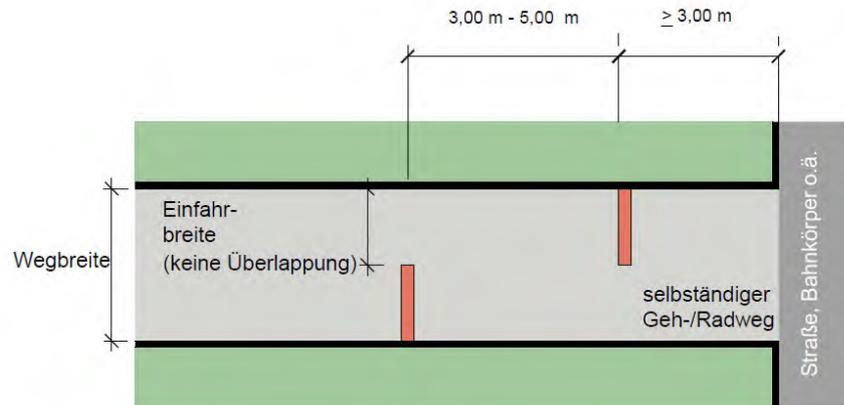
Grundsätzlich ist bei Umlaufsperrn (auch „Drängelgitter“ genannt) immer zu fragen, ob sie tatsächlich erforderlich sind. Nur an wenigen Stellen sollten Umlaufsperrn errichtet werden, wie z. B. an solchen abschüssigen Stellen. Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Anforderungen zu beachten, damit die Befahrbarkeit z. B. auch für Fahrräder

---

<sup>9</sup> Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Broschüre Radfahren in Nordrhein-Westfalen Infrastruktur für den Radverkehr. 2018

mit Anhänger, Lastenfahrräder oder Personen mit Elektro-Rollstuhl möglich ist. Diese Empfehlungen sind aktuell für die Fortschreibung der ERA in Diskussion.

Abbildung 4-22: Vorgaben für die Maße von Umlaufsperrn



Quelle: Planungsbüro VIA

#### Anregungen für Stellen die nicht auf den Begehungen genannt wurden

Im Nachgang der Begehung in Lennep wurden folgende Anregungen für Problemstellen genannt, die hier im Folgenden dokumentiert werden. Teilweise liegen diese Stellen ausserhalb des Untersuchungsgebietes.

- Vom P&R-Parkplatz am Bahnhof Lennep gibt es nur eine Querungsstelle über die Robert-Schumacher Straße. Am Ende des Parkplatzes (an den Papier-/Glas-Containern) gibt es keine Querungshilfe, obwohl es von dort einen Durchgang zur Kölner Straße gibt.
- Die Kreuzung Am Bahnhof, Gartenstraße, Bergstraße berücksichtigt zu Fuß Gehende mit nur einer Querungshilfe.
- Um die Poststraße zu queren haben zu Fuß Gehende die Wahl zwischen der Ampel am Mollplatz und einer Ampel sowie Querungshilfe am Bismarckplatz.
- Auf Höhe Bergstraße kommt man nicht gut über die Poststraße, obwohl gegenüber ein Fußweg (ohne Treppe) in die Altstadt führt.
- An der Kreuzung Mollplatz (Poststraße, Thüringsberg, Lüttringhauserstraße, Knusthöhe) gibt es eine Ampel. Diverse Querungsoptionen werden gar nicht berücksichtigt, obwohl die Übergänge breit sind und der Mollplatz in einer Kurve liegt. Hier

ist eine Lebenshilfe-Werkstatt, in der Nähe ein Kindergarten, es geht von hier aus direkt in die Altstadt u. a. zur Stadtkirche.

- An der Kreuzung Schwelmerstraße/Thüringsberg funktioniert die Verkehrsführung ohne Stau mit zwei Zebrastreifen gut! Eine weitere Querung über den Thüringsberg wäre jedoch wünschenswert.
- Entlang der Hardtstraße sind mehrere Einmündungen mit hohen Bordsteinen - obwohl an der Ecke Hardtstraße/Albrecht-Thaer-Straße zwei Kindergärten sind.
- An der Kreuzung Wupperstraße / Leverkusener Straße / Rospattstraße werden zu Fuß Gehende gar nicht berücksichtigt (Hohe Bordsteine, keine Querungshilfen).
- Um aus Richtung Rotdornallee zur Grundschule zu gelangen, müssen Kinder die „falsche Seite“ der Leverkusener Straße nutzen, da nur dort ein Gehweg vorhanden ist. Der Gehweg hier ist jedoch eng und eine Querungsmöglichkeit zur Schule gibt es nicht.

#### **4.5 Maßnahmenprogramm für infrastrukturelle Maßnahmen**

Die durch die Begehungen entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden in einem Maßnahmenkataster zusammengestellt. Auf jedem Katasterblatt wird die Maßnahmenempfehlung in Foto und Karte sowie Text dokumentiert.

Die Angaben zu Umsetzungshorizonten basieren auf Einschätzungen der Gutachter.

Die Routen der Begehungen wurden erfasst. Alle Maßnahmen an Strecken und Knoten wurden in die Datenbank aufgenommen. Hierüber können Maßnahmenkataster erzeugt werden.

Abbildung 4-23: Ausschnitt Maßnahmenkatalog

<b>Maßnahmen-Nr.</b>	RS001	<b>Straße</b>	Theodor-Heuss-Platz
<b>Kommune</b>	Remscheid		

**Zielzustand:**  
Aufenthaltsqualität verbessern

**Einzelmaßnahme(n)**

- Mehr Sitzbänke aufstellen
- Taktils Leitsystem optimieren
- Treppen mit Vorderkantmarkierungen versehen

**Baulast**  
Stadt

**Umsetzungshorizont:** Mittelfristige Maßnahme

**Priorisierung Ampel:** grün

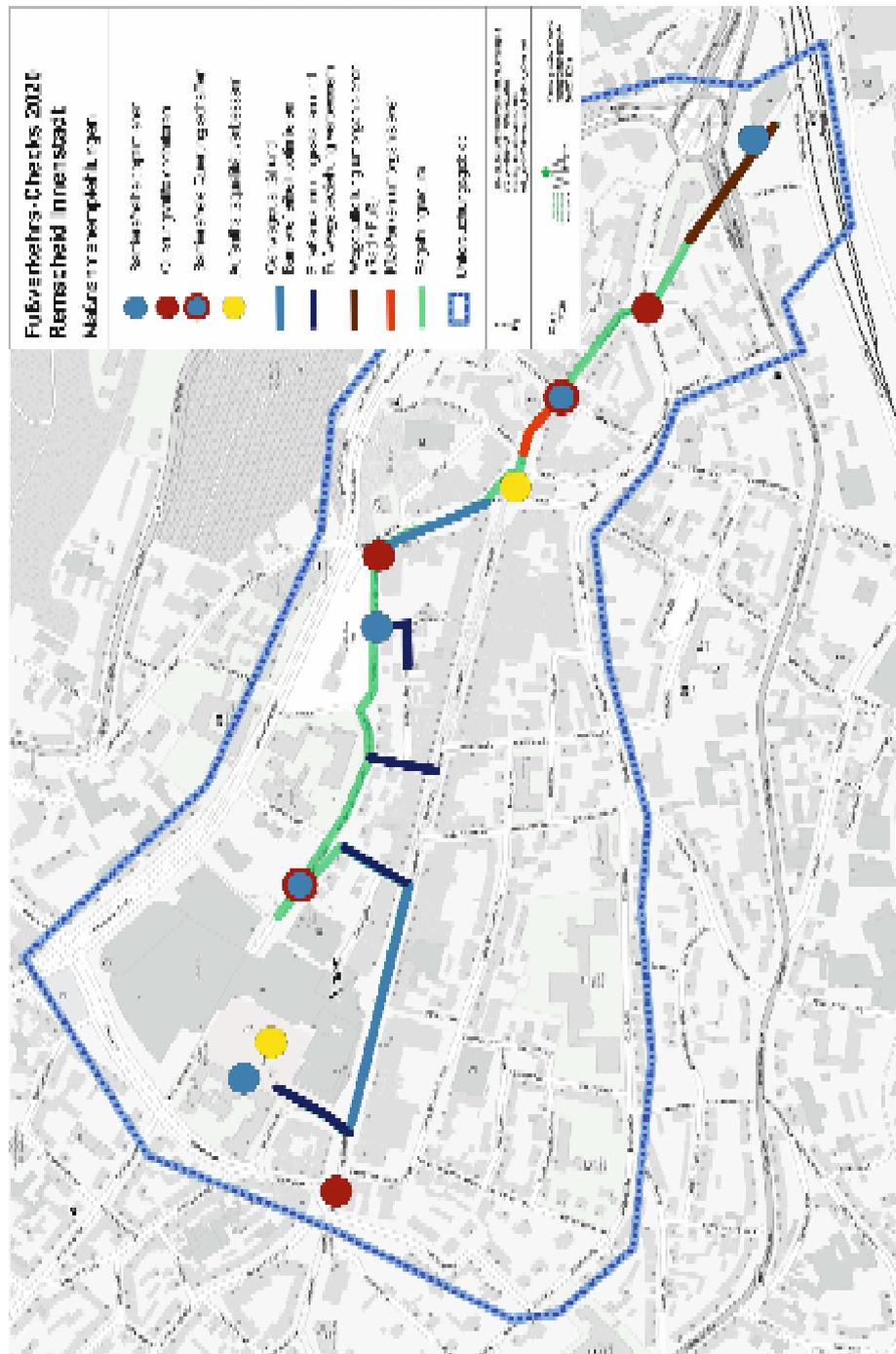
**Beschreibung der Situation:**  
Die Teilnehmenden wünschen, dass auf dem Rathausplatz die Aufenthaltsqualität verbessert werden soll. Sie wünschen sich Bäume, die Schatten spenden und Sitzgelegenheiten. Ein Brunnen wurde ebenfalls angesprochen. Die Sehingeschränkten vermissen ein Leitsystem und Vorderkantmarkierungen unter anderem an den Treppen des Rathauses.

**Maßnahmenempfehlung:**  
Die Verwaltung sollte prüfen, ob Sitzmöglichkeiten im Außenbereich des Marktaufstellplatzes eingerichtet werden können. Gegebenenfalls können Kübelbäume aufgestellt werden, die Schatten spenden. Um den Ansprüchen der Sehingeschränkten gerecht zu werden, sollte geprüft werden, ob ein taktils Leitsystem auf dem Rathausplatz eingerichtet werden kann. Außerdem sollte geprüft werden, ob die Treppen des Rathauses trotz Denkmalschutz mit Vorderkantmarkierungen versehen werden können.



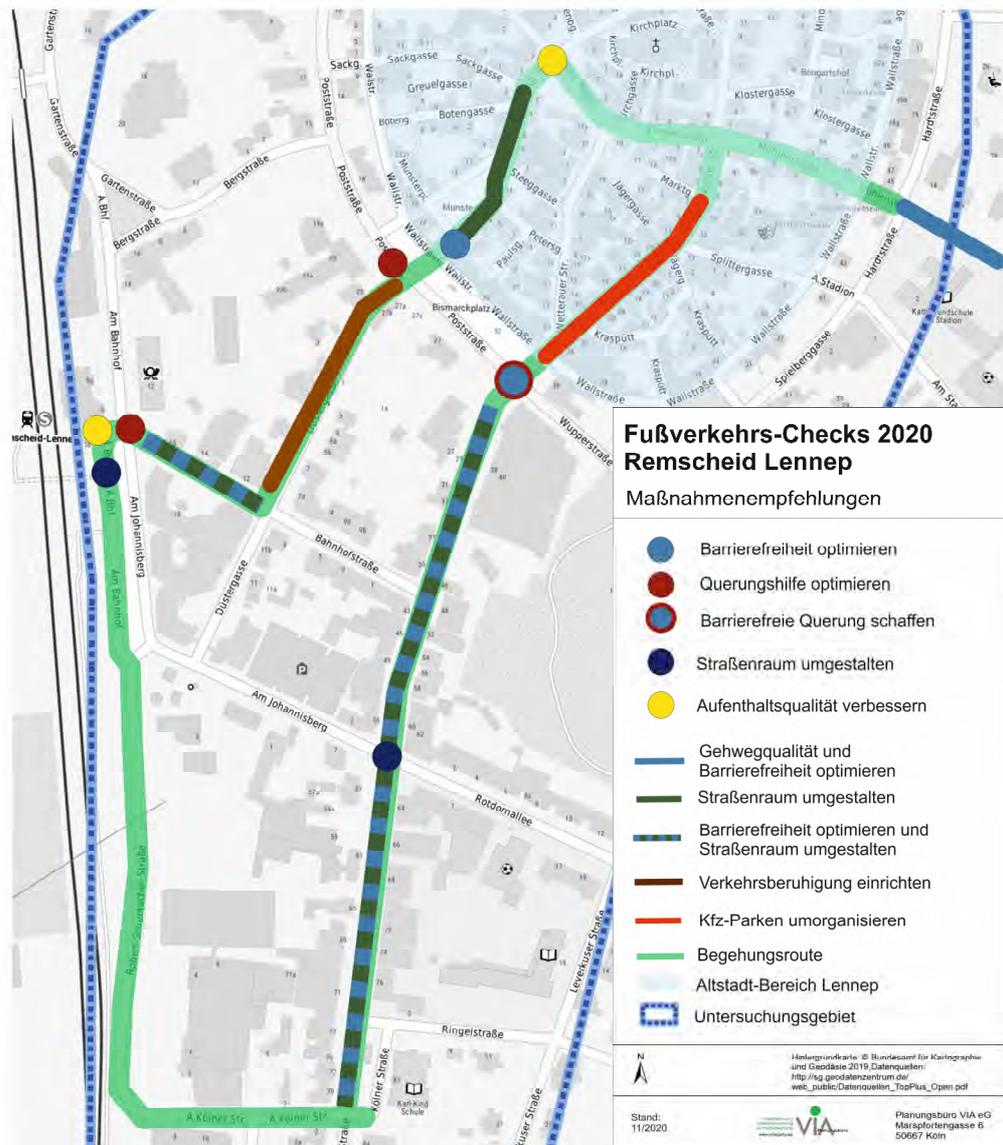

Für die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse in den Abschluss-Workshops sind Maßnahmenkarten erstellt worden, die die Problemlage und die Maßnahmenempfehlungen zusätzlich darstellen. Die Maßnahmenkarten sind in folgenden Abbildungen dargestellt.

Abbildung 4-24: Maßnahmenkarte der ersten Begehung



Darstellung: VIA eG

Abbildung 4-25: Maßnahmenkarte der zweiten Begehung



Darstellung: VIA eG

## 5 Empfehlungen zur Umsetzung

Im Rahmen der Fußverkehrs-Checks wurden rund 30 Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung der Situation für den Fußverkehr erarbeitet. Diese Maßnahmenempfehlungen werden von der Stadtverwaltung Remscheid geprüft und müssten ggf. je nach Aufwand auch politisch beschlossen werden.

### Umsetzungszeiträume

Im Maßnahmenkataster sind bereits Hinweise auf Umsetzungszeiträume gegeben, indem den Maßnahmenempfehlungen die Kategorien kurz-, mittel- und langfristig zugewiesen wurden. Unter kurzfristigen Maßnahmen sind z. B. die Optimierung von Sperrpfosten, punktuelle Oberflächenverbesserungen und die Absenkung von Bordsteinen gefasst, aber auch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Unter kurzfristig kann davon ausgegangen, dass die Verwaltung diese Maßnahmenempfehlungen innerhalb der nächsten drei Jahre umsetzen kann.

Unter Maßnahmen, die nach Einschätzung der Gutachter einen mittelfristigen Umsetzungshorizont aufweisen, werden vor allem Maßnahmen eingeordnet, die keine übergreifenden konzeptionellen Vorarbeiten erfordern, sondern auch vorgezogen werden können, ohne dass ein Komplettumbau erforderlich wäre.

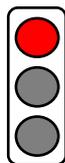
Für einen mittelfristigen Umsetzungshorizont setzen wir der Erfahrung nach vier bis sieben Jahre an.

Ein langfristiger Umsetzungshorizont von ab sieben Jahren wird Maßnahmen zugeordnet, die bei Projekten eingesetzt werden, die einen längeren planerischen Vorlauf, eine intensive politische Diskussion und Abstimmung sowie die Akquirierung von Fördermitteln erfordern.

### Bewertung der Maßnahmen

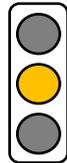
Die Maßnahmen werden nach den Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden vom Gutachter nach den Ampelfarben bewertet.

Dabei steht die Farbe Rot für die Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen und umfasst folgende Aspekte:



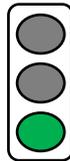
- als objektive Verkehrssicherheit (u. a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z. B. für stark Sehbehinderte)
- als subjektive Unsicherheit, mit Tendenz zur Mobilitätseinschränkung v. a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder

Mit der Farbe Gelb werden Maßnahmen, die zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit führen, bewertet. Diese wirken insbesondere behindernd auf Menschen mit Handicap:



- langes Warten an der Ampel, kurze Grünzeiten
- erzwungene Umwege, Stufen (v. a. für Gehbehinderte)
- Oberflächenmängel

Mit der Farbe Grün werden alle Maßnahmen bewertet, die die Attraktivität erhöhen.



- Freude an der ungestörten Bewegung nebeneinander zu Fuß
- einladende Orte zum Verweilen, für Sozialkontakte
- städtebaulich verträgliche Straßenraumgestaltung

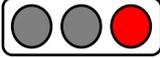
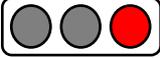
Tabelle 5-1: Bewertung des Schwerpunktes Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Sitzmöbel einrichten	●	●	●
Begrünung (Kübelpflanzen)	●	●	●
Außengastronomie auf Parkplätzen ermöglichen	●	●	●

Tabelle 5-2: Bewertung des Schwerpunktes Barrierefreiheit

Barrierefreiheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Punktuelle Gehwegschäden (Aufplatzungen, herausragende Steine)			
Barrierefreie Achsen auf Natursteinpflaster einrichten Methode: Schleifen			
Neigungs- und Belagwechsel an Regenablaufrippen ebnet			
Kontrastreiche Gestaltung (Vorderkantmarkierungen Treppen, Markierung Poller)			
Bordsteinabsenkungen			

Tabelle 5-3: Bewertung des Schwerpunktes Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Aufpflasterung eines Knotenpunkts			
Neue Querungshilfe (Mittellinse mit Doppelbord) einrichten			
Markierung einer Quermöglichkeit ohne Vorrang			
Fußgängerüberweg einrichten			

Kreisverkehr anstelle LSA einrichten



LSA fußgängerfreundlich einrichten (z. B. längere Grünphase, Mobiltaster)



Tabelle 5-4: Bewertung des Schwerpunktes Stärkung der Fußwegeverbindung

Stärkung der Fußwegebeziehungen	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Innerörtliche Wegweisung einrichten (Stelen und Hinweisschilder)			
Wegemarkierung			

**Das Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein Netzwerk aus Kommunen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in ihren Gebietskörperschaften fördern und damit eine Mobilitäts- und folglich Verkehrswende herbeiführen möchten. Dabei werden sie von drei regionalen Koordinierungsstellen unterstützt.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. der Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Die zielführende Strategie hierzu ist das Kommunale Mobilitätsmanagement. Das Kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der Kommunalverwaltung mit dem Ziel zu koordinieren, für die Verkehrserzeugende und Verkehrsteilnehmende nachhaltige Mobilitätsangebote sowie verkehrssparende Raumstrukturen zu schaffen. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichs-

übergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, in der Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffentlichkeitsarbeit, des Dialogs mit den Bürger\*innen und des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt (Kommunales Mobilitätskonzept) und realisiert werden.

Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützen die Mitgliedskommunen bei der Initiierung des Kommunalen Mobilitätsmanagements mit einem Erstgespräch, mit der Beratung zu der verwaltungsinternen Prozessgestaltung, mit der Vernetzung mit anderen Kommunen, mit Fortbildungen und mit konkreten Angeboten zu zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen.

Die Fußverkehrs-Checks sind eine Maßnahme, die dazu beiträgt, in den teilnehmenden Kommunen die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit zu initiieren bzw. zu verstetigen, sowie gleichzeitig die Politik, weitere Akteur\*innen und Institutionen und natürlich Bürger\*innen einzubinden.

#### **Mitgliedschaft der Stadt Remscheid**

Die Stadt Remscheid ist seit 2017 Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW und unterstützt den Netzwerkgedanken in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht. In Bezug auf die Verstetigung der Fußverkehrsförderung erhält sie bzw. der Fachdienst Umwelt oder weitere Fachdienste nach Bedarf Unterstützung durch die zuständige Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese Unterstützung kann sich z.B. in Form von Hilfestellung bei Förderanträgen, inhaltlichem Input zu spezifischen Fragestellungen zur Fußverkehrsförderung oder der Begleitung/Durchführung eines Vortrags o. ä. in Ausschüssen des Remscheider Rates ausdrücken und erfolgt auf Anfrage.

## 6 Fazit

Remscheid ist durch die Topografie eine ausgesprochene „Fußgängerstadt“ mit besonderer Bedeutung der Busangebote, jedoch noch mit insgesamt schwierigen Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Einladende Bedingungen für die alltäglichen Wege zu Fuß (bzw. zur und von der Bushaltestelle) können Wege mit den Pkw substituieren und das Bedürfnis, mit dem PKW bis direkt vor das Ziel zu fahren und dort zu parken, verringern.

In beiden Begehungen lag der Schwerpunkt daher auf den Fußwegeverbindungen zu und in den Zentren. Mit dem Ziel, die Zentren zu stärken, sollen mehrere Maßnahmen zusammenwirken und durchgängige, einladende Fußgängerachsen entstehen lassen.

In Lennep ging es um die Verbindung vom Bahnhof Lennep und die Kölner Straße entlang zur – Altstadt (auch in Hinblick auf das geplante Design Outlet Center) und in Remscheids Innenstadt um eine zweite alternative Wegeverbindung vom Rathaus Richtung Markt (parallel zur Alleestraße nach dem „Leiterprinzip“) und dann weiter in Richtung Bahnhof. Bei den Begehungen wurden die Schwerpunktthemen Aufenthaltsqualität (insbesondere Möblierung, Begrünung, Flaniermöglichkeit), Barrierefreiheit und einfache Orientierung, sowie Verkehrssicherheit (Querungen der belebten Kölner Straße in Lennep) an den entsprechenden Stellen erörtert. Dabei wurde an vielen Stellen deutlich, dass mit mehr Qualität zu Fuß ein restriktiver Umgang mit der heutigen Praxis des Parkens einhergehen muss.

Bei den Begehungen waren sowohl mobilitätseingeschränkte (Rollstuhl) als auch seheingeschränkte Teilnehmende dabei, die eindrucksvoll auf die sie betreffenden Hindernisse hinweisen und so die teilnehmende Politik und Verwaltung sensibilisieren konnten.

Vor Ort diskutierten alle Teilnehmenden rege miteinander, ebenso wertschätzend wie auch beim Auftaktworkshop (Präsenz) und den beiden digitalen Abschlussveranstaltungen. Das Planungsbüro VIA griff die Anregungen und Hinweise aus der Verwaltung, Politik und der Bürgerschaft vor Ort auf und erläuterte vor Ort Erfahrungen von andernorts mit Best-Practice-Beispielen.

Anhang:

Abbildung A-6-1: Relevante Quellen und Ziele Innenstadt

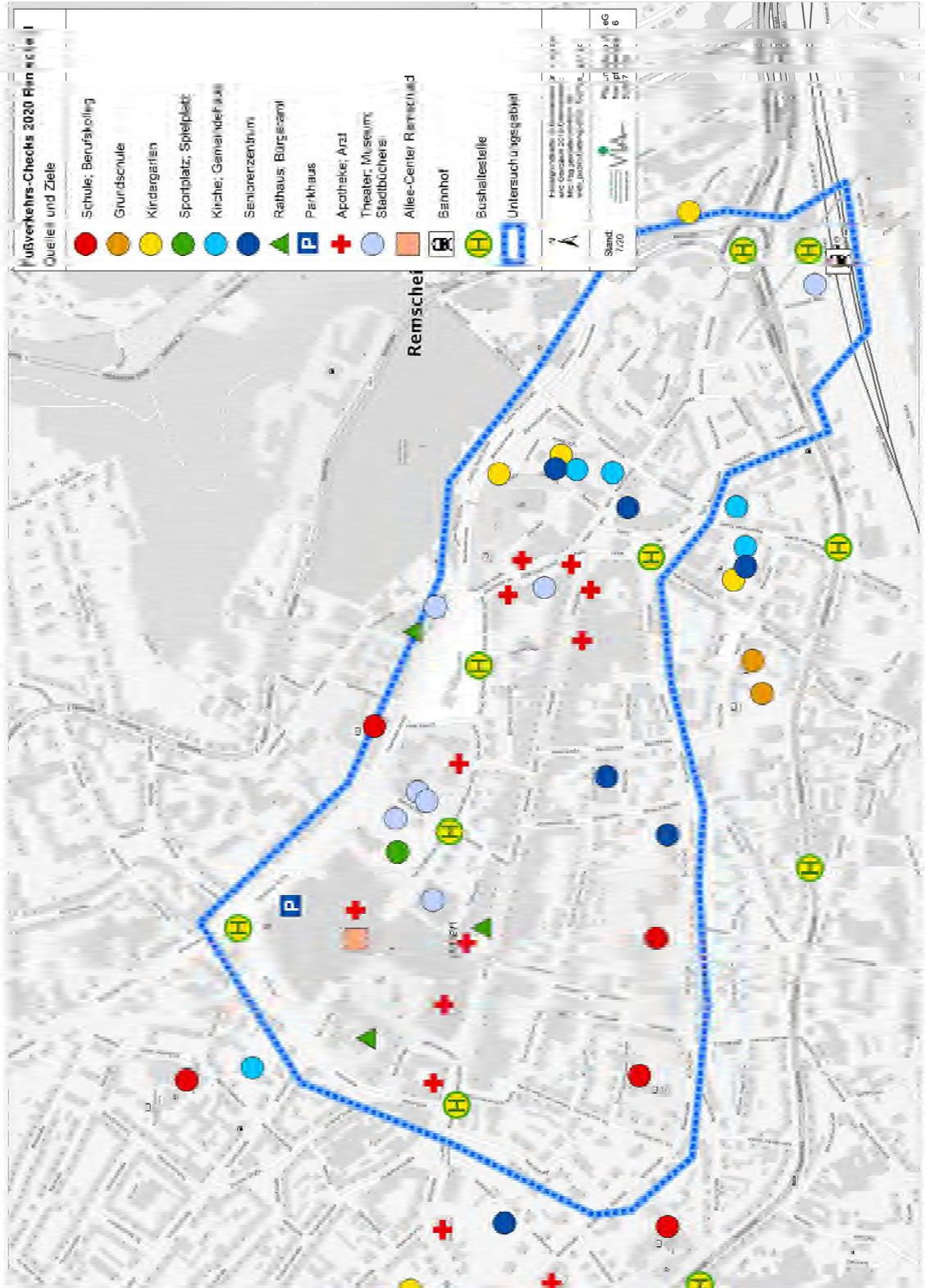
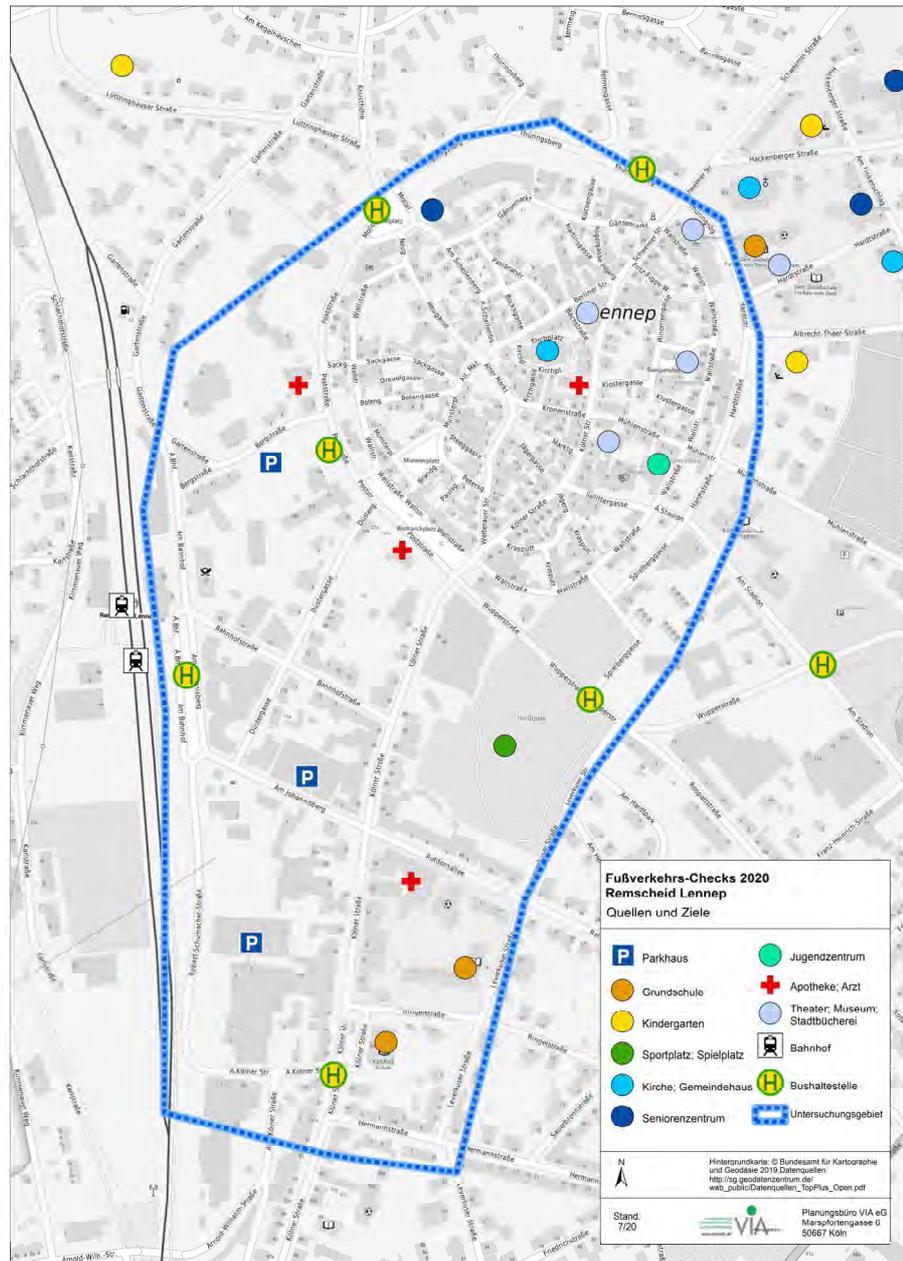


Abbildung A-2: Relevante Quellen und Ziele Lennep



## 7 Quellen

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 325.1 und 325.2 verkehrsberuhigter Bereich

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.: Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Krefeld 2009

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Nahmobilitäts-Checks. Wiesbaden 2018

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln, 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Köln, 2001

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA): 2011

Kohaupt, B., Kohaupt, J.: Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Frankfurt, 2015

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen: Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen 2012

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Broschüre Radfahren in Nordrhein-Westfalen. Infrastruktur für den Radverkehr. 2018

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

### Presseberichte:

Radio RSG vom 18.08.2020: <https://www.radiorsg.de/artikel/fussverkehrs-check-in-remscheid-687370.html>

Remscheider General-Anzeiger vom 05.05.2020: <https://www.rga.de/lokales/info/remscheid-nimmt-fussverkehr-unter-lupe-13752055.html>

RP Online vom 04.09.2020: [https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-viele-stolpersteine-fuer-fussgaenger\\_aid-53147199](https://rp-online.de/nrw/staedte/remscheid/remscheid-viele-stolpersteine-fuer-fussgaenger_aid-53147199)

RP Online vom 16.11.2020: [https://rp-online.de/nrw/staedte/rem-scheid/fussgaenger-check-in-remscheid-viele-ideen-fuer-die-fussgaengerstadt\\_aid-54607415](https://rp-online.de/nrw/staedte/rem-scheid/fussgaenger-check-in-remscheid-viele-ideen-fuer-die-fussgaengerstadt_aid-54607415)

**Pressearchiv Stadt Remscheid:**

Fußverkehrs-Checks in Remscheid vom 13.08.2020: <https://remscheid.de/pressearchiv/meldungen-2020/07-august/146380100000145544.php>

Digitale Abschlussworkshops vom 02.11.2020: <https://remscheid.de/pressearchiv/meldungen-2020/11-november/146380100000146449.php>