



Endbericht

# Nachhaltiges Verkehrskonzept

# Innenstadt Remscheid



Stadt Remscheid  
Ludwigstr. 14  
42853 Remscheid

Gefördert durch:



Ministerium für Heimat, Kommunales,  
Bau und Gleichstellung  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Landesinitiative  
**in!nenstadt.**  
Nordrhein-Westfalen.

---

## Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

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

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleiter)  
Johannes Helmer (M. Sc.)  
Julia Herzog (M. Sc.)  
Christian Kuhnert (B. Sc.)

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehensweise und Beteiligungsprozess</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>23</b>
4.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	23
4.2	Radverkehr	27
4.3	Öffentlicher Verkehr	30
4.4	Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr	34
4.5	Verkehrsmodell	39
4.6	Zusammenfassung	42
<b>5</b>	<b>Ziele und Szenarien</b>	<b>44</b>
5.1	Zielkonzept	44
5.2	Zukunftsszenarien	46
<b>6</b>	<b>Konzeption und Empfehlungen für die Remscheider Innenstadt</b>	<b>48</b>
6.1	Handlungsfeld A Fußverkehr	50
6.2	Handlungsfeld B Radverkehr	55
6.3	Handlungsfeld C Öffentlicher Verkehr	61
6.4	Handlungsfeld D Kfz-Verkehr, Parken, Wirtschaftsverkehr	66
6.5	Handlungsfeld E Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität	72
6.6	Handlungsfeld F Mobilitätsmanagement	77
6.7	Fokusräume	79
<b>7</b>	<b>Fazit</b>	<b>81</b>
<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>82</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet.....	7
Abbildung 2: Zeitplan .....	9
Abbildung 3: Wohnort und Besuchshäufigkeit der Innenstadt .....	13
Abbildung 4: Genutztes Verkehrsmittel und Ausstiegshaltestelle .....	14
Abbildung 5: Verortung der Anregungen für den Ideenmelder .....	16
Abbildung 6: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet .....	19
Abbildung 7: Einpendelnde und regionaler Fahrzeitenvergleich .....	21
Abbildung 8: Fahrtzeitenvergleich zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern .....	22
Abbildung 9: Parken auf dem Gehweg.....	23
Abbildung 10: Treppenanlagen mit Mängeln in der Barrierefreiheit .....	24
Abbildung 11: Fußverkehr und Barrieren im Wegenetz.....	26
Abbildung 12: Radverkehrsnetz und Führungsformen .....	29
Abbildung 13: nicht barrierefreie Haltestelle ohne Komfortelemente .....	31
Abbildung 14: ÖPNV-Linien und Haltestellenerschließung .....	32
Abbildung 15: Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung im ÖPNV .....	33
Abbildung 16: Kfz-orientiert gestaltete Freiheitstraße .....	34
Abbildung 17: Verkehrsregelung und Unfallorte .....	35
Abbildung 18: Wegweiser Parkleitsystem.....	36
Abbildung 19: Parkbauten und Ladeinfrastruktur.....	37
Abbildung 20: Bereiche mit Gehwegparken und Einschränkungen für den Fußverkehr .....	38
Abbildung 21: Aufbau des Verkehrsmodells .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 22: Einflüsse in das Zielkonzept .....	44
Abbildung 23: Zielkonzept.....	46
Abbildung 24: Handlungsfelder und Fokusthemen.....	49
Abbildung 25: Maßnahmenkonzept Fußverkehr .....	51
Abbildung 26: Neue Querungen auf der Alleestraße .....	52
Abbildung 27: Sitz- und Spielrouten in die Innenstadt.....	54
Abbildung 28: Maßnahmenkonzept Radverkehr .....	56
Abbildung 29: Zielzustand des Radwegenetzes und der Radwegeinfrastruktur .....	58
Abbildung 30: Maßnahmenprogramm Öffentlicher Verkehr.....	62
Abbildung 31: Skizze einer Mobilstation am Friedrich-Ebert-Platz .....	63
Abbildung 32: Zuwegungen zum Busbahnhof.....	64
Abbildung 33: Maßnahmenkonzept Kfz-Verkehr .....	67
Abbildung 34: Erschließungsschleifen.....	68
Abbildung 35: Maßnahmenprogramm Straßenraumgestaltung.....	73
Abbildung 36: Skizze Shared Space am Markt .....	75

## Abkürzungsverzeichnis

---

ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V.
BAB	Bundesautobahn
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ggf.	gegebenenfalls
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (der FGSV)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Str.	Straße
u. ä.	und Ähnliche(s)
u. a.	unter anderem
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
z. B.	zum Beispiel

# 1 Einführung

Neben den Stadtzentren von Wuppertal und Solingen stellt die Remscheider Innenstadt einen der zentralen Orte im Bergischen Städtedreieck dar. Als Mittelzentrum bedient die Stadt Remscheid nicht nur die Bedarfe ihrer eigenen Bewohnenden, sondern erfüllt auch eine Versorgungsaufgabe für umliegende Städte und Gemeinden. Vor diesem Hintergrund ist die Erhaltung und Schaffung innerstädtischer Qualitäten, attraktiver Aufenthaltsräume und einer guten Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen maßgeblich für die Sicherung der Versorgungsfunktion Remscheids.

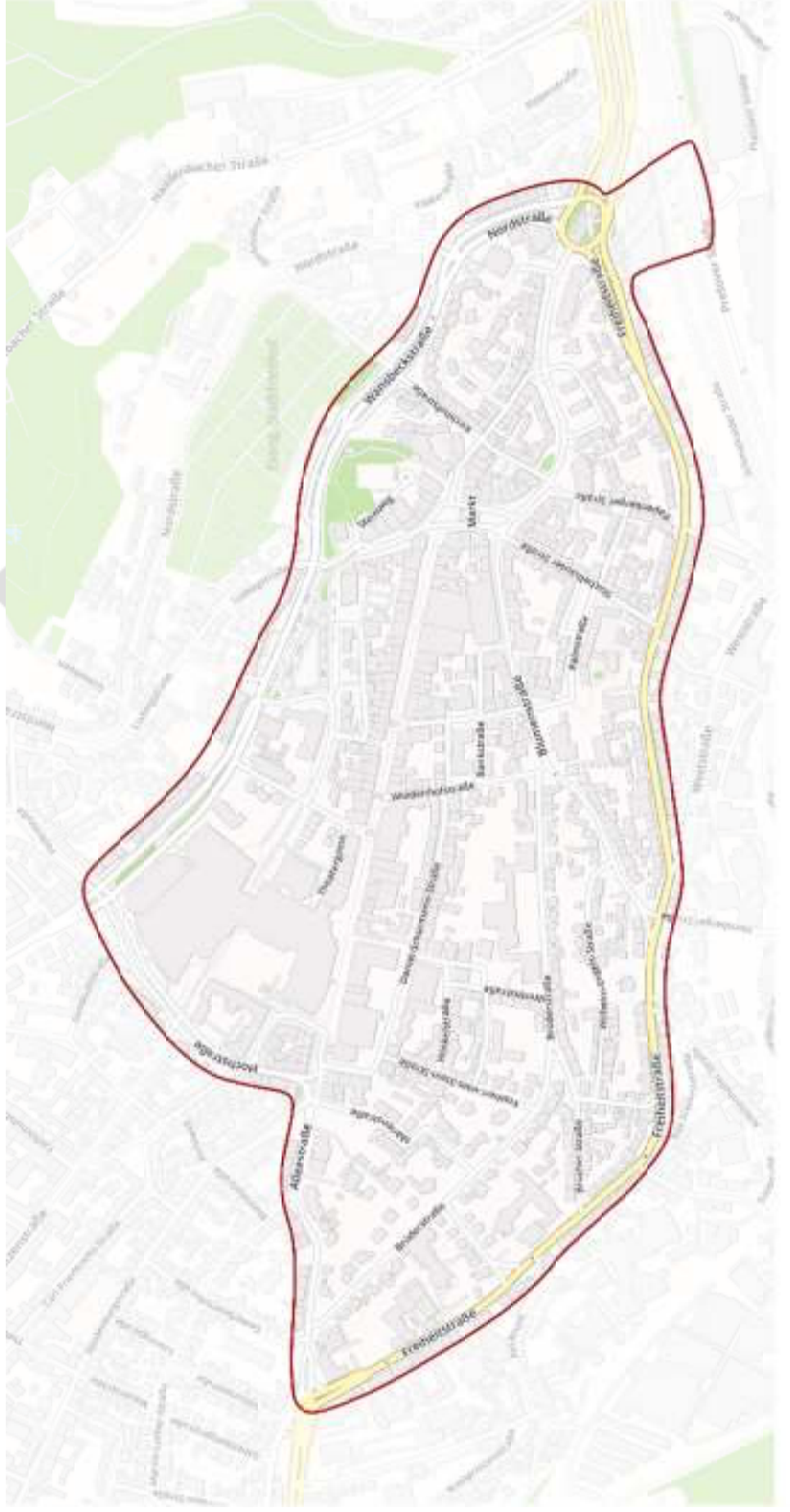
Die Innenstadt Remscheids ist derzeit stark durch den motorisierten Verkehr geprägt. Aufgrund der bewegten Topografie ist die Erreichbarkeit innerstädtischer Angebote und Einrichtungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich eingeschränkt, sodass vielfach auf den privaten Pkw zurückgegriffen wird. Dies spiegelt sich auch in der Gestaltung und Aufteilung von Straßen- und Platzräumen wider, die vielerorts auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ausgerichtet sind. Dies bringt zum Teil erhebliche Einschränkungen für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) mit sich, die zukünftig abgebaut werden müssen, um die Attraktivität und Qualität der Remscheider Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum langfristig zu sichern und zu steigern. Für die Zukunft werden deshalb verschiedene Konzepte zur Attraktivitätssteigerung und Verkehrsentwicklung erarbeitet, die diesen Zielen Rechnung tragen sollen.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen für die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung beabsichtigt die Stadt Remscheid die Erstellung eines integrierten, nachhaltigen Verkehrskonzepts. Für dieses Konzept wurde ein ca. 70 ha großer Bereich der Remscheider Innenstadt definiert (siehe Abbildung 1), welcher vom lokalen Verständnis der Innenstadt Remscheids abweichen kann (da zum Beispiel der westlich angrenzende Bereich zwischen Königs- und Elberfelder Straße nicht betrachtet wurde). Aufbauend auf vorangegangenen Untersuchungen, einer Analyse der aktuellen Verkehrssituation und der bestehenden Mobilitätsoptionen sollen sowohl konkrete Zielsetzungen als auch raumbezogene Maßnahmen für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich entwickelt werden. Der integrierte Ansatz des Konzepts erfordert auch eine enge Abstimmung der Inhalte mit den Anforderungen der Stadtentwicklung, des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

Der hier vorliegende Bericht fasst zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalyse und -bewertung sowie des Beteiligungsprozesses zusammen und diskutiert die Stärken und Schwächen der aktuellen Verkehrssituation. Aufbauend auf den Analyseergebnissen wurden im Folgenden ein Zielkonzept sowie verschiedene Zukunftsszenarien entwickelt, die künftige Entwicklungspfade in der Organisation und Abwicklung von Verkehren in der Remscheider Innenstadt aufzeigen. Auf deren Basis erfolgt abschließend die Aufstellung vielfältiger Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Innenstadtbereichs, die auf die Erfüllung der entwickelten Zielvorstellungen hinwirken.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Quelle: Planersocietät

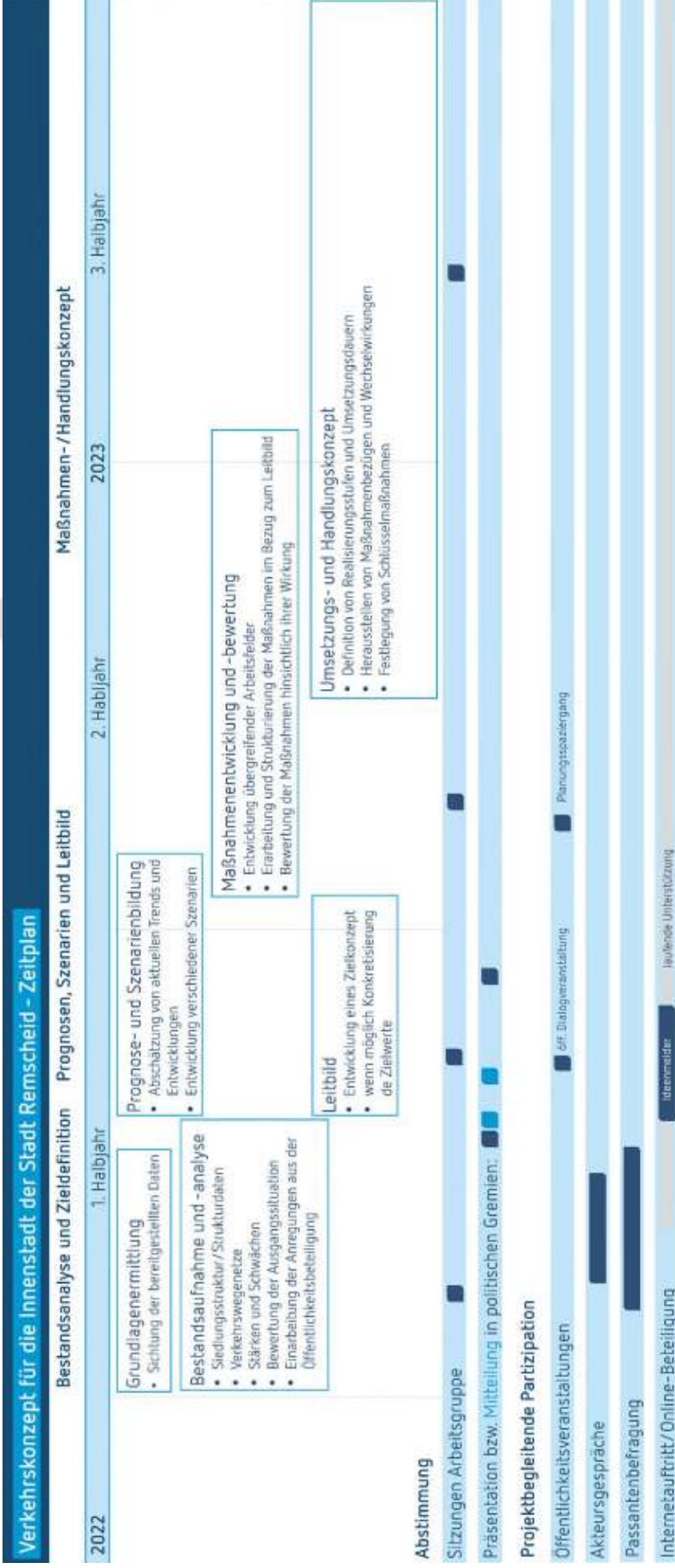
## 2 Vorgehensweise und Beteiligungsprozess

### Projektablauf und -bausteine

Seit Januar 2022 ist das nachhaltige Verkehrskonzept für die Innenstadt Remscheids erarbeitet worden. Zu Beginn sind durch die Sichtung und Auswertung vorhandener Dokumente und Planungen Grundlagen für das Konzept ermittelt worden, die in Zusammenhang mit einer umfassenden Ortsbesichtigung in der Bestandsanalyse zusammengetragen worden sind. Anschließend sind verschiedene Prognosen und Szenarien für die Entwicklung der Innenstadt unter verschiedenen Bedingungen aufgestellt und ein Leitbild mit Zielkonzept entwickelt worden. Darauf aufbauend sind die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele konzeptioniert worden, welche nachfolgend in einem Umsetzungs- und Handlungskonzept konkretisiert worden sind. Der Ablauf des Erarbeitungsprozesses ist in Abbildung 2 dargestellt.



Abbildung 2: Zeitplan



Quelle: Planersocietät

## Öffentlichkeitsveranstaltungen

Die Beteiligung der Remscheider Bevölkerung spielt für die Stadt Remscheid eine zentrale Bedeutung, daher ist die Öffentlichkeit während des gesamten Prozesses zu unterschiedlichen Zeitpunkten beteiligt worden. Die durchgeführten Formate sowie die Kernaussagen werden im Folgenden dargestellt. Zu den einzelnen Beteiligungen wurden eigene Dokumentationen erstellt, welche diesem Bericht anhängen.

## Akteursgespräche

Zur Beteiligung zentraler Akteure für die Innenstadt und die Remscheider Stadtbevölkerung wurden von April bis September 2022 insgesamt sechs Akteursgespräche mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Vereine und Organisationen durchgeführt. Dabei wurde darauf geachtet, dass ein möglichst breites Spektrum an Personen mit fachlicher und themenbezogener Expertise in den Beteiligungsprozess integriert werden kann. Insgesamt konnten so 13 Expertinnen und Experten zur deren Einschätzung der aktuellen Verkehrssituation sowie zu Zukunftsbildern und Zielvorstellungen befragt werden.

Themenbereich	Organisation der Gesprächspartner:innen
<b>Aktive Mobilität</b>	ADFC und VCD
<b>Barrierefreiheit und Senioren</b>	Behindertenbeirat
<b>Handel</b>	Handelsverband NRW
<b>Jugend</b>	Jugendrat
<b>ÖPNV</b>	Stadtwerke Remscheid
<b>Verkehrssicherheit</b>	Verkehrswacht und Polizei

Von den Gesprächspartner:innen wurden für die Innenstadt Remscheids verschiedene verkehrsbezogene Herausforderungen thematisiert, die die aktuelle Verkehrssituation maßgeblich beeinträchtigen. So wird von verschiedenen Expert:innen die Attraktivität der Innenstadt als problematisch betrachtet, insbesondere durch Leerstände im Einzelhandel und fehlende Angebotsstrukturen im Bereich der unteren Alleestraße. In Bezug auf die Verkehrssituation wird die Dominanz des Pkw-Verkehrs als problematisch erachtet, insbesondere durch die entstehenden Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr bei der Aufteilung von Straßenraum und an Knotenpunkten. Die fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs in zahlreichen Straßenräumen wird ebenso kritisch betrachtet wie fehlende Radabstellanlagen. Auch die topografische Situation wird als eine zentrale Herausforderung für aktive Mobilitätsformen erachtet, die durch starke Neigungen, aber auch durch unzureichend ausgestattete und unsichere Wegeverbindungen für viele Nutzende unattraktiv erscheinen. Im ÖPNV werden vor allem das Angebot in Randzeiten sowie vereinzelt fehlende Verbindungen kritisiert.

Neben den verschiedenen Herausforderungen haben die Gesprächspartner:innen auch zahlreiche Zielsetzungen für die Weiterentwicklung der Remscheider Innenstadt aufgestellt. So ist vor allem

ein gemeinsames Miteinander verschiedener Verkehrsformen von zahlreichen Expert:innen als zentrale Zielvorstellung diskutiert worden. Dabei wird sowohl die Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit im Fuß- und Radverkehr, zum Beispiel durch die Umgestaltung von Knotenpunkten und den Ausbau von Wegeinfrastrukturen, als auch eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als notwendig erachtet. Dafür sind auch konkrete quantitative Zielsetzungen, unter anderem den Modal Split betreffend, erforderlich. Dennoch soll die Innenstadt trotz dieser Ziele weiterhin mit dem privaten Pkw erreichbar bleiben. Für den ÖPNV werden vor allem die Fertigstellung und Inbetriebnahme des im Bau befindlichen Busbahnhofs sowie die Verbesserung von einzelnen Anschlüssen und Verbindungen als Ziel formuliert. Dazu sollen alternative Mobilitätslösungen wie Sharing-Angebote zukünftig in der Remscheider Innenstadt implementiert und etabliert werden. Das Thema Einzelhandel soll bei der zukünftigen Entwicklung des Innenstadtbereichs als Querschnittsthema betrachtet und Maßnahmen wie die Umnutzung leerstehender Immobilien, die Neuordnung des Wirtschaftsverkehrs oder der Aufbau einer urbanen Produktion umgesetzt werden.

Von den Gesprächspartner:innen wurden neben festen Zielvorstellungen auch weitere Ideen und Wünsche geäußert, die für die Weiterentwicklung der Remscheider Innenstadt von Bedeutung sein können. Dazu zählt die Aufwertung und attraktivere Gestaltung aller Innenstadtbereiche, beispielsweise durch mehr Grün in Straßenräumen und auf Plätzen sowie durch die Umgestaltung des Einzelhandelszentrums in verschiedenen Zonen nach den Inhalten des Revitalisierungskonzepts. Weitere Ideen wie die Veranstaltung eines Feierabendmarkts auf dem Markt können ebenfalls zu einer höheren Attraktivität der Innenstadt beitragen. Grundsätzlich wird von den Expert:innen die Stärkung alternativer und emissionsarmer Mobilitätsformen gewünscht, um ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Denken im Mobilitätssektor zu etablieren. Dafür werden auch verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Anschaffung eines E-Lastenrads und zur Prüfung des Einsatzes von E-Bussen im ÖPNV angeregt. Insbesondere für den Bereich um das Rathaus werden neue Lösungen für alle Verkehrsträger gewünscht, die die Verkehrsbelastung reduzieren und dabei auch die Bedingungen im Fuß- und Radverkehr verbessern.

### **Passantenbefragung**

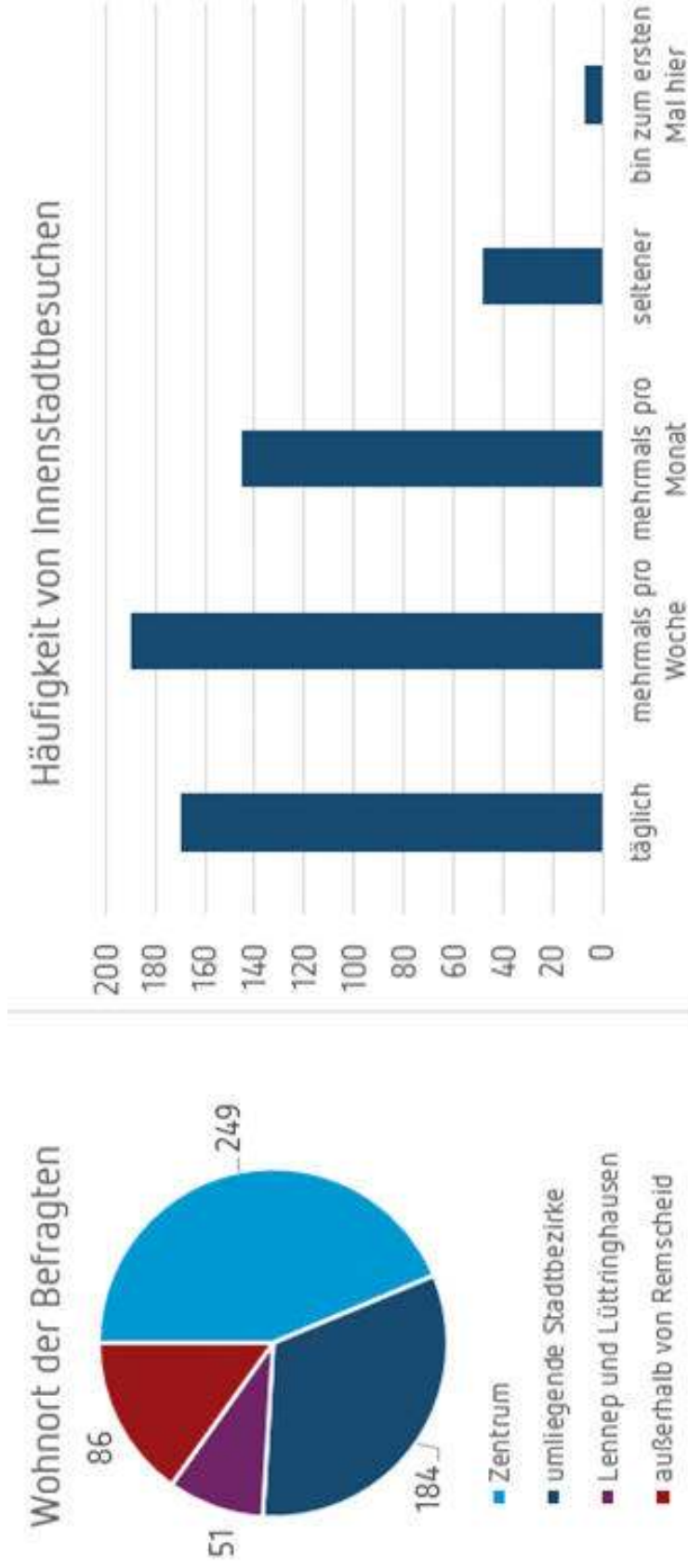
Um die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Beteiligungsschritten um das Mobilitätsverhalten und die Eindrücke von Innenstadtbesucherinnen und -besuchern zu erweitern, wurde im April und Mai 2022 eine Passantenbefragung in der Remscheider Innenstadt durchgeführt. Diese fand am Mittwoch, Donnerstag und Samstag im Zeitraum von 9 Uhr bis 17:30 Uhr statt, um möglichst viele verschiedene Gruppen von Passant:innen befragen zu können. Für die Befragung wurden vier Befragungsorte mit einer hohen Passantenfrequenz gewählt, die für die Remscheider Innenstadt von besonderer Bedeutung sind. Neben dem Theodor-Heuss-Platz, dem Markt und der Alleestraße im Bereich des Allee-Centers erfolgte die Befragung auch am Bahnhofsvorplatz des Hauptbahnhofs (Willy-Brandt-Platz). Zusätzlich zu den Kernzeiten der Befragung wurde eine Abendbefragung am Samstag zwischen 17 und 20 Uhr am Markt durchgeführt, um Nutzerinnen und Nutzer der dortigen gastronomischen Angebote befragen zu können. Insgesamt konnten an den vier Standorten 571 Personen aus verschiedenen Altersgruppen befragt werden, darunter auch ein großer Anteil von Schüler:innen, Studierenden und Auszubildenden von ca. 20 %.

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten gibt an, in der Remscheider Innenstadt zu wohnen, während etwa ein Drittel der Befragten einen Wohnort in den umliegenden Stadtteilen angibt. Die Anteile von Befragten aus den Stadtteilen Lennep und Lüttringhausen (ca. 9 %) sowie Passanten mit Wohnort außerhalb Remscheids (ca. 15 %) sind vergleichsweise gering. Als Hauptanlass für den Besuch der Remscheider Innenstadt geben ca. 40 % der Befragten das Erledigen von Einkäufen an, während der Besuch gastronomischer Einrichtungen sowie das Treffen von Freunden und Bekannten die häufigsten Nebenanlässe darstellen. Mehr als die Hälfte der Befragten verbindet mit dem Besuch in der Remscheider Innenstadt mehrere Anlässe. Die Aufenthaltsdauer der Passanten variiert stark, mehr als die Hälfte der Befragten gibt jedoch einen Zeitraum zwischen einer und drei Stunden an. Etwa zwei Drittel der befragten Personen sagen aus, sich täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich in der Remscheider Innenstadt aufzuhalten. Nur weniger als 10 % geben an, monatlich oder seltener die Remscheider Innenstadt zu besuchen (siehe Abbildung 3).

Mehr als 40 % der Befragten nutzen aktive Mobilitätsformen, um die Innenstadt zu erreichen, wobei der Anteil zu Fuß Gehender mit ca. 38 % gegenüber ca. 5 % Radfahrenden stark überwiegt. Der ÖPNV nimmt mit einem Anteil über 30 % ebenfalls eine wichtige Rolle für die Mobilität der Innenstadtbesucher:innen ein. Der motorisierte Individualverkehr ist nur von etwas mehr als 20 % der Befragten genutzt worden, wobei viele Personen, die am Befragungstag die Verkehrsmittel des Umweltverbunds genutzt haben, angaben, gelegentlich auch mit dem Pkw in die Remscheider Innenstadt zu fahren. Die MIV-Nutzenden wählen überwiegend die vorhandenen Parkbauten (ca. 55 %) und Parkplätze (ca. 26 %) zum Abstellen ihrer Fahrzeuge. Ein nicht zu vernachlässigender Anteil von ca. 19 % fällt auf die Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum. Die MIV-Nutzenden geben zu knapp 90 % an, sofort einen freien Parkplatz gefunden zu haben. Von einer längeren Parkplatzsuche berichten fast ausschließlich Befragte, die am Befragungstag im Straßenraum geparkt haben. Bei den ÖPNV-Nutzenden zeigt sich, dass vor allem die Haltestellen Hauptbahnhof (ca. 32 %), Allee-Center (24 %) und Markt (ca. 22 %) zum Aussteigen genutzt werden. Deutlich geringere Anteile entfallen auf die Haltestellen Rathaus/Gründerquartier (ca. 8 %) und Hochstraße (ca. 2 %) sowie auf den Busbahnhof auf dem Friedrich-Ebert-Platz (13,5 %) (siehe Abbildung 4).

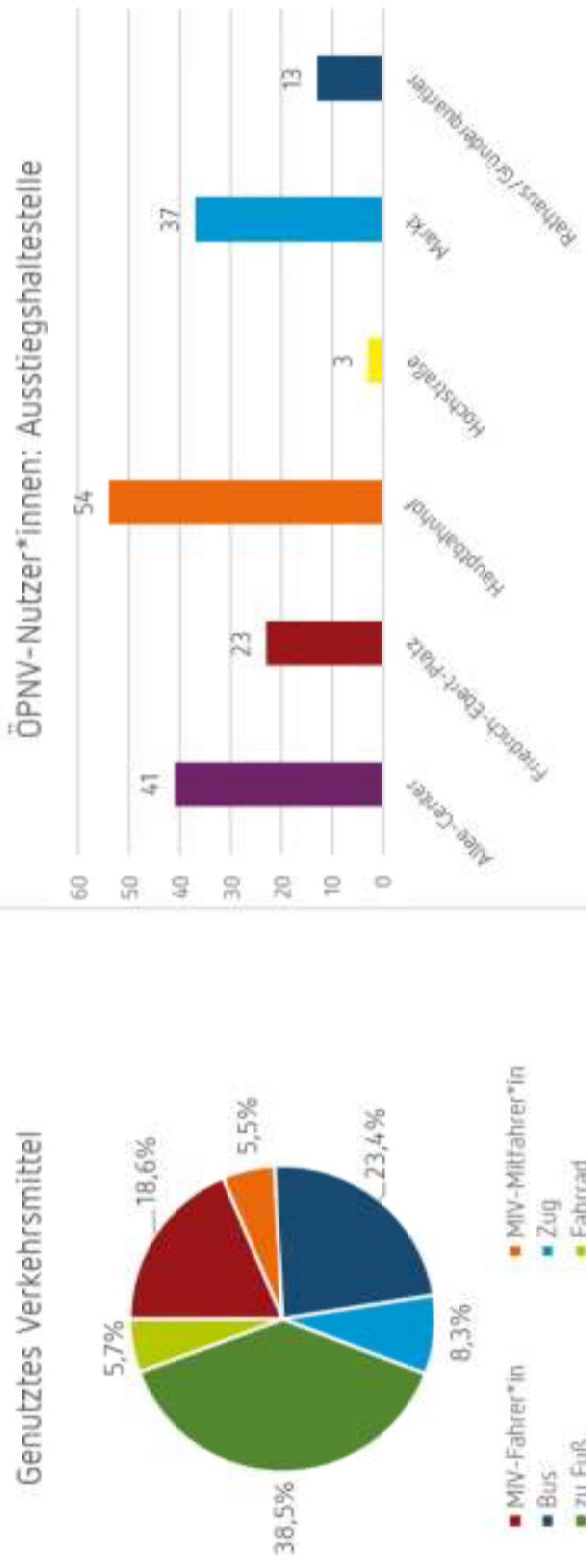
Zusätzlich zu den übrigen Befragungsinhalten hatten die Befragten die Möglichkeit, mitzuteilen, welche Veränderungen und Verbesserungen sie für die Remscheider Innenstadt als wichtig erachten. Dabei bemängelte eine Vielzahl der Befragten die Qualität des Einzelhandelsangebots sowie auch die Gestaltung der Alleestraße und der angrenzenden Innenstadtbereiche. Viele der befragten Personen schlugen deshalb vor, diese Bereiche durch zusätzliche Begrünung, mehr Sitzmöglichkeiten und die Instandhaltung des Stadtmobiliars aufzuwerten. Im Bereich der Mobilität kam es zu besonders vielen Anregungen für den ÖPNV, dessen Zuverlässigkeit sowie dessen Angebot, vor allem in den Abendstunden, für viele Befragte einer Verbesserung bedürfen. Auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie eine verstärkte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt werden von vielen Befragten angeregt. Darüber hinaus wurde auch der Ausbau von Radinfrastrukturen und die Verbesserung der Barrierefreiheit von mehreren Befragten als dringend notwendig erachtet.

Abbildung 3: Wohnort und Besuchshäufigkeit der Innenstadt



Quelle: Planersocietät

Abbildung 4: Genutztes Verkehrsmittel und Ausstiegshaltestelle



Quelle: Planersocietät



### Öffentliche Dialogveranstaltung

In einer digitalen öffentlichen Dialogveranstaltung im Juni 2022 wurden die Teilnehmenden über den aktuellen Stand des Konzepts sowie die ersten Ergebnisse der Bestandsanalyse informiert. Anschließend wurde an Online-Whiteboards zu insgesamt drei Oberthemen (Anbindung an die Innenstadt, Stärkung des Umweltverbunds in der Innenstadt, Bedeutende Verkehrsachsen) diskutiert, welche Aspekte aktuell positiv oder negativ hervorzuheben sind und welche Lösungen und Ideen für den Raum der Innenstadt bestehen.

Als Schwächen wurden unter anderem Punkte im Radverkehr (fehlende Abstellmöglichkeiten, Freigabe von reinen Fußwegen (z. B. Alleestraße), fehlende/unsichere Infrastruktur), im ÖPNV (Verlässlichkeit, mangelnde Barrierefreiheit), im Fußverkehr (Einschränkung durch parkende Kfz), fehlende Ankunftsorte für Besuchende und eine geringe Auslastung der Parkhäuser genannt.

Genannte Lösungsvorschläge zu Problemen und Situationen in der Innenstadt reichen von Knotenpunktgestaltungen (Vorrang für zu Fuß Gehende an Ampeln/Querungen) über die Freigabe für Verkehrsmittel (Radfreigabe Alleestraße) sowie Infrastrukturausbau (neue Radverbindungen aus den Stadtteilen) und Umwidmungen (z. B. Fahrstreifen zu Fahrradspuren).

### Online-Ideenmelder

Die Beteiligungsbausteine wurden durch den Online-Ideenmelder ergänzt, der im Juni und Juli 2022 allen Interessierten die Möglichkeit eröffnete, Anregungen und Ideen zur Entwicklung der Remscheider Innenstadt auf einer digitalen Karte zu verorten. Dabei konnten punktuelle (für z.B. einzelne Problemstellen) sowie lineare (für z.B. größere Darstellung wie z.B. ganze Straßen) Anmerkungen eingetragen werden. Insgesamt wurden 54 Einträge verfasst, aus denen 65 verschiedene Themen der Stadt- und Verkehrsplanung für den weiteren Projektverlauf abgeleitet werden konnten. Unter den Anmerkungen sind alle Verkehrsmodi mit ähnlich hohen Anteilen vertreten, lediglich zum ÖPNV sind nur wenige Kommentare eingegangen. Räumliche Häufungen der erstellten Beiträge sind insbesondere im Bereich der Alleestraße und der Daniel-Schürmann-Straße sowie auf dem Friedrich-Ebert- und dem Theodor-Heuss-Platz vorzufinden (siehe Abbildung 5).





Unter den behandelten Themen treten die Aufenthaltsqualität, die Radinfrastruktur sowie die Umverteilung des Straßenraums gehäuft auf. So wird eine Begrünung der Alleestraße und umliegender Wohnstraßen ebenso angeregt wie die Umnutzung des Theaterparkplatzes als Grünfläche. Eine erhöhte Aufenthaltsqualität kann laut den Teilnehmenden auch durch die Verbesserung von Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten sowie durch zusätzliche Außengastronomie geschaffen werden. Bei der Radinfrastruktur sehen viele Teilnehmende einen deutlichen Nachholbedarf; insbesondere die Freigabe der Alleestraße und der Konrad-Adenauer-Straße für den Radverkehr werden in diesem Zusammenhang angeregt. Darüber hinaus wünschen sich die Teilnehmenden eine quantitative und qualitative Verbesserung der Radabstellanlagen in der gesamten Innenstadt. So werden zum Beispiel Fahrradboxen am Hauptbahnhof sowie die Umnutzung leerstehender Ladenlokale zu temporären Radstationen vorgeschlagen.

Ein besonderer Fokus liegt auch auf dem Thema der Straßenraumaufteilung, zu dem zahlreiche Kommentare eingegangen sind. Einige Teilnehmende regen eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs an und schlagen in diesem Zuge die Aufhebung von Gehwegparken in einzelnen Zonen der Innenstadt sowie auf den das Untersuchungsgebiet begrenzenden Straßen vor<sup>1</sup>. In Verbindung damit wird auch eine Entsiegelung des Straßenraums zugunsten von Grünflächen und anderer Vegetation gewünscht, um Ansätze zur Klimaanpassung zu schaffen. Zur Reduzierung des Flächenverbrauchs durch den MIV werden neben der Neuordnung des Parkens im Straßenraum auch Einbahnstraßenregelungen in den innerstädtischen Wohngebieten angeregt. Ergänzend zu diesen Maßnahmen werden von einigen Teilnehmenden auch verstärkte Geschwindigkeitsbeschränkungen gefordert, die die Sicherheit des nicht-motorisierten Verkehrs steigern können. Da die bestehenden Begrenzungen nach Einschätzung der Teilnehmenden oftmals nicht ausreichend berücksichtigt werden, sind auch Anpassungen in der Fahrbahngestaltung in Form von farblichen Markierungen und Schwellen gewünscht.

### Planungsspaziergang

Der Planungsspaziergang hat Mitte August 2022 zum Beginn der Maßnahmenkonzeption stattgefunden. Ziel der Veranstaltung war das Einholen von Maßnahmenideen aus der Bevölkerung sowie die Diskussion der ersten Maßnahmenvorschläge vor Ort an den jeweiligen Problempunkten. Nach einer kurzen Einführung vor dem Rathaus gab es insgesamt fünf verschiedene Stopps (Fastenrathstraße, Knotenpunkt Alleestraße/Hochstraße, Daniel-Schürmann-Straße, Markt, Freiheitstraße), an denen konkret am räumlichen Beispiel diskutiert wurde.

Thematisiert wurden Konflikte zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr (z. B. unübersichtliche Situationen (Tiefgaragenausfahrt) oder Konflikte durch parkende Kfz und durch diese bedingte geringe Gehwegbreite), die Situation für den Radverkehr (unübersichtliche und abrupt endende Führungen, mangelnde Radabstellanlagen), die Bedingungen für den Fußverkehr und Nachholbedarf in der Barrierefreiheit (Knotenpunktgestaltung, Leitsystem) sowie hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und damit verbundene Lärmemissionen.

---

<sup>1</sup> Der in diesem Konzept sogenannte „Innenstadtring“; für eine Erläuterung siehe nächste Seite, letzter Absatz.

### 3 Rahmenbedingungen

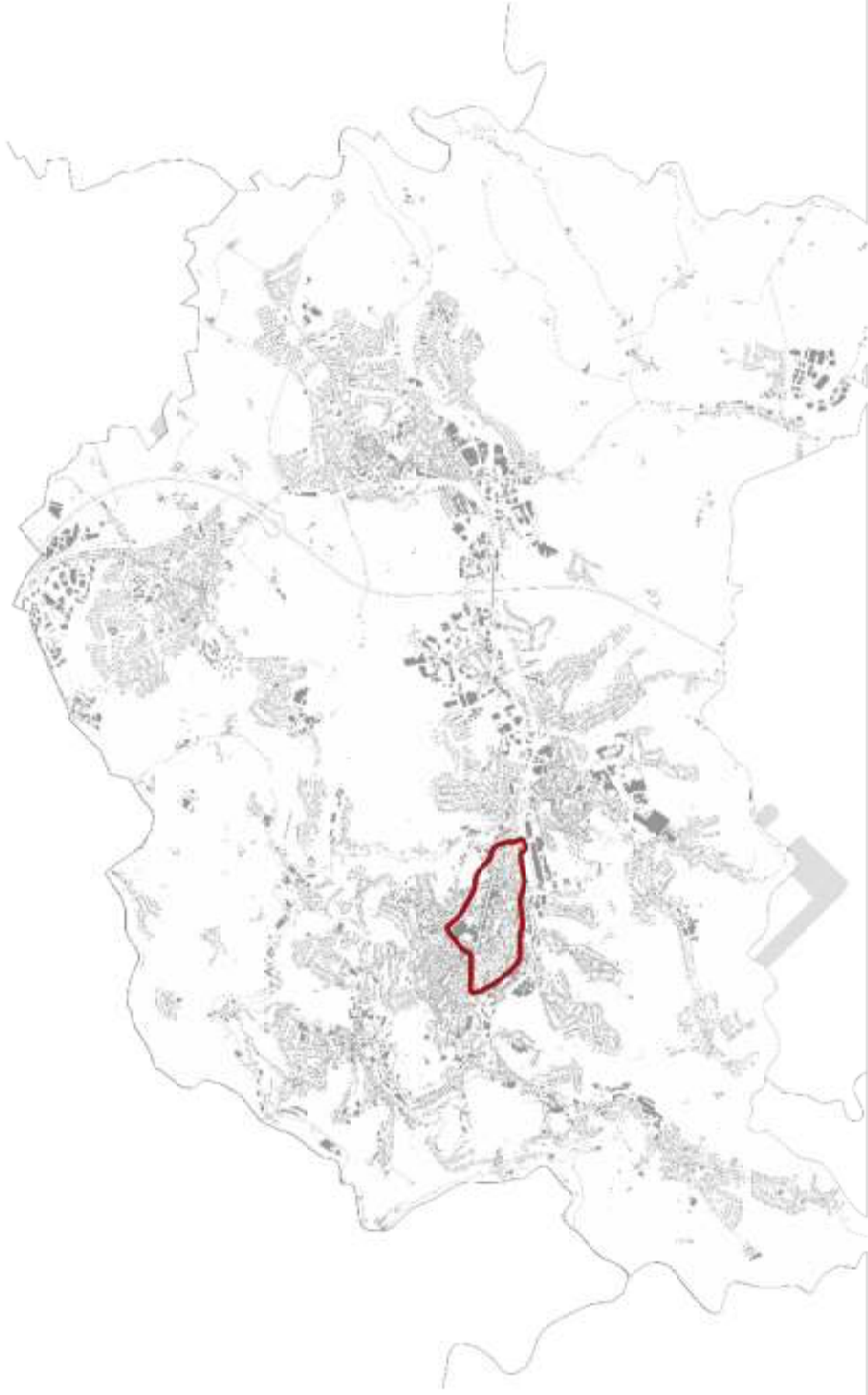
Die kreisfreie Stadt Remscheid liegt zentral in Nordrhein-Westfalen und ist dem Regierungsbezirk Düsseldorf zugeordnet. Auf einer Fläche von ca. 75 km<sup>2</sup> lebt eine Bevölkerung von rund 110.000 Menschen in vier Stadtbezirken. Die Stadtstruktur Remscheids ist durch eine bewegte Topografie geprägt, sodass die Siedlungsräume außerhalb des kompakten Stadtzentrums vielerorts durch Naturräume unterbrochen werden. Die Stadtbezirke Lennep und Lüttringhausen sind mit insgesamt über 40.000 Einwohnenden und eigenen zentralörtlichen Strukturen von großer Bedeutung für die Stadtstruktur. Mit einer Entfernung von jeweils ca. 5 km zur Remscheider Innenstadt weisen beide Stadtbezirke eine eigenständige Siedlungsstruktur auf und sind nicht an den zentralen Siedlungsraum Remscheids angeschlossen.

Durch Remscheid verläuft die Bundesautobahn (BAB) 1 (Fehmarn - Saarbrücken) mit zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet. Die Anschlussstelle Remscheid-Lennep liegt zwischen den Zentren der Stadtbezirke Lennep und Lüttringhausen, während sich die Anschlussstelle Remscheid zwischen Lennep und der Remscheider Kernstadt befindet und einen Anschluss an die Bundesstraße 229 herstellt. Diese verbindet auf städtischer Ebene die Stadtbezirke Alt-Remscheid, Remscheid-Süd sowie Lennep und stellt auf regionaler Ebene eine Verbindung nach Solingen und Langenfeld im Westen sowie Radevormwald und Lüdenscheid im Osten her. Die Bundesstraße 51 verbindet darüber hinaus den Stadtbezirk Lennep mit Wermelskirchen und Burscheid.

Vier Bahnstationen liegen auf dem Remscheider Stadtgebiet in den Stadtteilen Lüttringhausen, Lennep, Güldenwerth sowie am Rand der Remscheider Innenstadt. Alle Stationen werden von der S-Bahn-Linie S7 der S-Bahn Rhein-Ruhr im 20-Minuten-Takt bedient, die Remscheid mit den Nachbarstädten Solingen und Wuppertal verbindet. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird das Angebot um die neue stündlich verkehrende Linie RE 47 erweitert, die zwischen Remscheid-Lennep und Düsseldorf verkehrt und neben dem Bahnhof Lennep auch am Remscheider Hauptbahnhof hält. Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein differenziertes Stadt- und Regionalbusnetz.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich zentral im Stadtbezirk Alt-Remscheid nordwestlich des Hauptbahnhofs und umfasst eine Fläche von etwa 70 ha (siehe Abbildung 6). Das Areal wird durch die Alleestraße, die Hochstraße, die Elberfelder Straße, die Wansbeckstraße, die Nordstraße und die Freiheitstraße begrenzt. Diese Straßen bilden einen „Ring“ um das Untersuchungsgebiet, weshalb sie in diesem Konzept als **Innenstadtring** benannt werden. Aufgrund seiner räumlichen Nähe und seiner Bedeutung für die Innenstadt ist auch der Remscheider Hauptbahnhof im Untersuchungsraum berücksichtigt.

Abbildung 6: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät



### **Pendelströme und Erreichbarkeit**

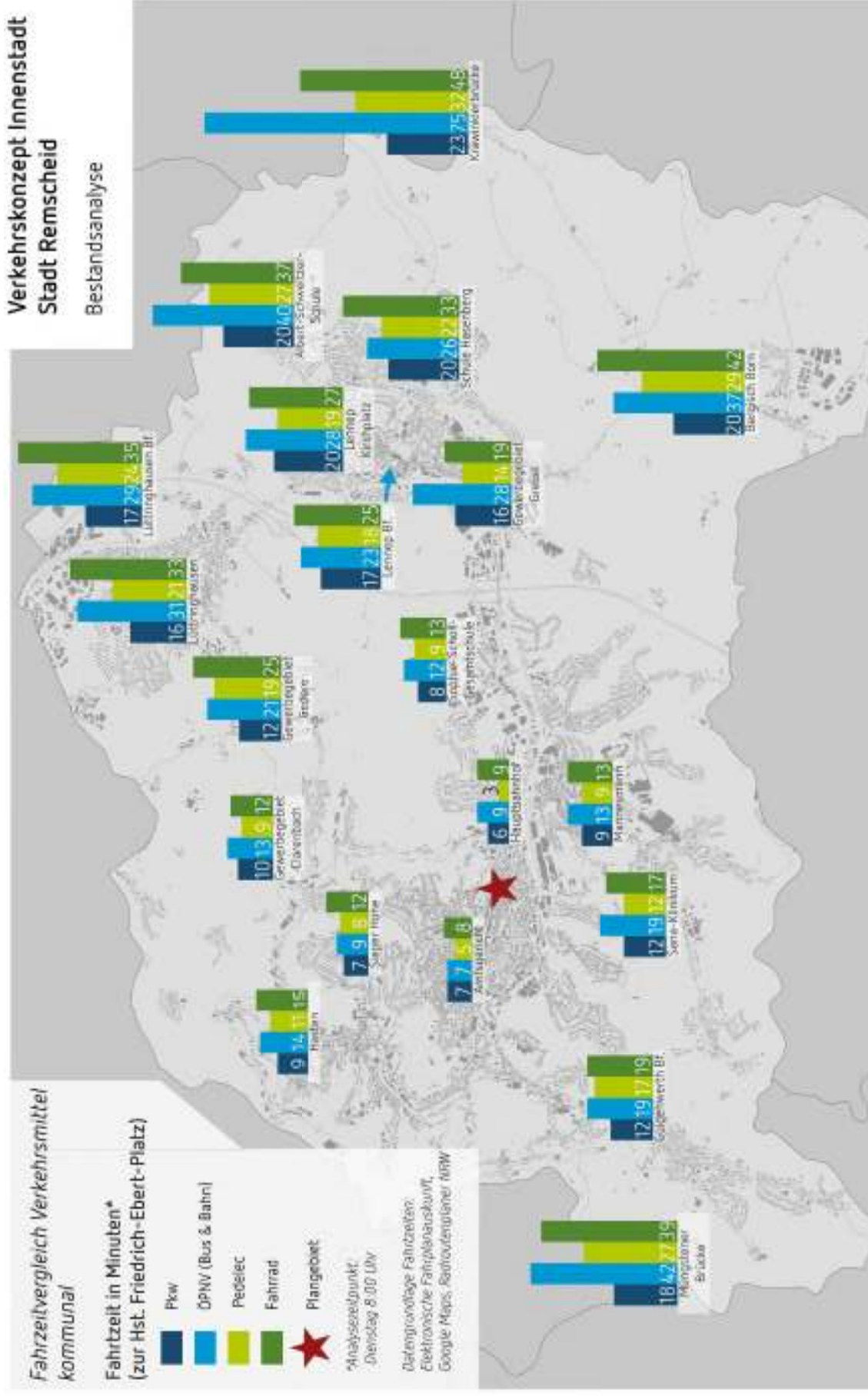
Da die Innenstadt für viele Menschen als Arbeitsort und Versorgungszentrum dient, bildet sie sowohl für Bewohnende Remscheids als auch für Personen aus umliegenden Städten und Gemeinden einen bedeutenden Zielort. Da Remscheid in diesem Zusammenhang auch eine nicht unerhebliche Zahl von Einpendelnden aufweist (Einpendlerquote Remscheid: 36,7%), erfolgt nachfolgend ein Blick auf die Pendlerverflechtungen Remscheids.

Die größte Beziehung besteht zur Stadt Wuppertal mit über 6.000 Einpendelnden, gefolgt von Wermelskirchen mit über 3.000 Einpendelnden. Auch die Nachbarstädte Solingen, Radevormwald und Hückeswagen weisen bedeutenden Zahlen zwischen 1.000 und 2.000 Einpendelnden auf. Bezüglich der Erreichbarkeit lassen sich zwischen den einzelnen Pendelbeziehungen deutliche Unterschiede feststellen. Während die Fahrzeit von Wuppertal mit dem Pkw und dem ÖPNV vergleichbar ist und letzterer von Solingen wegen der direkten Schienenverbindung sogar einen deutlichen Fahrzeitvorteil gegen über dem Pkw erzielt, ist Remscheid aus den südöstlichen Nachbarstädten mit dem Pkw bedeutend schneller erreichbar. Das Pedelec bietet insbesondere von Wuppertal, Solingen und Wermelskirchen eine Alternative. Zu beachten ist jedoch, dass aufgrund der topografischen Verhältnisse die Fahrzeiten für viele Radfahrende deutlich höher ausfallen können, wodurch insbesondere das nicht motorisierte Fahrrad in der Regel keine attraktive Alternative darstellen kann (siehe Abbildung 7).

Die Erreichbarkeit der Innenstadt von Startorten im Stadtgebiet von Remscheid variiert abhängig von der Entfernung, der topografischen Situation und der Verkehrsmittelwahl. Von Startorten in den Bezirken Alt-Remscheid und Remscheid-Süd ist die Innenstadt mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar, wobei auch hier aufgrund der Topografie ggf. Fahrzeitverlängerungen für den Radverkehr entstehen können. Aus den Stadtbezirken Lennep und Lüttringhausen sind deutliche Fahrzeitunterschiede zwischen dem Pkw und dem ÖPNV erkennbar, sodass das Pedelec unter den oben genannten Einschränkungen oftmals sogar einen Vorteil gegenüber dem ÖPNV erzielen kann. Insbesondere auf Relationen von peripheren Orten in die Innenstadt bietet der ÖPNV mit zum Teil mehr als doppelten Fahrzeiten keine attraktive Alternative zum Pkw (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8: Fahrzeitenvergleich zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (Fahrrichtung in die Innenstadt)



Quelle: Planersocietät



## 4 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden alle Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Stärken, Schwächen und Potenziale näher untersucht. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Untersuchungsgebiet das Innenstadtzentrum als zentralen Versorgungsbereich mit einem hohen Verkehrsaufkommen umfasst, ist auch eine Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen einzelnen Verkehrsträgern von Bedeutung. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Wechselwirkungen zwischen Kfz-Verkehr und dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr sowie ÖPNV).

### 4.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Situation im Fußverkehr ist in der Remscheider Innenstadt von unterschiedlichen äußeren Einflussfaktoren geprägt. Einerseits liegen durch die kompakte Struktur der Innenstadt und die Nähe des Innenstadtzentrums zum Hauptbahnhof sowie zu Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen besondere Potenziale für den Fußverkehr vor, andererseits stellt die topografische Situation mit zum Teil erheblichen Neigungen auf den Fußwegeverbindungen im Innenstadtbereich eine erhebliche Barriere, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, dar. Dies betrifft vor allem Verbindungen aus dem Süden, dem Südwesten und dem Südosten, auf denen zum Teil Steigungen von über 10% zu überwinden sind.

Die Remscheider Innenstadt weist ein dichtes Fußwegenetz auf, in welchem straßenbegleitende Gehwege durch zusätzliche Wegeverbindungen außerhalb der Straßenräume ergänzt werden. Dadurch ergeben sich für den Fußverkehr mehrere attraktive Abkürzungen, die eine verbesserte Anbindung umliegender Siedlungsbereiche an das Innenstadtzentrum ermöglichen. Im öffentlichen Raum befinden sich insbesondere entlang der Fußgängerzone auf der Alleestraße zahlreiche Verweilmöglichkeiten, die um weitere Sitzgelegenheiten auf den öffentlichen Plätzen und im zentrumsnahen Bökerspark ergänzt werden.

Die Qualität des Fußwegenetzes ist auf vielen straßenbegleitenden Verbindungen durch schmale Seitenräume beeinträchtigt, was vielerorts durch das Parken auf dem Gehweg verursacht wird. Besonders für die Barrierefreiheit kann dies zum Teil weitreichende Folgen haben, da schmale Seitenräume auch auf mehreren bedeutenden Wegeverbindungen, zum Beispiel entlang der Freiheitstraße, auftreten. Vereinzelt Wegeschäden oder unklare Wegeführungen stellen wei-

Abbildung 9: Parken auf dem Gehweg



Quelle: Planersocietät

tere Beeinträchtigungen für den Fußverkehr dar. Taktile Leitsysteme für Sehbehinderte sind nur punktuell vorhanden, sodass vollständig barrierefreie Gesamtverbindungen im Fußwegenetz fehlen.

Sowohl im Hinblick auf die Erreichbarkeit als auch auf die Barrierefreiheit ist eine ausreichende Zahl von Querungsmöglichkeiten notwendig, die ein sicheres Queren von vielbefahrenen Straßen ermöglichen. Insbesondere entlang des Umrings bestehen zum Teil größere Abstände zwischen Querungsanlagen, die Umwege für den Fußverkehr erzeugen oder zu einem unsicheren Queren der Fahrbahn verleiten können, so z. B. auf dem östlichen Teil der Freiheitstraße, auf der Alleestraße und auf der Hochstraße. Dieser Effekt kann durch zum Teil lange Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen zusätzlich verstärkt werden. Die bestehenden Querungsanlagen sind zum überwiegenden Teil als barrierearm zu klassifizieren. Vorbildlich ist hier vor allem die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Markt, die den Umring auf einer Brücke überspannt und ein barrierefreies Queren der Bismarckstraße ermöglicht. Allerdings sind auch vereinzelt Situationen auf bedeutenden Wegeverbindungen vorzufinden, an denen kein abgesenkter Bordstein vorhanden ist.

Die topografische Situation in der Innenstadt führt dazu, dass zur Überwindung von Höhenunterschieden an mehreren Orten Treppenanlagen errichtet wurden, die nicht immer über barrierefreie Alternativen verfügen. Dies betrifft auch einige der straßenunabhängigen Wegeverbindungen, die eine verbesserte Anbindung der Innenstadt aus den südlichen Stadtteilen ermöglichen sollen. Der schlechte bauliche Zustand der Treppenanlage an der Papenberger Straße oder der nicht durchgängige stufenfreie Alternativweg südlich der Palmstraße stellen zusätzliche Barrieren im Wegenetz dar (siehe Abbildung 11).

Abbildung 10: Treppenanlagen mit Mängeln in der Barrierefreiheit

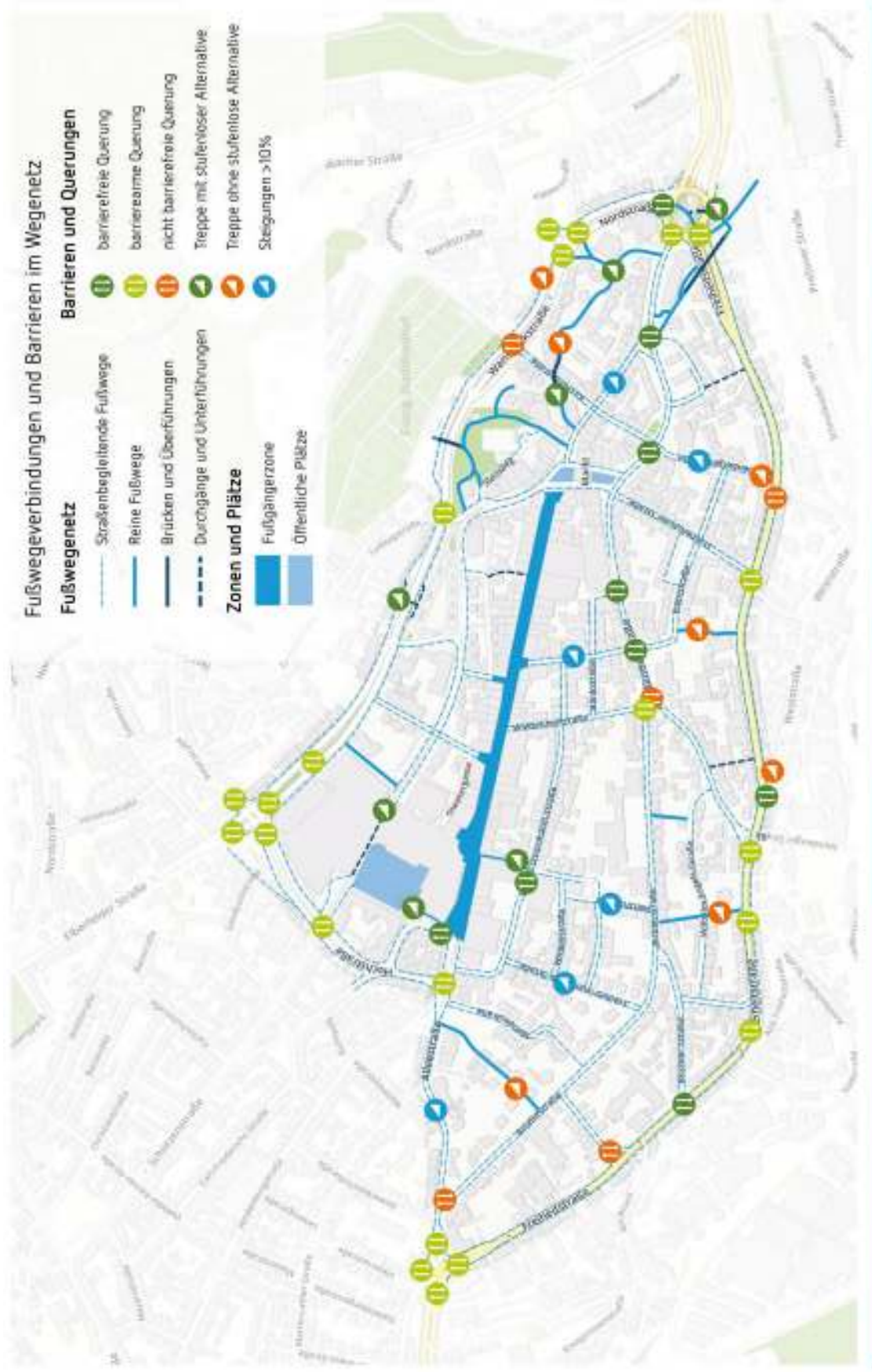




Quelle: Planersocietät

ENTWURF

Abbildung 11: Fußverkehr und Barrieren im Wegenetz



Quelle: Planersocietät



## 4.2 Radverkehr

Ähnlich wie der Fußverkehr ist auch der Radverkehr maßgeblich durch die vor Ort vorhandenen Höhenunterschiede beeinträchtigt. Es besteht ein Radwegenetz aus Haupt- und Nebenrouten, die die Innenstadt überwiegend in Ost-West-Richtung durchqueren und daher überwiegend im östlichen Teil der Innenstadt starke Neigungen aufweisen. Haupttrouten verlaufen, ausgehend vom Willy-Brandt-Platz am Hauptbahnhof über den nördlichen Umring, über die Alte Bismarckstraße bis zum Markt und über die Bismarck-, Blumen- und Brüderstraße zum Amtsgericht. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird auch eine Öffnung der Fußgängerzone auf der Alleestraße für den Radverkehr sowie eine Freigabe der Konrad-Adenauer-Straße im Tunnelbereich unter dem Allee-Center diskutiert.

Die Führung des Radverkehrs in der Remscheider Innenstadt erfolgt zum großen Teil im Mischverkehr, wodurch vermehrt Konflikte mit dem motorisierten Verkehr entstehen. Gesonderte Infrastrukturen für den Radverkehr sind auf wenigen Teilstücken vorhanden. So existiert ein Radweg um Teile des Willy-Brandt-Platzes, der um beidseitige Radschutzstreifen auf der Bismarckstraße bis zur Kreuzung mit der Kirchhofstraße bzw. Stachelhauser Straße ergänzt wird. Zu Beginn und Ende dieser Radinfrastrukturen ist das Ein- bzw. Ausfädeln für Radfahrende aus dem Mischverkehr vielerorts aufgrund fehlender Markierungen oder Beschilderung nicht ausreichend gesichert. Eingeschränkt ist das Radwegenetz zusätzlich dadurch, dass die zahlreich vorhandenen Einbahnstraßen in der Remscheider Innenstadt zum überwiegenden Teil nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind. Die vorhandenen Radinfrastrukturen reichen insgesamt keinesfalls aus, um ein attraktives und sicheres Radfahren im Innenstadtbereich zu ermöglichen. Ein höherwertiges Beispiel aus der direkten Umgebung ist die Trasse des Werkzeugs, die in Form eines Fuß- und Radwegs den Remscheider Hauptbahnhof mit dem Stadtteil Hasten nordwestlich der Innenstadt verbindet (siehe Abbildung 12).

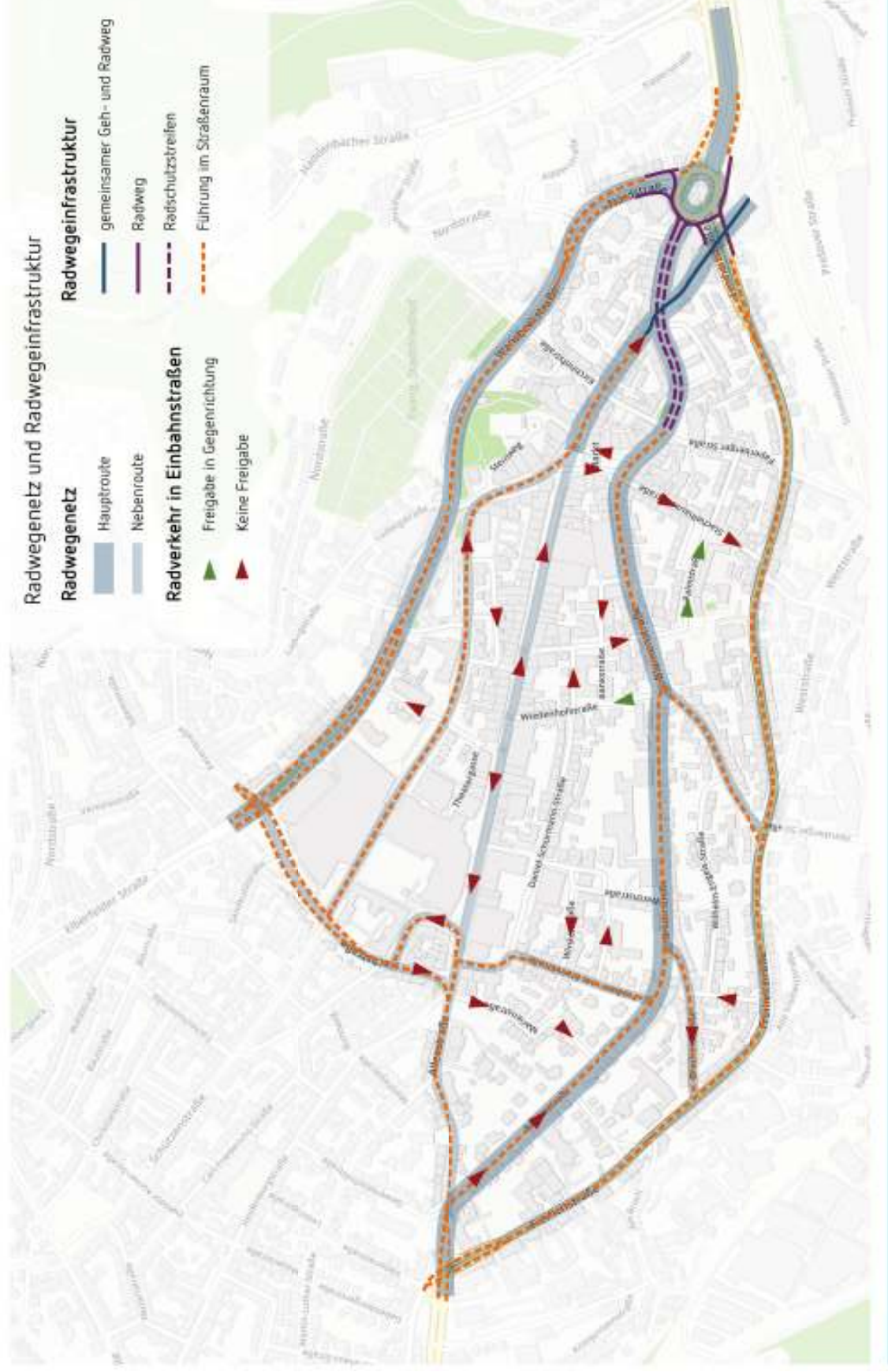
Außerhalb des Willy-Brandt-Platzes ist der Radverkehr in Kreuzungs- und Querungsbereichen nicht gesondert berücksichtigt, sondern wird entweder im Mischverkehr oder gemeinsam mit Fußverkehren abgewickelt. Das Fehlen gesonderter Aufstellflächen und Radstreifen an Kreuzungsanlagen kann zu zusätzlichen Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern führen, insbesondere bei Spurwechseln sowie Anhalte- und Abbiegeprozessen. Die fehlende Trennung von Rad- und Kfz-Verkehren birgt besonders auf solchen Abschnitten ein hohes Gefahrenpotenzial, auf denen sich aufgrund von starken Steigungen hohe Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Kfz und Radfahrenden einstellen und Überholvorgänge gehäuft auftreten. Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch das Fehlen von Wegweisungssystemen im gesamten Innenstadtbereich, was die Orientierung und Routenfindung für Radfahrende maßgeblich erschwert. Die bestehende Wegweisung des Radwegenetzes NRW am Hauptbahnhof und an weiteren Stellen in der Innenstadt bietet einen guten Ansatz, der auf die Haupt- und Nebenrouten im gesamten Innenstadtbereich ausgeweitet werden sollte, um eine ausreichende Wegweisung zu gewährleisten.

Das Angebot an Radabstellanlagen in der Remscheider Innenstadt ist sowohl bezogen auf die Quantität als auch die Qualität nicht ausreichend. Öffentliche und permanente Radabstellanlagen bestehen ausschließlich am Rathaus und am Hauptbahnhof. Die Abstellmöglichkeiten am Rathaus

sind durch ihre Verankerung im Mauerwerk und die fehlende optische Wirkung nur schwer erkennbar. Alternativen in Form von mobilen Abstellangeboten durch einzelne auf der Alleestraße ansässige Einzelhandelsbetriebe können nur innerhalb der Öffnungszeiten in Anspruch genommen werden. An weiteren bedeutenden Standorten wie am Markt, am Bökerspark, am Busbahnhof auf dem Friedrich-Ebert-Platz sowie um das Allee-Center sind keine Abstellanlagen vorhanden. Darüber hinaus fehlen notwendige Service-Infrastrukturen zur Reparatur oder zum Laden von E-Bikes und Pedelecs. Ebenfalls existiert kein öffentliches Fahrradverleihsystem, was eine Flexibilisierung des Radverkehrs ermöglichen kann.

Die fehlenden Radinfrastrukturen und radverkehrsbezogenen Angebote sind auch Grundlage der Bewertung Remscheids durch Radfahrende im Rahmen des ADFC-Fahrradklimatests. In diesem belegt die Stadt mit einer Durchschnittsnote von 4,62 den 40. von 40 Plätzen in der zugehörigen Ortsgrößengruppe. Besonders unterdurchschnittliche Bewertungen erhielten dabei die Führung an Baustellen, der Winterdienst auf Radwegen sowie öffentliche Fahrräder bzw. der ein fehlende Fahrradverleih. Zahlreiche Inhalte des von der Stadt Remscheid aufgestellten Radkonzepts wie die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Einrichtung neuer Führungsformen für den Radverkehr sind notwendig, um die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens in Remscheid zu steigern.

Abbildung 12: Radverkehrsnetz und Führungsformen



Quelle: Planersocietät



## 4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Remscheider Innenstadt zeichnet sich als Knotenpunkt für den Öffentlichen Verkehr durch eine gute ÖPNV-Erschließung aus. So befinden sich sämtliche Bereiche der Innenstadt innerhalb eines Erschließungsradius von 300 m um die Haltestellenstandorte. Bei der Anlegung eines Radius von 150 m für Innenstadtbereiche, gemäß den Indikatoren nachhaltiger Mobilität des Umweltbundesamts, sind ebenfalls große Teile des Untersuchungsraums erschlossen. Lediglich ein größerer Bereich in den Wohngebieten der südlichen Innenstadt ist nicht Teil dieses engen Erschließungsradius.

Der im Südosten der Innenstadt gelegene Remscheider Hauptbahnhof wird von der S-Bahn-Linie S 7 der S-Bahn Rhein-Ruhr im 20-Minuten-Takt bedient. Diese Linien verbindet Remscheid mit den angrenzenden Großstädten Wuppertal und Solingen und hält dabei zusätzlich in den Remscheider Stadtteilen Gildenwerth, Lennep und Lüttringhausen. Weiterhin ist eine neue Station „Remscheid-Honsberg“ als Teil der Stationsoffensive geplant und bereits im SPNV-Zielnetz 2032 für Nordrhein-Westfalen enthalten. Zusätzlich zur S 7 verkehren seit Dezember 2022 auch stündliche Züge der Regionalexpress-Linie RE 47 zwischen Remscheid-Lennep und Düsseldorf mit Halt am Remscheider Hauptbahnhof. Mithilfe dieser neuen Verbindung konnte die Reisezeit von Remscheid in die Landeshauptstadt durch den Wegfall eines Umstiegs in Solingen und weniger Zwischenhalte deutlich gesenkt werden.

Insgesamt 15 Buslinien bedienen die Remscheider Innenstadt, davon sieben Linien im 20-Minuten-Takt und sechs Linien im 30-Minuten-Takt sowie jeweils eine stündlich und eine unregelmäßig abfahrende Linie. Zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Allee-Center verkehren alle Linien auf demselben Linienweg und halten am Markt sowie am Busbahnhof auf dem Friedrich-Ebert-Platz, sodass an diesen Haltestellen innerhalb weniger Minuten meist mehrere Busse abfahren. Außerhalb dieser zentralen Achse verzweigen sich die Linienwege, sodass die meisten Stadtteile Remscheids ohne Umstieg von der Innenstadt aus erreicht werden können. Darüber hinaus bieten auch viele Linien Verbindungen in umliegende Städte, darunter nach Köln, Wuppertal, Solingen-Burg und Wermelskirchen. Andere Gemeinden in der Umgebung Remscheids, darunter Radevormwald, Hückeswagen und Wipperfürth, können nur mit einem Umstieg in Remscheid-Lennep erreicht werden. Zusätzlich zum Tagesangebot verkehren in der Remscheider Innenstadt im Abend- und Nachtverkehr acht Nachtexpress-Linien, die in der Woche ein Fahrplanangebot bis ca. 1:00 Uhr und am Wochenende bis ca. 3:00 Uhr bereitstellen. Auch diese Linien stellen nicht nur Verbindungen in die verschiedenen Remscheider Stadtteile, sondern auch in die Nachbarstädte Wuppertal, Solingen-Burg, Wermelskirchen und Radevormwald her.

Trotz der hohen Haltestellendichte und Linienanzahl ist die Bedienungsqualität in der Remscheider Innenstadt sehr unterschiedlich zu bewerten. Neben den Haltestellen entlang der zentralen ÖPNV-Achse liegt auch an der Hochstraße, am Amtsgericht und an der Haltestelle Rathaus/Gründerquartier eine hohe Abfahrtdichte und Verbindungsqualität vor. Entlang der Freiheitstraße verkehren hingegen nur wenige Linien, die zudem umwegige Linienwege in den Innenstadtkern aufweisen. Mit Ausnahme einzelner Fahrten der Linie 664, die einen direkten Linienweg vom Stadtteil Krenenholl bis zum Markt über die Blumenstraße verfolgen, werden aus den südlichen Stadtteilen nur

Fahrten über den Hauptbahnhof oder über die Haltestelle Amtsgericht angeboten, wodurch sich die Fahrzeit der Busse verlängert. Eine direkte Linienführung zwischen der Freiheitstraße und dem Busbahnhof besteht somit ebenfalls nicht (siehe Abbildung 14).

Die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Innenstadtbereich unterscheiden sich stark voneinander. Positiv hervorzuheben sind dabei vor allem die Haltestellen entlang der zentralen Achse zwischen dem Hauptbahnhof und dem Allee-Center, die allesamt über Sitzgelegenheiten und überdachte Wartemöglichkeiten verfügen. Auch die Haltestellen Amtsgericht, Brucher Straße und Papenberger Straße bieten derartige Ausstattungsmerkmale, die den Wartekomfort entscheidend erhöhen. Trotz ihrer zentralen Lage und ihrer Rolle als Knotenpunkte im Liniennetz bestehen an den Haltestellen Hochstraße, Stachelhausen und Rathaus/Gründerquartier keine oder nur in begrenztem Umfang verfügbare Überdachungen und Sitzmöglichkeiten. Insbesondere aufgrund der Bedeutung dieser Halte für die Erreichbarkeit der Innenstadt ist hier eine Nach- bzw. Aufrüstung notwendig, um die Qualität für den Fahrgast zu erhöhen.

Neben der Haltestellenausstattung sind auch der barrierefreie Zugang und Fahrzeugeinstieg entscheidende Merkmale von ÖPNV-Haltestellen, die seh- und mobilitätseingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV ermöglichen und erleichtern können. Während mehrere Haltestellen über eine Bordsteinhöhe von mindestens 16 cm aufweisen, die für einen barrierearmen Fahrzeugzugang benötigt werden, ist ein taktiles Leitsystem für Personen mit Einschränkung des Sehsinns an keiner der zehn Innenstadthaltestellen vollständig implementiert. Besonders problematisch ist dies an den Haltestellen Hochstraße, Amtsgericht, Stachelhausen und Papenberger Straße, bei denen sowohl eine Anpassung der Bordsteinhöhe als auch eine Einrichtung von Leitsystemen notwendig ist (siehe Abbildung 15).

Die Defizite des Busbahnhofs am Friedrich-Ebert-Platz im Bereich der Barrierefreiheit sind bei der Umgestaltung des Platzes und der Haltestellenanlage dringend zu beseitigen, um die Haltestelle für alle Nutzergruppen besser zugänglich zu machen. Auch die Zugänglichkeit der verschiedenen Haltestellenbereiche am Hauptbahnhof ist verbesserungswürdig. Insbesondere für Nutzende, die die steilen Treppenanlagen vom Bahnhofsvorplatz nicht nutzen können, sondern auf dem Willy-Brandt-Platz mehrere Straßen queren müssen, ist dies mit einem erheblichen zeitlichen Mehraufwand verbunden. Ein positives Beispiel für den barrierefreien Haltestellenausbau ist die nördliche Haltestellenanlage an der Brucher Straße, die sowohl bezüglich der Ausstattung als auch durch die barrierefreie Gestaltung einen komfortablen Einstieg ermöglicht. Diese kann für zukünftige Umbaumaßnahmen als Vorbild dienen. Problematisch ist hingegen, dass an den Haltestellenbereichen entlang der Freiheitstraße oftmals keine Querungsmöglichkeiten bestehen, sodass zusätzliche Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Abbildung 13: nicht barrierefreie Haltestelle ohne Komfortelemente

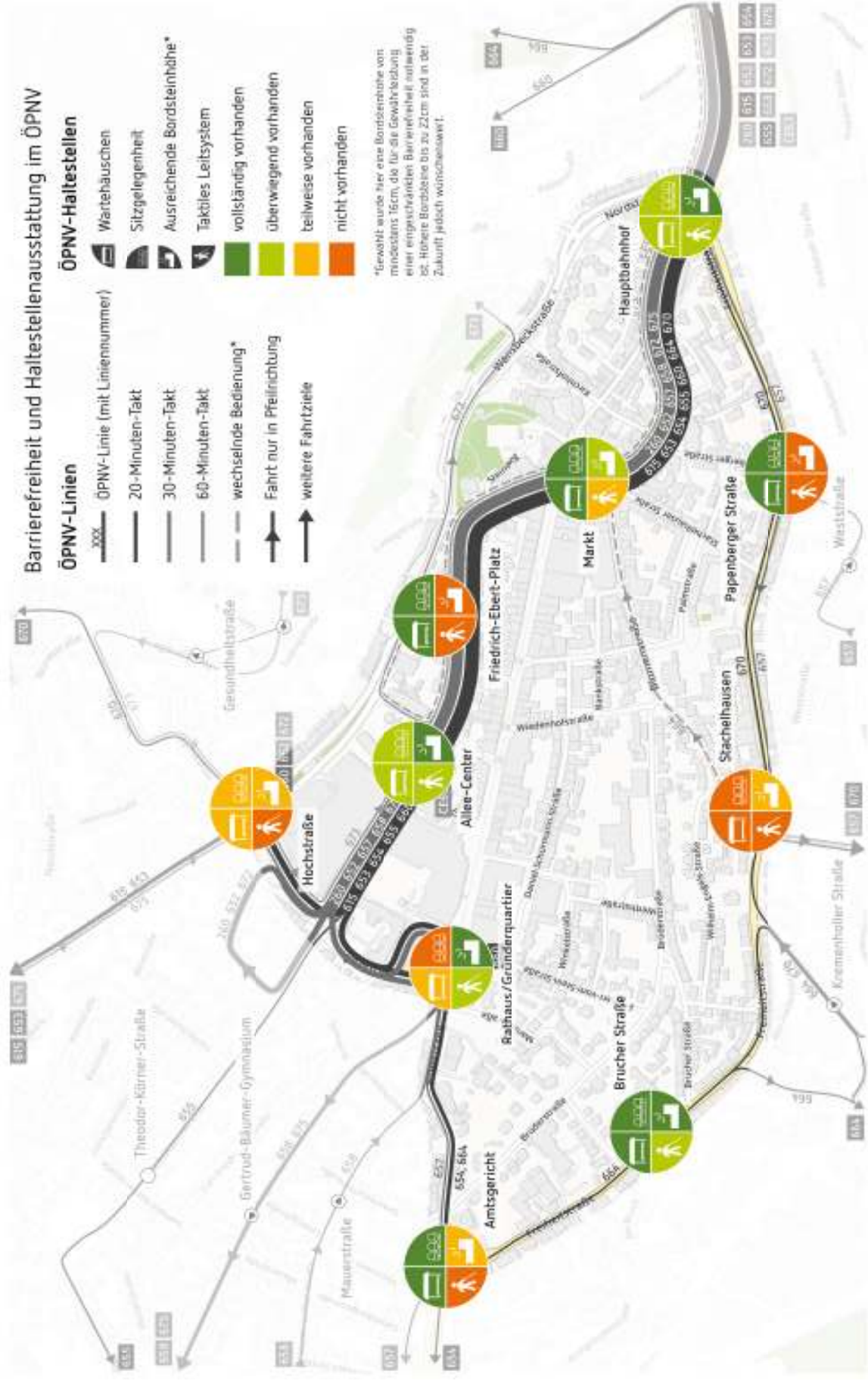


Quelle: Planersocietät





Abbildung 15: Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung im ÖPNV



Quelle: Planersocietät

## 4.4 Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr

Die Innenstadt Remscheids hat ein abgestuftes Geschwindigkeitskonzept. Auf dem Innenstadtring ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgewiesen. Eine Ausnahme findet sich östlich auf der Allee- bzw. Hochstraße, da dort nur eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erlaubt ist. Außerdem gilt auf der Freiheitsstraße in der Nacht Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme. Innerhalb des Umrings sind die Straßen untergeordnet, was sich auch auf die ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit von flächendeckendem Tempo 30 auswirkt. Ausnahmen gibt es auf der Bismarck- und Blumenstraße (Tempo 50), am Markt und auf der Alten Bismarckstraße (Tempo 20) sowie auf der Neu- und Bungestraße, in der Brunnengasse und auf dem Steinweg (Verkehrsberuhigter Bereich). In den Wohnvierteln im südlichen Bereich der Innenstadt wird der Verkehr in einigen Straßen durch Einbahnstraßen geregelt. Außerdem ist der Tunnel unter dem Allee-Center (Konrad-Adenauer-Straße) sowie der Friedrich-Ebert-Platz nur für den Busverkehr freigegeben.

Die Straßenraumgestaltung des Umrings ist dabei stark auf den Kfz-Verkehr orientiert. So nimmt z. B. bei der Freiheitsstraße die Fahrbahn mit überwiegend vier Fahrstreifen den deutlich größten Anteil am verfügbaren Straßenraum ein. An den Knotenpunkten sind hier oft nur einseitige Querungen für den Fußverkehr möglich, damit die abbiegenden Kfz aus der anderen Richtung schneller abfließen können. Aber auch die Wansbeck- und die Elberfelder Straße zeugen von einem fahrbahndominierten Straßenraumquerschnitt.

Abbildung 16: Kfz-orientiert gestaltete Freiheitsstraße

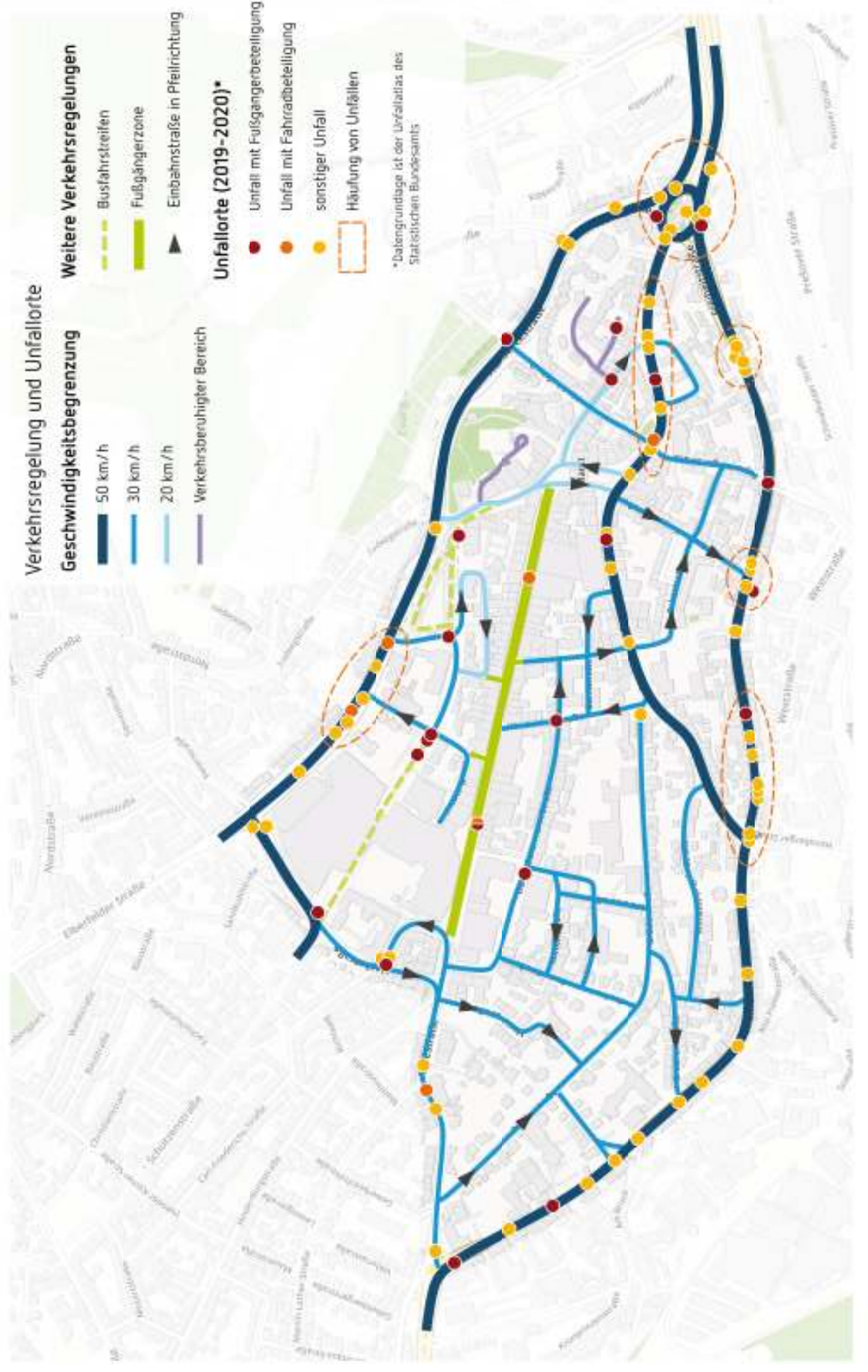


Quelle: Planersocietät

Der Großteil der Unfälle in den Jahren 2019/2020 findet auf den Straßen mit höherer zulässiger Höchstgeschwindigkeit statt (Umring, Bismarck- und Blumenstraße). Konzentrationen von Unfällen, welche weiter im Blick behalten werden sollten, sind am Kreisverkehr um die Bushaltestelle Remscheid Hbf., im Verlauf der Bismarckstraße, auf der Elberfelder Straße zwischen Allee-Center und Konrad-Adenauer-Straße sowie Freiheitsstraße Höhe Hausnummer 25, im Bereich des Knotens mit der Stachelhauser Straße und im Straßenverlauf zwischen Blumenstraße und Glasbaubetrieb (südl. Fahrstreifen nur einspurig) zu verorten (siehe Abbildung 17).

In der Fußgängerzone auf der Alleestraße gelten gesonderte Regelungen für den Wirtschaftsverkehr. Diese ist ausschließlich für den Lieferverkehr werktags zwischen 20 Uhr und 11 Uhr freigegeben. Die Zufahrt ist auf Lkw mit einer Länge von maximal 8 m und einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t beschränkt. Der Lieferverkehr kann von Norden aus der Scharffstraße kommend die Alleestraße in beide Richtungen und von der Wilhelm-Schuy-Straße nur in Richtung Markt befahren. Von Süden ist eine Befahrung von der Wiedenhof- und Mandstraße nur in Richtung Markt möglich.

Abbildung 17: Verkehrsregelung und Unfallorte



Quelle: Planersocietät



Die Innenstadt Remscheids ist mit zahlreichen Parkhäusern, Tiefgaragen, bzw. Sammelparkflächen ausgestattet. Der Großteil der Parkflächen kann auf kurzem Wege vom Umring angefahren werden. Nur vereinzelt sind Wege auf den Straßen innerhalb des Umrings in Kauf zu nehmen (z. B. Allee-Arkaden oder Daniel-Schürmann-Str.). Das größte Parkhaus mit 1.300 Stellplätzen liegt im Allee-Center, gefolgt von der nah anliegenden Tiefgarage am Rathaus (400 Stellplätze) sowie dem Parkhaus Allee Arkaden (300 Stellplätze). Damit ist die Ausstattung an Parkständen in Parkbauten als sehr gut zu bewerten. Durch ein Parkleitsystem werden die Kfz-Verkehre an den

Einfallstraßen in die nächsten Parkbauten geleitet. Dieses ist in zwei Zonen aufgeteilt: Parkzone Rathaus/Allee-Center (Grün) sowie die Parkzone Markt (Rot). Das System ist jedoch insgesamt veraltet und fehleranfällig sowie an einigen Stellen innerhalb des Innenstadturnings unklar ausgeschildert. E-Ladesäulen finden sich nur in der Tiefgarage am Rathaus, hier besteht noch Nachholbedarf im gesamten Innenstadtbereich (siehe Abbildung 19).

Die Parkgebühren sind in Remscheid im Vergleich zu den umliegenden Städten niedrig. Die Kosten für eine Stunde liegen im Durchschnitt bei einem Euro. In Solingen liegt der Durchschnitt leicht über einem Euro und in Wuppertal betragen die durchschnittlichen Kosten pro Stunde knapp über 1,50 Euro. Eine ähnliche Verteilung zeigt sich bei den Kosten für 120 Minuten. Auch hier liegt Remscheid und Solingen mit durchschnittlich knapp über 2 Euro im niedrigen Bereich, während in Wuppertal durchschnittlich etwas über 3 Euro gezahlt werden müssen. Der günstigste Durchschnittspreis für ein Tagestickets mit knapp unter 5 Euro muss in Solingen gezahlt werden. Hier nähert sich Remscheid mit rund 9 Euro dem Durchschnittspreis in Wuppertal an (9,50 Euro).

Den rund 2.500 Parkplätzen in Parkbauten stehen etwa 730 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entgegen, was etwa einer Verteilung von 80/20 entspricht. Obwohl diese Anteile zunächst positiv zu bewerten sind, fällt auf, dass in der Remscheider Innenstadt das (halbseitige) Gehwegparken weit verbreitet ist. Dies führt zu Einschränkungen in der nutzbaren Gehwegbreite und damit zu Konflikten mit dem Fußverkehr sowie Einschränkungen in der Barrierefreiheit (siehe Abbildung 20).

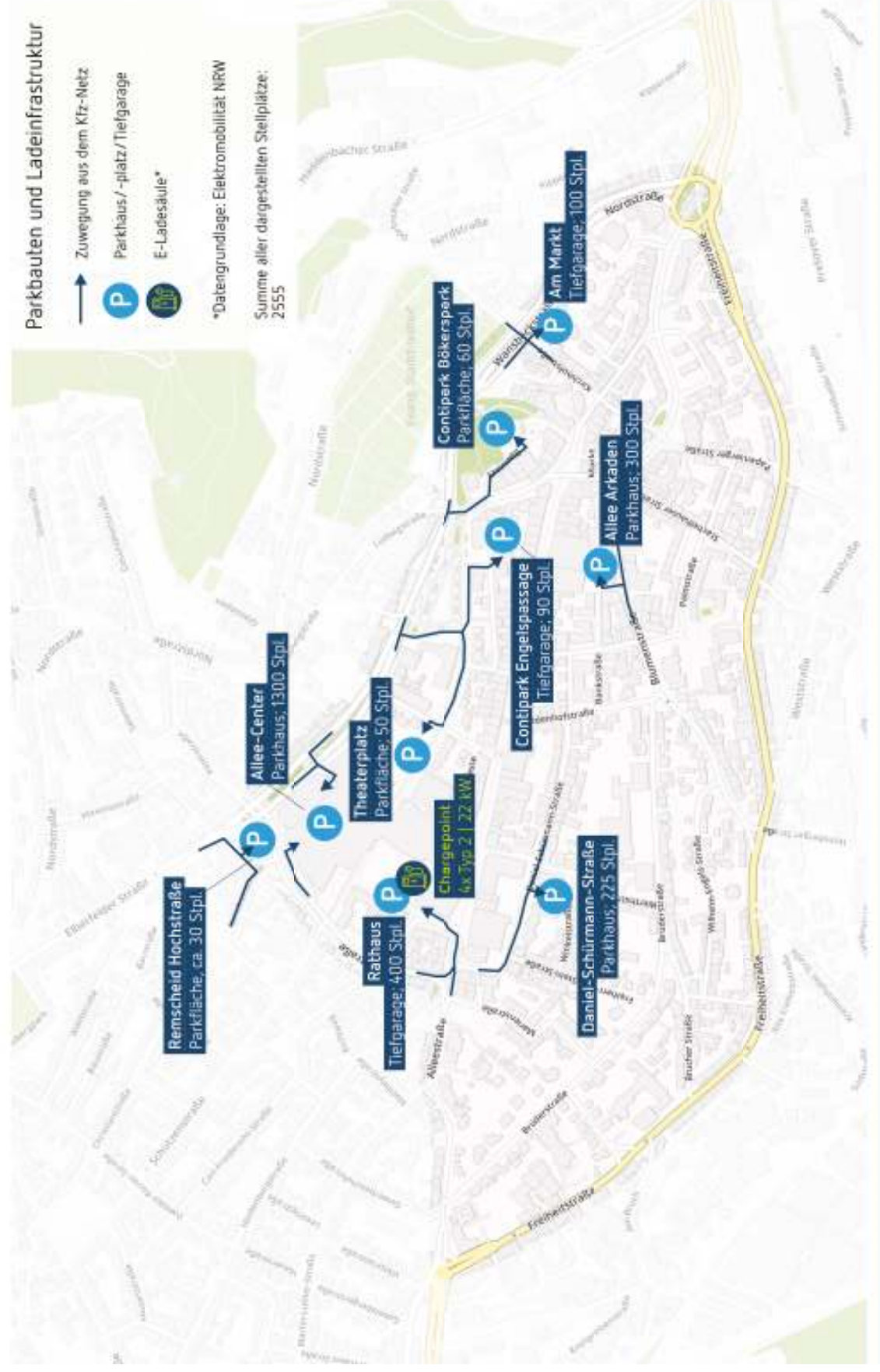
Abbildung 18: Wegweiser Parkleitsystem



Quelle: Planersocietät



Abbildung 19: Parkbauten und Ladeinfrastruktur



Quelle: Planersocietät (Stand: 2022)

Abbildung 20: Bereiche mit Gehwegparken und Einschränkungen für den Fußverkehr



Quelle: Planersocietät

## 4.5 Verkehrsmodell

Zur Analyse der bestehenden Verkehrssituation und Straßenbelastung ist ein Verkehrsmodell erstellt worden. Aufgezeigt werden sollen die täglichen Verkehrsmengen auf den innerstädtischen Straßen, wobei zwischen den Verkehrsmengen nach verschiedenen Verkehrstypen (z.B. Bewohner-, Besucher-, Beschäftigtenverkehr, ...) unterschieden wird. Darüber hinaus werden die Verkehre nach Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr aufgeteilt. Konkrete Verkehrsströme nach Fahrtrichtungen werden genauso wenig berücksichtigt wie Binnenverkehre innerhalb des Innenstadtrings und Fahrten des ÖPNV.

Das Untersuchungsgebiet wird im Modell in zehn Bezirke unterteilt, denen jeweils unterschiedliche Eigenschaften zugeschrieben werden (bspw. Wohngebiet, Allee-Center, ...). Innerhalb dieser Bezirke werden mit Ausnahme von Sackgassen, an denen keine bedeutenden Verkehrserzeuger liegen, und Straßen mit einer erwartbar geringen Verkehrsmenge<sup>2</sup> alle Straßen des Untersuchungsgebiets betrachtet. Dabei werden auch durchfahrtsbeschränkte Straßen (bspw. Markt) und Fußgängerzonen (Alleestraße und deren Zuwegungen) berücksichtigt. Weiterführend werden innerhalb eines Bezirks jeweils mehrere Anbindungspunkte (z.B. Ap11) definiert, die die Quell- und Zielorte der Innenstadtverkehre darstellen. Die Punkte sind auf verschiedene Straßen(abschnitte) verteilt, sodass innerhalb des einzelnen Bezirks eine möglichst gleichmäßige Verteilung entsteht. Anbindungspunkte auf der Grenze zwischen zwei Bezirken sind für beide Bezirke jeweils gesondert aufgeführt.

Außerhalb des Untersuchungsraumes sind Straßenverbindungen an den Innenstadtring definiert, die als Anschlüsse (z.B. B) für den Ziel- und Quellverkehr der Innenstadt dienen. Einzelne, aufgrund der erwarteten geringen Verkehrsmenge und der fehlenden Verbindungsfunktion unbedeutende Straßen werden nicht berücksichtigt und die Verkehre auf benachbarte Anschlüsse umgelegt. Sämtliche in der Innenstadt entstehende und endende Verkehre werden über diese Anschlüsse zu- oder abgeleitet.

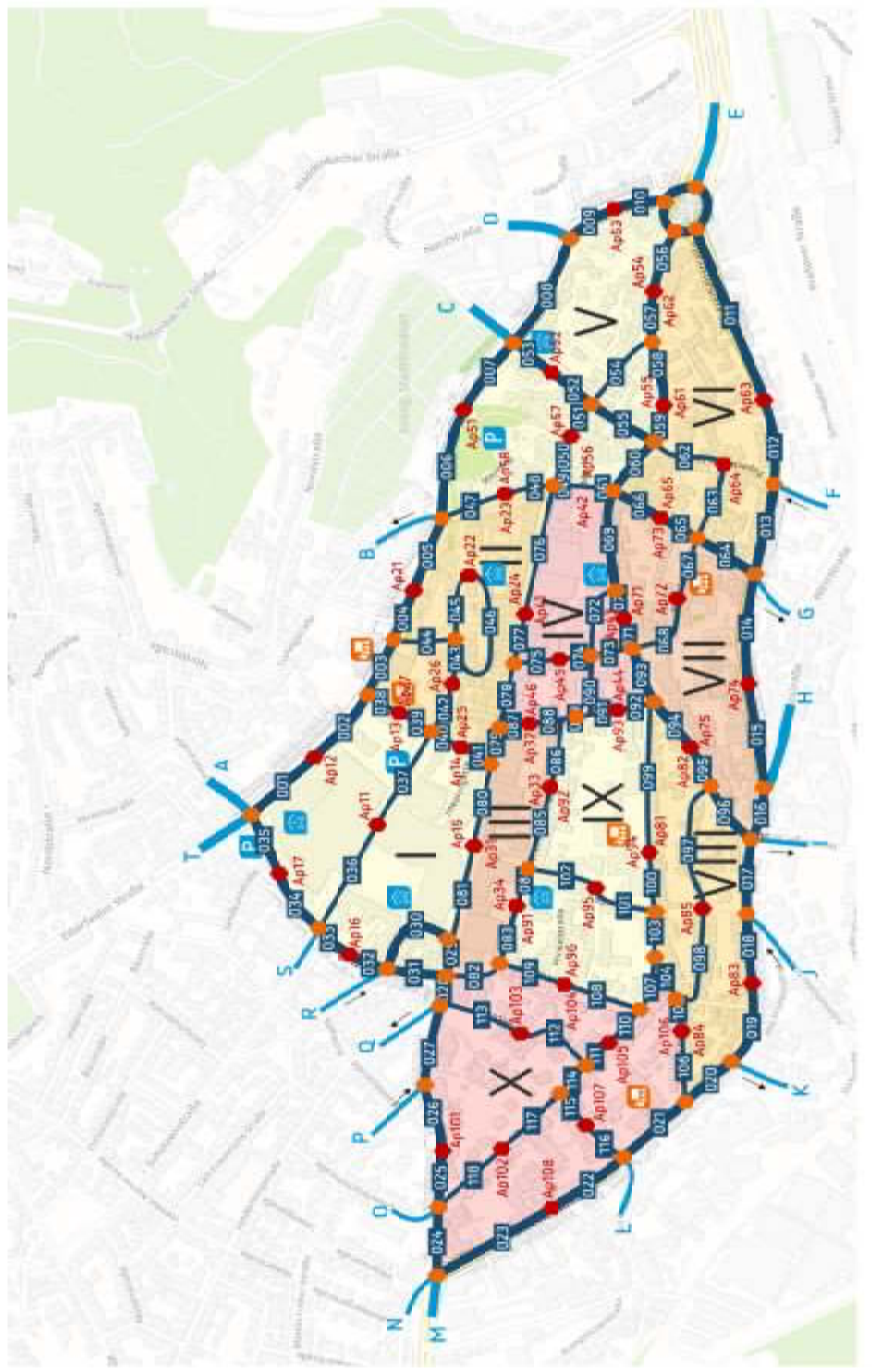
Weiterhin wurden im Untersuchungsgebiet Knotenpunkte festgelegt. Als solche sind alle Punkte im Straßennetz definiert, an denen sich untersuchte Straßen kreuzen bzw. an denen ein Anschluss auf den Umring erfolgt. Die Knotenpunkte sind im Modell ausschließlich für die Einteilung der Straßenabschnitte bedeutsam und spielen keine Rolle bei der Berechnung von Verkehrsmengen. Um Verkehrsmengen auf das Straßennetz umzulegen, sind einzelne Straßenabschnitte (z.B. 081) definiert, für die die jeweils entstehende Verkehrsmenge berechnet wird. Als Straßenabschnitte sind alle Teile des untersuchten Straßennetzes zwischen Knoten und/oder Anbindungspunkten definiert. Auf einem Straßenabschnitt können somit nach Modellannahmen keine Verkehre ‚verschwinden‘. Der vollständige Modellaufbau ist der Abbildung 21 zu entnehmen.

---

<sup>2</sup> Potentielle Quell-, Ziel und Durchgangsverkehre auf nicht berücksichtigten Abschnitten wurden auf umliegende Straßen umgelegt.



Abbildung 21: Aufbau des Verkehrsmodells



Quelle: Planersocietät

Aus dem Verkehrsmodell lassen sich nun bedeutende Erkenntnisse zur aktuellen Belastung einzelner Straßenabschnitte ableiten. So zeigt sich für mehrere Teile der Innenstadt ein erhöhter Handlungsbedarf für die Umgestaltung von Straßenräumen und eine angepasste Verkehrsführung. Die Verkehrsbelastung auf der Freiheitstraße ist trotz einiger Schwankungen im gesamten Verlauf als konstant hoch zu bewerten, was auch mit dem großen Anteil des Durchgangsverkehrs von mehr als 75% zu erklären ist. Unterschiede in der Straßenkapazität, wie sie derzeit durch Übergänge zwischen zwei-, drei- und vierstreifigen Fahrbahnräumen bestehen, sind aus diesem Grund als problematisch zu betrachten, da sie den Verkehrsfluss maßgeblich hemmen können. Aus dem hohen Anteil des Durchgangsverkehrs geht auch hervor, dass die Steuerung der Lichtsignalanlagen im Straßenverlauf eine entscheidende Bedeutung für die effiziente Abwicklung des Durchgangsverkehrs aufweist. Die Situation erscheint hier an mehreren Standorten entlang der Freiheitstraße suboptimal.

Die Abschnitte der Alleestraße und der Hochstraße, die dem Innenstadturng angehören, weisen im Vergleich zum übrigen Umring verhältnismäßig geringe Verkehrsmengen auf. Aus diesem Grund ist die Anzahl von einem Fahrstreifen je Richtung als vollkommen ausreichend zu bewerten. Der nordwestliche Abschnitt der Hochstraße bietet damit überschüssige Kapazitäten, die sich nicht mit dem dortigen Verkehrsaufkommen rechtfertigen lassen. Obgleich die übrigen der genannten Straßenräume zwar die erforderliche Fahrstreifenanzahl nicht überschreiten, ist an diesen dennoch eine starke Dominanz des Fahrbahnraumes festzustellen, die zum Teil durch die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs oder auch durch Abbiegestreifen entstehen, deren Existenz oder Länge an mehreren Orten zu hinterfragen ist. Beispielsweise ist hier der Abschnitt der Alleestraße zwischen Martin-Luther- und Hindenburgstraße oder auch der südliche Abschnitt der Hochstraße zu nennen, die durch die bestehende Straßenraumbreite eine starke Dominanz des MIV im Straßenraum hervorrufen.

Ein weiterer zentraler Aspekt, der sich aus den Ergebnissen des Verkehrsmodells ableiten lässt, ist die Problematik von Durchgangsverkehren in den Wohngebieten der südlichen Innenstadt. So stellt insbesondere die Daniel-Schürmann-Straße eine Abkürzung für viele von (Nord-)Westen in die Innenstadt einfallende Kfz dar und wird deshalb auffällig oft durchfahren. Die errechneten Verkehrsmengen von ca. 2.500 Kfz/Tag stehen dabei in keinem Verhältnis zum Ausbauzustand und zur Verbindungsfunktion der Straße. Auch anschließende Straßenabschnitte der Bank-, Mandt- und Wiedenhofstraße sind von den Durchgangsverkehren betroffen, da diese wichtige Verbindungen zur Blumenstraße als zentrale Achse innerhalb des Innenstadturngs darstellen. Zu beobachten ist auch, dass die Brüderstraße in Kombination mit der Schwesternstraße zur Umfahrung mehrerer LSA auf der Freiheitstraße genutzt werden kann, was aufgrund der daraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsbelastung vermieden werden sollte.

## 4.6 Zusammenfassung

Die Analyse der bestehenden Verkehrssituation in der Remscheider Innenstadt zeigt, dass sich neben einigen Stärken auch vielfältige Problemlagen identifizieren lassen, die sich oftmals nicht einem Verkehrsträger zuordnen lassen, sondern vielmehr durch verkehrsträgerübergreifende Ausgangsbedingungen ausgelöst werden. Diese sind im Folgenden noch einmal zusammenfassend dargestellt.

Insbesondere für die aktive Mobilität stellt die Topografie eine entscheidende Barriere dar, welche sich maßgeblich in der Verkehrssituation niederschlägt. Da der Rad- und Fußverkehr aufgrund der zu bewältigenden Höhenunterschiede vielerorts unattraktiv erscheint, wurden diese Mobilitätsformen in der Vergangenheit im Innenstadtverkehr vernachlässigt, was sich in fehlenden Infrastrukturen und einer unzureichenden Flächenzuteilung ausdrückt. Insbesondere in Innenstädten, in denen die Fortbewegung zu Fuß die Grundlage der Mobilität darstellen sollte, sind diese Rahmenbedingungen als äußerst problematisch anzusehen. Eine zukünftige Aufgabe der Verkehrsplanung in der Stadt Remscheid muss es also sein, die Bedingungen für aktive Mobilitätsformen deutlich zu verbessern. Dies erscheint auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung von E-Bikes und Pedelecs sowie Angeboten der Mikromobilität (Elektrokleinstfahrzeuge wie z.B. E-Scooter) als notwendig, da diese die Barrierewirkung der Topografie zusätzlich verringern können.

Die Auf- und Zuteilung von Straßenräumen lässt sich als eine zentrale Problemstellung in der gesamten Remscheider Innenstadt identifizieren. Die an den Bedürfnissen des MIV orientierte Gestaltung von Verkehrswegen führt dabei zu Einschränkungen für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden. So lassen sich für den Fuß- und Radverkehr oft unzureichende oder nicht vorhandene Infrastrukturen vorfinden, die mit erheblichen Risiken für die Sicherheit einhergehen können. Dabei spielen nicht nur schmale Seitenräume und fehlende Querungsanlagen eine Rolle, sondern auch Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, die aus der ungleichen Behandlung in der Zuteilung des Straßenraums resultieren, eine bedeutende Rolle. Solche Konflikte entstehen bspw. zwischen dem Rad- und Fußverkehr, für die in der Regel keine voneinander getrennten Infrastrukturen vorhanden sind, sowie mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, der vielerorts entscheidend zur Verknappung des Straßenraums für andere Mobilitätsformen beiträgt. Auch der ÖPNV ist davon betroffen, zum Beispiel durch schmale Haltestellenanlagen, die aufgrund des begrenzten zur Verfügung stehenden Raums nicht über nötige Ausstattungsmerkmale verfügen können. Zukünftig ist es daher von entscheidender Bedeutung, dass die Zuteilung des Straßenraums auf die einzelnen Verkehrsträger neu erfolgt, sodass ausreichend Raum für alle seine Nutzenden zur Verfügung steht.

Nicht zuletzt stellt auch die Entwicklung einer attraktiven und gleichzeitig resilienten Stadt den Verkehrssektor vor die Aufgabe, Lösungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Klimaanpassung bereitzustellen. Auch diese Zielsetzung adressiert sämtliche der untersuchten Verkehrsträger. So benötigen viele innerstädtische Wohnstraßen einer Umgestaltung, die sowohl die bestehende Belastung durch den MIV reduziert als auch Möglichkeiten zur Verringerung des derzeit hohen Versiegelungsgrads bietet. Eine Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen erscheint auch hinsichtlich der vielerorts fehlenden Barrierefreiheit und des schlechten Zustands von



Teilen des Stadtmobiliars unumgänglich. Auch die verträgliche Abwicklung des Innenstadtverkehrs durch Parkleitsysteme und Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge ist aktuell nicht ausreichend forciert. Durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität als Folge von Umgestaltungen kann für die Remscheider Innenstadt zukünftig ein besonderes Potenzial genutzt werden, welches maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt beitragen kann. Damit kann der zentralen Herausforderung durch die unzureichende Qualität des innerstädtischen Einzelhandels ebenso entgegen gewirkt werden wie den Risiken des Klimawandels.

	Stärken	Schwächen
<b>Fußverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Engmaschiges Fußwegenetz</li> <li>▪ Verweilmöglichkeiten im Öffentlichen Raum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wenige Querungsmöglichkeiten</li> <li>▪ Schmale Seitenräume</li> <li>▪ Keine flächendeckende Barrierefreiheit</li> <li>▪ Barrieren durch Topografie</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchwegung der Innenstadt mit Hauptrouten des Radnetzes</li> <li>▪ Wegeleitsystem am Hauptbahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fehlende eigene Führungsformen des Radverkehrs im Straßenraum</li> <li>▪ Fehlende Abstellanlagen und Service-Infrastrukturen</li> <li>▪ Kein öffentliches Verleihsystem</li> </ul>
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute ÖPNV-Erschließung der Innenstadt</li> <li>▪ Moderne und barrierefreie Haltestelle am Hauptbahnhof</li> <li>▪ Zentraler Busbahnhof auf dem Friedrich-Ebert-Platz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eingeschränkte Barrierefreiheit</li> <li>▪ Zugänge zum Busbahnhof verbesserungswürdig</li> </ul>
<b>Kfz-Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schnelle Erreichbarkeit von übergeordneten Straßen</li> <li>▪ Parkleitsystem und viele Parkmöglichkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prägung des Straßenraums durch den Kfz-Verkehr auf dem Innenstadtring</li> <li>▪ Konflikte mit dem ruhenden Verkehr im Straßenraum (Gehwegparken)</li> <li>▪ Ausbaufähige E-Ladeinfrastruktur</li> </ul>

## 5 Ziele und Szenarien

### 5.1 Zielkonzept

Durch das Innenstadtkonzept werden strategische Weichenstellungen für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Remscheid getroffen. Das Zielkonzept formuliert dabei die angestrebte Entwicklungsrichtung der Innenstadt und dient damit als wichtige Grundlage für die Maßnahmenentwicklung. Es wurde im Rahmen des Prozesses unter Einbezug des beteiligten Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung sowie den Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentl. Dialogveranstaltung sowie Akteursgespräche) erarbeitet.

Insgesamt leitet sich das Zielkonzept aus verschiedenen Punkten ab: Dazu gehören die gutachterliche Einschätzung auf Basis der Bestandsanalyse, Rückmeldungen aus der Beteiligung, Vorgaben und Zielmarken bestehender Planwerke und Konzepte (u. a. Konzept zur Revitalisierung der Innenstadt, Radverkehrskonzept), allgemeine Trends und Entwicklungen (exogene Einflüsse wie Fahrrad-Boom, Entwicklung der Kosten von Mobilität, Klimaschutz/-anpassung etc.) sowie Remscheider Spezifika (wie z. B. Topografie, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung u. Ä.).

Abbildung 22: Einflüsse in das Zielkonzept



Quelle: Planersocietät

Aus diesen Einflüssen wurden insgesamt acht Zielfelder für den betrachteten Bereich der Innenstadt Remscheids abgeleitet. Diese zielen auf unterschiedliche Aspekte der Entwicklung für diesen Bereich der Innenstadt ab<sup>3</sup>:

#### **Für alle Verkehrsteilnehmenden gut zu erreichen**

Die Innenstadt Remscheids ist für alle Verkehrsarten gut zu erreichen, dadurch besteht eine gute Anbindung für sowohl die Bevölkerung Remscheids sowie Besuchenden und den Wirtschaftsverkehr aus dem Umland.

#### **Attraktive und sichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur**

Ziele innerhalb des Innenstadtrings sind durch ein dichtes Netz an Fuß- und Radwegen sicher und nahmobil zu erreichen, wodurch ein gerechteres Miteinander aller Verkehrsarten entsteht.

#### **Lebendig und urban**

Die Dreiteilung (Handel, Wohnen, Freizeit) der Alleestraße sowie weitere Funktionen, die die Innenstadt Remscheids definieren, werden verkehrlich miteinander vernetzt, um Nutzungskonkurrenzen auszuschließen und Synergieeffekte zu fördern.

#### **Gemeinsam barrierefrei**

Die Innenstadt Remscheids ist trotz der topografischen Verhältnisse für alle Personen und mit allen Verkehrsmitteln sichergestellt. Es wird, auch mit Betroffenen, nach bestmöglichen Lösungen gesucht, die die verschiedenen Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigen.

#### **Hohe Aufenthaltsqualität und Begrünung**

Die Innenstadt Remscheids weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf und lädt zum Verweilen, Treffen und Spielen ein. Wo möglich werden Grünflächen hergestellt, um den hohen Versiegelungsgrad aufzubrechen und einen Beitrag zur Klimaresilienz zu leisten.

#### **Verträgliche und integrierte Straßenräume**

Die Straßenräume in der Remscheider Innenstadt weisen funktionsgerechte Querschnitte für alle Verkehrsträger auf. Es werden ausreichende Angebote für zusätzliche Nutzungen (z. B. Radabstellanlagen, Stadtmöbel, E-Ladesäulen, Spielgeräte etc.) geschaffen.

#### **Intelligent und effizient**

Die verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel (Multi- und Intermodalität) findet stärker Einzug in die Remscheider Innenstadt und wird gefördert. Durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wird eine kostengünstige und klimaschonende Abwicklung der Mobilität forciert.

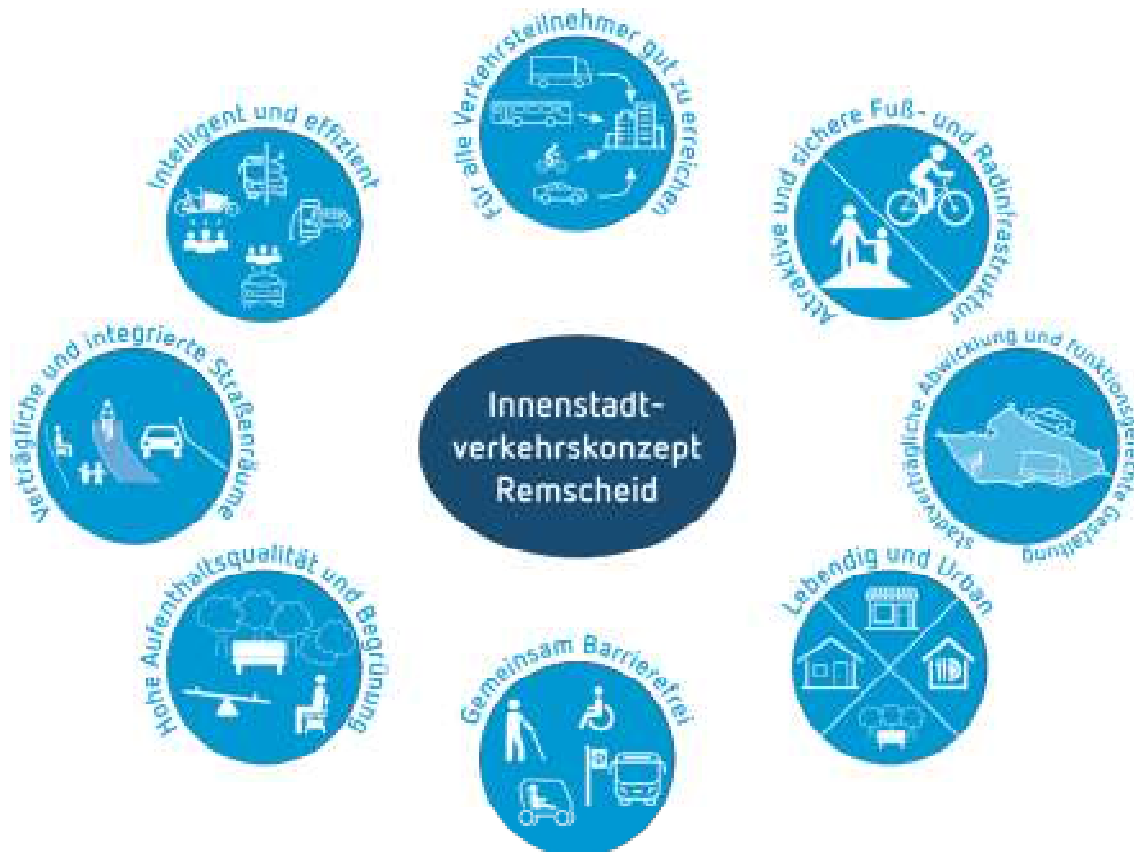
---

<sup>3</sup> Zur besseren Lesbarkeit wird im Folgenden dennoch der Begriff „Innenstadt“ für den in Kapitel 3 erläuterten Untersuchungsraum genutzt.

### Stadtverträgliche Abwicklung und funktionsgerechte Gestaltung der Umringe

Die Umringe als prioritäre Verkehrsverbindungen im Straßennetz wickeln den Verkehr mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Innenstadt ab. In ihrer Gestaltung wird auf alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen Rücksicht genommen.

Abbildung 23: Zielkonzept



Quelle: Planersocietät

## 5.2 Zukunftsszenario

Um einen konkreteren bildhaften Blick in die Zukunft zu werfen sowie die Ziele zu konkretisieren, ist ein Zukunftsszenario entwickelt worden. Neben dem Ausblick auf das Verkehrsgeschehen nach Umsetzung der Ziele wird auch ein Bild der Umsetzung des Konzepts skizziert. Obwohl vornehmlich eine verkehrliche Perspektive eingenommen wurde, sind auch Auswirkungen auf weitere Themen/Bereiche der Innenstadt dargestellt.

### Die Innenstadt von Remscheid – Klimaresiliente Innenstadt für Alle

Die Stadt Remscheid hat es geschafft, die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürgern nachhaltig, zukunftsweisend und klimaresilient auszurichten: Heute wird trotz der schwierigen topographischen Verhältnisse eine Mehrzahl der Wege mit dem (E-)Fahrrad, anderen Kleinstfahrzeugen (z.B. E-Scooter), zu Fuß oder mit Bussen und Bahnen zurückgelegt. Nur durchschnittlich zwei von fünf Wegen –

anstatt wie früher zwei von drei Wegen - werden mit dem eigenen Auto erledigt; dabei werden emissionsarme Fahrzeuge genutzt. Die durch den Pkw verursachten Belastungen sind dadurch merklich gesunken (Lärm, Luft, Verkehrstote) und es ist ein gerechtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden entstanden. Für eine gute und möglichst barrierefreie Erreichbarkeit sowohl für die Bevölkerung Remscheids als auch für die Besuchenden und den Wirtschaftsverkehr aus dem Umland hat sich die Stadt Remscheid bereits frühzeitig breit aufgestellt und unterschiedlichste Mobilitätsangebote gefördert. Alle Verkehrsträger spielen eine wichtige Rolle im Mobilitätsmix, der die Innenstadt lebendig macht.

Am Friedrich-Ebert-Platz und am Hauptbahnhof sind Mobilstationen mit hochwertigen Radabstellanlagen sowie weiteren Services wie Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Autos oder Sharing-Angebote geschaffen worden. Dadurch ist das Fahrrad zum Hauptverkehrsmittel auf allen Wegen unter fünf Kilometer geworden. Grüne Ampelwellen für Fahrradfahrende und breite, hochwertige Radwege, die auch das Fahren mit E-Bikes und Lastenrädern ermöglichen, motivieren dazu, auch auf längeren Wegen (auch in die einzelnen Stadtteile und umliegende Gemeinden) das Fahrrad zu nutzen. Sichere, komfortable Abstellanlagen überall in der Innenstadt und dem gesamten Stadtgebiet gewährleisten das unkomplizierte Abstellen der Fahrräder am Zielort

In der Innenstadt Remscheids selbst, sowohl in den Einzelhandels- als auch in den Freizeit- und Wohnbereichen, konnte durch eine intelligente und effiziente Abwicklung der Parksuchverkehre eine Verkehrsberuhigung stattfinden. Parkhäuser und Quartiersgaragen befinden sich am Innenstadtrand und sind über die gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen des Innenstadtrings erreichbar. Parkflächen im öffentlichen Raum wurden zu Aufenthaltsräumen umgewandelt oder dem Fuß- und Radverkehr gewidmet, sodass die Innenstadt ein fußgänger- und fahrradfreundlicher Raum geworden ist.

Frühzeitig hat die Stadt erkannt, dass es für eine funktionierende Innenstadt neben vieler Einkaufsmöglichkeiten und der bestmöglichen Anbindung auch einer Aufenthalts- und Erholungsqualität bedarf. Diese hat Anziehungskraft und zusätzlich entschlernigende Wirkung. Neben einer Weiterentwicklung der bereits bestehenden Grün- und Aufenthaltsräume wurden auch gezielt kleinere Pocket-Parks im Seitenraum geschaffen. Diese fungieren als Aufenthalts- und Ruhe-, aber auch Begegnungsorte. Auch in den zentralen Lagen wurden durch Baumpflanzungen, Fassadenbegrünung und Wasserelemente Erholungsräume geschaffen, die durch geeignetes Stadtmobiliar für alle Nutzungsgruppen erlebbar gemacht werden und zugleich die Klimaresilienz fördern.



## 6 Konzeption und Empfehlungen für die Remscheider Innenstadt

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie den aufgestellten Zielen und skizzierten Szenarien werden im folgenden Kapitel die Maßnahmenvorschläge ausgeführt. Die Maßnahmen sind jeweils nicht isoliert, sondern im Gesamtzusammenhang zu betrachten bzw. sind im Sinne einer integrierten Sichtweise entwickelt worden. Das liegt vor allem auch daran, dass die einzelnen Handlungsfelder durch Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Verknüpfungen Auswirkungen auf andere Maßnahmenbereiche haben.

Das aufgestellte Maßnahmenkonzept ist in insgesamt sechs verschiedene Handlungsfelder eingeteilt worden, um die gesamte Bandbreite der verkehrlichen Aspekte der Innenstadt zu berücksichtigen. Die Handlungsfelder sind:

- A) Fußverkehr
- B) Radverkehr
- C) Öffentlicher Verkehr
- D) Kfz-Verkehr, Parken, Wirtschaftsverkehr
- E) Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität
- F) Mobilitätsmanagement

Neben den Erläuterungen in diesem Bericht gibt es eine tabellarische Maßnahmenübersicht, in der alle genannten Maßnahmen übersichtlich aufgeführt und kurz erläutert werden.

### Prioritäten und Fokusthemen

Während des Entstehungsprozesses des nachhaltigen Verkehrskonzepts für die Remscheider Innenstadt sind verschiedene Themen in den Diskussionen zwischen Stadtverwaltung und Gutachter:innen, aber auch im Dialog mit der Öffentlichkeit, deutlich geworden, die prioritär anzugehen sind. Daraufhin sind diese Punkte als sogenannte Fokusthemen gebündelt und eine Prioritäteneinstufung vorgenommen worden. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund des konkreten Handlungsbedarfs geschehen, da die entsprechenden Themen akute Problemlagen aufweisen und/oder ein Handlungserfordernis generieren.

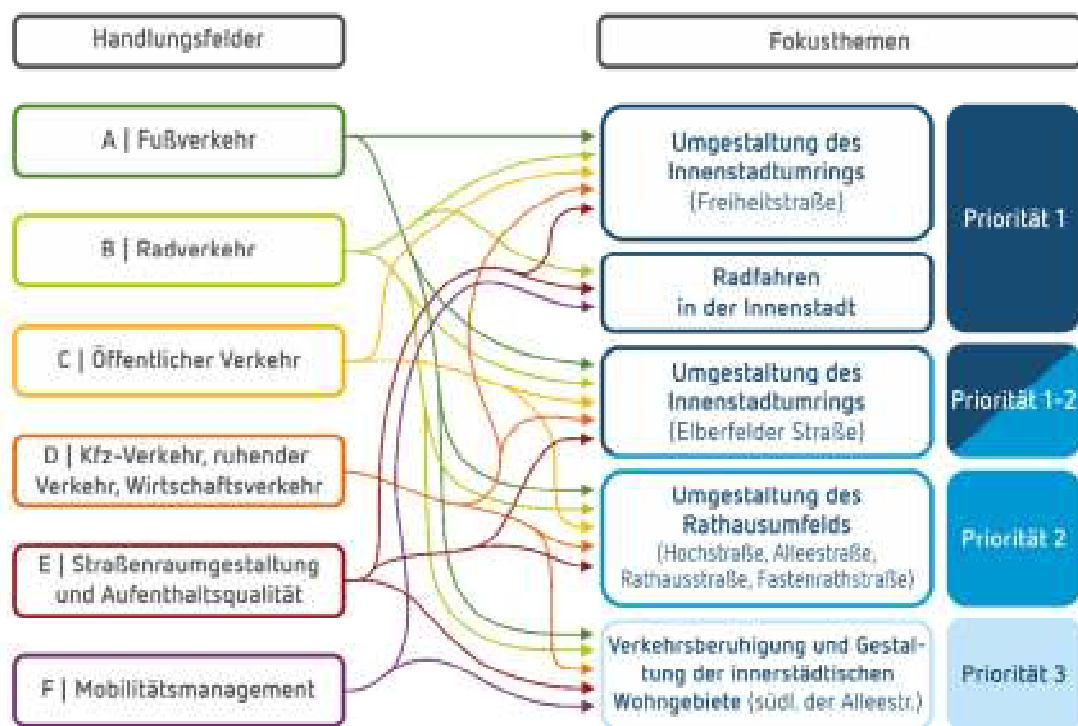
Die höchste Priorität (1) wird dabei der Umgestaltung des Innenstadturnings mit dem Fokus Freiheitstraße sowie dem Radverkehr in der Innenstadt zugeordnet. Der Innenstadturning ist in der Vergangenheit autoorientiert gestaltet worden und soll nun einem zukunftssträchtigeren und gerechteren Straßenquerschnitt zugeführt werden. Der Radverkehr hingegen ist aktuell im Modal Split Remscheids deutlich unterrepräsentiert (3 %), sodass hier noch Potenziale zur Steigerung bestehen.

Die weitere Umgestaltung der Straßen des Umrings hat auch hohe Priorität, ist aber den vorher genannten etwas nachgeordnet und wird dementsprechend zwischen Priorität 1 und 2 verortet. Nachgelagert in der zweiten Priorität liegt die Umgestaltung des Rathausumfelds, vor allem des

Komplex Rathausstraße/Fastenrathstraße/Hochstraße/Alleestraße. Das anschließende Fokusthema mit der dritten Priorität ist die Verkehrsberuhigung und Gestaltung der innerstädtischen Wohngebiete.

Die Priorisierung der Fokusthemen bedeutet dabei eine vorgeschlagene Rangfolge der zeitlichen Bearbeitung/Vorbereitung und Einsatz vorhandener Ressourcen. Nicht gemeint ist damit, eine konkrete zeitliche Abfolge der Bearbeitung. So können Maßnahmen, die Themen höherer Priorität behandeln, eine längere zeitliche Umsetzung in Anspruch nehmen und so solchen von kurzfristiger Durchführbarkeit aber niedrigerer Priorität nachgelagert sein. Außerdem gibt es in jedem Handlungsfeld Maßnahmen, welche Prüfungen und weiter Abwägungen verschiedener Belange nach sich ziehen. Hier sollten die Fokusthemen anhand ihrer beschriebenen Priorität untersucht und wenn möglich umgesetzt werden. In Abbildung 24 ist der Einfluss der einzelnen Handlungsfelder auf die Fokusthemen dargestellt.

Abbildung 24: Handlungsfelder und Fokusthemen



Quelle: Planersocietät

## 6.1 Handlungsfeld A Fußverkehr

Inbesondere in Innenstädten ist der Fußverkehr eines der entscheidenden Elemente der Mobilität. Auf dem Zufußgehen – als die natürlichste Form der Fortbewegung – sollte deshalb bei der Weiterentwicklung innerstädtischer Verkehrsinfrastrukturen ein besonderer Fokus liegen. Auch vor dem Hintergrund, dass sämtliche Wege zu Fuß beginnen und enden, sind eine flächendeckende fußläufige Erreichbarkeit aller Innenstadtbereiche sowie der Abbau von infrastrukturellen Barrieren als Rückgrat der Mobilität zu verstehen. Eine Grundlage zum Fußverkehr bilden die Ergebnisse des Fußverkehrscheck aus dem Jahr 2020. Die dort erarbeiteten Maßnahmen werden zukünftig bei allen Planungen berücksichtigt. Eine Übersicht aller im Folgenden beschriebenen Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist in Abbildung 25 zu finden.

Abbildung 25: Maßnahmenkonzept Fußverkehr

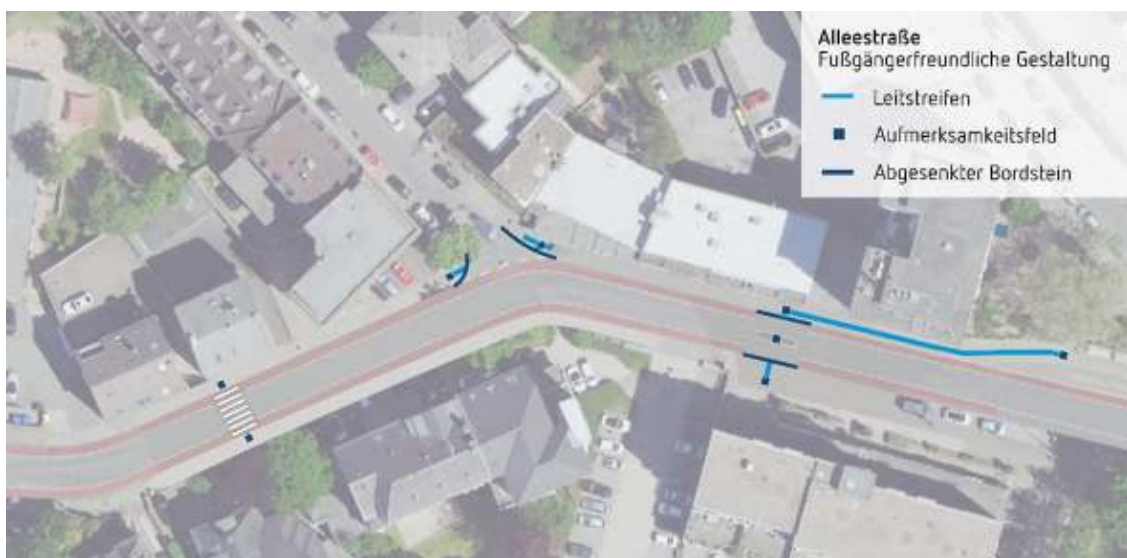


Quelle: Planersocietät

### Ausbau und Aufwertung von Querungsmöglichkeiten (A1)

Da das Queren des Innenstadtrings auf mehreren Abschnitten derzeit entweder mit Sicherheitsrisiken oder mit erheblichen Umwegen verbunden ist, ist die Errichtung neuer Querungsanlagen unter Berücksichtigung der Standards aktueller Regelwerke bedeutsam, um die Verbindungsqualität im Fußverkehr zu erhöhen. Dafür ist eine Einrichtung neuer Querungsanlagen auf der Allee-straße (zwischen Amtsgericht und Hochstraße) (siehe Abbildung 26), auf der Freiheitstraße (auf Höhe Schwesternstraße) und auf der Hochstraße (auf Höhe Scheider Straße/Rathausstraße) erforderlich, die bestehenden Barrieren für zu Fuß Gehende abbauen können. Die Querungen können je nach Verkehrsmenge unterschiedlich ausgestaltet sein, so genügen auf der Hoch- und Allee-straße ggf. auch Fußgängerüberwege oder Querungshilfen. Neben den neuen Verbindungen ist auch ein barrierefreier Ausbau von bestehenden Querungen, zum Beispiel an der Kreuzung Freiheitsstraße/Papenberger Straße, erstrebenswert. Am Knotenpunkt Freiheitstraße/Weststraße kann eine zusätzliche Querung zur Verhinderung von Umwegen für mobilitätseingeschränkte Personen beitragen, ohne dabei Anpassungen in der Signalisierung für den MIV hervorzurufen.

Abbildung 26: Neue Querungen auf der Allee-straße



Quelle: Planersocietät

### Fußgängerfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten (A2)

Zur Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit an Knotenpunkten ist es unerlässlich, diese systematisch im Hinblick auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs zu prüfen. Wichtige Aspekte in diesem Zusammenhang sind die Herstellung von Barrierefreiheit und die Evaluation von Grün- und Freigabezeiten an den LSA, insbesondere an solchen Orten, die von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden frequentiert werden. Durch den Abbau von Anforderungs-LSA und die Ergänzung von Anlagen um akustische Signale kann ebenfalls der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden. Um die Querungsdistanzen für den Fußverkehr zu verringern, sind auch vorgezogene Seitenräume und der Rückbau von Fahrspuren wirksame Maßnahmen, die den Abbau von Barrieren vorantreiben. Zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit ist auch die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen aus dem Fußverkehrsscheck 2020 zu empfehlen, darunter unter anderem die Einrichtung von markierten Querungen ohne Vorrang sowie Anrampungen für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen und Rollatoren.



### Ausbau der Barrierefreiheit (A3)

Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird längst nicht mehr nur als Hilfsmittel für Bewegungseingeschränkte, sondern als Unterstützung für alle zu Fuß Gehenden im Straßenraum gesehen. Aber auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der auch in Remscheid voranschreitenden Alterung der Gesellschaft, hat die Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zunehmend mehr Bedeutung. Weiter sind mitgeführte Transportmittel wie Kinderwagen, Rollatoren, Einkaufsroller u.v.m. häufiger im Stadtbild und bei allen Altersgruppen vertreten. Insbesondere für blinde und seheingeschränkte Personen ist der Ausbau von taktilen Leitsystemen, ausgehend von Stationen des ÖPNV und wichtigen innerstädtischen Zielen, voranzutreiben, die durch kontrastreiche visuelle Markierungen ergänzt werden können. Zur barrierearmen Gestaltung der zahlreichen Treppenverbindungen ist die Anbringung zusätzlicher Handläufe und die Markierung der einzelnen Stufen empfehlenswert. Aufgrund der zahlreichen Treppenaufgänge und der starken Neigungen im Innenstadtbereich ist das Angebot und die Ausweisung alternativer Wegeverbindungen entscheidend, um die Orientierung im Wegenetz für (mobilitätseingeschränkte) Personen zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist auch die Entwicklung barrierearmer Routen aus den umliegenden Stadtteilen in die Remscheider Innenstadt zu verfolgen (siehe auch Maßnahme A4). An Querungsmöglichkeiten sind neben der Herstellung barrierefreier Übergänge durch Doppelboards (sowohl Nullabsenkung als auch 6cm-Bord) bzw. ebenerdige Bordsteine auch die Ausstattung von LSA mit akustischen Signalgebern bedeutsam für den Abbau bestehender Barrieren und einer Verbesserung für alle zu Fuß Gehenden (siehe auch Maßnahme A2).

### Aufwertung von Fußwegeverbindungen (A4)

Mit einer Aufwertung von Verbindungen, die im lokalen Fußwegenetz von Bedeutung sind, kann eine Steigerung der Attraktivität des zu Fuß Gehens am effektivsten erreicht werden. Das bestehende Konzept zur *be.sitzbaren Stadt* gibt wichtige Impulse zur Einrichtung von Sitz- und Spielrouten und sollte in diesem Zusammenhang weiterverfolgt und umgesetzt werden. Neben den in diesem Konzept enthaltenen Routenvorschlägen erscheinen zusätzliche Verbindungen notwendig, beispielsweise aus Westen über die Hindenburgstraße, aus dem Nordosten über die Nordstraße und den Friedrich-Ebert-Platz sowie aus dem Südosten über die Papenberger Straße (siehe Abbildung 27). Die Ausstattung dieser Routen mit Sitz- und Spielgelegenheiten sowie deren Begrünung kann die Attraktivität innerstädtischer Fußverbindungen, die vielerorts durch die bewegte Topografie geprägt sind, entscheidend erhöhen und somit dazu beitragen, dass auf kurzen Wegedistanzen eine Verkehrsverlagerung hin zum emissionsärmsten aller Verkehrsmodi gestaltet wird. Als gutes Beispiel kann die Verbindung vom Hauptbahnhof über den Else-Treichel-Steg und die Alte Bismarckstraße angesehen werden.

Abbildung 27: Sitz- und Spielrouten in die Innenstadt



Quelle: Planersocietät

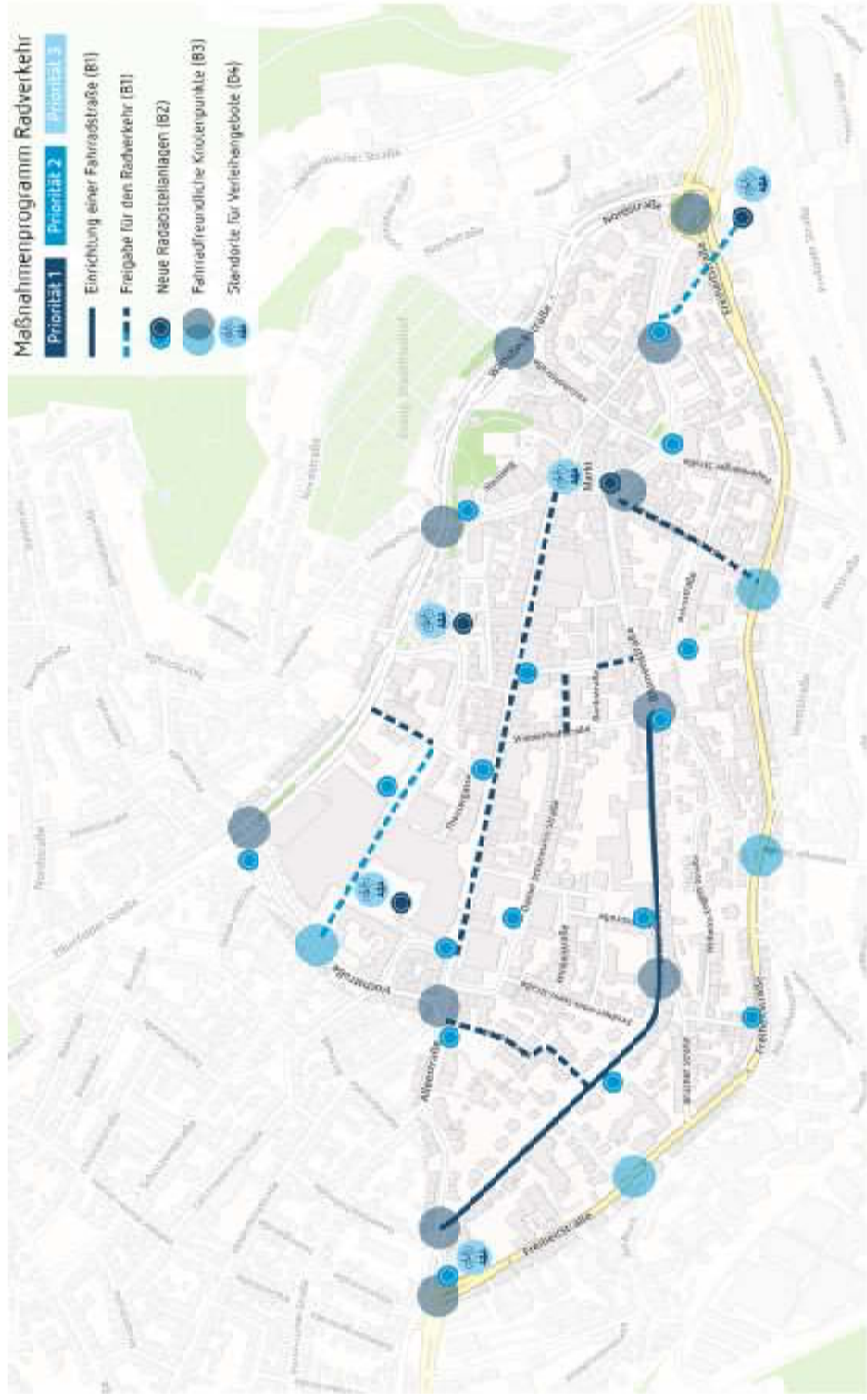
### **Stärkung der Parkverbotskontrolle auf und Gestaltung von Gehwegen (A5)**

In Teilen der Innenstadt, insbesondere in den Wohngebieten, herrscht eine deutliche Überprägung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr. Besonders auf der Daniel-Schürmann-Straße und der Freiheitstraße entstehen dadurch teils erhebliche Behinderungen für den Fußverkehr, die in Zukunft dringend vermieden werden sollten. Um jederzeit ausreichende Gehwegbreiten für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, ist eine detaillierte Prüfung dazu notwendig, auf welchen Straßenabschnitten das Gehwegparken zugelassen werden kann, ohne dass eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs zu befürchten ist. Bei Bedarf sollten auch bauliche Maßnahmen zur Unterbindung des Gehwegparkens an den gewünschten Stellen ergriffen werden. Wichtig ist, dass bei der Umsetzung solcher Maßnahmen eine frühzeitige und intensive Auseinandersetzung mit den betroffenen Anliegern erfolgt. Des Weiteren ist eine regelmäßige Parkverbotskontrolle durchzuführen, die die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen sicherstellt und damit potenziellen Behinderungen für den Fußverkehr entgegenwirkt.

## **6.2 Handlungsfeld B Radverkehr**

Der Radverkehr nimmt als umweltfreundliches Individualverkehrsmittel eine zunehmend wichtigere Rolle in der Mobilität auf kurzen und mittleren Distanzen von bis zu zehn Kilometern ein. Aufgrund direkter Wegeverbindungen sowie vielfach näheren Abstellmöglichkeiten am Quell- und Zielort ist der Radverkehr auf diesen Wegedistanzen auch zeitlich eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Verkehr. Die bereits weit fortgeschrittene Elektrifizierung erschließt verstärkt topographisch bewegte Wegestrecken, wie sie unter anderem in Remscheid vielfach vorkommen. Ein geringer Raumanspruch macht das Fahrrad zudem zu einem geeigneten innerstädtischen Verkehrsmittel mit dem Potenzial einer guten räumlichen Integration in lebenswerte urbane Räume. Vor diesem Hintergrund gilt es die Radverkehrsinfrastruktur in der Innenstadt sowie in deren Anbindung zu stärken. Eine Übersicht aller im Folgenden beschriebenen Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist in Abbildung 28 zu finden.

Abbildung 28: Maßnahmenkonzept Radverkehr



Quelle: Planersocietät



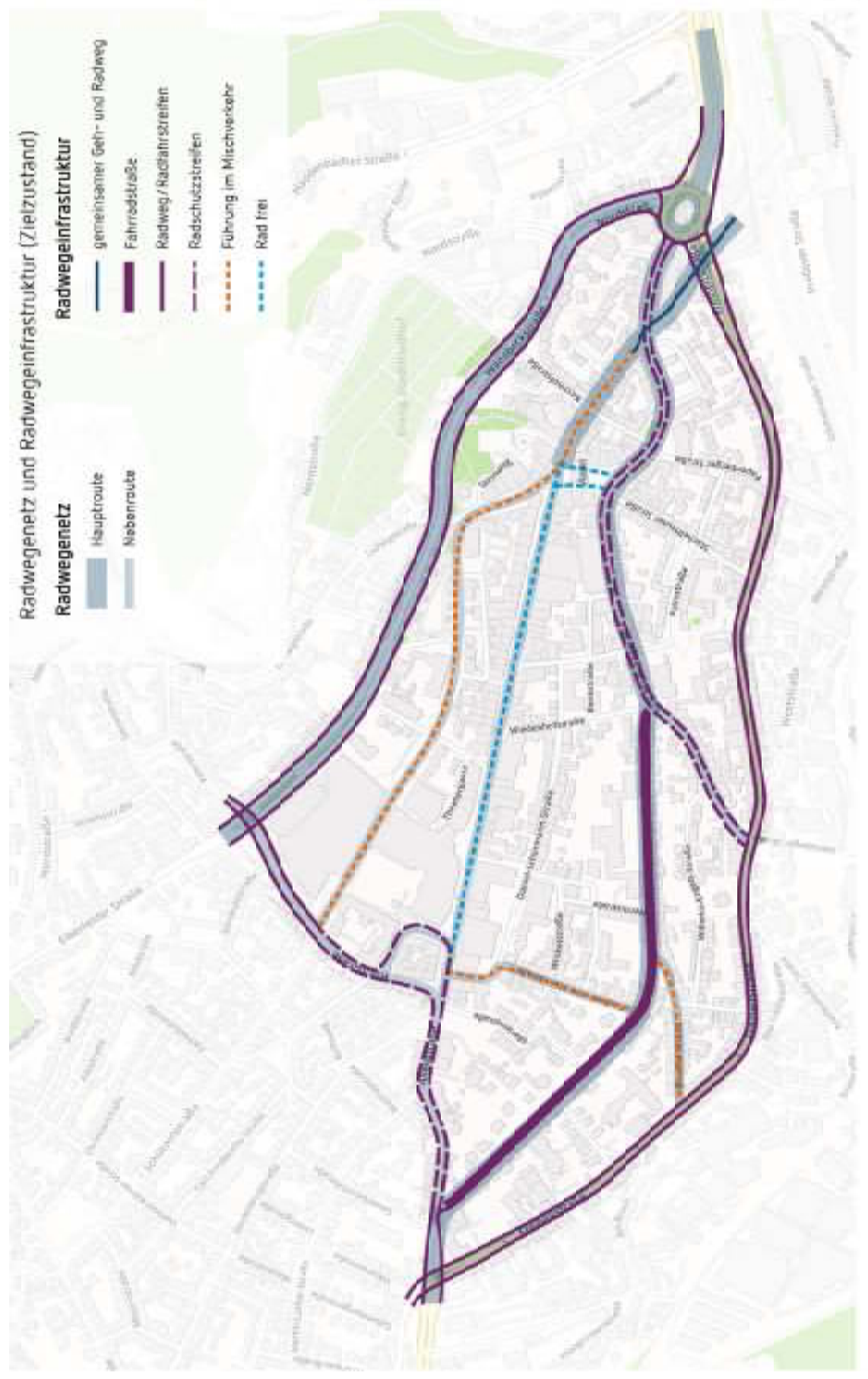
### Ausbau der Radinfrastruktur und des Radwegenetzes (B1)

Ein dichtes Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung ist essenziell für direkte Radwege auch in der Innenstadt, die das Potenzial des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr ausschöpfen. Entsprechend bestehen auch im Radverkehrskonzept bereits zahlreiche Achsen, die die Erschließung der Innenstadt sowie eine Anbindung darüber hinaus sicherstellen sollen. Unterschiedliche Teilmaßnahmen sind erforderlich, um das Radverkehrskonzept bedarfsgerecht umzusetzen. Grundsätzlich kann die Einrichtung von Fahrradstraßen mit dem Vorrang des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern dazu beitragen, da bei geeignetem Ausbau die Störung und Behinderung durch andere Verkehrsmittel reduziert wird. Die Brüderstraße als Hauptroute bietet sich dazu an, da sie so einerseits innerstädtische Wohnviertel komfortabel für den Radverkehr erschließt und andererseits eine wesentliche West-Ost-Verbindung darstellt. Aktuell wird zur direkten Erschließung der zentralen Bereiche, die Freigabe der Alleestraße für den Radverkehr getestet und entsprechend evaluiert. Je nach Ergebnis der Testphase ist eine Fortführung der Regelung in einen dauerhaften Zustand oder das Absehen von dieser Regelung zu verfolgen. Darüber hinaus gilt es auch, die Freigabe des Tunnels an der Konrad-Adenauer-Straße unter dem Allee-Center hindurch für den Radverkehr zu prüfen. Mit dem Ziel direkter Verbindungen ist die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr zu prüfen. So können Wegedistanzen deutlich verringert werden. Zudem stellen die Hauptverkehrsstraßen wie die Freiheitstraße teilweise Barrieren dar. Entsprechend wird empfohlen, die direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof durch eine Freigabe des Else-Treichel-Stegs für den Radverkehr zu fördern. An Abschnitten mit größerem Gefälle bzw. größerer Steigung wird Radverkehrsinfrastruktur in Form von Schutz- bzw. Radfahrstreifen vorgeschlagen, um den entsprechenden Geschwindigkeitsunterschied v.a. beim bergauf fahren zu berücksichtigen und die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen (z.B. Wandsbeckstr./Elberfelder Str. sowie Bismarckstraße). Auch an der Alleestraße, in welcher aktuell eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen ist, wird aufgrund des Höhenunterschieds eine Sicherung des Radverkehrs durch Schutzstreifen empfohlen (siehe Abbildung 29).

### Radabstellanlagen (B2)

Radabstellanlagen sind ein wichtiges Infrastrukturelement, um Fahrräder geordnet, komfortabel und sicher abstellen zu können. Im Innenstadtbereich Remscheids besteht insgesamt erheblicher Ausbaubedarf, da an wichtigen Zielorten oftmals zu wenige oder schlecht ausgebaute Radabstellanlagen zur Verfügung stehen. Beispielhaft als wichtige Zielorte sind das Allee-Center, die Schulen und weitere öffentliche Einrichtungen sowie die Ärzte- und Gemeinschaftshäuser zu nennen. Je nach Nutzergruppen und insbesondere der Dauer der Nutzung sind unterschiedliche Angebote zu schaffen. So werden Radabstellanlagen bspw. an Arbeitsplatzstandorten oder Umstiegspunkten auf den ÖPNV häufig über mehrere Stunden genutzt. Entsprechend ist die Sicherheit höher zu gewichten und es sollten sowohl witterungs- als auch diebstahlgeschützte Abstellanlagen angeboten werden, bspw. durch Fahrradboxen oder auch eine Integration in Parkhäuser. In Versorgungsbereichen ist hingegen eine einfache Zugänglichkeit wichtiger Faktor und Radanlehnbügel, ggf. überdacht, sind das ideale Angebot. Mitzudenken ist zudem die Verknüpfung mit Mobilstationen bei denen Radabstellanlagen ein wichtiges Teilelement der Ausstattung darstellen.

Abbildung 29: Zielzustand des Radwegenetzes und der Radwegeinfrastruktur



Quelle: Planersocietät

Planersocietät

### Schaffung fahrradfreundlicher und sicherer Knotenpunkte (B3)

Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegearmes und beschleunigtes Passieren und Querens von Kreuzungen zu ermöglichen, soll die Radverkehrsführung auch an Kreuzungen in der Innenstadt optimiert werden. In der Gestaltung muss für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich sein, welcher Raum von welchem Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Roteinfärbung von Furten an konfliktträchtigen und/oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/Ausfahrten sowie vorgezogene Haltelinien oder rot eingefärbte aufgeweitete Radaufstellstreifen an allen Knotenpunkten des Haupt- und Nebenroutennetzes können sich als Standardlösung etablieren. Insgesamt ist dem Radverkehr an Knotenpunkten so eine stärkere Gewichtung gegenüber anderen Verkehrsmitteln im Vergleich zur aktuellen Situation zuzuschreiben.

### Implementierung von Verleihangeboten (B4)

Leihangebote sind ein Potenzial für die flexible Nutzung und Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und können somit in der Integration in Wegeketten des Umweltverbundes eine wichtige Rolle spielen. Ein Fahrradverleihsystem ist somit ein wichtiges Angebot, um die äußere Erreichbarkeit und die innere Erschließung der Innenstadt durch den Umweltverbund zu verbessern. Insbesondere für Besucherinnen und Besucher wird die Anbindung so verbessert. Entsprechend sind Angebote an den wichtigen Zielorten und Verknüpfungspunkten zu platzieren. Als Verknüpfungspunkte des Umweltverbunds stehen der Bahnhof sowie der Busbahnhof besonders im Fokus, wichtige Zielorte sind bspw. auch das Allee-Center oder der Markt. Über das Fahrradverleihsystem hinaus bestehen auch im Bereich der Mikromobilität (Elektrokleinstfahrzeuge wie z.B. E-Scooter) Verleihangebote, z. B. durch E-Scooter-Anbieter. Hier gilt es eine bestmögliche Integration mit den Anbietern abzustimmen, da sie einerseits Potenzial insbesondere auf kurzen Wegen der letzten Meile des Umweltverbunds haben, andererseits aber durch ungeordnetes Abstellen auch Störfaktor sein können.

Gerade in topographisch bewegten Regionen wie dem Bergischen Land können E-Scooter einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, da im Gegensatz zu Fahrrädern eine anstrengungsfreie Fortbewegung möglich ist. Die Nutzung ist grundsätzlich emissionsfrei (wenn Produktion von Strom und Akku außer Acht gelassen werden) sowie leise und platzsparend. Vor allem bei jüngeren Menschen (< 30 Jahre alt) sind sie beliebt und bieten aufgrund der Nutzung durch das Smartphone eine geringe Zugangsbarriere. Bei der Nutzung entstehen unterschiedliche Probleme: Da die Fahrzeuge meist im Seitenraum geparkt werden, kann es durch falsches Abstellen zu Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs kommen. Vor allem in Bereichen mit geringen Gehwegbreiten oder ruhendem Kfz-Verkehr im Seitenraum werden Zufußgehende und vor allem Personen mit Kinderwagen oder Mobilitätseingeschränkte (Rollator, Rollstuhl) behindert und ggf. zu Umwegen gezwungen. Vor allem Seheingeschränkte sind besonders durch das „wilde“ Abstellen von E-Scootern betroffen. Auch wenn die meisten Anbieter beim Abstellen eine Fotodokumentation verlangen und sonst ggf. Strafen aussprechen, können Fahrzeuge auch von Nichtnutzenden umgeworfen bzw. verstellt werden. E-Scooter sind primär auf vorhandener Radinfrastruktur zu nutzen, ist diese nicht vorhanden, muss

die Fahrbahn genutzt werden. Aufgrund mangelnden Wissens oder subjektiv höherem Sicherheitsgefühl wird jedoch häufig der Gehweg zum Befahren genutzt. Dies behindert den Fußverkehr zusätzlich.

Für die Stadt Remscheid können E-Scooter eine gute Ergänzung zur Umsetzung der Verkehrswende sein. Da die Radverkehrsinfrastruktur jedoch aktuell noch ausbaufähig ist, ist von einem höheren Fehlverhalten (in Form einer Befahrung der Gehwege) der Nutzenden auszugehen. Die Implementierung von E-Scootern ist daher in engem Zusammenhang mit dem Ausbau der Radinfrastruktur zu sehen. Bei einer Umsetzung bzw. Implementierung sind insbesondere Nutzungsbereiche, in denen eine Fahrt zulässig ist und E-Scooter geliehen und abgestellt werden können, sowie auch das Verhindern von ungeordnetem Abstellen und mögliche Sanktionen bei Fehlverhalten zu diskutieren.



## 6.3 Handlungsfeld C Öffentlicher Verkehr

Die Führung des Busverkehrs auf einer zentralen Achse durch die Remscheider Innenstadt trägt entscheidend zu ihrer guten Erreichbarkeit bei. Insbesondere für Personen, die aufgrund ihres Wohnorts sowie ihrer Mobilitätskompetenzen auf die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs angewiesen sind, sind schnelle und komfortable Verbindungen im Busverkehr entscheidend. Durch Attraktivitätssteigerungen im ÖPNV können darüber hinaus weitere potenzielle Nutzende angesprochen werden, die nicht aufgrund fehlender Alternativen, sondern wegen des attraktiven Angebots auf den Busverkehr zurückgreifen. Eine Übersicht aller im Folgenden beschriebenen Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist in Abbildung 30 zu finden.

### Haltestellenaufwertung (C1)

Eine Aufwertung von Haltestellen und Haltestellenbereichen trägt einerseits dazu bei, Erreichbarkeit und Zugang zum ÖPNV zu verbessern, andererseits erhöht sie auch den Nutzungskomfort, der entscheidend zu einer Attraktivitätssteigerung der bestehenden Angebote beitragen kann. Ziel sollte es dabei sein, ein möglichst einheitlich hochwertiges Erscheinungsbild von Haltestellen zu schaffen, welches sowohl den Wiedererkennungswert als auch die Orientierung im Haltestellenumfeld steigern kann. Als wichtigste Bestandteile einer hochwertigen Bushaltestelle sind die barrierefreie Gestaltung mit Bordsteinhöhen über 18 cm und taktilen Leitsystemen ebenso zu nennen wie eine vollumfängliche Haltestellenausstattung inklusive überdachtem Wartebereich und Sitzgelegenheiten. Auch die Erweiterung der Fahrgastinformationssysteme um digitale Fahrgastinformationen, Umgebungspläne und Informationsangebote für sehbeeinträchtigte Personen trägt zu einer hohen Haltestellenqualität bei. Ein einheitlich hoher Standard sollte für alle Haltestellen im Innenstadtbereich und auf dem Umring angestrebt werden, wobei insbesondere bei den Haltestellen Hochstraße, Amtsgericht, Rathaus/Gründerquartier und Stachelhausen ein erhöhter Handlungsbedarf herrscht.

Abbildung 30: Maßnahmenprogramm Öffentlichlicher Verkehr



Quelle: Planersocietät

### Einrichtung von Mobilstationen (C2)

Mobilstationen tragen dazu bei, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds stärker miteinander zu verknüpfen und damit eine attraktive Alternative zur Nutzung des privaten Pkw bereitzustellen. Dafür können Radabstellanlagen, Sharing-Angebote und der ÖPNV an zentralen Orten räumlich miteinander verbunden werden, um ein unkompliziertes und schnelles Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Insbesondere an Bushaltestellen, die von zahlreichen Linien bedient werden, können so Lösungen für die sogenannte *letzte Meile* bereitgestellt werden, die eine effizientere Verkehrsmittelnutzung ermöglichen. Weitere Elemente wie Sitzgelegenheiten, Schließfächer oder weitere Aufenthaltselemente können nach Bedarf ergänzt werden. In der Remscheider Innenstadt sind dafür vor allem der Busbahnhof am Friedrich-Ebert-Platz (siehe Abbildung 31)), der Hauptbahnhof sowie die Bereiche um das Rathaus und den Markt als potenzielle Standorte für Mobilstationen geeignet. Ergänzend dazu können in Wohngebieten und an weiteren frequentierten Orten im Innenstadtbereich kleinere Mobilpunkte eingerichtet werden, die die Funktionen großer Mobilstationen auf weniger Fläche bündeln und somit bei geringem Flächenverbrauch multi- und intermodale Mobilität unterstützen. Die Einrichtung solcher Standorte sind zum Beispiel am Amtsgericht, in den Wohngebieten südlich der Alleestraße und am Berufskolleg denkbar.

Abbildung 31: Skizze einer Mobilstation am Friedrich-Ebert-Platz

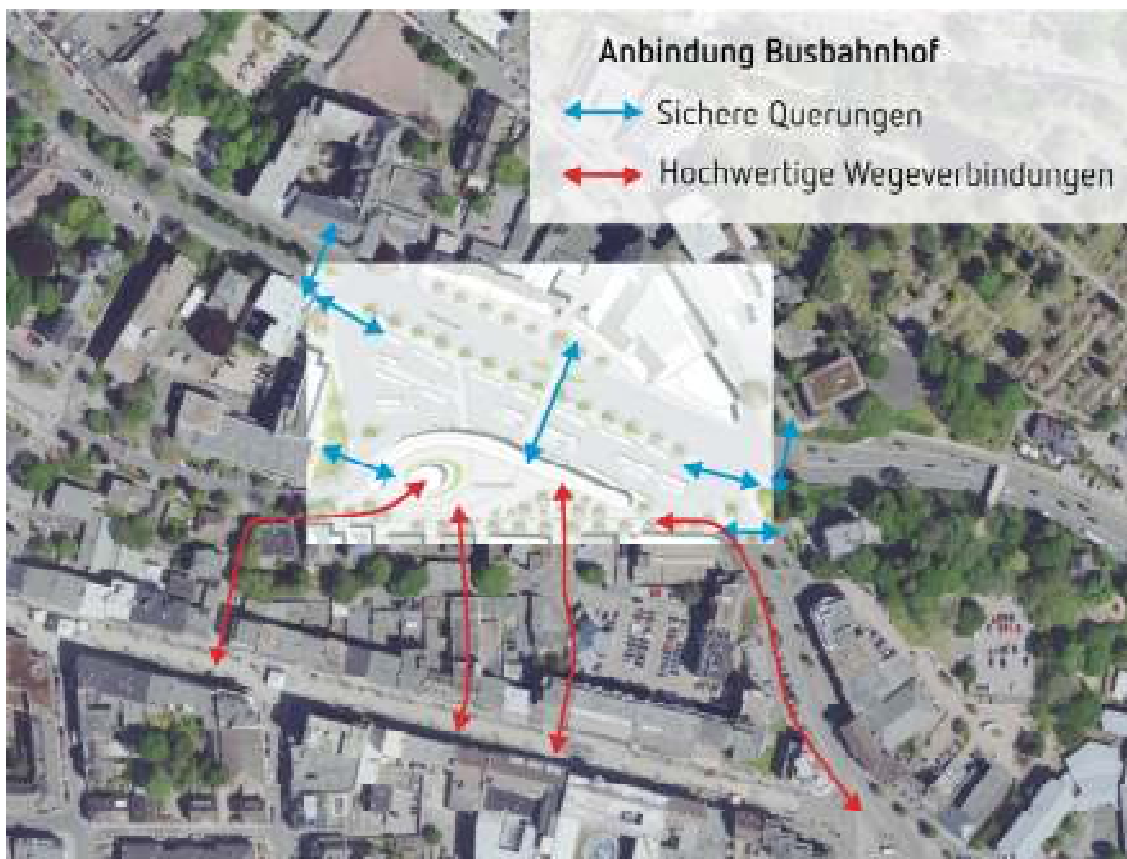


Quelle: Planersocietät

### Zuwegung zum Busbahnhof (C3)

Mit dem Umbau des Busbahnhofs am Friedrich-Ebert-Platz wird eine hochwertige Umsteigestation und gleichzeitig auch ein neuer öffentlicher Aufenthaltsraum geschaffen. Für die Funktion des Friedrich-Ebert-Platzes und des Busbahnhofs ist es deshalb von entscheidender Bedeutung, attraktive und barrierefreie Zugänge zu schaffen, die die Erreichbarkeit des Verkehrsknotens verbessern. Die vorgesehene ebenerdige Querung über die Elberfelder Straße und die direkte Wegführung zur Alleestraße sind dabei wichtige Bausteine, um die Verbindungsqualität zu erhöhen. Neben diesen Zuwegungen spielen allerdings auch die Wegeverbindungen zum Markt, zum Allee-Center entlang der Konrad-Adenauer-Straße und durch die Engelspassage eine entscheidende Rolle dafür, dass der Busbahnhof aus allen Richtungen gut erreichbar ist (siehe Abbildung 32). Deshalb ist sowohl eine optische Aufwertung als auch eine barrierearme Gestaltung dieser Routen erforderlich, um Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Teile dieser Maßnahmen wurden bereits im 2020 durchgeführten Fußverkehrscheck angeregt, sodass bereits konkrete Handlungsoptionen vorliegen.

Abbildung 32: Zuwegungen zum Busbahnhof



Quelle: Planersocietät, Lill + Sparla Landschaftsarchitekten

### Geplanter Haltepunkt Remscheid-Honsberg (C4)

Der für die S-Bahn-Linie S7 geplante Haltepunkt Remscheid-Honsberg ist nicht nur für die Anbindung der Stadtteile Honsberg und Kremenholl interessant, sondern kann auch eine wichtige Rolle für die Erschließung der südlichen Innenstadt inklusive dem Berufskolleg spielen. Unabhängig von dem konkreten Stationsstandort ist eine optimale Einbindung der Station in den Siedlungs- und Verkehrsraum zu gewährleisten, um zusätzliche attraktive Wegeverbindungen in die Remscheider



Innenstadt zu schaffen. Dafür ist eine Einbindung des Standorts in das Fuß- und Radwegenetz, insbesondere in das Konzept der Sitz- und Spielrouten einzubinden. Um intermodale Mobilität zu stärken, ist darüber hinaus die Bereitstellung von Radabstellanlagen und Sharing-Angeboten am Stationsstandort wichtig, um die Verbindungsqualität in die Innenstadt zu erhöhen. Auch eine regelmäßige und leistungsfähige Anbindung im Busverkehr sollte gewährleistet werden.

#### **Bus-Anbindung der Innenstadt von Süden (C5)**

Die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt aus den südlichen Stadtteilen Kremenholl und Honsberg ist aufgrund der umwegigen Linienwege über das Amtsgericht oder den Hauptbahnhof nur wenig attraktiv. Eine Direktverbindung zwischen den Haltestellen Stachelhausen und Markt über die Blumenstraße kann die Fahrzeiten deutlich verringern und eine neue Verknüpfung im Liniennetz schaffen. Mit der Realisierung des neuen Bahnhaltepunkts Remscheid-Honsberg ist eine Verknüpfung zum SPNV auch ohne die Fahrt zum Remscheider Hauptbahnhof gegeben, sodass umwegige Fahrten für die betroffenen Linien obsolet werden. Da die notwendige Haltestelleninfrastruktur auf dieser Verbindung bereits vorhanden ist, sind keine zusätzlichen finanziellen Aufwendungen von Nöten und eine Realisierung nicht an vorherige Baumaßnahmen gebunden. Aufgrund ihres Linienwegs eignet sich die Linie 670 besonders dafür, diese Verbindung herzustellen, ohne dabei Beeinträchtigungen in der Erreichbarkeit und im Linienangebot zu erzeugen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine enge Abstimmung zwischen den Inhalten des Innenstadtverkehrskonzepts und dem parallel entwickelten Nahverkehrsplan.

## 6.4 Handlungsfeld D Kfz-Verkehr, Parken, Wirtschaftsverkehr

Der motorisierte Verkehr ist zur Erreichbarkeit der Innenstadt Remscheids für viele Bewohner:innen, Besucher:innen und Beschäftigte das wichtigste Verkehrsmittel. Auch in der Innenstadt nimmt er sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr vielfach eine dominante Rolle ein, was zu einer Benachteiligung anderer Verkehrsarten führt. Vor dem Hintergrund einer flächen- und klimagerechten Stadtentwicklung ist es wichtig, Straßenräume verbessert für andere Verkehrsmittel zugänglich zu machen und Emissionen im Kfz-Verkehr zu reduzieren. Insbesondere in zentralen Räumen der Innenstadt sind auch Faktoren wie die Aufenthalts- und Begegnungsqualität entscheidende Grundlage für die verkehrliche Nutzung. Somit gilt es den Kfz-Verkehr in zentralen Bereichen sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr zu reduzieren und verträglich abzuwickeln. Eine Übersicht aller im Folgenden beschriebenen Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist in Abbildung 33 zu finden.

### Erschließung innerhalb des Umrings – Verkehrsberuhigung in südlichen Wohnvierteln durch Verkehrslenkung (D1)

Die Verkehrsberuhigung in den südlichen Wohnvierteln soll einerseits dazu dienen den Verkehr zu beruhigen und andererseits mehr Platz für andere Verkehrsmittel zu schaffen. Erschließungsschleifen sollen so eingerichtet werden, dass sie das Quartier an die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die Freiheitsstraße, anbinden, aber lange Wege durch das Quartier vermeiden (siehe Abbildung 34). Sie sollen so dazu dienen, Durchgangsverkehre innerhalb des Quartiers auf ein Minimum zu reduzieren und sie verstärkt auf die Hauptverkehrsstraßen zu verlagern. Durch eine Führung als Einbahnstraße können zudem Fahrbahnbreiten reduziert werden und der verfügbare Straßenraum anderen Verkehrsmitteln zugeschlagen werden. Insbesondere die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gilt es auf diesem Wege zu verbessern. Im Interesse einer umwegearmen Erschließung durch den Radverkehr sollte bei den Fahrbahnbreiten jedoch darauf geachtet werden, dass eine Führung für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung weiterhin möglich ist. Für den Fußverkehr gilt es zunächst wenigstens Mindestbreiten entsprechend der geltenden Regelwerke (RASt, EFA) zu schaffen, auf stark frequentierten Achsen, bspw. auf Schulwegen, aber auch darüber hinaus eine komfortable Fußverkehrsführung anzubieten.

Abbildung 33: Maßnahmenkonzept Kfz-Verkehr

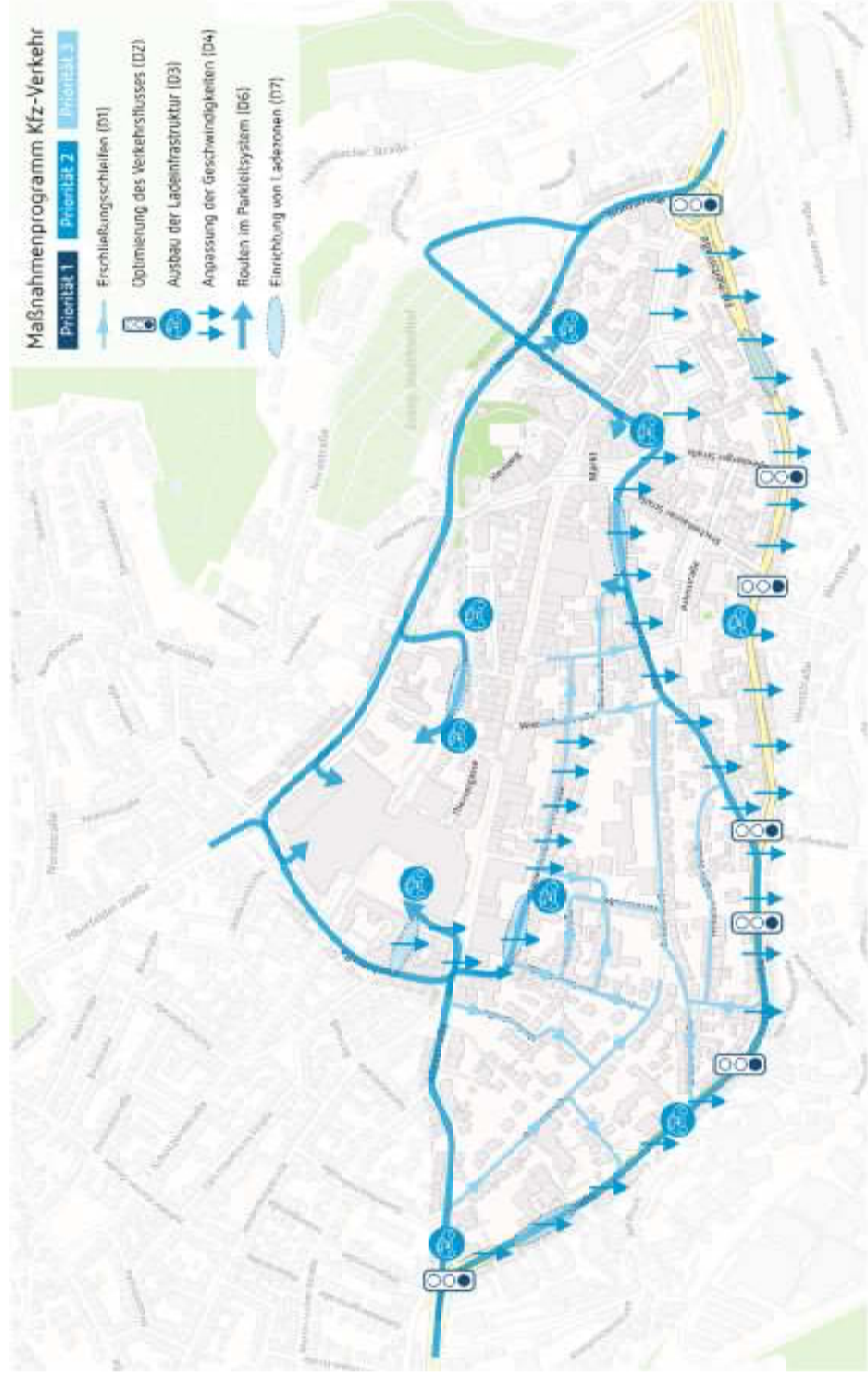
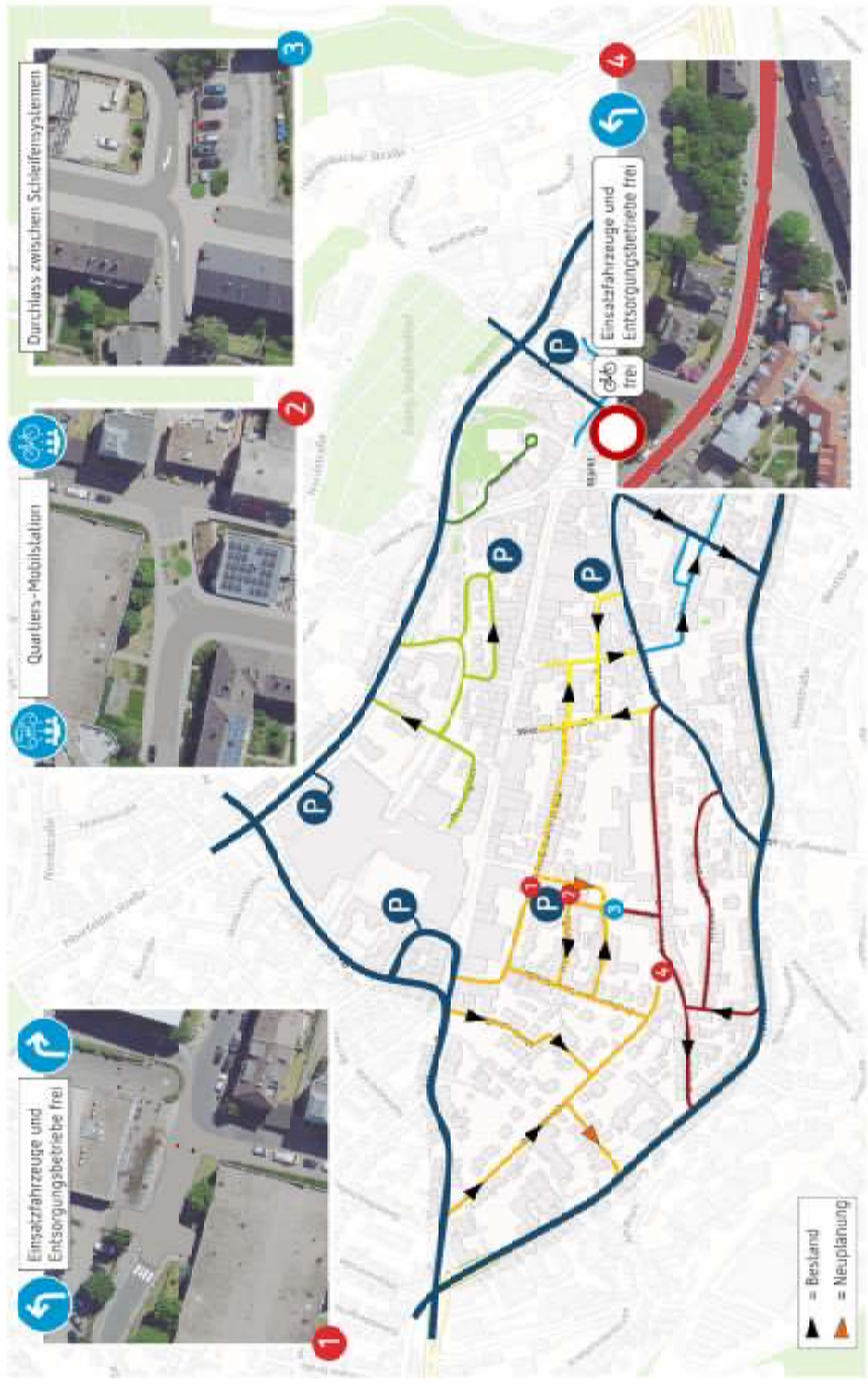




Abbildung 34: Erschließungsschleifen



Quelle: Planersocietät



### LSA-Optimierung und Umbau Freiheitstraße (D2)

Die Freiheitstraße ist eine wichtige Achse im innerstädtischen Verkehrsnetz der Stadt Remscheid. Im Sinne einer Flächengerechtigkeit haben neben der Nutzung durch den Kfz-Verkehr jedoch auch andere Verkehrsteilnehmende einen berechtigten Anspruch auf eine sichere und komfortable Führung. So ist beispielsweise eine entsprechende Führung für den Radverkehr in Form eines Radfahrstreifens im Zielnetz vorgesehen (siehe Abbildung 29) und auch für den Fußverkehr nimmt die Freiheitstraße eine wichtige Funktion ein, teilweise in der Führung entlang der Straße und vor allem auch in der Querbarkeit (siehe Abbildung 27). Entsprechend breitere Seitenräume sollen einer angemessenen Führung des Rad- und Fußverkehrs dienen und auch zur Ausweitung von Begrünung und Stärkung der Aufenthaltsqualität beitragen. Ein Vorschlag zur Umgestaltung ist im Kapitel der Fokusräume dargestellt (siehe Kapitel 6.7). Um dennoch eine bestmögliche Verkehrsabwicklung auch im Kfz-Verkehr zu ermöglichen, ist eine Optimierung der Lichtsignalisierung anzustreben. Hierfür sollte eine neue/aktualisierte Verkehrsuntersuchung bzw. Verkehrsflusssimulation durchgeführt werden.

### Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (D3)

Die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs ist ein wichtiger Schritt zur Reduktion von lokalen Stickoxid- und Feinstaubemissionen sowie zur Reduktion von Treibhausgasen. Somit gilt es, sie auch in der Innenstadt Remscheids zu forcieren. Zu diesem Zweck sollte die Ladeinfrastruktur in der Innenstadt weiterentwickelt werden. Aktuell erfolgt der Ausbau durch das erarbeitete Ladeinfrastrukturkonzept der EWR (Energie und Wasser für Remscheid), welches mit der Stadtverwaltung abgestimmt ist. Dabei konnten verschiedene Punkte bereits umgesetzt werden:

- Ladepunkte auf den Seitenparkstreifen Konrad-Adenauer-Straße
- E-Bike-Flotte als städtische Dienstfahrzeuge (aktuell ca. 40)
- Betankung der städtischen Dieselfahrzeuge ausschließlich mit nicht-fossil erzeugtem HVO-Kraftstoff
- Einsatz von E-Bussen ab 2024 (bis 2024 noch Mild-Hybrid, da derzeitige Infrastruktur für gesamte E-Flotte noch nicht ausreichend)
- Förderprogramm für e-Lastenräder

Die weitere Umsetzung des Konzepts sollte forciert werden. Neben der Angebotsoptimierung in Zusammenarbeit mit Akteuren der Elektromobilität gilt es für die Stadt, auch selbst eine Vorbildfunktion einzunehmen. Entsprechend ist eine sukzessive Umstellung der restlichen städtischen Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb oder andere emissionsarme und emissionsfreie Kfz anzustreben. Vielfach kurze Distanzen auf Dienstwegen bieten entsprechendes Potenzial. Aber auch bei den Nutzfahrzeugen kann mit fortschreitendem Stand der Technik ein schrittweiser Umstieg erfolgen.

### Anpassung der Geschwindigkeiten (D4)

Die Harmonisierung von Geschwindigkeiten ist ein wichtiger Faktor, um allen Verkehrsteilnehmenden eine gleichberechtigte Teilhabe am Straßenverkehr zu ermöglichen. Sowohl bei gemeinsamer

Führung im Straßenraum als auch zur Verringerung der Barrierewirkung von Straßen beim Queren ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit anzustreben, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsmitteln reduziert und allgemein eine Geschwindigkeitsreduktion bedeutet. Von besonderer Relevanz ist dies bei einer hohen Rad- und Fußverkehrsfrequenz, da sie einerseits geringere Geschwindigkeiten erreichen und andererseits besonders vulnerabel sind. Dementsprechend sollte auch in der Innenstadt Remscheids eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten angestrebt werden, was oftmals eine Reduktion auf Tempo 30 oder Tempo 20 oder in den Kernbereichen auf Schrittgeschwindigkeit bedeuten kann. Potenzialbereiche für eine Geschwindigkeitsreduktion sind insbesondere die Achse Bismarckstraße / Blumenstraße und die Freiheitstraße als Achsen, die eine starke Barrierewirkung haben sowie die Daniel-Schürmann-Straße und die Fastenrathstraße als Achsen mit hohem Fußverkehrsaufkommen. Grundlage für die Verkehrsberuhigung bzw. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sind die in der Straßenverkehrsordnung festgesetzten Bestimmungen. Demnach müssen die Städte innerhalb dieses Rahmens agieren. Die Stadt Remscheid hat sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen; diese fordert den Spielraum für die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten zu lockern und den Städten mehr Freiheiten diesbezüglich zu gewähren.<sup>4</sup> Auf dem gesamten Innenstadtring ist die Prüfung und Anordnung von geringeren Geschwindigkeiten zur Lärmreduzierung im LAP<sup>5</sup> festgehalten und ist noch ausstehend (auf der Freiheitsstraße wurde T30 zum Lärmschutz bereits temporär eingeführt).

#### Optimierung der Parkraumnutzung (D5)

Um den Parkraum in der Remscheider Innenstadt optimal nutzen zu können, ist eine Überprüfung und Weiterentwicklung der bestehenden Stellplätze bedeutsam. Dies umfasst insbesondere die Prüfung der Verteilung von Behindertenstellplätzen sowie eine flexible Nutzung von Stellplätzen im Straßenraum. Letztere können einer hybriden Nutzung zugeführt werden, sodass diese zu den Lieferzeiten des innerstädtischen Einzelhandels als Lade- und Lieferzonen ausgewiesen und für den übrigen Tag für Kurzzeit- oder Anwohnendenparken genutzt werden können. Bei geringem Parkdruck können Parkstreifen im Straßenraum zurückgebaut und umgenutzt werden, sodass neue stadträumliche Qualitäten geschaffen werden können. In diesem Zusammenhang ist eine stärkere Konzentration des Besucherparkens in Parkbauten anzustreben, die auch durch eine Anpassung des Parkleitsystems unterstützt werden kann (siehe Maßnahme D6). Zur vereinfachten Abwicklung des Einzugs von Parkgebühren ist die Einführung eines mobilen Bezahlsystems empfehlenswert. Dieses bietet nicht nur eine höhere Unabhängigkeit von stationären Automaten, sondern kann auch eine flexible Anpassung der Parkdauer durch den Nutzenden ermöglichen.

Für die Umsetzung einer neuen Mobilitätskultur ist das Thema einer optimierten Gebührenordnung für das Parken ein wesentlicher Bestandteil. Generell sollten die Parkgebühren in Parkbauten niedriger als im öffentlichen Raum sein, um den Verkehr dorthin zu lenken. Gerade in Remscheid, wo der Anteil an Stellplätzen in Parkbauten deutlich höher als im Straßenraum ausfällt, erscheint dieser Ansatz sinnvoll. Stellplätze im Straßenraum sollten dagegen auch stärker zeitlich beschränkt

---

<sup>4</sup> Weitere Informationen unter [www.lebenswerte-staedte.de/de/](http://www.lebenswerte-staedte.de/de/)

<sup>5</sup> Vgl. Stadt Remscheid Lärmaktionsplan Stufe 3

werden.

Durch die Einführung einer Gebührenordnung für das Anwohnerparken wird unter anderem eine höhere Kostengerechtigkeit in der Nutzung des öffentlichen und privaten Parkraums sowie die Verlagerung aus dem öffentlichen in den privaten unterstützt. Seit Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Juni 2020 ist es den Kommunen nun selbstständig überlassen, die Bedeutung, den Wert oder sonstige Nutzen von Parkmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Der Preis für einen Bewohnerparkausweis beträgt aktuell in Remscheid 30€ (~8 ct pro Tag) und sollte entsprechend angepasst werden<sup>6</sup>. Bei der Bezifferung der Gebührenehöhe sollte neben der Lenkungs-funktion jedoch auch der aktuellen, schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation der Haushalte Rechnung getragen werden.

### Anpassung Parkleitsystem (D6)

Das Parkleitsystem für die Remscheider Innenstadt kann maßgeblich dazu beitragen, unnötige Parksuchverkehre, insbesondere innerhalb des Innenstadtrings, zu vermeiden und damit Kfz-Verkehre aus den innerstädtischen Wohnstraßen herauszuhalten. In Zusammenarbeit mit den zuständigen *Technischen Betrieben Remscheid* kann bei der geplanten Erneuerung des Systems ein Fokus darauf gelegt werden, möglichst viele Verkehre über den Innenstadtring zu lenken, was durch eine Bündelung öffentlicher Parkflächen am Umring erreicht werden kann. In diesem Zuge ist auch eine Einbindung weiterer Parkflächen, insbesondere die Parkplätze an der Hochstraße und der Konrad-Adenauer-Straße empfehlenswert. Zu prüfen ist, ob die Digitalisierung weiterer Anzeigen mit zentraler Rolle innerhalb des Leitsystems den Informationsgehalt für den Parksuchverkehr zusätzlich stärken kann. Weitere Optionen zur Erweiterung des Parkleitsystems kann auch eine Implementierung der Auslastungszahlen auf der städtischen Homepage oder einer anderen Website sein. Mit einem Monitoring der Auslastungszahlen können darüber hinaus aufschlussreiche Informationen dazu gewonnen werden, inwieweit die berücksichtigten Parkräume belastet sind, sodass fehlende oder überschüssige Parkmöglichkeiten identifiziert werden können.

### Verträgliche Abwicklung von Lieferverkehren (D7)

Lieferverkehre nehmen insbesondere durch steigende KEP-Sendungen zu und werden in urbanen Räumen bei unangepasster Abwicklung zu einem zunehmenden Störfaktor in der Verkehrsabwicklung. Um die entstehenden Behinderungen zu reduzieren, gilt es den Lieferverkehr verträglich abzuwickeln. Mikrohubbs können dazu dienen die Störungen zu reduzieren, indem von ihnen aus auf der letzten Meile eine Zustellung mittels Lastenrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen erfolgt. Auch die Innenstadt Remscheids würde sich vor dem Hintergrund einer erwartbar hohen Zustelldichte und einer guten Erreichbarkeit in den Randbereichen (z. B. Freiheitstraße oder Elberfelder Straße) für die Einrichtung eines Mikrohubbs anbieten. Zudem können Lieferzonen im Bereich der Allee-straße dazu dienen, Logistikverkehre zu bündeln und beispielsweise Störungen durch das Parken in

---

<sup>6</sup> Die gängigen Ansätze zur Berechnung der Bewohnerparkgebühren in der Praxis sind der Kostenansatz (Herstellungs-, Unterhaltungs-, Veraltungs- und Opportunitätskosten), der Marktpreisansatz (durchschnittliche jährliche Kosten und Faktor für freie Parkmöglichkeiten) oder der Bodenrichtwert (Bodenpreis und Verhältnis zwischen Bewohnerparkausweisen und -stellplätzen).

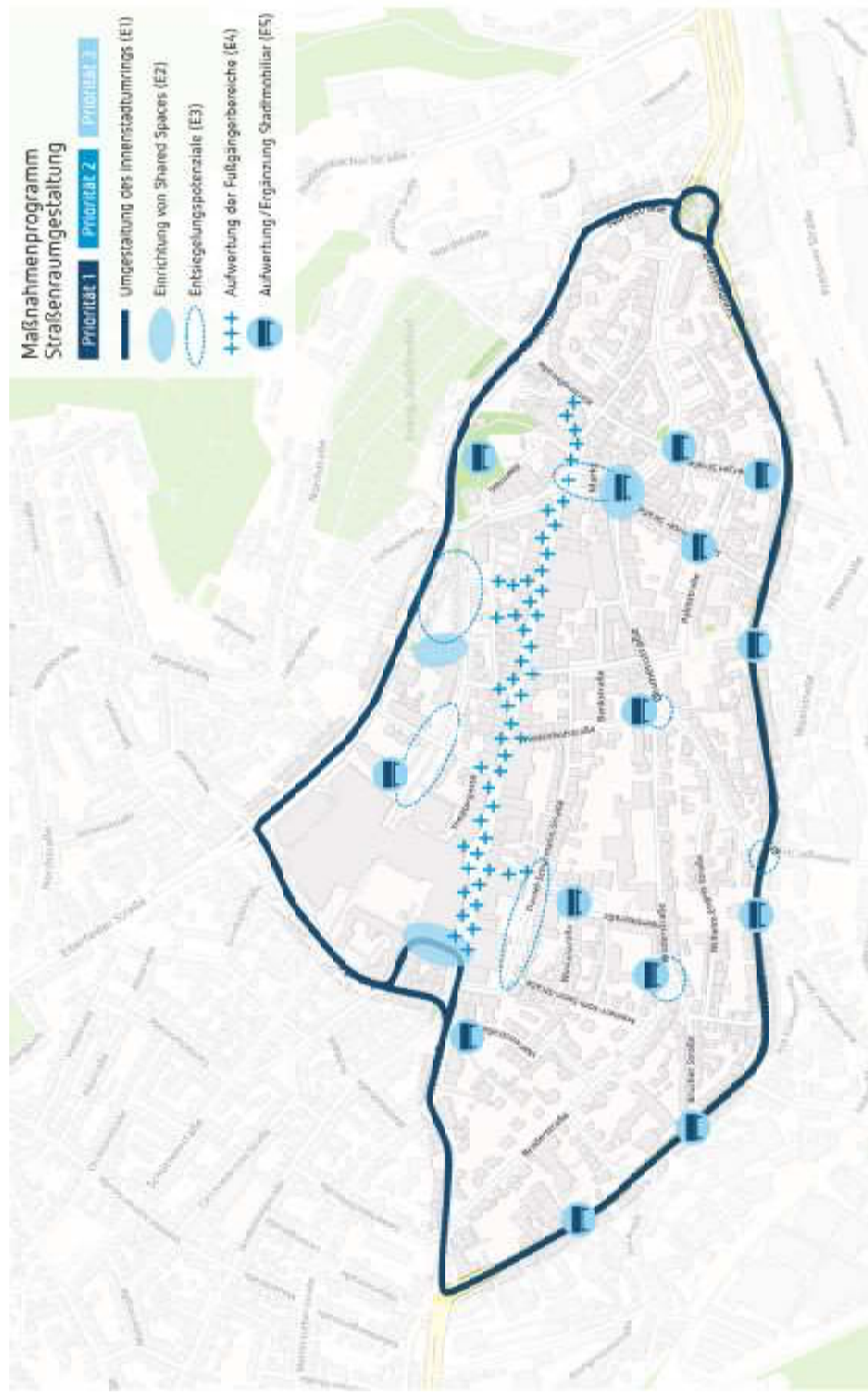
zweiter Reihe zu reduzieren. Insgesamt empfiehlt es sich vor dem Hintergrund der Komplexität der Lieferverkehre in Anforderungen und Zustellformen ein Konzept für eine emissionsfreie City-Logistik zu entwickeln. Die bereits angesprochenen Themen der Mikrohub und Lieferzonen sowie weitere inhaltliche Konzeptbausteine sollten vertiefend ausgearbeitet werden. Hierbei gilt es eine Strategie unter Berücksichtigung kurzfristiger Umsetzungsmöglichkeiten aber auch langfristiger Entwicklungsperspektiven zu entwickeln, rechtliche Fragestellungen aufzugreifen, aber auch wesentliche Akteure zu beteiligen und die Finanzierung möglicher Schritte zu betrachten. Neben einer Förderung umweltfreundlicher Lieferverkehrsabwicklung sollte dabei auch eine Beschränkung konventioneller Zustellvorgänge in Betracht gezogen werden. Ein Ansatz in diese Richtung bildet das bestehende Projekt „Remscheid bringt’s“: Kunden können im lokalen Einzelhandel Produkte bestellen, welche anschließend durch einen Logistikpartner mit Elektrotransportern oder Lastenrädern ausgeliefert werden.

## **6.5 Handlungsfeld E Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität**

In innerstädtischen stark verdichteten Bereichen ist der Straßenraum naturgemäß eine knappe Ressource. Vor diesem Hintergrund sind die Interessen, die in der Nutzung des Straßenraums bestehen, sorgsam gegeneinander abzuwägen und Räume dementsprechend zu gestalten. In der Innenstadt Remscheids stehen typische zentralräumliche Funktionen wie Aufenthalt, Begegnung, Einkauf aber auch Wohnen und Arbeiten im Fokus. Entsprechend sind sowohl die Erreichbarkeit als auch eine störungsarme Gestaltung der Verkehre von entscheidender Bedeutung. Die aktuell sehr stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraumes sollte somit vor dem Hintergrund einer flächengerechten Gestaltung verstärkt den Umweltverbund berücksichtigen. Gerade im sensiblen Kernbereich gilt es störungsarme Mobilitätsformen auch durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung zu fördern. Eine Übersicht aller im Folgenden beschriebenen Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist in Abbildung 35 zu finden.



Abbildung 35: Maßnahmenprogramm Straßenraumgestaltung



Quelle: Planersocietät

### Umgestaltung des Innenstadtrings (E1)

Die Innenstadtringe sind aktuell stark auf den Kfz-Verkehr ausgelegt, dort befinden sich aber auch Quellen und Ziele alternativer Verkehrsmittel oder dienen auch als Transiträume für diese. Daher soll eine angepasste Straßenraumgestaltung durch die Umgestaltung von Teilen des Innenstadtrings zu mehr Flächengerechtigkeit und besseren Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr beitragen. Dabei wird zwischen verschiedenen Bereichen unterschieden. Eine detailliertere Beschreibung und ein Entwurf werden für die Räume Freiheitsstraße und Rathausumfeld (Fastenrathstraße/Alleestraße/südliche Hochstraße) in Kapitel 6.7 dargestellt:

- **Neue Straßenraumaufteilung bzw. Regelquerschnitt Freiheitstraße:**  
Für die Freiheitstraße wird eine neue Straßenraumaufteilung vorgeschlagen. Dabei werden verschiedene Funktionen und Verkehrsträger sowie eine stärkere Straßenraumbegrünung und Aufenthaltsqualität beachtet.
- **Umgestaltung im Carree Fastenrathstraße/Alleestraße/südliche Hochstraße:**  
Zusammenlegung von Fahrstreifen auf Hoch- und Alleestraße, damit mehr Platz für den Umweltverbund genutzt werden kann. Die Einrichtung eines Shared Space auf der Fastenrathstraße sowie die Verlagerung der Taxistände erhöht die Sicherheit und schafft weitere freie Flächen.
- **Nördliche Hochstraße:**  
Vereinfachung der Verkehrsführung auf einen Fahrstreifen, dadurch Erweiterung der Seitenräume und des Haltestellenbereichs sowie Einrichtung von Radinfrastruktur und Straßenraumbegrünung. Die Ansprüche des Radverkehrs müssen am Knoten mit der Konrad-Adenauer-Straße bei Öffnung des Bustunnels für diesen berücksichtigt werden.
- **Wansbeckstraße/Elberfelder Straße:**  
Einrichtung von Radinfrastruktur zur Ausgestaltung der hierüber verlaufenden Radhauptroute. Prüfung der Verringerung auf einen (überbreiten) Fahrstreifen pro Richtung in Verbindung mit der Einrichtung von Radinfrastruktur (v.a. auf der topografisch bewegten Wansbeckstraße). Eine Prüfung der Umgestaltung durch eine Verkehrssimulation kann erforderlich sein.

### Einrichtung Shared Space am Markt (E2)

Der Knotenpunkt Markt/Stachelhauser Str./Blumenstraße führt die Wege verschiedener Verkehrsmittel zusammen. Der Markt ist eine der zentralsten Haltestellen in der Remscheider Innenstadt und vereinigt viele Buslinien, daher ist er auch Ziel vieler zu Fuß Gehenden aus dem Umkreis. Diese passieren den Bereich aber auch um in die Innenstadt bzw. Alleestraße zu gelangen. Kfz-Verkehr findet vor allem auf der Achse Blumenstraße/Bismarckstraße statt. Insgesamt halten sich die Verkehrsmengen aller Verkehrsteilnehmenden in Grenzen, sodass durch die Signalisierung der Busse sowie die Fußgänger-LSA der Eindruck besteht, dass die Wartezeiten insgesamt verkürzt werden können. Daher wird die Einrichtung eines Shared Space im Bereich des Knotens angeregt (siehe Abbildung 36). Durch eine verkehrsberuhigende Gestaltung, wie zum Beispiel die Ausführung eines ebenen Straßenraums und auffälliger Markierung/Pflasterung, können bestehende Querungen ent-

fernt und ein flächiges Queren ermöglicht werden. Der Fokus auf den Busverkehr bleibt dabei generell bestehen, so wird dem Fuß- und Radverkehr jedoch mehr Raum gegeben. Durch die Deregulierung herrscht das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme und des Miteinanders im Straßenraum vor. In Richtung Norden sollte eine Radverbindung über den Markt zur Alleestraße ermöglicht werden. Auch hier kann am Knoten mit der Alleestraße die Einrichtung einer geteilten Verkehrsfläche geprüft werden.

Die Einrichtung von multifunktionalen und geteilten Straßenräumen nach dem Shared Space-Prinzip zur weiteren Verkehrsberuhigung und Förderung der Nahmobilität sind auch in weiteren, vor allen schmalen Straßenräumen mit mangelnden Breitenverhältnissen denkbar (z. B. Teile der Konrad-Adenauer-Straße).

Abbildung 36: Skizze Shared Space am Markt



Quelle: Planersocietät

### Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Anteils an grünen Flächen/Entsiegelung im Stadtraum (E3)

Rund vier Fünftel der Remscheider Innenstadt sind von versiegelter Fläche gekennzeichnet, dabei sollte im Hinblick auf den fortschreitenden Klimawandel sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität die Erhöhung des Anteils an Grünflächen angestrebt werden. Mögliche Potenziale zur Entsiegelung liegen in der Verkürzung von Abbiegestreifen (vor allem auf den Umringen), dem Aufbrechen von Sperrflächen und Verkehrsinseln in Straßenräumen sowie die Erweiterung vorhandener Grünflächen (z. B. Umgestaltung des Parkplatzes am Theo-Otto-Theater) oder der Einrichtung von Pocketparks (z. B. Ersetzen einzelner Stellplätze im Straßenraum oder in der Fußgängerzone). Dadurch kann auch ein Beitrag zur Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen sowie Erhöhung der Retentionsleistung und damit Verbesserung des ökologischen Werts der Innenstadt erreicht werden. Insgesamt steigt somit auch die Klimaresilienz (z. B. bei Starkregenereignissen oder an Hitzetagen).

### Aufwertung der Fußgängerzone (E4)

Zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt trägt die Aufwertung der Fußgängerzone bei. Diese soll durch die weitere Umsetzung des Rahmenplans und Strukturkonzepts *Sanierungsgebiet Allee-straße*<sup>7</sup> erfolgen. Bei der Umsetzung sind die verkehrlichen Belange zu beachten und mit den Maßnahmen anderer Planwerke, wie dem Fußverkehrscheck<sup>8</sup> sowie dem vorliegenden Innenstadtverkehrskonzept, abzugleichen.

### Einrichtung von Stadtmobiliar (E5)

Die weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll durch die Prüfung der Installation von Sitz- und Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie auf Routen in die Innenstadt geprüft werden. Neben klassischen Möbeln wie Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- und Sitzgelegenheiten, ggf. auch als Hindernis für Falschparkende, einsetzen lassen. Es sollten Orte zum Verweilen und Kommunizieren, aber auch zum Bewegen und Ausprobieren geschaffen werden. Die temporäre Nutzung von Leihmöbeln des Zukunftsnetzes NRW wird empfohlen. Es sollten die Planungen des Rahmenplans und *Sanierungsgebiets Alleestraße* sowie des Fußverkehrscheck NRW beachtet werden.

---

<sup>7</sup> Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan Sanierungsgebiet Alleestraße, Juli 2021, GUUT GmbH/Stadtraumkonzept GmbH

<sup>8</sup> Fußverkehrs-Checks NRW 2020 – Remscheid Abschlussbericht, Januar 2021, Planungsbüro VIA eG



## 6.6 Handlungsfeld F Mobilitätsmanagement

Neben infrastrukturellen und baulichen Maßnahmen sind im Rahmen eines Innenstadtverkehrskonzeptes auch Maßnahmen zur Organisation, Kommunikation und Beratung essenziell. Hierbei kommen verschiedene Themenbereiche zusammen, die allesamt in enger Verbindung miteinander stehen. Dabei zielen die (oft zielgruppenspezifischen) Angebote darauf ab, nicht notwendige Verkehre zu vermeiden und notwendige Verkehre möglichst umweltverträglich und effizient abzuwickeln. Gerade in Kombination mit der Öffentlichkeitsarbeit ist auch die stärkere Sensibilisierung für das Thema Mobilität und die Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen ein wichtiges Ziel dieses Handlungsfeldes. Hier sollte die Verwaltung der Stadt Remscheid mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion hinsichtlich eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens einnehmen.

### Etablierung eines schulischen Mobilitätsmanagements der innerstädtischen Schulen (F1)

Das schulische Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität von Kindern und Jugendlichen der Schulen in der Innenstadt Remscheids auf dem täglichen Weg zur Schule bzw. nach Hause betreffen. Ein Baustein ist die Umsetzung des bestehenden Schulmobilitätskonzepts<sup>9</sup> für die innerstädtischen Grundschulen. Darüber hinaus können auch weitere Maßnahmen wie zum Beispiel Elternhaltestellen sowie temporäre Straßensperrungen („School-Streets“) an weiterführenden Schulen abgestimmt und umgesetzt werden. Der Aufbau eines (inner-)städtischen Mobilitätsmanagements (Zusammenstellung einer Toolbox von geeigneten Maßnahmen, Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch der Schulen untereinander) sollte seitens der Verwaltung verfolgt werden.

### Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und Mobilitätsmanagements in der Verwaltung (F2)

Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, öffentlichen Institutionen und des Einzelhandels auf dem täglichen Weg zur Arbeit und auf Dienstfahrten, die Parkraumausstattung sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Die Stadt Remscheid sollte mit einem kommunalen Mobilitätsmanagement als positives Beispiel vorausgehen. Dazu soll dieses personell in der Verwaltung verankert sowie ggf. ein verwaltungsinterner Arbeitskreis gebildet werden. Weiter sollen Unterstützung und Beratung zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für insbesondere in der Innenstadt ansässige Unternehmen durchgeführt (z. B. Unterstützung interessierter Unternehmen, aktive Ansprache von Betrieben, Netzwerkbildung) sowie die Erarbeitung und Durchführung geeigneter Maßnahmen begleitet werden.

### (Laufende) Öffentlichkeitsarbeit (F3)

Die Umsetzung und Durchführung von Maßnahmen von (innerstädtischen) Mobilitätskonzepten stößt in der Bevölkerung häufig auf unterschiedliche Lebenswelten, Erfahrungen und Meinungen.

---

<sup>9</sup> Schulmobilitätskonzept – sichere und nachhaltige Schulwege an Remscheider Grundschulen, 2021, Elkmann Klimaschutz & Mobilität

Daher sollte das Innenstadtverkehrskonzept durch eine laufende Öffentlichkeitsarbeit präsentiert sowie die Umsetzung in analoger und digitaler Form für die Öffentlichkeit begleitet werden. Für größere, einschneidende Maßnahmen sollen die Hintergründe und Umsetzungsphasen erläutert und ggf. weitere Beteiligungsformate durchgeführt werden. Im weiteren Verlauf soll eine dauerhafte, transparente Evaluation des Konzepts vorgestellt werden. Ebenso können Bausteine der Erarbeitung des Konzepts wie der Ideenmelder, Befragungen oder Akteursgespräche wiederholt werden. Generell ist auch die Durchführung von Sicherheitskampagnen zu empfehlen (z. B. Informationen zu Regelungen in Fahrradstraßen etc.).

#### **Öffentlichkeitskampagne zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds (F4)**

Der Bevölkerung sollen die Vorteile einer verstärkten Nutzung des Umweltverbunds durch entsprechendes Marketing nähergebracht werden. Bausteine einer Kampagne können u. a. Sensibilisierung für Klimaschutz und Mobilitätswende, Schaffung/Bewerbung von zielgruppenspezifischen Angeboten (z. B. für Neubürger:innen, Schüler:innen, Senior:innen), Durchführung von speziellen Aktionen/Aktionstage (Parking Day, europäische Mobilitätswoche) sowie Durchführung von Stadtexperimenten in der Innenstadt (Verkehrsversuche, modulare Stadtmöbel) sein.

#### **Digitalisierung und Vernetzung vorantreiben (F5)**

Die Möglichkeit zur Information über unterschiedliche Verkehrsmittel hat sich im Zeitalter der Digitalisierung rapide verbessert, in vielen Fällen bestehen bereits digitale Informationsmöglichkeiten. Die Chancen der Digitalisierung sollen jedoch auch weiterhin im Verkehrsbereich genutzt und ausgebaut werden. Themenschwerpunkte können in einer vernetzten Mobilität (Sharing), Digitalisierung bestehender Elemente (z. B. Parkleitsystem), digitalem Ticketing sowie der Beteiligung und Informationsmöglichkeiten (Ideenmelder oder ähnliches) liegen.

## 6.7 Fokusräume

Während der Entwicklung der Maßnahmen sind Räume aufgefallen, in denen besonderer bzw. sich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln überschneidender Handlungsbedarf im Kontext dieses Konzepts besteht. Daher wurden für diese Stellen eine räumliche Konkretisierung und ein Ausgestaltungsvorschlag von einzelnen der vorangegangenen Maßnahmenvorschläge im räumlichen Kontext erstellt. Bei den Fokusräumen handelt es sich um die Freiheitstraße sowie die Hochstraße mit dem Bereich Fastenrathstraße/Alleestraße/Rathausstraße.

### Fokusraum Freiheitstraße

Die Freiheitstraße ist eine der wichtigsten Verbindungen auf Remscheider Stadtgebiet. Als Bundesstraße bindet sie vor allem die Innenstadt an die weiteren Stadtteile (z. B. Lennepe) und den Fernverkehr (BAB 1) an. Als Zubringer zu dieser finden auch Durchgangsverkehre aus und nach Solingen statt. Durch die enge Bebauung, unterschiedliche Straßenraumbreiten sowie eine autozentrierte Gestaltung der letzten Jahrzehnte kommt es zu erheblichen Qualitätseinbußen im Umweltverbund, aber auch negativen Folgen des Kfz-Verkehrs (z. B. Luft- und Lärmemissionen).

Im Kern wird empfohlen, die Fahrbahn Freiheitstraße auf der Länge von der Bushaltestelle Remscheid Hbf am Willy-Brandt-Platz bis zum Amtsgericht (Knoten mit Alleestraße) auf je einen überbreiten Fahrstreifen (5 m) pro Richtung umzugestalten. Durch versetztes Fahren der Kfz kann somit eine hohe Kapazität der Straße geschaffen werden, an den Knotenpunkten ist in der Regel ein zweispuriges Aufstellen möglich, was Rückstau verhindert. Dies hat den Vorteil, dass die verbleibenden Breiten für weitere Funktionen und Verkehrsmittel genutzt werden können. Breite Seitenräume von durchgängig mehr als 2 m erlauben die Einrichtung von gemeinsamen Geh- und Radwegen. Je nach Straßenraumbreite sollten die restlichen Flächen für Straßenraumbegrünung und Parkstreifen genutzt werden. Dies reduziert die Zahl der wegfallenden Parkstände deutlich und erhöht die Attraktivität sowie den Entsiegelungsgrad des Straßenraums. Die in den Straßenraum integrierten Bushaltestellen können verbreitert und barrierefrei ausgebaut werden. An LSA sollte eine Vorrangschaltung für den ÖPNV zur Busbeschleunigung geprüft werden. Neue Querungsmöglichkeiten sichern nicht nur die Erreichbarkeit der Haltestellen, sondern fördern auch die Verkehrssicherheit des querenden Fuß- und Radverkehrs. Eine barrierefreie Gestaltung baut Barrieren im Stadtgebiet ab und verbessert die Wegebeziehung aus und in die südlichen Stadtteile. Oftmals können Querungen an bisher einseitig zu querenden LSA, welche aktuell für den Kfz-Verkehr optimiert sind (freier Linksabbieger), einfach nachgerüstet werden.

Weitere Erläuterungen sowie die Detailskizzen sind im Anhang zu finden.

### Fokusraum Rathausumfeld

Ein hochverdichteter Raum mit vielen verkehrlichen Ansprüchen findet sich am Rathaus im Bereich der Rathaus-, Fastenrath-, Hoch- und Alleestraße. Sowohl der Knoten Alleestraße/Marienstraße/Daniel-Schürmann-Straße/Fastenrathstraße/Hochstraße als auch der Verlauf der Fastenrathstraße wirken für einige Verkehrsteilnehmende unübersichtlich und/oder überreguliert.

Für den Knoten Alleestraße/Hochstraße wird empfohlen, die Fahrbahnbreite durch Verringerung der Fahrstreifen zu senken. Dadurch können die Seitenräume erweitert sowie Schutzstreifen und

Aufstellflächen für den Radverkehr angelegt werden, dies erhöht die Sicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Weiter ist so mehr Fläche für Aufenthaltsqualität und Begrünung im Seitenraum gewonnen. Ein Teil der Kurzzeitparkplätze an der Alleestraße (vor der Apotheke) bleiben erhalten. Der barrierefreie Ausbau der Querungsanlagen sichert eine inklusive Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Auf der Fastenrathstraße wird die Einrichtung eines Shared Space Bereichs empfohlen. Die aktuelle Situation ist für, vor allem ortsunkundige, Kfz bezüglich der Führung in die Tiefgarage sowie Weiterfahren auf der Rathaus-/Hochstraße unübersichtlich. Zusätzliche Beschilderung an der Fußgänger-LSA und Einfädung der Linienbusse tragen weiter dazu bei. Das Ermöglichen von flächigem, barrierefreien Queren sowie einer übersichtlichen Regelung an der Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt erhöht die Sicherheit für zu Fuß Gehende. Im Verlauf der Rathausstraße können die bestehenden Parkstreifen als Ersatz für den entfallenden Taxistand weiter flexibel genutzt werden (z. B. Lieferzone oder Carsharing-Stellplatz). Die Einrichtung von Fahrradstraßen und ggf. -boxen trägt dazu bei, aktive Mobilität zu fördern.

Auch auf der Hochstraße trägt eine vereinfachte Verkehrsführung durch Reduzierung auf einen Fahrstreifen zu mehr Fläche für weitere Verkehrsträger bei. Dadurch können durchgängige Radfahrstreifen angelegt sowie Gehwege bzw. Haltestellenanlagen verbreitert werden. Restliche Flächen können zur weiteren Begrünung des Straßenraums beitragen.

Der Bereich des Rathausumfelds ist vor allem aufgrund seiner verkehrstechnischen Komplexität vor Umsetzung der Maßnahmen gesamthaft zu prüfen. Es wird empfohlen eine Verkehrsflusssimulation durchzuführen, deren Ergebnisse in die weitere Maßnahmenumsetzung eingeplant bzw. die vorgeschlagenen Maßnahmen bei der Simulation berücksichtigt werden.

Weitere Erläuterungen sind in den Detailskizzen im Anhang zu finden.



## 7 Fazit

Mit dem nachhaltigen Verkehrskonzept für die Innenstadt liegt der Stadt Remscheid ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige nachhaltige Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) in der Remscheider Innenstadt vor, welches eine Vielzahl an Maßnahmen enthält, die die unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsarten und Verkehrszwecke berücksichtigen und die in den kommenden Jahren sukzessive umgesetzt werden sollten. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und sind voneinander abhängig; die Umsetzung möglichst aller Ansätze unter Beachtung des Gesamtzusammenhangs ist entsprechend umso wichtiger. Die volle Wirkung entfaltet das Verkehrskonzept erst bei integrierter und möglichst zusammenhängender Umsetzung von Maßnahmen.

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen bereitgestellt werden müssen, um die Umsetzung und ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Dies sind neben finanziellen Ressourcen auch entsprechende personelle Kapazitäten. Nicht nur im Fachdienst der Verkehrsplanung, sondern auch in den weiteren Ämtern, welche entsprechend mit zur Umsetzung des Konzepts beitragen.

Daher hat mit Fertigstellung des Verkehrskonzepts und der politischen Beschlussfassung der Prozess erst begonnen. Die im Konzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sollten sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder zumindest einer vertieften Prüfung unterzogen werden, sodass die frühzeitige Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen erforderlich ist.

## 8 Anhang

- Skizzen Rathausstraße/Hochstraße und Freiheitsstraße
- Dokumentationen Beteiligung (zusätzliches Dokument)
- Maßnahmenliste (zusätzliches Dokument)

## Remscheid - Verkehrskonzept für die Innenstadt

### Fokusraum Rathaus / Hochstraße / Alleestraße

#### Wirkungsebenen der Umgestaltung



#### Hochstraße

- Durchgängige und vereinfachte Verkehrsführung
- Umwandlung von Fahrstreifen zu Radfahrstreifen
- Einbindung der Konrad-Adenauer-Str. ins Radnetz
- Verbreiterung von Gehwegen und Haltestellenanlagen
- Weitere Begrünung des Straßenraums

#### Rathaus- / Fastenrathstraße

- Einrichtung eines Shared Space und Aufhebung komplexer Verkehrsregelung
- Radabstellanlagen und Fahrradboxen zur Förderung von aktiver Mobilität
- Sichere und barrierefreie Querungen für den Fußverkehr
- Flexibel nutzbare Parkstreifen für Taxistand, Lieferzone, Car-Sharing etc.

#### Kreuzung Allee- / Hochstraße

- Verringerung der Fahrbahnbreite durch weniger Fahrstreifen
- Mehr Sicherheit für Radfahrende durch Schutzstreifen und Aufstellflächen
- Breite und barrierefreie Gehwege und Querungen
- Flexibel nutzbare Kurzzeitparkplätze
- Mehr Begrünung und Aufenthaltsqualität im Seitenraum

